

Zistenia verejnej ochrankyne práv z prieskumu bezbariérovosti v osobnej železničnej doprave

S

OBSAH

	ZOZNAM SKRATIEK	3
01	ÚVOD	4
02	O PRIESKUME	6
03	PRÁVNE VÝCHODISKÁ	7
	ROVNOSŤ A ZÁKAZ DISKRIMINÁCIE	7
	PRÍSTUPNOSŤ	7
	OSOBNÁ ŽELEZNIČNÁ DOPRAVA V SLOVENSKEJ REPUBLIKE	8
	PREVÁDZKOVANIE ŽELEZNIČNEJ INFRAŠTRUKTÚRY	9
	STAVEBNO-TECHNICKÉ POŽIADAVKY	10
	INTEROPERABILITA A TECHNICKÉ ŠPECIFIKÁCIE	
	INTEROPERABILITY	11
	PRÁVA CESTUJÚCICH – OSÔB ZO ZDRAVOTNÝM	
	POSTIHNUTÍM	13
	ZHRNUTIE	15
04	SKÚSENOSTI CESTUJÚCICH	17
	Z PRÍSPEVKOV INDIVIDUÁLNYCH RESPONDENTOV	17
	VYJADRENIA ZDRUŽENÍ OSÔB SO ZDRAVOTNÝM	
	POSTIHNUTÍM	23
	ZHRNUTIE	26
05	ZISTENIA Z VLASTNÉHO PRIESKUMU A STANOVÍSK	27
	ŽELEZNIČNÁ SPOLOČNOSŤ	27
	REGIOJET	35
	LEO EXPRESS	38
	ARRIVA	39
	ŽELEZNICE SR	39
	DOPRAVNÝ ÚRAD	46
	MINISTERSTVO DOPRAVY	47
	ZHRNUTIE	56
06	ZÁVERY	60
07	PREHĽAD NAVRHOVANÝCH OPATRENÍ	64

ZOZNAM SKRATIEK

Dohovor - Dohovor Organizácie spojených národov o právach osôb so zdravotným postihnutím

Ministerstvo dopravy – Ministerstvo dopravy a výstavby Slovenskej republiky (resp. Ministerstvo dopravy, pôšt a telekomunikácií Slovenskej republiky)

nariadenie č. 1300/2014 - nariadenie Komisie (EÚ) č. 1300/2014 o technických špecifikáciách interoperability týkajúcich sa prístupnosti železničného systému Únie¹ pre osoby so zdravotným postihnutím a osoby so zníženou pohyblivosťou

nariadenie č. 1371/2007- nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1371/2007 o právach a povinnostiach cestujúcich v železničnej preprave

Národný program - Národný program rozvoja životných podmienok osôb so zdravotným postihnutím

UVJ – ucelené vlakové jednotky

Ústava – Ústava Slovenskej republiky č. 460/1990 Zb.

vyhláška o stavebnom a technickom poriadku dráh – vyhláška Ministerstva dopravy, pôšt a telekomunikácií Slovenskej republiky č. 350/2010 Z. z o stavebnom a technickom poriadku dráh v znení neskorších predpisov

vyhláška o dopravnom poriadku dráh – vyhláška Ministerstva dopravy, pôšt a telekomunikácií Slovenskej republiky č. 351/2010 Z. z o dopravnom poriadku dráh v znení neskorších predpisov

zákon o doprave na dráhach – zákon č. 514/2009 Z. z. o doprave na dráhach v znení neskorších predpisov

zákon o dráhach – zákon č. 513/2009 Z. z. o dráhach a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov

zákon o Železniciach SR – zákon č. 258/1993 Z. z. o Železniciach Slovenskej republiky v znení neskorších predpisov

Železnice SR – Železnice Slovenskej republiky

Železničná spoločnosť – Železničná spoločnosť Slovensko, a. s.

¹ Európska únia.

01 ÚVOD

Verejný ochranca práv je Ústavou kreovaný nezávislý orgán, ktorého úlohou je chrániť základné práva a slobody všetkých osôb, pokiaľ k ich porušovaniu dochádza pri konaní, rozhodovaní alebo pri nečinnosti orgánov verejnej moci. Za osobitne dôležitú považujem ochranu tých skupín ľudí, ktoré vzhľadom na svoje postavenie nemajú rovnocenný prístup k svojim právam a slobodám v porovnaní s majoritou. Medzi takéto skupiny bezpochyby patria aj osoby so zdravotným postihnutím. V roku 2010 nadobudol pre Slovenskú republiku platnosť Dohovor Organizácie spojených národov o právach osôb so zdravotným postihnutím. Možno povedať, že vo vzťahu k ochrane práv osôb so zdravotným postihnutím ide o najvýznamnejší ľudskoprávny dokument medzinárodného významu, ktorý definuje širokú škálu základných práv a slobôd špeciálne pre potreby osôb so zdravotným postihnutím a ponúka komplexný rámec ich ochrany, vrátane mechanizmu kontroly jeho dodržiavania zo strany jednotlivých signatárskych štátov. Cieľom dohovoru je „presadzovať, chrániť a zabezpečovať plné a rovnaké využívanie všetkých ľudských práv a základných slobôd všetkými osobami so zdravotným postihnutím a podporovať úctu k ich prirodzenej dôstojnosti.“²

Dohovor je založený na všeobecných zásadách, ako sú:

- rešpektovanie prirodzenej dôstojnosti, osobnej nezávislosti vrátane slobody voľby a samostatnosti osôb,
- nediskriminácia,
- plné a účinné zapojenie sa a začlenenie do spoločnosti,
- rešpektovanie odlišnosti a prijímanie osôb so zdravotným postihnutím ako súčasti ľudskej rozmanitosti a prirodzenosti,
- rovnosť príležitostí,
- prístupnosť,
- rovnosť medzi mužmi a ženami,
- rešpektovanie rozvíjajúcich sa schopností detí so zdravotným postihnutím a rešpektovanie práva detí so zdravotným postihnutím na zachovaní vlastnej identity.



Už v minulosti moja predchodkyňa vyhodnotila požiadavku prístupnosti ako jeden z kľúčových predpokladov na to, aby osoby so zdravotným postihnutím mohli realizovať svoje základné práva a slobody na rovnakom základe ako osoby bez zdravotného postihnutia. Preto sa tejto téme začala venovať v roku 2014 a pokračovala v nej aj v rokoch 2015 a 2016. V rámci svojich prieskumov sa zamerala na bezbariérovosť budov úradov práce, sociálnych vecí a rodiny, polície, škôl či nemocníc. V roku 2020 sme si pripomenuli desiate výročie nadobudnutia platnosti Dohovoru pre našu krajinu. Na prelome rokov 2019 a 2020 som sa preto rozhodla nadviazať na vyššie uvedené prieskumy a (vychádzajúc aj z poznatkov získaných od ľudí, ktorí sa na mňa obrátili) som sa zamerala na bezbariérovosť osobnej železničnej dopravy.

Osobná železničná doprava, ako verejná služba, patrí do oblasti verejnej správy, v ktorej verejný ochranca práv vykonáva svoju

² Čl. 1 prvá veta Dohovoru.

pôsobnosť. Je však nutné dodať, že nejde o klasický vrchnostenský výkon verejnej správy (rozhodovanie o právach a povinnostiach osôb), na ktorý sa primárne sústreďuje moja pôsobnosť. Pri poskytovaní verejných služieb hovoríme o nevvrchnostenskom výkone verejnej správy, pri ktorom sa stretávajú prvky verejného aj súkromného práva. Tu som svoju pôsobnosť vymedzila najmä (no nielen) vo vzťahu k zabezpečeniu dostupnosti poskytovaných verejných služieb ako prostriedku realizácie základných práv a slobôd, pretože zamedzenie prístupu k verejným službám na princípe rovnosti a zákazu diskriminácie môže zasiahnuť samotnú podstatu základných práv a slobôd, ktoré majú byť ich prostredníctvom realizované.



Štát ako garant a sprostredkovateľ verejných služieb musí zabezpečiť ich dostupnosť čo najširšiemu okruhu adresátov. Je pritom irelevantné, či služby poskytuje súkromná spoločnosť alebo obchodná spoločnosť s majetkovou účasťou štátu, prípadne právnická osoba zriadená zákonom a riadená štátom. Štát pri poskytovaní verejných služieb nastavuje pravidlá, minimálne štandardy, určuje podmienky realizácie, udeľuje povolenia, vykonáva kontrolnú činnosť a podieľa sa na ich financovaní. Preto som dospela k záveru, že aj v tomto prípade je daná pôsobnosť verejného ochrancu práv.



Cieľom prieskumu bolo zistiť, ako vnímajú dodržiavanie svojich práv pri cestovaní vlakom samotné osoby so zdravotným postihnutím. Chceli sme poznať ich pohľad na vec, problémy, s ktorými sa stretávajú, čo im pri cestovaní najviac chýba, čo najviac oceňujú a tieto ich skúsenosti sprostredkovať zodpovedným subjektom aj širokej verejnosti.

Naším hlavným zámerom však bolo zistiť, ako samotný štát vníma svoju úlohu pri zabezpečovaní prístupnosti dopravy (v tomto konkrétnom prípade osobnej železničnej dopravy), či si je vedomý svojej kľúčovej zodpovednosti v tejto oblasti, či vykonáva systematické ciele kroky k dosiahnutiu želaného cieľa, a či sú tieto kroky dostatočné a primerané.

V úvode prieskumu sme prostredníctvom médií adresovali osobám so zdravotným postihnutím výzvu, aby nám sprostredkovali svoje skúsenosti s cestovaním vlakom. Po ich vyhodnotení sme zostavili dotazník, ktorý sme rozoslali organizáciám zastupujúcim osoby s rôznymi druhmi zdravotného postihnutia a požiadali sme ich o jeho vyplnenie. Tiež sme adresne oslovili vybrané organizácie zastupujúce osoby so zdravotným postihnutím, aby nám sprostredkovali skúsenosti z hľadiska špecifických potrieb osôb so zdravotným postihnutím v závislosti od druhu zdravotného postihnutia (osoby so zrakovým postihnutím, osoby so sluchovým postihnutím, osoby s telesným postihnutím). Vzhľadom na aktuálnu situáciu na celom svete súvisiacu s pandémiou ochorenia COVID-19 sme osobné prieskumy obmedzili na minimum. Následne sme oslovili dopravcov a prevádzkovateľa dráh, aby nám poskytli informácie, ktoré sme z hľadiska nášho prieskumu považovali za relevantné. Napokon sme požiadali o písomné stanovisko aj Ministerstvo dopravy. Na základe získaných informácií sme vypracovali nasledujúcu správu.

V tejto správe pracujeme primárne s pojmom „osoba so zdravotným postihnutím“, ktorý používa Dohovor. Podľa tohto dokumentu pojem „osoby so zdravotným postihnutím“ zahŕňajú osoby s dlhodobými telesnými, mentálnymi, intelektuálnymi alebo zmyslovými postihnutiami, ktoré v súčinnosti s rôznymi prekážkami môžu brániť ich plnému a účinnému zapojeniu do života spoločnosti na rovnakom základe s ostatnými. Vo všeobecných stavebných predpisoch je však používaný pojem „osoba s obmedzenou schopnosťou pohybu a orientácie“, ktorý nie je legislatívne definovaný. V predpisoch Európskej únie týkajúcich sa prístupnosti železničného systému sa používa pojem „osoba so zdravotným postihnutím a osoba so zníženou pohyblivosťou“, pod ktorým sa rozumie akákoľvek osoba, ktorá má trvalé alebo dočasné telesné, mentálne, duševné alebo zmyslové postihnutie, ktoré v súčinnosti s rôznymi prekážkami môže brániť jej plnému a účinnému využívaniu dopravy na rovnocennom základe s ostatnými cestujúcimi, alebo ktorej pohyblivosť je pri využívaní dopravy znížená vzhľadom na jej vek. Preto sa v texte môžete stretnúť aj s týmito pojmi, prípadne s pojmami používajúcimi subjektami, ktoré sme požiadali o vyjadrenie (imobilný cestujúci, cestujúci s obmedzenou mobilitou, osoba na vozíku a pod.).

ROVNOSŤ A ZÁKAZ DISKRIMINÁCIE

Ústava definuje našu krajinu ako zvrchovaný, demokratický a právny štát, ktorý uznáva a dodržiava všeobecné pravidlá medzinárodného práva, medzinárodné zmluvy, ktorými je viazaný, a svoje ďalšie medzinárodné záväzky.³

Neoddeliteľnou súčasťou demokratického a právneho štátu je aj princíp rovnosti a nediskriminácie. Podľa čl. 12 Ústavy ľudia sú slobodní a rovní v dôstojnosti i v právach. Základné práva a slobody sú neodňateľné, nescudziteľné, nepremiľateľné a nezrušiteľné. Základné práva a slobody sa zaručujú na území Slovenskej republiky všetkým bez ohľadu na pohlavie, rasu, farbu pleti, jazyk, vieru a náboženstvo, politické, či iné zmýšľanie, národný alebo sociálny pôvod, príslušnosť k národnosti alebo k etnickej skupine, majetok, rod alebo na iné postavenie. Nikoho nemožno z týchto dôvodov poškodzovať, zvyhodňovať alebo znevýhodňovať.

Uvedené ustanovenia neznamenať iba povinnosť štátu vyhnúť sa rozdielnemu zaobchádzaniu s osobami v rovnakom alebo v obdobnom postavení bez toho, aby sa tak dialo z rozumného dôvodu a primeraným spôsobom (formálna rovnosť), ale zároveň aj povinnosť zaobchádzať rozdielne s tými skupinami osôb, ktoré vzhľadom na svoje špecifické postavenie nemajú zabezpečený plnohodnotný prístup k základným právam a slobodám v porovnaní s ostatnými (materiálna rovnosť). Rovnosť a nediskriminácia sú kľúčovým princípom všetkých medzinárodných ľudskoprávných dokumentov. Dohovor pritom princíp rovnosti posúva z roviny jeho materiálneho chápania k modelu inkluzívnej rovnosti.⁴

PRÍSTUPNOSŤ



Prístupnosť je jedným z najdôležitejších predpokladov vytvorenia faktickej rovnosti osôb so zdravotným postihnutím a je nevyhnutným predpokladom plnohodnotného využívania aj mnohých ďalších práv. V Dohovore sa premieta ako jedna zo všeobecných zásad, na ktorých je Dohovor založený, ale aj ako samostatné právo upravené v čl. 9 Dohovoru. „S cieľom umožniť osobám so zdravotným postihnutím, aby mohli žiť nezávislým spôsobom života a plne sa podieľať na všetkých aspektoch života, zmluvné strany prijímú príslušné opatrenia, ktoré zabezpečia osobám so zdravotným postihnutím na rovnakom základe s ostatnými prístup k fyzickému prostrediu, k doprave, k informáciám a komunikácii vrátane informačných a komunikačných technológií a

³ Čl. 1 ods. 1 Ústavy.

⁴ „Inkluzívna rovnosť je novým modelom rovnosti rozpracovaným v rámci dohovoru. Zahŕňa model materiálnej rovnosti, pričom rozširuje a rozpracúva obsah pojmu rovnosti z hľadiska: a) spravodlivej redistribúcie na riešenie sociálno-ekonomických nevýhod; b) uznania na účely boja proti stigmatizácii, stereotypom, predsudkom a násiliu a akceptáciu dôstojnosti človeka a jeho prierezovosti; c) participácie na opätovné potvrdenie sociálneho chápania ľudí ako členov spoločenských skupín a plné uznanie ľudskej prirodzenosti a príslušnosti prostredníctvom začleňovania do spoločnosti a d) primeraných úprav na vytvorenie priestoru pre rozdielnosť ako záležitosť ľudskej dôstojnosti. Dohovor je založený na princípe inkluzívnej rovnosti.“ (Všeobecný komentár č. 6 (2018) o rovnosti a nediskriminácii Výboru pre práva osôb so zdravotným postihnutím k Dohovoru o právach osôb so zdravotným postihnutím, bod 11).

systémov, ako aj k ďalším prostriedkom a službám dostupným alebo poskytovaným verejnosti...“.

Opatrenia sa majú týkať tak existujúcich, ako aj nových objektov, tovarov, služieb, zariadení a technológií poskytovaných a prístupných verejnosti. V prípade existujúcich prekážok a bariér Dohovor požaduje najmä ich identifikáciu a postupné a systematické odstraňovanie. V tejto súvislosti tiež treba spomenúť povinnosť vykonať primerané úpravy.⁵ Odmietnutie ich vykonania Dohovor považuje za formu diskriminácie. Kým teda kategóriu prístupnosti chápeme ako univerzálnu a priebežne existujúcu požiadavku zameranú na všeobecne určený okruh osôb, primerané úpravy riešia individuálne potreby konkrétnej osoby a povinnosť ich vykonať nastáva až v okamihu vzniku požiadavky zabezpečenia prístupu v konkrétnej situácii.

V prípade nových objektov, služieb, technológií a zariadení majú opatrenia spočívať okrem iného vo vypracovaní, vyhlásení a kontrole dodržiavania minimálnych noriem a pravidiel na zabezpečenie prístupnosti, a to vrátane tých, ktoré sú poskytované súkromnými subjektami.

Dohovor tiež zaväzuje zmluvné štáty uskutočňovať alebo podporovať výskum a vývoj univerzálne navrhovaných tovarov, služieb, zariadení a vybavenia,⁶ ktoré by vyžadovali minimálne prispôsobenie a najnižšie náklady na uspokojenie špecifických potrieb osôb so zdravotným postihnutím, podporovať ich dostupnosť a využívanie a presadzovať univerzálny dizajn pri vytváraní noriem a usmernení.

