



NEMZETI FEJLESZTÉSI
MINISZTERIUM

A közforgalmú személyszállítás és építményeinek tervezése és megvalósítása során alkalmazandó akadálymentesítési szabályok

2014



NEMZETI FEJLESZTÉSI
MINISZTERIUM

Kiadó: Nemzeti Fejlesztési Minisztérium

dr. Völner Pál, infrastruktúráért felelős államtitkár

Schváb Zoltán, közlekedésért felelős helyettes államtitkár

Készítette: KTI Közlekedéstudományi Intézet Nonprofit Kft.

2014. március

Az elmúlt években a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium megbízásából több átfogó anyag készült a közösségi közlekedés egyenlő esélyű hozzáférése kapcsán. Az anyagok egyeztetése során számos fontos észrevétel érkezett. Talán a legfontosabb mind közül, hogy a folyamatos, a hangsúlyt a közös munkára helyező egyeztetési formára mind az üzemeltetők, mind a fogyatékos embereket képviselő szervezetek részéről elemi igény van. Az észrevételt tevők között általános volt a humán szempontok fontosságának hangsúlyozása: a társadalom, és különösen a közlekedésben dolgozók ilyen irányú képzése, az akadálymentesítés komplex voltának és a kedvezményezettek nagy számának kommunikációja, az általános mentális akadálymentesítés súlya legalább akkora, mint a műszaki akadálymentesítésé.

A mostani trendeknek megfelelően az európai gyakorlat már nem akadálymentesítésről szól, hanem hozzáférhető technológiák bevezetéséről, ami az eleve akadályok nélküli környezet építését jelenti – ez hosszú távon egyszerűbb és költséghatékonyabb eljárás az utólagos akadálymentesítésnél.

Az állam felelőssége, hogy egyértelműen értelmezhető és követhető szabályozási környezetet teremtsen, amelyben nyilvánvaló a felelősségi körök megoszlása, és amelyben a közlekedést érintő beruházások tekintetében a hozzáférhetőségi követelmények a beruházások valamennyi, egymást követő szakaszában (előkészítéskor, kivitelezéskor, műszaki átadáskor, átvételkor és üzembe helyezéskor), majd az üzemben tartás során is érvényesülnek.

Jelen kiadvány célja, hogy olyan közlekedési beruházások valósuljanak meg, amelyekkel a fogyatékos személyek a társadalom aktív részeseivé válhatnak az élet minden területén.

A kiadvány előkészítésébe bevonásra került a Mozgáskorlátozottak Egyesületeinek Országos Szövetsége, a Magyar Vakok és Gyengénlátók Országos Szövetsége, valamint a Siketek és Nagyothallók Országos Szövetsége.

A közbeszerzési törvény szerint az ajánlatkérő az ajánlati vagy ajánlattételi felhívásban előírhatja, hogy az ajánlattevő tájékozódjon többek közt a fogyatékosággal élők esélyegyenlőségével kapcsolatos előírásokról. Segédletünk ezt a tájékoztatási lehetőséget kívánja egyszerű, lényegre törő és közérthető formában megadni.

Budapest, 2014. március

Nemzeti Fejlesztési Minisztérium

dr. Völner Pál, infrastruktúráért felelős államtitkár

Schváb Zoltán, közlekedésért felelős helyettes államtitkár

TARTALOMJEGYZÉK

1. A pályázatok megvalósítása során követendő tervezési elvek.....	5
2. A közforgalmú autóbusszos személyszállítás és építményeinek tervezése és megvalósítása során alkalmazandó akadálymentesítési szabályok.....	6
2.1. Járművek beszerzésére és átalakítására vonatkozó előírások.....	6
2.2. Az autóbusszos személyszállítás építményeinek tervezése és megvalósítása során figyelembe veendő szabályok.....	8
2.3. A járművezetők képzése.....	9
3. A gyalogosforgalmi létesítmények tervezése és megvalósítása során figyelembe veendő akadálymentesítési szabályok	11
4. A közforgalmú vasúti személyszállítás és építményeinek tervezése és megvalósítása során alkalmazandó akadálymentesítési szabályok.....	12
5. A belvízi személyszállítás és építményeinek tervezése és megvalósítása során alkalmazandó akadálymentesítési szabályok	16
5.1. A vízi járművek beszerzésére és átalakítására vonatkozó előírások	16
5.2. A belvízi személyszállítás építményeinek tervezése és megvalósítása során figyelembe veendő szabályok.....	18
6. Az alkalmazandó rendeletek, segédletek, műszaki előírások	19

1. A pályázatok megvalósítása során követendő tervezési elvek

A közforgalmú személyszállítás építményeinek tervezése és a tervek megvalósítása során a műszaki megoldások mellett nagy súllyal bírnak a tervezési elvek is. A pályázatok céljainak elérése érdekében alkalmazni szükséges a **10/2006. (II.16.) OGY határozat** (az új Országos Fogyatékosügyi Programról) mellékletében szereplő alapelveket.

