

# ASANSÖRLERİN İYİLEŞTİRİLMESİ VE GÜVENLİĞİNİN ARTTIRILMASI

Bariş Aydın  
EMO İzmir Şubesi Müdürü

Avrupa Komisyonu'nun mevcut asansörlerin iyileştirilmesi ile ilgili yayınlanmış bir direktifi bulunmaktadır. Sektör temsilcilerinin katılımı ve biraz da baskısı ile bilinen 95/216 AT Direktifi yayınlanmıştır. Bu Direktif 10 maddeden oluşan bir tavsiye kararıdır. Bu Direktif ve maddeleri aşağıda verilmiştir.

## 95/216 Direktifi ve Komisyon Açıklama Yazısı

Mevcut Asansörlerin Emniyetinin Arttırılması İle İlgili 8 Haziran 1995 Tarihli Komisyon Tavsiyesi (95/216/Ec)

Avrupa Toplulukları Komisyonu,

Üye Ülkelerin tamamı asansörlerin emniyeti ile ilgili düzenlemeleri yürürlüğe sokmadığı için,

Bu asansörlerin tasarım ve yaşlarındaki farklılara rağmen, bu ekipman çeşitlerinde kontrol edilecek asgari sayıda nokta tespit edilebileceği için, Emniyet açısından yapılacak modernizasyon yıllara yayılabileceği için,

Üye Ülkelere Aşağıdakileri Tavsiye Eder:

Mevcut Asansörlerin Emniyetinin Arttırılmasıyla İlgili Prensipler

Ön Not

Özellikle ölçüler, toleranslar, hızlar ya da hızlanma oranları için sayısal değerler elde etmek için mümkün olduğunda EN 81-1 ve EN 81-2 Avrupa standartları uygulanabilir.

1. Kabinlerde, kabin kapıları ve kabinin içine kat göstergesi takılmalıdır.
2. Kabin askı hatları kontrol edilmeli ve muhtemelen değiştirilmelidir.
3. Kabinin durma katında yüksek bir hassasiyet ve tedrici bir yavaşlama elde etmek için durdurma kontrolleri uygun hale getirilmelidir.
4. Kabindeki ve katlardaki kontroller, yanlarında kimse bulunmayan engellilerce anlaşılabilir ve kullanılabilir hale getirilmelidir.
5. Otomatik kapılara insan ya da hayvan algılayıcı detektörler takılmalıdır.
6. 0.6 m/sn'den hızlı hareket eden asansörler için, bu asansörlerin dururken yumuşak bir şekilde yavaşlamasını sağlayan bir paraşüt sistemi takılmalıdır.
7. Alarm sistemleri, yüksek hızlı arıza hizmeti ile sürekli bir bağlantı kuracak şekilde düzenlenmelidir.
8. Fren sistemlerinde, varsa asbest malzemeleri çıkarılmalıdır.
9. Yukarı yöne doğru kontrolsüz hareketi önleyen bir tertibat takılmalıdır.
10. Kabinlere, şebeke enerjisinin kesilmesi durumunda çalışan acil aydınlatma konmalıdır. Kurtarma hizmetlerinin normal şekilde müdahalesine imkan verecek süre kadar çalışmalıdır. Tesisat aynı zamanda Madde 7'de ön görülen alarm sisteminin çalışmasını da sağlamalıdır.