OSOBNÁ ŽELEZNIČNÁ DOPRAVA V SLOVENSKEJ REPUBLIKE



Osobná železničná doprava je, podľa zákona o doprave na dráhach, verejná doprava na dráhe vykonávaná železničným podnikom na uspokojovanie všeobecných prepravných potrieb podľa vopred vyhlásených prepravných podmienok, zverejneného cestovného poriadku a tarify. Železničný podnik ako dopravca uzatvára s cestujúcim zmluvu o preprave osôb. Na začatie poskytovania dopravných služieb na železničných dráhach je potrebná licencia - rozhodnutie licenčného orgánu (Dopravného úradu), ktorou sa uznáva spôsobilosť žiadateľa poskytovať dopravné služby ako železničný podnik. Ak je to v súlade s licenciou, s prepravným poriadkom, s kapacitnými možnosťami a so zmluvou o preprave, dopravca je povinný za transparentných a nediskriminačných podmienok prepraviť za cestovné podľa tarify cestovného každého cestujúceho, ktorý o to prejaví záujem. Dopravca je zároveň podľa zákona o doprave na dráhach povinný uľahčovať prepravu vybraných skupín cestujúcich (zdravotne postihnutých cestujúcich, cestujúcich so zníženou pohyblivosťou v dôsledku postihnutia alebo veku a iných skupín cestujúcich, vrátane sprevádzajúcich osôb), cestujúcich s detským

⁵ „Primerané úpravy sú nevyhnutné a adekvátne zmeny a prispôsobenie, ktoré nepredstavujú neúmerné alebo nadmerné zaťaženie a ktoré sa robia, ak si to vyžaduje konkrétny prípad, s cieľom zabezpečiť osobám so zdravotným postihnutím využívanie alebo uplatňovanie všetkých ľudských práv a základných slobôd na rovnakom základe s ostatnými.“ (čl. 2 Dohovoru).

⁶ „Univerzálny dizajn je navrhovanie výrobkov, zariadení, programov a služieb tak, aby ich mohli využívať v najväčšej možnej miere všetci ľudia bez nevyhnutnosti úprav alebo špeciálneho dizajnu; „univerzálny dizajn“ nevyklučuje asistenčné zariadenia pre určité skupiny osôb so zdravotným postihnutím, ak je to potrebné.“ (čl. 2 Dohovoru).

kočíkom a so zvieratami a prepravu psov so špeciálnym výcvikom, či zabezpečiť v dráhových (železničných) vozidlách orientáciu a informovanosť cestujúcich nevyhnutnú na bezpečné uskutočnenie prepravy podľa zmluvy o preprave, vrátane cestujúcich s poškodením sluchu alebo zraku.



Na zabezpečenie dopravnej obslužnosti vo verejnej doprave objednávateľ dopravných služieb uzatvára s dráhovými podnikmi (v prípade železničnej dopravy so železničnými podnikmi) zmluvy o dopravných službách vo verejnom záujme. Základné cestovné a osobitné cestovné za dopravné služby vykonávané na základe tejto zmluvy a podmienky ich uplatňovania sú predmetom regulácie. Objednávateľom verejnej osobnej železničnej dopravy je Ministerstvo dopravy, ktoré uhrádza poskytovateľovi dopravných služieb vo verejnom záujme stratu podľa zmluvy o dopravných službách vo verejnom záujme v železničnej doprave. Dopravnou obslužnosťou je zabezpečenie poskytovania primeraného rozsahu dopravných služieb vo vnútroštátnej verejnej osobnej doprave na území vymedzenom v zmluve o dopravných službách vo verejnom záujme, najmä na zabezpečenie dopravy do zamestnania, škôl, zdravotníckych zariadení, úradov a s cieľom uspokojovať kultúrne, rekreačné a spoločenské potreby vrátane dopravy späť, prispievajúcej k trvalo udržateľnému rozvoju územného obvodu.



Ministerstvo dopravy môže na žiadosť dráhového (železničného) podniku poskytnúť dotáciu zo svojho rozpočtu na modernizáciu dráhových (železničných) vozidiel, ktorými plní zmluvu o dopravných službách vo verejnom záujme. Dotáciu možno poskytnúť len dráhovému podniku, ktorý plní zmluvu o dopravných službách vo verejnom záujme. Dotácie možno poskytnúť aj v iných prípadoch. Najvýznamnejším dopravcom v osobnej železničnej doprave na Slovensku je Železničná spoločnosť Slovensko, a. s., ktorá vznikla na základe uznesenia vlády Slovenskej republiky v januári 2005 a je jedným z troch nástupníckych podnikov jednotných železníc na Slovensku. Práva jediného akcionára, ktorým je Slovenská republika, vykonáva na valnom zhromaždení Ministerstvo dopravy. Základnými právami jediného akcionára je právo podieľať sa na riadení spoločnosti, podieľať sa na zisku, ktorý určilo valné zhromaždenie na rozdelenie a na likvidačnom zostatku spoločnosti po zrušení spoločnosti s likvidáciou. Jediný akcionár má v rámci výkonu pôsobnosti valného zhromaždenia právo požadovať informácie a vysvetlenia od členov predstavenstva a dozornej rady, podávať návrhy k prerokúvanému programu predloženému predstavenstvom alebo dozornou radou spoločnosti a voliť členov orgánov spoločnosti.⁷

PREVÁDZKOVANIE ŽELEZNIČNEJ INFRAŠTRUKTÚRY

Ďalším dôležitým zákonom v súvislosti s preskúmanou problematikou je zákon o dráhach, medzi ktoré patria aj železničné dráhy. Zákon definuje povinnosti vlastníka dráhy, prevádzkovateľa dráhy, resp. manažéra infraštruktúry. Vlastník dráhy (vlastník železničnej dráhy) je povinný zabezpečiť trvalé prevádzkovanie dráhy, teda správu, obsluhu a zabezpečenie prevádzky dráhy v stave, ktorý umožňuje bezpečnú a plynulú dopravu na dráhe a organizovanie dopravy na dráhe. Ak

⁷ Stanovy Železničnej spoločnosti Slovensko, a. s., úplné znenie k 06.04.2011.



vlastník dráhy nie je aj prevádzkovateľom dráhy, je povinný zabezpečiť prevádzkovanie dráhy inou osobou, ktorá spĺňa požiadavky tohto zákona na prevádzkovanie dráhy.

Prevádzkovanie železničnej infraštruktúry, čiže správu a obsluhu železničnej infraštruktúry a organizáciu železničnej dopravy, vykonáva manažér infraštruktúry.

Úlohu manažéra infraštruktúry vykonávajú Železnice SR, ktoré spravujú železničnú infraštruktúru vlastnenú štátom. Sú zriadené zákonom o Železniciach SR ako právnická osoba sui generis, ktorá sa zapisuje do obchodného registra. Železnice SR zabezpečujú prepravné a dopravné služby, ktoré zodpovedajú záujmom dopravnej politiky štátu a požiadavkám trhu vrátane súvisiacich činností. Orgánmi Železníc SR sú správna rada a generálny riaditeľ. Členov správnej rady aj generálneho riaditeľa vymenúva a odvoláva minister dopravy. Podľa zákona o dráhach uzatvára štát so Železnicami SR zmluvu o prevádzkovaní dráhy, na základe ktorej Železnice SR zabezpečujú prevádzkyschopnosť železničnej siete podľa požadovaných parametrov. Železnice SR majú právo na poskytnutie úhrady preukázateľnej straty z prevádzkovania dráhy na základe zmluvy o prevádzkovaní dráhy. Ministerstvo dopravy kontroluje hospodárenie s finančnými prostriedkami poskytnutými zo štátneho rozpočtu Železnicami SR na údržbu, opravy, modernizáciu a rozvoj železničnej infraštruktúry a servisných zariadení, dozerá na plnenie záväzkov vo verejnom záujme a na presadzovanie zásad štátnej dopravnej politiky.



Železnice SR ako manažér infraštruktúry sú pri zabezpečovaní verejnej osobnej dopravy povinné okrem iného zaviesť a udržiavať informačný systém potrebný na orientáciu cestujúcich, vrátane zrakovo a sluchovo postihnutých cestujúcich, v priestoroch staníc, zastávok a nástupíšť a poskytovať iné potrebné informácie týkajúce sa prevádzky železničnej dráhy alebo dopravy na dráhe, ako aj umožniť používanie staníc, zastávok a nástupíšť osobám s telesným postihnutím a osobám s detským kočíkom alebo so spoločenským zvieratkom.⁸

STAVEBNO-TECHNICKÉ POŽIADAVKY



Na navrhovanie, projektovanie a uskutočňovanie stavieb dráh (vrátane železničných dráh) a ich súčastí sa vzťahujú základné požiadavky na stavby a všeobecné technické požiadavky na navrhovanie a uskutočňovanie stavieb podľa stavebných predpisov, vrátane všeobecných technických požiadaviek na stavby užívané osobami s obmedzenou schopnosťou pohybu a orientácie. To platí aj pre vybavenie staníc a zastávok a tiež pre tvar, rozmery a šírkové usporiadanie nástupíšť.⁹

Ministerstvo dopravy na základe zákona o dráhach vydalo vyhláškou stavebný a technický poriadok dráh. V ňom sú tiež obsiahnuté viaceré požiadavky zabezpečujúce prístupnosť železničnej dopravy osobám s obmedzenou mobilitou a schopnosťou orientácie.

⁸ § 30 ods. 2 písm. d) a e) zákona o dráhach.

⁹ § 7 ods. 1 a 2 zákona o dráhach.



Za pozornosť stojí najmä ustanovenie, podľa ktorého sa modernizované a rekonštruované nástupištia navrhujú s mimoúrovňovým prístupom s výškou nástupnej hrany 550 mm nad spojnicou temien koľajnicových pásov, v odôvodnených prípadoch najmenej od 300 mm nad spojnicou temien koľajnicových pásov.¹⁰ Nástupištia sa označia bezpečnostným a orientačným značením aj pre osoby s obmedzenou schopnosťou pohybu a orientácie. Vyhláška o stavebnom a technickom poriadku dráh totiž ustanovuje, že železničné stanice vybudované pred 15. septembrom 2010 sa upravujú podľa tohto ustanovenia pri najbližšej rekonštrukcii alebo modernizácii, najneskôr do roku 2030.¹¹ Stavebný a technický poriadok dráh obsahuje aj ďalšie ustanovenia týkajúce sa bezbariérového prístupu osobnej železničnej dopravy. Sú to jednak požiadavky na železničné stanice a zastávky, a jednak na nástupištia. Železničná stanica svojím stavebným usporiadaním a vybavením zaisťuje podmienky na prepravu cestujúcich stanovené projektom v súlade s technickými normami vrátane bezpečného prístupu a užívania osobami s obmedzenou schopnosťou pohybu a orientácie. Nástupište a aspoň jedna prístupová cesta k nástupištiu sú bezbariérové a použiteľné pre osoby s obmedzenou schopnosťou pohybu a orientácie. Nové a rekonštruované nástupištia majú farebné a tvarové bezpečnostné a orientačné značenie podľa technickej normy a najmenej jeden bezbariérový prístup pre osoby s obmedzenou schopnosťou pohybu a orientácie. Železničné stanice, ktoré slúžia verejnej osobnej doprave na dráhe, sú vybavené:



- informačným systémom o príchode, odchode a radení vlakov; tento systém je sprístupnený aj pre osoby s obmedzenou schopnosťou pohybu a orientácie,
- orientačnými značkami o prístupe k vlakom vrátane hmatového alebo akustického vyznačenia pre osoby s obmedzenou schopnosťou pohybu a orientácie,
- bezbariérovým prístupom do priestorov a zariadení, ktoré slúžia cestujúcim.

Železničné zastávky, ktoré slúžia verejnej osobnej doprave na dráhe, sú vybavené bezbariérovým prístupom na nástupište vrátane hmatového alebo akustického vyznačenia prístupu k vlakom pre osoby s obmedzenou schopnosťou pohybu a orientácie.

INTEROPERABILITA A TECHNICKÉ ŠPECIFIKÁCIE INTEROPERABILITY

Z hľadiska požiadavky prístupnosti, ktorá je predmetom tohto prieskumu, hrá v osobnej železničnej doprave dôležitú úlohu pojem interoperabilita, pod ktorým rozumieme schopnosť železničného systému umožniť bezpečný a nerušený pohyb vlakov, ktoré dosahujú úroveň výkonnosti požadovanú pre železničný systém. Základnými parametrami, ktoré je potrebné splniť, aby železničný systém splňal požiadavky na dosiahnutie interoperability, sa rozumejú právne, technické a prevádzkové podmienky, ktoré sú z hľadiska interoperability rozhodujúce a sú uvedené v technických špecifikáciách interoperability. Tieto obsahujú aj požiadavku prístupnosti. Technickou špecifikáciou interoperability je technická špecifikácia vypracovaná Železničnou agentúrou Európskej únie, vydaná Európskou komisiou a uverejnená v Úradnom vestníku Európskej únie. Technická špecifikácia

¹⁰ § 9 ods. 7 druhá a tretia veta zákona o dráhach.

¹¹ § 75 ods. 1 stavebného a technického poriadku dráh.

interoperability sa vzťahuje na konkrétny subsystém alebo na čiastkový subsystém s cieľom splniť základné požiadavky, a tým zabezpečiť interoperabilitu železničného systému. Z pohľadu témy tohto prieskumu je najvýznamnejšie nariadenie č. 1300/2014, ktoré upravuje technické špecifikácie interoperability týkajúce sa prístupnosti železničného systému Európskej únie pre osoby so zdravotným postihnutím a osoby so zníženou pohyblivosťou. Zahŕňa subsystémy „infraštruktúra“ (všetky verejné priestory staníc, vrátane poskytovania informácií, predaja cestovných lístkov, čakania na vlak), „železničné koľajové vozidlá“, „telematické aplikácie“ (vizuálne a zvukové informačné systémy pre cestujúcich na staniciach aj vo vlakoch), a napokon subsystém „prevádzka a riadenie dopravy“ (postupy umožňujúce neprerušenú prevádzku na staniciach a vo vlakoch pre prípady cestovania osôb so zdravotným postihnutím), a to v rámci siete systému transeurópskych železníc (vysokorychlostných a konvenčných), ako aj v rámci všetkých ostatných častí siete.



Nariadenie č. 1300/2014 sa uplatňuje na všetky nové subsystémy „infraštruktúra“ alebo „železničné koľajové vozidlá“ železničného systému v Európskej únii. Vo svojej prílohe obsahuje podrobné technické a funkčné špecifikácie, a to osobitne pre každý z uvedených subsystémov. Nariadenie č. 1300/2014 sa neuplatňuje na existujúcu infraštruktúru a koľajové vozidlá, resp. uplatňuje sa len v prípade, ak sú predmetom obnovy alebo modernizácie. Preklenujúcim cieľom je dosiahnuť súlad prostredníctvom identifikácie a postupného odstraňovania existujúcich prekážok prístupnosti. Členské štáty v záujme dosiahnutia tohto cieľa zabezpečujú zostavenie súpisov majetku a prijatie vykonávacích aktov.

Každý členský štát je povinný zabezpečiť, aby sa vytvoril a zaviedol do praxe súpis majetku na účely:

- identifikácie prekážok prístupnosti,
- poskytovania informácií užívateľom,
- monitorovania a hodnotenia pokroku v oblasti prístupnosti.

Rozsah súpisu majetku sa podľa nariadenia č. 1300/2014 vzťahuje prinajmenšom na:

- verejné priestory staníc určené na prepravu cestujúcich (k tomu patrí aj poskytovanie informácií, nákup cestovných lístkov a v prípade potreby kontrola ich platnosti, ako aj možnosť čakania na vlak),
- železničné koľajové vozidlá.

Súpis majetku sa musí aktualizovať, aby obsahoval údaje o novej infraštruktúre a železničných koľajových vozidlách a o obnove alebo modernizácii existujúcej infraštruktúry a železničných koľajových vozidiel.

Zber a konverzia údajov by sa mali ukončiť najneskôr v polovici roka 2022. K informáciám Európskej databázy prístupnosti železničných staníc (ERSAD), ktorú spravuje Železničná agentúra Európskej únie, má mať prístup aj verejnosť.



Členské štáty sú, podľa nariadenia č. 1300/2014, povinné prijať národné implementačné plány na postupné odstránenie všetkých identifikovaných prekážok prístupnosti. Národné implementačné plány musia byť založené na existujúcich národných plánoch a na súpise majetku alebo na akomkoľvek inom príslušnom a spoľahlivom zdroji informácií (ak sú dostupné). O rozsahu pôsobnosti a tempe vykonávania národných plánov rozhodnú členské štáty. Doba platnosti národných implementačných plánov musí byť aspoň desať rokov a musia sa pravidelne aktualizovať, a to aspoň každých päť rokov.

Národné implementačné plány musia obsahovať stratégiu vrátane pravidla stanovovania priorít, na základe ktorého sa stanovujú kritériá a priority pre stanice a železničné koľajové vozidlá určené na obnovu alebo na modernizáciu. Táto stratégia sa vypracúva v spolupráci s manažérom/-mi infraštruktúry, prevádzkovateľom/-mi stanice, železničným/-i podnikom/-mi a (ak je to potrebné) s ďalšími miestnymi orgánmi (vrátane miestnych úradov dopravy). So zastupiteľskými združeniami používateľov vrátane zdravotne postihnutých osôb a osôb so zníženou pohyblivosťou sa uskutočnia konzultácie.