Az egyik alkalmazandó elv az **egyetemes tervezés elve**, a másik pedig a „**semmit rólunk nélkülünk**” elve. Ez utóbbit úgy kell értelmezni, hogy az autóbusszos személyszállítással kapcsolatos pályázatok döntés-előkészítése, tervezése és megvalósítása során egyaránt be kell vonni a fogyatékosággal élők szervezeteit, és e munkafázisok során a velük való együtt tervezést kell előnyben részesíteni.

Ez utóbbi elvet az **1997. évi LXXVIII. törvény** (az épített környezet alakításáról és védelméről) is megerősíti a 3. § (2) bekezdésében: „Az épített környezet alakítását és védelmét a résztvevők együttműködésével kell megvalósítani.”

A fogyatékosággal élők szervezeteivel való együtt tervezés értelemszerűen a lehető legjobb megoldások megvalósítása felé hat, egyidejűleg teret enged az ésszerű mérlegelésnek és így a költséghatékony megoldásoknak is.

A közforgalmú személyszállítás építményeinek építése és átalakítása során a **253/1997. (XII. 20.) Kormányrendelet** (az országos településrendezési és építési követelményekről) módot ad arra, hogy a tervezési programban határozzuk meg a közhasználatú építmény azon építményrészeit, amelyeknél az akadálymentes használatot biztosítani kell. Ugyanitt szerepel az a szövegrész, amely szerint, ha az építmény utólagos akadálymentessé tétele csak részben valósítható meg, a részleges akadálymentesítés is elfogadható, ha az ott lévő közszolgáltatás így is mindenki számára akadálymentesen hozzáférhető.

E két passzus lehetővé teszi, hogy elkerüljünk költséges és később nem kihasznált beruházás-részeket, egyidejűleg viszont az építmények akadálymentes használatának végiggondolását igényli a pályázó részéről.

2. A közforgalmú autóbusszos személyszállítás és építményeinek tervezése és megvalósítása során alkalmazandó akadálymentesítési szabályok

Az Európai Parlament és a Tanács 2011-ben hozott **181/2011/EU rendelete** (az autóbusszal közlekedő utasok jogairól és a 2006/2004/EK rendelet módosításáról) szerint személyszállítási közszolgáltatás végzésekor külön figyelmet kell fordítani a fogyatékkal élő és a mozgásukban korlátozott (csökkent mozgásképességű) személyekre mind a járművön, mind a megállóhelyen. Minthogy a rendeletet a hazai jogrendbe átültette a személyszállítási szolgáltatásokról szóló **2012. évi XLI. törvény**, így a hazánk területén végzett autóbusszos személyszállításra is érvényes a rendeletben megfogalmazott utasjogi tételek többsége.

2.1. Járművek beszerzésére és átalakítására vonatkozó előírások

A mozgásukban korlátozott személyek szállítására alkalmas járművek kialakításának szabályait az Európai Parlament és a Tanács **2001/85/EK irányelve** (a személyszállításra használt, a vezetőülésen kívül több mint nyolc ülőhelyet tartalmazó járművekre vonatkozó különleges rendelkezésekről, valamint a 70/156/EGK és a 97/27/EK irányelv módosításáról) írja elő, melynek műszaki tartalma Magyarországon is betartandó. A rendelet VII. melléklete tartalmazza azokat az előírásokat, melyek a mozgáskorlátozott személyek fel-, és leszállását segítő berendezések alkalmazásával kapcsolatosak. A rendelet általános és műszaki szabályokat közöl az alábbi területekkel kapcsolatban:



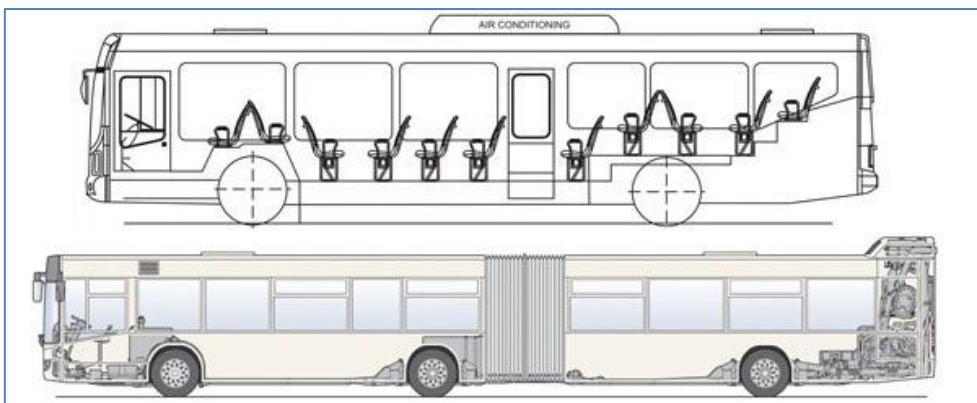
- lépcsők,
- a járművön a kerekesszékesek számára fenntartott ülések és területek,
- kommunikációs berendezések (leszállásjelző gombok),
- piktogramok,

