

Magyarország nemzeti végrehajtási terve

az uniós vasúti rendszernek a fogyatékkal élő és a csökkent mozgásképességű személyek általi hozzáférhetőségével kapcsolatos átjárhatósági műszaki előírásokról szóló, 2014. november 18-i 1300/2014/EU bizottsági rendelet 8. cikkének megfelelően

2019. augusztus

Tartalomjegyzék

1.	Háttér	3
1.1.	Helyzetfelmérés (tények és számadatok – társadalmi adatok – a mobilitási igények és mobilitási hiányosságok alakulása)	3
2.	Jogszabályi háttér	5
2.1.	A nemzeti végrehajtási terv kidolgozásának módszertana (azok a szervezetek és helyi közlekedési hatóságok, amelyekkel konzultáció zajlott, kapcsolódási pontok más nemzeti végrehajtási tervekkel stb.)	7
3.	Jelenlegi helyzet	7
3.1.	A leltárak áttekintése: vasútállomások, vasúti megállóhelyek	7
3.2.	A leltárak áttekintése: járművek alrendszer	8
3.2.1.	Az infrastruktúra alrendszer	8
3.3.	A leltárak áttekintése: üzemeltetési szabályok	9
4.	A stratégia meghatározása	11
4.1.	Bevezetés	11
4.2.	Országos Fogymatékosság Program végrehajtásának 2015-2018. évekre vonatkozó Intézkedési Terve	11
4.3.	Rangsorolási szabály (az 1300/2014/EU rendelet B. függeléke alapján)	13
4.4.	Az alrendszerek tervben való kezelésének kritériumai	14
4.4.1.	A MÁV-csoport akadálymentesítési stratégiája 2028-ig, kitekintéssel 2050-ig	14
4.4.2.	Infrastruktúra alrendszer	14
4.4.3.	Járművek alrendszer	15
4.4.4.	Az akadálymentesítési stratégia részeként az akadálymentes vasúti közlekedés megvalósítására javasolt fejlesztési alternatívák	15
5.	Műszaki és üzemeltetési eszközök	21
5.1.	A személypályaudvarok és járművek felújításának vagy korszerűsítésének volumene	21
6.	Finanszírozás	23
6.1.1.	Infrastruktúra alrendszer	23
6.1.2.	Járművek alrendszer	24
6.2.	Az eszközeletár naprakésszé tétele és a célkitűzésekkel való összevetése	25
	Irodalom- és forrásjegyzék	27
	Mellékletek	28
	1. melléklet 1. ábra: Infrastruktúraeletár – TSI vonatkozásában releváns vasútállomások, vasúti megállóhelyek :	28
	1. melléklet 2. ábra: MÁV Start Zrt. által használt vasútállomások, vasúti megállóhelyek Magyarország közigazgatási határain belül, amelynél az utasok teljes száma meghaladja a napi ezer főt	29

2. melléklet 1. ábra: Járműleltár– ÁME-nek való megfelelés alapján az akadálymentesség helyzete – MÁV-START Zrt.	31
2. melléklet 2. ábrája: Járműleltár– ÁME-nek való megfelelés alapján az akadálymentesség helyzete – GYSEV Zrt.	32
2. melléklet 3. ábra: Infrastruktúra alrendszer – ÁME-nek való megfelelés alapján az akadálymentesség helyzete a Gysev Zrt. vasútállomásain, vasúti megállóhelyein	33



1. Háttér

1.1. Helyzetfelmérés (tények és szám adatok – társadalmi adatok – a mobilitási igények és mobilitási hiányosságok alakulása)

A Központi Statisztikai Hivatal¹ (KSH) 2011-es elvégzett népszámlálása alapján fogyatékossgal élő 490 578 fő, mozgássérült 232 206 fő volt, azaz a népesség 4,9%-a vallotta magát fogyatékos személynek. A 2016. évi mikro cenzus alapján ugyanez az adat fogyatékossgal élő 408 026 fő, mozgássérült 196 111 fő volt. Nemzetközi vizsgálatokra épülő szakértői becslések ezzel szemben azt mutatják, hogy a lakosság átlagosan 10%-a él valamilyen fogyatékossgal, a valós szám tehát hazánkban is inkább az 1 milliót közelítheti. Ezt alátámasztja ugyancsak az a népszámlálási adat is, amely szerint Magyarországon 1,6 millió fölött van a tartósan beteg, egészségkárosodott emberek száma. Figyelembe véve, hogy a tartós betegség az esetek jelentős részében valamilyen fogyatékossgal kialakulásával is jár, összességében mindenképpen nagyságrendileg milliós számú érintett társadalmi csoportról beszélhetünk. Miután a fogyatékos személyek nagy része nem születésétől fogva sérült, demográfiai összetételükre jellemző az időskorúak magas száma: 41%-uk a 65 év feletti korcsoportba tartozik, és mindössze 28%-uk fiatalabb 50 évesnél.

A tartósan beteg személyek 58%-a nő, akik egyébként mind egészségi problémát, betegséget, mind pedig korlátozottságot magasabb arányban jeleztek, mint a férfiak.

A település típusa tekintetében egyharmaduk községben, további egyharmad pedig vidéki városban él, míg csupán a fennmaradó egyharmad lakik megyeszékhelyen vagy a fővárosban. A fogyatékos személyek esetében jellemző tehát, hogy kisebb, vidéki településeken élnek. (Mindez különösen fontosá teszi, hogy a közösségi közlekedés számukra is hozzáférhető legyen.) A népszámlálási adatok alapján a fogyatékos személyek között a 8. évfolyamnál alacsonyabb

¹ Központi Statisztikai Hivatal, 2016, http://www.ksh.hu/mikrocenzus2016/kotet_8_fogyatekos_es_az_egeszsegi_ok_miatt_korlatozott_nepesseg_jellemzoi

végzettségűek aránya 20%, további egyharmaduk csupán 8. évfolyamot végzett el. A szakmával rendelkezők aránya 17%, érettségivel 19%-uk, felsőfokú végzettséggel pedig 9%-uk rendelkezik.

A tendencia a 2001. évi népszámlálás adataihoz viszonyítva alapvetően javuló, ezek közül is kiemelendő, hogy a főiskolai vagy egyetemi oklevéllel rendelkező fogyatékos személyek száma másfélszeresére, közel 14 ezer fővel emelkedett. A fenti adatok ugyanakkor elmaradnak a teljes népességre vetített értékektől, ezért továbbra is kiemelt prioritásként szükséges kezelni a fogyatékos személyek képzettségi szintjének közelítését a társadalom egészére jellemző mutatókhoz. A megváltozott munkaképességű személyek foglalkoztatási rátája tekintetében a 2001-es népszámlálás adataihoz viszonyítva ugyancsak előremozdulás tapasztalható, a 2011-es érték azonban a fejlődés ellenére is alacsonyabb, mint a nem megváltozott munkaképességűeké: az előbbi 14,0%, az utóbbi 48,3% a 14 éven felüli népesség körében. E tekintetben három fő pont: az inaktívak magas aránya, a passzivitás, illetve az izolálódás jelensége igényel beavatkozást. A nagy létszámú bentlakásos intézmények kiváltására hosszú távú stratégia készült, amelynek mentén - jelentős anyagi források bevonásával - komoly lépések történtek a támogatott lakhatási forma elterjesztése terén.

Az Innovációs és Technológiai Minisztérium jogelődje, a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium 2014. augusztusi Nemzeti Közlekedési Infrastruktúra-fejlesztési Stratégiájában az alábbi célfát alkotta, amely 2 célszinten tartalmazza a célokat:

1. szint: **Társadalmi célok**

2. szint: **Fő közlekedési célkitűzések** az 1. szintű célok elérése érdekében

A **társadalmi célok** valamennyi szintet, ill. az eszközöket is áthatják, így minden alatta lévő szinten megjelenő cél, ezen célokra hatással van. A társadalmi célok is egymással összefüggenek, valójában több szinten is megjeleníthetők lennének, ahol a jólét jelenne meg a legfelső szinten. Az egyszerűsítés érdekében ezeket a társadalmi célokat egy szinten kezeljük. A társadalmi célok alapvetően levezethetők a fő társadalmi, gazdaságpolitikai célkitűzésekből, melyeket a forrásoknál felsorolt „külső” stratégiai dokumentumok lefektetnek. A közlekedési célok megfogalmazásának kiinduló pontja, hogy a társadalmi célok eléréséhez minél nagyobb mértékben hozzá tudjon járulni.

Nemzeti Közlekedési Infrastruktúra-fejlesztési Stratégia célrendszere (célfá)



A kiemelt társadalmi célok részét képezi a Nemzeti Közlekedési Stratégiában:

A lakosság jólétének és mobilitási feltételeinek javulása:

A lakossági jólét elérése a legalapvetőbb társadalmi cél. Tehát, ha valakinek van szállítási igénye, annak minél magasabb szintű kielégítése jelenti az elsődleges használói hasznot és ennek fenntarthatósági elvek mentén való realizálása magába foglalja a környezeti és szociális jóléti szempontokat is. Az Országos Fejlesztési és Területfejlesztési Konceptióval (OFTK), valamint a Nemzeti Vidékfejlesztési Stratégiával összhangban többek között kiemelt cél a társadalmi igazságosság, méltányosság javítása, azaz: egyes társadalmi csoportok (pl. idősek, gyermekek, alacsony jövedelműek, fogyatékkal élők) szolgáltatásokhoz, létesítményekhez, járművekhez való hozzáférési körülményeinek javítása.

A társadalmi célok elérése érdekében a fő közlekedési célkitűzések:

A közlekedési igények keletkezésének és mód-használatának kedvező irányú befolyásolása az 1. célszinten lévő társadalmi célok elérése érdekében. A közlekedési módok közötti illetve a személy- és áruszállítási szegmensek közti társadalmi célokat mindinkább kielégítő befolyásolása. A 2. célszinten meghatározott „Társadalmi szinten hasznosabb közlekedési szerkezet kialakítása” cél a közlekedési mód és a személy- és áruszállítási szegmens együttes optimalizálásával történik. Ökológiai és társadalmi szempontból egyaránt alapvető fontosságú cél a társadalmilag hasznosabb közlekedési módok használatának erősítése. A kedvezően alakuló közlekedési mód-arányok további következményhatásai is pozitívak, hisz a kisebb fajlagos helyigényű eszközök lehetővé teszik a meglévő infrastruktúra-kapacitások jobb kihasználását, a környezet kímélését, a közlekedési biztonság megóvását, a használati költségek mérséklését és egyúttal egyes szociális csoportok (pl. idősek, gyermekek, alacsony jövedelműek) vonatkozásában társadalmi méltányosság gyakorlását, illetve kedvezően hatnak egyéb társadalmi célokra. Az ésszerű közlekedési igények teljesítéséhez szükséges a megfelelő kínálat biztosítása. Ez a cél a kínálati oldal javítását kívánja elérni a szolgáltatási színvonal és hatékonyság javításával.

A 2. célszinten meghatározott „Szolgáltatások színvonalának és hatékonyságának növelése” célon belül az alábbi részcélok fogalmazhatóak meg:

Szállítási szolgáltatások javítása:

Közlekedési szolgáltatások összehangolt biztosítása és fejlesztése, az emberek és a gazdaság szereplői számára kedvezőbb eljutási lehetőségek érdekében, ezáltal többek között a közlekedési igények befolyásolása.

Közlekedés fizikai rendszerelemeinek javítása:

Közlekedési infrastruktúra javítása az igény kielégítés színvonalának emelése és hosszabb távú biztosítása, a területközi elérhetőségek javítása, valamint a közlekedési rendszer hatékonyabb és fenntarthatóbb működtethetősége érdekében.

2. Jogszabályi háttér

A Kormány tagjainak feladat- és hatásköréről szóló 94/2018. (V. 22.) Korm. rendelet értelmében az innovációért és technológiáért felelős miniszter feladat- és hatáskörébe tartozik Magyarország közlekedéspolitikájának megvalósítása. Ennek keretében irányítja, szervezi,

összehangolja a közlekedési hálózati infrastruktúra fejlesztését, valamint ellátja a helyközi közösségi közlekedés megrendelésével és finanszírozásával kapcsolatos feladatokat.

Az Innovációs és Technológiai Minisztérium (a továbbiakban: minisztérium) jogelődje, a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium „A közforgalmú személyszállítás és építményeinek tervezése és megvalósítása során alkalmazandó akadálymentesítési szabályok” című 2014-es útmutatója azzal a céllal készült, hogy olyan közlekedési beruházások valósuljanak meg Magyarországon, amelyekkel a fogyatékos személyek a társadalom aktív részeseivé válhatnak az élet minden területén, ami érdekében a közlekedés akadálymentesítésével és egyenlő esélyű hozzáférhetőségével kapcsolatos szerteágazó szabályozás gyakorlati előírásait az annak megvalósításában érintett szervezetek részére teljes körűen és könnyen áttekinthető formában összegezte.

