

Wiele polskich wind jest w bardzo złym stanie, szczególnie niebezpieczne zdaniem ekspertów są windy w wieżowcach z wielkiej płyty z epoki „gierkowskiej”.

Modernizacja wind

Dźwigowa statystyka

Dostępne dane statystyczne [1] wskazują, że w Polsce eksploatuje się obecnie około 70 000 dźwigów (wind) osobowych oraz osobowo-towarowych. Polska, zajmująca w UE szóste miejsce pod względem liczby mieszkańców i piąte miejsce pod względem liczby mieszkań w budownictwie wielorodzinnym, znajduje się na 14. miejscu pod względem eksploatowanych wind. Jeszcze gorzej wypadamy, gdy odniesiemy liczbę wind do liczby mieszkań – jest to 19. ostatnia pozycja wśród krajów objętych statystyką.

Na tę sytuację złożyło się traktowanie przez decydentów w procesie budowlanym windy przez lata w Polsce jako zło konieczne i instalowanie ich w budynkach mieszkalnych od piątego piętra jako konsekwencja wymogów przepisów budowlanych. Hiszpania często występująca w porównaniach z Polską ma zainstalowanych prawie dziesięć razy tyle dźwigów, a mała Grecja blisko pięć razy tyle dźwigów co Polska.

Przez lata głównym budowniczym mieszkań w budynkach wielorodzinnych była spółdzielczość mieszkaniowa, obecnie są to firmy deweloperskie, które również nie dostrzegają zmian w mentalności oraz oczekiwań przyszłych ich klientów. Winda wzorem innych krajów UE staje się standardem wyposażenia budynku. Ludzie starsi, niepełnosprawni z ograniczoną możliwością poruszania się, ale również młode rodziny nie chcą już mieszkać na drugim lub wyższym piętrze w budynku bez windy. Nie chcą, a często nie mogą nosić ciężarów na wyższe piętra i jak mają do wyboru budynek z windą czy bez, to oczywiście wybiorą ten pierwszy, szczególnie gdy występują w nim podziemne garaże.



fot. Lukasz Glowala / KFP

Kwestia poziomu odniesienia, od którego powinno się liczyć wysokość budynku (czy od poziomu terenu czy od poziomu najniższej kondygnacji budynku), powinna znaleźć swoje rozwiązanie w stosownej nowelizacji rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 12 kwietnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie. Nowelizacja z 2004 r. rozwiązała problem transportu pionowego z poziomu kondygnacji podziemnych (garaży) do poziomu parteru, ale nie powiązała tego z pozostałymi kondygnacjami. Powoduje to tworzenie budowlanych nonsensów w postaci budynków np. 3–4-piętrowych z windą tylko z piwnic na parter.

Modernizacja dźwigów

Z liczby 70 000 eksploatowanych dźwigów blisko 60% zostało zainstalowanych ponad 20 lat temu na poziomie bezpieczeństwa odpowiednim do czasu, w jakim powstawały.

Z technicznego punktu widzenia wszystkie dźwigi po maksimum 20

latach eksploatacji muszą być modernizowane. Potrzeba modernizacji wynika przede wszystkim z postępu technicznego w tej branży oraz coraz wyższych wymagań dotyczących bezpieczeństwa użytkownika, gdyż prowadzona konserwacja utrzymuje je tylko na założonym przy ich projektowaniu poziomie funkcjonalności eksploatacyjnej oraz poziomie bezpieczeństwa.

W Polsce największa liczba dźwigów została zainstalowana w latach 1970–1990.

Eksploatowane dźwigi mogą stanowić bardziej lub mniej realne zagrożenie zarówno dla użytkowników, jak i dla konserwatorów. Zagrożenia te są wyspecyfikowane w normie SNEL (Safety Norm for Existing Lifts), która jako nowa Polska Norma PN-EN 81-80:2005 Przepisy bezpieczeństwa dotyczące budowy i instalowania dźwigów – Dźwigi użytkowane – Część 80: Zasady poprawy bezpieczeństwa użytkowanych dźwigów osobowych i towarowych jest dostępna w sprzedaży od grudnia 2005 r.

Norma SNEL klasyfikuje różnorodne zagrożenia i niebezpieczne sy-

tuacje, każda z nich zostaje poddana analizie ryzyka:

- zmierza do zapewnienia działań korygujących w celu ciągłego poprawiania, krok za krokiem, bezpieczeństwa wszystkich istniejących dźwigów pasażerskich i towarowych i doprowadzenia ich do akceptowanego dzisiaj poziomu bezpieczeństwa;
- umożliwia przeprowadzenie dla każdego dźwigu audytu oraz umożliwia identyfikację i przeprowadzenie pomiarów bezpieczeństwa w sposób zgodny z częstotliwością występowania i wagą każdego pojedynczego zagrożenia;
- wymienia wysokie, średnie i niskie zagrożenia oraz działania korygujące, które można zastosować na poszczególnych etapach, aby wyeliminować zagrożenia.

W celu zebrania statystycznego materiału określającego poziom zagrożeń charakterystycznych dla naszego kraju przebadano kilkaset dźwigów na terenie całej Polski [1]. Największa liczba zagrożeń występuje wśród dźwigów instalowanych w latach 1970–1987.

