

LPG & CNG Sızdırmazlık Araç Kontrol İstasyonlarında Randevulu Sisteme Geçilmiştir

06.09.2011

Makina Mühendisleri Odası İstanbul Şubesi'nin Dudullu, Kumburgaz, Beylikdüzü ve Kartal'da bulunan LPG&CNG Sızdırmazlık Araç Kontrol İstasyonlarında randevulu sisteme geçilmiştir. <http://lpgrandevu.mmo.org.tr/> adresinden alınacak olan randevuların saatlerine riayet edilmesi halinde araç sahipleri araçlarının LPG Sistemlerinin muayenesini en kısa sürede yaptırabileceklerdir.

Makina Mühendisleri Odası tarafından yapılan araç muayenelerinin ne denli güvenli ve titiz olduğu kamuoyunca bilinmektedir. Bu doğrultuda hizmetin sunumunun da pratik ve daha kaliteli olabilmesi yönünde çalışmalarımız da sürmektedir. Randevu sistemi konusunda LPG'li araç sahiplerinin gösterecekleri titizlik ve ilgiye şimdiden teşekkür ederiz.

Makina Mühendisleri Odası İstanbul Şubesi LPG&CNG Sızdırmazlık Araç Kontrol İstasyonları

Anadolu Yakası / KARTAL

Eski Yakacık Cad. Siemens Yanı Kartal Spor Açık Otopazarı İçİ
Tel: 0216 473 08 54 - 0216 473 08 54

Anadolu Yakası / DUDULLU

Kadosan Sanayi Sitesi P Blok No:1 (Opet Yanı)
Tel: 0216 314 37 54 - 0216 314 37 54

Avrupa Yakası / KUMBURGAZ

E-5 Karayolu Üzeri Princess Marin Hotel Karşısı
Kamiloba Opet Benzin İstasyonu Yanı
Tel: 0212 885 97 65- 0212 885 97 65

Avrupa Yakası / BEYLİKDÜZÜ

Beylikdüzü Organize Sanayi Bölgesi
Birlik Sanayi Sitesi 7. Cadde Beylikdüzü
Tel: 0212 876 02 04 -0212 876 02 04

Toplumun can ve mal güvenliği açısından olası

vahim olayları önlemek için LPG'li araç dönüşüm ve kontrolleriyle ilgili bazı hususları kamuoyu ile yeniden paylaşmak istiyoruz.

Sanayi ve Ticaret Bakanlığı AİTM Yönetmeliği (Araçların, İmal, Tadil, Montajı Hakkındaki Yönetmelik) uyarınca, araçların muayene istasyonlarında fenni periyodik muayeneleri öncesinde istenmesi gereken LPG Gaz Sızdırmazlık Raporu düzenleme çalışması 1999 yılından beri; Bakanlığın yaptığı yetki devri sonucu araçların LPG'ye dönüşümlerinin son kontrolüyle ilgili Montaj Tespit Raporu onayı düzenlenmesi çalışması da 2005 yılından bu yana, TMMOB Makina Mühendisleri Odası (MMO) tarafından başarıyla yürütülmektedir.

Yetkili firmalarca LPG'li kullanıma dönüştürülen her araç, Odamız bünyesindeki uzman mühendislerce tek tek kontrol edilmekte, standartlara uygun olmayan dönüşümlerin düzeltilmesi sağlanmakta, araçların trafik tescilleri ve fenni muayeneleri Odamızın bu denetiminden sonra yapılabilmektedir. Ancak ilgili mevzuata ve standartlara uygun olmayan, yetkisiz firmalarca dönüştürülmüş, bu dönüşüme ilişkin son kontrollerini ve periyodik gaz sızdırmazlık kontrollerini Odamıza

yaptırmayan araçların trafikte var olduğu bilinmektedir. Bu tür araçların trafikten men edilmesi gerektiği açıktır.

Odamızın görev ve yetki alanında giren hususlarla ilgili olarak, araçlarını LPG'li kullanıma dönüştürmek isteyen veya bu dönüşümü yaptırmış ama bu işlemi yapan firma/lar tarafından son kontrol için Odamıza yönlendirilmemiş araç sahiplerinin, can ve mal güvenlikleri için yasal gerekliliklere dikkat etmesi gerekmektedir. Dönüşüm yapan firmanın MMO'dan tescilli olup olmadığı, firmada MMO yetki belgeli bir mühendisin istihdam edilip edilmediği, dönüşümde kullanılan malzemelerin ilgili standartlara uygun olup olmadığı yurttaşlarımızın dikkat etmesi gereken hususların başında gelmektedir. Yurttaşlarımızın yetkili firmalarda dönüşüm yaptırdıktan sonra MMO'nun düzenleyeceği Montaj Tespit Raporu onayını almaları ve özel araçların iki yılda bir, ticari araçların ise yılda bir kez gaz sızdırmazlık testlerini yine Odamıza yaptırmaları gerekmektedir. Kamuoyu önemle duyururuz.

İlter Çelik

TMMOB Makina Mühendisleri Odası İstanbul Şube Yönetim Kurulu Başkanı

http://lpgrandevu.mmo.org.tr/

TMMOB Makina Mühendisleri Odası
LPG Sızdırmazlık İstasyonları

Randevu Sistemi

1 2 3 4 5 5 Adımda randevu sistemimizi kullanarak belirleyeceğimiz istasyon için istediğiniz bir gün ve saat aralığına randevu alabilirsiniz.