Direktif mevcut asansörlerin iyileştirilmesi için hazırlanmış olmasına rağmen, maddeler incelendiğinde, neredeyse bütün eski asansörlerin komple yenilenmesini gündeme getirmektedir. Özellikle Türkiye'de asansörlerin çok büyük çoğunluğunun tek hızlı 0,63 m/s ve çift hızlı 1 m/s beyan hızında tesis edildiği dikkate alınmalıdır. Kademesiz bir yavaşlama ve asbestsiz fren ilkesi ile bu kapsamdaki asansörlerin makine-motor, dolayısı ile pano ve tesisatı değişimini zorunlu hale getirecektir. Yine aşağı yönde kayma fren ve yukarı yönde güvenlik tertibatı (bu tertibatların CE işareti taşıması gerekecektir) zorunluluğu ile kabin süspansiyonunun, güvenlik tertibatlarının ve regülatörün değişimini, kabin kapısı, fotosel, engelli şartlarına uygun kumanda, sürekli haberleşme şartları ile de kabinin yenilenmesini, kabin ağırlığı ve hızı değişimi sebebiyle de karşı ağırlığın, tamponların yenilenmesini, kabin ve kat butoniyerleri ile tesisatın değiştirilmesi ve halat değişimi ile neredeyse ray haricinde asansörün bütün ana malzemelerinin değişimini şart koşmaktadır. Bu yapıyla direktif, mevcut asansörlerde iyileştirmeden çok, komple bir yenileme önermektedir. Çok riskli maddelerle, az riskli ama yüksek maliyetli maddeleri bir arada aldığı için de yaygın bir uygulama alanı bulamamıştır. Avrupa'da sadece 4 Ülkede uygulanmaya çalışılmış, fakat sonuçlar ve tepkiler beklenenden daha farklı olmuştur. Açılan davalar sonunda, iki ülkede uygulamalar durdurulmak ve ertelenmek zorunda kalmıştır.

Aynı uygulama şekli bizim teknik komisyonlarımızda da oldukça geniş şekilde tartışılmıştır. Asansör Yönetmeliği çalışmalarında 95/216 Direktifinin aynı maddeleri, belirli bir geçiş zamanı verilerek ve en eski asansörleri en son değiştirmek önerisi ile, Asansör Yönetmeliğine doğrudan konmaya çalışılmıştır. Karşı görüşte ise, bu maddelerin bir iyileştirme olmadığı, asansörlerin komple değişimini gündeme getireceği, Piyasa Gözetimi ve Denetimi ile Firma disiplinlerinin oluşturulmadığı sektörde, böyle bir maddi



yükü kaldıramayacağımız antitezi konmuştur. Denetimsiz bir ortamda bu uygulamanın tam bir kaos yaratabileceği ve beklenen iyileştirmeden çok bir bozulmaya da yol açabileceği düşüncesi öne sürülmüştür

### EN 81-80 Standardı Risk Sıralaması

EN 81-80 standardı asansörde dikkate alınması gerekli 74 adet risk belirlemiştir. EN 81-80 standardının belirlediği bu riskler, daha sonra bir risk analizi tablosuna göre değerlendirilmiş ve sıralanmışlardır.

EN 81-80 Standardı ile 95/216 Direktifinin öncelikleri birbirinden oldukça farklıdır. 95/216 Direktifi 10 adet öncelikli hedef koymuş olmasına rağmen, EN 81-80 Standardı asansörde tespit ettiği 74 adet risk maddesini beşe ayırmış ve 17 çok riskli öncelikli madde tespit etmiştir. Her ikisinin tespit ettiği öncelikli maddeler birbirinden oldukça farklıdır ve EN 81-80 Standardı daha teknik, gerekçeleri uygun ayrıntılı bir yaklaşım içindedir.

Yapılan risk değerlendirmesine göre 74 maddenin risk dağılımı aşağıdaki şekliyle değerlendirilmektedir.

1. Çok Yüksek Risk taşıyan tertibatlar I. Grup (17 Madde)
2. Yüksek Risk taşıyan tertibatlar II. Grup (20 Madde)
3. Orta risk taşıyan tertibatlar III. Grup (20 Madde)
4. Düşük risk taşıyan tertibatlar IV. Grup (13 madde)
5. Çok düşük risk taşıyan tertibatlar (2 Madde)

Birinci grup olmazsa olmazları kapsamakta ve asansörün serviste olabilmesi için ana zorunluluk kabul edilmektedir. Bu maddelerdeki bir eksiklikte asansörün servisten alınması önerilmektedir. İkinci grup çok kısa vadede yerine getirilmesi gereken maddeleri içermektedir. Sırasıyla üçüncü grup orta vade ve dördüncü grup uzun vadede düzeltilmesi gereken eksiklikler olarak tanımlanmış, beşinci grup için bir vade ve yapım zorunluluğu getirilmemiştir.

Ancak yukarıdaki risk değerlendirmesi yapılırken ülkemizin sosyo-ekonomik koşulları dikkate alınması, kamu yararı çerçevesinde kullanıcıların üzerindeki maliyet yükünün en aza indirgenerek çözümlerin üretilmesi önemlidir.

