

KORTÁRS SZABADTÉRÉPÍTÉSZETI ALKOTÁSOK AKADÁLYMENTESSÉGÉNEK ELEMZÉSE BUDAPEST BELVÁROSÁBAN

*Fekete Albert – Planchat Sophie –
Szöbölödi Anita – Takács Dániel*

Bevezetés

A témában végzett korábbi kutatásaink a budapesti nagyparkok (Margitsziget, Városliget, Népliget) akadálymentességét vizsgálták. Mostani tanulmányunkban olyan intenzív, urbánus szabadterek akadálymentességét kutatjuk, amelyek a közparkok célzott használatán túl a mindennapi élet színterei, és olyan közterületek, amelyek a közelmúltban újultak meg.

Közterületek esetében akkor megfelelő és teljes körű az akadálymentesítés, ha a közterület mindenki számára hozzáférhető, és funkciói (közlekedés, pihenés, közszolgáltatások térbeni összekapcsolása) mindenki által biztonsággal és kényelmesen igénybe vehetők, azaz biztosítani tudja az egyenlő esélyű hozzáférést valamennyi használója számára. A komplex akadálymentesítésnek tehát teljes körűnek kell lennie, mind az egyéni használók, mind a terület közösségi funkciói tekintetében. Az 1997. évi LXXVIII. az épített környezet alakítására és védelmére vonatkozó törvény szerint a közterület „*közhasználatra szolgáló minden olyan állami vagy önkormányzati tulajdonban álló földterület, amelyet a rendeltetésének megfelelően bárki használhat, és az ingatlan-nyilvántartás ekként tart nyilván. (...) Közterület rendeltetése különösen: a közlekedés biztosítása (utak, terek), a pihenő és emlékhelyek kialakítása (parkok, köztéri szobrok stb.), a közművek elhelyezése.*”

A téma aktualitását alátámasztják a számadatok is: Magyarországon 1990-ben 368 000 volt a fogyatékkal élő személyek száma. Ez a szám 2001-re elérte az 577 000 főt, míg 2011-re 780 000-re nőtt (Fodor-Gál-Kemény, 2010), ami az ország lakosságának mintegy 7,8%-át jelenti. A fogyatékkal élők 46,3%-a mozgásszervi sérült, 14,4%-a gyengén látó vagy vak, 9,9%-a értelmi fogyatékos, 10,5%-a hallássérült vagy siket, 21,6%-a pedig halmozottan sérült személy.

A kutatás célkitűzései

Jelen kutatás célkitűzései a következőkben fogalmazhatók meg:

1. Kortárs, megvalósult esettanulmányokon keresztül vizsgálni, hogy az akadálymentesítés és az egyetemes tervezés „társadalmisítása” milyen mértékben valósult meg; mennyire épült be ez az attitűd a tervezői szemléletbe, mennyire érvényesültek a

gyakorlatban az akadálymentes környezet kialakítására vonatkozó, érvényben lévő jogi szabályozások.

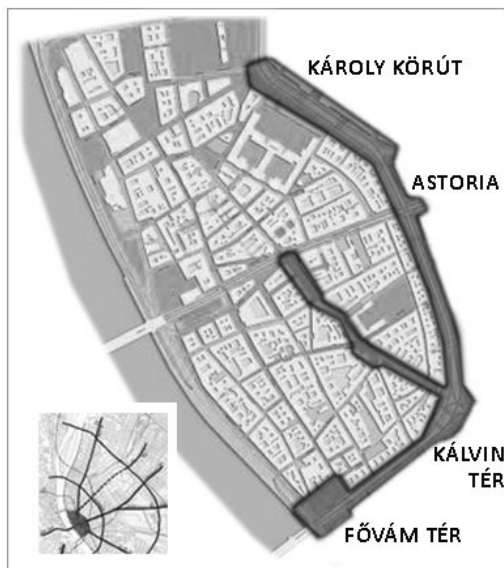
2. Vizsgálni, hogy a parkokra kidolgozott akadálymentesség-felmérési módszerek és szempontok milyen mértékben alkalmazhatók az attól funkciójában eltérő, erőteljesen beépített, illetve burkolt, urbánus-köztéri, de még a szabadtérépítéssel eszközeivel formált környezetben.

