

XIX. FELVONÓ KONFERENCIA
BALATONSZEMES
2011. Június 9-10.
Fazekas Árpád

- A munkacsoport megalakulása és összetétele
- A munkacsoport feladata
- A 113-as rendelet módosítási javaslata 2007 felülvizsgálata, összevetése a 216/95 Ajánlással
- A 12 legsürgetőbb kockázat elemzése baleseti szempontból
- Nemzetközi összehasonlítás (Francia elemzés)
- A 12 kockázat megszüntetésének munkaerő magtartási hatása

Milyen indokok teszik szükségessé hazánkban a bevezetést?

-Kb. 32000 db. Felvonó üzemel hazánk területén

-Ma kb. 36000 db üzemel

-Ezeknek **56%**-a húsz évnél régebben került beépítésre

-**330 (280) főre** jut egy felvonó berendezés (EU átlag 120, de pl. Olaszországban ez a szám 85!)

Összegezve:

Az EU átlaghoz képest is jelentősen előregedett felvonó-állomány, melynek kihasználtsága is nagyobb.

A meglévő felvonók biztonsági szintjének emelése fokozottabban szükséges, mint a fejlettebb országokban.

Mit tehet a szakma az ügy érdekében?

- Informálni a tulajdonosokat a felvonók műszaki állapotáról, így azok biztonsági szintjéről és az ezzel kapcsolatos kötelezettségeikről.
- Előkészíteni és elősegíteni a rendelet megalkotását, bevezetését.
- Felajánlani szaktudásunkat, hogy megfelelő megoldásokból választhasson a tulajdonos (biztonság-költség).
- Biztonság=magasabb érték** szemlélet tudatosítása.

Mire van szükség a meglévő felvonók biztonságának emelése érdekében?

- A szakma összefogására, a biztonsággal kapcsolatos meghatározások egységes interpretációjára
- Nemzeti rendelet megalkotására (113-as módosítására), mely elrendeli az MSz EN81-80 szabvány kötelező alkalmazását, a felvonó állomány kockázati felmérése és a nemzeti szűrés eredménye alapján
- A karbantartás színvonalának emelésére egységes szabályozás szerint, hogy a SNEL alapján elért magasabb biztonság hosszútávon is fenntartható legyen

A Magyar Felvonó Szövetség tagsága elkötelezett a meglévő felvonók biztonsági szintjének fokozatos és folyamatos emelése mellett a SNEL szabvány alapján, elkerülhetetlenül szükségesnek tartjuk annak rendeleti úton történő mielőbbi bevezetését.

Jelenleg hatályos jogszabály:

A felvonók a biztonság tekintetében feleljenek meg a beépítésük idején hatályos előírásoknak.

Az MSZ EN 81-80 bevezetésre került:

Az előszóban a Nemzeti Szűrés eredménye szerepel, 79 kockázat felsorolásával és osztályozásával.

113-as rendelet módosítási javaslat:

Többszöri nekifutás után 2007. szeptemberében egy szűkített kockázati körre (12 pont) vonatkozóan tett a szakma javaslatot. A módosítási javaslatot a kormányzati szervek elvetették.

ELA kezdeményezés:

A közép- kelet európai tagországok számára elérhető forrás biztosítása. Az Európai Bizottság nem szavazta meg.

A sikertelenség okai:

- A szakma „lobby” tevékenysége nem elég erős.
- Nincs megbízható baleseti statisztika.
- Túlzott hangsúlyt kapott az állami finanszírozás szükségessége.
- Nem tudtuk kimutatni a SNEL munkaerő megtartási hatását.
- Nem megfelelő kommunikáció a tulajdonosok felé.
- Nem kommunikáltuk a SNEL-t az Önkormányzatok felé (pályázat)

A 12 pont összevetése a 216/95 ajánlásokkal:

- A 113-as rendelet 7. melléklete tartalmazza az ajánlásokat (10 kockázat).
- A 2007 szeptemberi módosítási javaslat 12 pontba foglalva 18 kockázatot kezelne.

Az összevetés eredményként a munkacsoport továbbra is - az eredeti javaslatot néhány ponton módosítva- 12 pontba szedve - , 20 kockázati helyzet 5 éven belüli megszüntetésére tesz javaslatot.

Kockázatok

1. Pont (16. SNEL kockázat):

Nincs, vagy nem megfelelő a vészleállító kapcsoló a süllyesztékben, vagy a kerékházban.