Elektrik Mühendisleri Odası, asansör konusunda yıllardır Makine Mühendisleri Odası ile birlikte İzmir'den başlayarak bugün bir çok ilde ilgili Şubeleri aracılığıyla faaliyet göstermektedir. Her yıl düzenli olarak asansörlerin periyodik denetimlerinin yapılması şeklinde yürütülen bu süreç 1996 yılından itibaren sürdürülmektedir. İşletmeye açılmış asansörlerin asansör yönetmeliği çerçevesinde kullanıcıların can ve mal güvenliğini tehdit eden unsurların olup olmadığının denetimi, raporlanması süreçlerinde Oda



olarak yer almamızın en önemli nedenlerinden biri de bu işleyişin kamusal yönünün olması ve bir kamu kurumu olan belediyelerin bu görevi yine kamusal anlayışa sahip meslek odalarına devretmesidir.

Meslek Odamız bu süreçler sonrasında asansör sektöründeki önemli bileşenlerden biri haline gelmiştir. 2004 yılından beri sürekli gerçekleştirilen Asansör Sempozyumları da o günün güncel konuları üzerinde meslek alanlarımızla ilgili söz söylediğimiz, etkin olduğumuz etkinliklerdendir.

21-23 Mayıs 2010 tarihinde düzenlenen Asansör Sempozyumunda yer alan Mevcut Asansörleri İyileştirilmesi Çalıştayı'nda da ifade edilen bir süreç bugün ülkemizde diğer AB ülkelerinde yaşandığı gibi yaşanmaya başlayacaktır. Bu aşında ilk olarak AB ülkelerinde uygulanmaya başlayan kısaca SNEL denilen EN 81-80 standardı kapsamındaki Mevcut Asansörler İçin Emniyet Normu'nun Sanayi ve Ticaret Bakanlığı tarafından ülkemizde de uygulamaya geçilmek istenmesidir.

Bu emniyet normları Avrupa'da yaşanan asansör kazalarından yola çıkılarak hazırlanmış, her ülkede uygulanmasında belli başlı farklılıklar yaşandığı da görülmüştür.

Bugün Avrupa'da kullanımda olan asansörlerin sayısı 3 milyondur. Büyük çoğunluğu ise en az 10 yıllık asansörlerdir. Türkiye'de ise ruhsatlandırılmış yaklaşık 250 binin üzerinde asansörün olduğu kabul edilmekte diğer yasal süreçlerden geçmemiş asansörlerle beraber bu sayının 300-350 bin civarında olduğu bilinmektedir.

İşletmede bulunan asansörlerin Odamızın yıllardır yürüttüğü periyodik denetimleri ve bu denetim formlarından bağımsız olan SNEL normu, EN 81-80 standardında bulunan 74 maddelik risk grubundan oluşmakta ve kendi içinde de önem sırasına göre beşe ayrılmaktadır. Buna göre

6. Çok Yüksek Risk taşıyan tertibatlar I. Grup (17 Madde)
7. Yüksek Risk taşıyan tertibatlar II. Grup (20 Madde)
8. Orta risk taşıyan tertibatlar III. Grup (20 Madde)
9. Düşük risk taşıyan tertibatlar IV. Grup (13 madde)
10. Çok düşük risk taşıyan tertibatlar (2 Madde)

olarak gruplandırılmış olmasına rağmen her ülke kendi mevzuatında bunun risk sırasını, sayısını vb. koşulları değiştirme hakkına sahiptir.

Sanayi ve Ticaret Bakanlığı bu standardın ve risk gruplarına göre oluşturulmuş kendimize özgü bir sistemin ülkemizde uygulanmaya başlanması için Odamızın da içinde olduğu Asansör Teknik Komitesini 18.01.2010 tarihinde Ankara'da toplantıya çağırılmış ve bu toplantıda Mevcut Asansörlerin İyileştirilmesi Alt Çalışma Grubu kurulmuş, Odamızda MMO, Türkiye Belediyeler Birliği, Bayındırlık ve İskan Bakanlığı, Asansör Dernekleriyle birlikte teknik çalışma yapması için görevlendirmiştir.