SIZDIRMAZLIK KONTROLÜ İÇİN GEREKLİ BELGELER

LPG Ruhsata İşlenmiş İse;
- Araç ruhsatının aslı

LPG Ruhsata yeni işlenecek İse;
- Araç ruhsatının aslı
- Montaj firması tarafından düzenlenen fatura ve montaj evrakları

NOT: Sızdırmazlık kontrolü için EK-1 formu düzenlenmesine gerek yoktur.

Randevu saatinden 15 dk önce randevu aldığınız LPG Sızdırmazlık İstasyonunda hazır bulununuz.

Yeni Randevu alma işlemine başlamak için BAŞLA düğmesine tıklayınız.

Başla

Sayfalarıda yer alan uyarıları dikkatle okumanızı ve randevu işlemlerinizi bu uyarılara göre devam ettirmenizi önemle rica ederiz.

Almış olduğunuz randevunuzu randevu saatinden en az 2 saat öncesine kadar ilgili İstasyonun telefon numarasını arayarak iptal etme hakkınız vardır. İptal ettiğinizi bildirmeden 2 kez randevunuza gitmediğiniz durumda cezalı duruma düşersiniz. Cezalı duruma düşen araçlar randevu sisteminin sonraki 60 gün boyunca randevu alamamaktadır.

COPYRIGHT © 2011 TMMOB MAKINA MUHENDISLERI ODASI

basın açıklaması

TMMOB Makina Mühendisleri Odası İstanbul Şube Yönetim Kurulu Başkanı İlter Çelik:

Okul Servis Araçlarına Dikkat!

19.09.2011

2009 Yılında Yönetmelikte Yapılan Değişiklikler, Çocuklarımızın Can Güvenliğini Tehlikeye Atmaktan Başka Bir Sonuç Doğurmayacaktır

Geçtiğimiz günlerde Okul Servis Araçları Yönetmeliğinde yapılan değişikliklerle; servis araçlarının yaş sınırının 12 yaştan, 20 yaşa çıkarılması ve taşıt içi düzeni sağlamak, okul öncesi eğitim ve ilköğretim öğrencilerinin inme ve binmeleri sırasında yardımcı olmak üzere bulundurulması zorunlu olan rehber personelin 20 yaşında ve en az ilköğretim mezunu olması sağlandı. Değişiklik öncesi, rehber personelin 22 yaşını doldurmuş ve en az lise mezunu olması gerekiyordu. Yapılan bu değişiklikler, çocuklarımızın can güvenliğini tehlikeye atmaktan başka bir sonuç doğurmayacaktır.

Ayrıca senelerdir belirttiğimiz gibi servisler denetlenmemektedir. Yetkilileri bu konuda göreve çağırıyoruz. Öğrenci ailelerini de bu konuda daha ilgili ve dikkatli olmaya davet ediyoruz.

Makina Mühendisleri Odası İstanbul Şubesi olarak, uyarılarımızda haklı olduğumuzu ortaya çıkan trafik keşmekeşinin dışında daha vahim bir sonuçla karşılaşmadan gerekli düzenlemelerin ve denetimlerin yapılmasını istiyoruz. Yetkili kurumlar ulaşım sorununda bilimsel olarak bakarak, deniz ve demir yolu taşımacılığını birincil alternatif olarak görmeli ve İstanbul halkını sağlıklı, güvenli bir toplu taşıma sistemine yönlendirmelidirler.

Servis Fiyatları Ailelerin Belini Büküyor!

Ülkemizde yanlış ulaşım politikaları nedeniyle ne yazık ki; toplu ve güvenli ulaşım sağlanamamakta, oluşan boşluğu ise servis araçları doldurmaktadır. Toplu taşımanın yetersizliği, velileri büyük oranda servis araçlarını tercih etmeye zorlamaktadır.

Eylül ayıyla birlikte çocuklu aileleri saran okul telaşı, 2011-2012 öğretim yılına yönelik servis ücretlerinin belirlenmesiyle birlikte doruk noktasına ulaştı. İstanbul'da 3 milyonu aşkın orta öğretim öğrencisi bulunmaktadır. Kentte kayıtlı 12000, kayıt dışı çalışan araçlarla birlikte servis araçlarının sayısının 20 bini bulunduğu tahmin edilmektedir.

2011-2012 eğitim öğretim döneminde İstanbul Büyükşehir Belediyesi Ulaşım Koordinasyon Merkezi (UKOME) tarafından servis ücretleri konusunda önceki yıla göre % 7-9 oranlarında bir artış açıklandı. (Oysa yıllık kamuda çalışanlara zam oranı 2011 için % 4+4, 2012 için % 3+3 önerilmektedir) Bu eğitim ve öğretim yılı için okul servis ücretlerine yapılan artışa göre yeni okul servis ücretleri en az 3-5 kilometre arası 145, en çok 23-25 kilometre arası 325 TL olacak.

Servis işletmeciliğinin önemli bir kazanç kapısı haline geldiği, servis sayılarındaki artıştan da belli olmaktadır. 1996 yılında servislerin İstanbul taşımacılığındaki payı % 3 iken, bugün bu oran % 15'lerdedir. Bu artış hızları ile İstanbul trafiğini olumsuz etkileyen servis taşımacılığının artık kontrol altına alınması gerekmektedir.

Velilerimizi Uyarıyoruz; Servis Ücretlerinde Keyfi Tutumlara Karşı Dikkat!