- padlólejtés mértéke,
- a kerekesszékek elhelyezésére vonatkozó előírások,
- a kerekesszékek helyén levő ülések,
- a kerekesszékek stabilitása (menetirányban, menetiránynak háttal),
- az ajtók működtetési berendezései,
- a világítás,
- a beszállást segítő eszközökre vonatkozó rendelkezések (leeresztő rendszer, rámpa, lift).



Lehajtható rámpa a középső ajtónál, szemben a kerekesszék által fenntartott hellyel (hazai példa)

A rendelet szerint a járműnek alacsonypadlósnak kell lennie, mely definíció szerint azt jelenti, hogy szóló járművek esetében az álló utasok számára kialakított terület 35%-a lépcsők nélküli területet képez, és legalább egy utastéri ajtó elérését biztosítja. Csuklós buszok esetében az elülső résznek, emeletes járművek esetében pedig az alsó szintnek kell eleget tennie a fenti kritériumoknak.



Alacsony belépésű (fent), és teljesen alacsony padlós busz (lent) kialakítás

Az autóbuszos személyszállítás egyenlő esélyű hozzáférése szempontjából az érzékszervi fogyatékosokkal élők (látás- és hallássérültek) általi használhatóság kulcsfontosságú. Az ő szempontjaikat infokommunikációs akadálymentesítéssel lehet érvényesíteni.

Alapvetően az utastájékoztatót akkor tekintjük akadálymentesnek, ha az információk képi és hang formájában is elérhetők. Ezért fontos a megállók jelzése a járműveken és a megállóhelyeken vizuális és audiovizuális módon egyaránt, a jelzőgombok, feliratok, útvonalak világos jelölése, jól látható, kontrasztos színek használatával.

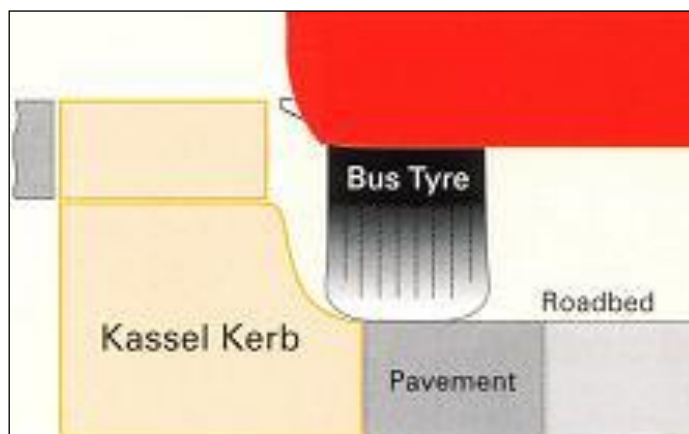
2.2. Az autóbuszos személyszállítás építményeinek tervezése és megvalósítása során figyelembe veendő szabályok

A közforgalmú autóbuszos személyszállítás tervezésének alapidokumentuma az **Út 2-1.212: a közúti közösségi közlekedés (tömegközlekedés) pályáinak, utas- és járműforgalmi létesítményeinek tervezése (A KTSZ kiegészítése)** című Útügyi Műszaki Előírás, amely az elvi tervezési kérdésektől a vonalvezetésen és a pályaszerkezeten át egészen a megállóhelyek kialakításáig tartalmazza a legfontosabb részletszabályokat.

Az Útmutató elsősorban nem az egyenlő esélyű hozzáférés szempontjait tartja szem előtt, így ahol szövegezésében, megközelítésében (gondolni kell, célszerű, stb.) lehetőségként utal az akadálymentesítésre, ott a pályázatok megvalósítása során kötelezőnyként kell értelmezni a szöveget.

A közösségi közlekedés építményeinek akadálymentesítése szempontjából kötelezően betartandó a „**Komplex akadálymentesítés a közlekedési infrastruktúra területén**” című tervezési segédanyag és az **Út 2-1.208: Akadálymentes közúti létesítmények (A KTSZ kiegészítése)** Útügyi Műszaki Előírás tartalma is. E tervezési segédletekben irányadó jellegű információk találhatóak a buszmegállók akadálymentes kialakításával kapcsolatban.

