

TEGYÜNK EGYÜTT AZ AKADÁLYMENTES JÖVŐÉRT!

www.akadalymentesvasut.hu



Bevezető	2
IC+, Flirt és KISS akadálymentesített szerelvények	5
Állomások akadálymentesítése	5
Liftek állapota	7
Átszállással kapcsolatos problémák	7
Utazási igény bejelentése	7
HÉV fejlesztése	8
Információ	9
Taktikai megoldások	9
Általános problémák, kérdések	10

Tisztelt MÁV Csoport!

“Mit tehet egy kerekesszékes ma Magyarországon, ha egy lakóhelyén kívüli településen akad dolga, és az eljutáshoz csak közösségi közlekedést tud igénybe venni?

- Busszal nem mehet, mert a távolsági buszokra nem tud felszállni a kerekesszékekkel.
- HÉV-vel sem, mert a szerelvények műszaki adottsága nem teszi lehetővé..
- Vonatra ugyan szállhat, ha 36 órával korábban bejelenti az igényét a MÁV-nak, és persze ha talál olyan állomást, ami akadálymentes. Persze a célállomásnak is annak kell lennie.

Ez pedig nem is olyan egyszerű feladat. Hiába vállalta a MÁV Európai Unió kötelezettség alapján, hogy országszerte akadálymentesíti az állomásait, ettől a céltól nagyon sok helyen még karnyújtásnyi távolságra sem vagyunk.

Ma Magyarországon több, mint 140 ezer mozgáskorlátozott ember él.

Ha pedig hozzá számoljuk a nehezen mozgó **időseket, babakocsisokat**, vagy akár csak az **átmenetileg akadályozott** (pl. megsérült) embereket, máris láthatjuk, hogy milyen **sokan ütközünk nehézségekbe a közösségi közlekedés igénybevételekor**. Először a tervezésnél, aztán az állomáson.

Az akadálymentesség megvalósulása közös érdekünk.

Célunk,, hogy felhívjuk a figyelmet az akadálymentesség fontosságára és jelenleg tapasztalható hiányosságaira Budapesten és az agglomerációban.”

(Részlet az Akcióhét az akadálymentességért, 2024 programunk leírásából.)

Jelen dokumentumot a 2019-ben megrendezett “Sínen vagyunk I.”, a 2023 decemberében megrendezett “Sínen vagyunk II.” konferencia, a 2024 május 24-én megvalósult “A senki földje akadálymentességéért” történet kerekasztal beszélgetés, a 2024. szeptember 27-én zajlott “Sínre téve- Online beszélgetés az akadálymentességről” eseményünk, és a beérkezett utazóközönség véleményei és meglátásai alapján hoztuk létre.

Hivatkozva legutóbbi, 2024.09.26-án keltezett levelükre:

- “ *Társaságunk számára továbbra is kiemelten fontos az egyenlő esélyű hozzáférés biztosítása és kialakítása során az érintett érdekvédelmi szervezetekkel való együttműködés, ezért nagyon szívesen vesszük, ha az Egyesület megosztja velünk a rendezvény tanulságait, illetve megküldi írásban a felmerülő kérdéseket mind az infrastruktúra, mind a jármű tekintetében, amelyekre igyekszünk mielőbb választ adni, bevonva az érintett szakterületeket és szükség esetén a tulajdonosi jogokat gyakorló Építési és Közlekedési Minisztériumot.*”-

, szeretnénk élni a lehetőséggel, hogy segítsük a partneri együttműködést a két fél között és mihamarabb elérhessük a kölcsönös megelégedést az “Akadálymentes jövőért”, ahol minden csökkent mozgásképességű utas a vonatokon, buszokon és HÉV-eken önrendelkező módon és méltóképpen tud közlekedni.

Az Akcióhét az akadálymentességért eseményben résztvevő egyesületek, civil szerveződések Budapesten és az agglomerációban érintettek leginkább, ezért jelen javaslataink az S70-es, S71-es, S72-es, S21-es vasúti vonalak problémáit, és a H5-ös, H7-es HÉV vonalainak hiányosságait foglalják össze.

Szívesen **segítünk a MÁV-nak felmérni az igényeket**, hogy mely vonalakon lenne ezekre a kocsikra a legnagyobb igény az utazók részéről. A felmérésbe be tudnánk vonni a mozgáskorlátozott egyesületeket és tagságukat országos szinten.