A vizsgálati terület lehatárolása

A vizsgálati terület a budapesti belváros frekventált része, a közelmúltban még viszonylag rossz műszaki állapotú, de a 2007-2011-es időszakban részben megújult közterületei. A megújítás több, egymást átfedő kezdeményezésnek is köszönhető, amelyek közül a *Podmaniczky Programot (Budapest Középtávú Városfejlesztési Programja)* és a *Budapest Szíve Akcióprogramot* indokolt kiemelni. A városfejlesztések elsődleges célja a térség általános felértékelése, az építészeti és közterületi karakter újrafogalmazása, amelynek összetevői között az akadálymentesítés is alapvető szerepet kapott. A fejlesztés három akcióterülete a következő elnevezéseket kapta:

1. „Hídfőterek és új pesti korzó”
2. „Reprezentatív kaputérség”
3. „Belváros új főutcája”

A vizsgálati területet a megújított közterek és utcák képezték, lehatárolását az 1. ábra szemlélteti.



1. ábra A vizsgálati terület lehatárolása

A vizsgálati terület a térképen sötétszürkével jelölt városrész: a kiskörút a Fővám tér – Károly körút szakaszon (a Deák térig), illetve a Kecskeméti utca (valamint annak folytatása)

A kutatás módszere

A felmérések helyszíni bejárásokon alapulnak, amelyek alkalmából a közelmúltban kialakított szabadtereket az alább kidolgozott szempontrendszer szerint vizsgáltuk:

- A jóváhagyott tervek és a megvalósult szabadterépitészeti megoldások összehangja,
- Az akadálymentesítés szempontjából lényeges szabadterépitészeti elemek vizsgálata az alábbiak szerint:

1. Járófelületek

| | |
|--|---|
| 1.1. Gyalogos illetve vegyes forgalmú burkolatok (gyalogátkelők) | Felület és anyagminőség Taktilis burkolóelemek alkalmazása Vízvezetés Lejtések Színek |
| 1.2. Padkák/szegélyek | Anyagminőség és méretezés |
| 1.3. Rámpák/lépcsők/alujárók | Anyagminőség és méretezés Lejtések Alkalmazási területek |

2. Berendezési tárgyak

| | |
|--|--|
| 2.1. Ülőfelületek | Megközelíthetőség Méretezés Anyaghasználat |
| 2.2. Világítás | Fényerősség Világítótest elhelyezése |
| 2.3. Növénykazetták//növénytároló dézsák | Helyválasztás Méretezés Növényanyag |
| 2.4. Épületek tartozékai (ATM, mobil teraszok, stb.) | Helyválasztás Megközelíthetőség |
| 2.5. Hulladékgyűjtők | Helyválasztás Használhatóság |
| 2.6. Pollerek | Helyválasztás Méretezés |
| 2.7. Jelzőlámpák/jelzőtáblák | Hangjelzések Információs érték |

3. Járműközlekedés és parkolás

| | |
|-------------------------------|--|
| 3.1. Parkolóhelyek | Mozgáskorlátozott parkoló megléte Mennyiség Méretezés Megközelíthetőség |
| 3.2. Villamos és buszmegállók | |

A vizsgálatokat különböző napszakokban (nappal és éjszaka), különböző időjárási viszonyok között (napos és esős időben) illetve különböző évszakokban (nyáron, ősszel és télen) végeztük.

A továbbiakban a vizsgált szabadterépitészeti alkotások **járófelületeinek** akadálymentesítésére vonatkozó eredményeinket közöljük.

