

Normy i zalecenia podnoszące standardy dostępności i bezpieczeństwa urządzeń dźwigowych

Wzrost poziomów dostępności

Włoski poeta Charles Morellet napisał: „Jeżeli chcesz poznać, kto jest twoim prawdziwym przyjacielem, żyj na piątym piętrze bez windy...” Podstawowym środkiem wygodnej i bezpiecznej komunikacji wewnętrznej w budynku są dźwigi. Polskie społeczeństwo, tak jak i społeczeństwa w pozostałych krajach Unii Europejskiej, starzeje się. Procentowy udział osób w podeszłym wieku systematycznie rośnie. W Polsce jest również wysoki udział procentowy osób niepełnosprawnych, w tym z ograniczoną możliwością poruszania się. Instalowanie dźwigów w budynkach nowych i już istniejących oraz modernizacja eksploatowanych od lat dźwigów ma priorytetowe znaczenie dla społecznej integracji tych osób.

Samorząd terytorialny (gmina) poprzez swoje jednostki jest udziałowcem w budynkach mieszkalnych wielorodzinnych (wspólnotach) oraz właścicielem wielu obiektów, w których działają dźwigi osobowe i osobowo-towarowe, zwane popularnie windami. Ustawa o samorządzie gminnym z dnia 8 marca 1990 r. (Dz. U. z 1990 r. Nr 16, poz. 95 z późn. zm.) określa w art. 7 ust. 1, że do zadań własnych gminy należą m.in. sprawy pomocy społecznej, utrzymania gminnych obiektów i urządzeń użyteczności publicznej oraz obiektów administracyjnych.

Sukces i społeczny oddźwięk programu „Warszawa bez barier” skłania do następnego kroku w celu umożliwienia dostępu osobom starszym oraz osobom z ograniczonymi możliwościami poruszania się nie tylko do poziomu parteru, ale do wszystkich kondygnacji budynków. Priorytetem staje się stworzenie programu wspomagającego niezamożnych obywateli, osoby niepełnosprawne oraz starsze przez podniesienie bezpieczeństwa eksploatawanych dźwigów oraz umożliwienie dostępu do wszystkich kondygnacji budynków przede wszystkim tej grupie osób. Ponadto celem programu byłaby eliminacja zagrożeń dla użytkowników związanych z korzystaniem ze starych dźwigów, które różnią się poziomem bezpieczeństwa od obecnie instalowanych urządzeń. Dodatkowym celem programu byłaby eliminacja azbestu wykorzystywanego niegdyś do budowy dźwigów oraz ograniczenie zużycia energii elektrycznej.

Aspekty prawne związane z modernizacją eksploatowanych dźwigów zostały omówione w artykule Bezpieczeństwo w normie („Facility Manager” 4(21)/2006). Wystarczy wspomnieć, że 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 na razie jedyną podstawą modernizacji eksploatowanych w Polsce dźwigów. Kwestie związane z projektowaniem, wytwarzaniem i instalowaniem nowych dźwigów reguluje dyrektywa dźwigowa nr 95/16/WE obowiązująca w Polsce od dnia 1 maja 2004 r. Dyrektywa powyższa została wdrożona w Polsce rozporządzeniem Ministra Gospodarki, Pracy i Polityki Społecznej z dnia 22 maja 2003 r. w sprawie zasadniczych wymagań dla dźwigów i ich elementów bezpieczeństwa (Dz. U. Nr 117, poz. 1107), zastąpiona rozporządzeniem Ministra Gospodarki z dnia 8 grudnia 2005 r. w sprawie zasadniczych wymagań

dla dźwigów i ich elementów bezpieczeństwa (Dz. U. Nr 262, poz. 2198). Nadrzędnym celem tych uregulowań prawnych 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 mających swoje odpowiedniki krajowe, tj. Polskie Normy:

- PN-EN 81-1:2002 Przepisy bezpieczeństwa dotyczące budowy i instalowania dźwigów – Część 1: Dźwigi elektryczne,
- PN-EN 81-2:2002 Przepisy bezpieczeństwa dotyczące budowy i instalowania dźwigów – Część 1: Dźwigi hydrauliczne.

