

Ikt.szám: E/637/2019

MÁV Magyar Államvasutak Zrt.
Fejlesztési és beruházási főigazgatóság
Infrastruktúra fejlesztési igazgatóság
Ingatlan fejlesztési osztály

Madácsi Gábor Osztályvezető Úr
részére

H-1086 Budapest, Könyves Kálmán körút 54-60.

Tisztelt Madácsi Gábor Osztályvezető Úr!

Kérésüknek megfelelően átnéztük az Ön által 2019. május 15. napján megküldött akadálymentességi felmérőlapot. Indoklással alátámasztott észrevételeinket és módosítási javaslatainkat az alábbiakban fejtjük ki:

Az áttekintés során általánosságban megállapítottuk, hogy a felmérés szempontjai között megjelennek a látássérült emberek akadálymentesítéssel kapcsolatos jellemző igényei és az ezekre reagáló megoldások. Ugyanakkor ezek esetében többnyire hiányzik a pontos definíció, pl. annak leírása, hogy mi tekinthető kül- vagy beltérben taktilis vezetősávnak vagy figyelmeztető jelzésnek. Így a felmérés eredményeként csupán azt tudhatjuk meg, hogy az adott szolgálati helyen van-e olyan objektum, ami vezetősávként került beépítésre, ám az nem derül ki, hogy annak vonalvezetése megfelelő-e, illetve hogy anyagában és kialakításában alkalmas-e funkciójának ellátására. Itt jelezzük, hogy a csupán színben eltérő felületek vezetősávként nem fogadhatóak el, mivel az elsősorban teljesen vak és aliglátó személyek tájékozódását segítő funkciójukat nem töltik be.

A taktilis burkolati jelzések pontosabb definiálásához ajánljuk figyelmükbe az MVGYOSZ taktilis burkolati jelzések kialakítására vonatkozó, jelenleg hatályos állásfoglalását, melyet levelünk mellékleteként megküldünk és mely a www.mvgyosz.hu honlapon is hozzáférhető.

Fontosnak tartjuk az akadálymentesítéssel, ezen belül különösen a taktilis burkolati jelzésekkel kapcsolatos egységes és következetes szóhasználatot, ezért a felmérőlapon a peronok vizsgálati szempontjainál szereplő "útmutató mintázat" kifejezés helyett, ami a szaksargonban ismeretlen, szintén a "vezetősáv" kifejezés használatát kérjük!

A bejáratok, így különösen az előlépcsők akadálymentességének és az üvegfelületek érzékelhetőségének vizsgálata egy adott szolgálati hely valamennyi bejárata esetében szükséges. Nem elegendő csupán az akadálymentesnek kinevezett bejárat esetében érvényesíteni a látássérült utasok akadálymentesítési szempontjait, mivel ők nem csupán a kerekesszékekkel közlekedők számára akadálymentes bejáratot képesek használni. A vak és gyengénlátó személyek leginkább azon a bejáraton keresztül fognak közlekedni,

amelyik leginkább a fő közlekedési útvonalba esik, illetve amelyik az ő egyéni útvonaluknak

leginkább megfelelő. Tehát a kontrasztosság, az üvegfelületek érzékelhetősége és a lépcsők taktilis és kontrasztos jelölése minden bejárat esetében vizsgálandó szempontok!

A személyfelvonók vizsgálatára hivatott részben nem találunk utalást a felvonó által adott auditív információkra, pl. ad-e a felvonó hangjelzést érkezéskor, az ajtó nyitása vagy zárása alkalmával, illetve hogy ad-e hangos tájékoztatást az elért szintre és a haladási irányra vonatkozóan. Ez utóbbi egy két szint között közlekedő felvonó esetén nem elvárás, ám ha a felvonó legalább három különböző szintet szolgál ki, már szükséges.