Magyarország az elmúlt években, évtizedekben jelentős jogalkotási lépéseket tett a fogyatékos emberek életminőségének javítása, önálló életvitelének és társadalmi integrációjának elősegítése érdekében. E szabályozások közül mindenekelőtt **a fogyatékos személyek jogairól és esélyegyenlőségük biztosításáról szóló 1998. évi XXVI. törvény**, valamint a **Fogyatékosággal élő személyek jogairól szóló - a 2007. évi XCII. törvénnyel ratifikált – ENSZ Egyezmény** emelhető ki. A fogyatékosággal élő személyek jogairól szóló ENSZ Egyezmény alapján levezethetők azok a legfontosabb jogalapok, amelyekkel biztosítható a fogyatékosággal élő személyek egyenlő hozzáférése a közlekedési eszközökhöz és információkhoz. Különösen a Preambulumot, az 1-5. cikket, a 9. cikket, a 17. cikket, a 20-21. cikket kell megemlíteni, amelyek szerint minden embernek joga van az önálló életvitelhez, a személyes mobilitáshoz és az információhoz való hozzáféréshez. Nemzeti szinten ezt a követelményt többek között **a fogyatékos személyek jogairól és esélyegyenlőségük biztosításáról szóló 1998. évi XXVI. törvény** juttatja érvényre, melynek célja a fogyatékos személyek jogainak, a jogok érvényesítési eszközeinek meghatározása, továbbá a fogyatékos személyek számára nyújtandó komplex rehabilitáció szabályozása, és mindezek eredményeként a fogyatékos személyek esélyegyenlőségének, önálló életvitelének és a társadalmi életben való aktív részvételének biztosítása. Továbbá fontos alap az Európai Bizottságnak az **Európai fogyatékosügyi stratégia 2010-2020**: megújított elkötelezettség az akadálymentes Európa megvalósítása iránt **COM/2010/636 számú közleménye**. A fogyatékosügyi szakterület egyik legfőbb jellemzője, hogy az élet valamennyi területét, és így szinte minden államigazgatási ágazatot egyaránt érint, ezért a fenti dokumentumok érdemi alkalmazása a mindenkori kormányzat részéről gondosan tervezett, összehangolt intézkedéseket követel meg. A **2015-2025. évekre szóló Országos Fogyatékosügyi Program** (a továbbiakban: Program) célja ennek megfelelően az előttünk álló évek szakmapolitikai irányainak meghatározása, valamint az ágazatközi és az államigazgatáson kívüli együttműködések főbb pontjainak kijelölése. A Program hosszú távú koncepcióként épít az **Országos Fogyatékosügyi Program 2007-2010. évi végrehajtásáról és az ezzel összefüggésben megtett kormányzati intézkedésekről szóló 70/2012. (X. 16.) OGY határozattal elfogadott jelentés** tapasztalataira, és megfelel a kormányzati stratégiai irányításról szóló 38/2012. (III. 12.) Korm. rendeletben foglalt kritériumoknak.

A minisztérium elkötelezett az esélyegyenlőség megvalósítása mellett. A személyszállítási szolgáltatásokról szóló **2012. évi XLI. törvény** 51. § (4) bekezdése rögzíti, hogy: „Az egyenlő esélyű hozzáférés feltételeit a közforgalmú menetrend alapján végzett személyszállításban részt vevő járműveken, továbbá a pályaudvarokon, az állomás és a megállóhely személyforgalom lebonyolítására és kiszolgálására szolgáló részében fokozatosan meg kell teremteni, ennek érdekében az ezen járműveket és létesítményeket érintő beruházások, fejlesztések, beszerzések során, valamint – ha ez műszaki szempontból lehetséges – az átalakítások során az egyenlő esélyű hozzáférés követelményeit már érvényesíteni kell.”

Továbbá 2018 márciusában elfogadásra került társasági szinten a **MÁV-csoport akadálymentesítési stratégiája** (2028-ig), melyben a MÁV Magyar Államvasutak Zrt. és a MÁV-START Zrt. részére állítottak fel munkacsoportot, melyet a **7/2017 EVIG határozat** rendelt el és a **20/2018 EVIG határozat** elfogadott. Ezt követően a 20/2018 EVIG határozat elrendelte, hogy készüljön el a stratégia részletes rövid távú végrehajtási terve is, ami 2018 decemberében elfogadásra került, és amely tartalmazza a segítségnyújtás végrehajtására vonatkozó előkészítő feladatokat.

2.1. A nemzeti végrehajtási terv kidolgozásának módszertana (azok a szervezetek és helyi közlekedési hatóságok, amelyekkel konzultáció zajlott, kapcsolódási pontok más nemzeti végrehajtási tervekkel stb.)

Ez a végrehajtási terv a hazai személyszállítást végző vasúttársaságok már létező programjai alapján készült. Első lépésben a személyszállítást végző vasúttársaságokat, mint a MÁV Magyar Államvasutak Zártkörűen Működő Részvénytársaság (a továbbiakban: MÁV Zrt.)², MÁV-START Zrt., amely kizárólag a személyszállítást végzi, a Győr–Sopron–Ebenfurti Vasút Zártkörűen Működő Részvénytársaság (a továbbiakban: GYSEV Zrt.)³, valamint a minisztérium Közlekedéspolitikáért Felelős Államtitkárságának az érintett területtel foglalkozó főosztályait vonták be. Második lépésben az érintett alábbi érdekképviselői szervezetekkel zajlott le konzultáció: a Magyar Vakok és Gyengénlátók Országos Szövetségének (MVGYOSZ), a Mozgáskorlátozottak Egyesületeinek Országos Szövetségének (MEOSZ) és a Siketek és Nagyothallók Országos Szövetségének (SINOSZ) képviselőivel.

Magyarország az uniós kötelezettségének eleget téve a nemzeti végrehajtási tervhez készített stratégiát a pályahálózat-működtetővel, vasúttársaságokkal, és szükség szerint más helyi hatósággal együttműködésben alakította ki, valamint konzultált az érintett személyi kör érdekképviselői szerveivel.

3. Jelenlegi helyzet

3.1. A leltárak áttekintése: vasútállomások, vasúti megállóhelyek

Az 1. melléklet 1. ábrája áttekintést ad a GYSEV Zrt., az 1. melléklet 2. ábrája a MÁV-START Zrt. által használatban lévő vasútállomásokról, vasúti megállóhelyekről, ahol az uniós vasúti rendszernek a fogyatékkal élő és a csökkent mozgásképességű személyek általi hozzáférhetőségével kapcsolatos átjárhatósági műszaki előírásokról szóló 1300/2014/EU rendelet 2. függeléke alapján a fel- és leszálló utasok teljes száma meghaladja a napi ezer főt.

A fel- és leszálló utasok teljes száma a GYSEV Zrt. vonalán Szombathely városánál a legmagasabb a 9371 fővel rendelkező napi látogatottságával, amíg a MÁV-START Zrt. esetében a Budapest-Keleti pályaudvarnál ez a szám körülbelül 31862 fő. A MÁV Zrt. Magyarország állami vasúttársasága jelenleg kb. 1230 vasútállomást, illetve vasúti megállóhelyet üzemeltet, amelyeken körülbelül 39 különböző vasúttársaság vonatai közlekednek.

² a MÁV Magyar Államvasutak Zrt. vasúti személyszállítással foglalkozó leányvállalata. 2006. október 15-én alakult a MÁV személyszállítási divízióból

³ Magyarországon és Ausztriában működő, 434,7 kilométeres pályahálózatot fenntartó és üzemeltető integrált vasúttársaság. Székhelye Sopronban, ausztriai központja Vulkapordányban található.

3.2. A leltárak áttekintése: járművek alrendszer

A MÁV-START Zrt.-nél üzemeltetett járműállományokról elmondható, ahogy a mellékletek is mutatják, a rendelkezésre álló járművek egyrészt teljesen, másrészt részben akadálymentesítettek. Az egészében akadálymentesített járművek azt jelentik, hogy az ÁME követelményrendszer meghatározott rendelkezéseinek és feltételeinek megfelelnek. A részben akadálymentesített járművek ezzel szemben azokat a leltárban szereplő járműveket jelentik, amelyek az ÁME feltételrendszerének csak részben tesznek eleget.

A 2. melléklet 1. ábrája tartalmazza a járműsorozatonkénti felsorolását a MÁV-START Zrt. vonalán közlekedő kizárólag személyszállítást végző járműveknek. A táblázat feltünteti, hogy a 8491-400 (Többcélú IC+) sorozatszámú jármű teljesen megfelel az ÁME előírásoknak. A tervezés és a gyártás is az ÁME-k figyelembevételével történt meg.

A 2. melléklet 2. ábrája tartalmazza a járműsorozatonkénti felsorolását a GYSEV Zrt. vonalán közlekedő járműveknek, illetőleg, hogy a járművek alrendszerre vonatkozó alapvető követelmények rendelkezésre állnak-e. A táblázat egyértelműen mutatja, hogy a 415-ös, illetve a 435-ös sorozat teljes mértékben megfelel az ÁME-ra vonatkozó követelményeknek, míg a 31-90; 21-90; 10-33; 20-33; 10-36; 20-36; 247; 446 sorozatok esetében akadálymentes az útvonal, de a hely adottságai miatt keskenyebb, mint a segédletben megjelölt méret.

A GYSEV Zrt.-nél üzemeltetett járműállományokról elmondható, hogy a járműsorozatok egy része az ÁME-nek való megfelelés tekintetében 1 db „X” esetén a rendelkezésre állást, 2 db „XX” esetben pedig a műszaki paramétereknek való megfelelést jelenti.

A MÁV-START Zrt. esetében 326 db jármű legalább részben akadálymentes, valamint a beszerzés alatt lévő 35 db IC+ kocsis és 40 db Stadler KISS motorvonat szintén az lesz.

3.2.1. Az infrastruktúra alrendszer

A 2. melléklet 3. ábrája összefoglalja a GYSEV Zrt. vonalán található vasútállomásokat, vasúti megállóhelyeket, melyek esetében a fel- és leszálló utasok teljes száma meghaladja az 1300/2014/EU rendelet B függelékében meghatározott számot, és „X” jelzéssel tájékoztatást ad arról, hogy az infrastruktúra alrendszerre vonatkozó alapvető követelmények közül melyek valósultak meg. Kőrmend, Sopron, Szentgotthárd és Szombathely települések esetében az elvégzett vizsgálat szerint az ezres minimumot meghaladja a fel- és leszálló utasok száma. A táblázat egyértelműen mutatja, hogy az ÁME-nek való megfelelés teljes mértékben érvényesül az 1300/2014/EU rendeletben foglaltak alapján.

A MÁV-START Zrt. felmérése az infrastruktúra alrendszerre vonatkozóan jelenleg is zajlik, amely felmérés az 53 (1000 főt meghaladó) kiemelt forgalmú vasútállomáson és vasúti megállóhelyen tervezetten 2019 év végére készül el.

Szolgálati helyek⁴:

Szolgálati hely	Vonal sorszám	Szolgálati hely	Vonal sorszám
Győr	1	Karcag	100
Hegyeshalom	1	Kisújszállás	100
Kelenföld	1	Kisvárdá	100
Komárom	1	Nyíregyháza	100
Mosonmagyaróvár	1	Püspökladány	100
Tata	1	Törökszentmiklós	100
Tatabánya	1	Záhony	100
Székesfehérvár	30a	Cegléd	100a
Budapest-Déli	40	Ferihegy	100a
Dombóvár	40	Szolnok	100a
Pécs	40	Zugló	100a
Pincehely	40	Békéscsaba	120
Sárbogárd	40	Csárdaszállás	120
Sásd	40	Gyoma	120
Szentlőrinc	40	Kétegyháza	120
Kaposvár	41	Lökösháza	120
Budapest-Nyugati	70	Mezőberény	120
Nagymaros-Visegrád	70	Mezőtúr	120
Szob	70	Murony	120
Vác	70	Kecskemét	140
Budapest-Keleti	80	Kiskunfélegyháza	140
Füzesabony	80	Kistelek	140
Miskolc-Tiszai	80	Nagykőrös	140
Szerencs	80	Szatymaz	140
Tokaj	80	Szeged	140
Debrecen	100	Kőbánya-Kispest	150
Hajdúszoboszló	100		

3.3. A leltárak áttekintése: üzemeltetési szabályok

A pályaudvarokhoz és járművekhez való hozzáféréssel kapcsolatos összes lényeges információ megtalálható a csökkent mozgásképességű utazókra vonatkozó megkülönböztetéstől mentes hozzáférési szabályokban, amelyeket „a vasúti személyszállítást igénybe vevő utasok jogairól” szóló 1371/2007/EK rendelet határoz meg.

