

Bilgisizlik, Yanlış Kullanım ve ihmal

SOBA, KOMBI, ŞOFBEN ve BACA ZEHİRLENMELERİNE DİKKAT!

24 Şubat 2011 günü Küçükçekmece'de 3 vatandaşımızın karbon monoksit zehirlenmesi sonucu hayatını kaybettiği kaza ile ilgili Makina Mühendisleri Odası İstanbul Şube Başkanı İlter Çelik tarafından vatandaşları uyaran ve kamuoyunu aydınlatmayı amaçlayan bir basın bülteni yayımlandı.

24 Şubat 2011

Bilgisizlik, yanlış kullanım ve ihmal yüzünden her yıl yüzlerce vatandaşımız soba, şofben, kombi ve bacalardan dolayı karbon monoksit zehirlenmesine maruz kalmaktadır. Hidrokarbon içeren kömür ve doğal gaz gibi fosil yakıtların soba ile baca veya şofben ile baca bağlantısı içindeki yanlış kullanımı özellikle alçak basınçlı/İodoslu havaların sık yaşandığı kış aylarında artmaktadır.

Kokusuz, rensiz, tatsız bir gaz olan karbon monoksitten kaynaklanan zehirlenmelerin özellikle uykuda iken farkına varılmasının güçlüğü bu zehirlenmeye karşı önlemler konusunda daha bilinçli olmayı gerektirmektedir.

Soba, şofben, baca zehirlenmelerine maruz kalmamak için aşağıdaki hususlara dikkat etmek gerekmektedir.

KÖMÜRLÜ SOBALARDA DİKKAT EDİLECEK HUSUSLAR

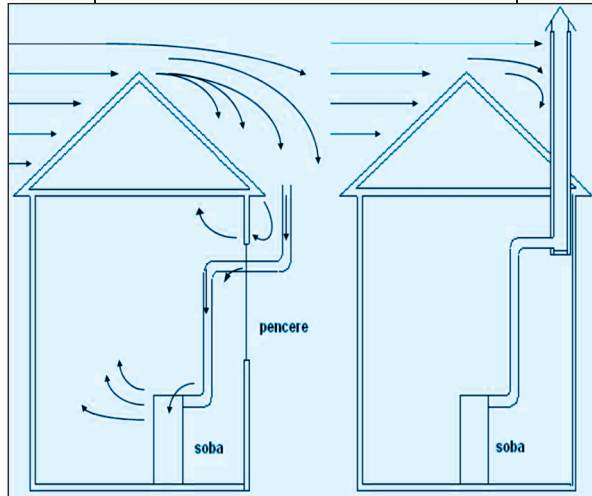
- Sobada eksik yanma sonucu oluşan karbon monoksit gibi zararlı gazlar oda içine sızarsa zehirlenmelere neden olur.
- Soba alımında, sobaların TSE standartlarına uygunluğuna dikkat edilmelidir. Böylece sobanın ısı verimi de elde edilmiş olunur.
- Aynı şekilde kullanılan yakıtın standartlara uygunluğu ve izin belgesi olmayan satıcılardan kömür alınmaması da önem taşımaktadır.
- Soba aşırı doldurulmamalıdır. Aşırı doldurulan sobanın duman yolu daralır ve soba içinde düzensiz ısı dağılımı olacağından baca çekişi zayıflar.
- İyi ısınmayan ve alttan yakılan kömür sobalarında karbon monoksit zehirlenmesi riski artmaktadır.

- Soba tutuşturulurken yakıtın üstten yanması sağlanmalıdır. Böylece soba içinde ortaya çıkan zehirli gazlar yanarak sobayı terk ederler.
- Kömürü tutuşturmak için üzerine az miktarda kağıt ya da karton ve bunların üzerine de kolay yanan çıra ve odun konulmalıdır.
- Sönmekte olan sobaya tutuşması güç yakıtların asla koyulmaması gerekir. Yakıt iyi olsa bile yavaş yavaş ilave edilmelidir.
- Soba yakıtla beslenirken, yeni atılan yakıtın üzerine kor halindeki yakıtın bir miktar konulması, sobadaki yakıtın sürekli olarak üstten yanmasını sağlar.
- Yatmadan önce sobaya kesinlikle yakıt koyulmamalıdır.
- Özellikle alçak basınçlı-İodoslu havalarda ölüm olayları artmaktadır. Bacalar standartlara uygun değilse alçak basınçlı havalarda soba yakılmamalıdır.
- Kullandığınız yakıtın standartlara uygunluğunu kontrol edin. İzin belgesi olmayan satıcılardan kömür almayın.
- 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.