PROBLÉMÁK, KÉRÉSEK, MEGOLDÁSI JAVASLATOK

ÜGY LISTA:

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS (EU) 2016/797 IRÁNYELVE (2016. május 11.) a vasúti rendszer Európai Unión belüli kölcsönös átjárhatóságáról:

A fogyatékossgal élő személyek jogairól szóló ENSZ-egyezmény, amelynek az Unió is részes fele, egyik alapelveként határozza meg az akadálymentesség biztosítását, valamint előírja a részes államoknak, hogy – többek között minimumkövetelmények és akadálymentesítési iránymutatások kidolgozásával, közzétételével és betartásának nyomon követésével – tegyenek megfelelő lépéseket annak érdekében, hogy a fogyatékos személyek másokéval egyenlő mértékű hozzáféréssel rendelkezzenek. A fogyatékossgal élő személyek és mozgáskorlátozott személyek számára biztosított akadálymentesítés tehát alapkövetelmény az uniós vasúti rendszer kölcsönös átjárhatósága szempontjából.

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HU/TXT/PDF/?uri=CELEX:32016L0797>

413/2020. (VIII. 30.) Korm. rendelet a vasúti rendszer kölcsönös átjárhatóságáról

1.6. Akadálymentesítés 1.6.1. Az „infrastruktúra” és a „gördülőállomány” alrendszereknek hozzáférhetőnek kell lenniük a fogyatékossgal élő és a mozgáskorlátozott személyek számára, így biztosítva részükre a másokéval egyenlő mértékű hozzáférést előzetes vagy utólagos akadálymentesítéssel és egyéb megfelelő intézkedésekkel. Ezt a szempontot az alrendszerek mindenki számára hozzáférhető, releváns részeinek tervezésénél, kivitelezésénél, felújításánál, korszerűsítésénél, valamint karbantartásánál és üzemeltetésénél egyaránt érvényesíteni kell. 1.6.2. A „forgalomüzemeltetés” és a „telematikai alkalmazások személyszállítási szolgáltatásokhoz” alrendszereknek rendelkezniük kell azon szükséges funkciókkal, amelyek a fogyatékossgal élő és a mozgáskorlátozott személyek számára előzetes vagy utólagos akadálymentesítéssel és egyéb megfelelő intézkedésekkel megkönnyítik a másokéval egyenlő mértékű hozzáférést.

<https://net.jogtar.hu/jogszabaly?docid=A2000413.KOR&searchUrl=/gyorskereso?key%3Dakad%25C3%25A1lymentes>

IC+, Flirt és KISS akadálymentesített szerelvények

- ★ Minden összeállított vonaton legyen legalább egy IC+ akadálymentesített kocsi, ahova a kerekesszékesek fel tudnak szállni.
- ★ Készüljenek olyan szerelvények, ahol a kerekesszékes hely az utastérben van. Flirt és KISS

“a 3300 személyszállító vonatból 1750 vonat alkalmas arra, hogy kerekesszékes utast szállítson, ez 53%-os lefedettséget jelent, összességében országos szinten futnak.”
(Idézet a 2023-as “Sínen vagyunk II. konferencián elhangzott tájékoztatásukból.)

- ★ probléma: Hektikus az elosztás, nem reagál a felmerülő igényekre
- ★ szeretnénk, ha az elhangzott százalék minél hamarabb közelítené a 100%.ot.
- ★ Jelenleg nincsen szinkronban a szerelvény és a megálló. Az S71-es vonalon csak akadálymentesített szerelvények közlekednek, de az állomások közül mindössze 2 a Budapest-Nyugati és Vác (Tehát csupán a kettő végpont.) akadálymentesített.
- ★ Amennyiben a vonaton van kerékpárszállító kocsi, úgy a mopedek szállítását itt javasoljuk megvalósítani, hiszen könnyebb beállni, illetve kevésbé zavarja az utasokat is. Ha helyjegy szükséges a vonat igénybevételéhez, a jegyet a kerékpárszállító vagonhoz és a mopedhez legközelebbi ülőhelyre adják ki.

Állomások akadálymentesítése

A már említett S71-es vonalon 2 állomás akadálymentes csak, a két végponton ennél jóval többre volna szükség.

”A fejlesztésre a költségek rendelkezésre állásának függvényében kerül sor”

(Idézet a 2023-as “Sínen vagyunk II. konferencián elhangzott tájékoztatásukból.)

probléma: A MÁV működtetésének és fejlesztésének az alulfinanszírozottsága miatt ez a megvalósítás szintjén felmentést ad a MÁV- nak az akadálymentesítés alól.