Magyarország elkötelezett annak érdekében, hogy a hozzáférhetőség korlátait kezelje, a Magyar kormány elkötelezett a fogyatékos emberek hátrányainak enyhítésében, esélyegyenlőségük megalapozásában és a társadalom szemléletmódjának alakításában.

A Magyar Országgyűlés a fogyatékos személyek élethelyzetének javítása és esélyegyenlőségének megteremtése érdekében döntött a 15/2015. (IV. 7.) OGY határozattal az Országos Fogyatékosügyi Programról (2015–2025.).

⁴ A MÁV-START Zrt. által felállított szükségyszerűségi rangsorolási vasútállomás, és vasúti megállóhely

A Magyar kormány a jogalkotó és végrehajtó tevékenysége keretében érvényesíti a programban elfogadott elveket, feladatokat és célkitűzéseket. Elkészítette az első 2015–2018. évekre vonatkozó Intézkedési Tervet (1653/2015. (IX. 14.) Korm. határozat az Országos Fogyatékosügyi Program végrehajtásának 2015–2018. évekre vonatkozó Intézkedési Tervéről) Az Intézkedési Tervben a közlekedési szakterület részére meghatározott feladatok végrehajtása érdekében, a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium által, 2017 decemberében, megszületett a közforgalmú személyszállítás és építmények tervezése és megvalósítása során alkalmazandó akadálymentesítési szabályok gyűjteménye, melynek külön fejezetét képezi a közforgalmú vasúti személyszállítás és építményei.

A szabályrendszer áttekinthető formában összesíti azokat a vasúti közlekedéssel összefüggő akadálymentesítési és egyenlő esélyű hozzáférhetőséggel kapcsolatos szabályokat, amelyeket mind a tervezés, mind a megvalósítás során figyelembe kell venni, azzal a céllal, hogy az ilyen beruházások az esélyegyenlőségi előírásoknak megfelelően valósuljanak meg a társadalom mozgásában és tájékozódásában akadályozott tagjai aktívabb és önállóbb életének elősegítése érdekében.

A fejezet különös figyelmet fordít az infokommunikációs akadálymentesítésre, a megállóhelyek és parkolók megfelelő kialakítására és hozzáférhetőségére.

Szintén külön fejezet foglalkozik azon kötelezően alkalmazandó szabályzatokkal, melyek a vasúti kötőpályás személyszállításra, azon belül a járművek beszerzésére és átalakítására, a járművezetők képzésére és a vasúti kötőpályás személyszállítás építményeinek terveire és megvalósítására vonatkoznak.

A fentiek figyelembevételével megállapítható, hogy Magyarország alapelveként az akadálymentességet komplex módon kezeli, amely fizikai és infokommunikációs elemek mellett magában foglalja a valódi hozzáférhetőséget biztosító szolgáltatásszervezési lépéseket is.



4. A stratégia meghatározása

4.1. Bevezetés

A növekvő mindennapi mobilitás és demográfiai tendenciák miatt fejleszteni szükséges az egyenlő esélyű hozzáférés feltételeit a menetrendszerinti közösségi közlekedésben, mely magába foglalja a személyszállításban részt vevő járművek, a pályaudvarok, az állomás és a megállóhely személyforgalom lebonyolítására és kiszolgálására szolgáló részeinek hozzáférhetőségét. Figyelemmel kell kísérni a közlekedés hozzáférhetőségét érintő nemzetközi egyezményekből, európai uniós normákból, valamint ajánlásokból adódó feladatokat, biztosítani kell a hazai szabályozási környezet és az ezekből adódó feladatok összehangolását, finanszírozását.

4.2. Országos Fogyatékosügyi Program végrehajtásának 2015–2018. évekre vonatkozó Intézkedési Terve

Az Országgyűlés - a fogyatékos személyek jogairól és esélyegyenlőségük biztosításáról szóló 1998. évi XXVI. törvény (a továbbiakban: Fot.) 26. §-a alapján - megtárgyalta és elfogadta az Országos Fogyatékosügyi Programról szóló 100/1999. (XII. 10.) OGY határozat felülvizsgálata során elkészített, az országgyűlési határozat mellékletét képező, a 2007-2013. évekre vonatkozó Országos Fogyatékosügyi Programot (a továbbiakban: Program; 10/2006. (II. 16.) OGY határozat az új Országos Fogyatékosügyi Programról). A Program épít az Országos Fogyatékosügyi Program 2001-2003. évi végrehajtásáról és az ezzel összefüggésben megtett kormányzati intézkedésekről szóló jelentés elfogadásáról szóló 6/2005. (II. 25.) OGY határozatban foglaltakra, összhangban áll a nemzetközi szerződésekkel, valamint összeegyeztethető rendelkezéseket tartalmaz az Európai Unió intézményeinek jogi aktusaival.

Az Országos Fogyatékosügyi Program végrehajtásának 2015–2018. évekre vonatkozó Intézkedési Tervéről szóló 1653/2015. (IX. 14.) Korm. határozat alapján az Intézkedési Terv által lefedett 2015 és 2018 közötti időszakban számos, a közlekedés egyenlő esélyű hozzáférhetőségét előmozdító fejlesztésre került sor a közlekedési szolgáltatóknál, aminek köszönhetően növekedett az akadálymentes járművek állománya, az ezekkel teljesített járatok száma, sűrűbbé vált az akadálymentes utasforgalmi útvonalak és terek szövege, a weboldalak és mobilalkalmazások a fogyatékos személyek általi használatra alkalmasabbá váltak, továbbá a közlekedéshez való hozzáférhetőséget elősegítő vállalati tervek megalkotásában, célzott esélyegyenlőségi oktatások, képzések lefolytatásában erősödő törekvés nyilvánult meg a fogyatékos és a mozgásukban korlátozott utasok igényeinek is megfelelő szolgáltatásnyújtásra.

A fejlesztések anyagi fedezetét túlnyomórészt az Európai Unió támogatási forrásai nyújtották, amelyek jelentős szerepet játszottak a mellékelt részletesen ismertetett eredmények elérésében. A közlekedési szolgáltatók saját forrásaikból is segítették a hozzáférhetőséget. A megfelelő szabályozási környezet kialakítása és fenntartása, valamint az előírásoknak való megfelelés biztosítása érdekében a minisztérium megjelentetett két kiadványt, továbbá az elektromos mopeddel közlekedő mozgáskorlátozott személyek közlekedésben való részvételének biztosítása érdekében, az ezzel összefüggő szabályozás megalapozására és intézkedések beazonosítására több fázisból álló kutatási folyamatot indított el.

A minisztérium – közlekedéshez való egyenlő esélyű hozzáférést elősegítő – két kiadványa:

- „A közforgalmú személyszállítás és építményeinek tervezése és megvalósítása során alkalmazandó akadálymentesítési szabályok” című kiadvány (a továbbiakban: akadálymentesítési útmutató), valamint

- „A közlekedési területen dolgozóknak szóló, a fogyatékos és a mozgásukban korlátozott személyekkel kapcsolatos tudatosság fejlesztésére és a segítségnyújtásra vonatkozó képzési eljárásai, oktatási és szemléletformálást elősegítő szakmai útmutató” (a továbbiakban: képzési útmutató).

A kiadványokat a minisztérium megbízásából a KTI Közlekedéstudományi Intézet Nonprofit Kft. dolgozta ki azzal a céllal, hogy támogatást nyújtson a közlekedéshez való egyenlő esélyű hozzáférés megvalósításához a közlekedési közszolgáltatások megrendelői, ellátói és a fejlesztésben érdekelt gazdasági szereplők részére.

A kutatási munkába, amely eredményeképpen e dokumentumok létrejöttek, bevonásra kerültek a következő fogyatékoságügyi érdekvédelmi szervezetek: MEOSZ, a MVGYOSZ, a SINOSZ és az ÉFOÉSZ.

Az akadálymentesítési útmutatóba beépítésre kerültek az Emberi Erőforrások Minisztériuma (a továbbiakban: EMMI) és a NIF Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt., a képzési útmutatóba az EMMI és a Volán Educatio Zrt. észrevételei is.

Az akadálymentesítési útmutató összesíti azokat az akadálymentesítési szabályokat, amelyeket a közforgalmú autóbuzsós, vasúti, városi kötőtpályás, valamint a belvízi személyszállítás és építményeinek tervezése és megvalósítása során, továbbá a gyalogosforgalmi létesítmények tervezése és kialakítása során figyelembe kell venni. Célja, hogy az ilyen beruházások az esélyegyenlőségi előírásoknak megfelelően valósuljanak meg, és ezáltal a közlekedés minél nagyobb mértékben hozzáférhetővé váljon a mozgásukban és tájékozódásukban akadályozott személyek részére.

A képzési útmutató ismerteti az oktatás, képzés szükségességét előíró szabályozást, ajánlásokat fogalmaz meg, jó gyakorlatokat hoz fel példaként, továbbá bemutatja az egyes fogyatékosági formákkal élő utas csoportok speciális igényeit a közösségi közlekedés igénybevétele kapcsán, kitérve a velük történő kapcsolatfelvétel, kommunikáció és élő segítségnyújtás lehetőségeire, az őket tájékozódásukban és közlekedésükben segítő kutyákkal és eszközökkel való helyes bánásmódra, eljárásra, a váratlan helyzetekben történő szakszerű segítségnyújtásra.

A kiadványok hozzáférhetők a www.kormany.hu weboldalon.

Kutatás az elektromos mopeddel közlekedő mozgáskorlátozott személyek közlekedésben való részvételének biztosításához:

A minisztérium közlekedési szakterülete komoly erőfeszítéseket tesz annak érdekében, hogy megoldást találjon az elektromos mopeddel közlekedő mozgáskorlátozott személyek közlekedésben való részvételének biztosítására, amely egyúttal a kerekesszékekkel közlekedő személyek számára is biztonságosabb utazást tenne lehetővé.

A közlekedésért felelős minisztérium az ezzel kapcsolatos kutatások lefolytatása érdekében elsőként 2016. december 19-én, majd 2018. december 28-án további kutatásokat rendelt el a háttérintézménytől.

A kutatás első fázisa során megvalósult:

- a kézi hajtású és az elektromos kerekesszékek, valamint az elektromos mopdek szállítására vonatkozó magyar, uniós, nemzetközi jogi, műszaki és egyéb szabályozási környezet áttekintése;

- az elektromos mopdek hazai és uniós alkalmazásának és szállítási gyakorlatának felmérése;

- a személyes mozgás – Egészségbiztosítási Alapból finanszírozott – segédeszközeinek műszaki paraméterek szerinti összehasonlítása, és ezek alapján a közösségi közlekedési eszközökön való szállításra való alkalmasságuk vizsgálata (ideértve járműdinamikai tesztek lefolytatását is);

- az akadálymentes járművek elektromos kerekesszékekkel és az elektromos mopeddel közlekedő személyek biztonságos szállítására való alkalmasságának vizsgálata a közlekedési szolgáltatók bevonásával;
- a kerekesszékek és elektromos mopedek szállíthatósági szempontú kategorizálása javaslat formájában;
- az EMMI bevonásával a mozgáskorlátozott személyek eszközválasztási szabadságának vizsgálata;
- a kerekesszéket és elektromos mopedet használó mozgáskorlátozott személyekkel kapcsolatban felmerülő egyes felelősségi kérdések számbavétele;
- az előzőek alapján az elektromos mopedekkel közlekedő személyek közösségi közlekedési eszközökön való biztonságos szállítására, annak szabályozására, valamint gyakorlati megvalósíthatóságára vonatkozó előzetes javaslatok megfogalmazása.

A 2017 őszén véglegesített kutatási jelentés további szakmai feldolgozása folyamán és az eközben nyert új, releváns információk rávilágítottak a kérdéskör összetettségére és nehézségére, ami miatt a kutatás folytatására van szükség.

A kutatási folyamat második fázisa 2019. június 30-áig zárult le.

A kutatási tevékenységben a Budapesti Műszaki és Gazdaságtudományi Egyetem, valamint a Mozgáskorlátozottak Egyesületeinek Országos Szövetsége is részt vesz.