PRÁVA CESTUJÚCICH – OSÔB SO ZDRAVOTNÝM POSTIHNUTÍM



Z pohľadu práv cestujúcich je potrebné zmeniť nariadenie č. 1371/2007,¹² ktoré upravuje práva a povinnosti cestujúcich v železničnej doprave. Osobitná kapitola je venovaná zdravotne postihnutým osobám a osobám so zníženou pohyblivosťou. Ich preprava má byť založená na nediskriminačnom základe v súlade s vydanými pravidlami prístupu bez dodatočných poplatkov. Je zakázané z dôvodu zníženej pohyblivosti odmietnuť vykonať rezerváciu alebo vydať prepravný doklad zdravotne postihnutej osobe alebo osobe so zníženou pohyblivosťou, ani vyžadovať, aby bola takáto osoba sprevádzaná inou osobou (isté výnimky sú však prípustné). Zdravotne postihnuté osoby a osoby so zníženou pohyblivosťou majú právo na informácie o prístupnosti služieb železničnej prepravy a o podmienkach prístupu k vozňu v súlade s pravidlami prístupu a o zariadeniach vo vlaku.¹³

Stanice, nástupištia, vlakové súpravy a iné zariadenia musia byť v súlade s technickými špecifikáciami interoperability dostupné zdravotne postihnutým osobám a osobám so zníženou pohyblivosťou. Pri odchode zdravotne postihnutej osoby alebo osoby so zníženou pohyblivosťou zo železničnej stanice s personálom, preprave cez ňu alebo pri príchode na ňu zabezpečí manažér stanice bezplatnú pomoc takým spôsobom, aby táto osoba mohla nastúpiť do odchádzajúceho spoja alebo vystúpiť z prichádzajúceho spoja, na ktorý si kúpila prepravný doklad. V staniciach bez personálu majú byť ľahko dostupné informácie zobrazené v súlade s pravidlami o prístupnosti o najbližších staniciach s personálom a priamo dostupnej pomoci pre zdravotne postihnuté osoby a osoby so zníženou pohyblivosťou.¹⁴

¹² <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SK/TXT/HTML/?uri=CELEX:32007R1371&qid=1624964625419&from=SK>.

¹³ Čl. 19 a 20 nariadenia 1371/2007.

¹⁴ Čl. 21 a 22 nariadenia 1371/2007.

Železničné podniky bezplatne poskytnú pomoc zdravotne postihnutým osobám a osobám so zníženou pohyblivosťou vo vlaku a počas nastupovania a vystupovania z vlaku s cieľom umožniť im prístup k rovnakým službám vo vlaku ako majú ostatní cestujúci v prípade, že rozsah ich zdravotného postihnutia alebo zníženej pohyblivosti im nedovoľuje samostatný a bezpečný prístup k týmto službám.¹⁵

Pomoc sa poskytuje pod podmienkou, že sa táto požiadavka zodpovednému subjektu oznámi najmenej 48 hodín pred tým, ako je pomoc potrebná. Ak sa aj oznámenie neurobilo, zodpovedné subjekty majú vynaložiť všetko primerané úsilie na poskytnutie pomoci zdravotne postihnutej osobe, ktorá jej umožní cestovať. Na železničnej stanici a mimo nej majú byť určené miesta, na ktorých môžu zdravotne postihnuté osoby oznámiť svoj príchod na železničnú stanicu a v prípade potreby požiadať o pomoc. Pomoc sa poskytuje pod podmienkou, že sa táto osoba dostaví na určené miesto v určenom čase, ktorý však nesmie presahovať 60 minút pred uverejneným časom odchodu alebo pred požadovaným časom zaregistrovania všetkých cestujúcich. Ak čas príchodu nebol stanovený, zdravotne postihnutá osoba sa dostaví na určené miesto najneskôr 30 minút vopred.¹⁶

Slovenská republika pri tomto nariadení využíva trvalú výnimku a uplatňuje iba jeho povinné články, ktorými sú v prípade kapitoly týkajúcej sa zdravotne postihnutých osôb a osôb so zníženou pohyblivosťou čl. 19 (právo na prepravu) a čl. 20 ods. 1 (Informácie pre zdravotne postihnuté osoby a osoby so zníženou pohyblivosťou). Články týkajúce sa prístupu, pomoci na železničných staniciach a vo vlakoch a náhrady mobilného vybavenia sa teda neuplatňujú.

Dňa 29. apríla 2021 bolo schválené nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2021/782 o právach a povinnostiach cestujúcich v železničnej preprave (prepracované znenie),¹⁷ ktorým sa od 7. júna 2023 ruší nariadenie 1371/2007. Podľa dôvodovej správy týmto nariadením sa okrem iného posilňujú práva osôb so zdravotným postihnutím a osôb so zníženou pohyblivosťou. Členské štáty už nebudú môcť udeľovať výnimky z poskytovania pomoci a náhrady za poškodené mobilné pomôcky. Informácie sa musia poskytovať v prístupných formátoch, v súlade s požiadavkami navrhovanými v Európskom akte o prístupnosti. Železničný personál bude musieť byť náležite vyškolený.



Z vnútroštátnych predpisov je potrebné uviesť vyhlášku o dopravnom poriadku dráh. Okrem iného z nej vyplýva, že cestujúci sú na staniciach informovaní o zmenách v osobnej doprave, ktoré nie sú uvedené v cestovnom poriadku. Rovnako sú na staniciach informovaní o meškaní vlaku, ak je meškanie päť minút a väčšie, a to najneskôr v čase pravidelného príchodu alebo odchodu vlaku. Predvídané obmedzenie dopravy sa oznamuje na staniciach alebo na zastávkach pomocou oznamov. Podávanie informácií o chode vlakov na staniciach sa pre cestujúcu verejnosť zabezpečuje prostredníctvom zvukových a vizuálnych informačných zariadení. Základné informácie v grafickom vyhotovení sa podávajú vo forme zreteľne viditeľnej zo vzdialenosti, z ktorej sa majú čítať. Tieto informácie sa podľa možnosti na stanici

¹⁵ Čl. 23 nariadenia 1371/2007.

¹⁶ Čl. 24 nariadenia 1371/2007.

¹⁷ <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2021/782/oj>.

dopĺňajú akustickými, taktilnými a viditeľnými prvkami, ktoré slúžia osobám so zmyslovým postihnutím. Každé novobudované dráhové vozidlo na prepravu cestujúcich sa vybaví vizuálnym alebo aj zvukovým informačným systémom pre cestujúcich. Podaná informácia obsahuje jednotlivé zástavky v príslušnom poradí. Takéto vozidlo sa vybaví aj zariadením na zvukové alebo aj na svetelné upozornenie cestujúcich na ukončenie výstupu a nástupu a uzatvorenie dverí.

Vo vlaku sa vyhradí najmenej šesť miest pre cestujúcich s obmedzenou schopnosťou pohybu a orientácie, najmenej jedno miesto pre detský kočík, invalidný vozík alebo pre povolenú nadrozmernú príručnú batožinu a najmenej jedno miesto pre zrakovo postihnutú osobu s vodiacim psom. Tieto miesta sú situované vo vlaku čo najbližšie k stanovištu vodiča a sú označené príslušným symbolom.

Prvky umiestnené na vlaku a vo vlaku, ktoré sú určené na orientáciu a ovládanie cestujúcimi, sa zreteľne a zrozumiteľne označia. Vo vozidlách určených na prepravu imobilných cestujúcich pohybujúcich sa pomocou vozíka je umožnený bezpečný prejazd vozíka na určené stanovište s možnosťou jeho otočenia. Najmenšia šírka vonkajších a vnútorných dverí na bezbariérový, integrálny vstup je 850 mm, šírka prejazdnych miest je najmenej 900 mm. Miesto na státie vozíka imobilného cestujúceho je vybavené úchytmi proti nežiaducemu pohybu vozíka. Dráhové vozidlá na prepravu imobilných cestujúcich na vozíkoch majú najmenej jedno hygienické zariadenie upravené na použitie cestujúcim na vozíku, a ak to výška nástupišta vyžaduje, majú aj zdvíhací mechanizmus.



Na dodržiavanie práv cestujúcich v železničnej doprave podľa nariadenia č. 1371/2007 dohliada Dopravný úrad.¹⁸ V tejto oblasti vykonáva štátny odborný dozor a vybavuje sťažnosti cestujúcich. Pri výkone dozoru môže Dopravný úrad okrem iného nariadiť odstránenie zistených nedostatkov a na tento účel určiť primeranú lehotu, či uložiť kontrolovanému subjektu pokutu. Napr. za nedodržanie práv cestujúcich podľa nariadenia č. 1371/2007 môže uložiť pokutu do výšky 1000 eur. Pokutu vo výške 500 až 5000 eur môže uložiť dopravcovi (dráhovému podniku), ktorý neutvára podmienky na zvyšovanie komfortu cestujúcich a uľahčenie pohybu a cestovania zdravotne postihnutých cestujúcich, cestujúcich so zníženou pohyblivosťou v dôsledku postihnutia alebo veku a iných skupín cestujúcich, vrátane sprevádzajúcich osôb. Prevádzkovateľovi dráhy môže uložiť pokutu vo výške 800 až 10 000 eur, ak nezaviedol alebo neudržiava informačný systém potrebný na orientáciu osôb, vrátane zrakovo a sluchovo postihnutých osôb, v priestoroch staníc, zástavok a nástupíšť, alebo ak neposkytuje potrebné informácie týkajúce sa prevádzky dráhy alebo osobnej dopravy na dráhe, a tiež ak nevykonával dostatočné opatrenia na umožnenie používania verejnej osobnej dopravy na dráhe osobám s telesným postihnutím a osobám s detským kočíkom a zvieratami.

ZHRNUTIE

Východiskovým právnym dokumentom vo vzťahu k právam osôb so zdravotným postihnutím je Dohovor, ktorý upravuje prístupnosť ako

¹⁸ § 37 ods. 1 písm. k) zákona o doprave na dráhach.

jednu zo všeobecných zásad, a tiež ako samostatné základné právo. Požiadavka prístupnosti sa týka fyzického prostredia, informácií, komunikácie i služieb. Pritom sa viaže tak na nové, ako aj na existujúce prvky, u ktorých vyžaduje ich systematické a postupné debarierizovanie. Dôležité je najmä stanovenie minimálnych štandardov prístupnosti a uplatňovanie univerzálneho dizajnu. Okrem prístupnosti, ako všeobecnej stále existujúcej požiadavky, Dohovor upravuje aj právo na primerané úpravy v konkrétnych prípadoch.

Osobná železničná doprava je na Slovensku definovaná ako verejná doprava, pričom jej podstatnú časť objednáva štát od dopravcov v záujme zabezpečenia obslužnosti územia. V tomto prípade je cestovné predmetom regulácie. Štát uhrádza dopravcom stratu pri poskytovaní služieb vo verejnom záujme, a tiež môže poskytnúť dotáciu na modernizáciu vozového parku. Najväčším dopravcom u nás je Železničná spoločnosť, ktorej jediným akcionárom je Slovenská republika. Železničnú infraštruktúru, ktorá je vlastnená prevažne štátom, prevádzkujú Železnice SR ako manažér infraštruktúry. Je to obchodná spoločnosť sui generis, ktorej postavenie je tiež upravené osobitným zákonom. Riadiace orgány menuje minister dopravy. Železnice SR zabezpečujú prepravné a dopravné služby v súlade s dopravnou politikou štátu na základe zmluvy so štátom, a tiež majú právo na úhradu straty.

Stavebnotechnické požiadavky na železničnú infraštruktúru, ktorú tvoria aj železničné stanice, zastávky a nástupištia, upravujú viaceré predpisy. Sú to jednak všeobecné stavebné predpisy, ktoré obsahujú aj požiadavky na verejne prístupné stavby z hľadiska ich prístupnosti osobám s obmedzenou schopnosťou pohybu a orientácie, ale aj osobitné právne predpisy. Dôležitú úlohu zohrávajú aj právne akty Európskej únie. Nariadením č. 1300/2014 boli upravené technické špecifikácie interoperability železničnej infraštruktúry z hľadiska jej prístupnosti. Okrem podrobných požiadaviek na železničné vozidlá, stanice, nástupištia, komunikačné a informačné systémy, stanovuje aj povinnosť štátov vykonať súpis majetku a vypracovať národné implementačné plány.

Povinnosti manažéra infraštruktúry, ako aj dopravcov vo vzťahu k osobám so zdravotným postihnutím, sú upravené vo viacerých predpisoch, tak vnútroštátnych, ako aj v predpisoch Európskej únie. Dopravca nesmie odmietnuť prepraviť cestujúceho iba pre jeho zdravotné postihnutie. Kontrolu dodržiavania práv cestujúcich vykonáva Dopravný úrad.



Koncom roka 2019 sme prostredníctvom médií vyzvali osoby so zdravotným postihnutím, aby nám napísali svoje zážitky z cestovania vlakom. Požiadali sme ich, aby sa s nami podelili o svoje skúsenosti s prekonávaním rôznych druhov prekážok, na ktoré pri svojom cestovaní chtiac-nechtiac narážajú. Zaujímalo nás, aké sú podľa nich najčastejšie nedostatky, na čo by sa nemalo zabúdať pri tvorbe prostredia, čo ich trápi. Rovnako ako o nedostatkoch a problémoch sme sa chceli dozvedieť aj o pozitívnych zážitkoch ako dobrých príkladoch z praxe.

Z PRÍSPEVKOV INDIVIDUÁLNYCH RESPONDENTOV

Odpovede, ktoré nám zaslali priamo osoby so zdravotným postihnutím, nám poskytli celkom autentický pohľad tých, ktorí majú reálne skúsenosti s prekonávaním bariér:

„Vlakom som cestovala len raz - bolo to asi pred 4 rokmi v marci. Cestovala som z Prešova do Bratislavy. Keďže v Prešove jazdili len staré vlaky, na to, aby som sa dostala do vlaku, musela som si zaplatiť taxík, aby ma odviezol do Kysaku. V Kysaku (...) cez dráhy sa dostáva veľmi ťažko. Keď sme prišli, výpravca mi povedal, že musím mať rezerváciu na bezbariérový vagón a že keby tam niekoho takého mal, tak ma nevezme. Našťastie ma vzali - vložili ma hore s vozíkom, bez plošiny, lebo ju nemali. Priznávam, bola to moja chyba, (...) Pozitívne, veľmi pozitívne, hodnotím to, že ma vzali. (...) V Bratislave na Hlavnej stanici som vystupovala a opäť ma skladali, hoci tam už plošina mala byť.

Keď sme vystúpili v Bratislave, prvé, čo som urobila, bolo, že som si rezervovala bezbariérový vagón, keďže nasledujúci deň som sa mala vracat'. (...) Zavolali mi, že (...) pol hodiny pred odchodom vlaku mám čakať s asistentkou pred výťahom. Prišli sme hodinu popredu. Keď bolo asi 43 minút pred odchodom vlaku, išli sme k výťahu, aby nás videli. Čakali sme asi 15 minút, ale nik nechodil, tak som poslala asistentku na informácie. ... musela tam 15 minút čakať, kým jej niekto dal nejaké informácie. Keď sa vrátila, prišla už s nejakým pánom, ktorý nám mal pomôcť ísť výťahom. (...) Keď sme prišli pred vlak, bolo asi 9 minút do odchodu. Výpravca sa ma pýta, že ako si to dovoľím prísť 8 minút pred odchodom vlaku. (...) Ako som spomínala, mala som rezervovaný bezbariérový vagón s plošinou - aj napriek tomu ma do vlaku zdvíhali a bez plošiny. Pri takomto zdvíhaní mám pocit, že spadnem dopredu na zem.

(...) Keď sme prišli do Žiliny, opäť ma skladali bez plošiny, hoci bola konečná v Žiline. (...) Vlak mal meškanie. Keď konečne prišiel, mal odchod z iného perónu, ako sme prišli my. Všade samé schody a bez výťahu. Našťastie som sa opýtala jedného pána či vie, ako sa tam dostaneme. Povedal, že netuší, ale že nám pomôže. A tak ma s mojou asistentkou zniesol dolu celým tým schodiskom (aj s vozíkom, a to nie som najľahšia), a potom druhým hore. (...).“

Človek by neveril, že aj rezervácia a kúpa lístku na vlak môže byť celkom náročná.

„Mal som v pláne cestovať večer do Prahy s príchodom ráno a večer naspäť do Košíc s príchodom ráno. Po minuloročných problémoch,

kedy som objednával vlak tri týždne dopredu a nakoniec som z Prahy išiel bežným kupé, kde som sa s vozíkom dostal len tak tak, a to nehovorím o tom, že v kupé nebolo vôbec miesto pre vozík mňa a asistenta, som sa rozhodol objednať si vagón o mesiac skôr a to začiatkom októbra.

Volal som do Košíc na stanicu, kde pani so mnou spísala žiadosť a všetko malo byť v poriadku. O niekoľko dní mi šiel tatik kúpiť lístky. Následne mi volal z Košickej stanice, že tá pani mi nevie predať spiatočný lístok, lebo že ju tam blokuje rezervácia. Tak som volal do Bratislavy, tam mi zas povedali, že jej mám povedať nech mi len vytlačí lístok do daného vagónu s hocijakou miestenkou. Tak som volal späť tatikovi, povedal mu to, nech to tej pani povie. Potom mi volal tatik späť, že sa tak nedá. Tak som volal späť do Bratislavy. Tam trvali na tom istom. (...) Cítil som sa ako sekretárka medzi BA a KE stanicami. (...) Nakoniec som dostal svoje lístky.