Fontos szempont, hogy a járművek a megállóban a szegélyhez minél közelebb tudjanak megállni. Ehhez nyújt segítséget az ún. Kassel-szegély, vagy K-szegély alkalmazása. Az így kialakított járdaszegély vezeti a kerekeket és ideális távolságban tartja a járdaszegélytől.



A Kassel, vagy más néven, K-szegély

Az NFÜ honlapjáról letölthető **Akadálymentesítési segédlet** 7.4. fejezete a megállóhelyek akadálymentes kialakítását részletezi. Általánosságban, a megállóhely megközelítését, a fel- és leszállás műveletét, valamint az útvonalról és a járatok menetrendjéről történő tájékoztatás akadálymentességét nevezzük az megállóhelyi akadálymentesítés alappilléreinek.

A közösségi közlekedés építményeinek infokommunikációs akadálymentesítését a **Segédlet a közszolgáltatások egyenlő esélyű hozzáféréseinek megteremtéséhez – Komplex akadálymentesítés** című anyagban leírtak alkalmazásával kell elérni. Ezzel kapcsolatos a 2008-ban kiadott, és az NFÜ honlapjáról letölthető „**Ajánlás az infokommunikációs akadálymentesítésre**” című tanulmány is, mely az infokommunikációs akadálymentesítés általános tudnivalóit taglalja.

Az autóbusszos személyszállításához kapcsolódó parkolási létesítmények tervezése szempontjából az **ÚT 2-1.210: A parkolási létesítmények geometriai tervezése (A KTSZ kiegészítése)** Útügyi Műszaki Előírásban foglaltak irányadók.

2.3. A járművezetők képzése

Az Európai Parlament és a Tanács **181/2011/EU** (az autóbusszal közlekedő utasok jogairól és a 2006/2004/EK rendelet módosításáról) rendelet 16. cikke a járművezetők képzését írja elő. Ennek bizonyos pontjai alól azonban a **Kormány 213/2012. (VII. 30.) rendelete** mentességet ad. Ennek értelmében Magyarországon az üzemeltető szervezeteknek oktatást kell biztosítaniuk az utazóközönséggel közvetlen kapcsolatban álló személyek számára.



A hazai rendelet szerint az autóbuszvezetők részére a fogyatékossgal kapcsolatos tudatosság fejlesztése lesz kötelező. A tanfolyam az alábbiakat tartalmazza:

- a fogyatékossgal kapcsolatos tudatosság fejlesztése, beleértve a fogyatékossgal élők eltérő képességeinek megkülönböztetését,
- az akadályok (fizikai és szervezési egyaránt) megismerése,
- segítő kutyák,
- a fogyatékossgal élő személyekkel való kapcsolatteremtő készségek fejlesztése,
- kerekesszékekkel történő bánásmód a rongálódás megelőzése érdekében.



3. A gyalogosforgalmi létesítmények tervezése és megvalósítása során figyelembe veendő akadálymentesítési szabályok

A gyalogközlekedés tervezési elveire vonatkozó legfontosabb szabályhelyeket az **1988. évi I. törvény** (a közúti közlekedésről) tartalmazza. A 12. § (6) bekezdése szerint fokozottan védeni kell a közúti forgalomban résztvevő gyermekeket, időskorúakat, valamint a mozgáskorlátozottakat és fogyatékosokat. A jogszabály elveit az **Út 2-1.208 Akadálymentes közúti létesítmények (A KTSZ kiegészítése)** Útügyi Műszaki Előírásban foglaltak segítségével kell a gyakorlatba átültetni. Az Előírás alkalmazása irányadó a gyalogos közlekedés létesítményeinek, a gyalogosátvezetéseknek, a közösségi közlekedés megállóinak és állomásainak, a



személygépkocsival való várakozás és közlekedés egyes létesítményeinek tekintetében.

A gyalogközlekedés építményeinek akadálymentesítése szempontjából kötelezően betartandó a **„Komplex akadálymentesítés a közlekedési infrastruktúra területén”** című tervezési segédanyag tartalma is.



Ajánlások a gyalogos közlekedés komplex akadálymentesítésére (külföldi példák)

4. A közforgalmú vasúti személyszállítás és építményeinek tervezése és megvalósítása során alkalmazandó akadálymentesítési szabályok

A transzeurópai vasúti rendszerben a vasúti személyszállításra vonatkozó, a fogyatékossgal élő személyek egyenlő esélyű hozzáférését biztosító szabályozás műszaki követelményeit a **2008/164/EK irányelv** melléklete írja le. Ennek és a 2012/464/EK irányelv módosításának való megfelelési kötelezettséget a magyar jogi szabályozásban a **70/2012. (XII. 20.) NFM rendelet** 3. § tartalmazza. A hivatkozott mellékletben szereplő műszaki előírás kötelező érvényű minden transzeurópai vasúti hálózatba tartozó magyarországi vasúti infrastruktúrára és járműre.