Az utastájékoztatás esetében nem elegendő csupán annak vizsgálata, hogy van-e hangos utastájékoztatás az adott állomáson, hanem annak hallhatósága és érthetősége is fontos vizsgálati szempont. A hallhatóságot és érthetőséget a pénztáraknál, az utasváróban és a vágányoknál egyaránt biztosítani és így értelemszerűen vizsgálni is kell. Míg tapasztalataink szerint az automata utastájékoztató rendszerek érthetőségével is vannak gondok, addig az állomáson dolgozó személyzet által nyújtott hangos utastájékoztatás a legtöbb esetben szinte teljesen használhatatlan még akkor is, ha az utasnak nincs probléma a hallásával. Ez többnyire abból adódik, hogy a munkatársak nem megfelelően használják a mikrofont, pl. túl távol és túl halkán beszélnek.

Az elmúlt nagyjából másfél évtized tapasztalatai alapján a látássérült személyek nem igénylik a közterületeken és közintézményekben található tapintható térképeket, többségük számára az ezeken való tájékozódás nehézkes, így az ezek segítségével történő információszerezés is lassú vagy teljesen lehetetlen. Ráadásul egy valóban jó minőségű, azaz megfelelő információtartalmú, jól érzékelhető és egyben tartós tapintható térkép elkészítése rendkívül drága. A vizsgálat itt is csupán arra terjed ki, hogy van-e tapintható térkép az adott állomáson, ám az nem derül ki, hogy ez egyáltalán használható-e az érintettek számára. Ehelyett sokkal célravezetőbb a felkészült és hozzáférhető személyi segítség biztosítása az állomásokon való tájékozódáshoz. Kérjük ezért ennek a vizsgálati és fejlesztési szempontnak a törlését.

A jegyautomaták akadálymentességének vizsgálata során el kell különíteni a mozgás- és a látássérült utasok általi használhatóság értékelését. A mozgássérült személyek számára a használhatóságot leginkább a megközelíthetőség és az elérhető magasság határozza meg, ezzel szemben a látássérültek általi használhatóság kulcsa elsősorban a kijelző láthatósága, illetve az a tény, hogy az automata rendelkezik-e beszédfunkcióval. Ez utóbbi szempontnak a MÁV meglévő jegyautomatái tudomásunk szerint sehol nem felelnek meg annak ellenére, hogy pár mondatot mondanak a jegyvásárlás során.

Kérjük a fenti észrevételeink figyelembe vételét és beépítését a felmérésbe, valamint a jövőbeni fejlesztésekbe!

Kérjük szíves tájékoztatását azzal kapcsolatban, hogy ki az a rehabilitációs környezettervező szakmérnök, aki részt vett a felmérőlap összeállításában, illetve hogy kik fogják elvégezni a felméréseket. Tapasztalatunk szerint ugyanis sajnos csupán néhány

olyan rehabilitációs szakmérnök tevékenykedik hazánkban, aki kellő informáltsággal és szakértelemmel rendelkezik a vak és gyengénlátó személyek számára történő akadálymentesítés területén.

Ezen felül a felmért szolgálati helyek jövőbeni átalakítása, akadálymentesítése során mindenképpen kérjük az MVGYOSZ és / vagy érintett megyei tagegyesületeinek bevonását már a tervek elkészítésének megkezdésétől!

Kérjük továbbá, hogy szíveskedjenek mihamarabb megküldeni részünkre azokat a stratégiai dokumentumokat, melyekre az április 17-én az Innovációs és Technológiai Minisztériumban tartott megbeszélésen hivatkoztak és melyek a MÁV akadálymentesítési tevékenységeit és stratégiáját érintik vagy leírják. Kérjük továbbá az egyeztetésen említett, akadálymentesítésre vonatkozó rövid távú végrehajtási terv megküldését is.

Kérjük továbbá az első körben felmérendő 53 szolgálati hely listájának megküldését is. Kérjük továbbá szíves tájékoztatásukat a helyszínek felmérésének és akadálymentesítésének tervezett ütemezésével és folyamatával kapcsolatosan.

Budapest, 2019. május 22.

Az eredményes együttműködésben bízva üdvözlettel:

dr. Nagy Sándor - elnök

dr. Gulyásné Bölkény Ágota - jogtanácsos

Németh Orsolya - társadalmi kapcsolatok referense, akadálymentesítési szakértő

Erhart Péter - akadálymentesítési ügyekkel megbízott munkatárs