Asansör Teknik Komitesi, Sanayi ve Ticaret Bakanlığı tarafından 01 Eylül 2009 tarih ve 27336 sayılı RG'de yayınlanan tebliği çerçevesinde oluşturulmuştur. Bu komitenin görevleri asansör alanında güncel olan veya ihtiyaç duyulan teknik konularda Bakanlığa bilgi aktarmak, çalışmalar yapmak ve öneriler sunmaktır. Bu komite Odamızın komisyonları gibi yardımcı organlar olarak çalışmakta olup son uygulama ve karar alma yetkisi Bakanlığın elinde bulunmaktadır.

Bu görevin bir yönetmelik marifetiyle verilmesi planlanmakta ve Bakanlar Kurulu kararı ile RG'de yayımlanmak suretiyle zorunlu olarak uygulamaya konulmak istenmektedir. Bu du-

rumda EMO ve MMO'nun bir defaya mahsus yapacağı bu denetim süreci ciddi ve ulusal çapta bir proje olarak karşımıza çıkmaktadır. Bu nedenle bu konunun EMO ve MMO Yönetim Kurulları tarafından etraflıca değerlendirilerek tartışılması, uygun bulunması ve yetkilendirilmemiz sonrasında merkezi bir koordinasyon birimi ile tüm şubelerin katkısı alınarak illerdeki asansörlerin denetlenmesi sağlanmalıdır.

Ekli tabloda sunulan 76 maddenin komite tarafından tartışıldıktan sonra risk gruplarına göre sıralaması verilmiştir. Bu sıralamaya göre 5 ayrı risk grubu oluşturulmuş, yönetmelik hükümleri çerçevesinde bu risklerin yıllara göre düzeltilmesi istenmektedir.

Bilim, Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı tarafından ilk başta ayrı bir yönetmelik olarak çıkarılması hedeflenmesine karşın ilgili Bakanlık Asansör Bakım ve İşletme Yönetmeliği içerisinde ayrı bir bölüm olarak yayınlama kararı almıştır.

Bu yönetmeliğin "Mevcut Asansörün Güvenlik Seviyesinin Tespiti, Mevcut Asansörün Güvenlik Seviyesinin Arttırılması, Takip Kontrolü ve Mevcut Asansörün İyileştirilmesine Dair Sorumluluklar" başlıklı altıncı bölümünde konunun detayları yer almaktadır. 4 ayrı başlıkta hükümleri içeren bu kısımda yukarıda da bahsettiğimiz üzere 5 ayrı risk seviyesi belirlenmiştir.