A melléklet hivatalos megnevezése: a hagyományos és nagysebességű transzeurópai vasúti rendszerben a mozgáskorlátozott személyekkel kapcsolatos kölcsönös átjárhatóság műszaki előírás (továbbiakban: ÁME)

Az ÁME célja, hogy javítsa a vasúti közlekedés megközelíthetőségét a mozgáskorlátozott személyek számára. Ez kiterjed a vasúti infrastruktúra nyilvános tereinek (köztük az állomások) megközelíthetőségére is, tehát magába foglalja a vasúti infrastruktúra egyéb hálózati elemekkel való összekapcsolását is. Az ÁME szerint különös figyelmet kell fordítani az alábbiakra:

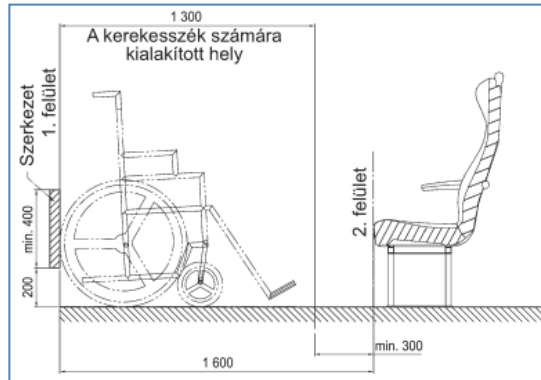
- a peron-vonat interfészből adódó problémák, amelyek holisztikus megközelítést követelnek az infrastruktúra és a jármű alrendszer között,
- a veszélyes helyzetekben történő evakuálás igényei

Ezek mellett teljes körűen kiterjed az egyenlő esélyű hozzáférés kérdéskörét érintő egyéb területekre is. A melléklet definiálja, hogy mit ért mozgáskorlátozott személy alatt: „azok a személyek, akiknek nehézséget okoz a vasút és a hozzá kapcsolódó infrastruktúra használata” és idesorolja a mozgásszervi károsodásban érintettekén túl a vakokat és gyengén látókat, siketeket és nagyothallókat, időseket, terhes nőket, kiskorúval közlekedőket, kistermetű személyeket, de még a nyelvet nem megfelelően beszélő külföldieket is.

Az ÁME tisztázza az alapvető követelményeket. Ezek az alapvető követelmények a következő csoportokba oszthatók:

- biztonság
- megbízhatóság és rendelkezésre állás

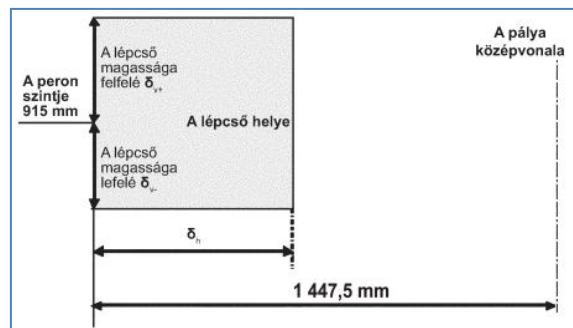
- egészségvédelem környezetvédelem
- műszaki összeegyeztethetőség



Paraméterek a „Járművek” alrendszer Ülések fejezetéből

Az ÁME a következő alrendszerekre bontja a vasúti közlekedést:

- Infrastruktúra
- Járművek
- Telematikai alkalmazások



Paraméterek az „Infrastruktúra” alrendszer fejezetéből

Az alrendszerekkel szemben külön fejezetben speciális követelményeket is támaszt, illetve egyéb alrendszerekről is ír, amelyek részben érintik a felsorolt alrendszereket az egyenlő esélyű hozzáférés szempontjából. Az alrendszerek egyes elemeivel kapcsolatos elvárásokat külön-külön fejt ki az alapvető követelmények akadálymentes teljesülése szempontjából. Ezt a következő táblázat részlet szemlélteti, mely a jogszabályban megtalálható.