-Összenyomódás, nyírás vágás

-Magas kockázat

-Kb. 6500 felvonó érintett,

-Nemzetközi összehasonlításban a balesetek száma a harmadára csökkent a kockázat megszüntetése után

Kockázatok

2. Pont (40. SNEL kockázat, 1. Ajánlás):

A fülkén nincs fülkeajtó.

-Összenyomódás, nyírás

-Magas kockázat

-Kb. 1600 felvonó érintett,

-Nemzetközi összehasonlításban a balesetek száma a gyakorlatilag megszűnt

Kockázatok

3. Pont (17, 23, 29, 46 + Ajánlás 10.):

Nincs, vagy nem megfelelő a világítás az aknában, a gép- és kerékhelyiségben, az akna előterében. Nincs, vagy nem megfelelő vészvilágítás a fülkében.

-Botlás, zuhanás, elesés, ütés, bezártság, stb.

-Közepes - Magas kockázat

-Felmérés szükséges, de a meglévő felvonó állomány nagy része érintett (kb. 22.000 lift)

-Nemzetközi összehasonlításban a balesetek száma a felére csökkent.

Kockázatok

4. Pont (8, 26, 31, 32, 33. 78):

Nem megfelelő az aknaajtók rögzítése (8) és a függőleges felület az aknaajtó alatt (26), nem megfelelően biztonságos zárszerkezetek az aknaajtókban (31), az aknaajtók kireteszelhetők különleges eszköz nélkül (32), nincs lehetőség a reteszelő szerkezet kívülről történő nyitására (78). Nem tömör aknaburkolat a reteszelő szerkezet környezetében (33).

-Aknába esés, nyírás, összenyomás, bezártság, manipuláció.

-Magas kockázat

-8. és 26. kb. 1300 db, 31. kb. 7000 db. 32. kb. 400 db, 78. kb 150 db, 33. kb. 3500 db lift érintett.

-Nemzetközi összehasonlításban a balesetek száma a harmadára csökkent.

Kockázatok

5. Pont (38.):

A fülke alapterülete nagyobb a teherbíráshoz tartozó értéknél a betegszállító, illetve a mindenki által használható középületi felvonók esetén.

- zuhanás
- Magas kockázat
- Kb. 1600 db lift érintett.
- Nemzetközi összehasonlításban nem szerepel ez a kockázat.

Kockázatok

6. Pont (39.):

Nem megfelelő köténylemez hossz.

-Aknába esés

-Magas kockázat

-Kb. 22000 db lift érintett.

-Nemzetközi összehasonlításban gyakorlatilag megszűnt.

7. Pont (48.):

Nincs, vagy nem megfelelő a kötelek, vagy láncok leugrását megakadályozó védelem a hajtótárcsán, a kötélkeréken, vagy a lánckerekeken.

-Vágás, nyírás, zuhanás

-Magas kockázat

-Kb. 22000 db lift érintett.

-Nemzetközi összehasonlításban a balesetek száma felére csökkent.

Kockázatok

8. Pont (50.):

Nincs, vagy nem megfelelő a fogókészülék és / vagy sebességghatóró, villamos üzemű felvonóknál; nem megfelelő a fékező erő a fékező fogókészüléknél, illetve pillanatműködésű fogókészüléket alkalmaznak 1,0 m/s-nál nagyobb névleges sebességre, a fogókészülék működésének nem megfelelő villamos ellenőrzése.

- Zuhanás, egészségre ártalmas lassulás
- Magas kockázat
- Felmérés szükséges a mennyiség meghatározásához. A vizsgálati szabványt módosítani kell!!!!
- Nemzetközi összehasonlításban a balesetek száma a harmadára csökkent.

Kockázatok

9. Pont (56.):

Nincsenek, vagy nem megfelelőek az ütközők (fogófenék nélküli fülke esetén nincs ütköző, vagy teljesen merev az ütköző, vagy rugalmas felületű merev ütköző 0,63 m/s sebesség felett).

- Egészségre ártalmas lassulás (törés zúzódás stb.)
- Magas kockázat
- Kb. 8500 lift érintett.
- Nemzetközi összehasonlításban a sérülések száma a felére csökkent.

Kockázatok

10. Pont (70.):

Nincs, vagy nem megfelelő a karbantartási vezérlő készülék és a vészleállító kapcsoló a fülke tetőn.