Megoldási javaslatok:

- ★ külön forrásokat, kormányzati szintű kötelezettségvállalást kérünk akadálymentesítési cselekvési terv alapján.
- ★ legyen belátható időn belüli megvalósítás, fontos ez a környezetvédelem és fenntarthatóság jegyében is, hiszen a vasúti közlekedés rengeteg autót, buszt kiválthat, amik sokszor jelenleg “kényszer megoldásként” jelentenek alternatívát a nem megfelelően használható és elérhető vasúttal szemben.

JAVASLAT, KÉRÉS:

- ★ Az érintettek megkérdezésén alapuló felmérés szükséges a legsürgetőbb beavatkozási pontokról. Legalább a megyeszékhely főbb állomásain az összes peron legyen akadálymentesen használható. Az agglomeráció településein, ahol több vasúti megállóhely is van, ott legyen legalább 1 akadálymentesen használható. Amely településen csak 1 megálló van, az legyen akadálymentes.
- ★ cselekvési terv kötelezően betartandó határidők megjelölésével

“1123 szolgálati helyünk van, ezek olyan szolgálati helyek, ahol személyvonati közlekedés is van a MÁV ZRT. hálózatán, ezeknek túlnyomó része, 2/3-a nem akadálymentesített jelenleg. Ez jelentős többletmunkát igényel, forrás oldalról és idő oldalról is, ez 10 éves távlatban nem megvalósítható.”

(Idézet a 2023-as “Sínen vagyunk II. konferencián elhangzott tájékoztatásukból.)

“2024-ben az összes többi személy forgalommal érintett állomás és megállóhely felmérésre kerül majd.”

(Idézet a 2023-as “Sínen vagyunk II. konferencián elhangzott tájékoztatásukból.)

probléma: Az utasok számára nem hozzáférhető a felmérés eddigi eredménye sem.

JAVASLAT, KÉRÉS:

- ★ Legyen mozgássérült utasokat támogató APP
- ★ Az eddig felmérésre került állomásokról legalább legyen kereshető adatbázis a csökkent mozgásképességű utasok utazásaik tervezéséhez ez nagyon fontos segítő információ lenne számukra.

“azzal számolunk, hogy jövő évben (2024) meg tud kezdődni a kivitelezés a liftek vonatkozásában Dunakeszi Nagyállomáson.”

(Idézet a 2023-as “Sínen vagyunk II. konferencián elhangzott tájékoztatásukból.)

- Ez sajnos a mai napig nem valósult meg. Jelentősen el van maradva, a kivitelezéstől nagyon messze van a projekt, pedig már 2020 decembere óta már el kellett volna készülni.

Konkrétumok:

- ★ Pomáz és Budapest közötti akadálymentes utazási lehetőség kialakítása legyen prioritás, hiszen Pomáz egyedül HÉV-vel megközelíthető!
- ★ Veszprém akadálymentesítése kulcsfontosságú, hiszen Európa kulturális fővárosa
- ★ Budapest-Lajosmizse vonal: A korábbi gyakorlatot visszahozva, Desiro-vonatok beállítása, szükséges feltétele az akadálymentes közlekedésnek!
- ★ Verőce és Nagymaros-Visegrád állomás: Meredek lépcsők helyett akadálymentes útvonal kiépítése szükséges, mivel a Dunakanyar turisztikailag

kiemelt terület, ahol sok külföldi megfordul, és fontos lenne éppen ezért az említett állomásokon az akadálymentesítés.

- ★ Legyen cél a műemléképületek akadálymentesítésével kapcsolatos lehetőségek feltérképezése és megvalósítása
- ★ Nyugati: Nyissák meg a pénztárak megközelítését segítő korábbi folyosót!

Liftek állapota

“Friss szám: a meglévő liftek 94 %-os arányban állnak most rendelkezésre. Célunk a 97-98% elérése.”

(Idézet a 2023-as “Sínen vagyunk II. konferencián elhangzott tájékoztatásukból.)

JAVASLAT, KÉRÉS:

- ★ A vállalat által üzemeltetett oldalakon jelenjen meg az, hogy adott lift az adott városban az adott vasúti megállóban nem üzemel! Amennyiben technikailag megoldható, ezt az információt tartalmazza az induló-érkező vonatok információs táblája az állomásokon. Hiszen, ha egy lift nem üzemel, így a mozgáskorlátozott utas már az utazás megkezdése előtt fel tud készülni a helyzetre, releváns döntést tud hozni az utazásával kapcsolatban.
- ★ Igény esetén biztosítsák a lehetőségét annak, hogy az utazó mozgássérült emberek szervezett körülmények között elsajátíthassák a vasútakadálymentesítést szolgáló különböző beemelőliftek használatát! Különösen életbe vágóan fontos ez azokon a vonalakon ahol már bevezették, vagy tervezik a kalauz nélküli vonatközlekedést.