Járófelületek

Gyalogos illetve vegyes forgalmú burkolatok

A járófelületek értékelésénél az OTÉK 40.§. (1) előírásait tartottuk szem előtt, amely szerint a gyalogközlekedésre alkalmas burkolat szilárd, fagyálló, egyenletesen érdes, csúszás- és tükröződésmentes, és max. 1 cm-es fűgával rendelkezik.

A vizsgálat kimutatta, hogy a területen eltérő anyagú és textúrájú burkolatok találhatók, de megfigyelhető az esztétikai megfontolásokból kívánatos forma- és anyagválasztási összhang. A változatos burkolatstruktúra sok esetben a tájékozódást, eligazodást segíti. A területen megjelenik egy viszonylag egységes koncepciójú „Budapest-burkolat”, mely a körút teljes hosszában – a Fővám tértől a Deák térig – jellemző. A speciális burkolókő az S73 tájépitész iroda szellemi terméke, az un. „K” betonkő, amelyet a budapesti belváros egyedi tervezésű burkolataként azonosítunk. Ez a burkolattípus megfelel az akadálymentesítésre vonatkozó OTÉK előírásoknak, ugyanakkor kellőképpen alkalmazkodik a belvárosi környezethez is.



1. fotó A budapesti „K” kőburkolat a Kiskörúton

A finomfűvott felületkiképzésű „K” kő a Vámház körúton és a Károly körúton

A belváros főutcájaként számon tartott Kecskeméti utcában (valamint annak folytatásában illetve a becsatlakozó kisebb egyirányú, vegyes forgalmú utcákban, tereken) természetes kőburkolatok találhatók (mészkő a járdákon illetve gránit az úttesten). Megjelenésüket tekintve elegáns, a történelmi városmag építészeti karakteréhez jól illeszkedő burkolatok ezek. Akadálymentességüket tekintve negatívum, hogy esős időben (de főképp télen havas, fagyos időszakban) a vágott mészkő járdalapok külö-

nösképpen csúszósak, de ezen kívül tükröződésük miatt is balesetveszélyesek. Alkalmazásuk betétként, díszítésként, más burkolatokkal együtt, esetleg hasított formában fogadható el.



2. fotó A pesti főutca természetes kőburkolatai
Mészkö és gránitburkolatok gyalogos illetve gépjárműforgalomra

Az akadálymentesítés burkolt felületekkel szembeni elvárása nem csak a burkolatok minőségére terjed ki, de a használható köztéri minőségekre is vonatkozik. Ebben a vonatkozásban a járdák, teresedések méretezését tekintve az *OTÉK 39.§.(2)* 0,75 m többszörösét, de minimum 1,50 m szélességet ír elő. Ha ez a járdaszélesség a beépítés miatt nem valósítható meg, akkor min. 0,90 m szélességet kötelező biztosítani, és a kerekés székek találkozása esetére 50 m-ként kitérés lehetőségét kell tervezni.

A gyalogjárda keresztmetszvény-szélességének meghatározásakor a rendelkezésre álló terület sajátosságai mellett figyelemmel szükséges lenni az adott járdaszakaszh várható forgalmára. A gyalogjárda beépített terület sűrűségétől és napszaktól függően számos esetben az egyirányú közlekedés mellett szükségessé válik a kikerülés: az ellenkező irányban haladó gyalogosok összetalálkozása és kikerülése – ezzel a járdaszélesség meghatározásánál számolni kell. A 61.§. (1) bekezdésben előírja, hogy a járda síkján nem lehetnek akadályok, de a járda fölé benyúló illetve lógó akadályok sem megengedettek 2,20 m alatt. A különböző utcai tartozékok (növényzet, utcabútor, épületrész) a szabad szélességet legfeljebb 0,90 m-ig szűkíthetik le.