Týždeň pred odchodom mi volali z Bratislavy, že „kolegyňka“ spravila chybu a si nevšimla, ale že vlak z Prahy do Košíc v tom večernom čase je už obsadený, že si budem musieť vybrať iný vlak. (...) V deň odchodu mi ráno volali z Prahy, či pôjdem tým vlakom, ktorý som si za rezervoval. Ja pánovi hovorím, že ja už mám lístky dávno kúpené doma, že nechápem tomu čo hovorí. On že to nie je možné, že mám kúpený spiatočný lístok, pretože na to aby som si ho mohol kúpiť by museli volať im do Prahy, aby tú miestenku vo vlaku odblokovali a až vtedy by sa dal kúpiť. (...) vysvitlo, že mám síce správny vagón, ale zlú miestenku. Tak mi ten pán z Česka povedal, že musím ísť na stanicu stornovať lístok oni musia zavolať do Česka, požiadať o uvoľnenie miestenky a tak až mi ju predať. Tak som už volal rovno do Bratislavy, že čo to zas ma byť.

V to ráno som natrafil na dobrú pracovníčku, pretože tá sama od seba povedala, že ide volať do Prahy a zistiť čo a ako. Zavolala mi naspäť s tým, že sa nemám báť, že upovedomila ich o tom, že budem mať zle miestenku ale, že ma naložia. Tak nakoniec som po tom všetkom večer išiel na vlak. Samozrejme, že večer som šiel na vlak a bol ďalší problém, nemal som totižto kúpené lôžkové kupé, alebo niečo také, už si to nepamätám najlepšie. Cestoval som prvýkrát sám a takú diaľku takže večer som bol už trochu mimo zo stresu.“

Tento podrobný opis konkrétneho zážitku začína dávať skutočný obraz o tom, ako sa cítia osoby so zdravotným postihnutím, keď sa pokúšajú žiť ako my ostatní:

„Počas posledných 10 rokov som sa stretla s mnohými kurióznymi, či frustrujúcimi zážitkami, no dnešný deň prekonal všetko! Najprv mi zrušili môj vlak, ktorý mal ísť ráno o šiestej, stáva sa. Tak som sa snažila na stanici zistiť čo ďalej. (...) Pani pri okienku nie je schopná mi dať miestenky pri mieste pre vozičkára, nevie ako to má urobiť. (...) Ako imobilný cestujúci musím byť minimálne 30 min. pred odjazdom vlaku na stanici. Prichádzam 40 min. pred odjazdom a prihlasujem sa pri okienku, že som nahlásená (...). Vlak má meškanie...a zamestnanec železnice s rampou nikde. (...) (presne kvôli takejto situácii som už raz nestihla prípoj v Prahe kde som potom trčala ďalšie 2h.!) vlak prišiel, rampy nikde a ani sprievodcu z vlaku, nikto ma neohlásil, že vraj o mne nevedeli!!! (...) Po úspešnom vylodení sa do vlaku, zisťujem, že toaleta je upchatá nefunguje!!! 4 hodiny do Prahy bez toalety! Snažím sa nič nepiť. Mechúr už bolí a ja sa teším na prestup a fungujúcu toaletu. Tesne pred Prahou prichádza ku mne sprievodca, že ani v ďalšom

vlak z Prahy do Berlína toaleta nefunguje! To sú ďalšie 4,5 hodiny!! (...) Pri prestupe v Prahe frčím na toaletu na stanici, vlak musí čakať! Niekde pred Ústím nad Labem prestáva fungovať kúrenie a začína byť zima. Keďže za posledných 6h. som ani nevidela vozík so snackom a pitím, posielam deti do jedálenského vozňu, nech mi kúpia čaj a jedlo (...). Deti prichádzajú s čajom, že jedlo mi nepredajú! Na tanier mi ho nedajú a plastové boxy im došli!!! (...) Takýto servis! Vagón pre vozíčkarov je pripojený ako posledný a jedáľenský vozeň je na začiatku vlaku!

Ešte 2 hodiny a budem v Berlíne. Konečne sa ukončí moja odysea! Strašné bolesti plného mechúra, nepitie počas celého dňa, frustrácia nad neschopnosťou a neohľadupnosťou (...)! Cítim sa ako odpad!“

Menej frustrujúci zážitok nám sprostredkovala aj ďalšia respondentka:

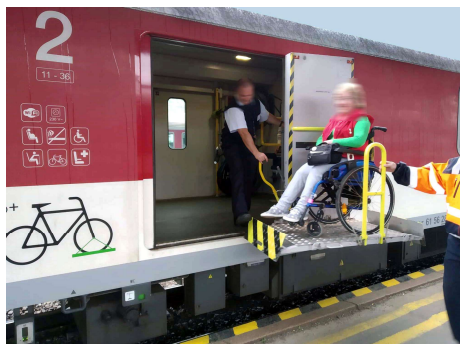
„Mám 9-ročnú dcérku s DMO. Chcela som jej urobiť výlet vlakom z Trenčína do Bratislavy. Hneď pri kupovaní lístka som zostala zaskočená- ja ako jej doprovod môžem cestovať zdarma a ona - dieťa na vozíku- si má kúpiť lístok (aj keď zľavnený). Prišlo mi to presne naopak, ale nevadí. Vraj má mať dcérka vybavenú nejakú kartičku, potom bude môcť cestovať vlakom zdarma. (...) bola som veľmi milo prekvapená- v podchodoch pribudli nové pekné výťahy, takže sme sa bez problémov dostali na príslušnú koľaj. Prišiel rýchlik (číslo si nepamätám), ktorý nemal plošinu. Nevedela som, že si mám dopredu pozrieť, či daným rýchlikom môžu cestovať vozíčkar, alebo nie. (...) Rýchlik bol veľmi pekný, čistý, cesta do BA bola pre dcérku veľkým zážitkom. Keď sme vystúpili na hlavnej stanici v BA zistili sme, že je pokazený výťah. Takže sme pekne po schodoch museli ísť s vozíkom dolu a potom hore. (...) Asi o 7 hodín sme sa na hlavnú stanicu vrátili. Výťah stále nefungoval, tak nás opäť čakali schody. Dopredu som si už pozrela rýchlik s plošinou. Rýchlik prišiel, vozeň pre vozíčkarov bol hneď 2. A bol na ňom označený veľkým znakom vozíčkara. Čakali sme, že z neho vystúpi nejaký zamestnanec a otvorí nám plošinu. Nikto neprichádzal, tak som nakukla do vozňa a povedala som sprievodkyňi, že mám dcérku na vozíku. Ona aj s kolegyňou mi povedali, že plošina nie je odskúšaná, a tak ju nemôžeme použiť. Vraj som to mala dopredu nahlásiť (min. 24 hod., najlepšie mesiac dopredu!!! -to som skoro odpadla) že budem cestovať s vozíčkarom. Tak sme opäť išli dverami. Čo ma ale zase milo prekvapilo bolo čisté priestrané kupé a veľké bezbariérové toalety v tomto vozni. Dcéрке sa cestovanie vlakom veľmi páčilo, a určite si to niekedy zopakujeme. Nevieť si však predstaviť, že by išla sama na elektrickom vozíku. Čo sme napr. v susednom Rakúsku videli neraz. Určite sme ale na dobrej ceste a teším sa, že sa pomaličky debarierizujeme aj tu u nás.“



Jedna respondentka nám poslala aj fotografiu, ktorou zdokumentovala ako to funguje pri nastupovaní osoby na vozíku pomocou externej zdvíhacej plošiny. Ako však písala, máva skôr negatívne skúsenosti:

„Aj napriek tomu, že nahlásim železničiam niekoľko dní dopredu moju cestu vlakom - človek na vozíku, väčšinou sa mi stane, že na stanici o tom zamestnanci nevedia a tvária sa prekvapene. Vždy len dúfajú, že plošina bude fungovať, lebo ju nestihli vyskúšať, kým z depa vyrazil vlak, pretože informácia o cestovaní človeka na vozíku sa k nim nedostala. Moja ďalšia skúsenosť bola, že napriek tomu, že mobilná plošina je k dispozícii, zamestnanci nám povedali, že ju nemôžu priniesť

a použiť, pretože tam nefunguje už pár mesiacov baterka a tým pádom sa nedá použiť“

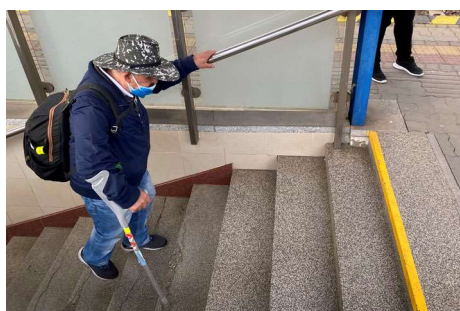


O podobných zážitkoch píše aj ďalšia respondentka, ktorá tiež pridala aj fotografiu:

„Väčšinou sa mi stávalo, že plošina bola nefunkčná. Preto by bolo fajn, keby pred zaradením plošiny, poriadne skontrolovali jej funkčnosť.“

Aj prestup na ďalší vlak môže byť pre osoby so zdravotným postihnutím veľmi náročný:

„Pri cestovaní s osobou s hendikepom si uvedomujem viac nástrahy vlakov. (...) V samotnom vlaku je náročný prechod cez vlak, pokiaľ sa nejedná o súpravy typu české pendolino (ktorých je veľmi málinko), čím prakticky osoby s hendikepom nemajú nárok na voľný pohyb a služby jedálenského vozňa. Neadekvátny čas na prestup, ak vlaky meškajú, pretože tieto sa síce čakajú (osobáky na rýchliky apod.), ale stihne to osoba bez určeného hendikepu, ktorá už ako tak vie, na ktoré nástupište má ísť a ponáhľa sa. Osoba s hendikepom je odkázaná na asistenciu alebo na zmeškanie prípoja. Automaticky by možno sprievodcovia_kyne mali pristúpiť k osobám s hendikepom a pri kontrole ich lístka ich upozorniť na prestup, zistiť nástupište a zároveň upozorniť posádku ďalšieho vlaku o dlhší čas na prestup. Nemôžeme predsa čakať, kým sa osoba s hendikepom ozve sama. Riešenie nie je ani objednávanie si asistencie niekoľko hodín dopredu, pretože to limituje pohyblivosť osoby s hendikepom.“



„Dobrý deň, som na vozíku. Pre mňa je neuveriteľne, že si musím dopredu rezervovať cestu vlakom a nemôžem sa spontánne rozhodnúť, kedy chcem ísť cestovať. Navyše nie všetky vlaky majú radený bezbariérový vozeň.“



„Z našej stanice (Partizánske), chodí bežný vlak, alebo tzv. motorka. Do modernej súpravy "motorky" sa dá relatívne pohodlne s pomocou vyklopenia plošiny dostať, nakoľko sú nižšie a majú široké dvere. Žiaľ keby som chcela ísť na výlet trpnem, pretože nikdy mi nik nevie povedať, aká súprava vlakov ide. Toto by nám veľmi pomohlo, aby sme si urobili relatívne málonákladové výlety do okolia (Prievidza, Topoľčany, Nitra, Trenčín...) s veľkým efektom. Barborka (naša dcéra) by sa cítila "rovnakomožnostne". Keď bola malá trúfala som si cestovať aj rýchlikom do Bratislavy. Zobrala som ju na ruky, posadila do kupé, vtiahla vozík, rozložila ho, naložila do kupé ;) bolo to takmer bezproblémové. Ale s vekom a rozmermi vozíka a pribúdajúcou váhou dieťaťa sa naše možnosti strácajú.“

Svoje skúsenosti majú aj osoby so sluchovým postihnutím:

„Na základe Vašej výzvy si dovoľím pridať postrehy ako matky a manželky sluchovo postihnutých / SP /osôb z cestovania vlakom:
1. Je veľmi náročné, ba priam nemožné zakúpiť si cestovný lístok v okienkach, ktoré sú presklené a vybavené mikrofónom. SP osoba nemá možnosť komunikovať a už vôbec nie rozumieť, či odzerať. Musí využívať písanú formu, čo je veľmi náročné a mnohokrát personál nevie adekvátne reagovať t.j. odpísať na papier a pod.



2. Sprievodca vo vlaku by mal vedieť, že sa tam nachádza osoba so SP a presne v ktorom kupé. A to z dôvodu napr. poruchy vlaku, keď sa prestupuje na iný vlak, autobusy a pod. Konkrétne sa nám stalo, že sprievodca v danej situácii: otvorí kupé povie informáciu o zmene a ak je tam SP osoba sama, nemá šancu pochopiť, čo sa deje. Opäť personál ŽSR by mal byť na také situácie pripravený a vedieť reagovať. Napr. keď by sprievodca vedel, kde je SP, stačilo by, aby mu danú informáciu napísal na papier.

3. Na Slovensku je na mnohých staniciach nedostatočné označenie príchodu, odchodu, meškanie vlakov vizuálne. Informácia cez zvukové oznamy sú nepostačujúce a pre osoby so SP úplne nevhodné. SP osoby sú na staniciach takto dezorientované a vôbec nemajú možnosť zistiť, kde nastúpiť na správny vlak. Najhoršie je to v situáciách, keď prestupujete a máte malo času....“

„Ako matke ťažko sluchovo postihnutého syna, žiaka strednej odbornej školy, ktorý pravidelne cestuje vlakom medzi Bratislavou a Rimavskou Sobotou, mi nedá nereagovať na Vami spustený prieskum.

Nemáme veľmi dobré skúsenosti, čo sa týka hlavne staníc v menších mestách, pretože v Bratislave to nie je problém. Oznamy na staniciach a vo vlakoch sú hlásené rozhlasom a v prípade, že napr. ako môj syn nerozumie, čo hlásia, dostáva sa do zlej situácie. Aj naposledy sa nám stalo, že keď čakal na vlakový prípoj z Jesenského do Rimavskej Soboty a vlak bol nahradený autobusovou dopravou, bolo toto oznámené rozhlasom, čomu však on nerozumel a len našťastie na poslednú chvíľu zbadal, že odchádza autobus a nie vlak. Malo by sa myslieť aj na takéto bariéry a písomné zreteľné oznamy vyvesiť na dobre viditeľných miestach, stanice opatriť oznamovacími tabuľami...”

„Dobrý deň p. Patakyová, som nepočujúci a bývam v Bernolákove a tam je stará žel. stanica a vôbec nie sú informačné tabuľky meškanie vlakov pre sluchovo postihnutých. (...) Keby dediny mohli zadať stačí Wifi internet + monitor s mini PC a pripojiť na internet na túto stránku a vybrať podľa miest a dediny a tam vidíte meškanie vlakov + číslo koľajníc: <https://aplikacie.zsr.sk/infotabule/>“



Písali aj ľudia, ktorí nie sú zdravotne postihnutí, no aj ich trápia prekážky na železničných staniciach a vo vlakoch. Niektorí nám svoje postrehy aj zdokumentovali:

„Keďže nie som zdravotne postihnutý rád by som sa len podelil o pár postrehov, najčastejšie cestujem trasa Kokava nad Rimavicou - Bratislava, meškania sú v podstate pravidelné, väčšina súprav premávajúca medzi Kokava nad Rimavicou - Lučenec a Lučenec - Zvolen sú 50 ročné motorové vozne neuspôsobené pre bezbariérové cestovanie, rovnako väčšina rýchlikov na trase Zvolen - Bratislava sú technicky a morálne zastarané, z nástupišta je vždy nutné prekonať bariéru v podobe schodov prípadne pomerne veľkej vzdialenosti medzi vozňom a nástupišťom, na trase medzi Kokavou nad Rimavicou a Lučencom je v podstate nemožné pre zdravotne ťažko postihnutú osobu využiť vlakové spojenie, rád by som priložil fotografiu nástupíšť po "rekonštrukcii" z Lučenca kde ich šírka podľa môjho názoru nie je dostatočná z hľadiska bezbariérovosti a ani bezpečnosti.“

„Nastúpiť do vlaku v staniciach, kde nie sú vyvýšené nástupištia (napríklad Kysak), je pomerne náročné aj pre zdravých a mobilných



ľudí, ak majú batožinu. Po pomoci, týkajúcej sa batožiny, sa obzerá takmer každá žena nižšieho veku. Ďalej, ak si žena oblečie užšiu sukňu po alebo pod kolená, pri nastupovaní si ju musí vyhrnúť, čo, uznajte, nevyzerá dôstojne. Tento mesiac v Kysaku predomnou do vlaku, smerujúceho do Bratislavy, nastupovala staršia obéznejšia mníška. Ako sa snažila, tak sa snažila, nedokázala vyložiť nohu na prvý, privysoký schodík. Nakoniec jej pomohli traja muži - jeden zvrchu ju ťahal, dvaja zdola jej tlačili dohora zadok. Opäť - nedôstojné.“



„Pre mňa ako zdravého cloveka je skusenost viac menej neutralna. (...) po mojej skusenosti z týchto sviatkov mozem konstatovať, že to ide pekne od desiat k peti. Ako dizajnerovi mi stále napadá, že nie je možné, aby tá služba v 21. storočí bola tak nechutne neohľaduplná voči zdravotne postihnutým ľuďom, starším ľuďom, matkám s kockami, že tomu skratka nerozumiem. (...) Takže pre mňa absolútne nepochopiteľne, ako dnes niekto môže zadať do výroby vozidlo bez skladacích ramp, bez znížených nastupných miest, bez toalety ADA, ale s miestami pre vozíčkarov, ktorí sa do konkrétneho vagona ani nemajú ako dostať. V celých supravách je vždy jeden vozeň, kde sa napríklad hendikepovaní cestujúci musia niekoľko dní dopredu ohlásiť a požiadať o ... Nechapem, nerozumiem.“