KATEGORİSİNE GÖRE TEHLİKE LİSTESİ			
SIRA NO	TS EN 81- 80 ÇİZELGE B.2'YE GÖRE TEHLİKELİ DURUM MADDE NUMARASI	TS EN 81-80	TEHLİKELER
<b>KATEGORİ - A (ACİL)</b>			
1	31	5.7.7	Durak kapısı kilitleme tertibatı
2	50a	5.9.2	Elektrikli asansörlerde uygun aşırı hız regülâtörü tarafından harekete geçirilen güvenlik tertibatı
3	50b	5.9.2	Elektrikli asansörlerde düzgün çalışan güvenlik tertibatı ve uygun aşırı hız regülâtörü
4	54a	5.9.5.1	Hidrolik asansörlerde düşmeye, aşağı yönde aşırı hıza ve kabinin kaymasına karşı koruma
5	56	5.10.2	Yeterli tampon veya eşdeğeri
<b>KATEGORİ - B (6 AY)</b>			
6	7	5.5.1.2	Kısmen kapalı asansör kuyusu
7	8a	5.5.2	Kuyuya ve kuyu alt boşluğuna erişim için kilitleme tertibatları
	8b	5.5.2	Kuyuya ve kuyu alt boşluğuna giriş için kapı açıldığında kabin duruyor
8	23	5.6.5	Makina ve makara dairesinde yeterli aydınlatma
9	25	5.7.1	Deliksiz durak ve kabin kapıları
10	26	5.7.2	Durak kapı bağlantılarının mukavemeti
11	27	5.7.3	Camlı durak ve kabin kapıları
12	30a	5.7.6	Engelliler tarafından kullanılması amaçlanmayan kabin ve durak kapılarında koruyucu tertibat
	30b	5.7.6	Engelliler tarafından kullanılması amaçlanan kabin ve durak kapılarında koruyucu tertibat (Boy fotosel)
13	33	5.7.8.2	Durak kapısı kilitleme tertibatına yetkisiz kişilerce erişilememesi
14	39	5.8.2	Kabin eteğinin bulunması
15	53	5.9.4 ve 5.12.1	Elektrikli asansörlerde kabin kapıları açıkken kabinin aşağı yukarı yönde kontrolsüz hareketini önlemek üzere yeterli tahrik makinası tasarımı
16	57	5.10.3	Sınır güvenlik kesicilerinin bulunması
17	60a	5.12.2	Elektrikli asansörlerde acil durum çalışma sistemi
	60b	5.12.2	Hidrolik asansörlerde acil durum çalışma sistemi
<b>KATEGORİ - C (2 YIL)</b>			
18	6	5.5.1.1	Deliksiz duvarlı kuyu mahfazaları
19	9	5.5.3	Durak kapısı eşiği altında kuyu duvarı
20	10	5.5.4	Kabin, karşı ağırlık/ dengeleme ağırlığı altında erişilebilir alanlara karşı koruma
21	12	5.5.6.1	Aynı asansör kuyusu içerisinde birden fazla asansör bulunduğu anda asansörler ile kuyu arasında ayırıcı bölme
22	14	5.5.7	Kuyu üst ve alt boşluklarında güvenlik alanları
23	15	5.5.8	Kuyu alt boşluğuna güvenli erişim
24	16	5.5.9	Kuyu alt boşluğunda veya makara dairesinde durdurma tertibatı
25	17	5.5.10	Yeterli kuyu aydınlatması
26	18	5.5.11	Kuyu içinde mahsur kalan kişilerinin acil kurtulması/kurtarılması
27	19	5.6.1	Makina ve makara dairesine güvenli erişim
28	20	5.6.2	Makina ve makara dairesinde kaymayan zemin
29	21	5.6.3	Makina dairesinde yatay açıklıklar
30	22	5.6.4	Makina dairesinde farklı seviyeler ve çıkıntılar