Okul servislerinin aile bütçelerine yüklediği bu yüke bazı özel ve resmi okullarımız, yasa ve yönetmeliklere aykırı biçimde yeni mali yükler eklemektedir. Kentimizde 2516 Sayılı Büyükşehir Belediyeleri Kanununa göre UKOME tarafından belirlenen servis ücretleri, resmi ve özel eğitim kurumlarında hizmet veren tüm okul servisleri için bağlayıcıdır. Hiçbir okul idaresi, okul aile birlikleri veya servis firmaları UKOME tarifelerinin üzerinde bir ücret belirleyemezler. Buna rağmen bazı özel okullarda en uzun mesafe için talep edilen servis ücretleri UKOME kararlarına göre aylık 325 TL olması gerekirken, 400-500 TL'leri bulmaktadır. Bu soyguna karşı ilgili tüm kurumlar görevlerini yapmalıdır. Tüm veliler de UKOME'nin belirlediği fiyat tarifeleri üzerinde ücret isteyen servis firmalarını UKOME'ye bildirmelidirler.

1. İstanbul Büyükşehir Belediyesince servis ücretleri açıklanırken, İstanbul'daki ücretlendirme ile Ülkemizin diğer Büyükşehir Belediyeleri sınırlarındaki servis ücretleri göz önünde bulundurularak eşdeğerlilik sağlanmalıdır.
2. Velilerimiz, öğrencinin eğitim birimine ulaşımında en güvenli ulaşım biçimini tercih etmelidir. Eğer servis araçları tercih edilirse, servis ücretleri ödenirken okul ile ev arasındaki ula-

şım mesafesi ve UKOME'nin açıkladığı servis ücretleri bilerek ödeme yapılmalıdır. Bazı firmalar, servisin gittiği en uzak mesafenin ücretini istemektedirler, bu tuzağa dikkat edilmelidir. Yıllık servis ücreti hesaplanırken 19 Eylül 2011 ile 8 Haziran 2012 tarihleri arası 9 aydır. UKOME kararlarına göre yarıyıl tatil ücret dışıdır. Buna göre yıllık ücretler hesaplanırken, aylık ücretlerin çarpanı 8.5 olmalıdır.

3. Taşımacının Yüklümlülüğü; Şoförler, öğrencilerin güvenli, rahat bir şekilde gideceği güzergâhta, kanun ve yönetmeliklere uygun olarak taşımakla yükümlüdürler. Şoför, E sınıfı sürücü belgesi için 3 yıllık, B sınıfı sürücü belgesi için 5 yıllık tecrübe şartını sağlamalıdır.
4. Kontrol ve Denetim: Yol üstü denetimler resmi olarak emniyet müdürlüğüne yapılmaktadır. Standart dışı ve yönetmeliklere uygun olmayan servis araçları çocuklarımızın can güvenliği için büyük tehdittir.
5. Medya kuruluşları; Kazaların haberini veren değil kazanın olmaması için en büyük çabayı gösteren taraf olmalıdırlar.
6. Tüm yurttaşlar; Yurttaşlık bilincinin sorumluluğu gereği özellikle karayolu ulaşımındaki öğrenci araçlarının ulaşım güvenliğine duyarlı davranmalıdırlar.
7. Uyumlası gereken kanun ve yönetmelikler: Okul Servis Araçları Yönetmeliği, Trafik Kanunu, Karayolları Trafik Yönetmeliği, Araç İmal, Tadil ve Montaj Yönetmeliği, Büyükşehir Belediyesi Kanunu.

Görsel ve yazılı medya aracılığıyla Öğrenci Velilerine sesleniyoruz;

Okul servis araçlarını dikkatle gözleyiniz. Trafik kurallarına karşı sorumsuz davranan, teknik donanımından endişe duyduğunuz araçların durumlarını en yakın trafik yetkilisi ile birlikte Oda birimlerimize iletiniz. Farklı ücret isteyen servis firmalarını UKOME'ye bildiriniz. Eğitim yollarındaki gençlerimizin ve özellikle minik çocuklarımızın güvenliği için hepimiz, yurttaşlık bilinci ve sorumluluğu ile her zamankinden daha duyarlı ve etkili olmalıyız.

İlter ÇELİK

TMMOB Makina Mühendisleri Odası
İstanbul Şube Yönetim Kurulu Başkanı

TMMOB Makina Mühendisleri Odası İstanbul Şube Yönetim Kurulu Başkanı İlter Çelik:

Bu Bayram Yollarımız Kan Gölüne Dönmesin Trafik Kazalarına Karşı Önlemlerimizi Alalım

Ülkemizde her yıl karayollarında meydana gelen trafik kazaları nedeniyle yaklaşık 10.000 kişi hayatını kaybetmekte ve 200.000 kişi yaralanmaktadır. Bu kazaların en önemli nedeni ise insan hatası olarak tespit edilmektedir. Bu durumu tersine çevirebilir, engelleyebiliriz.*

03.11.2011

Bayram tatili ile birlikte trafik kazaları açısından riskli günlere giriyoruz. TÜİK istatistiklerine göre trafik kazalarının % 95'i sürücülerden kaynaklı, % 2'si yayaya bağlı nedenlerden, % 0,13'ü ise yol kusurlarından kaynaklanmaktadır. Son 6 yıldaki Kurban Bayramı tatillerinde de 649 kişi hayatını kaybederken, 17 bin 961 kişi ise yaralanmıştır.