- Összenyomódás, nyírás
- Magas kockázat
- Kb. 22000 lift érintett.
- Nemzetközi összehasonlításban nincs adat.

Kockázatok

11. Pont (71.):

Nincs, vagy nem megfelelő a vészjelző rendszer.

-bezártság

-Magas kockázat

-Felmérés után lehet mennyiséget meghatározni, de a meglévő felvonó állomány nagy része érintett lehet.

-Nemzetközi összehasonlításban nincs adat.

Kockázatok

12. Pont (76.):

Nem megfelelőek a fülkei vezetősínek.

- Zuhanás, egészségre káros lassulás
- Magas kockázat
- Kb. 350 db lift érintett.
- Nemzetközi összehasonlításban nincs adat.

Kockázatok

Francia példa

17 kockázat tekintetében törvényileg kötelezték a tulajdonosokat a biztonság növelésére.

9 kockázat megszüntetése 2010 december végéig,

6 kockázat megszüntetése 2013 december végéig,

2 kockázat megszüntetése 2018 december végéig történjen meg.

A törvény bevezetése előtt:

-450.000 db felvonó,

-2000 baleset évente,

-10 halálos baleset évente

-Modernizáció mindössze 2%- a felvonóknak/év **720** ??

Magyarország 2011.

36.000 db

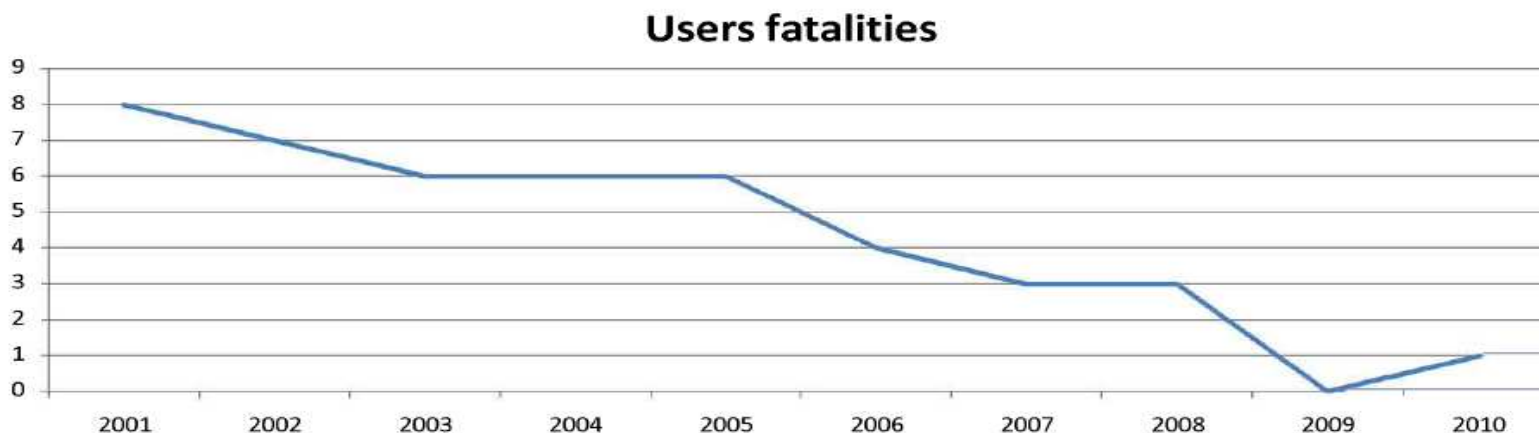
160 ??

0,8 ??

50 év szükséges a felvonó park teljes felújításához!

A törvény végrehajtásának hatása:

