

Tadeusz Popielas

Polskie Stowarzyszenie Producentów Dźwigów

Branża dźwigowa w 10 lat po akcesji Polski do Unii Europejskiej

W tym roku Polska świętuje 10-lecie akcesji do Unii Europejskiej. To dobra okazja do podsumowania również stanu branży dźwigowej i jej rozwoju w ciągu tej dekady.

Wstęp

Niewątpliwie dołączenie Polski do UE spowodowało podniesienie poziomu bezpieczeństwa i nowoczesności instalowanych w naszym kraju dźwigów osobowych, gdyż od 1 maja 2004 r. muszą one spełniać wymogi dyrektywy dźwigowej, czyli te same wymogi bezpieczeństwa, co dźwigi instalowane w pozostałych krajach Unii. W dodatku roczna liczba nowych instalacji dźwigowych w stosunku do stanu z roku 2004 podwoiła się. Prowadzone są również modernizacje starych dźwigów. Czy jest to sytuacja satysfakcjonująca?

Dźwigi osobowe eksploatowane w Polsce

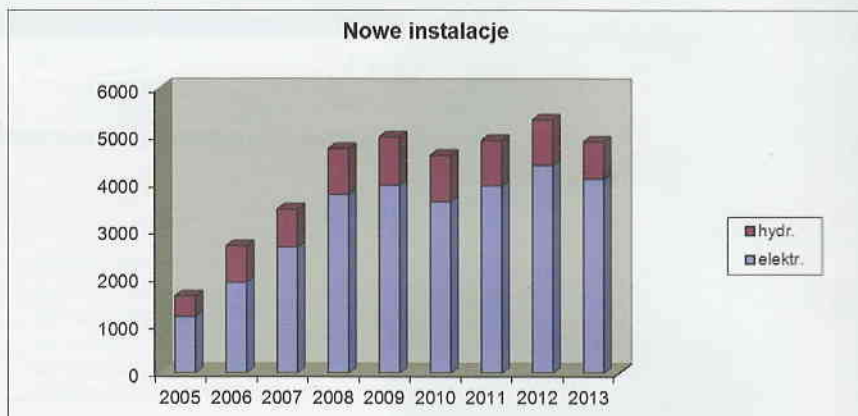
Według danych Urzędu Dozoru Technicznego w Polsce eksploatuje się ok. 100 000 dźwigów, z czego:

- 43% (41 012) eksploatowanych dźwigów zostało zainstalowanych po akcesji Polski do UE (zgodność z 95/16/WE),
- 34% (32 077) to dźwigi zainstalowane w latach 1970–1992 (tzw. szwedzka licencja),
- 19% (17 337) to dźwigi instalowane w latach 1993–2004, spełniające wymagania norm EN 81-1/2 edycja 2.

Obecnie rocznie przybywa w Polsce ok. 5000 nowych dźwigów. Zestawienie nowych instalacji dźwigów elektrycznych i hydraulicznych w latach 2005–2013 przedstawiono na wykresie obok (na podstawie danych UDT).

W UE, według danych na koniec 2013 r., było zainstalowanych ponad 5,6 mln dźwigów. Polska plasuje się na 13. miejscu w tej statystyce. Pierwsze miejsce zajmuje Hiszpania z ponad milionem dźwigów (10 razy tyle, co w Polsce). Pod względem liczby zainstalowanych dźwigów Polskę wyprzedzają również kraje o znacznie mniejszej liczbie ludności, takie jak Grecja, Portugalia, Szwajcaria, Republika Czeska czy Austria.

Również liczba oddawanych co roku nowych instalacji, pomimo panującego w 2013 r. kryzysu, w Hiszpanii była ponad 2,5-krotnie większa niż w Polsce, w Niemczech – ponad czterokrotnie,



Rys. 1.