"Kazalarda, ağır tonajlı araçların neden olduğu ölümlü trafik kazası oranı yüzde 42,5, otobüslerin neden olduğu ölümlü trafik kazası oranı ise yüzde 12,6 olmaktadır. Trafik kazalarının yüzde 65'i insana bağlı nedenlerden, yüzde 30'u araçta meydana gelen arızalardan, yüzde 5'i ise yol kusurlarından kaynaklanmaktadır. Yol kusurlarının düşük bir oranda kalmasının nedeninin, raporların gereği gibi tutulmaması olduğunu da burada belirtmek gerekir.

İnsana bağlı trafik kazalarının sebepleri arasında başta gelen hususlar aşırı hız, hatalı sollama, direksiyon başında uyuma ve emniyet kemeri takılmamasıdır.

Ölümlü kazalarda emniyet kemeri kullananların % 24'ü hiç zarar görmeden kazayı atlattmakta, emniyet kemeri kullananmayanlarda bu oran % 6'ya kadar düşmektedir. Emniyet kemeri kullanımının zorunlu olduğu ülkelerde ölüm ve yaralanma oranları, kullanımın zorunlu olmadığı ülkelere göre % 40 daha az olmaktadır.

Trafik Kazalarını En Aza İndirmek İçin:

Araç Bakım ve Periyodik Muayeneleri zamanında yapılmalıdır.

Kazaların % 30'unun neden olduğu araç arızala-

rının önlenmesi için en önemli önlem araç bakımlarının ve periyodik muayenelerinin zamanında yapılmasıdır.

Araçlarında LPG yakıtı kullanan sürücülerin, iki yılda bir Makina Mühendisleri Odası LPG/CNG Gaz Sızdırmazlık Araç Kontrol İstasyonlarında araçlarını kontrol ettirmeleri gerekir. LPG'li araç sürücülerini, araçlarından gaz kokusu gelmesi durumunda bu kontrolü iki yıl dolmadan da ücretsiz olarak istasyonlarımızda yaptırabilirler. Araçların fren, balata, lastik, ön takım, elektrik sistemi, hidrolik sistemi, motor yağı, anti friz vb. konularındaki bakımları da yetkili servislerde mutlaka yapılmalıdır.

Araçlarımızdaki ekipmanlar eksiksiz olmalıdır
Araçlarımızdaki ilk yardım çantası, üçgen reflektör, yangın söndürme cihazı gibi önem arz eden ekipmanların yola çıkmadan önce tam ve eksiksiz olduğu kontrol edilmelidir.

Buzlanma ve kar yağışı gibi nedenlerle oluşabilecek kazaları önlemek için sürücüler araçlarında mutlaka zincir bulundurmalarıdır.

Yollarımızdaki tadilat çalışmalarına dikkat edilmeli Yeni yol yapımı ve yol tadilatlarındaki ikazların yeterli olmaması nedeniyle üzücü kazaların meydana geldiği bir gerçektir. Bu kısımlardaki uyarıcı ve ikaz levhalarının eksiksiz bir şekilde konulması ve dış etkenlerden (rüzgar, kar, yağmur, insan müdahalesi vb.) etkilenmeyecek şekilde sabitlenmesi gerekmektedir.

Yol bakım ekipleri bayramda farklı bölgelerde olabilecek kar, buzlanma gibi olumsuz hava koşullarına karşı hazır beklemeli ve ilgili karayolu ekipleri tuzlama gibi çalışmalarla erken müdahale

etmelidir. Olabilecek üzücü kazaların sonuçlarını en aza indirmek için ilk yardım ekipleri trafiğin yoğun olacağı bayramın ilk ve son günlerinde hazır beklemelidirler.

İnsan faktörü nedeniyle meydana gelebilecek trafik kazalarını en aza indirmek için bayram tatilinde şehir dışına çıkacak sürücülerin emniyet kemeri takmaları, hız sınırına uymaları, yorgun, uykusuz ve alkolü araç kullanmamaları ve hatalı sollama yapmamaları gerekir. Yayalarımızın da yollardaki seyahatleri sırasında trafiğe ve trafik kurallarına azami dikkat etmesi çok önemlidir, özellikle yoldan karşıya geçişlerde ve karanlık yollarda bu dikkat daha da önemlidir.

İlgili makamlarca gerekli önlemlerin alınacağı ümidi ile bütün yurttaşlarımızın bayramını kutlar kazasız, güvenli yolculuklar dileriz.

İlter ÇELİK
TMMOB Makina Mühendisleri Odası
İstanbul Şube Yönetim Kurulu Başkanı

* Veriler Dünya Sağlık Örgütü raporundandır.

14 can daha trafik kurbanı oldu



'Yollar kan gölü olmasın'

İstanbul Haber Servisi - TMMOB Makina Mühendisleri Odası İstanbul Şube Yönetim Kurulu Başkanı İlter Çelik, yolların kan gölüne dönmemesi için sürücülerin emniyet kemeri takmalarını, hız sınırına uymalarını, yorgun, uykusuz ve alkolü araç kullanmamalarını ve hatalı sollama yapmamalarını tavsiye etti. Çelik, trafik kazalarının en önemli nedeni insan hatası olduğunu belirtti. "Yol yapımı ve yol tadilatlarındaki ikazların yeterli olmaması nedeniyle üzücü kazaların meydana geldiği bir gerçektir. Bu kısımlardaki uyarıcı ve ikaz levhalarının eksiksiz bir şekilde konulması ve dış etkenlerden (rüzgar, kar, yağmur, insan müdahalesi vb.) etkilenmeyecek şekilde sabitlenmesi gerekmektedir."