„Raz som cestovala zo Senca do Bratislavy vlakom. Nie som imobilná, ale mala som problém do vlaku nastúpiť, žiadne nástupisko a vlakové schodíky veľmi vysoko. Nastúpiť som mala oblečené nohavice, lebo v nejakej úzkej sukni by som ani nenastúpila. Nevieť si predstaviť ako by som nastupovala s deťmi alebo s kockom. Písala som o mojej skusenosti zupanovať a odpoveď bola, že chodia aj moderné vlaky, tak super treba sa asi postaviť na stanici a čakať kedy pôjde vlak s nižšími schodíkmi. Lenže problém nebol vo vlaku ale v nástupišti. V Bratislave som vystúpila pohodlne. Viem, že všetko stojí peniaze, ale normálne nástupisko by malo byť na každej stanici štandard.“

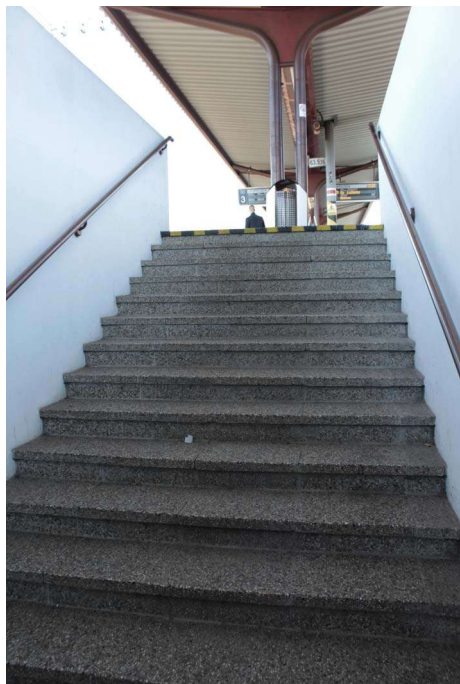


„Ako matka cestujem vlakom zriedka, keďže nízkopodlažných vlakov je na trase Nové Zámky - Komárno málo a s kockom sa doň nedostanem. Na stanici v Nových Zámkoch sú schody a rampa je len na nástupišti kam chodia medzinárodné vlaky. Rovnako je to aj v prípadoch keď som chodila s bicyklom. Naložiť a vyložiť sama je to náročné. Nie som zdravotne znevýhodnená, ale dokážem si predstaviť s akými problémami sa títo ľudia stretávajú. Je to hanba.“

„Nejde o skusenost s obmedzenou mobilitou ale o skusenost matky s detským kockom. Este donedavna nefungovali v ba na hlavnej stanici vytahy.... Co sa konečne podarilo vyriešiť. (...) Ale sú stanice kde to tak stále nie je. Potom ak cestujete rychlikom, nedať sa vám ist nízkopodlažným osobakom lebo cestujete 350 km. Vam spiace dieta v kocku za vašej asistencie nakladajú cez postový vagon spôsobom mama zo spodu este s jednou osobou.... A hore sprievodčicka. Napriek tomu že máte rezerváciu v detskom kupe zistíte že tam kock nemožete zobrať. (...) Super detské kupe spociva v tom, že si môžete vypytať spoločenskú hru.“

„Nemám zdravotné postihnutie, no napriek tomu myslím na bariérovosť vlakov pre slabšie skupiny osôb. Okrem vysokých schodov pri nastupovaní sa vždy zamýšľam nad otváraním dverí. Najmä v starých vozňoch sa nachádza veľmi ťažká prekážka - kľučka na otvorenie, ktorá

je náročná na otvorenie, ak ste žena, senior či dieťa. Slabší človek sa musí spoliehať na pomoc iných. Neotvorenie dverí na stanici môže spôsobiť stres až zúfalstvo, najmä ak ste vo vagóne sami. Toto považujem za veľmi bariérové riešenie.“



„Stare vagony, schody vysoko nad nastupistom, absencia výtahov a pohyblivých schodov na nastupistia, ktoré sú bezbariérové v západnom svete. To vytvára nezdolateľné prekážky pre kocky, inval. vozíky, a aj pre starších ľudí, ktorí majú problém vystúpať po schodoch s batožinou.“

„Ľudí odrádzajú od pokusov cestovať verejnou dopravou zbytočné prekážky, ako

- nefungujúce výtahy,*
- alebo výtahy s kľúčom na stanici, u upratovačky WC – (Ba Vinohrady) ,*
- alebo pohyblivá plošina: podchod Hodžovo námestie, kde pokus o uvedenie do chodu aktivuje akurát alarm,*
- alebo zbytočné obrubníky - príklad parkovisko pre postihnutých pred ŽST Poprad,*
- chodníky nepriebežné všade v republike*
- zle značené prístupy – zakryté, nesystémovo umiestnené piktogramy – znova príklad ŽST Poprad,*
- nutnosť dopredu nahlásiť záujem o cestovanie.*

Niekde to funguje:

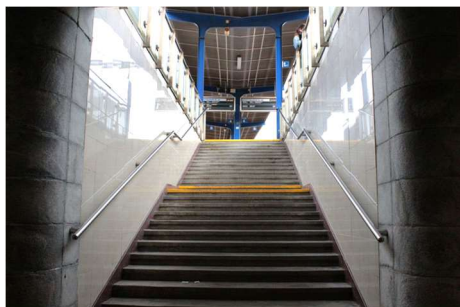
V Berlíne na viacpodlažnej stanici Hauptbahnhof sa vozíčkar veselo bezproblémovo sám presúval.

Rovnako v Rakúsku: jediný raz som na stanici našiel nefungujúci výtah, ale oproti bol ďalší... atď.“

VYJADRENIA ZDRUŽENÍ OSÔB SO ZDRAVOTNÝM POSTIHNUTÍM

OZ Bez bariéry - Národná platforma proti bariéram

Na našu výzvu veľmi promptne zareagovalo občianske združenie Bez bariéry – Národná platforma proti bariéram, ktorého základným poslaním je systematické a komplexné odstraňovanie bariér na Slovensku. Združenie nám poskytlo podrobný rozpis svojich aktivít od roku 2016, kedy vzniklo, ktorý je veľmi obsiahly. Každoročne pripravujú situačnú správu o stave bariér na Slovensku vo vybraných oblastiach. Okrem iného sa v nej zameriavajú aj na oblasť dopravy vrátane osobnej železničnej dopravy. OZ Bez bariéry je aktívne pri pripomienkovaní legislatívy súvisiacej s prístupnosťou prostredia, a to nielen vnútroštátnej, ale aj európskej. Pokiaľ ide o tému tohto prieskumu – prístupnosť osobnej železničnej dopravy na Slovensku – môžeme uviesť, že OZ Bez bariéry aktívne spolupracuje so Železnicami SR aj so Železničnou spoločnosťou, čo nám tieto spoločnosti potvrdili aj vo svojich písomných stanoviskách. Sú členmi pracovnej skupiny na riešenie bezbariérovosti a mobility prostredia železničnej dopravy pri sekcií železničnej dopravy a dráh Ministerstva dopravy. Taktiež participujú na projekte euroklúč,¹⁹ ktorý sa postupne rozširuje aj na



¹⁹ Ide o jednotný kľúčový systém, ktorý umožňuje osobám so zdravotným postihnutím samostatný prístup k rôznym zariadeniam určeným na prekonanie prekážok vyplývajúcich z ich postihnutia (napr. WC, zdvíhacie plošiny, výtahy).

železničných staniciach na Slovensku. Výrazne sa angažujú v príprave medzinárodných štandardov prístupnosti, ktoré sa snažia presadiť a implementovať do všeobecne záväzných právnych predpisov.



V správe Stav bariér k mobilite a dostupnosti základných ľudských potrieb na Slovensku za rok 2019,²⁰ ktorú pripravilo OZ Bez bariéry a Technická univerzita Košice, sa okrem iného uvádza:

„Všeobecne platí, že opatrenia smerované osobám s obmedzenou mobilitou sú určené všetkým. Tento názor aj vďaka nedostatočnému systému osvetly na Slovensku stále abscentuje, čo na jednej strane nepomáha riešeniam a na druhej strane vytvára bariéry samotné. V mnohých prípadoch dochádza k riešeniam s čiastkovými dopadmi, ale súčasný svetový aj európsky trend vytvorenia prostredia pre všetky typy a rozsahy postihnutia na Slovensku stále nie je implementovaný...

... evidujeme rozšírenie aktivít v tejto oblasti na Slovensku a vyšší záujem o komplexné a systematické riešenie, hlavne vďaka zmeny prístupu Ministerstva dopravy a výstavby Slovenskej republiky a niektorých jeho podriadených orgánov a subjektov. Celkový želaný výsledok implementovateľný do reálnej praxe bude vo výraznej miere ovplyvnený legislatívnym systémom.

Dôležitým faktorom je aj systém kontroly a monitoringu naplňovania ustanovení nariadení, zákonov a vyhlášok spojených s problematikou mobility, ktorý na Slovensku doposiaľ nie je vytvorený, a kým nebude aj implementovaný, nemôžeme uvádzať, že Slovensko má efektívny a konštruktívny systém na odstraňovanie bariér pre svojich občanov a návštevníkov. Dôležitým aspektom pre národné prostredie je aj fakt, že každý návštevník Slovenska posudzuje slovenské prostredie podľa stavu svojej krajiny, ktoré považuje za štandardné. Vzhľadom k tomu, že Slovenská republika je vďaka rozhodnutiam vedenia rezortu dopravy z rokov 2011 a 2012 jedinou krajinou s výnimkami zo záväzných nariadení EÚ, je prostredie pre návštevníkov našej krajiny považované za neriešené, bariérové a nepochopiteľné z ich pohľadu.“

OZ Bez bariéry v závere svojej správy formulovalo celý rad odporúčaní, z ktorých vyberáme:

- Pripraviť a nastaviť „Národnú stratégiu pre odstraňovanie bariér na Slovensku do roku 2030.“
- Vytvoriť výskumnú oblasť „Ekonomika bariérovosti“ na kvantifikáciu dopadov bariérovosti v rôznych sektoroch hospodárstva na ekonomiku štátu.
- Vytvoriť pri Ministerstve dopravy pracovnú skupinu pre systematickú bezbariérovosť.
- Vybudovať údajovú základňu pre výskumnú oblasť „Ekonomika bariérovosti“ a prepojenie sektorových databáz s primárnou využiteľnosťou pre viaceré typy politik.
- Zmapovať aktuálny stav v sektore bariérovosti (pre rok 2020 vo vybraných sektoroch uvedených vyššie) a implementovať výsledky ako východiskový stav v prioritných ukazovateľoch v „Národnej stratégii pre odstraňovanie bariér na Slovensku do roku 2030.“
- Implementovať medzinárodné štandardy prístupnosti ako základ pre objektívnu bezbariérovosť do štátnych ustanovení.

²⁰ Dostupná na:

[file:///C:/Users/fukoova/Downloads/Stav_barier_2019_OZ_Narodna_platforma_proti_barieram_01042020%20\(1\).pdf](file:///C:/Users/fukoova/Downloads/Stav_barier_2019_OZ_Narodna_platforma_proti_barieram_01042020%20(1).pdf).

- V každej štátnej inštitúcii podriadenej Ministerstvu dopravy vytvoriť pracovné miesto vo vedení spoločnosti, ktoré bude mať na zodpovednosti bezbariérovosť a mobilitu.
- V každej verejnej samospráve od úrovne minimálneho počtu obyvateľov 10 000 + vytvoriť pracovné miesto na bezbariérovosť a mobilitu.
- Zvýšiť kontrolu a monitoring medzinárodných dohovorov tak, aby správy boli objektívne a nie iba formálne.

Za poskytnuté materiály ale najmä za neustávajúcu angažovanosť a iniciatívu ďakujeme.

SNEPEDA

Svoje stanovisko nám zaslal aj Spolok nepočujúcich pedagógov (SNEPEDA). Ako nám zdôraznili, pre osoby s poruchou sluchu je dôležité poskytovať všetky informácie aj v textovej podobe. Svoje odporúčania zhrnuli do niekoľkých bodov:

- Zmena nástupišta – zobrazovať informáciu o zmene nástupišta aj na informačných tabuliach priamo na dotknutom nástupišti, aby cestujúci so sluchovým postihnutím, ktorí sa už nachádzajú na pôvodnom nástupišti, boli informovaní o zmene.
- Informácie v staničnej budove – na digitálnych tabuliach absentujú informácie o dôvodoch výrazného meškania spoja, či o náhradnej autobusovej doprave, ktoré sa počujúci cestujúci dozvie prostredníctvom hlásenia z rozhlasu stanice. Rovnako by bolo vhodné informovať o presnom číselnom poradí vozňov, lebo nie každý vozeň s číselným poradím sa nachádza na papierovej informačnej tabuli. Na tento účel by bolo vhodné v staničných budovách inštalovať ďalšiu informačnú tabuľu, čo by pomohlo aj počujúcim cestujúcim, keďže informácie zo staničného rozhlasu nie sú vždy zrozumiteľné.
- Informačné tabule aj v starších vozňoch – v starších vozňoch nie sú informačné tabule, z ktorých sa cestujúci so sluchovým postihnutím môže dozvedieť informáciu o nasledujúcej zastávke, či o meškaní vlaku. Tiež by sa mali poskytovať informácie o dôvodoch dlhšieho čakania vlaku v stanici, alebo mimo nej, ktoré sa neposkytujú ani v moderných vozňoch s informačnými tabuľami.
- Zväčšenie symbolu ucha pre osoby so sluchovým postihnutím a dostupné informácie o wi-fi – len na dvoch hlavných železničných staniciach – v Bratislave a Košiciach – je pre nepočujúcich dostupná doplnková služba on-line tlmočník. Prvý problém je, že priehradka, kde je táto služba dostupná, je označená symbolom ucha, ktorý je zmenšený oproti ostatným symbolom, a preto ho ťažko nájsť. Druhý problém spočíva v neoznačení dostupnosti možnosti wi-fi pripojenia, prostredníctvom ktorého môžu osoby so sluchovým postihnutím aj v iných staniciach využiť službu on-line tlmočník, rovnako aj v Bratislave a Košiciach mimo otváracích hodín.
- Indukčná slučka – ide o systém, ktorý umožňuje prenos zvuku do načúvacieho prístroja osoby so sluchovým postihnutím bez šumu na pozadí či bez iných zvukov. SNEPEDA odporúča inštalovať indukčné slučky do každej železničnej stanice, prípadne aj aspoň do jedného vozňa vlaku.
- Riešenie detského vozňa – často sa stáva, že v detskom vozni, v ktorom je aj kupé vyhradené pre seniorov a osoby so zdravotným postihnutím, sú prioritne umiestnené mladé osoby bez postihnutia



a bez detí, ktoré mali zakúpené miestenky a obsadili miesta v detskom vozni.



Svoje postrehy s nami zdieľala aj PharmDr. Kluková, ktorá zastupuje hovoriace osoby so sluchovým postihnutím pri Výbore pre práva osôb so zdravotným postihnutím Rady vlády Slovenskej republiky pre ľudské práva, národnostné menšiny a rodovú rovnosť.

„Najväčšie a najkomplikovanejšie prekážky pri prístupnosti osobnej žel. dopravy v SR sú pre našu skupinu nasledovné:

- komunikačné bariéry pri zakupovaní cestovného lístka (hluk v stanici, sklenená prepážka na okienku a teraz ešte aj rúška) komunikáciu našej skupine SP úplne sťažili až prakticky úplne znemožnili. Celú situáciu a prekážky v komunikácii by úplne jednoducho odstránili napr. vyznačené okienka s aplikáciou online prepisu hovoreného slova predávajúceho a kupujúceho. Stále je veľmi veľa ZŤP a seniorov, ktorí si kupujú lístky/miestenky iba osobne, nie cez internet.
- hlásenie informácií napr. o príchode, meškaní, odchode vlaku na stanici, či na peróne je pre našu skupinu úplne nepoužiteľná informácia, nakoľko je veľmi nezrozumiteľná a často jej naši SP ani vôbec nerozumejú, riešením by bolo zaviesť informačný displej pred stanicou na zobrazovanie aktuálnych informácií aj v malých staniach.
- vo vlakoch hlásia stanice, tiež podobná komunikačná bariéra ako vyššie uvedené, všetky vlakové súpravy by mali mať aspoň jeden vozeň kde sa môže sluchovo postihnutý informovať a overiť si poradie staníc a čas príchodu. Sprievodcovia by tiež mohli mať mobil alebo tablet s aplikáciou na prepis hovoreného slova, aby si SP mohol prečítať čo mu sprievodca hovorí, ak mu nerozumie.

Je medzi nami veľmi početná skupina seniorov, ktorí majú často aj iné postihnutia - pohybové alebo zrakové, takže zlepšenie prístupnosti služieb a informácií pre našu skupinu by veľmi pomohla v debarierizácii v komunikácii a poskytovaní služieb osobnej železničnej dopravy.“

ZHRNUTIE

Cestujúci so zdravotným postihnutím často opisujú problémy pri svojej preprave. Narážajú na nefungujúce zariadenia, nevedomosť personálu, či na zlyhávajúce komunikácie. Problémom môže byť napr. nefungujúce WC, výťah, či zdvíhacia plošina. Ak aj sú dostupné zariadenia, často nie je možné ich samostatne obslúžiť, ale je potrebná asistencia personálu. WC sú neraz zamknuté a kľúč je na inom mieste. Cestujúci so zdravotným postihnutím uvádzali aj ťažkosti pri rezervácii a kúpe cestovného lístka. Osoba na vozíku sa nemôže pohybovať slobodne po vlaku, a tak aj kúpa jedla môže byť nedosiahnuteľným cieľom. Problémy komunikovali nielen osoby so zníženou pohyblivosťou, ale aj ľudia s postihnutím sluchu, ktorí poukazujú najmä na zlé informovanie na staniciach a zastávkach, najmä priamo na nástupištiach, o odchodoch a príchodoch vlakov, o nepredvídaných okolnostiach, o zmenách, náhradnej doprave a pod. Bariérovosť však trápí aj ľudí, ktorí nemajú zdravotné postihnutie, aj tí majú problémy pri cestovaní a stretávajú sa s prekážkami.



