

DŹWIG JAKO ELEMENT USUWANIA BARIER ARCHITEKTONICZNYCH

Dźwig osobowy popularnie nazywany windą jest podstawowym środkiem wygodnej i bezpiecznej komunikacji wewnętrznej w budynku. Nasze społeczeństwo, tak jak i społeczeństwa w pozostałych krajach Unii Europejskiej, starzeje się. Procentowy udział osób starych systematycznie rośnie.

W Polsce jest również wysoki udział procentowy osób niepełnosprawnych, w tym z ograniczoną możliwością poruszania się. Instalowanie dźwigów w budynkach nowych jak również w budynkach już istniejących oraz modernizacja eksploatowanych od lat dźwigów ma priorytetowe znaczenie dla społecznej integracji tych osób.

Obecnie podejmowane przez niektóre samorządy terytorialne akcje umożliwiający dostęp do poziomu parteru osób z ograniczonych możliwościami poruszania się są niewystarczające, gdyż ludzie powinni mieć możliwość swobodnego dostępu do wszystkich kondygnacji budynków.

Zawsze otwarte pozostaje pytanie co się dzieje z tą grupą ludzi, która żyje w mieszkaniach znajdujących się na kondygnacjach powyżej poziomu parteru. Szczególnie, gdy ich ograniczenie ruchowe jest wynikiem wypadku, bądź rozwijającej się z latami choroby, bądź po prostu starości. Jaką szansę mają ci ludzie aby odwiedzić swoich przyjaciół mieszkających na wyższych kondygnacjach budynków? Jaką szansę mają na przeżycie i ewakuację w czasie pożaru budynku lub wystąpienia innego zagrożenia? I wreszcie dlaczego ci ludzie muszą mieszkać na parterze budynku? A może dostosowanie parterów dla osób niepełnosprawnych wystarczająco poprawia statystykę działań na rzecz tej grupy osób?

Włoski poeta Charles Morellet kiedyś napisał „Jeżeli chcesz poznać kto jest twoim prawdziwym przyjacielem żyj na piątym piętrze bez windy..” Większość z kilkudziesięciu tysięcy dźwigów eksploatowanych obecnie dźwigów osobowych nie jest przystosowanych dla osób niepełnosprawnych, w tym poruszających się na wózkach inwalidzkich, ludzi ociemniałych lub niesłyszących.

Na tę sytuację złożyło się traktowanie przez decydentów w procesie budowlanym windy przez lata w Polsce jako zło konieczne i instalowania 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, jak standardem wyposażenia mieszkań stała się zmywarka do naczyń. 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.

Dzisiaj, gdy z uwagi na wieloletnie zaniedbania, podnosi się problem modernizacji dźwigów to właśnie spółdzielczość mieszkaniowa jest głównym oponentem. Przy czym nie kwestionuje się technicznych przesłanek konieczności modernizacji, a stroną jej kosztów i ubóstwa społeczeństwa.

Dlatego priorytetem staje się stworzenie programu wspomożenia niezamożnych obywateli, osób niepełnosprawnych oraz starszych w podniesieniu bezpieczeństwa eksploatowanych dźwigów oraz umożliwienie dostępu do wszystkich kondygnacji budynków przede wszystkim tej grupie osób. W program ten powinny zostać zaangażowane lokalne samorządy, fundusze ochrony środowiska i oczywiście PFRON. „Stare” dźwigi muszą być modernizowane. Pod pojęciem modernizacji, do czasu wprowadzenia normy PN-EN 81-80:2005 „Przepisy bezpieczeństwa dotyczące budowy i instalowania dźwigów – Dźwigi użytkowane – Część 80: Zasady poprawy bezpieczeństwa użytkowanych dźwigów osobowych i towarowych” w postaci aktu prawnego w Polsce, rozumie się spełnienie przynajmniej jednego z punktów zasad, które Komisja Współnot Europejskich w dokumencie 95/216/EC z 8 czerwca 1995r zaleciła państwom członkowskim w celu zapewnienie odpowiedniego poziomu konserwacji poprawiającego bezpieczeństwo istniejących dźwigów.