Bayram sonu kar geliyor

Haber Merkezi - Kurban Bayramı'nda yerli ve yabancı turistlerin yoğun olduğu İstanbul'da, bayramın son günlerinde hava soğuklaştı ve yağmur yağmaya başladı. Meteoroloji tarafından yapılan tahminlere göre, bayramın son günlerinde İstanbul'da yağmur yağması bekleniyor. Meteoroloji tarafından yapılan tahminlere göre, bayramın son günlerinde İstanbul'da yağmur yağması bekleniyor. Meteoroloji tarafından yapılan tahminlere göre, bayramın son günlerinde İstanbul'da yağmur yağması bekleniyor.

basın açıklaması

Uyarıyoruz: Vatandaşlarımız Kış Aylarında Sıkça Yaşanan Soba ve Şofben Zehirlenmelerine Karşı Dikkatli Olmalı!

30.11.2011

Her yıl binlerce insanımız bilgisizlik, yanlış kullanım ve ihmal nedeniyle soba, şofben, kombi ve bacalardan kaynaklanan karbon monoksit zehirlenmesine maruz kalmaktadır. Hidrokarbon içeren kömür ve doğalgaz gibi fosil yakıtların soba ile baca veya şofben ile baca bağlantılarının yanlış yapımı özellikle lodoslu havaların sık yaşandığı kış aylarında zehirlenmelere yol açmaktadır.

Renksiz, kokusuz, tatsız bir gaz olan karbon monoksitten kaynaklanan zehirlenmelerin özellikle uyku halinde farkına varılmasının güçlüğü bu zehirlenmeye karşı önlemler konusunda daha bilinçli olunmasını gerektirmektedir. Soba, şofben, baca zehirlenmelerine maruz kalmamak için aşağıdaki hususlara dikkat etmek gerekmektedir.

Şofben Kullanımında Dikkat Edilecek Bazı Hususlar

- Şofben mutlaka bacaya bağlanmalı, baca bağlantısı olmayan (bina aydınlığına v.b. bağlı) şofben asla çalıştırılmamalıdır.
- Cihaz alırken, mümkünse cihaz çalışır halde görülmeye çalışılmalıdır. Alınan cihazın kalite belgesi ve garantilerine dikkat edilmelidir.
- Şofbenin monte edileceği mekan yeterli büyüklükte olmalıdır. Şofben mümkünse banyo yerine balkona veya başka bir mekana takılmalıdır. Şofbenin montajı mutlaka yetkili servis tarafından yapılmalıdır.
- Şofben bacası mümkünse müstakil baca olmalıdır. Eğer şönt baca kullanılacaksa, dairenize ait baca ana bacaya üst kattaki baca seviyesinden bağlanılmalıdır ve baca mutlaka standartlara uygun olmalıdır.
- Tek kolonlu bacaya kesinlikle birden fazla bağlantı yapılmamalıdır.
- Şofbenin baca bağlantısı eğimli olmalıdır. Baca ile duvar arasında tam bir sızdırmazlık olmalıdır. Şofben borusu yatay mesafesi 1,9 m'den az olmalıdır ve baca bağlantısı zemine göre % 3 eğimle yapılmalıdır.
- Şofbende gaz kaçağı hissedildiğinde öncelikle

gaz vanası ve tüp dedantörü kapatılmalı, elektrik düğmeleri açılıp kapatılmamalı, kibrit-çakmak gibi alev ve kıvılcım çıkartabilecek hiçbir işlem yapılmamalı, pencereler karşılıklı açılarak ortam havalandırılmalı, hızla gaz şirketi yetkilisi veya şofben servisi aranmalıdır.

- Doğalgazla çalışan şofbenlerde herhangi bir gaz sızıntısına karşı gaz dedektörü muhakkak kullanılmalı ve bu dedektör gaz akışını otomatik kesecek bir valfe bağlanmalıdır.

Kömürlü Sobalarda Dikkat Edilecek Bazı Hususlar

- Sobada eksik yanma sonucu oluşan karbon monoksit gibi zararlı gazlar oda içine sızarsa zehirlenmelere neden olur.
- Soba alımında, sobaların TSE standartlarına uygunluğuna dikkat edilmelidir. Böylece sobanın ısı verimi de artırılmış olur.
- Aynı şekilde kullanılan yakıtın standartlara uygunluğu ve izin belgesi olmayan satıcılardan kömür alınmaması önem taşımaktadır.
- Soba aşırı doldurulmamalıdır. Aşırı doldurulan sobanın duman yolu daralır ve soba içinde düzensiz ısı dağılımı olacağından baca çekişi zayıflar.
- Kömürü tutuşturmak için üzerine az miktarda kağıt ya da karton ve bunların üzerine de kolay yanan çıra ve odun konulmalıdır.
- Özellikle lodoslu havalarda ölüm olayları artmaktadır. Bacalar standartlara uygun değilse lodoslu havalarda soba yakılmamalıdır.
- Kullandığınız her türlü ısıtma cihazının kalite belgesine haiz olup olmadığına, garantilerine ve garanti sürelerine dikkat edin.
- Alacağınız cihazın kapasitesinin kullanacağınız mekana uygunluğunu inceleyerek karar verin.
- Binaların Yangından Korunması yönetmeliklerine mutlaka uyun.

Bacalarda Dikkat Edilecek Bazı Hususlar

- Baca gazlarının soğumasını azaltmak, baca tepmesini önlemek ve hava şartlarının etkisini azaltmak için bacalar yalıtılmalı veya baca duvarı et kalınlığı en az 10 cm. olmalıdır.
- Pencere veya duvar delinerek yapılan bacada

delinen kısımda mutlaka sızdırmazlık sağlanmalıdır.