4.3. Rangsorolási szabály (az 1300/2014/EU rendelet mellékletének B. függeléke alapján)

Annak érdekében, hogy a lehető leghamarabb minden ember számára biztosítsák az akadálymentesített közlekedési szolgáltatásokat, elsősorban az állomások használati gyakorisága alapján rangsorolják az akadálymentesítési munkálatokat és célokat határoznak meg arra.

A csökkent mozgásképességű személyekre vonatkozó 2008-as ÁME-vel (2008/167/EK határozat) és az 1300/2014/EU rendelet melléklete B. függelékének ideiglenes rangsorolási szabályával összhangban Magyarországon eddig az „1000 utazó szabály” volt alkalmazandó, és jelenleg is ezt alkalmazzák.

Az akadálymentesítés kiépítésének rangsorolási szabályaként a peronok megközelítése kiemelt szerepet kapott.

„A naponta legfeljebb 1000 utazót fogadó személypályaudvarokon az új berendezéseket, valamint az átfogó átépítéseket szintén akadály mentesítve alakítják ki, azzal a korlátozással, hogy a peronok különösen nagy ráfordítást igénylő lépcsőmentes megközelíthetőségét (felvonók és a lépcsők mentén futó hosszú rámpák segítségével) csak különleges szükségletek esetén (pl. fogyatékkal élők számára létrehozott helyi intézmény) építik ki.

Amennyiben a projekt/intézkedések leírásában megadott feladat meghatározás az „1000 utazó szabály” alapján nem írja elő a lépcsők mellett a felvonók és rámpák kiépítését, a javaslatban tervezési szinten figyelembe kell venni a lépcsők és rámpák utólagos felszerelhetőségét, ha arra később szükség lesz.

A naponta legfeljebb 1000 fős utasforgalmat lebonyolító, meglévő személypályaudvar átépítésekor a lépcsők mellett nem kell felvonókat és rámpákat előírni, ha legfeljebb 50 km-es körzetben ugyanazon a vonalon van egy teljesen akadálymentesített személypályaudvar.”

Az, hogy alapvetően ezt a rangsorolási szabályt alkalmazzák, nem jelenti azt, hogy a kisebb, naponta legfeljebb 1000 utast fogadó személypályaudvarokat kizárják az átépítési és kiépítési projektekből. Különleges szükségletek fennállása esetén - a korábbiakhoz hasonlóan - a jövőben is sor kerül az építési projektek keretében felvonók és rámpák építésével a naponta legfeljebb 1000 fős utasforgalmat lebonyolító személypályaudvarokon is a lépcsőmentes megközelíthetőség kialakítására.

4.4. Az alrendszerek tervben való kezelésének kritériumai

4.4.1. A MÁV-csoport akadálymentesítési stratégiája 2028-ig, kitekintéssel 2050-ig

A MÁV Zrt. 2017. január 31-én elrendelte a társaságon belül az Akadálymentesítési munkacsoport felállítását. Ennek következményeként készült el „A MÁV-csoport akadálymentesítési stratégiája 2028-ig, kitekintéssel 2050-ig” dokumentum, amely 2018. március 21-én jóváhagyásra került, az ehhez kapcsolódó részletes rövid távú végrehajtási terv (a továbbiakban: Végrehajtási terv) pedig 2018. december 5-én került elfogadásra.

Az akadálymentesítési stratégia célkitűzései rövidtávon (0-5 év) a következő elemeket foglalják magukban:

- Járművek akadálymentesítettségének növelése.
- Infokommunikációs akadálymentesítés: utas tájékoztatás javítása (utazástervezés, állomási utas tájékoztatás).
- Fizikai akadálymentesítés: lokális hibák, hiányosságok megszüntetése.
- Érintett vasúti dolgozók és műszaki szakértők képzése.
- Központi ráhordási rendszer működési kereteinek meghatározása.
- Állomási segítségnyújtás módjának meghatározása.
- Az állomási segítségnyújtáshoz kapcsolódó találkozási pontok kijelölése.
- Akadálymentesítésre vonatkozó adatbázis létrehozása.



4.4.2. Infrastruktúra alrendszer

Az új személypályaudvarok építésekor vagy a meglévők átépítésekor alapvetően alkalmazni szükséges a csökkent mozgásképességű személyekre vonatkozó ÁME-t. Ahhoz, hogy ezeket az előírásokat a csökkent mozgásképességű személyekre vonatkozó ÁME előírásoknak megfelelően tudják alkalmazni a MÁV Zrt. felmérést végzett az összes vasútállomásra és vasúti megállóhelyre, melyben felállította az egyes vágányokra lebontva a peronok magasságát, szélességét, állapotát (burkolt-burkolatlan), megközelíthetőségét (aluljárón keresztül-felüljárón keresztül), felszereltségét (rámpa, lift, lépcső), továbbá, hogy rendelkezik-e mobilemelő berendezéssel, illetve, hogy a szolgálati hely területére való bejutás lehetősége biztosított-e. (A felmérés

eredménye a 4.4.2. pont mellékleteként különálló táblazatként mellékelve.) A felmérés alátámasztja, hogy a Magyar Kormány elkötelezett országosan is az 1000 fő alatti településeket is beleértve jobb hozzáférhetőséget biztosítani az érintett személyi kör számára.

4.4.3. Járművek alrendszer

Az új járműveknek, valamint az átfogóan felújított vagy korszerűsített járműveknek alapvetően meg kell felelniük a csökkent mozgásképességű személyekre vonatkozó ÁME-nek.

Jelen végrehajtási terv teljes körűen lefedi az egyes projekteket, a járművek beszerzésének időpontját, a beszerzés értékét, illetve a beszerzés értékét darabszámra lebontva, valamint az Európai Uniótól kapott támogatási összeget.

4.4.4. Az akadálymentesítési stratégia részeként az akadálymentes vasúti közlekedés megvalósítására javasolt fejlesztési alternatívák

Központi ránhordási rendszer

Annak érdekében, hogy a fejlesztés valóban hatékony legyen, a hazai mozgássérült emberek érdekképviseleti szervezeteivel hosszú távú együttműködést kell kialakítani, amelyek nem akadályozzák, hanem kifejezetten segítik az esélyegyenlőségi szempontú akadálymentesítést. Az emberek szerteágazó igényei, szükségletei miatt a közszolgáltatásokhoz történő egyenlő esélyű hozzáférés biztosítása széles körű szakmai gondolkodást és sokszínű fejlesztési koncepciót igényel. A vasúti közösségi közlekedési rendszer igénybevételével kapcsolatos egyik kulcselem a fizikai hozzáférés. A fizikai akadálymentesítés előkészítésével, tervezésével, megvalósításával, ellenőrzésével és kiértékelésével kapcsolatos folyamatokba aktívan be kell vonni a fogyatékossgal élő mozgáskorlátozott személyeket és az őket képviselő érdekérvényesítő szervezeteket annak érdekében, hogy elkerülhető legyenek az esetenként pazarló és használhatatlan közlekedési fejlesztések, illetve a nem kellően megalapozott fejlesztési döntések miatt ne maradjanak el bizonyos, szinte létfontosságú korszerűsítő, szolgáltatási színvonalat emelő közlekedési beruházások.

Olyan beruházások megvalósulására van szükség, amelyek megkönnyítik, nem pedig tovább nehezítik a mozgáskorlátozottak amúgy sem egyszerű életét a vonatközlekedés során, ez pedig csak közös gondolkodás eredménye lehet.



A teljes hálózat átfogó akadálymentesítése nem minden esetben a legmegfelelőbb megoldás (műszakilag, időben, költségben).

Az infrastruktúra-fejlesztés részben

szolgáltatásszervezéssel kiváltható. Kisebb állomásokon a peronokhoz vezető lépcsőmentes útvonal kialakítására később is sor kerülhet, ha ugyanazon az útvonalon 50 km-en belül egy másik állomás teljesen megfelelő akadálymentes utat biztosít. Ebben az esetben a nem hozzáférhető állomás és a következő megközelíthető állomás közötti átszállításról gondoskodni kell. Hosszú

távon kell alkalmassá tenni az önálló közösségi közlekedést a fogyatékkal élő és mozgáskorlátozott személyek számára, ezért a részben akadálymentes vasúti közlekedési rendszert is tovább kell fejleszteni akadálymentes környezet, akadálymentes járművek, akadálymentes utas tájékoztatás kiépítésével.

A stratégia főbb elemei:

Gördülő állomány

Nagyon fontos, hogy a közforgalmú vasúti személyszállítást valamennyi utazni kívánó közlekedőképességében akadályozott személy igénybe tudja venni. Gördülőállomány fejlesztési tervet kell kidolgozni annak érdekében, hogy a kerekesszékes utasokat ne érje hátrányos megkülönböztetés utazásaik során. A hálózati szinten jelentkező, kerekesszékekkel közlekedő személy utazását is lehetővé tevő vasúti kocsi hiányt elsősorban járműbeszerzéssel, vagy jármű átalakítással kell enyhíteni. Az InterCity vonatokban külön célú IC+ kocsik fognak közlekedni, melyek teljes körűen megfelelnek az akadálymentesítési előírásoknak.

Karbantartás

Alkalmassá kell tenni a környezetet a mozgáskorlátozott utasok igényeinek figyelembevételével, ehhez pedig az akadálymentesítési beruházással nem érintett állomáshelyeket és megállóhelyet is kell korszerűsíteni. Első lépésként elengedhetetlen a nagy utasforgalmú vasútállomásaink teljes körű modernizációja, – az átszállással járó kényelmetlenségek minimalizálása érdekében – intermodális közlekedési csomóponttá alakítása. Az állomásokat városszerkezeti pólussá kell fejleszteni, és szolgáltatásainak emelésével a használók mindennapi életébe kell illeszteni. Az integrált közlekedési hálózat elemei mellett a kereskedelmi és egyéb szolgáltatási funkciók ellátását biztosító egységeket is ki kell építeni. Az ilyen többfunkciós intermodális személyszállítási központ létrehozása a használók számára könnyebb elérhetőséget, és így időmegtakarítást is eredményez. Az épületegyüttes és környezete kiépítésénél akadálymentesítési szempontokat is figyelembe kell venni. Az akadálymentes peronok létesítése, a járművekbe történő szintbeli beszállás, a mozgáskorlátozottak számára is használható vágányokhoz és egyéb terekhez vezető utaslift alkalmazása, a korszerű, automatizált jegyváltás lehetősége, az utazási információk, a kereskedelmi és egyéb szolgáltatási funkciók minél könnyebb elérése a célcsoport számára rugalmasabb rendszert kínál az emberi méltóság tiszteletben tartása és az önrendelkezés biztosítása mellett. Az épületek és a peronok üzemeltetése, a zavar- és hibaelhárítás, valamint a karbantartás során a rövid távú cél az akadálymentesítéssel összefüggő beavatkozások reakcióidejének csökkentése, ezáltal a korlátozott használat időtartamának minimalizálása. A vasúti személyszállítást igénybe vevő utasok jogairól és kötelezettségeiről szóló az Európai Parlament és a Tanács 1371/2007/EK rendelet módosítástervezetében szerepel, hogy minden vasúti dolgozót, aki kapcsolatba kerül az utassal érzékenyítő képzésben kell részesíteni.

A hazai szolgáltatóktól tervezetten 10 500 fő vesz részt a képzésben. A képzés tervezett kezdési időpontja: 2019 szeptembere.

Műszaki szakértő munkavállalók

A vasútvonalak fejlesztése, az állomási épületek, építmények felújítása az akadálymentesítés vonatkozásában is felkészült szakembereket kíván, ezért gondoskodni kell arról, hogy a műszaki szakértő munkavállalók egy része a Foglalkoztatási rehabilitációs humán és műszaki szaktanácsadó, illetve a Rehabilitációs környezettervező szakirányú továbbképzési szakok

képzésében részesüljenek. A tervezett létszám: 1-7 fő. A képzés tervezett kezdési időpontja: 2019 szeptembere.

Személyi segítségnyújtás

A megközelíthetőségen, információáramláson túl, az emberek hozzáállása is fontos kérdés. Alapvető változtatásra van szükség a gondolkodás- és a szemléletmódban is. A fogyatékossgal élő vagy csökkent mozgásképességű személyek igényeinek való megfelelés érdekében a személyzetnek megfelelő képzést kell kapnia. A személyzetet megfelelően ki kell képezni a fogyatékossgal élő, és a csökkent mozgásképességű személyek szükségleteiről és különösen a számukra szükséges segítségnyújtásról, mert jelen tudásuk ehhez nem elegendő. Az emberi tényezők fejlődésének jelentősége kapcsán előírjuk az emelő berendezéseket kezelő állomási és vonatszélyzet elméleti és gyakorlati ismereteinek folyamatos megerősítését, frissítését a zavartalan működés érdekében. A rendelkezésre álló állomási és vonatkísérő személyzet köteles a fel-, le- és átszállásnál, valamint az utazás során kiemelt figyelmet fordítani – térítésmentesen – és minden szükséges segítséget megadni az utazás zavartalan lebonyolítása érdekében.