31	24	5.6.6	Taşıma vasıtaları için metal destek veya halkalar
32	29	5.7.5	Durak kapılarında aydınlatma
33	34	5.7.9	Yatay sürmeli kapıların otomatik olarak kapanması
34	35	5.7.10	Çok panelli sürmeli kapılar
35	37	5.7.10	Menteşeli durak kapısı kapatıldığında çalışan, makina gücü ile çalışan kabin kapıları
36	38	5.8.1	Güvenli kabin taban alanı beyan yükü oranı
37	40	5.8.3	Kabin kapısı/kapılarının bulunması
38	41	5.8.4	İmdat kapaklarının kilitlemesi
39	42	5.8.5	Yeterli kabin tavanı imdat kapağı mukavemeti
40	43	5.8.6	Kabin tavanından düşmeye karşı koruma
41	44	5.8.7	Yeterli kabin havalandırması
42	45	5.8.8.1	Kabin içerisinde normal aydınlatma
43	46	5.8.8.2	Kabin içerisinde acil durum aydınlatması
44	47	5.9.1	Kasnak, zincir makaraları yaralamalarına karşı koruma
45	48	5.9.1	Kasnaktan veya makaradan çıkan halat/zincire karşı koruma
46	49	5.9.1	Halatlar veya zincirler ile kasnak veya makara arasına yabancı cisim girmesine karşı koruma
47	51	5.9.3	Regülâtör halatı gergi tertibatında elektrikli güvenlik tertibatı
48	54 b	5.9.5.2	Hidrolik asansörlerde elektrikli kayma düzeltme sistemi kullanıldığında, kabinin en alt durağa otomatik olarak dönmesi
49	58	5.11.1	Asansör kuyusu iç yüzeyi ile kabin eşiği veya kabin kapısının çerçevesi veya sürmeli kapılarda kapanan kenar arasındaki yatay mesafe
50	59	5.11.2	Kabin kapısı ile durak kapısı arasındaki yatay mesafe
51	61	5.12.3	Hidrolik asansörlerde kapama valfi
52	62	5.12.4	Tahrik makinasının durdurulması ve durma konumunun kontrolü
53	63	5.12.5	Gevşek halat/zincir güvenlik tertibatı
54	65a	5.12.7	Endirekt tahrikli hidrolik asansörlerde düşük basınç tertibatı
	65b	5.12.7	Kaldırıcının kabine rijit olarak tespit edilmediği direkt tahrikli hidrolik asansörlerde düşük basınç tertibatı
55	66	5.13.1	Elektrik çarpmalarına karşı koruma (IP2X) ile elektrik donanımının korunması ve işaretlenmesi
56	67	5.13.2	Tahrik makinası motoru koruması
57	68	5.13.3	Makina dairesinde kilitlenebilir ana anahtarın bulunması
58	69	5.14.1	Güç faz sırası değişiminden kaynaklanan hatalı çalışmaların olmaması
59	70a	5.14.2a	Kabin tavanında bakım kumandası
	70b	5.14.2b	Kabin tavanında durdurma tertibatı
60	71	5.14.3	Alarm tertibatı
61	73	5.14.5	Kabin yükü kontrol tertibatının bulunması
62	74	5.15	Asansörün güvenli kullanımına ve bakımına ilişkin bilgiler
<b>KATEGORİ D (10 YIL)</b>			
63	1	5.1.4	Zararlı malzeme bulunmayan (örneğin, asbest) tesis
64	3	5.2.2	Durma ve seviyeleme doğruluğu
65	11	5.5.5	Karşı ağırlık/dengeleme ağırlığı ayırıcı bölmesi
66	13	5.5.6.2	Aynı asansör kuyusu içerisinde birden fazla asansör bulunduğunda asansörler arasında ayırıcı bölme
67	28	5.7.4	Camlı durak kapıları veya yatay sürmeli kabin kapılarında çocukların ellerinin sürüklenmesine karşı tedbirler
68	32	5.7.8.1	Acil durumlarda durak kapılarının özel alet kullanılarak açılması (örneğin, üçgen kilitleme anahtarı)
69	52	5.9.4	Kabinin yukarı doğru aşırı hızlanmasına karşı koruma (elektrikli asansörler)
70	55	5.10.1	Karşı ağırlık/dengeleme ağırlığı kılavuzlama sistemi
71	64	5.12.6	Motor hareket süresi sınırlayıcısı
72	72	5.14.4	Makina dairesi ile kabin arasında doğrudan haberleşme
<b>KATEGORİ E (TAVSİYE EDİLİR - SÜRESİZ)</b>			
73	2	5.2.1	Engelli kişiler için erişim sağlamaya yönelik tedbirler
74	4	5.3	Kasıtlı tahribata karşı tedbirler
75	5	5.4	Yangın durumunda, çalıştırmaya yönelik tedbirler
76	36	5.7.11	Yangına karşı dirençli durak kapıları

## Mevcut Asansörün Güvenlik Seviyesinin Tespiti

Bu madde de ülkemizde 15/8/2004 tarihinden önce monte edilen ve halen faal durumda bulunan mevcut asansörlerin incelenerek güvenlik seviyelerinin tespit edilmesini amaçlamakta olup, tespitlerin, asansörlerde yıllık kontrol faaliyeti çerçevesinde ilgili idare ile protokol imzalamış olan A tipi muayene kuruluşu tarafından, asansörün yıllık kontrolüyle birlikte (ek ücret talep edilmeden) eş zamanlı olarak yapılması öngörülmektedir.

Asansörlerin güvenlik seviyesinin tespiti için ilk aşama; kullanımda bulunan tüm asansörlerin denetlenerek mevcut durum analizinin yapılmasıdır. Bu durum ise taslak yönetmelikte yukarıda da belirtildiği gibi yıllık periyodik denetimler ile eş zamanlı olarak A Tipi Muayene Kuruluşları tarafından yapılması istenmektedir. Böylelikle ülkemizde mevcut 300-350 bin asansörün durum tespiti yapılacak, bu mevcut tespite göre yönetmelikte belirlenen 5 risk grubuna göre kullanıcılardan Acil, 6 Ay, 2 Yıl, 10 Yıl ve Süresiz olmak üzere belirlenen süreler çerçevesinde düzeltilmesi istenecektir.