A taktilis burkolati elemeket tekintve a *MVGYOSZ (Magyarországi Vakok és Gyengénlátók Országos Szövetsége)* akadálymentesítéssel foglalkozó munkacsoportjának 2009-es állásfoglalása szerint (*Szaszák, 2012*) a közterületeken minél egyszerűbben értelmezhető jelrendszert kell alkalmazni, amely az európai gyakorlattal megegyezően egy ISO 1999-es tervezet alapján az alábbi két fő textúra (elemtípus) alkalmazásával biztosítható:

1. „Állj! Veszélyforrás következik” jelentésű figyelmeztető jelzés (figyelmeztető felület), amely pontszerű, diagonális elrendezésű, 25-45 mm átmérőjű gömbszeletekkel, illetve csonkakúpokkal strukturált felület. Méretezését tekintve legalább 40/40 cm nagy-

ságú, és elsősorban irányváltásoknál, elágazásoknál, illetve fokozott figyelmet igénylő területek előtt alkalmazandó (vakvezető kutyával közlekedők számára előnyös, ha ez a méret legalább 40/100 cm, mert így biztosítható, hogy a kutya és gazdája is érzékelje a járdaszegélyt).

2. „Erre haladhatsz biztonságosan” jelentésű vezetősáv, amely a haladás irányával párhuzamos, legalább 30-40 mm széles bordázott felület (kő, betonkő vagy talppal érzékelhető festék). A vezetősáv szélessége legalább 40 cm, és a járda hosszában nyújt vezetést, kijelölve a gyalogjárda biztonságosan követhető hosszvonalát.

Ezekon az irányelveken túl a burkolati vezetősávok kialakítására nincs további egységes szabályozás, a megfelelő megoldást mindig a helyszíni adottságok (pl. burkolat anyaga, zöldsáv vagy kiemelt szegély megléte) figyelembevételével kell megtalálni.

A taktilis jelzések kialakításánál – a pesti belvároshoz hasonló történeti környezetben – törekedni szükséges arra, hogy ezeket az alkalmazott környezetbe illő burkolatokból, egyedi módon alakítsák ki. Ezt a törekvést a Fővám téren és a Főutca program megvalósításánál sikerült érvényesíteni. Ezeken a helyszíneken a taktilis burkolati jelzések gránitból illetve mészkőből lettek kimarva/faragva, ami pozitívum. A körút további részein azonban – Kálvin tér, Astoria, Károly körút – a taktilis jelzések feltűnő fehér színű, a „K” műköburkolattól eltérő anyagú és méretű elemcsaládból lettek kialakítva.

A színkontrasztos burkolatkialakítás akadálymentesítési szempontból kívánatos lehet, de alkalmazása bizonyos esetekben, mint pl. történelmi környezetben, óvárosi településrészekben, jó, ha visszafogott, hogy a történeti érték, hangulat ne sérüljön.



3. fotó A Fővám tér és a Főutca egyedi kialakítású taktilis burkolati elemei

A veszélyzónát jelző taktilis burkolati elemek a járófelület burkolatanyagából, egyedi módon kialakítva, így színükkel, anyagszerűségükkel illeszkednek az épített környezetbe

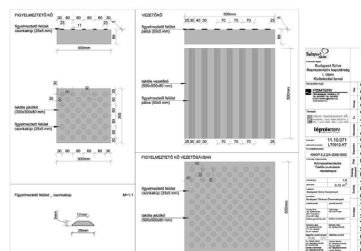


4. fotó A Károly körútra tervezett, egyedi, a „K” kő burkolatanyagából kialakított taktilis elemcsalád, illetve a megvalósult taktilis burkolatelemek fehér műköből
 A fehér műköből készült taktilis vezetősáv elemmérete nem egyezik meg a „K” kő elemeinek méretével, így esztétikai problémákat vet fel
 Forrás: tervlap - Lépték terv Tájéépítész Iroda; fotó - szerzők fotója

Padkák, szegélyek

A mesterséges, épített akadályok megszüntetésének általános és legegyszerűbb módja a szegélyek lesüllyesztése és a lépcsők mellett rámpa kialakítása. A szegélyek lesüllyesztésének kívánatos mértéke: maximum 2 cm.