- Yangın emniyeti için bacalar çatının mahyasından en az 50–80 cm yükseklikte olmalıdır.
- İdeal yanma için etkili baca yüksekliği en az 3,5 m, en fazla 5 m olmalıdır.
- Bacalara yağmur suları, kuşlar, ağaç yaprakları v.b. maddelerin girmesini engellemek için mutlaka başlık kullanılmalıdır.
- Rüzgarlı havalarda hava akışı yüksekte alçağa doğru gerçekleşir. Böyle havalarda, binanın çevresinde yüksek yapılar veya ağaç gibi engeller mevcutsa sık sık baca tepmesi meydana gelir.
- Dumanın geri tepmesini önlemek için bacaların en üst noktasının, çatının en üst noktasından 1 metre daha yüksek olması sağlanmalıdır.
- Baca şapkası takmayı ihmal etmeyin. Bacanız standartlara uygun yapılmış olmalı ve baca çekişini artırmak için baca yalıtımı yaptırılmalıdır.
- Tekniğine uygun imalatı, temizliği ve bakımı yapılmayan bacalar zehirlenmelere ve yangınlara neden olur. Bacalarınızı, kömür gibi fazla miktarda is bırakan yakıt kullandığınız takdirde 2 ayda bir, diğer yakıtları (sıvı ve gaz gibi) kullandığınız takdirde 3 ayda bir temizlettirin.

TMMOB Makina Mühendisleri Odası olarak, ölümlerin yaşanmaması için halkımızı dikkatli olmaya davet ediyor, yaşam alanlarında özellikle banyolarında şofben ve benzeri cihazları kullanmamaları konusunda uyarıyoruz. Hiçbir yetkiye sahip olmadan şofben ve benzeri cihazların montajını, bakımını ve onarımını yapan firmaların yerel yönetimler tarafından denetlenerek kapatılmaları sağlanmalıdır.

Diğer ayrıntılı ve tamamlayıcı bilgiler MMO'nun www.mmoistanbul.org adresinde yer alan Soba, ve Şofben Kullanımında Dikkat Edilecek Hususlar broşüründen edinilebilir.

İlter ÇELİK
TMMOB Makina Mühendisleri Odası
İstanbul Şube Yönetim Kurulu Başkanı

TMMOB Makina Mühendisleri Odası İstanbul Şube Yönetim Kurulu Başkanı İlter Çelik:

Kötü Yöneticiler Hesap Vermelidir!

Metrobüs kazaları, İstanbul için bir ulaşım ana planının olmayışı ve yetkililerin bu konuda da uzmanların mesleki birikimlerine sırt çeviren yaklaşımlarının sonucudur. Bu kötü yönetimlerin faturasını halka ödetenler yanlışlarından bir an önce dönmeli, hesap vermelidirler

08.12.2011

Dün akşam Hadımköy - Yenibosna seferini yapan 34 GF 5102 plakalı özel halk otobüsü, E-5 Avcılar istikametine seyir halindeyken yağmur nedeniyle kayganlaşan yolda kontrolden çıkarak metrobüs yoluna girdi ve Avcılar yönüne seyir halinde olan 34 TN 2866 plakalı metrobüs ile kafa kafaya çarpıştı. Kazada yaralananlara acil şifalar dileriz.

Daha önce 7 Kasım 2008, 10 Şubat 2009, 2 Mayıs 2009 ve 11 Kasım 2009, 17 Mayıs 2011 tarihlerinde yaptığımız açıklamalarda belirtmiş ve uyarılmıştık. Yaşanan "ölümlü kazalar da uyarıcı olmalıdır" demiştik. Ancak İstanbul'da "trafiği rahatlatmak" amacıyla yapılan metrobüs hattı bir cinayet şebekesi gibi çalışmaya devam ediyor. Sorumlu kurumlar ise bir açıklama yapmadan, yaşananları izliyorlar.

Bilindiği gibi, metrobüs güzergâhının yapımı sırasında da insan güvenliği ile ilgili önlemler alınmamış ve can kayıpları yaşanmıştı. Daha sonra 22 ve 26 Ocak 2009'da 5 günde 2 motosiklet sürücüsünün kafalarının koparak ölümlerine neden olan kazalar, 30 Nisan 2009'da Topkapı'da yaşanan kaza, 2 Mayıs 2009 Karayolu Trafik Güvenliği gününde Avcılar'da yaşanan kaza, 10 Kasım 2009'da Merter'de yaşanan kaza ve en son 17 Mayıs 2011'de Avcılar'da yaşanan kaza ders almak için yeterli olmalıydı.

Metrobüs gibi yetersiz ve İstanbul genelinde etkin olmayan bir ulaşım sistemi kurulurken, ya servis yolları etkisiz hale getirilmiş, ya da motorlu araçlar, metrobüsten artan şeritlere sıkıştırılmıştır.