Występowanie konkretnych zagrożeń musiało mieć wpływ na liczbę wypadków, w tym wypadków śmiertelnych. Dlatego opracowano [3] statystykę częstości i skutków wypadków w zależności od roku budowy dźwigu. Statystyka obejmuje nieszczęśliwe wypadki, jakie miały miejsce podczas eksploatacji dźwigów w latach 1996–2005. Dla tego zestawienia dokonano podziału dźwigów na cztery charakterystyczne grupy w zależności od okresu produkcji: dźwigi zbudowane do 1954 r., dźwigi zbudowane 1954–1969 – tzw. tradycja, zbudowane 1970–1990 – tzw. licencja, zbudowane po 1990 r.

Jak z zestawienia wynika, **największe zagrożenie stanowią dźwigi instalowane w latach 1970–1990**. Również wart podkreślenia jest fakt, iż ponad 50% wypadków stanowią wypadki śmiertelne wraz z ciężkimi obrażeniami. Większość wypadków (również ponad 50%) jest spowodowana dwoma zagrożeniami:

- brakiem drzwi kabinowych,
- niebezpiecznym ryglowaniem drzwi przystankowych.

Według autorów omawianych referatów wyniki analizy wypadków

Rok budowy dźwigu	Śmierć	Obrażenia ciężkie	Obrażenia lekkie	Uszkodzenia dźwigu	Razem
Do 1954	0	2	0	1	3
1954–1969	6	4	1	4	15
1970–1990	14	71	72	11	168
Po 1990	3	9	5	4	21
Razem	23	86	78	20	207

w Polsce są prawie identyczne z wynikami z analiz wykonanych przed kilku laty w innych krajach UE. Jedyną podstawową różnicą występującą w krajach UE jest pojawiająca się na pierwszych miejscach statystyk wypadków pozycja uszkodzenia ciała w wyniku potknięcia się i przewrócenia spowodowanego niedokładnym zatrzymaniem się kabiny na przystanku – ponad 30% wypadków. W Polsce ten rodzaj wypadków „ucieka” statystyce, gdyż ludzie nie są przyzwyczajeni do powszechnego dochodzenia roszczeń oraz wciąż winią sami siebie za nieuwagę.

Niemniej postawa roszczeniowa w stosunku m.in. do właścicieli i zarządców nieruchomości staje się coraz bardziej powszechna również w Polsce i dlatego bardzo ważne dla tej grupy powinno być szybkie wprowadzenie normy SNEL.

W Polsce powstała sytuacja obowiązków dwóch standardów bezpieczeństwa, tj. dla nowych dźwigów objętych przepisami Dyrektywy Dźwigowej oraz dla starych dźwigów (zainstalowanych przed wejściem w życie przepisów tej dyrektywy – w Polsce do 1 maja 2004 r.) nie objętych tą dyrektywą. Stare dźwigi muszą być modernizowane.

Zalecenia te nie mają niestety żadnego umocowania w prawie polskim. Dlatego prowadzone są w Polsce działania przygotowujące wprowadzenie unormowania prawnego umożliwiającego powszechne wprowadzenie zapisów normy SNEL w formie rozporządzenia stosownego ministra (tj. Ministra Gospodarki) koordynowane przez Grupę Roboczą Krajowego Forum Konsultacyjnego dotyczącego prawa Unii Europejskiej (GRKFKD) z zakresu urządzeń dźwigowych.

Prezentacja ostatniej wersji projektu rozporządzenia przed przekazaniem jej do Ministerstwa Gospo-

darki miała miejsce podczas obrad V Krajowego Forum Konsultacyjnego w dniu 22 listopada 2006 r. Proponowany tytuł rozporządzenia to rozporządzenie „w sprawie warunków technicznych dozoru technicznego w zakresie modernizacji eksploatowanych dźwigów do transportu osób lub osób i ładunków”.

Rozporządzenie ma objąć dźwigi zainstalowane przed dniem 1 maja 2004 r. Zdefiniowano w nim również pojęcie modernizacji, a mianowicie: *modernizacja to zespół czynności organizacyjno-technicznych, zmieniających konstrukcję lub parametry techniczne dźwigu w stosunku do pierwotnych ustalonych w dokumentacji technicznej, mających na celu podwyższenie poziomu bezpieczeństwa eksploatacji*.

W projekcie rozporządzenia założono m.in., że ocenę bezpieczeństwa dźwigów przeprowadzi jednostka dozoru technicznego w ramach przeglądu okresowego. Przewidziano na to trzy lata od daty wprowadzenia rozporządzenia. Natomiast zagrożenia wysokie powinny być usunięte do 2012 r., a średnie do 2020 r. Nie można w tej chwili powiedzieć, kiedy lub czy w ogóle zostanie wprowadzone w życie to rozporządzenie, co nie oznacza, iż zarządcy lub właściciele budynków (w tym również dźwigów) mogą spać spokojnie.

Dyrektywa Narzędziowa nr 89/655/WE określająca minimalne wymagania dla sprzętu roboczego została wprowadzona do prawa polskiego rozporządzeniem Ministra Gospodarki z dnia 30 października 2002 r. w sprawie minimalnych wymagań dotyczących BHP w zakresie użytkowania maszyn przez pracowników podczas pracy (Dz.U. Nr 191, poz. 1596). Określone tym rozporządzeniem minimalne wymagania powinny być spełnione przez pracodawców do 1 stycznia 2006 r. Zgodnie z tym rozporządzeniem autorzy [4] dokonali analizy określając,