Infrastruktúra		Hivatkozás a 2004/50/EK irányelv által módosított 2001/16/EK irányelv pontjára:					
		II. melléklet	III. melléklet szerinti alapvető követelmény				
A mozgáskorlátozott személyekre vonatkozó ÁME területének eleme	Hiv. §		Biztonság	Megbízhatóság és rendelkezésre állás	Egészségvédelem	Környezetvédelem	Műszaki összegegyeztetettség
Általános tudnivalók	4.1.2.1	2.1					
Parkolási lehetőség a mozgáskorlátozott személyek számára	4.1.2.2	2.1					
Akadálymentes útvonalak	4.1.2.3	2.1	2.1.1				
Általános tudnivalók	4.1.2.3.1	2.1	2.1.1				
Az útvonalak azonosítása	4.1.2.3.2	2.1	2.1.1				
Ajtók és bejáratok	4.1.2.4	2.1	1.1.1 2.1.1				
Padlófelületek	4.1.2.5	2.1	2.1.1				
Átlátszó akadályok	4.1.2.6	2.1	2.1.1				

Az „Infrastruktúra” alrendszer egyes elemeire vonatkozó alapvető követelmények teljesülését biztosító ÁME hivatkozások (2. oszlop)

Az ÁME (illetve hivatkozásai és mellékletei) ilyen szempontból teljes körű tájékoztatást ad számunkra a műszaki követelményekről.

Az ÁME nem választja szét a beszerzést és átalakítást (Jármű alrendszer), illetve az építést és átalakítást (Infrastruktúra alrendszer), ilyenformán a benne támasztott követelmények pl. egy jármű átalakítás során csak nagyon nehezen tarthatók be. A szabályozás csak a transzeurópai hálózatra vonatkozik, így nem fedi le teljesen a magyar vasúti hálózatot.

A jelenleg hatályos **2008/57/EK irányelv** az ÁME-k hatályát csak a TEN-T vonalakra állapítja meg [5. cikk (3) bekezdés a) pont], a 8. cikk azonban arról rendelkezik, hogy az ÁME-k hatályát fokozatosan ki kell terjeszteni valamennyi vasúti hálózatra, de ennek végső időpontját nem határozza meg. Az ún. IV. Vasúti Csomag keretében az Irányelv módosításának jelenlegi szövege tartalmazza ezt a kiterjesztést, de ennek átültetési határideje legkorábban 2017-re tehető. Itt megjegyezzük, hogy a jelenleg tárgyalás alatt álló ún. IV. Vasúti Csomagnak része az átjárhatósági irányelv, azaz a 2008/57/EK Irányelv módosítása, és a jelenlegi szöveg alapján valóban kiterjeszti az ÁME-k hatályát a teljes Transzeurópai vasúti rendszerre, azonban azt csak felújítás, vagy a lényeges jellemzők megváltozása esetén kell alkalmazni. A hazai jogrendbe való átültetést a **31/2010. (XII. 23.) NFM rendelet** biztosítja.

A közforgalmú vasúti személyszállítás egyenlő esélyű hozzáférése szempontjából az érzékszervi fogyatékossgal élők (látás- és hallássérültek) általi használhatóság kulcsfontosságú. Az ő szempontjaikat infokommunikációs akadálymentesítéssel lehet érvényesíteni. A közösségi közlekedés építményeinek infokommunikációs akadálymentesítését a **Segédlet a közszolgáltatások egyenlő esélyű hozzáféréseinek megteremtéséhez – Komplex akadálymentesítés** című anyagban leírtak alkalmazásával kell elérni. Ezzel kapcsolatos a 2008-ban kiadott, és az NFÜ honlapjáról letölthető „**Ajánlás az infokommunikációs akadálymentesítésre**” című tanulmány is, mely az infokommunikációs akadálymentesítés általános tudnivalóit taglalja.



Fel- és leszállást segítő eszköz elhelyezése

Alapvetően az utastájékoztatót akkor tekintjük akadálymentesnek, ha az információk képi és hang formájában is elérhetők. Ezért fontos a megállóhelyek nevének kiírása és bemondása a járműveken, a jelzőgombok, feliratok, útvonalak világos jelölése, jól látható, kontrasztos színek használatával.

A közforgalmú vasúti személyszállítás építményeinek akadálymentesítése szempontjából kötelezően betartandó a „**Komplex akadálymentesítés a közlekedési infrastruktúra területén**” című tervezési segédanyag és az **Út 2-1.208: Akadálymentes közúti létesítmények (A KTSZ kiegészítése)** Útügyi Műszaki Előírás tartalma is. E tervezési segédletekben irányadó jellegű információk találhatóak a megállóhelyek akadálymentes kialakításával kapcsolatban.

A NFÜ honlapjáról letölthető **Akadálymentesítési segédlet** 7.4. fejezete a megállóhelyek akadálymentes kialakítását részletezi. Általánosságban, a megállóhely megközelítését, a fel- és leszállás műveletét, valamint az útvonalról és a járatok menetrendjéről történő tájékoztatás akadálymentességét nevezzük az megállóhelyi akadálymentesítés alappilléreinek.

A közforgalmú vasúti személyszállításhoz kapcsolódó parkolási létesítmények tervezése szempontjából az **ÚT 2-1.210: A parkolási létesítmények geometriai tervezése (A KTSZ kiegészítése)** Útügyi Műszaki Előírásban foglaltak irányadók.