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 – Szczególne zastosowania dźwigów osobowych i towarowych – Część 70: Dostępność dźwigów dla osób, w tym osób niepełnosprawnych, ze zmianą PN-EN 81-70:2005/A1:2006. Deklaracja nr 95/357/WE Europejskiego Parlamentu, Rady i Komisji (Dziennik Urzędowy Wspólnot Europejskich L213, z dnia 7 września 1995 r., str. 32) zachęca państwa członkowskie do podjęcia niezbędnych kroków na poziomie krajowym, aby móc zapewnić osobom niepełnosprawnym dostęp do wszystkich kondygnacji w istniejących i wznoszonych budynkach. Deklaracja wprowadza przepis, zgodnie z którym we wszystkich nowych budynkach przynajmniej jeden dźwig powinien być dostępny dla osób poruszających się na wózkach inwalidzkich. Państwu członkowskiemu zostawia się swobodę wyboru bardziej rygorystycznych środków, jeżeli uznają to za stosowne.

Sprawę dostępu osób niepełnosprawnych omawia również Raport Grupy Ekspertów Komisji Europejskiej z października 2003 r.: 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 dnia 24 marca 2004 r.

W celu skutecznego zapobiegania zagrożeniu dla użytkowników dźwigów w postaci pożaru zaleca się konstruować dźwigi z materiałów niepalnych oraz badać w szczególności drzwi przystankowe na odporność ogniową. Określa to Polska Norma PN-EN 81-58: 2005 Przepisy bezpieczeństwa dotyczące budowy i instalowania dźwigów – Badania i próby – Część 58: Próba odporności ogniowej drzwi przystankowych. W celu przyspieszenia informowania o sytuacjach zagrożenia, m.in. pożarowych, stworzono normę PN-EN 81-28:2004 Przepisy bezpieczeństwa dotyczące budowy i instalowania dźwigów – Dźwigi osobowe i towarowe – Część 28: Zdalne alarmowania w dźwigach osobowych i towarowych. Aby zapewnić szybki dostęp ekip ratowniczych do stref zagrożenia zaleca się konstruowanie dźwigów specjalnie dla tych ekip (przynajmniej jeden dźwig w budynku) z wykorzystaniem normy PN-EN 81-72:2005 Przepisy bezpieczeństwa dotyczące budowy i instalowania dźwigów – Szczególne zastosowanie dźwigów osobowych i towarowych – Część 72: Dźwigi dla straży pożarnej.

Szczególnym problemem powszechnie występującym w Polsce jest wandalizm. Aby minimalizować wpływ tego zagrożenia na dźwigi, stworzono normę PN-EN 81-71:2005 (U) – Przepisy bezpieczeństwa dotyczące budowy i instalowania dźwigów – Szczególne zastosowanie dźwigów osobowych i towarowych – Część 71: Dźwigi odporne na wandalizm.

Wszystkie te normy są normami nowymi i ich zalecenia nie są wprowadzone do konstrukcji eksploatowanych dotychczas dźwigów, które mają poziom bezpieczeństwa z okresu ich instalacji. Są również trudności z wprowadzeniem ich do dźwigów nowo projektowanych. Prasa codzienna co pewien czas donosi o wypadkach, jakim ulegli użytkownicy dźwigów, w tym również o wypadkach śmiertelnych. Dokonano analizy wypadków i nie-



bezpiecznych uszkodzeń w latach 1990-2003. Autorzy analizy na podstawie danych zgromadzonych przez Centralne Laboratorium Dozoru Technicznego omówili przyczyny 199 nieszczęśliwych wypadków, w których odniosło obrażenia 218 osób. W tej liczbie było aż 40 wypadków śmiertelnych.

Zgodnie z nomenklaturą normy PN-EN 81-80:2005 najczęstszymi przyczynami wypadków są:

- niegwarantujący 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 przystankowych (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 statystyki dotyczącej 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.

Jak wynika z powyższego zestawienia, 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, zaś w przypadku budynków niewyposażonych dotychczas w dźwigi lub posiadających dźwigi wymagające modernizacji jest to kwestia stworzenia klimatu politycznego wzorem innych krajów Unii Europejskiej dla Programów współfinansowania tych działań.