ŽELEZNIČNÁ SPOLOČNOSŤ

Železničná spoločnosť, ako náš najväčší dopravca, prevádzkuje väčšinu vlakov na základe objednávky štátu. Okrem štátnej objednávky prevádzkuje InterCity vlaky na linke Bratislava – Košice, ktoré fungujú ako komerčný produkt (bez štátnej dotácie).



Pri našom osobnom prieskume na trase Bratislava – Leopoldov a späť sme využili cestovanie vlakovou súpravou (zložená z hnacej jednotky a vozňov) Železničnej spoločnosti, ktorá disponovala vozňom so zdvíhacou plošinou. Bolo v ňom aj kupé pre cestujúcich na vozíku s vhodnou toaletou. Aj keď sme si prepravu neobjednali vopred, ochotný sprievodca nám plošinu predviedol a vyjadril sa, že sa vždy snaží pomôcť s nástupom cestujúcemu, aj keď si prepravu neobjedná. Plošina podľa jeho vyjadrenia prakticky nemá žiadne obmedzenia z hľadiska výšky nástupnej hrany.



Na cestu späť sme využili ucelenú vlakovú jednotku Železničnej spoločnosti, ktorá bola nízkopodlažná, bola vybavená aj možnosťou nástupu osôb na vozíku s použitím rozkladacej nájazdovej rampy a bola usporiadaná na prepravu osoby na vozíku (široké nástupné dvere, miesto pre cestujúceho na vozíku, WC pre osoby na vozíku). Vlak disponoval aj vizuálnym informačným zariadením. Tlačidlo na otváranie a zatváranie dverí bolo označené aj hmatovo v Braillovom písme. Nechýbalo zvukové hlásenie o aktuálnej a nasledujúcej stanici (zastávke). Takéto nízkopodlažné vozidlo je ideálne, ak je nástupná hrana nástupištia dostatočne vysoká, čo v prípade bratislavskej hlavnej stanice aj stanice v Leopoldove bolo naplnené. Ponúka teda celkom dobrý komfort pre cestujúceho so zníženou pohyblivosťou. Dôležitá však je aj šírka nástupištia, o čom sme sa mali možnosť presvedčiť na vlastnej koži. Ochotné sprievodkyne nám síce predviedli rozkladáciu nájazdovú rampu vlaku, avšak tá sa nedala rozložiť kvôli prekážajúcemu zábradliu na nástupišti.



Železničná spoločnosť má na svojej webovej stránke²¹ podrobné informácie o službách poskytovaných imobilným cestujúcim. Okrem informácií o zľavách sú to predovšetkým informácie o možnosti cestovania imobilných cestujúcich a o spôsobe objednávky. Železničná spoločnosť informuje aj o možnosti imobilného cestujúceho cestovať na trase Bratislava – Žilina – Košice – Humenné so sprievodcom v špeciálnom ležadlovom kupé nočného vlaku. Objednať si pomoc pri preprave musí imobilný cestujúci najneskôr 24 hodín pred plánovanou cestou, v prípade ležadlového kupé najmenej 48 hodín pred odchodom vlaku z východovej stanice. Pri kúpe cestovného lístka cez web sú k dispozícii aj tieto informácie o vlaku:

-  vozeň so zdvíhacou plošinou a s kupé na prepravu imobilných cestujúcich, alebo
-  vozeň s kupé na prepravu imobilných cestujúcich.

²¹ <https://www.zssk.sk/sluzby/osoby-so-zdravotnym-postihnutim/>.



Nízkopodlažné vlaky - ucelené vlakové jednotky využívané najmä v prímestskej a regionálnej doprave, ktoré nebývajú vybavené zdvíhacou plošinou ale nájazdovou rampou, nie sú označené, resp. sú označené rovnako ako vysokopodlažné vozne so zdvíhacou plošinou usposobené na prepravu imobilného cestujúceho. Cestujúci sa tak nedozvie, že pocestuje nízkopodlažným vlakom.



Na stránke Železničnej spoločnosti nájdete aj informácie o parametroch zdvíhacej plošiny (rozmery, maximálna nosnosť a pod.), zoznam staníc a zastávok s informáciami pre imobilných cestujúcich na vozíku vypracovaný Železnicami SR, zoznam staníc a zastávok vybavených WC s euroklúčom, informácie o radení vozňov, či informácie o miestach pre osoby so zdravotným postihnutím a osoby so zníženou pohyblivosťou.



Z písomného stanoviska Železničnej spoločnosti vyplýva, že táto má v evidenčnom stave celkovo 237 ucelených vlakových jednotiek, z nich 79 je nízkopodlažných s nájazdovou rampou. Tieto nízkopodlažné ucelené vlakové jednotky majú aj vyhradený priestor pre imobilné osoby a disponujú vhodnými toaletami (štyri miesta pre osoby na vozíku, dve bezbariérové toalety, tlačidlá na otváranie dverí a na privolanie pomoci prispôbosené pre nevidiacich/popísané aj Braillovým písmom²²). Ďalších šesť ucelených vlakových jednotiek je nízkopodlažných a prispôbosených pre cestovanie imobilnej osoby, avšak bez nájazdovej rampy. Z celkového počtu osobných vozňov 878 je 26 kusov so zdvíhacou plošinou a sú usposobené na prepravu imobilných cestujúcich pohybujúcich sa pomocou vozíka, majú priestor vyhradený pre tieto osoby, pričom súbežne je možné prepraviť dve osoby na vozíku, a tiež sa tu nachádzajú toalety vhodné pre imobilné osoby. Železničná spoločnosť tiež disponuje desiatimi vozňami prispôbosenými na prepravu imobilných cestujúcich, avšak bez zabudovanej zdvíhacej plošiny.

Železničná spoločnosť - vozový park	Celkový počet vozidiel	Vozidlá pre imobilných cestujúcich - s plošinou (ks)	Vozidlá pre imobilných cestujúcich - bez plošiny (ks)	Podiel vozidiel pre imobilných cestujúcich
Ucelené vlakové jednotky	237	79	6	35,86 %
Osobné vozne	878	26	10	4,10 %



Ako tiež vyplýva zo stanoviska Železničnej spoločnosti, všetky nové, prípadne rekonštruované ucelené vlakové jednotky dodané od roku 2010 sú nízkopodlažné, vybavené nájazdovou rampou, pričom tieto predstavujú aj celkový počet nízkopodlažných ucelených vlakových jednotiek s nájazdovou rampou (79), teda pred desiatimi rokmi Železničná spoločnosť takéto jednotky neprevádzkovala (okrem šiestich nízkopodlažných UVJ bez nájazdovej rampy).

²² https://www.zssk.sk/wp-content/uploads/2020/07/Spr%C3%A1va-o-kvalite-slu%C5%BEieb-ZSSK-za-rok-2019_web.pdf.

Za posledných desať rokov Železničná spoločnosť obstarala celkovo 276 nových a modernizovaných osobných vozňov, z ktorých 20 je určených na prepravu imobilných cestujúcich.

Železničná spoločnosť - vozidlá obstarané za posledných desať rokov	Celkový počet vozidiel	Vozidlá pre imobilných cestujúcich - nástup aj preprava (absolútne čísla)	Vozidlá pre imobilných cestujúcich (percentuálny podiel)
Ucelené jednotky	79	79	100 %
Vozne	276	20	9,42 %

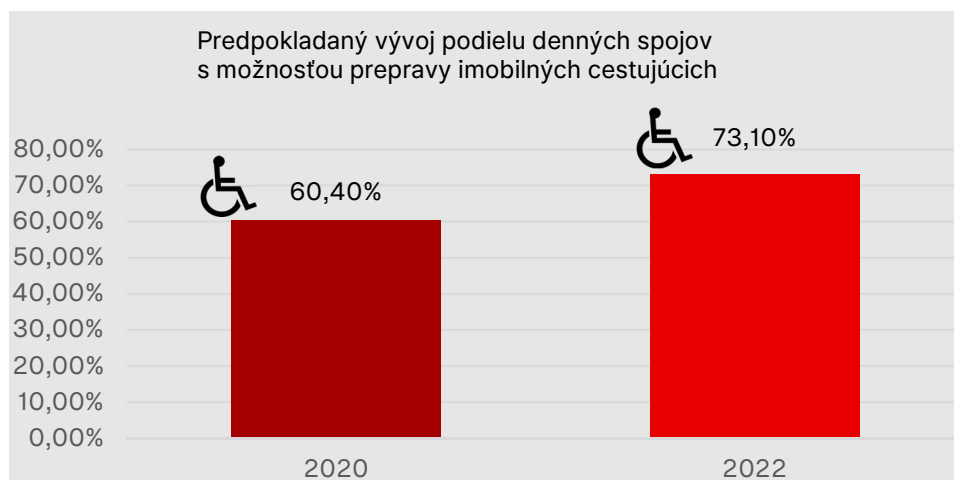
Keďže počty osobných vozňov nám neposkytnú reálny obraz o tom, aký je podiel celkovo vypravených vlakov umožňujúcich cestovanie osobám so zníženou pohyblivosťou, zaujímali nás aj informácie o priemernom dennom počte vypravených vlakov a percentuálnom podiele vlakových spojov, v ktorých je možná preprava imobilných cestujúcich. Železničná spoločnosť uvádza, že denne vypravi priemerne 1 518 vlakov osobnej dopravy, z toho:

- 226 diaľkových vlakov
- 1 292 regionálnych a prímestských vlakov.

Percentuálny podiel možnosti prepravy imobilných cestujúcich podľa nej v súčasnosti predstavuje 60,4 %.



Postupným dodávaním ďalších vozidiel predpokladá Železničná spoločnosť v roku 2022 pokrytie bezbariérovými vlakmi na úrovni 73,1 % z celkového počtu vypravených vlakov.



V diaľkovej (pozn. vnútroštátnej a medzinárodnej) doprave je pokrytie bezbariérovými vlakmi 59,73 %. Nasadzované sú vlaky s jedným vozňom v každej vlakovej súprave na prepravu imobilných cestujúcich. Z toho 46,46 % je vybavených zdvíhacou plošinou a 13,27 % vozňov je síce usposobených na prepravu imobilných cestujúcich (osobitné kupé, WC, dostatočné priestory), ale bez vlastnej zdvíhacej plošiny. V 21 staniciach je ale možné realizovať nástup a výstup imobilného cestujúceho pomocou externej zdvíhacej plošiny.

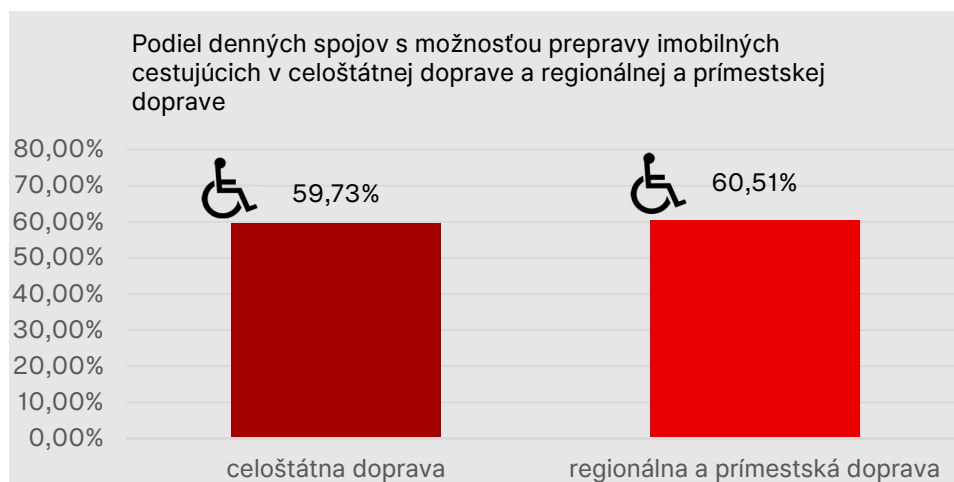
Podľa vyjadrenia Železničnej spoločnosti mobilné staničné zdvíhacie plošiny využívajú vždy, keď nie je možné zaradiť do vlaku vozeň s vlastnou zdvíhacou plošinou. Spolupráca s personálom Železníc SR je podľa Železničnej spoločnosti veľmi dobrá, nezaznamenala neochotu z ich strany a hodnotí ju ako bezproblémovú a ústretovú. Externé staničné mobilné plošiny využíva aj v prípade nástupu/výstupu (v stanovisku zvolené slová „nakládka/vykládka“) ťažko chodiacich osôb, pretože práve tieto plošiny umožňujú aj prepravu stojacich osôb, na rozdiel od plošín, ktoré tvoria súčasť vozňa.

Využitie externej zdvíhacej plošiny

Kalendárny rok	2018	2019	2020
Počet použití	458	398	226 ²³

²³ Ovplynené pandemickou situáciou.

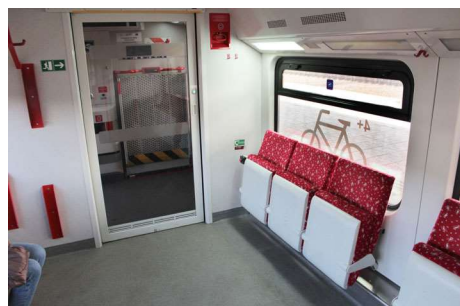
Hoci Železničná spoločnosť vo svojom stanovisku explicitne neuviedla podiel pokrytia bezbariérovými vlakmi v prímestskej a regionálnej doprave, z poskytnutých informácií možno vyvodiť, že tento predstavuje približne 60,51 %.



Pokiaľ ide o osoby s obmedzenou orientáciou, teda buď so sluchovým alebo so zrakovým postihnutím, zo stanoviska Železničnej spoločnosti vyplýva, že informácie tejto skupine osôb poskytujú vo vlakoch zložených z novších vozňov, ktoré sú vybavené akustickým a vizuálnym informačným systémom:

- osobám so zrakovým postihnutím sú informácie sprostredkované formou prednahratých hlásení a zároveň mimoriadnymi hláseniami vlakvedúcich,
- osobám so sluchovým postihnutím sú informácie sprostredkované za pomoci LCD/LED panelov o nasledujúcich zastávkach, výlukách a mimoriadnych udalostiach.

Vybavenie pre osoby so zmyslovým postihnutím	Ucelené vlakové jednotky	Osobné vozne
Akustický systém pre osoby s postihnutím zraku	79	276
Vizuálny systém pre osoby s postihnutím sluchu	79	162



Na otázku „Aké konkrétne kroky ste vykonali za ostatných desať rokov za účelom debariérizácie osobnej železničnej dopravy?“ Železničná spoločnosť vo svojom stanovisku uviedla, že v roku 2016 skrátila dobu potrebnú pre nahlásenie/objednanie asistenčných služieb pri cestovaní osôb so zdravotným postihnutím zo 48 hodín na 24 hodín, čo je menej ako je nariadením č. 1371/2007 stanovené maximum. Od 7. septembra 2017 Železničná spoločnosť zabezpečuje medzinárodnú prepravu osôb s obmedzením mobility pomocou programu na rezerváciu asistencie pri medzinárodných cestách Únie medzinárodných železníc (UIC PRM ABT). Dňa 16. apríla 2018 bola spustená do prevádzky nová služba

Železničnej spoločnosti „online chatovanie“ – podávanie informácií aj o zabezpečení prepravy osôb s obmedzenou mobilitou formou online chatovania. Od 1. januára 2019 Železničná spoločnosť rozšírila ponuku doplnkových služieb v zákazníckom centre Bratislava hlavná stanica a zákazníckom centre Košice, železničná stanica, vďaka čomu môžu cestujúci so sluchovým postihnutím vo vybraných pokladniach využívať službu online tlmočenia cez smartfón alebo cez tablet.



Pokiaľ ide o systematické kroky smerujúce k postupnej debarierizácii osobnej vlakovej dopravy, zaujímalo nás, či má Železničná spoločnosť vypracovanú stratégiu debarierizácie, a ak áno, chceli sme, aby nás oboznámila s jej obsahom, konkrétnymi stanovenými cieľmi a aj s časovými horizontmi, v ktorých majú byť napĺňané. Z odpovede Železničnej spoločnosti vyplynulo, že má vypracovanú stratégiu v oblasti bezbariérovosti do roku 2025. Ide o dokument, ktorý nie je obsiahly a nie je z neho zrejmé, kedy bol vypracovaný. Na základe dodatočne poskytnutej informácie sme sa dozvedeli, že bol vypracovaný v roku 2019. Obsahuje popis súčasného stavu a základný popis cieľového stavu v roku 2025. Železničná spoločnosť si pre tento časový horizont stanovila štyri základné ciele:

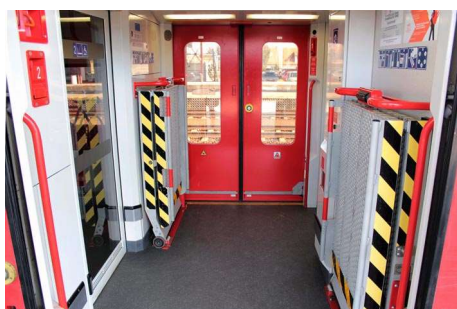
1. zníženie počtu zamietnutých prepráv zákazníkov s ťažkým zdravotným postihnutím o 27 %,
2. zvýšenie podielu železničných koľajových vozidiel spĺňajúcich kritériá bezbariérovosti,
3. zefektívnenie prebiehajúcej spolupráce s Ministerstvom dopravy, Železnicami SR a organizáciami zastrešujúcimi cestujúcich so zdravotným postihnutím,
4. skvalitnenie prípravy zamestnancov prvého kontaktu.