Adatbázis

Létre kell hozni egy országos utas információs rendszert, mely lehetővé teszi a csökkent mozgásképességű személyek számára a gondtalan, és előre kiszámítható utazásuk megtervezését. A csökkent mozgásképességű személy utazásának megkönnyítése érdekében elengedhetetlen az akadálymentesítésre vonatkozó adatbázis létrehozása. Elektronikus felületen tájékoztatni kell a csökkent mozgásképességű utasokat az egyes állomások és megállóhelyek akadálymentes használhatóságáról, akadálymentesen igénybe vehető járatokról, az akadálymentes csatlakozási lehetőségekről, lehetőség szerint az akadálymentes közlekedési módváltásról, illetve a hozzáférhetőséget elősegítő szolgáltatásszervezési lépésekről is. Olyan - térben és időben is összehangolt - jól tervezhető utazást kell biztosítani, amely nagymértékben növeli az esélyegyenlőséget. A felmérés tartalma magában foglalja a megközelítést, a szolgáltatások elérhetőségét, eszközök-berendezéseket, tájékozódást, peronok elérhetőségét és állapotát. A felmérés időtartama: 9-12 hónap. Elsősorban a karbantartás-beruházástervezés, utasok tájékoztatása (honlap, utazásszervezés), adatszolgáltatás egyszerűsítése terén jelent előnyt.

Adatbázis-építés tekintetében lényeges tény, hogy a hálózat egyenlő esélyű hozzáférhetőségének vizsgálatához és értékeléséhez naprakész adatbázis létrehozása szükséges. Az adatbázis létrehozásának alapja az állomások és megállóhelyek komplex felmérése. A MÁV Zrt. részéről 2019. évben első körben 53, kiemelt forgalmú vasútállomás felmérése van kitűzve.

A felmérések kapcsán a munkarészek 3 fő fejezetre tagolhatóak: részletes felmérő lap kitöltése, amelyből könnyen értékelhető az állomás akadálymentesítettségi szintje, szöveges értékelés (hiányosságok leírása, javasolt beavatkozások) és fotódokumentáció.

Az adott szolgálati hely akadálymentességi szintjének felmérő lapra táblázatos formában történő rögzítése kerül alkalmazásra. A felmérő lap nyolc fejezetből áll. A dokumentum „összecsukásával” e nyolc alaptulajdonság összesített értékelése olvasható le, így az akadálymentesítettségi szintje könnyen értékelhető. A dokumentum „kibontásával” a helyszínek részletes tulajdonságai vizsgálhatóak, illetve ez adhatja a szolgálati helyek akadálymentességi szintjének jellemzőit tartalmazó adatbázist.

A felmérő lap 8 fő fejezete:

1. Megközelítés
- 2.a Épületbe való bejutás
- 2.b Felvételi épület akadálymentes bejárata
3. Szolgáltatások elérhetősége
4. Eszközök, berendezések
5. Tájékozódás
6. Peron elérhetősége
7. Peron kialakítása

Szöveges értékelés

A fejlesztések tervezéséhez és ütemezéséhez elengedhetetlen, hogy a táblázatszerű nyilvántartáson felül rövid szöveges értékelés is készüljön az akadálymentesség szempontjából, figyelemmel a megközelíthetőségre, a környezetre, a terek és útvonalak átláthatóságára.

Felmérési adatok felhasználása utas tájékoztatásra:

- Akadálymentességi szint általános ismertetése
- Hiányosságok részletes leírása
- Javasolt beavatkozások
- Fényképmelléklet

Az infokommunikációs akadálymentesítés javítása érdekében szükséges, hogy az állomásokra vonatkozó információk az utasokkal – számukra érthető és használható formában – megosztásra kerüljenek. Ennek módja, hogy a felmérésből megismerhető releváns adatok kivonat formájában közlésre kerülnek a

MÁV-csoport honlapján az alábbi tartalommal:

- P+R parkoló
- Mozgáskorlátozott parkoló
- Ügyfélszolgálat
- Jegyautomata, pénztár
- Lépcsőmentes útvonal a bejáratától a peronig
- Felvonó
- Rámpa
- Lépcső
- Akadálymentes mosdó
- Pelenkázó
- Taktilis vezető sáv

GYSEV akadálymentesítési programja

A fejlesztési javaslatok egy része jelentős forrásigényt, több évre szóló fejlesztési, átalakítási beruházást igényel. A szolgáltatás fejlesztését lehetőség szerint uniós vagy más pályázati források minél nagyobb mértékű bevonásával kell megvalósítani. Az infrastrukturális és gördülőállományt érintő szolgáltatásfejlesztési javaslatok forrásszükségletei a korábbi és a jelenlegi tapasztalatok alapján akár több tízmilliárdos nagyságrendű is lehet. Mivel a forráshiány bizonytalanná teszi ezen beruházások belátható időn belüli megvalósulását, lényegesen kisebb költségkiadással járó

ügyfélorientált lehetőséget kell keresni, ami nem kíván azonnali tetemes kiadásokat a bevezetés során. A GYSEV Zrt. személyszállító szolgáltatásához való hozzáférhetőségének jövőbeni realizálása érdekében olyan javaslat kell, ami fenntartható és finanszírozható. A célcsoport megfelelő vasúti utazásának korlátozott lehetőségei olyan személyre szabott szolgáltatási rendszert tesz indokolttá, amely az utazás valós hozzáférhetőségét biztosítja. Az akadálymentes közlekedési lánc hiányzó láncszemét keresve javaslat a rugalmas és igényvezérelt közlekedési rendszerek elvén alapuló kisbuszos, úgynevezett ráhordó/elhordó rendszer kialakítása. Fontos szempont, hogy a rendszer kiépítése, telepítése és üzemeltetése az infrastruktúra-fejlesztésekhez mérten töredék áron valósítható meg, és azonnali színvonaljavulást idézne elő.

A beruházás tervezése során az akadálymentes közlekedésre komplex megoldást kell kidolgozni. Az egyenlő esélyű hozzáférés komplex megvalósítása érdekében az átjárhatóság biztosítására egymásra épülő, vagy egymást kiegészítő akadálymentes közlekedési láncot kell kialakítani. Ez csak a közlekedési ágak egységes rendszerének megteremtésével lehetséges. A közlekedési láncok összekapcsolását segítő fejlesztések egyik hiányzó láncszemének tekinthető az úgynevezett GYSEV Zrt. TAXI, melyet a vasúttársaság pilot program keretében kíván megvalósítani.

GYSEV TAXI - a személyre szabott intermodális utazás

Ahhoz, hogy az esélyegyenlőség elve a gyakorlatban is érvényesüljön, olyan intézkedések sorozata kell, melyek csökkentik a különbséget a hátrányos helyzetű társadalmi csoporthoz tartozó mozgáskorlátozott utasok számára.

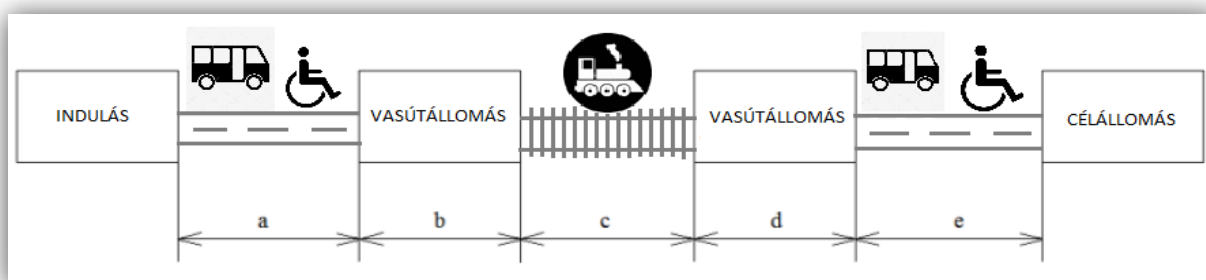
Az új évezred fogyatékosügyi politikája a fogyatékos emberek jogait az emberi jogok közé emeli be. Már elsősorban nem egészségügyi, rehabilitációs vagy szociálpolitikai kérdésnek kell tekinteni. Nem elég az állampolgári jogok kinyilvánítása és a negatív diszkrimináció megnyilvánulásai, illetve társadalmi mechanizmusai elleni tevékenység, hanem a pozitív cselekvés, pozitív diszkriminációs eszközök is szükségesek a társadalmi kirekesztés és a fogyatékos emberek társadalmi hátrányainak mérsékléséhez.

A GYSEV Zrt. mindenki számára egyenlő esélyű hozzáférés megteremtésére törekszik. A közlekedési esélyegyenlőség alapszintű elérése és a mozgássérültek utazási láncának, illetve a vasúti tömegközlekedésben való részvételének biztosítása érdekében újszerű szolgáltatások bevezetését kell megpróbálnia. Az Európai Unió közlekedéspolitikája kiemelten támogatja a vasúti közlekedés térvesztésének megállítását, éppen ezért

MÁV Magyar Államvasutak Zrt. Rövid távú végrehajtási terv		1. számú melléklet
VONALI FELMÉRÉS - ADATLAP		
P1 Budapest-Csepel-Vécséren-Hegyfőlyás		
INFRASTRUKTÚRA ALRENDSZER		
helyszín		
0. ALAPADATOK		
Szolgálati hely neve		
FELMÉRÉS DATUMA		
MEGJEGYZÉS		
1. MEGKÖZELÍTÉS, KÖZLEKEDÉS		
1.1. AKADÁLYMENTES GYALOGOS MEGKÖZELÍTÉS LEHETŐSÉGE		
Kiszárolt az akadálymentes parkolótól		TÖBB válasz lehet
A választ határozza meg a vizsgált akadálymentes útvonal(ak)at		
MEGJEGYZÉS		
1.2. PARKOLÓK		
4.2.1.1. AKADÁLYMENTES PARKOLO		
Ha több parkoló van, akkor az a parkoló, ahol az akként. parkolóhely biztosított:		EGY válasz lehet
nincs		
- amennyiben VAN: DARABSZÁM		
SZÉLESGÉGI a kiszárolással együtt		
legnagyobb 340 cm széles		EGY válasz lehet
legnagyobb 320 cm széles, de 360 cm-nél keskenyebb		
320 cm-nél keskenyebb		
HÖGZSÜSÁG		
legnagyobb 550 cm		EGY válasz lehet
párhuzamos parkolóknál legkevesebb 650 cm		
LEJÉSI		
nincs		EGY válasz lehet
van		
- amennyiben VAN: kiszárolás jelölése szimbólum tábla		
tervezési segédlet szerint jelölni kell		TÖBB válasz lehet
HELYE az akadálymentes bejárati (beszűrt) távolság)		
legkevesebb 15 m-re		EGY válasz lehet
legkevesebb 50 m-re, de 15 m-nél messzebb		
50 m-nél messzebb		
HIÁNYOSSÁGOK, SZÜKSÉGES BEAVATKOZÁSOK:		
1.3. BUSZ - pótbusz számára megállási lehetőség közvetlenül az állomás mellett		
nincs		EGY válasz lehet
van		
1.4. KAPCSOLODO SZABAD TER		
TEREP		
lejtés = 5%		TÖBB válasz lehet
0% - 50% - 3 5%-os lejtésű, többi 5-8% lejtés lejtős		
lejtés tartósan > 5%		erősen lejtős
felépo > 2 cm szintkülönbség		lépcsős

az esélyegyenlőség jegyében született szolgáltatásfejlesztést csak a vonattal tovább utazó személy vehetné igénybe. A tervzetben a speciális közlekedési igénnyel rendelkező utasoknak olyan iránytaxiként közlekedő szállítóeszköz állna rendelkezésre, amely háztól (kiindulási helytől) – vasútállomásig, illetve vasútállomástól – házig (célul kitűzött helyig) szállítja a szolgáltatás megrendelőit. A rendszer lényege, hogy felmerülő igény esetén a speciális kialakítású és a kor követelményeinek megfelelő jármű az adott település és úti célnak megfelelő legközelebbi olyan vasútállomás között közlekedne, ahol a hozzáférhetőség lehetősége már jelenleg is biztosított (Pl.: feláras országos szegmensbe tartozó állomások). A vonatra ráhordó/elhordó szolgáltatás rugalmas, hiszen mind térben, mind időben maximálisan alkalmazkodik a vonattal tovább utazni szándékozó emberek utazási igényeihez. A vasútállomásra induló és a vasútállomásról távozó utazások esetén az utazási igényt egy utasinformációs diszpécserszolgáltatón keresztül lehetne bejelenteni, mely lehetővé tenné a mozgássérült emberek számára a teljes utazási lánc biztonságos és kiszámítható megtervezését. A jelenlegi 48 órás igénybejelentési határidő csökkentésével kell vonzóvá tenni a szolgáltatást, és az igénybevételről a szolgáltatói hálózat diszpécserszolgáltatást ennek megfelelően kell értesíteni. A vasúti közszolgáltatáshoz való hozzáférés minél szélesebb körben történő biztosításához egyéb fogyatékos személyek ellátását segítő támogató szolgálatokat, falugondnoki szolgálatot működtető települési önkormányzatokat, valamint az Északnyugat-magyarországi Közlekedési Központot is be lehetne vonni, és egy egységes ellátó rendszer kiépítésével biztosítani lehetne a teljes utazási lánc megtervezését és lebonyolítását. A GYSEV Zrt. és az Északnyugat-magyarországi Közlekedési Központ együttműködését az akadálymentes vonat és akadálymentes buszcsatlakozások összehangolásával lehetne szélesíteni, hogy az akadálymentes közlekedés az utazási lánc kiinduló pontjától az érkezés pontjáig biztosítva legyen.