ŞOFBEN KULLANIMINDA DİKKAT EDİLECEK 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 zehirlenmeleri genellikle gaz kaçaklarından değil, yeterli havalandırma yapılmayan yerlerde oksijen oranının düşmesi sonucunda karbonmonoksit oranının yükselmesiyle gerçekleştiği için şofbenin kullandığı yere sürekli temiz hava girmesi sağlanmalıdır.
- Şofben bacası mümkünse müstakil baca olmalıdır. Eğer şönt baca kullanılacaksa, dairenize ait baca ana bacaya üst kattaki baca seviyesinden bağlanmalıdır 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 2,5 m'den az olmalıdır ve baca bağlantısı zemine göre % 3 eğimle yapılmalıdır.
- Eğer bacalı uygulamalar yapılacaksa cihaz için gerekli olan yanma havasının temini için banyo kapısı havalandırma menfezleri yapılmalıdır.
- Cihaz hermetik olsa dahi banyo kapısı havalandırma menfezleri gereklidir.
- Bacalar yatak odalarından, merdi-



tmmob mitingi

15 Mayıs 2011
ANKARA

ven sahanlığından, bina girişlerinden, havalandırma boşluklarından, çatı arasından, banyo ve tuvaletten geçirilmemelidir.

- 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.

BACALARDA DİKKAT EDİLECEK HUSUSLAR

- Pencere veya duvar delinerek yapılan bacalar çabuk soğuduğu için yalıtılması gerekir. Aksi halde soğuyan baca gazı içindeki su buharı yoğunlaşır ve baca çekişi azalır.
- 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.
- Uzun bacalı binalarda yoğunlaşmayı önlemek için baca malzemesi olarak taş, tuğla veya paslanmaz çelik kullanılması uygundur.
- Bacalara yağmur suları, kuşlar, ağaç yaprakları v.b. maddelerin girmesini engellemek için mutlaka başlık kullanılmalıdır.
- Rüzgarlı havalarda hava akışı yüksekten 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. Bacanızı standartlara uygun yaptırın. 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 bu havalarda dikkatli olmaya çağırıyor, özellikle alçak basınçlı havalarda bacası uygun olmayan evlerde soba yakılmaması konusunda bir kez daha uyarıyoruz.

Bakımsız İETT Otobüsleri Kazaya Davetiye Çıkartıyor

22 Mart 2011 tarihinde İETT İşletmeleri Genel Müdürlüğü'ne ait körüklü tip yolcu otobüsü körük bölümünden ikiye ayrılmış, büyük can kaybına neden olacak bir kaza, şans eseri ucuz atlatılması üzerine konu ile ilgili MMO İstanbul Şube Başkanı İter Çelik tarafından bir basın bülteni yayınlandı.

İşler Taşeronla Yaptırılıyor ve Teknik Eleman Niteliği Düşük

İETT'de 21. Yüzyılda tüm halkımızın gördüğü gibi son derece bakımsız araçlar kullanılmaktadır. İETT otobüslerinin bakım, onarım ve gerekli yedek parçaların zamanında ve doğru sağlanması/değişimi özellikle önemlidir.

İETT'de yetkin olmayan ve yetişmemiş elemanların kadrolaşmasının ve bu nedenle bu tür sorunların üstüne gidecek elemanların aşırı derecede azalmasının sonucunda, çok yakın gelecekte daha vahim kazaların artacağı olası gözükmektedir.

Otobüs bakım işleri, gün geçtikçe taşeronlara devredilmektedir. Bu nedenle, İETT'nin kalifiye bakım elemanları, kadrolaşma ve taşeronlaşma ile işlevsiz bırakıldıklarından, daha vahim kazaların zamanla artış göstereceğini söylemek hiç de yanlış olmayacaktır.

Kaza yapan Mercedes-Benz tipi otobüslerin mafsal düzeninin özellikleri, yetkililerce yeterince incelenmediği ve olası olumsuzluklara karşı bakım ve yedek parça temini açısından gerekli önlemlerin alınmadığı hususu, bu kaza nedeniyle bir kere daha ortaya çıkmıştır.