Rys. 2.

we Francji – ponad trzykrotnie, a w Szwajcarii – ponad dwukrotnie. Liczby te wskazują na znaczne niedoinwestowanie polskiego budownictwa w windy. W dużej mierze jest to spowodowane przepisami budowlanymi (prawo budowlane oraz warunki techniczne, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie), prawem zamówień publicznych w przypadku budynków publicznych oraz niedostatecznym wdrażaniem przez Polskę europejskich zaleceń dotyczących dostępności obiektów dla osób niepełnosprawnych lub z ograniczoną sprawnością ruchową.

Modernizacje dźwigów

Z technicznego punktu widzenia wszystkie dźwigi osobowe i osobowo-towarowe (windy)

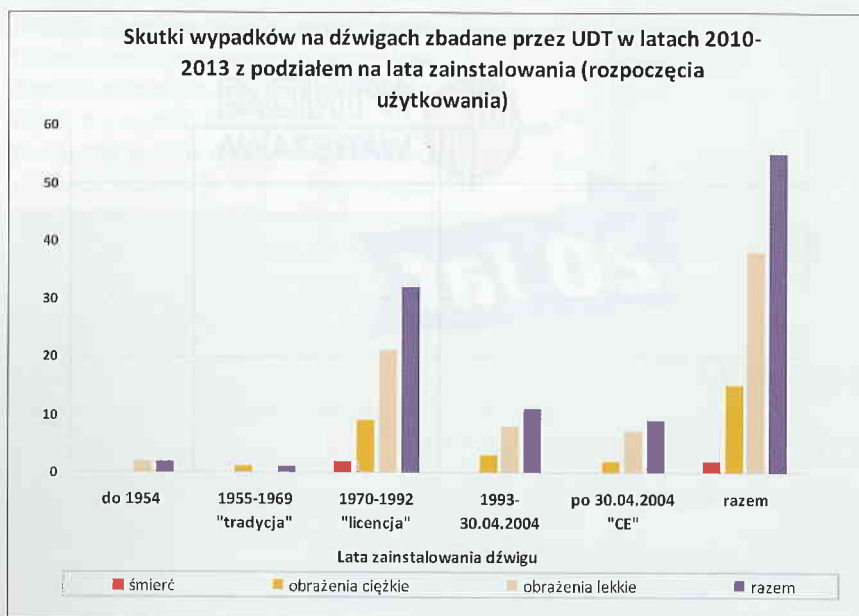
po maksimum 20 latach eksploatacji muszą być modernizowane. Potrzeba modernizacji wynika przede wszystkim z postępu technicznego w tej branży oraz coraz wyższych wymagań dotyczących bezpieczeństwa użytkownika, gdyż konserwacja utrzymuje je tylko na założonym przy ich projektowaniu poziomie funkcjonalności eksploatacyjnej oraz bezpieczeństwa.

Jak przedstawiono wcześniej, w Polsce występuje znacznie zróżnicowany pod względem bezpieczeństwa przekrój dźwigów. To czynnik, który zwiększa prawdopodobieństwo zaistnienia wypadku. Wynika to z tego, iż:

- współcześnie instalowane dźwigi nie wymagają od pasażera refleksji nad zagrożeniami,
- projektant powinien uwzględnić „niewłaściwe” zachowania pasażerów, a nawet akty →



Rys. 3.



Rys. 4.

wandalizmu (przeniesienie odpowiedzialności za bezpieczeństwo na instalatora).

Ryzyko wypadku spowodowane niewłaściwym korzystaniem z dźwigu jest szczególnie wysokie w sprzęcie instalowanym w latach 1970–1992. Dźwigi te nie mają drzwi kabiny, a sposób ryglowania drzwi przystankowych nie spełnia współczesnych standardów bezpieczeństwa. Likwidacja przynajmniej tych dwóch zagrożeń w znacznym stopniu podniosłaby poziom bezpieczeństwa tych dźwigów.