INTERMODÁLIS UTAZÁSI LÁNC



Az egységes akadálymentes járatok biztosításával az utasok közvetlenül tudnának átszállni autóbusról vonatra, vagy fordítva. Az autóbuszos és vasúti személyszállítást végző társaságok együttműködésében az akadálymentes átszállási kapcsolatok optimalizálásán kívül kulcsszerepe van az utastájékoztató rendszerek összehangolásának, a széleskörű információnyújtásnak, az összehangolt menetrendnek, valamint az egységes és átjárható tarifarendszernek is.

KOMBINÁLT HELYVÁLTÓZTATÁSI LÁNC - GYSEV TAXIVAL	a.) Ráutazás - kezdeti szakasz - pl.: GYSEV TAXI (közúti közlekedési mód)
	b.) Felszálló pont - Kerekesszékes utas felsegítése a vasúti járműre
	c.) Közösségi közlekedés vasúti járművel
	d.) Leszálló pont - Kerekesszékes utas lesegítése a vasúti járműről
	e.) Elutazás - befejező szakasz - pl.: GYSEV TAXI (közúti közlekedési mód)

Tekintve, hogy a kistelepülések lakosságmegtartó erejét növelné a vasúti hálózat elérhetőségének javulása (akár a falubuszok bevonása mellett), ezért a megfogalmazott javaslat szorgalmazza a rendszer bevezetését tovább gondolásra. A vasúti közlekedést kiegészítő ellátási rendszer létrehozása hazánkban egyedülálló lenne a támogató szolgálatok között. Az akadálymentes vasútállomással és vasútállomással egyáltalán nem rendelkező települések és a legközelebbi akadálymentesen kiépített vasúti fel-, le-, átszálló pontok közötti GYSEV TAXI-val történő eljutás, és az akadálymentes továbbutazást is biztosító közlekedés nagymértékben növelné a mozgásukban akadályozott személyek mozgásterét. Csak a különböző közlekedési módok egy szállítási láncba egyesítésével érhető el komplex használatot eredményező hatékony előrelépés. Az intermodális segítő láncok kifejlesztésével előre tervezhető, széleskörű akadálymentes eljutás biztosítható a felszálló, leszálló és átszálló pontok között. A közlekedési láncok összekapcsolását segítő fejlesztéseket az utastájékoztató, a közlekedési informatikai és az egységes tarifarendszer, valamint az összehangolt, gazdaságos menetrend egészítené ki hatékonyan.

5. Műszaki és üzemeltetési eszközök

5.1. A személypályaudvarok és járművek felújításának vagy korszerűsítésének volumene

Az új, immár a teljes magyar vasúti hálózatra vonatkozó ÁME célja, hogy fokozza a vasúti közlekedés hozzáférhetőségét a fogyatékkal élő és a csökkent mozgásképességű személyek számára. Elsősorban meg kell határoznunk, mit kell érteni a fogyatékkal élő és a csökkent mozgásképességű személy fogalma alatt: „minden olyan személy, akinek olyan állandó vagy időleges fizikai, mentális, intellektuális vagy érzékszervi károsodása van, amely különféle akadályokkal együttesen hátráltathatja a más utasokkal egyenértékű, teljes körű és tényleges közlekedést, illetve akinek a mobilitása a közlekedés során életkora folytán korlátozott”.

Az ÁME lefekteti a 2008/57/EK európai parlamenti és a tanácsi irányelv III. mellékletében szereplő alapvető követelményeket, amelyek a következők:

- biztonság,
- megbízhatóság és rendelkezésre állás,
- egészség,



- környezetvédelem,
- műszaki összeegyeztethetőség,
- hozzáférés biztosítása.

Az ÁME immár négy, strukturális és funkcionális, alrendszerre bontja a vasúti közlekedést:

- infrastruktúra (az állomások utas-közlekedésre rendelkezésre álló nyilvános területei; a tájékoztatás, jegyvásárlás, jegyérvényesítés, vonatra várakozás lehetőségei),
- jármű,
- üzemeltetés (olyan eljárások, amelyek lehetővé teszik a következetes üzemeltetést),
- személyszállítási telematikai alkalmazások (állomások, járművek vizuális és hangos utastájékoztató rendszere).

Az ÁME az egyes alrendszerekkel kapcsolatosan a – jellemzésen túl – funkcionális és műszaki követelményeket fogalmaz meg. Az egyes alrendszerek kapcsolódási pontjaira (peron, személyszállítási elemek, segítségnyújtással kapcsolatos információk) vonatkozó működési és műszaki előírások külön pontban kerülnek részletezésre. A melléklet az alrendszerek üzemeltetése és karbantartása tekintetében mind a pályahálózat-működtetőnél vagy állomásüzemeltetőnél, mind a vasúttársaságnál írásban rögzített szabályzatot, illetve eljárásokat követel meg. A kölcsönös átjárhatóság lehetővé tételét a részletesen jellemzett rendszer elemek, a megfelelőség-értékelés (az EK-megfelelőségi tanúsítás modulok, modulkombinációk) és a sajátos értékelési eljárások leírt folyamatai biztosítják.

A személypályaudvarok fenntartóinak és üzemeltetőinek kell megállapodniuk a helyi közlekedési hálózat egységes peronmagasságáról és a csomóponti pályaudvarokon belül a helyi közlekedés által igénybe vett peronok adott esetben differenciáltabban kialakított magasságáról, hogy lehetőség szerint egységes legyen a be- és kiszállási magasság, és minél kevesebb üzemi segítségnyújtásra legyen szükség a be- és kiszálláshoz. Az új építések/átépítések/korszerűsítések során a magasság megtervezésekor azt a peronmagasságot veszik figyelembe, amelynél rövid és középtávon egy adott vonal legtöbb utasa profitál az egységes peronmagasságból. Ennek megfelelően ez a magasság 55 cm, 76 cm vagy 96 cm lehet (gyorsvasútrendszerek, ha ott kizárólag városi gyorsvasutak állnak meg); az országosan érvényes szabályos peronmagasság új építésnél és átépítésnél 76 cm. Különös figyelmet kapnak a csomóponti pályaudvarok, ahol több vonal találkozik. A kiemelt cél itt is az, hogy a peronmagasság meghatározásával a lehető legtöbb utast éri el.

6. Finanszírozás

6.1.1. Infrastruktúra alrendszer⁵

A lenti táblázat (a 6.1.1. pont mellékleteként különálló táblázatként is mellékelve) részletesen bemutatja a 2014-2020 programozási időszakban megvalósított projektek akadálymentesítési feladataira rendelkezésre álló forrást.