Her Fırsatta Zam Yapılıyor Ama Kaynaklar Optimum Kullanılmıyor

İşletmenin zarar ettiği gerekçesi ile yolcu taşıma ücretlerine sık sık zam yapılmakta ancak işletmede otobüs kapasiteleri etkin planlanmayarak kaynaklar savurganca kullanılmaktadır. Araç adetleri değişmekte, kullanım kapasiteleri devamlı değişkenlik göstermekte, gerçeğe uygun bütçe yapılıp buna göre uygulama yapılmamaktadır. Ayrıca metrobüs hattında bazı ulaşım hat bölgeleri oluşturularak yolcuya yeni ve beklenmeyen mali yükler getirilmektedir.

Kapsamlı bir yolcu anketine dayanan İETT Toplu Taşıma Etüdü yapılmadığından, günün en yoğun pik saatlerindeki, geri kalan pik saatlerdeki ve normal saatlerdeki yolcu adetleri bölge ve hatlara göre saptanarak otobüslerin kapasitelerine göre optimum kullanım sağlanamamakta, buna karşın politik öğelerden hareket edilerek bazı yörelere yolcu yoğunluğu az olsa dahi körüklü araçlar tahsis edilmekte, bazı büyük yolcu yoğunluğu olan yerlere düşük kapasiteli araçlar tahsis edilmekte

ve bunların sefer aralıkları uzun tutulmaktadır. Metrobüs sisteminin güzergâhının diğer ulaşım bölgeleri ile etkileşimi hesap edilmediğinden sistem bazen aşırı yüklenmekte bazen de az yüklenmekte ve optimum bulunmadığından işletme dengesiz sürdürülmektedir.

G.P.S. gibi sistemlerle araçların yerleri saptanmakta, ancak yolcuların hareketlerini, yoğunluklarını ve buna bağlı yolcu bilgilendirmesi güncel olarak gözetecek otomatik araç kontrol sistemleri ve merkezi bulunmamaktadır.

Toplu otobüs alımlarında ve yeni sistemlerde (metrobüs gibi), kâr-zarar hesapları doğru yapılmadığından, İETT, kaynak yetersizliğinden mali çöküntü yaşamaktadır.

Önerilerimiz:

Otobüslerin bakımları sırasında çalışanların, yolcu ve sefer güvenliği ön plâna çıkarılmalı, bunun için yapılan çalışmalar hakkında vatandaş / kamuoyu bilgilendirilmelidir. Aksi takdirde bizler, bu kamu kuruluşunda, can güvenliğimizi ilgilendiren çok önemli bakım, onarım, değişim ve iptaller hakkında bilgilendirilmemizin sonucunda, işlerin doğru ve gereği gibi yapılmadığı sonucuna varmaktayız. Bu nedenle kamuoyunu bu konuda harekete geçmeye çağırıyoruz.

Yukarıda değinildiği gibi aşırı ve niteliksiz kadrolaşma önlenmeli, işlerin taşeronla ihale edilmesi ile ortaya çıkan yetkinleşme sorunu giderilmelidir. Bu, bakım ve onarım işlemlerinin gereken yatırımlar yapılarak tecrübeli ve yetişmiş elemanlarca kendi bünyesinde yapılması ile sağlanmalıdır. Hemen her önemli durakta otobüs zaman tarifesi bulunmalı ve bu tarifelerden sapmaları ve ilk aracın ne zaman geleceği ve hangi yöne gideceğini içeren yolcu bilgilendirme sistemi bir zaman saati ile birlikte kurulmalıdır. Araç içi anons kapsamı genişletilmeli, kesinti ve sapmalar, gecikmelerle birlikte aktarmalar ve buralardan sefer yönleri belirtilmelidir.

Kentin ana arterlerinde, trafik tıkanıklığı yaşanan güzergâhlarında raylı sisteme geçilmeli, yani, metro, hafif raylı sistemler ve tramvay güzergâhları ön plâna çıkmalı, bu hatlara belirli merkezlerden bağlantı, İETT otobüsleri tarafından sağlanmalı ve ancak İETT'ye işlevini sürdürmesi için sürekli finansman olanakları sağlanmalıdır.