Ad 1

Železničná spoločnosť uvádza, že v roku 2017 prijala celkovo 3 749 požiadaviek na prepravu ťažko zdravotne postihnutých zákazníkov, z ktorých 271 bolo zamietnutých. V roku 2018 prijali 3 972 požiadaviek, z nich zamietli 232. Cieľový stav v roku 2025 by mal byť 170 zamietnutých žiadostí. Tento cieľ je stanovený bez ohľadu na počet prijatých požiadaviek. Nie je ani zrejмый spôsob, akým by mal byť dosiahnutý, resp. akými konkrétnymi vykonanými krokmi chce Železničná spoločnosť ovplyvniť počet odmietnutých prepráv. Navyše, nedá sa nepodotknúť, že tieto údaje sa nezhodujú s údajmi uvádzanými v Správe o kvalite služieb za rok 2019, ktorú vydáva Železničná spoločnosť.

Ad 2

Železničná spoločnosť v rámci tohto cieľa v stratégii uvádza, že ho splní obstaraním nových moderných vozidiel, ktoré sľňajú požiadavky PRM.²⁴ Pri obstarávaní vozidiel sa chce zamerať na nákup bezbariérových ucelených vlakových jednotiek dieselovej a elektrickej trakcie, ktorý má byť spolufinancovaný z eurofondov. Tento cieľ je stanovený bez konkrétnej kvantifikácie, koľko takýchto vozidiel má byť nakúpených. Zároveň stratégia obsahuje tabuľku – „Vývoj počtu UJ (pozn. ucelené jednotky) spĺňajúcich kritériá bezbariérovosti“. Tabuľka však v skutočnosti uvádza iba vývoj podielu UVJ. Podľa nej by podiel ucelených bezbariérových vlakových jednotiek v roku 2025 mal



²⁴ Persons with reduced mobility – osoby s obmedzením mobility.



dosiahnuť 34 %. Z informácií poskytnutých Železničnou spoločnosťou v písomnom stanovisku v rámci tohto prieskumu vyplýva, že v roku 2020 bol ich počet 79 (bezbariérové UVJ s rampou), čo predstavuje podiel 33,33 % (pri celkovom uvádzanom počte UVJ 237). Ak by sme vzali do úvahy aj nízkopodlažné UVJ bez nájazdovej rampy (šesť kusov), bol by podiel bezbariérových UVJ 35,86 %. Pritom v stratégii do roku 2025 sa uvádza, že podiel bezbariérových ucelených vlakových jednotiek v roku 2020 má byť 15,9 %. Železničná spoločnosť nám uvedenú diskrepanciu zdôvodnila tak, že cieľ sa darí plniť obnovou vozidlového parku a zároveň vyradovaním zastaraných vozidiel. Keďže takto stanovený cieľ (nie konkrétnym počtom obstaraných bezbariérových UVJ, ale ich podielom na celkovom počte UVJ) je možné dosiahnuť nielen nákupom či modernizáciou UVJ, ale aj vyradovaním starších UVJ, nezdá sa nám zvolený vhodne. V konečnom dôsledku to môže znamenať, že Železničná spoločnosť neobstará žiadne ďalšie bezbariérové vozidlá. Možno tiež uviesť, že Železničná spoločnosť vo svojich správach o kvalite služieb už od roku 2015 (správy za roky 2015 až 2019) konštantne uvádza, že disponuje 85 nízkopodlažnými ucelenými vlakovými jednotkami. Navyše, v už zmienenej predloženej stratégii Železničnej spoločnosti vypracovanej v roku 2019 sa v časti „Súčasný stav“ uvádza: „*Prehľad vozidiel s plošinou a priestorom pre zákazníkov ŽPZ*“, v ktorom je pri UVJ uvedených 62 UVJ s „*plošinou pre imobilných cestujúcich, s priestorom pre imobilných zákazníkov a univerzálnou toaletou*“ a 17 UVJ „*bez plošiny pre imobilných zákazníkov a univerzálnou toaletou*“. Uvedené údaje teda celkovo vzájomne pôsobia rozporuplne a nejednotne.

Vývoj počtu bezbariérových ucelených vlakových jednotiek²⁵

Kalendárny rok	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Podiel ucelených vlakových jednotiek (%)	11,8	12,9	15,9	18,7	24,1	28	31,1	34

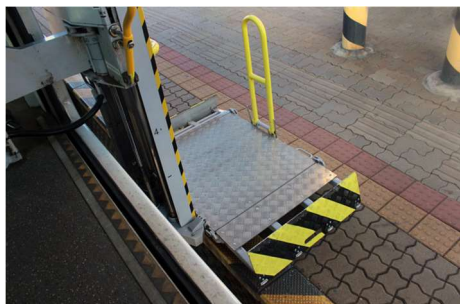


Pri osobných vozňoch sa Železničná spoločnosť zamerala na ich modernizáciu a rekonštrukciu. Zastarané vozne chce vyradovať. Vozne diaľkovej dopravy vybavené zdvíhacou plošinou a uspokojené na prepravu osôb na vozíku sú v súčasnosti radené do IC vlakov a vlakov R 6XX, 7XX, 8XX. Takéto vozne podľa Železničnej spoločnosti chýbajú na trati Žilina – Zvolen, Zvolen – Košice, Bratislava – Prievidza. Na uvedené trate by chcela radiť vozne radu Bdghmeer v počte desať kusov, ktoré sú uspokojené na prepravu osôb na vozíku, avšak nie sú vybavené zdvíhacou plošinou. Obstaranie plošiny a jej montáž do vozňa vychádza na 49 000 eur na jeden vozeň. Celkové náklady na desať vozňov teda predstavujú 490 000 eur.

²⁵ Tabuľka zo Stratégie Železničnej spoločnosti v oblasti bezbariérovosti železničnej dopravy do roku 2025.

Vývoj počtu bezbariérových osobných vozňov

Kalendárny rok	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
S plošinou	26	26	29	33	36	36	36
Bez plošiny	10	10	7	3	0	0	0
Spolu	36	36	36	36	36	36	36



Stratégia počíta aj s tzv. maximalistickým variantom, pri ktorom by v regionálnej doprave mohli byť nasadené ešte klasické vlakové súpravy tvorené rušňom a osobnými vozňami, čo by vyvolalo potrebu obstarania ôsmich kusov vozňov so zdvíhacou plošinou a dvoch vozňov ako zálohy. Celkové náklady na obstaranie nových vozňov by sa zvýšili o náklady na zabudovanie zdvíhacej plošiny (cca o 490 000 eur), čiže by predstavovali spolu 980 000 eur.

Vývoj počtu bezbariérových osobných vozňov – maximalistický variant

Kalendárny rok	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
S plošinou	26	26	30	38	46	46	46
Bez plošiny	10	10	7	3	0	0	0
Spolu	36	36	37	41	46	46	46

Ad 3

Hlavnými míľníkmi zintenzívnenia spolupráce podľa predloženej stratégie Železničnej spoločnosti majú/mali byť:

- do 31. augusta 2019 vytvorenie spoločnej pracovnej skupiny Železničnej spoločnosti a Železníc SR s účasťou zástupcu Ministerstva dopravy a zástupcu organizácií zastrešujúcich ťažko zdravotne postihnutých zákazníkov na vypracovanie jednotnej stratégie v oblasti bezbariérovosti železničnej dopravy,
- do konca roka 2019 vypracovanie jednotnej stratégie Železničnej spoločnosti a Železníc SR v oblasti bezbariérovosti železničnej dopravy,
- v 1. polroku 2020 v spolupráci s Ministerstvom dopravy, Železnicami SR a organizáciami zastrešujúcimi ťažko zdravotne postihnutých zákazníkov zabezpečenie finančných zdrojov kvantifikovaných jednotnou stratégiou.

Keďže v čase poskytnutia stanoviska Železničnej spoločnosti, ktorého prílohu tvorila uvedená stratégia (január 2021), už všetky stanovené

termíny uplynuli, následne sme sa spýtali, ako sa stanovené ciele podarilo naplniť.

Odpoveď na túto otázku sme však nedostali s vysvetlením, že vzhľadom na pandemickú situáciu Železničná spoločnosť nevyhodnocovala svoju stratégiu v oblasti bezbariérovosti železničnej dopravy. Po skončení pandémie budú všetky strategické dokumenty aktualizované.

Ad 4

Železničná spoločnosť v rámci stratégie do roku 2030 kladie dôraz na výber, vzdelávanie a prípravu zamestnancov. V rámci prípravy a vzdelávania zamestnancov prvého kontaktu je v stratégii kladený dôraz aj na:

- ústretový prístup a konštruktívnu komunikáciu so zákazníkom,
- zvládnutie obsluhy zariadení v železničných koľajových vozidlách, vrátane zdvihačích plošín pre imobilných cestujúcich,
- asistenciu ťažko zdravotne postihnutým zákazníkom pred, počas a po ich preprave.

Za hlavné prekážky pri napĺňaní cieľov debarierizácie osobnej železničnej dopravy Železničná spoločnosť považuje:

- nedostatok finančných zdrojov,
- slabú koordináciu zo strany štátu,
- časovú náročnosť realizácie riešení v oblasti železničných vozidiel a najmä v oblasti železničnej infraštruktúry,
- nejednotnú a nedostatočnú komunikáciu organizácií združujúcich osoby so zdravotným postihnutím.

Pre dosiahnutie debarierizácie železničnej dopravy považuje Železničná spoločnosť za veľmi dôležitého partnera Železnice SR, s ktorými aktívne a intenzívne spolupracuje. Pri rekonštrukcii železničných staníc sú Železnice SR výrazne ovplyvnené nedostatočným financovaním zo strany štátu. Ako ďalej uviedla Železničná spoločnosť vo svojom stanovisku, pri obnove a modernizácii vozového parku využíva spolufinancovanie z eurofondov v pomere 85 % z eurofondov, 10 % štátny rozpočet a 5 % vlastné zdroje.

REGIOJET

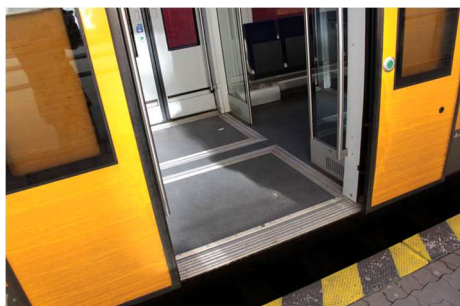


RegioJet, a.s., je súkromný osobný železničný a autobusový dopravca. V súčasnosti na Slovensku prevádzkuje komerčné vlaky InterCity na trase Praha – Ostrava – Košice a na trase Praha - Brno - Bratislava/Viedeň. Od marca 2012 do decembra 2020 prevádzkoval vlaky na trati Bratislava – Komárno na základe zmluvy so štátom. Ako nám dopravca uviedol vo svojom stanovisku, v čase keď začínali s prevádzkou na uvedenej trase, všetky nimi používané vlakové jednotky boli bezbariérové. Tento stav trval do roku 2016. Z dôvodu viacerých nehôd vlakových súprav a enormného nárastu počtu cestujúcich, na základe dohody s objednávateľom dopravných výkonov, spoločnosť zaradila do prevádzky aj motorové jednotky a vozne, ktoré neboli nízkopodlažné. Operatívne kúpila voľné vozidlá na trhu, aby dokázali odviezť cestujúcich.

Na linke Bratislava – Komárno jazdilo 13 ucelených vlakových jednotiek a dve vlakové súpravy tvorené hnacím vozidlom a vozňami. Z toho 11 ucelených vlakových jednotiek (radu 642 a 643) bolo nízkopodlažných

s nájazdovou plošinou (rampou), s dostatočnou šírkou dverí pre nástup a výstup osôb na vozíku a disponovali toaletami vhodnými pre imobilné osoby. V jednej ucelenej vlakovej jednotke bolo možné súčasne prepraviť dve osoby na vozíku. Zvyšné vozidlá neboli usposobené na prepravu imobilných cestujúcich, pretože pri nástupe a výstupe bolo potrebné prekonať schody. Aj napriek tomu v nich bol priestor vyhradený a prispôsobený na prepravu kočíkov a znevýhodnených osôb. Tieto miesta boli označené piktogramom a nachádzali sa čo najbližšie k nástupným dverám. V pracovných dňoch RegioJet vypravil denne 59 vlakových spojov, z toho v 47 spojoch boli plánované nízkopodlažné vozidlá. Vysokopodlažné vlaky boli plánované v dopravnej špičke pre najvyťaženejšie spoje. Cez víkendy boli pre všetky spoje (v sobotu 36 a v nedeľu 37 spojov) nasadzované nízkopodlažné vlaky.

Pokiaľ ide o vybavenie vozidiel pre osoby so sluchovým alebo so zrakovým postihnutím, z poskytnutého stanoviska dopravcu vyplýva, že 11 ucelených vlakových jednotiek (radu 642 a 643) malo osadené interiérové a exteriérové svetelné informačné tabule, ale pre chýbajúcu diakritiku slovenského jazyka boli buď vypnuté alebo zobrazovali iba dátum a čas. Informácie o jazde vlaku hlásil rušňovodič cez vlakový rozhlas. Obdobne to bolo aj pri poschodových vozňoch, ktoré tvorili dve vlakové súpravy. Dve ucelené vlakové jednotky (radu 628) disponovali interiérovými aj exteriérovými informačnými tabuľami, ktoré zobrazovali potrebné informácie o ceste pomocou dostupného GPS signálu, podľa ktorého bolo nastavené aj automatické zvukové hlásenie. Vo všetkých vlakoch boli na nástupných dverách biele informačné smerové tabule s čiernym textom, ktoré označovali cieľovú stanicu vlaku.



Pri našom osobnom prieskume sme na bratislavskej hlavnej stanici videli dve ucelené vlakové jednotky radu 642. Obe boli nízkopodlažné, s dostatočnou šírkou dverí aj pre nástup a výstup osôb pohybujúcich sa pomocou vozíka. Sprievodcovia nám neukázali nájazdové rampy (mostíky), ktorými vlaky mali podľa nás disponovať, v jednom prípade s uvedením, že rampa je momentálne pokazená, v druhom prípade sprievodca nevedel, či vlak disponuje takouto rampou. Po overení informácie (zrejme u rušňovodiča) nám uviedol, že vlak takouto rampou nedisponuje (táto informácia sa nám nezdała správna). Obe vozidlá mali označené dvere pre nástup osôb so zdravotným postihnutím a osôb so zníženou pohyblivosťou, boli vybavené aj bezbariérovými toaletami a nachádzali sa v nich vyhradené miesta na prepravu cestujúcich so zdravotným postihnutím. Na dverách boli umiestnené biele informačné štítky s uvedením cieľovej stanice vlaku. Hmatové označenia pre osoby so zrakovým postihnutím sme nezaznamenali, vlakom sme ale necestovali.

RegioJet nám vo svojom stanovisku uviedol, že mobilné staničné zdvíhacie plošiny na trase Bratislava – Komárno nevyužívali. Tiež poukázal na nedostatky železničnej infraštruktúry, najmä pokiaľ ide o výšku nástupných hrán nástupíšť, ktoré na uvedenej trase majú mnohé zastávky tak nízko, že problém nastúpiť do vlaku nemajú len ľudia s pohybovými obmedzeniami (napr. zastávka Rovinka).

Pokiaľ ide o diaľkovú dopravu na trasách Praha – Ostrava – Košice a Praha - Brno - Bratislava/Viedeň, osobám s obmedzenou mobilitou

a schopnosťou orientácie RegioJet zabezpečuje asistenciu pri nástupe a výstupe prostredníctvom svojho palubného personálu. Podľa stanoviska spoločnosti, každý vlak (vlaková súprava) je vybavený nájazdovou mobilnou rampou. Zároveň využívajú v závislosti od vybavenia staníc a od výšky a šírky nástupných hrán nástupíšť aj externé zdvíhacie plošiny Železníc SR. V každom vlaku je aj priestor vyhradený pre cestujúcich na vozíku, ktorý ale nie je špeciálne upravený. Vyhovujúca nie je ani toaleta.

Na webovej stránke RegioJet sú informácie aj pre imobilných cestujúcich.²⁶ Okrem iného je v nich uvedené: „z technických dôvodov je možné prepravovať cestujúcich iba na vozíkoch, ktoré nepresahujú šírku 60 cm a celkovú hmotnosť 300 kg (vr. klienta). Bohužiaľ nie je v našich silách prepraviť vozíky elektrické. Dovoľujeme si vás tiež upozorniť, že disponujeme štandardnými rýchlikovými vozňami, ktoré nie sú nízkopodlažné a priestor pre pohyb vo vlaku je obmedzený. Vo vlakoch zároveň nemáme vyhradené žiadne špeciálne miesto pre cestujúcich na vozíku, cestujúci sa preto musí presunúť na klasické sedadlo.“



My sme mali možnosť vidieť vlak na trase Praha - Brno - Bratislava, ktorý síce disponoval nájazdovou rampou, avšak sprievodkyňa nám ju nebola ochotná predviesť. Ako dôvod uviedla nedostatok času (vlak bol bez cestujúcich a mal na hlavnej stanici konečnú). Mali sme však možnosť si vlak prezrieť. Šírka dverí bola skutočne veľmi malá, rovnako priestory vo vlaku neboli prispôsobené pre pohyb osoby na vozíku, vrátane toaliet. Len ťažko si predstaviť, ako by sa takáto osoba mohla týmto vozidlom prepraviť.