Mégvalósítási helyszín		2014-2020 Programozási időszakban megvalósított projektek akadálymentesítési feladatai																				Az engedélyezési folyamatban merült-e fel fenntartás a 1300/2004/EU rendeletben támogatott követelményeknek (PRM TS) való megfelelés vonatkozásában?							
		akadálymentes parkolók		akadálymentes útvonal		akadálymentes szűk és bejáratok		akadálymentes padlófelületek		átjáró akadályok kiemlése		mosdók vagy pelenkázó helyiségek		bütrök és szabadon álló eszközök		gyógyterhelési és információs pontok, ügyfélfelvilágítási pontok		megfelelő megvilágítás biztosító eszközök		vizuális tájékoztató eszközök: jelező táblák, jelzőlámpák, nyomatott vagy dinamikus információk				akadálymentes peronok (szállásgépek és peronok, a peronok vége, főtáv-leszállást segítő eszközök a peronokon)		szombeli végnyitárok az állomásokon		Az engedélyezési folyamatban merült-e fel fenntartás a 1300/2004/EU rendeletben támogatott követelményeknek (PRM TS) való megfelelés vonatkozásában?	
		száma (db)	becsült forrásigénye	hossza (m)	becsült forrásigénye	száma (db)	becsült forrásigénye	terület (m ²)	becsült forrásigénye	száma (db)	becsült forrásigénye	száma (db)	becsült forrásigénye	száma (db)	becsült forrásigénye	száma (db)	becsült forrásigénye	száma (db)	becsült forrásigénye	száma (db)	becsült forrásigénye			száma (db)	becsült forrásigénye	száma (db)	becsült forrásigénye	száma (db)	becsült forrásigénye
Nyíregyháza	2	66 205	370	428 380	1	440 000	232,2	530 054																					
Miskolc	2	66 111	132	600 000	1	572 200	220,1	799 616																					
Cegléd	0	0	63	140 542	1	1 694 424	251,6	953 564																					
Székesfehérvár	2	74 405	88	177 850	1	1 054 376	143,4	571 879																					
Békéscsaba	2	66 553	25	66 582	1	930 000	239,4	827 845																					
Győr	0	0	49	89 945	2	5 979 250	267,6	836 875																					
Budapest, Nagatér	1	55 640	15	428 137	1	1 569 220	346,3	1 766 091																					
Budapest, Kéltér	1	89 986	100	323 950	2	1 183 550	375,6	2 438 138																					
Balatonszentgyörgy	1	125 000	30	527 125	2	1 121 383	235,8	1 077 134																					
Kaposvár	1	2 025 025	20	345 500	4	7 061 495	595,9	3 430 050																					
Keszthely	2	1 206 400	19	245 800	2	2 263 346	123,4	493 353																					
Tapolca	1	795 682	30	499 850	2	3 506 856	98,9	225 240																					
Állomásjelzőkhez nem köthető, akadálymentes parkolók kialakítása																													
Dyngyóshéman	0	0	25	3 844 539	0	0	0	0																					
Szentlőrinc	0	0	25	3 528 526	0	0	0	0																					
Szerémszent	0	0	25,6	3 382 120	0	0	0	0																					
Pöspökalmán	0	0	75	10 498 323	0	0	0	0																					
Vasvár	0	0	30	4 348 440	0	0	0	0																					
Pácoz	0	0	29	6 826 763	0	0	0	0																					
Győr	0	0	126	18 445 522	0	0	0	0																					
Igárvíz-Vasbódogasszony	0	0	65	10 393 534	0	0	0	0																					
Talazentörnc	0	0	22	2 948 763	0	0	0	0																					
Állomásjelzőkhez nem köthető, akadálymentes parkolók kialakítása																													
Magyarország	0	- Ft	0	- Ft	0	- Ft	0	- Ft	0	- Ft	0	- Ft	0	- Ft	0	- Ft	0	- Ft	0	- Ft	0	- Ft	0	- Ft	0	- Ft	0	- Ft	0
Angyalföld	0	- Ft	0	- Ft	0	- Ft	0	- Ft	0	- Ft	0	- Ft	0	- Ft	0	- Ft	0	- Ft	0	- Ft	0	- Ft	0	- Ft	0	- Ft	0	- Ft	0
Esztergom	5	19 500 000 Ft	180	568 000 000 Ft	1	580 000 000 Ft	70	31 500 000 000 Ft	0	- Ft	1	3 000 000 Ft	2	340 000 Ft	2	6 300 000 000 Ft	54	30 000 000 Ft	10	32 000 000 Ft	2	66 000 000 Ft	0	- Ft	0	- Ft	0	- Ft	0
Derec	0	- Ft	0	- Ft	1	580 000 000 Ft	60	27 000 000 000 Ft	0	- Ft	1	3 000 000 Ft	2	340 000 Ft	2	3 320 000 000 Ft	54	30 000 000 Ft	10	32 000 000 Ft	2	66 000 000 Ft	0	- Ft	0	- Ft	0	- Ft	0
Esztergom-Kékváros	0	- Ft	0	- Ft	0	- Ft	0	- Ft	0	- Ft	0	- Ft	0	- Ft	0	- Ft	0	- Ft	0	- Ft	0	- Ft	0	- Ft	0	- Ft	0	- Ft	0
Balatonboglár	0	- Ft	0	- Ft	0	- Ft	0	- Ft	0	- Ft	0	- Ft	0	- Ft	0	- Ft	0	- Ft	0	- Ft	0	- Ft	0	- Ft	0	- Ft	0	- Ft	0
Szántód-Kőröshágy	0	- Ft	0	- Ft	0	- Ft	0	- Ft	0	- Ft	0	- Ft	0	- Ft	0	- Ft	0	- Ft	0	- Ft	0	- Ft	0	- Ft	0	- Ft	0	- Ft	0
Balatonbóly	0	- Ft	0	- Ft	0	- Ft	0	- Ft	0	- Ft	0	- Ft	0	- Ft	0	- Ft	0	- Ft	0	- Ft	0	- Ft	0	- Ft	0	- Ft	0	- Ft	0
Balatoncsanak	0	- Ft	0	- Ft	0	- Ft	0	- Ft	0	- Ft	0	- Ft	0	- Ft	0	- Ft	0	- Ft	0	- Ft	0	- Ft	0	- Ft	0	- Ft	0	- Ft	0
Balatoncsanak	0	- Ft	0	- Ft	0	- Ft	0	- Ft	0	- Ft	0	- Ft	0	- Ft	0	- Ft	0	- Ft	0	- Ft	0	- Ft	0	- Ft	0	- Ft	0	- Ft	0
Balatonlelle felől	0	- Ft	0	- Ft	0	- Ft	0	- Ft	0	- Ft	0	- Ft	0	- Ft	0	- Ft	0	- Ft	0	- Ft	0	- Ft	0	- Ft	0	- Ft	0	- Ft	0
Balatonlelle felől	0	- Ft	0	- Ft	0	- Ft	0	- Ft	0	- Ft	0	- Ft	0	- Ft	0	- Ft	0	- Ft	0	- Ft	0	- Ft	0	- Ft	0	- Ft	0	- Ft	0
Fonyódiút	0	- Ft	0	- Ft	0	- Ft	0	- Ft	0	- Ft	0	- Ft	0	- Ft	0	- Ft	0	- Ft	0	- Ft	0	- Ft	0	- Ft	0	- Ft	0	- Ft	0
Fonyódiút	0	- Ft	0	- Ft	0	- Ft	0	- Ft	0	- Ft	0	- Ft	0	- Ft	0	- Ft	0	- Ft	0	- Ft	0	- Ft	0	- Ft	0	- Ft	0	- Ft	0
Balatonlelle	0	- Ft	0	- Ft	0	- Ft	0	- Ft	0	- Ft	0	- Ft	0	- Ft	0	- Ft	0	- Ft	0	- Ft	0	- Ft	0	- Ft	0	- Ft	0	- Ft	0
Alsóbalatony	0	- Ft	0	- Ft	0	- Ft	0	- Ft	0	- Ft	0	- Ft	0	- Ft	0	- Ft	0	- Ft	0	- Ft	0	- Ft	0	- Ft	0	- Ft	0	- Ft	0
Balatonfenyves	0	- Ft	0	- Ft	0	- Ft	0	- Ft	0	- Ft	0	- Ft	0	- Ft	0	- Ft	0	- Ft	0	- Ft	0	- Ft	0	- Ft	0	- Ft	0	- Ft	0
Balatonfenyves alsó	0	- Ft	0	- Ft	0	- Ft	0	- Ft	0	- Ft	0	- Ft	0	- Ft	0	- Ft	0	- Ft	0	- Ft	0	- Ft	0	- Ft	0	- Ft	0	- Ft	0
Balatonmáriafürdő alsó	0	- Ft	0	- Ft	0	- Ft	0	- Ft	0	- Ft	0	- Ft	0	- Ft	0	- Ft	0	- Ft	0	- Ft	0	- Ft	0	- Ft	0	- Ft	0	- Ft	0
Máriafürdő felől	0	- Ft	0	- Ft	0	- Ft	0	- Ft	0	- Ft	0	- Ft	0	- Ft	0	- Ft	0	- Ft	0	- Ft	0	- Ft	0	- Ft	0	- Ft	0	- Ft	0
Balatonmáriafürdő	0	- Ft	0	- Ft	0	- Ft	0	- Ft	0	- Ft	0	- Ft	0	- Ft	0	- Ft	0	- Ft	0	- Ft	0	- Ft	0	- Ft	0	- Ft	0	- Ft	0
Balatonbénye	0	- Ft	0	- Ft	0	- Ft	0	- Ft	0	- Ft	0	- Ft	0	- Ft	0	- Ft	0	- Ft	0	- Ft	0	- Ft	0	- Ft	0	- Ft	0	- Ft	0
Lengyelutó	1	1 680 000 Ft	35	- Ft	0	- Ft	0	- Ft	0	- Ft	0	- Ft	0	- Ft	0	- Ft	0	- Ft	0	- Ft	0	- Ft	0	- Ft	0	- Ft	0	- Ft	0
Somogyvár	1	4 387 000 Ft	45	- Ft	0	- Ft	0	- Ft	0	- Ft	0	- Ft	0	- Ft	0	- Ft	0	- Ft	0	- Ft	0	- Ft	0	- Ft	0	- Ft	0	- Ft	0
Ostosbánya	1	4 387 000 Ft	50	- Ft	0	- Ft	0	- Ft	0	- Ft	0	- Ft	0	- Ft	0	- Ft	0	- Ft	0	- Ft	0	- Ft	0	- Ft	0	- Ft	0	- Ft	0
Kopasztelek	1	3 785 000 Ft	26	- Ft	0	- Ft	0	- Ft	0	- Ft	0	- Ft	0	- Ft	0	- Ft	0	- Ft	0	- Ft	0	- Ft	0	- Ft	0	- Ft	0	- Ft	0
Állomásjelzőkhez nem köthető, akadálymentes parkolók kialakítása																													



⁵ Az adatokat a MÁV Zrt.; GYSEV Zrt.; és a NIF Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt. szolgáltatta

6.1.2. Járművek alrendszer

Európai uniós források terhére az alábbiak szerint kerültek beszerzésre akadálymentes motorvonatok. (FLIRT típusú, 200 férőhelyes, illetve KISS típusú 600 férőhelyes motorvonatok)

KÖZOP 2007-2013 időszak:⁶

Projekt(csomag)	Beszerzés időpontja	Beszerzett járművek száma	Beszerzés értéke (€)	Beszerzett járművek értéke darabonként	Támogatási összeg (Ft)
MÁV Zrt. és MÁV-START Zrt. részére motorvonat beszerzés retrospektív projektek	2005.08.15	30db + további 20 db opciós*	144.600.000	4.820.000 EUR/motorvonat	56 740 731 913
			141.600.000	4.720.000 EUR/opció keretében lehívott motorvonat	
Sopron-Szombathely-Szentgotthárd vasútvonal korszerűsítése	2012.04.12	4 db	20.332.000	5.083.000 EUR/Motorvonat	46 212 546 279
Elővárosi vasúti személyszállítás céljára 42 db villamos motorvonat beszerzése a MÁV-START Zrt. részére	2013.03.19	42 db	233.436.000	5.558.000 EUR/Motorvonat	73 091 083 347
6 db regionális villamos motorvonat beszerzése a GYSEV Zrt. vonalhálózatára	2013.03.19	6 db	33.348.000	5.558.000 EUR/Motorvonat	10 278 771 000
Elővárosi vasúti személyszállítás céljára 6 db villamos motorvonat beszerzése a MÁV-START Zrt. részére	2015.07.15	6 db	34.728.000	5.788.000 EUR/Motorvonat	11 004 946 214

⁶ A MÁV Zrt. 30+30 db-os beszerzéséből összesen 50 db jármű került KÖZOP finanszírozásba. A MÁV-START Zrt. 40 db nagykapacitású motorvonat beszerzésére keret megállapodásos közbeszerzési eljárást folytatott le. IKOP forrás terhére 2 eseti szerződés keretében összesen 19 db jármű került megrendelésre, leszállításuk határideje: 2020.01.31. A maradék 21 db jármű leszállításáról szóló konzultációs eljárás jelenleg folyamatban van. Várhatóan a 2021-2027 időszak forrásai terhére 2023-ig kerülnek leszállításra a járművek.

IKOP 2014-2020 időszak:⁷

Projekt	Beszerezés időpontja	Beszerezett járművek száma	Beszerezés értéke (€)	Beszerezett járművek értéke darabonként	Támogatási összeg (Ft)
GYSEV motorvonat beszerzés	2016.08.31.	10	68 450 000	6 845 000	21 700 000 000
MÁV-START - Vasúti személyszállítás céljára 9 db 200 férőhelyes motorvonat beszerzése a 30a-20sz., illetve a 80 sz. vasútvonalakra	2015.12.11.	9	52 092 000	5 788 000	16 292 529 300
MÁV-START - Vasúti személyszállítás céljára 6 db 200 férőhelyes motorvonat beszerzése az 1 sz. vasútvonalra	2015.12.11.	6	28 940 000	5 788 000	10 871 621 514
MÁV START Zrt. gördülőállomány fejlesztése nagykapacitású motorvonatok beszerzésével	2017.08.17.	11**	183 949 997	16 722 727	60 550 000 000
8 db nagykapacitású motorvonat beszerzése a MÁV-START Vasúti Személyszállító Zártkörűen Működő Részvénytársaság részére	2018.12.12.	8**	119 600 000	14 950 000	39 000 000 000

6.2. Az eszközeletár naprakészé tétele és a célkitűzésekkel való összevetése

Az eszközeletár naprakészé tételét és a célkitűzésekkel való összevetését az európai szabályoknak megfelelően rendszeresen el fogja végezni a minisztérium.

A jövőben a nemzeti végrehajtási terv alapját képező eszközeletárt a minisztérium az 1300/2014/EU rendelet 7. cikkének megfelelően frissíti az új infrastruktúrára és járművekre, valamint a meglévő infrastruktúrán és járműveken végzett felújítási vagy karbantartási munkálatokra vonatkozó adatokkal.

⁷ A MÁV Zrt. 30+30 db-os beszerzéséből összesen 50 db jármű került KÖZOP finanszírozásba. A MÁV-START Zrt. 40 db nagykapacitású motorvonat beszerzésére keretmegállapodásos közbeszerzési eljárást folytatott le. IKOP forrás terhére 2 eseti szerződés keretében összesen 19 db jármű került megrendelésre, leszállításuk határideje: 2020.01.31. A maradék 21 db jármű leszállításáról szóló konzultációs eljárás jelenleg folyamatban van. Várhatóan a 2021-2027 időszak forrásai terhére 2023-ig kerülnek leszállításra a járművek.