Zawiera się ono w dziesięciu zasadach, zgodnie, z którymi należy:

- Zainstalować drzwi kabinowe oraz, wewnątrz kabiny, piętrowskazywacz
- Kontrolować i w miarę możliwości wymieniać liny nośne kabiny
- Zmodyfikować układy sterowania zatrzymaniem tak aby uzyskać

wysoki stopień dokładności przy zatrzymaniu jej ruchu

- Dostosować elementy sterownicze zarówno w kabinie jak i w szybie, tak aby były zrozumiałe i dostępne dla samodzielnie poruszających się osób niepełnosprawnych
- Wyposażyć drzwi automatyczne w czujniki wykrywające obecność ludzi i zwierząt
- Wyposażyć dźwigi o prędkości większej niż 0,6 m/s w układ chwytaczy pozwalający na łagodne opóźnienie podczas zatrzymania
- Zmodyfikować systemy alarmowe w celu stworzenia stałej łączności z szybko reagującą ekipą ratowniczą
- Wyeliminować azbest zastosowany w układach hamulcowych
- Zainstalować urządzenie zapobiegające niekontrolowanemu ruchowi kabiny w górę
- Wyposażyć kabiny w oświetlenie awaryjne, które działa w przypadku odcięcia źródła zasilania. Powinno ono działać dostatecznie długo, tak aby służby ratownicze zdążyły zainterweniować w normalnym trybie.

W celu spełnienia potrzeb użytkowników z ograniczonymi możliwościami poruszania się opracowano normę EN 81-70:2003 wprowadzoną w Polsce normą PN-EN 81-70:2005. Przepisy bezpieczeństwa dotyczące budowy i instalowania dźwigów – Szczegółne zastosowania dźwigów osobowych i towarowych – Część 70: Dostępność dźwigów dla osób, w tym osób niepełnosprawnych, ze zmianą PN-EN 81-70:2005/A1:2006.

Opracowany został również przez Europejski Komitet Normalizacyjny projekt normy prCEN/TS 81-82 Przepisy bezpieczeństwa dotyczące budowy i instalowania dźwigów – Istniejące dźwigi – część 82: Poprawa dostępu do istniejących dźwigów dla osób, w tym osób niepełnosprawnych. Norma ta ma pomóc właścicielom dźwigów, jednostkom inspekcyjnym oraz projektantom i producentom znaleźć praktyczne rozwiązania i drogę wykorzystania normy PN-EN 81-70 w istniejących dźwigach aby poprawić ich dostępność i wykorzystywanie przez osoby niepełnosprawne. W sytuacjach gdy ze względów praktycznych norma PN-EN 81-70 nie może być w pełni zastosowana projekt nowej normy przedstawia alternatywne propozycje. Za przykład może służyć sytuacja, w której szerokość obecnego wejście do dźwigu jest niewystarczająca dla wózków inwalidzkich i nie może być powiększona, wciąż istnieje możliwość takiej modernizacji dźwigu aby np. był dostępny dla osób niewidomych lub niesłyszących.

Deklaracja 95/357/WE Europejskiego Parlamentu, Rady i Komisji (Dziennik Urzędowy Wspólnot Europejskich L213, z 7.9.1995r., str. 32) zachęca państwa członkowskie do przedsięwzięcia niezbędnych kroków na

poziomie krajowym, aby móc zapewnić osobom niepełnosprawnym, dostęp do wszystkich kondygnacji w istniejących i budowanych budynkach. Deklaracja zaleca przepis mówiący, że we wszystkich nowych budynkach przynajmniej jeden dźwig powinien być dostępny dla osób na wózkach. Państwom członkowskim zostawia się swobodę wyboru bardziej rygorystycznych środków, jeżeli uznają za stosowne.