Kategori E olarak adlandırılan 5.risk grubundan bulunan tehlikelerin belirlenmesi durumunda, yapının genel durumu, kullanıcı gereksinimleri ve mevcut asansör sisteminin iyileştirileceği ortamın genel yapısı göz önünde bulundurulur. Bu tespitlerin giderilmesi ancak binanın mimari ve fiziksel yapısı da dikkate alınarak mümkündür. Örneğin engellilerin erişimi için asansör kuyusu, binanın girişi, vb. konularında ele alınması mümkün olması durumunda gerekli düzeltici işlemlerin yapılması olanaklıdır.

Burada en kritik olan kısımlar Kategori A (Acil) ve Kategori B (6 Ay) de belirtilen kısımlardır.

Yukarıda Kategori A ve B de yer alan maddeler, Odamızın yıllardır sürdürdüğü periyodik denetim kontrol formlarında da yer almış, hatta can ve mal güvenliği riski içeren maddeler olarak adlandırılmıştır. Keza aşağıda belirtilen ikinci önemli risk grubu olan Kategori B de de benzer bir şekilde aynı periyodik kontrol formlarında can ve mal güvenliği açısından riskli maddeler olarak yer almaktadır.

Esas olarak, EN 81-80 standardı ve direktif, mevcut asansörlerin iyileştirilmesi için hazırlanmış olmasına rağmen, maddeler detaylıca incelendiğinde, 76 maddenin hepsinin gereklerinin yerine getirilmesi neredeyse mümkün görünmemekte hatta eski asansörlerin komple yenilenmesini gündeme getirmektedir. Özellikle Türkiye’de asansörlerin büyük çoğunluğunun tek hızlı 0,63 m/s ve çift hızlı 1 m/s beyan hızında tesis edildiği dikkate alındığında, kademesiz bir yavaşlama ve asbestsiz fren ilkesi ile bu kapsamdaki asansörlerin makina-motor, dolayısı ile pano ve tesisatı değişimini zorunlu hale getirmektedir. Yine aşağı yönde kayma fren ve yukarı yönde güvenlik tertibatı (bu tertibatların CE işareti taşıması zorunludur.) zorunluluğu ile kabin süspansiyonunun, güvenlik tertibatlarının ve regülatörün değişimini, kabin kapısı, fotosel, engelli şartlarına uygun kumanda, sürekli haberleşme şartları ile de kabinin yenilenmesini, kabin ağırlığı ve hızı değişimi sebebiyle de karşı ağırlığın, tamponların yenilenmesini, kabin ve kat buton yerleri ile tesisatın değiştirilmesi ve halat değişimi ile neredeyse ray haricinde asansörün bütün ana



malzemelerinin değişimini şart koşmaktadır. Bu yapıyla direktif, mevcut asansörlerde iyileştirmeden çok, komple bir yenileme önermektedir.

Bilim Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı nezdinde yapılan çalışmalara yönelik oluşturduğumuz önermelerimizde yüksek riskli sınıfların belirlenmesinde öncelikle standardın belirlemiş olduğu risk değerlendirmesi yerine asansör sektörünün ve asansörlerin mevcut durumu da dikkate alınarak 5 ayrı kategoride düzenlemelerin yapılması benimsenmiştir. Keza bu standardın tüm gereklerinin yerine getirilmesi istendiğinde Avrupa’da da gerek maliyet gerekse teknik nedenlerle tepkiler meydana gelmiş hatta bazı ülkeler uygulamayı durdurmak ve ertelemek zorunda kalmıştır. Bu nedenle ülkemizde de yapılan tartışmalar sonucunda en kritik iki risk grubu belirlenerek ilk altı ay içerisinde giderilmesine yönelik çalışmaların başlatılması hedeflenmiştir.

Ancak, yine de mevcut asansörlerin iyileştirilmesi ve güvenliğinin artırılması çalışmaları kamu yararı ve güvenliği açısından önemli görülmeyle beraber bu alanın kontrolsüz, denetimsiz, firmaların inisiyatifine bırakılmadan ve Odamız üyesi elektrik mühendislerinin sorumluluğunda yürütülmesi çok önemli olmakla beraber uygulayıcı kurum ve kuruluşların bu konudaki gerekli düzenlemeleri yapmaları ivedilikle yapılması gerekmektedir. ■

