

Állásfoglalás

A Magyar Vakok és Gyengénlátók Országos Szövetsége az alábbi állásfoglalást adja ki, a Magyarországon közforgalmú területen használható, közlekedést segítő taktilis jelzések alkalmazhatóságáról.

A taktilis jelzések ötlete az 1960-as években, Japánban született meg. Alkalmazásuk célja, hogy a gyalog közlekedőket talppal vagy segédeszkőzzel érzékelhető információval lássák el a környezetükben található akadályokról, veszélyhelyzetekről, illetve a biztonságosan használható közlekedési folyosókról. Éppen ezért különösen fontos, hogy a jelzések alkalmazása minden esetben következetes és informatív legyen.

A taktilis jelzések – geometriájukat tekintve – hosszú évek kutatómunkája nyomán nyerték el a mai szabványokban (pl. ISO/FDIS 23599:2012) is rögzített formájukat.

A talppal és segédeszkőzzel egyaránt érzékelhető, gyalogos közlekedést segítő burkolatokon a nemzetközi gyakorlatban többféle jelzésekép honosodott meg, melyek közül a leggyakrabban a hazánkban is alkalmazott „vezető” és „veszélyt jelző” sávokat használják.

A vezetősáv feladata, hogy a közlekedők számára kijelölje a biztonságos közlekedést biztosító gyalogos folyosó tengelyét, illetve az ehhez kapcsolódó, innen leágazó útvonalakat. A vezetősáv az útvonal tengelyével párhuzamosan futó, a környező burkolatból kiemelkedő párhuzamos bordákból áll. A bordák szélessége 17-30 mm között változhat, de adott vezetősávon belül egységes kell legyen. A bordák magassága 4-5 mm, tengelytávolságuk, a szélesség függvényében 75-85 mm (ISO/FDIS 23599:2012; 4.1.3 pont).

Vezetősávok bordáinak szélessége (bordák tetején mérve) [mm]	bordák tengelytávolsága [mm]
17	57 – 78
20	60 – 80
25	65 – 83
30	70 – 85

Megjegyzés: A hivatkozott szabvány tartalmazza a dél-európai országokban elterjedt hullámos keresztmetszetű vezetősávot is, ám hazánkban ez a kivétel nem honosodott meg, használata kerülendő.

A vezetősávok magasságára vonatkozó 4-5 mm magasságtól negatív irányba el lehet térni akkor, ha utólagosan beépíthető gyémánt mintás felületű, rozsdamentes acél taktilis burkolati elemek alkalmazásáról van szó. Ebben az esetben a megengedett legkisebb magasság 3 mm, a legnagyobb 5 mm.

A veszélyt jelző sáv - más néven figyelmeztető jelzés - feladata – nevéből következően - a közlekedőre veszélyt jelentő szituációk előre történő, egyértelmű és következetes jelzése. Éppen ezért TILOS ezeket a jelzéseket más jelentéstartalommal elhelyezni.

A veszélyt jelző sávot a jelölendő akadály vagy veszélyforrás előtt, biztonságos távolságban kell elhelyezni, olyan lépés irányú szélességben, hogy a jelzést véletlenül ne lehessen átlépni (min. 60 cm). A veszélyt jelző burkolat a környezetből kiemelkedő, raszterben elhelyezett, gömbsüveg vagy csonkakúp alakú, pontszerű elemekből áll. A raszter a közlekedési sáv tengelyéhez képest lehet párhuzamos vagy diagonális (45°) hálózatos. Az egyes pontszerű elemek átmérője 12-25 mm, magassága 4-5 mm, a raszter távolság az elemek átmérőjének függvényében 42-70 mm (ISO/FDIS 23599:2012; 4.1.2 pont).

Veszélyt jelző sávok pontszerű jelzéseinek átmérője (csonkakúpok esetében felső síkjukon mérve) [mm]	Pontszerű jelzések középpontjának távolsága [mm]
12	42 – 61
15	45 – 63
18	48 – 65
20	50 – 68
25	55 – 70

Megjegyzés: A hivatkozott szabvány a kétféle raszter jelentéstartalma között nem tesz különbséget, de a nemzetközi gyakorlat szerint elsősorban a taktilis jelzések őshazájának számító csendes-óceáni térségben a diagonális és kisebb átmérőjű gömbsüveg formájú jelzések a meghaladható „vigyázz” jelentéstartalommal bírnak, míg a hálós raszterben kialakított, nagyobb átmérőjű csonkakúp alakú jelzések az át nem léphető „tilos” jelentésűek.

A Magyar Vakok és Gyengélátók Országos Szövetsége - visszautalva a korábban, 2010. 07. 20-án kiadott és honlapján közzétett állásfoglalására - csak a diagonális raszterű pontszerű jelzésekkel strukturált veszélyt jelző sávok alkalmazását támogatja, mert a hálós raszter esetenként összetéveszthető a vezetősávval, ezért megtévesztő lehet.

A fentiekben kívül, hazánkban jelenleg bevezetés alatt áll egy harmadik – a CEN TS 15209 szabványban szereplő és a nemzetközi gyakorlatban ismert – jelzés, a LOZENGE vagy zónahatár jelzés. Ennek egyik feladata a kiemelt szegélyek eltűnésével, azokat pótolva kijelölni a biztonságos közlekedésre alkalmas sávok hosszanti határát - alkalmazhatók pl. a szintbeli gyalogos és gépjárműforgalom elválasztására -, másik feladata - a vasúti közlekedés kivételével - a kötöttpályás közlekedés elsodrasi sávjának jelölése. A jelzés nagyméretű (83x120 mm), lekerekített végű téglalapokból áll, melyek a közlekedési iránnyal párhuzamosan futnak. A jelzés a burkolatból kiemelkedik, magassága 4-5 mm.

A vasúti közlekedés nemzetközi gyakorlatában az elsodrasi sáv taktilis jelölésére a veszélyt jelző sáv használata terjedt el. Erre a célra a Magyar Vakok és Gyengélátók Országos Szövetsége csak a diagonális raszterű pontszerű jelzésekkel strukturált veszélyt jelző sávok alkalmazását támogatja.

A Magyar Vakok és Gyengélátók Országos Szövetsége a Magyarországon közforgalmú területen létesülő új építésű beruházások, és az akadálymentesítést célul kitűző felújítások esetében csak a fentiekben ismertetett, és a ISO/FDIS 23599:2012 valamint a CEN TS 15209 szabványokban rögzített geometriájú taktilis jelzések létesítését támogatja. Az ezektől eltérő kialakítások taktilis jelzésként nem értelmezhetők, azokat akadálymentesítésre nem lehet alkalmazni.

Budapest, 2016. szeptember 27.



dr. Nagy Sándor s.k.
elnök