İstanbul Büyükşehir Belediyesi ve İETT yetkilileri, her yönüyle plânlanmış özel araçlara alternatif ve yenilikçi bir kent içi toplu ulaşım

sistemi yerine daha çok İstanbul'un nüfusundan az Avrupa ülkelerinin kentimize göre minyatür ölçekteki kentlerinde kullanılan demode bir sistemi kentimize uydurmaya çalışmışlardır. Bu yapılırken de her zaman olduğu gibi **insan güvenliği göz ardı edilmiş, yeterli önlemler alınmamıştır.**

7 Kasım 2008'de Odamız tarafından yayınlanan basın bülteninde bu konuda şunları belirtmiştik: "Burada yapılan alt yapı ve araç yatırımlarına rağmen, paralel otobüs, minibüs ve dolmuş hatları işlevlerine eskisi gibi devam edecektir. E-5 Karayolunun bir bölümü metrobüsa tahsis edildiğinden, E5 karayolunda motorlu araç sıklığı büyük ölçüde artmıştır/artacaktır. Sistem yüklendiği araçların nafi yükü aşırı derecede artacak, tekerleklerle binen statik ve frenlemeden dolayı çarpma yükleri ve tekerleklerle binen aksiyal yükler nedeniyle aşırı tekerlek yatak yükleri oluşacak, bunlar, normal otobüslerini kat kat aşacaktır. Direksiyon donanımı, motor, şanzıman, diferansiyel gibi araç ana elemanları, otobüsün nafi yükünün aşırı derecede artması nedeniyle her an elden çıkma riski ile karşı karşıya kalınacaktır. Hatta, yetkililerin değindiği 50 otobüsle günde 170.000 ila 350.000 yolcu taşınması durumunda dahi ağırlıklı pik saatlerde sefer aralıkları aşırı derecede küçülecek ve aşırı nafi yük, dizayn nâfi yükünün üstünde olacaktır, bu durumda yapımcı firmaların otobüs için işletme garantisi vermeleri olanaksızdır veya gerçeği yansıtılmamaktadır."

Etkin ve akılcı plânlanması gereken kent içi kamu ulaşım sistemlerinin yerine geçici çözümlere tevessül ederek, can ve mal güvenliğine önem vermeyerek ölüme sebep olan başta İstanbul Büyükşehir Belediyesi ve bu işten sorumlu olan yetkililer, "metrobüsle kentin ulaşım sorununu çözdük" diye medyaya

demeç veren, ulaşım ve işletme bilgisinden ve İstanbul Kenti'ni analiz etmekten yoksun İETT İşletmeleri Genel Müdürlüğü yetkilileri, bu kazalardan sorumlu tutulmalıdırlar. Bu yapılmazsa, plansız ve gelişigüzel projelerin "ben yaptım oldu" mantığı ile icrası, bunların sebep olacağı can ve mal kayıpları artarak sürecektir.

Çözüm, akılcı yöntemlerle uzun vadeye yayılan raya bağımlı normal ve rapid (seri) sistemlerin devreye sokulması ve bu sistemlerin otobüs, minibüs, dolmuş ve deniz ulaşımıyla eşgüdümlü şekle getirilmesidir. Bunun için İstanbul kent içi ulaşım sorumlularının, başta kent plânlamacıları olmak üzere üniversiteler ve meslek odalarıyla birlikte çalışmaları gerekmektedir. Bu yapılmadığı zaman, metrobüs gibi ihtiyaca cevap vermeyen sistemler çözüm olarak ortaya atılmakta, amaçsız yatırımlarla İETT gibi ulaşım kuruluşlarının ödemeler dengesi daha da bozulmaktadır, bu kötü yönetimlerin faturasını ise halk ödemektedir. "

Kamusal yatırımların karar süreçlerinde meslek odalarını, üniversiteleri ve sivil toplumun görüşlerini değerlendirmeyen, bilimi dışlayan "rantçı" anlayış "can almaya" devam edecektir.

Kamu yararı gözetilen bir kurum olarak yetkilileri uyarıyoruz; **kent ve insana dair kararlarınız ve uygulamalarınız, piyasacı rantçı anlayışınız, kente ve insana zarar verir niteliktedir.** Kamu kaynaklarının maksimum fayda ile değerlendirilmek için kamusal karar ve denetim süreçlerini işletin. Metrobüs projesinde olduğu gibi eksik ve dolayısıyla yanlış kararlarınız "can almasın".

İlter ÇELİK
TMMOB Makina Mühendisleri Odası
İstanbul Şube Yönetim Kurulu Başkanı

basın açıklaması

**Ülkemizde Yaşayan insanların Asansör Facialarına Karşı Can Güvenliğini Korumak,
En Başta Belde ve İlçe Belediyelerinin, Sonrasında da Site ve Apartman Yönetimlerinin Görevidir.
Bizler Bu Konuda Bir Defa Daha Uyarıyoruz:**

Asansörlerin Periyodik Kontrollerini Yaptırın, Ölümcül Kazaları Önleyin!!!

18.12.2011

Değerli basın mensupları,

Asansörler, konutlardan fabrika depolarına, küçük işletmelere dek, hayatımızın pek çok alanında yaygın olarak kullanılmaktadır.

Ülkemizde net rakamı belirlenememekle birlikte yaklaşık 200 bin asansörün var olduğu bilinmektedir. Her gün yaklaşık 10 milyon vatandaşımız bu asansörleri kullanmaktadır. Ülkemizdeki asansörlerin 150 bine yakınının CE işareti bulunmaması, bu asansörler yürürlükte bulunan güncel standart ve yönetmeliklerdeki temel sağlık ve güvenlik şartlarını karşılamamaktadır.

Vatandaşlarımızın can ve mal güvenliğini doğru şekilde etkileyen bu durum asansörlerin periyodik muayenelerinin önemini açığa çıkarmaktadır.

Ülkemizde asansör kazalarının çok az bir kısmı basına yansımakta, montaj ve bakım faaliyetinin eksikliklerinden kaynaklı güvensiz olan birçok asansörde sıklıkla kazalar meydana gelmektedir.