W Polsce natychmiastowej modernizacji wymaga ponad 30 000 dźwigów instalowanych w latach 1970–1992. Pomimo braku wsparcia ze strony rządu oraz regulacji prawnych w tym

zakresie właściciele starają się to czynić. Jak to wyglądało w latach 2005–2013, pokazuje powyższy wykres. Wynika też z niego jednoznacznie, iż w latach 2005–2007, kiedy oczekiwano wprowadzenia prawnego obowiązku modernizacji dźwigów, liczba modernizacji była znacznie wyższa niż później. Obecnie utrzymuje się ona na poziomie ok. 1000 sztuk rocznie, co oznacza, że modernizacja wszystkich dźwigów zainstalowanych w latach 1970–1992 ma szansę zakończyć się w 2046 roku. Obiekty te będą już wtedy wartości historyczną.

Przedstawiam też analizę [1] wypadków związanych z użytkowaniem dźwigów w latach 2010–2013 dla poszczególnych kategorii osób oraz w podziale na okres instalacji dźwigów. Z powyższych wykresów wynika jednoznacznie, że dźwigi instalowane w latach 1970–1992 stanowią największe zagrożenie zarówno dla użytkowników, jak i dla konserwatorów.

European Lift Association opublikowało w 2014 roku tzw. Białą księgę, dotyczącą wdrażania normy SNEL (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) w krajach UE. Norma ta umożliwia ocenę zagrożeń występujących na eksploatowanych dźwigach oraz przedstawia propozycje ich eliminacji. Zawiera również zalecenia dotyczące poprawy dostępności dźwigów dla osób niepełnosprawnych. W tym miejscu należy podkreślić, iż osoby w wieku 70+ będą stanowić w 2040 roku ok. 15% populacji europejskiej. Ta duża grupa ludzi starszych oraz niepełnosprawnych nie godzi się na zamknięcie w domach z powodu braku wind lub niedostosowania ich do ich potrzeb.

Francja, Belgia, Niemcy, Austria, Hiszpania, tzn. kraje, które najwcześniej wprowadziły obowiązek modernizacji dźwigów, powoli zbliżają się już do jej zakończenia i odnotowują pozytywny efekt tego działania w postaci ograniczenia liczby wypadków, w tym śmiertelnych. Wiele innych państw również wdrożyło SNEL do prawa krajowego, ale jego realizacja, głównie ze względów ekonomicznych, nie idzie w nich tak sprawnie. Polska nie wdrożyła SNEL do prawa krajowego i, jak widać, liczba rocznych modernizacji oraz ich zakres nie są satysfakcjonujące.

Podsumowanie

Akcesja Polski do UE dała pozytywny bodziec do rozwoju branży dźwigowej w naszym kraju, chociaż wciąż rozwój ten powinien być znacznie większy. Podniesiono ogólny poziom bezpieczeństwa dźwigów, ale nadal kilkadziesiąt tysięcy dźwigów zainstalowanych w budynkach mieszkalnych wielorodzinnych, głównie w zasobach spółdzielni mieszkaniowych, wymaga szybkiej modernizacji. Rozwiązać również należy kwestię zapewnienia mobilności osób niepełnosprawnych oraz starzejącego się społeczeństwa. Duża grupa ludzi niepełnosprawnych i starszych mieszka w budynkach mieszkalnych wielorodzinnych czteropiętrowych, bez wind, i często bez pomocy osób trzecich nie ma możliwości wyjścia ze swoich mieszkań. Za celowe uważa się przeznaczenie części środków z funduszy strukturalnych, jakie Polska ma otrzymać w latach 2014–2020, na rewitalizację substancji mieszkaniowej, połączonej z modernizacją lub dobudowaniem wind do istniejących budynków.

Bibliografia

1. Chudzik R., *Bezpieczeństwo dźwigów użytkowanych w Polsce*, referat z konferencji w Krynicy Zdroju, 2014.
2. European Lift Association, *Statystyka dźwigowa*, 2014.
3. European Lift Association, *Biała księga dotycząca wdrażania SNEL*, 2014.

ABSTRAKT

Tekst stanowi podsumowanie dekady obecności Polski w UE z punktu widzenia branży dźwigowej. Wyznacza także perspektywy rozwoju i wskazuje na podstawową bolączkę branży.