A vizsgálati területen mindenütt példásan megvalósult a szegélylesüllyesztés a szükséges helyeken (elsősorban a gyalogátkelőknél, akadálymentes parkolóhelyeknél), megfelelően kombinálva a taktilis burkolati elemekkel. Az alacsony útpadka (vagy sokhelyütt, de elsősorban a vegyes forgalmú, a főutcához kapcsolódó helyszíneken a padka teljes hiánya) esztétikus kialakítással és egyértelmű jelöléssel (taktilis jelzések) párosul. Az elvárások tehát az akadálymentesítés terén ebből a szempontból mind funkcionális, mind esztétikai síkon teljesülnek.



5. fotó Süllyesztett szegélyek a vizsgálati területen

Rámpák/lépcsők/aluljárók

A rámpák és lépcsők kialakítása többnyire az akadálymentes szabadtertervezés elveit követi, alternatív közlekedési lehetőségek, megfelelő lejtések, teljes akadálymentesség jellemzi a területet.

A rámpák tekintetében nem mindig sikerült jó megoldást találni, mert az akadálymentes közlekedőfelület (járda) és az épületek bejáratai között magas padkák, küszöbök jelentek meg illetve maradtak. Ennek fő oka, hogy a szabadter felújítások által érintett közterület sokszor nincs szintben a kapubejárók, szolgáltató egységek padlószintjével, és a 10-12 cm-es vagy akár ennél nagyobb szintkülönbség áthidalása a felújítás során nem történt meg, mert a tervezési területen kívülre esett. Ez a zökkenőmentes közlekedést jelentősen gátolja (6. fotó)

A köztéri lépcsők a területen az OTÉK előírásnak megfelelnek, a lépcsők tetején és alján kiképzett taktilis veszélyzóna jelzéseket is beépítették. Funkcionálisan mindenütt működőképesek, esztétikailag helyenként kifogásolhatók.

A vizsgált terület legnagyobb észlelt hiányossága abban mutatkozik meg, hogy a lejtés az aluljárókba, a metróhoz pillanatnyilag nem akadálymentes (7. fotó)



6. fotó Magas küszöb egy üzlet bejáratánál a Kiskörúton



7. fotó Aluljáró lejárata a Kálvin téren

A baloldali fotó a jelenlegi állapotot mutatja, míg a jobboldalin az akadálymentes lejutást elősegítő lift elhelyezését, illetve a taktilis burkolati sáv esztétikusabb kialakítását javasoltuk

Forrás: Planchat, 2011.

Összegzés

A témakörben végzett korábbi kutatásokban (Budapesti nagyparkok) a kifejezetten akadálymentesítést szolgáló tervezési elvek és kialakítások egyáltalán nem, vagy alig érhető tetten (Fekete, 2011), addig a budapesti belváros új szabadtereinél minden egyes vizsgált helyszín esetében jól látható a törekvés az akadálymentesítésre. Mind tervezői, mind beruházói és kivitelezői oldalról tetten érhető az egyértelmű szándék az egyetemes szabadtertervezés elveinek érvényesítésére. Az is igaz, hogy bár a vizsgálat tapasztalatai szerint az akadálymentesítés szükségességét minden résztvevő elfogadta, az elvek gyakorlati érvényesítésében még mutatkoznak problémák. Egyértelműen leszögezhetjük tehát, hogy a feltárt hiányosságok nem az egyetemes tervezési eszme hiányából, hanem sokkal inkább a megvalósítás hibáiból, beruházói-kivitelezői érdekekből fakadnak. A problémák fő okai a következők:

1. A kivitelezés nem mindig a terv szerint valósul meg. Ez formailag kevésbé igaz, anyaghasználatát tekintve annál inkább. Több helyszínen előfordult, hogy az alkalmazott taktilis burkolati elemek nem a tervezők szerint ideálisnak megjelölt, és kiviteli terv szinten kidolgozott egyedi burkolóelemekből készültek, hanem olcsóbb, előre gyártott betonelemekből. Ezek, jellemzőiket tekintve, általában nem illeszkednek az adott épített környezetbe. Az is igaz, hogy esetenként (pl. a Kálvin téren) az érintett célcsoportok érdekképviselői szervezete kifejezetten kérte az ott beépített, erősen szíkontrasztos taktilis vakvezető burkolatok alkalmazását.

2. A kivitelezés színvonala nem megfelelő. A különböző méretű és anyagú burkolati elemek csatlakozási pontjainál, vonalainál gyakran megfigyelhető a kivitelezési hiba vagy hiányosság. Ez olykor éppen a megfelelő burkolati elem hiányára vezethető vissza (valamilyen más, éppen kéznél lévő, de az adott helyszínen alkalmazott burkolattól eltérő elemet építettek be). Más esetekben az utólag helyükre rakott taktilis vakvezető sávok elemei – eltérő alaprajzi méreteik folytán – nem illeszkednek esztétikusan a korábban lerakott járdaburkolatokba.

3. A megépített elemek az átadás után hosszú ideig nincsenek (vagy nem voltak) beüzemelve, illetve nem működnek. Ilyen például a Kálvin tér gyalogátkelőhelyeinél a zöld lámpát kísérő hangjelzések hiánya. Bár hangszórókat szereltek fel a jelzőlámpa-oszlopokra, hónapokig nem adtak ki hangot. Ugyancsak a Kálvin téren, a terveken szereplő felvonó, amely az aluljáró akadálymentesítését biztosítaná, egyelőre nem épült meg.

Összességében a Budapest Szíve városrehabilitáció az akadálymentesítést tekintve követendő irányt mutat. A program keretében az első olyan szabadtérépítészeti-rendszer jött létre Magyarországon, amelyben az akadálymentesítés elveit következetesen szem előtt tartják, és egy egész városrészben sikeresen érvényesítik.

A tanulmány nem dolgozza fel teljes körűen a vizsgált szabadtérépítészeti megoldásokat, alkotásokat és az akadálymentesítés szempontjából lényeges elemeket. A „Beren-dezési tárgyak”, valamint a „Járműközlekedés és parkolás” fejezetek egy további, későbbi tanulmány témáját képezik.

IRODALOMJEGYZÉK

Fekete Albert (2011): *Budapesti nagyparkok akadálymentességének és közbiztonságának vizsgálata*, TÁMOP workshopon elhangzott előadás, BCE TK, 2011.04.19-én

Fodor-Gál Valéria - Kemény Péter (2010): „*Semmit Rólunk Nélkülünk*” – az értékmódszer-tan alkalmazása a fogyatékos emberek életét segítő szociális szolgáltatások fejlesztésében http://www.microva.hu/download/File/Semmit_rolunk_nelkulunk080301.pdf

Szaszák Gabriella (2012): *Akadálymentes városi utcák és közterek* című előadása, BCE TK Kert- és szabadterépitészet c. tárgy keretein belül, meghívott előadó 2012.02.22-én

Planchat Sophie (2011): *The accessibility for disabled people in Budapest*. Working paper. Department of Garden and Open Space Design, Faculty of Landscape Architecture, Corvinus University of Budapest, Hungary.

Lépték Terv Tájépitész Iroda - Város Teampannon Kft. (2010): *Budapest Szíve: Reprezentatív kaputárság – Károly Körút, Astoria csomópont, Deák Ferenc tér, Bajcsy Zsilinszky út, József Attila utca és kapcsolódó zöldfelületek szabadterépitészeti kiviteli tervei*