İşte bu kazalardan biri de, 06.12.2011 Salı günü saat 23:30'da Zeytinburnu'nda bir kısmı Basın İlan Kurumu tarafından kullanılan TOYA Plaza binasında bulunan 7 duraklı İnsan asansörünün düşmesi sonucu meydana gelmiş ve aralarında futbol federasyonu eski başkanı Haluk ULUSOY ve oğlu, Basın İlan Kurumu Genel Müdürü Mehmet ATALAY'ın da bulunduğu 5 kişi ciddi şekilde yaralanmıştır.

Kaza sonrası TMMOB'ye bağlı Makina Mühendisleri Odası ve Elektrik Mühendisleri Odasının bilirkişileri kazanın meydana geldiği asansörde incelemelerde bulunmuş ve asansörde ülkemizde ne yazık ki birçok asansördeki olumsuz manzaranın benzerini görmüşlerdir.

Bilirkişilerin yapmış olduğu inceleme sonucunda asansörde yapılan revizyon çalışmaları sonucu

karşı ağırlık-kabin yük dengesinin sağlanmadığı, güvenlik tertibatının eksik bırakıldığı, çalışmadığı ve revizyon çalışmaları sonrasında herhangi bir son muayene veya periyodik kontrol faaliyetinin yapılmadığı gözlemlenmiştir.

Güvenli, sağlıklı, çağdaş, planlı yapı ve kentlerin oluşumunda olduğu gibi asansör sistemlerinin de bilimsel, teknik proje ve uygulamalara gereksinimi vardır. Proje aşamasından uygulamaya ve periyodik kontrollere kadarki süreçlerde ilgili Bakanlıklara, Odamıza, Valiliklere, Belediyelere ve kullanıcılara önemli görev ve sorumluluklar düşmektedir.

Standartlar, yönetmelikler ve ilgili güvenlik kurallarının amacı, insan ve yük asansörlerinin güvenli çalışması, bakımı ve acil durumlar sırasında muhtemel kaza risklerine karşı insan ve eşyaları korumak ve asansörlerde olması muhtemel çeşitli kazalarla ilgili muhtemel riskleri önlemektir.

Ancak standartlara uygun üretim, rekabet koşulları, AB Teknik Mevzuat uyum süreci, standartların uyumlaştırılması gibi konularda büyük bir dağınıklığın yaşandığı da görülmektedir. Bu açıdan Bilim, Teknoloji ve Sanayi Bakanlığı, TSE, Meslek Odaları, belediyeler, üretici firmalar, mühendisler ve ilgili diğer kuruluşların denetimlerinin yaygın ve etkin kılınmasının gerek can ve mal güvenliği, gerekse haksız rekabeti önlemek açısından önemi bugün de sürmektedir.

Halkın can ve mal güvenliğini ilgilendiren asansörün yıllık kontrolleri konusunda belediyelere büyük görev düşmekte ve akredite kuruluşlarla bir koordinasyon içerisinde bir kamusal denetim faaliyetinin oluşturulması gerekmektedir.

Asansörler, son derece emniyetli bir taşıma aracı olmak zorundadır. İnsan sağlığı ve can güvenliğini doğrudan etkileyen ürün grupları içerisinde yer alması nedeniyle asansörler; tasarım, imalat,

montaj, işletmeye alma, tescil ve kullanım aşamalarında ülkemizde zorunlu standartlar ve yönetmelikler kapsamına alınmıştır.

Bizler bir kez daha uyarıyoruz:

- 1 Ocak 2012 tarihinden itibaren asansörlerin yıllık kontrollerinin akredite kuruluşlar tarafından yapılması gerekmektedir. Belediyeler bu süreci organize etmeli ve sınırları içerisinde bulunan bina yöneticilerine yönelik bilgilendirme faaliyetleri yapmalıdır.
- Bina sorumluları asansörlerinin bakımını her ay TSE Hizmet Yeri Yeterlilik belgesi almış firmalara yaptırmaları ve her yıl akredite kurumlara yıllık kontrollerini yaptırmaları gerekmektedir.
- Asansörlerin bakımının ve yıllık kontrollerinin, meslek odalarınca mesleki yeterliliği belgelendirilmiş, mühendis çalıştıran yetkin firmalarca yapılması sağlanmalıdır.
- İlgili kamu kuruluşları ile yerel yönetimler, asansör periyodik kontrollerinin düzenli olarak yapılması konusunda daha duyarlı davranmalı, bu konuda Meslek Odaları ile denetim süreçlerinde işbirliğini arttırmalıdır.
- Makina ve Elektrik Mühendisleri tarafından çizilen asansör projeleri, Odaların Mesleki Denetiminden geçmeden ilgili makamlarca kesinlikle işlem yapılmamalıdır.
- Bina yöneticileri yeni işletmeye alınacak asansörlerin Asansör Yönetmeliği kapsamında, ilgili standartlara göre yapıldığı ve CE işaretlemesinin olduğu konusunda dikkatli olmalı ve gerektiğinde ilgili kurumlardan destek almalıdır.

Makina Mühendisleri Odası olarak bu süreçte kamusal denetimin sağlanmasının ve asansörlerin tekniğine uygun olarak kontrollerinin yapılmasının takipçisi olacağımızı ve bu doğrultuda tüm örgütsel gücümüzü seferber edeceğimizi bir kez daha belirtiyoruz.

İlter ÇELİK
TMMOB Makina Mühendisleri Odası
İstanbul Şube Yönetim Kurulu Başkanı