Sprawę dostępu osób niepełnosprawnych omawia również Raport Grupy Ekspertów Komisji Europejskiej z października 2003r., 2010: A Europe Accessible for All”

Unia Europejska przygotowała również wytyczne pt: „**Build for all**” promujące dostępność do budynków dla wszystkich, które powinny znaleźć zastosowanie przy tworzeniu Szczególnych Istotnych Warunków Zamówienia w przetargach publicznych na budowę budynków publicznych. Dotyczą tego również dyrektywy UE nr 2004/17/EC i 2004/18/EC z 24 marca 2004r.

W Polsce kwestie instalowania dźwigów w budynkach regulują przepisy zawarte w **ROZPORZĄDZENIU MINISTRA INFRASTRUKTURY z dnia 12 kwietnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie**. Natomiast kwestie związane z projektowaniem, wytwarzaniem i instalowaniem nowych dźwigów reguluje Dyrektywa dźwigowa 95/16/WE obowiązująca w Polsce od 01 maja 2004r. Dyrektywa powyższa została wdrożona w Polsce **ROZPORZĄDZENIEM MINISTRA GOSPODARKI, PRACY I POLITYKI SPOŁECZNEJ z 22 maja 2003r w sprawie zasadniczych wymagań dla dźwigów i ich elementów bezpieczeństwa, zastąpiona Rozporządzeniem Ministra Gospodarki z 08 grudnia 2005r w sprawie zasadniczych wymagań dla dźwigów i ich elementów bezpieczeństwa**.

Przepisy rozporządzenia **Ministra Infrastruktury** stosuje się przy projektowaniu i budowie, w tym także odbudowie, rozbudowie, nadbudowie, przebudowie oraz przy zmianie sposobu użytkowania budynków oraz budowli nadziemnych i podziemnych spełniających funkcje użytkowe budynków, a także do związanych z nimi urządzeń budowlanych.

Zgodnie z tymi przepisami:

- Budynek średniowysoki i wyższy - budynek użyteczności publicznej, budynek mieszkalny wielorodzinny, budynek zamieszkania zbiorowego, z wyłączeniem budynku koszarowego, a także inny budynek, w którym co najmniej jedna kondygnacja nadziemna z pomieszczeniami przeznaczonymi na pobyt więcej niż 50 osób znajduje się powyżej 12 m ponad poziomem terenu, oraz dwukondygnacyjny i wyższy budynek opieki zdrowotnej

i opieki społecznej należy wyposażyć w dźwigi osobowe.

■ W garażu wielopoziomowym lub stanowiącym kondygnację w budynku mieszkalnym wielorodzinnym oraz budynku użyteczności publicznej należy zainstalować urządzenie dźwigowe lub inne urządzenia podnośne umożliwiające transport pionowy osobom niepełnosprawnym poruszającym się na wózkach inwalidzkich na inne kondygnacje, które wymagają dostępności dla tych osób.

■ Kabina dźwigu osobowego dostępna dla osób niepełnosprawnych powinna mieć szerokość co najmniej 1,1 m i długość 1,4 m, poręcze na wysokości 0,9 m oraz tablicę przyzywową na wysokości od 0,8 m do 1,2 m w odległości nie mniejszej niż 0,5 m od naroża kabiny z dodatkowym oznakowaniem dla osób niewidomych i informacją głosową.

■ Dostęp do dźwigu powinien być zapewniony z każdej kondygnacji użytkowej. Nie dotyczy to kondygnacji nadbudowanej lub powstałej w wyniku adaptacji strychu na cele mieszkalne lub inne cele użytkowe.

■ Różnica poziomów podłogi kabiny dźwigu, zatrzymującego się na kondygnacji użytkowej, i posadzki tej kondygnacji przy wyjściu z dźwigu nie powinna być większa niż 0,02 m.

Niestety wielu decydentów w procesie budowlanym skupia się tylko na spełnieniu minimalnych wymagań wynikających z powyższych przepisów.

Nadrzędnym celem rozporządzenia Ministra Gospodarki jest m.in. zapewnienie wysokiego poziomu bezpieczeństwa użytkowników i konserwatorów dźwigów.