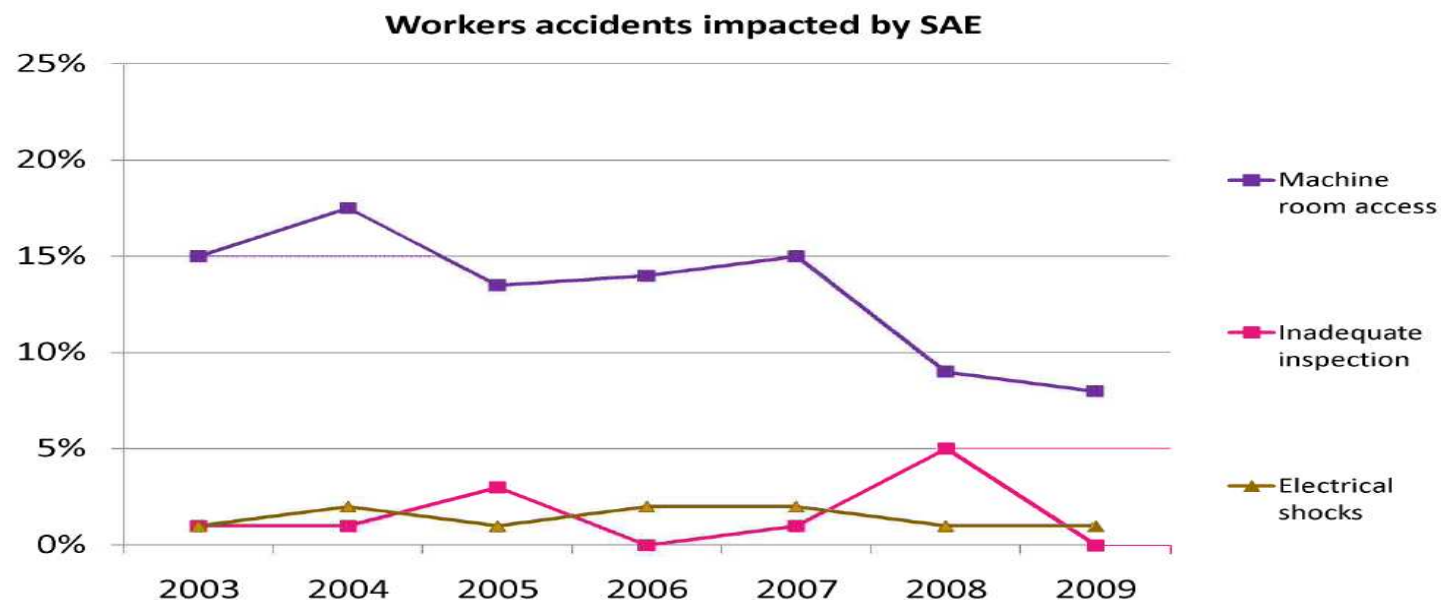
- 1.) Utas balesetek
Halálos balesetek



- A halálos, vagy súlyos sérüléssel járó belesetek a harmadára csökkentek
- Nagy részük kapcsolatba hozható a 17 kockázattal,
- A balesetek a még nem felújított lifteken történtek,
- 85 %-a nem történt volna meg, ha a felújítást már elvégezték volna.

A törvény végrehajtásának hatása:

1.) Szakszemélyzet balesetek



- A halálos balesetek száma 40%-al csökkent
- A balesetek 20%-ának oka a 17 kockázat,
- A közlekedési baleseteket nem vették figyelembe,
- A gép és kerék helyiség megközelítésből eredő balesetek száma feleződött.

A hazai felvonópark műszaki állapota nem jobb, mint a francia volt a törvény bevezetésének idején.

Az előzőek alapján kijelenthetjük, hogy a törvényi bevezetés a balesetek számának alakulására és súlyosságára is pozitív hatással van.

A bevezetés halogatása újabb balesetek kialakulásához fog vezetni.

A 12 pontba foglalt kockázatok 5 éven belüli megszüntetése nagyságrendileg:

-20 mérnök

-80 szerelő

-12 ellenőr

Öt évig tartó tovább foglalkoztatását is jelenti.

A teljes körű bevezetés nagyságrendekkel nagyobb folyamatos foglalkoztatást tenne lehetővé.

Javaslat az MFSZ állásfoglalásra.

A Magyar Felvonó Szövetség továbbra is elkötelezett a felvonók biztonságának emelése mellett. Javaslatot teszünk a 113-as rendelet módosításra, a baleseti összehasonlítás alapján.

A szakma munkaerő megtartási képességét is erősíteni szeretnénk a bevezetés által.

Kezdeményezzünk egy szakmai összefogást, melynek keretében baleseti statisztikát vezetnénk és a legmagasabb kockázatokat akár rendeleti háttér nélkül is, lépésenként csökkenthetnénk.

Javasoljuk, hogy a legközelebbi fővizsgálat terjedjen ki a 20 évnél idősebb felvonóknál a 12 pontra is, engedélyhez kötött modernizációk esetére pedig azt, hogy elsősorban a biztonságot növelő átalakításokat végezzék el.

KÖSZÖNÖM MEGTISZTELŐ FIGYELMÜKET!