Irodalom- és forrásjegyzék

- Nemzeti Fejlesztési Minisztérium, Nemzeti Közlekedési Infrastruktúra-fejlesztési Stratégia, Stratégiai Dokumentum
- Nemzeti Fejlesztési Minisztérium, a közforgalmú személyszállítás és építményeinek tervezése és megvalósítása során alkalmazandó akadálymentesítési szabályokról készült dokumentáció (2017)
- Innovációs és Technológiai Minisztérium Elővárosi Vasúti Projektek Osztályától kapott beszámoló jelentés
- Innovációs és Technológiai Minisztérium Közlekedési Szolgáltatási Főosztályától kapott beszámoló jelentés
- Közlekedéstudományi Intézet Nonprofit Kft., a közforgalmú személyszállítás és építményeinek tervezése és megvalósítása során alkalmazandó akadálymentesítési szabályok című 2014. évi kiadvány jogszabályváltozásoknak megfelelő aktualizálása (2017.02.28.)
- GYSEV Zrt. javaslatok a mozgásukban korlátozottak utazási láncának teljes körű biztosítására
- 15/2015. (IV. 7.) OGY határozat az Országos Fogymosságügyi Programról (2015-2025.)
- Emlékeztető a vasúti személyszállítást igénybe vevő fogyatékkal élő, illetve csökkent mozgásképességű személyek jogaival foglalkozó munkacsoport üléséről (2019. április 17.)
- A vasúti személyszállítást igénybe vevő utasok jogairól és kötelezettségeiről szóló 1371/2007/EK rendelet
- 91/2018. (12.05.) EVIG határozat a MÁV-csoport akadálymentesítési stratégiája 2028-ig tárgyú dokumentumhoz kapcsolódó részletes rövid távú végrehajtási terv elfogadásával kapcsolatosan
- A MÁV-csoport akadálymentesítési stratégiája 2028-ig, kitekintéssel 2050-ig
- A MÁV-csoport akadálymentesítési stratégiája 2028-ig, kitekintéssel 2050-ig dokumentumhoz kapcsolódó rövid távú végrehajtási terv
- Az Országos Fogymosságügyi Program végrehajtásának 2015–2018. évekre vonatkozó Intézkedési Tervéről szóló 1653/2015. (IX. 14.) Korm. határozat
- Az Innovációs és Technológiai Minisztériumnak a közlekedési területen dolgozóknak szóló, a fogyatékos és a mozgásukban korlátozott személyekkel kapcsolatos tudatosság fejlesztésére és a segítségnyújtásra vonatkozó képzési eljárási, oktatási és szemléletformálást elősegítő szakmai útmutatója (2018)
- Az Intézkedési Terv által lefedett 2015 és 2018 közötti időszakban a közlekedési szolgáltatók által megtett esélyegyenlőségi intézkedésekről szóló minisztériumi összefoglaló jelentés
- MÁV Zrt. és MÁV-START Zrt., illetve Gysev Zrt. által kitöltött felmérő ívek

Mellékletek

1. melléklet 1. ábra: Infrastruktúraeltár – TSI vonatkozásában releváns vasútállomások, vasúti megállóhelyek:⁸

Gysev Zrt. által használt vasútállomások, vasúti megállóhelyek Magyarország közigazgatási határain belül, amelynél az utasok teljes száma meghaladja a napi ezer főt
Körmend - 1573
Sopron - 3668
Szentgotthárd - 1049
Szombathely - 9371
Csorna - 1114

⁸ A számítás a GYSEV Zrt. rendelkezésre álló adatai alapján készült

1. melléklet 2. ábra: MÁV Start Zrt. által használt vasútállomások, vasúti megállóhelyek Magyarország közigazgatási határain belül, amelynél az utasok teljes száma meghaladja a napi ezer főt

MÁV START Zrt. által használt vasútállomások, vasúti megállóhelyek Magyarország közigazgatási határain belül, amelynél az utasok teljes száma meghaladja a napi ezer főt			
Ács - 1060	Gyömrő - 4311	Pilis - 4465	Újszász - 1469
Agárd - 1348	Győr - 11902	Piliscsaba - 1931	Üllő - 2177
Albertirsa - 3780	Hajdúszoboszló - 1227	Pilisvörösvár - 2469	Üröm - 2502
Alsógalla - 1111	Hatvan - 1555	Pusztaszabolcs - 1420	Vác - 11567
Alsógöd - 1929	Isaszeg - 2636	Püspökladány - 1792	Vác- Alsóváros - 1738
Baracska - 1523	Ivánca - 1035	Rákos - 1032	Vecses - 1831
Békéscsaba - 4197	Kaba - 1022	Rákoscsaba - 1662	Vecses-Kertekalja - 1374
Biatorbágy - 2115	Kaposvár - 1713	Rákoskert - 2515	Velence - 2641
Bicske - 2437	Karcag - 1238	Rákospalota-Kertváros - 1351	Veresegyház - 1888
Budapest-Déli - 21814	Kecskemét - 3966	Rákospalota-Újpest - 8347	Verőce - 1213
Budapest-Keleti - 31862	Kelenföld - 15904	Sárvár - 2179	Veszprém - 1468
Budapest-Nyugati - 46216	Kiskunfélegyháza - 1944	Siófok - 2188	Záhony - 1101
Cegléd - 5129	Kiskunhalas - 1141	Solymár - 1201	Zugló - 4009
Celldömök - 1951	Kismaros - 1543	Sülysáp - 3588	
Debrecen - 10812	Kisújszállás - 1025	Százhalombatta - 2194	
Dorog - 1347	Kisvárdá - 1652	Szeged - 4273	
Dunaharaszti - 1088	Komárom - 2799	Székesfehérvár - 7332	
Dunakeszi - 3208	Kőbánya alsó - 1443	Szentmártonkátá - 1423	
Dunakeszi – Gyártelep - 1113	Kőbánya-Kispest - 8507	Szerencs - 1873	
Eger - 1833	Martonvásár - 3241	Szob - 1379	
Érd alsó - 7252	Mátészalka - 1225	Szolnok - 7703	
Érd felső - 1179	Miskolc – Tiszai - 6995	Sződ-Sződliget - 1988	
Erdőkertes - 1273	Monor - 7397	Szőlősnyaraló - 1428	

Esztergom - 1989	Monorierdő – 1977	Tápiószecső - 2516
Felsőgöd – 4428	Mosonmagyaróvár - 3370	Tárnok - 3138
Ferihegy - 7411	Nagykára - 3335	Tata - 2464
Fonyód - 1040	Nagymaros – Visegrád – 1529	Tatabánya - 5413
Fótújfalu – 1469	Nyíregyháza – 7622	Tétényliget - 4539
Füzesabony – 1411	Ócsa – 1568	Tiszalúc - 1205
Gárdony – 1739	Órbottyán – 1152	Tokaj - 1033
Göd – 1371	Pécel – 2628	Törökszentmiklós - 1059
Gödöllő – 3731	Pécs - 3160	Újszász - 1469

2. melléklet 2. ábrája (2. melléklet 2. és 3. ábrája címen különálló táblázatként is mellékelve): Járműleltár– ÁME-nek való megfelelés alapján az akadálymentesség helyzete – GYSEV Zrt.¹⁰

Jármű sorozatok	A járművek alrendszere vonatkozó alapvető követelmények rendelkezésre állnak-e?											Járművek alrendszere vonatkozó megfigyzések, rendelkezésre álló járművek száma (db)	Járművek alrendszere vonatkozó megfigyzések, napi közlekedés kiszolgálása (db)	
	Ülések. Útmutató segédlet: 4.2.2.1.-1.3.1.,2.4.5.	Kerekesszékek számára kialakított helyek. Útmutató segédlet: 4.2.2.2.-2.4.1.,2.4.5.	Ajtók. Útmutató segédlet: 4.2.2.3.,1.1.1.,1.1.5.,2.4.1.,1.2.,2.4.5.	Megvilágítás. Útmutató segédlet: 4.2.2.4.,2.4.1.,2.4.5.	Mosdók. Útmutató segédlet: 4.2.2.5.-2.4.1.,2.4.5.	Közlekedők. Útmutató segédlet: 4.2.2.6.-1.3.1.,2.4.5.	Ügyfél-tájékoztatás. Útmutató segédlet: 4.2.2.7.,2.4.1.,2.7.3.,2.7.1.,2.4.5.,2.7.5.	Szintkülönbségek. Útmutató segédlet: 4.2.2.8.,1.1.5.,2.4.5.	Fogódzók. Útmutató segédlet: 4.2.2.9.-1.1.5.,2.4.5.	Kerekesszékekkel megközelíthető hálófülkék. Útmutató segédlet: 4.2.2.10.-2.4.1.,2.4.5.	A lépcső pozíciója a járműre való fel- és leszálláshoz. Útmutató segédlet: 4.2.2.11.,1.1.1.,2.4.2.,1.5.,2.4.3.,2.4.5.			Fel- és leszállást segítő eszközök. Útmutató segédlet: 4.2.2.12.-1.1.1.,1.5.,2.4.3.,2.4.5.
31-90				X			X	X					8	
21-90				X			X	X					18	
10-33				X			X	X					1	21
20-33				X			X	X					5	
10-36				X			X	X					1	
20-36				X			X	X					3	
29-03				X				X					3	
29-05				X				X					16	21
82-05				X				X					3	
80-76				X			X	X					3	
415 sorozat	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	10	19
435 sorozat	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	10	
247 sorozat				X				X					7	3
446 sorozat				X				X					5	2

¹⁰ X = rendelkezésre áll, illetve azon paramétereknél került alkalmazásra, ahol van infrastrukturális elem, de nem felel meg a pontos műszaki paramétereknek.

XX = mindenben megfelel az előírt paramétereknek, üresen hagyott cella = nem felel meg az előírásoknak vagy nem releváns

2. melléklet 3. ábra (2. melléklet 2. és 3. ábrája címen különálló táblázatként is mellékelve): Infrastruktúra alrendszer – ÁME-nek való megfelelés alapján az akadálymentesség helyzete a Gysev Zrt. vasútállomásain, vasúti megállóhelyein¹¹

		Az infrastruktúra alrendszerre vonatkozó alapvető követelmények rendelkezésre állnak-e?														
Vasútállomások, vasúti megállóhelyek Magyarország közigazgatási határain belül Zöld színnel jelölve: GYSEV Zrt. Barna színnel jelölve: MÁV Zrt.	A fel- és leszálló utasok teljes száma meghaladja-e a napi ezer főt?	Parkolási lehetőségek a fogvatékosággal élő és a mozgásképes építő személyek számára. Útmutató segédlet: 4.2.1.1., 2.1.2.	Akadálymentes útvonal. Útmutató segédlet: 4.2.1.2., 2.1.1., 2.1.2. Műszaki paraméterek: Az akadálymentes útvonal szélessége Küszöb Kettős fogódzó A felvonó típusa A Braille-jelek magasságára vonatkozó rész	Ajtók és bejáratok. Útmutató segédlet: 4.2.1.3., 1.1.1., 2.1.1., 2.1.2. Műszaki paraméterek: 4.2.1.3. pont (2) bekezdés: Ajtó szélessége 4.2.1.3. pont (4) bekezdés: Az ajtónyitó eszköz magassága	Padlófelületek. Útmutató segédlet: 4.2.1.4., 2.1.1., 2.1.2.	Átlátszó akadályok kiemelése. Útmutató segédlet: 4.2.1.5., 2.1.2., 2.1.1.	Mosdók és pelenkázóhelyi sékek. Útmutató segédlet: 4.2.1.6., 2.1.2., 1.1.5., 2.1.1.	Bútorok és szabadon álló eszközök. Útmutató segédlet: 4.2.1.7., 2.1.1., 2.1.2.	Jegyértékesítő és információs pultok és ügyfélszolgálati pontok. Útmutató segédlet: 4.2.1.8., 2.1.1., 2.7.3., 2.7.1., 2.7.5. Műszaki paraméterek: 4.2.1.8 (5): Átjáró a jegyellenőrző automataákhöz	Megvilágítás. Útmutató segédlet: 4.2.1.9., 2.1.1., 2.1.2. Műszaki paraméterek: 4.2.1.9. pont (3) bekezdés: Világítás a peronokon	Vizuális tájékoztatás: jelzőtáblák, piktogramok, nyomtatott vagy dinamikus információk. Útmutató segédlet: 4.2.1.10., 2.7.1., 2.1.2., 2.7.5. Műszaki paraméterek: A megadandó tájékoztatás részletessége A tájékoztatás elhelyezkedése	Szóbeli tájékoztatás. Útmutató segédlet: 4.2.1.11., 2.1.1., 2.7.3., 2.7.1., 2.1.2., 2.7.5. Műszaki paraméterek: A teljes 4.2.1.11. pont	A peronok szélessége és pereme. Útmutató segédlet: 4.2.1.12., 2.1.1., 2.1.2. Műszaki paraméterek: A teljes 4.2.1.12. pont	A peronok vége. Útmutató segédlet: 4.2.1.13., 2.1.1., 2.1.2. Műszaki paraméterek: A teljes 4.2.1.13. pont	Fel- és leszállást segítő eszközök a peronokon. Útmutató segédlet: 4.2.1.14., 1.1.1., 2.1.2. Műszaki paraméterek: A teljes 4.2.1.11. pont	Szintbeli vágányátjárók az állomásokon. Útmutató segédlet: 4.2.1.15., 2.1.1., 2.1.2. Műszaki paraméterek: A teljes 4.2.1.12. pont
Sopron	igen		X	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	X	X	XX	XX	XX	XX
Szentgotthárd	igen	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	X	X	XX	XX	XX	XX
Szombathely	igen	XX	X	XX	XX	X	XX	XX	XX	XX	X	X			XX	

¹¹ X = rendelkezésre áll, illetve azon paramétereknél került alkalmazásra, ahol van infrastrukturális elem, de nem felel meg a pontos műszaki paramétereknek.

XX = mindenben megfelel az előírt paramétereknek

Üresen hagyott cella = nem felel meg az előírásoknak vagy nem releváns