5. A belvízi személyszállítás és építményeinek tervezése és megvalósítása során alkalmazandó akadálymentesítési szabályok

5.1. A vízi járművek beszerzésére és átalakítására vonatkozó előírások

A belvízi hajókra vonatkozó műszaki követelmények megállapításáról szóló **2006/87/EK irányelv** többek között rendelkezik az egyenlő esélyű hozzáférés biztosítására hivatott műszaki követelményekről is. Az uniós irányelvnek való megfelelést a víziközlekedésről szóló **2000. évi XLII. törvény** szolgálja. Az irányelvnek a mozgásukban korlátozott (csökkent mozgásképességű) személyeket érintő rendelkezései a belvízi hajók utastereire vonatkoznak (utastérnek tekintjük az összekötő folyosókat, ajtókat, lépcsőket, fedélzetet stb.).



Az utasok biztonságos és minél könnyebb közlekedését segíti elő például a következők meghatározásával:

- Az általában a csökkent mozgásképességű személyek be- és kiszállítására szolgáló kijáratok szélességének legalább 1,50 m-nek kell lennie.
- A csökkent mozgásképességű személyek általi használatra szolgáló ajtóknál az ajtó nyílásának irányából legalább 0,60 m távolság legyen a zár oldalán az ajtó belső kerete és a mellette levő függőleges fal között.
- ... folyosók teljes szélessége legalább 1,30 m legyen. Az 1,50 m-nél szélesebb összekötő ajtóknál valamelyik oldalon korlátot kell felszerelni.
- ... nem lehet 0,025 m-nél magasabb küszöb vagy párkány.
- Legalább egy WC-t fel kell szerelni a csökkent mozgásképességű személyek számára, egy tagállam vonatkozó szabványa vagy rendelete szerint, és ennek hozzáférhetőnek kell lennie a csökkent mozgásképességű személyek használatára szolgáló területekről.
- ... megfelelő világítást és vészvilágítást kell biztosítani.

A rendelet a már üzembe helyezett hajókkal szemben határidőket támaszt. A kisebb beavatkozást igénylő kikötésekhez rövidebb határidőt rendel. Példaként egy részletet mutatunk be a táblázatból:



15.06. cikk 3. szakasz f) 1. mondat	A vészkijáratok mérete	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány 2045.1.1. utáni kiadásakor vagy megújításakor
g)	A csökkent mozgásképességű személyek általi használatra szolgáló helyiségek kijáratai	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány 2045.1.1. utáni kiadásakor vagy megújításakor
4. szakasz d)	A csökkent mozgásképességű személyek általi használatra szolgáló ajtók	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány 2045.1.1. utáni kiadásakor vagy megújításakor
⋮	⋮	⋮
10. szakasz a) 1. mondat	Az EN 711:1995 sz. európai szabvány szerinti védőkorlátok	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány 2045.1.1. utáni kiadásakor vagy megújításakor
2. mondat	A csökkent mozgásképességű személyek általi használatra szolgáló fedélzeteken levő védőkorlátok és korlátok magassága	N.R.C., legkésőbb a közösségi bizonyítvány 2045.1.1. utáni kiadásakor vagy megújításakor

Részlet a 24. fejezetben található táblázatból

A **2009/45/EK irányelv** a személyhajókra vonatkozó biztonsági szabályokról és követelményekről rendelkezik. A rendeletet a **12/2002. (II. 7.) KöViM rendelet** illeszti a magyar jogrendbe. A III. melléklet tartalmazza a mozgáskorlátozott személyekre vonatkozó biztonsági követelményeket. Műszaki paramétereket ugyan nem határoz meg, de lényeges támpontot jelent az elvárások tekintetében.

A belvízi közforgalmú személyszállítás egyenlő esélyű hozzáférése szempontjából az érzékszervi fogyatékosággal élők (látás- és hallássérültek) általi használhatóság kulcsfontosságú. Az ő szempontjaikat infokommunikációs akadálymentesítéssel lehet érvényesíteni.

Alapvetően **az utastájékoztatót akkor tekintjük akadálymentesnek, ha az információk képi és hang formájában is elérhetők.** Ezért fontos a kikötők nevének kiírása és bemondása a hajókon, a jelzőgombok, feliratok, útvonalak világos jelölése, jól látható, kontrasztos színek használatával.



5.2. A belvízi személyszállítás építményeinek tervezése és megvalósítása során figyelembe veendő szabályok

A **2006/87/EK** irányelv átültetését és annak módosításait a belvízi utakon közlekedő úszólétesítmények hajózásra alkalmassága és megfelelősége feltételeiről, az üzemképesség vizsgálatáról és tanúsításáról szóló **13/2001. (IV. 10.) KöViM rendelet** tartalmazza.