Átszállással kapcsolatos problémák

JAVASLAT, KÉRÉS:

- ★ Törekedjenek rá, hogy a kerekesszékes utas számára az egyik vonatból másikba átszálláskor a csatlakozó vonatra felszállás biztosított legyen.
(Akadályozottsága miatt ne kesse le a vonatot, várják meg, míg az átszállás biztonságosan befejeződjön!)
- ★ Legyen lehetőség járást segítő gyógyászati segédeszközök átmeneti, de biztonságos tárolására az állomásokon (elektromos moped, 3 kerekű bicikli)
- ★ Hangolják össze a MÁV-HÉV-VOLÁN járatainak menetrendjeit és megközelíthetőségét úgy, hogy azok a csökkent mozgásképességű utasok igényeinek is megfeleljenek.

Utazási igény bejelentése

JAVASLAT, KÉRÉS:

- ★ A 36 órás bejelentési kötelezettség csökkentését szeretnénk, majd ezt követően ennek elhagyása a cél, hiszen az intervallum nem életszerű! Sok esetben a kerekesszékes hiába jelenti be utazását, akár külső körülmények hatására történő akadályozottsága miatt van, hogy nem éri el a megjelölt vonatot, ezért szükséges lenne lehetőséget biztosítani esetlegesen legalább 2 menetrendi időpont megjelölésére.
- ★ A bejelentési kötelezettség esetleges elhagyása kapcsán fontos szempont, az önemelővel rendelkező IC+ vagonok és az alacsonypadlós szerelvények számának emelése.
- ★ Azokon a viszonylatokon, ahol már csak ilyen szerelvények közlekednek már most, **NE LEGYEN KÖTELEZŐ** az utazási igény bejelentése (Ne hiúsulhasson meg emiatt utazás)!

HÉV fejlesztése

A csepeli, a ráckevei és a szentendrei vonal fejlesztése Budapesten ma a legnagyobb közlekedési adósság a kormány és a hatóságok, és a MÁV- HÉV részéről , és egyúttal a legfontosabb közlekedési beruházás is , mivel az agglomerációs közlekedés nagy része ezeken a vonalakon bonyolódik le napi szinten.

A naponta összesen 245 ezer utast szállító HÉV hálózaton komoly fejlesztésekre, új járművekre lenne szükség, amit a kormány szakemberei is elismernek.

A HÉV motorvonat flotta valamennyi járműve idősebb 40 évesnél, de nagy számban vannak 50 évesnél idősebb motor kocsik is.

Az előregedett, műszakilag megbízhatatlan, szerelvények nem tudnak az utas igényeknek megfelelő szolgáltatást biztosítani. A HÉV szerelvények cseréje már elodázhatatlan, és nem is a koruk vagy az állapotuk miatt , hanem az alacsony energiahatékonyságuk, illetve a légkondicionálás és a megfelelő üzemeltetési támogatás hiánya miatt. A szerelvények nem akadálymentesek, így az idős, nehezen mozgó és babakocsis utasok nehezen, a mozgás sérült utasok, egyáltalán nem tudják igénybe venni ezt a szolgáltatást, annak ellenére sem, hogy ezt jogszabály írja elő, ez alól a jogszabály alól a HÉV sem kapott felmentést, tehát nem tudjuk, hogy mi alapján van kizárva a kerekesszékes utas ezen utazási forma használatából..

JAVASLAT, KÉRÉS:

- ★ Teljes körű akadálymentesítés

- ★ Amíg ez nem valósul meg, szeretnénk, ha valamilyen alternatív megoldást találnának arra, hogy a kerekesszékekkel közlekedő utasok se legyenek kizárva a HÉV-en való utazásból. (Például lehetne ötlet-pályázatot kiírni a műszaki egyetemeknek, ahol ezt a kérdést dolgozhatnák ki: Hogyan tudjuk akadálymentesíteni a meglévő szerelvényeket?)