Obecnie wszystkie nowe dźwigi należy konstruować korzystając z norm EN 81-1 i EN 81-2 mające swoje odpowiedniki krajowe tj. Polskie Normy: o PN-EN 81-1:2002 Przepisy bezpieczeństwa dotyczące budowy i instalowania dźwigów – Część 1: Dźwigi elektryczne o PN-EN 81-2:2002 Przepisy bezpieczeństwa dotyczące budowy i instalowania dźwigów – Część 1: Dźwigi hydrauliczne

Prasa codzienna przynosi co jakiś czas informacje o wypadkach jakim ulegli użytkownicy dźwigów. W tym również o wypadkach śmiertelnych. Dokonano analizy wypadków i niebezpiecznych uszkodzeń w latach 1990-2003. Autorzy analizy na podstawie danych zgromadzonych przez Centralne Laboratorium Dozoru Technicznego omówili przyczyny 199 nieszczęśliwych wypadków, w których obrażenia odniosło 218 osób.

W tej liczbie wystąpiło 40 wypadków śmiertelnych.

Zgodnie z nomenklaturą normy PN-EN 81-80:2005 przyczyny wypadków to:

- Nie gwarantujący pełnego bezpieczeństwa zespół drzwi i systemu ryglowania (5.7.6; 5.7.7 i 5.7.8.1) – 2 osoby poniosły śmierć, a 64 obrażenia,
- Niewłaściwe wymiary i grubość szkła we wzniesieniach w drzwiach przystan-

kowych (5.7.3; 5.3) – 3 dzieci poniosło śmierć, a 42 osoby obrażenia,

- Brak drzwi kabinowych (5.8.3) – 2 osoby poniosły śmierć, a 32 osoby obrażenia. Brak jest statystyki nt. zwierząt,

- Zbyt krótki fartuch poniżej progu kabiny (5.8.2.) – 1 osoba poniosła śmierć, a 5 osób obrażenia,

- Sterowanie przestawne z „ruchomą podłogą” (5.14.5) – 1 dziecko poniosło śmierć, a 4 osoby obrażenia,

- Niesprawny amortyzator drzwi przystankowych (5.7.6) – 8 osób odniosło obrażenia

Wyniki analizy wypadków w Polsce w ujęciu statystycznym, są prawie identyczne z wynikami uzyskanymi w innych krajach UE z analiz wykonanych przed kilku laty. Jedyną podstawową różnicą występującą w krajach UE jest pojawiające się na pierwszych miejscach statystyk wypadków uszkodzeń ciała w wyniku potknięcia się i przewrócenia spowodowanego niedokładnym zatrzymaniem się kabiny na przystanku – ponad 30% wypadków. Większość tej kategorii wypadków przypada na osoby niepełnosprawne.

W Polsce ten rodzaj wypadków „ucieka” statystyce, gdyż ludzie nie są przyzwyczajeni do powszechnego dochodzenia roszczeń oraz wciąż winią sami siebie za nieuwagę

Podsumowanie

Jak widać z powyższego istnieją podstawy prawne i normatywne do zapewnienia bezpieczeństwa i dostępu do budynków wszystkim ich użytkownikom.

W przypadku dźwigów nowych jest to kwestia wyobraźni i wiedzy decydentów w procesie budowlanym.

W przypadku budynków nie wyposażonych dotychczas w dźwigi lub posiadających dźwigi wymagające modernizacji jest to kwestia stworzenia klimatu politycznego wzorem innych krajów Unii Europejskiej dla Programów współfinansowania tych działań.

Olbrymią rolę w procesie usuwania barier architektonicznych powinny odegrać działania organizacji osób niepełnosprawnych oraz organizacji działających na rzecz osób niepełnosprawnych wykorzystujących przepisy prawa oraz opublikowane normy do skutecznego wpływania na decyzje architektów, deweloperów, zarządów spółdzielni mieszkaniowych i zarządców nieruchomości. Również oddziaływanie te powinny objąć decydentów odpowiedzialnych za tworzenie w Polsce prawa przyjaznego dla osób niepełnosprawnych.