A rendelet 11. § (1) bekezdése szerinti 2. számú melléklet, "Az 1., 2., 3. és 4. zónába sorolt belvízi utakon üzemeltetett hajók és úszómunkagépek szemleszabályzata" és a szemleszabályzat 15. fejezete, a személyhajókra vonatkozó külön rendelkezések között, több helyen is tartalmazza az ide vonatkozó előírásokat (a teljesség igénye nélkül: 15.01, 15.06., 15.13 cikkeken), ahol az átmeneti rendelkezéseket a 24. és a 24.a fejezetek tartalmazzák.

A kikötő, komp- és révátkelőhely, továbbá más hajózási létesítmény létesítéséről, használatbavételéről, üzemben tartásáról és megszüntetéséről az **50/2002. (XII. 29.) GKM rendelet** rendelkezik. A mozgáskorlátozott személyeket érintő megjegyzés így hangzik:

„A személykikötőnél a személyforgalom lebonyolításához - beleértve a mozgáskorlátozottak ki- és beszállításához - szükséges berendezéseket is biztosítani kell.”

A belvízi közforgalmú személyszállítás építményeinek akadálymentesítése szempontjából kötelezően betartandó a **„Komplex akadálymentesítés a közlekedési infrastruktúra területén”** című tervezési segédanyag és az **Út 2-1.208: Akadálymentes közúti létesítmények (A KTSZ kiegészítése) Útügyi Műszaki Előírás** tartalma is. E tervezési segédletekben irányadó jellegű információk találhatóak a kikötők akadálymentes kialakításával kapcsolatban.

A belvízi hajózás építményeinek infokommunikációs akadálymentesítését a **Segédlet a közszolgáltatások egyenlő esélyű hozzáféréseinek megteremtéséhez – Komplex akadálymentesítés** című anyagban leírtak alkalmazásával kell elérni. Ezzel kapcsolatos a 2008-ban kiadott, és az NFÜ honlapjáról letölthető **„Ajánlás az infokommunikációs akadálymentesítésre”** című tanulmány is, mely az infokommunikációs akadálymentesítés általános tudnivalóit taglalja.

A belvízi közforgalmú személyszállításhoz kapcsolódó parkolási létesítmények tervezése szempontjából az **ÚT 2-1.210: A parkolási létesítmények geometriai tervezése (A KTSZ kiegészítése) Útügyi Műszaki Előírás**ban foglaltak irányadók.



6. Az alkalmazandó rendeletek, segédletek, műszaki előírások

(az említés sorrendjében)

10/2006. (II.16.) OGY határozat az új Országos Fogyatékosügyi Programról

1997. évi LXXVIII. törvény az épített környezet alakításáról és védelméről

253/1997. (XII. 20.) Kormányrendelet az országos településrendezési és építési követelményekről

Az Európai Parlament és a Tanács az autóbusszal közlekedő utasok jogairól és a 2006/2004/EK rendelet módosításáról szóló 181/2011/EU rendelete

A személyszállítási szolgáltatásokról szóló 2012. évi XLI. törvény

2001/85/EK irányelv

Út 2-1.212: a közúti közösségi közlekedés (tömegközlekedés) pályáinak, utas- és járműforgalmi létesítményeinek tervezése (A KTSZ kiegészítése)

Komplex akadálymentesítés a közlekedési infrastruktúra területén tervezési segédanyag

Út 2-1.208: Akadálymentes közúti létesítmények (A KTSZ kiegészítése) Útügyi Műszaki Előírás

Akadálymentesítési segédlet (<http://www.nfu.hu/doc/1481>)

Segédlet a közszolgáltatások egyenlő esélyű hozzáféréseinek megteremtéséhez – Komplex akadálymentesítés

Ajánlás az infokommunikációs akadálymentesítésre

ÚT 2-1.210: A parkolási létesítmények geometriai tervezése (A KTSZ kiegészítése) Útügyi Műszaki Előírás.

181/2011/EU rendelet az autóbusszal közlekedő utasok jogairól és a 2006/2004/EK rendelet módosításáról

213/2012. (VII. 30.) Kormányrendelet

1988. évi I. törvény a közúti közlekedésről



2008/164/EK irányelv

70/2012. (XII. 20.) NFM rendelet

2008/57/EK irányelv

31/2010. (XII. 23.) NFM rendelet

2006/87/EK irányelv

2000. évi XLII. törvény a víziközelkedésről 2009/45/EK irányelv

12/2002. (II. 7.) KöViM rendelet

13/2001. (IV. 10.) KöViM rendelet

50/2002. (XII. 29.) GKM rendelet