Információ

- ★ A vállalat által üzemeltetett oldalakon jelenjen meg az, hogy adott lift az adott városban az adott vasúti megállóban nem üzemel!
- ★ MÁV-applikációba kerüljön beépítésre a liftek aktuális működési állapota
- ★ Legyen a MÁV honlapon különböző előforduló problémákhoz kapcsolódó, részletekre kiterjedően online panaszbejelentő adatlap, az abban szereplő kérdéssor kialakításakor vonják be az érintetteket, annak érdekében, hogy mind a két fél (utas és szolgáltató) számára valóban hasznos, használható panasz bejelentő űrlap készüljön.
- ★ Legyen nyilvános (közérdekű) információként megjelenítve a munkatársak érzékenyítésére irányuló képzések tematikája, a tematika kialakításába és a képzések lebonyolításába legyenek bevonva a különböző fogyatékoságban érintett utasok. Mivel ezáltal kiküszöbölhetők lennének az olyan esetek, mikor az érintett dolgozónak fogalma sincs az emelő működtetéséről. Időszakosan ismételve az egyszer megtanult ismeretet, azért nem ártana a gyakorlatban is a dolgozóktól számon kérni, mivel a kerekesszékes utasok, ha nem gyakorlottak az emelők működtetésében, akkor nem tudnak segíteni a kalauznak, így az érintett nem tud a vonatról leszállni.

Taktikai megoldások

- ★ A drága szintemelő liftek megvásárlása helyett (a buszos közlekedés példájára), kihajtható rámpa vagy mobil rámpa biztosíthatja az akadálymentes fel és leszállást. (Például Angliában minden peronon 2 kinyitható rámpa van egy vas rúdon lóg, a vonatvezető kinyitja és be lehet gurulni. A szerelvényben is van egy egyszerű rámpa.)
- ★ A teljes akadálymentesítés megvalósításának hiányában, legyen biztosított mechanikus emelő

Általános problémák, kérdések

- ★ Kalauz nélküli kocsik közlekedtetése különös tekintettel a csökkent mozgásképességű utasokra. Ki fog számukra segítséget nyújtani a fel és a leszálláskor . Majd a vonat vezető ugrik ki a vezető állásból, jobb esetben a beépített önemelőt működtetni ?
- ★ Volán csoportnál probléma : Felszállási sorrendnél épp legutolsónak szállhatnak fel a MÁK kártyával rendelkező utasok, illetve a bérletesek, ami valahol, a dolgozókkal szemben , akik nap mint nap utaznak, diszkrimináció, főleg mivel ha nem fér fel az adott járatra, akkor elkésik az iskolából/ munkahelyéről.
- ★ Jegyvásárlás automatából : Túl lassú, gyakran nem érzékeli az érintőképernyő a tovább gombot. Ez egy felső végtag érintettnél a jegyvásárlás idejét nagyon hosszúra nyújtja.
- ★ Kerekes székhöz csatolt plusz eszközökkel(e.bike),a szabványnál nagyobb helyigényű eszközök esetén a szakmérnököknek segítség volna ha felhasználó érintettek információt tudnának adni. A szabályok mindig a minimumot határozzák meg(pl: fordulókör, illemhelyek akadálymentességi kötelezettsége, vasúti szerelvények fizikai korlátai)
- ★ Az S71-es vonal kétvágányúsítása tervben van e még? Hol tart? Mit lehet róla tudni?
- ★ Mit lehet tudni a Budapesti Agglomerációs Vasúti Stratégiáról? Érvényben vannak-e még az ott megfogalmazottak és elfogadottak?
- ★ A MÁV által bezárt vasúti szárny és mellékvonalak újranyitása lehetséges-e bizonyos vonalakon?

Kérjük a fent felsoroltak alapján írásbeli válaszukat és a 2023-as konferencián elhangzott ígéreteknek gyakorlatban történő, mihamarabbi megvalósítását!

Köszönjük a partneri együttműködést!¹

Tisztelettel:

Egymásért - Közösen Mozgáskorlátozottak Egyesület

Önállóan Lakni-Közösségben Élni Egyesület

Civil Kollégium Alapítvány - Akadálymentes munkacsoport

¹ "A projekt az Európai Unió "Polgárok, egyenlőség, jogok és értékek" (CERV) programjának támogatásával valósul meg. Az Európai Bizottság támogatása nem jelenti a projektben megvalósított tevékenységek tartalmának jóváhagyását, amely kizárólag az azt megvalósítók álláspontját tükrözi, valamint a Bizottság nem tehető felelőssé ezen információk bármilyen felhasználásáért."