Samorządy mogłyby zaangażować się w realizację Programu przy udziale następujących stron:

- wspólnoty mieszkaniowe, zakłady budżetowe, organizacje wspierane przez gminę – beneficjent programu,
- Urząd Marszałkowski – patron programu,
- Urząd Miasta – Biuro Polityki Społecznej oraz Biuro Polityki Lokalowej – Koordynator Programu – jednostka wiodąca,
- Państwowy Fundusz Rehabilitacji Osób Niepełnosprawnych (PFRON), Wojewódzki Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej (WFOŚiGW), Powiatowy i Gminny Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej (PiGFOŚiGW) – jednostki współfinansujące program,
- banki komercyjne – jednostki współfinansujące program,

- Urząd Dozoru Technicznego (UDT) – jednostka inspekcyjna,
- specjaliści branżowi – jednostka doradcza.

Przy założeniu, że w budżecie miasta zostanie zagwarantowana przez kolejne 10 lat kwota 10–15 mln zł/rok, modernizacji można poddać ok. 300–450 dźwigów rocznie. Dotyczy to oczywiście największych miast w Polsce, w których występuje większość eksploatowanych obecnie w naszym kraju dźwigów.

Kwota powyższej dotacji powinna być dodatkowo wsparta dotacją z:

- Państwowego Funduszu Rehabilitacji Osób Niepełnosprawnych (PFRON) w wysokości 3–4,5 mln zł/rok,
- Wojewódzkiego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej (WFOŚiGW) oraz Powiatowego i Gminnego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej (PiGFOŚiGW) w wysokości 3–4,5 mln zł/rok.

Kwota dotacji z budżetu miasta wynikałaby z realizacji przez gminę ustawowych obowiązków.

Kwota dotacji z PFRON wynikałaby z realizacji Programu wyrównywania różnic między regionami (likwidacja barier transportowych) lub nowego utworzonego programu celowego.

Kwota dotacji z WFOŚiGW oraz PiGFOŚiGW wynikałaby z realizacji celów ekologicznych związanych ze zmniejszeniem zużycia energii elektrycznej oraz usuwaniem azbestu.

Udział w finansowaniu modernizacji dźwigów przedstawiałby się następująco:

- dotacja z budżetu gminy – 1/3 nakładów inwestycyjnych,
- dotacja z PFRON – 1/6 nakładów inwestycyjnych,
- dotacja z WFOŚiGW, PiGFOŚiGW – 1/6 nakładów inwestycyjnych,
- środki własne beneficjanta (kredyt, np. BISE, BOŚ, fundusz remontowy, dochody z czynszu) – 1/3 nakładów inwestycyjnych,
- dotacje wspomagające z Urzędu Marszałkowskiego.

Efektom Programu w stolicy byłoby w czasie jego trwania poddanie modernizacji 3000–4500 dźwigów w Warszawie i w województwie mazowieckim, dając możliwość poprawy warunków życia grupie 300–400 tys. mieszkańców Warszawy oraz województwa. Podobne efekty można byłoby uzyskać w innych miastach.

Tadeusz Popielas
Sekretarz Generalny
Polskiego Stowarzyszenia
Producentów Dźwigów

Literatura

1. T. Popielas, Bezpieczeństwo w normie, „Facility Manager” 4(21)/2006.
2. J. Szuro, L. Fidelus, Ocena zagrożeń w dźwigach użytkowanych i nowo instalowanych w oparciu o listę kontrolną SNEL.
3. J. Szuro, L. Fidelus, Zagrożenie bezpieczeństwa na przykładzie zaistniałych zdarzeń. Referaty wygłoszone na Krajowym Forum Konsultacyjnym dotyczącym Prawa Unii Europejskiej z zakresu Urządzeń Dźwigowych, Warszawa, 27 kwietnia 2005 r.
4. Ocena zgodności oraz certyfikacja wyrobów i usług, praca zbiorowa, Poradnik Verlag Dashöfer.