Webová stránka RegioJet obsahuje aj informácie o jednotlivých železničných staniciach z hľadiska možnosti nástupu a výstupu imobilných cestujúcich. Pri staniciach, v ktorých je možné použitie vlastnej nájazdovej rampy, vyžaduje dopravca objednanie prepravy minimálne 24 hodín vopred. Ide o stanice Žilina, Poprad-Tatry, Košice, Bratislava hlavná stanica, Bratislava Nové Mesto. V prípade staníc, v ktorých prevádzkovateľ dráhy negarantuje príchod na konkrétne nástupište (zoznam je taktiež uvedený na webe, pričom tam nie je uvedená žiadna slovenská stanica), je nutné objednať prepravu 48 hodín vopred. To platí aj pre stanice, kde sa využíva externá zdvíhacia plošina (ani v tomto prípade nie je v zozname uvedená žiadna slovenská stanica). Napokon je tu zoznam staníc, kde nie je možná preprava imobilných osôb. Žiaľ, tých slovenských je tam väčšina - Čadca, Vrútky, Martin, Liptovský Mikuláš, Ružomberok, Štrba, Spišská Nová Ves, Kysak a Margecany. Kysak je v zozname uvedený aj napriek tomu, že na nástupišti medzi prvou a druhou koľajou je, podľa informácie uvedenej na stránke Železníc SR, k dispozícii externá zdvíhacia plošina.

Ako tiež uviedol RegioJet vo svojom stanovisku, osobné vozne využívané v diaľkovej doprave nemajú osadené interiérové a exteriérové informačné tabule. Výnimkou sú vozne Astra. V každej vlakovej súprave sa nasadzuje aspoň jeden takto vybavený vozeň, a to v cenovo dostupnej triede štandard. Informácie o jazde vlaku hlási teamleader cez vlakový rozhlas v dvoch jazykoch. Na nástupných

²⁶ <https://www.regiojet.sk/servis/imobilni-cestujuci/>.

dverách sú obojstranné výrazné biele smerové tabule s modrým a červeným textom označujúce trasu vlaku.

Za najväčší problém pri zabezpečení bezbariérovej prepravy považuje tento dopravca súčasný stav železničnej infraštruktúry. Drvivá väčšina staníc a zastávok nie je usposobená pre pohyb osôb so zníženou pohyblivosťou. Nástupné hrany nástupísk sú tak nízko, že neumožňujú bezbariérový nástup ani do nízkopodlažných vlakov.

LEO EXPRESS

Leo Express Global, a. s., je súkromný dopravca, ktorý na Slovensku prevádzkuje komerčnú linku na trase Praha – Přerov - Ostrava – Bohumín - Košice. Ako nám uviedol tento dopravca vo svojom stanovisku, v roku 2020 využíval na prepravu v Slovenskej republike päť ucelených vlakových jednotiek Stadler FLIRT, ktoré sú nízkopodlažné s dostatočnou šírkou nástupných dverí, vybavené nástupnou plošinou (rampou) pre imobilných cestujúcich (čas potrebný pre prípravu plošiny je cca 60 až 70 sekúnd), bezbariérovými toaletami, dvomi vyhradenými miestami na prepravu imobilných cestujúcich a SOS tlačidlami umiestnenými pri vyhradených miestach na privolanie palubného personálu. Zároveň sú vozidlá vybavené aj audiovizuálnym systémom informujúcim o aktuálnej polohe a nasledujúcej zastávke.



Webová stránka Leo Express obsahuje informácie o preprave cestujúcich na vozíku.²⁷ Troška zamrzí, že tieto nájdete v sekcii preprava s podtitulom „pozrite sa, čo všetko môžeme prepraviť“. Nájdete tu informácie o preprave bicyklov, lyží, snowboardov, psov, batožiny, cestovaní s kočíkom a preprave invalidných vozíkov, nie imobilných cestujúcich či osôb na vozíku. Zato poteší informácia, že objednanie prepravy je potrebné „iba“ 24 hodín pred plánovanou cestou, čo je menej ako požadujú právne predpisy. Stránka obsahuje informácie o jednotlivých železničných staniach, ktoré sú zaradené do troch kategórií z hľadiska možnosti nástupu a výstupu s vozíkom. V 1. kategórii – bez potreby súčinnosti personálu (myslí sa tým staničný personál, súčinnosť vlakového personálu je potrebná) – sú dve slovenské stanice – Poprad -Tatry a Košice. V 2. kategórii – stanica s nutnosťou súčinnosti staničného personálu, nie je uvedená žiadna slovenská stanica. Zvyšné slovenské stanice – Čadca, Žilina, Vrútky, Ružomberok, Liptovský Mikuláš, Štrba, Spišská Nová Ves a Prešov – sú, žiaľ, v 3. kategórii, bez možnosti bezpečného nástupu a výstupu osôb na vozíku. V rámci nášho prieskumu sme oslovili prostredníctvom chatu dopravcu s otázkou, či sa ako osoba na vozíku môžeme s Leo Express prepraviť z Prešova do Žiliny (zvolili sme tieto stanice, pretože disponujú mobilnými zdvíhacími plošinami). Dostali sme odpoveď, že v stanici Prešov je možné pristaviť mobilnú zdvíhaciu plošinu pre nástup do vlaku, ale cestu je nutné nahlásiť 24 hodín pred cestovaním. V Žiline však, podľa vyjadrenia zamestnanca dopravcu, plošinu nie je možné zabezpečiť. V zozname tohto dopravcu sa nenachádzala železničná stanica Kysak v žiadnej z kategórií. V následnej komunikácii zástupca dopravcu pripustil, že zverejnené zoznamy staníc z hľadiska možnosti nástupu a výstupu osôb na vozíku už nemusia byť celkom aktuálne.

²⁷ <https://www.leoexpress.com/sk/nase-sluzby/preprava/vozik>

Uviedol, že Leo Express využíva aj mobilné staničné plošiny v tých staniciach, ktoré nimi disponujú.

ARRIVA

Spoločnosť Arriva Service, s.r.o., na Slovensku prevádzkuje od roku 2016 medzinárodnú vlakovú dopravu na trase Nitra – Trenčín – Praha a späť. V súčasnosti je však táto linka dočasne pozastavená z dôvodu častých výluk. Hoci sme o stanovisko požiadali aj tohto dopravcu, neodpovedal nám, a tak máme informácie získané iba prostredníctvom jeho webovej stránky.²⁸ Zo Správy o činnosti z hľadiska kvality služieb za rok 2019 uverejnenej týmto dopravcom vyplýva, že na slovenskej trase vypravujú dva páry vlakov denne. Nedozieme sa však, akými typmi vozidiel z hľadiska ich prístupnosti dopravca disponuje. Informácie pre osoby s obmedzenou schopnosťou pohybu a orientácie nie sú na webovej stránke osobitne uvedené, ale našli sme ich v prepravnom poriadku, ktorý sa nachádza na webe medzi dokumentmi. Prepravu v prípade nutnosti pomoci personálu je potrebné podľa prepravného poriadku objednať aspoň 48 hodín pred odchodom vlaku z nástupnej stanice. V prepravnom poriadku sa tiež uvádza, že cestujúcich s invalidnými vozíkmi, ktorých šírka presahuje 60 cm a nedajú sa poskladať, je možné prepravovať iba vo vozoch na to určených. V Správe o činnosti z hľadiska kvality služieb za rok 2019 sa uvádza, že asistenčné služby si zdravotne postihnuté osoby a osoby s obmedzenou pohyblivosťou musia objednať minimálne 24 hodín vopred (telefonicky, osobne, prostredníctvom webstránky). Správa inak neobsahuje žiadne podrobnejšie informácie o preprave osôb s obmedzením mobility alebo orientácie, iba všeobecný odkaz na nariadenie č. 1371/2007 a informáciu o počte prípadov poskytnutej pomoci (v roku 2019 to bolo 14 vybavených požiadaviek).

ŽELEZNICE SR



Železnice SR, ako už bolo uvedené, sú manažérom železničnej infraštruktúry, ktorú vlastní štát. Jej súčasťou sú aj železničné stanice a zastávky.

Na webovej stránke Železníc SR sa nachádzajú až tri zoznamy železničných staníc a zastávok s informáciami týkajúcimi sa bezbariérovosti a prístupnosti.



Najviac položiek, a teda staníc a zastávok, obsahuje „zoznam staníc a zastávok“,²⁹ v ktorom je uvedených celkovo 923 položiek. Osobitne sú označené bezbariérové stanice a zastávky (477 položiek). Ďalším je „zoznam bezbariérových staníc a zastávok“,³⁰ v ktorom je uvedených celkovo 477 položiek. Tento zoznam má obsahovať zoznam staníc a zastávok, kde je možný prístup pre osoby so zníženou schopnosťou pohybu (cestujúcich pohybujúcich sa pomocou vychádzkovej palice, barly, seniorov, tehotné ženy a pod.) Ani zastávky a stanice označené ako bezbariérové však nie sú úplne bezbariérové, keďže pri väčšine je uvedené aj nejaké obmedzenie bezbariérového prístupu cestujúceho

²⁸ <https://arriva.sk/vlakova-doprava/>.

²⁹ <https://www.zsr.sk/pre-cestujucich/zoznam-stanic-zastavok/>.

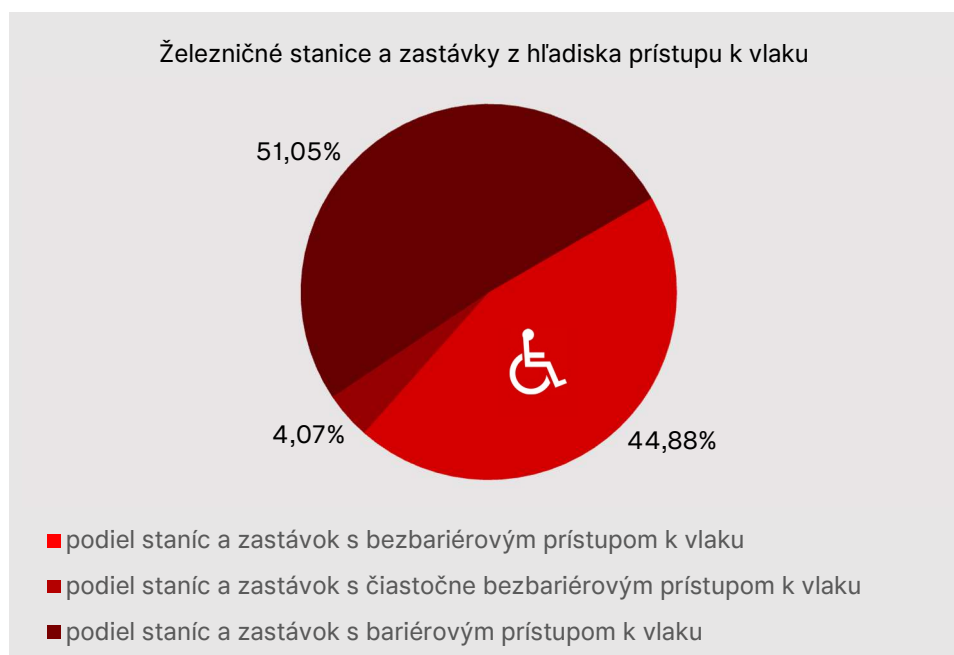
³⁰ <https://www.zsr.sk/pre-cestujucich/zoznam-stanic-zastavok/>.

s obmedzenou schopnosťou mobility. Informácie o obmedzeniach sú však pomerne nejasné a nejednoznačné. Navyše, ako nám samotné Železnice SR priznali vo svojom stanovisku, zoznam nie je aktuálny a v krátkom čase prisľúbili vykonať jeho opätovnú aktualizáciu.

Tretí zoznam staníc a zastávok obsahuje informácie pre imobilných cestujúcich na vozíku v jednotlivých dopravných bodoch siete Železníc SR.³¹ Tento zoznam obsahuje celkovo 762 položiek. Nachádzajú sa v ňom informácie osobitne o prístupe imobilného cestujúceho na vozíku k vlaku a osobitne aj o vybavení dopravného bodu pre imobilného cestujúceho na vozíku. Tiež sú v ňom uvedené informácie o zodpovednom zamestnancovi, ktorý je určený poskytnúť pomoc imobilnému cestujúcemu na vozíku (prípadne najbližšia stanica, kde je takýto zamestnanec určený) a miesto, kde sa imobilný cestujúci na vozíku ohlasuje. Napokon sú v ňom aj informácie o dostupnosti externej/mobilnej zdvíhacej plošiny. Túto je možné využiť v tých prípadoch, keď vybavenie vlaku alebo typ nástupišťa neumožňuje nástup a výstup z vlaku osoby na vozíku (prípadne aj iného cestujúceho s obmedzenou mobilitou). Externé zdvíhacie plošiny sa nachádzajú na 21 staniciach, avšak nie v každej je možné ich využiť zo všetkých nástupíšť alebo v neobmedzenom čase.



Tretí zo zoznamov sa javí byť najzrozumiteľnejší a aj najpresnejší. Z celkového počtu dopravných bodov je označených v položke „prístup imobilného cestujúceho k vlaku“ ako „prístupný bez ďalších obmedzení“ 342 staníc a zastávok, 389 staníc a zastávok prístup imobilného cestujúceho k vlaku neumožňuje. Čiastočný prístup k vlaku je na 31 prístupových bodoch.



Stĺpec „vybavenie prístupového bodu pre imobilného cestujúceho na vozíku“ je, podľa nás, vyplnený nejednotne a nedáva presný obraz o možnostiach pohybu imobilného cestujúceho po stanici/zastávke, ani o prístupnosti poskytovaných služieb. Napr. bezbariérový prístup do budovy je uvedený iba pri jednej stanici. Opäť iba pri jedinej stanici je

³¹ <https://www.zsr.sk/pre-cestujucich/zoznam-stanic-zastavok/>

uvedená informácia „všetky služby v stanici bezbariérové“, pričom nie je ani zrejmé, aké konkrétne služby sa tým myslia. Čakáreň je uvedená iba pri dvoch staniciach, čo naznačuje, že nie pri všetkých staniciach bola čakáreň vyhodnocovaná z hľadiska jej prístupnosti. Pri niektorých staniciach je uvedený bezbariérový prístup k WC, inde je zasa uvedené iba „WC“. Nedozieme sa tak, ktoré stanice/zastávky disponujú bezbariérovou toaletou vhodnou pre osoby na vozíku a pri ktorých je zabezpečený aj bezbariérový prístup na toaletu.

Absentujú informácie o nástupištiach, najmä o ich výške a šírke, pričom táto informácia je dôležitá z hľadiska posúdenia možnosti nástupu do vlaku a výstupu z vlaku osôb s obmedzením mobility. V kombinácii s informáciou o tom, či určitý spoj disponuje nízkopodlažným železničným vozidlom alebo nie, by bolo možné ľahšie vybrať spoj vhodný pre osobu so zdravotným postihnutím.

Keďže zoznam sa týka iba potrieb imobilných cestujúcich na vozíku, informácie o zvukových a vizuálnych informačných systémoch sa nedozvieme vôbec.



Železnice SR nám vo svojom stanovisku poskytli zoznam staníc a zastávok, v ktorých je aspoň jedno nástupište s výškou nástupnej hrany minimálne 550 mm nad spojnicou temien koľajniových pásov. Podľa uvedeného zoznamu je ich 72, pritom vo väčšine staníc sú takéto nástupišťá údajne všetky. Tento zoznam sa nám však nezdá úplný. Absentuje napr. hlavná stanica v Bratislave, stanica v Piešťanoch, pri stanici v Petržalke je uvedené iba jedno nástupište.



Podľa ďalšieho prehľadu poskytnutého v stanovisku Železníc SR je počet železničných staníc a zastávok, ktoré disponujú zvukovým hlásením informácií, 117. Informačné tabule sa nachádzajú na 93 staniciach, navigačný maják môžu osoby so zrakovým postihnutím využiť na desiatich staniciach a na dvoch staniciach je k dispozícii služba text to speech.

Vybavenie staníc a zastávok pre osoby so zmyslovým postihnutím	Zvukové hlásenie informácií	Informačné tabule	Navigačný maják	Služba text to speech
Počet staníc a zastávok	117	93	10	2

Pri našej ceste vlakom sme zvolili trasu z bratislavskej hlavnej stanice do železničnej stanice v Leopoldove. Tieto stanice by mali v plnom rozsahu umožňovať pohyb osôb s obmedzením mobility a orientácie. Môžeme konštatovať, že na bratislavskej hlavnej stanici sme mali k dispozícii výťahy umožňujúce bezbariérový prístup ku všetkým nástupištiam a dokonca aj zo zastávky električiek k staničnej budove. Nedarilo sa nám však zísť s týmto výťahom spredu budovy stanice dolu k zastávke električiek, ale iba opačne, smerom nahor. Na stanici je k dispozícii bezbariérová toaleta prístupná aj pre osoby na vozíku. Žiaľ, táto toaleta bola uzamknutá a kľúč k nej sa nachádzal v úschovni batožín, teda pomerne ďaleko od samotnej toalety. K úschovni batožín sme sa mohli dostať pomocou nájazdovej rampy, ktorá však mala o niečo strmší sklon, takže na samostatný pohyb osoby na vozíku zrejme nebude vhodná. Bezbariérový prístup k nástupištiam je však zabezpečený vľavo od hlavného vchodu, pričom nechýba ani jeho označenie. Nástupištia sú zrekonštruované a majú požadovanú výšku, horšie to už je s ich šírkou, resp. so stavebnými prvkami umiestnenými na nástupištiach, ktoré limitujú využitie nástupištia a môžu spôsobiť problémy osobám s obmedzením mobility či orientácie, o čom sme už písali. Nechýbali ani digitálne informačné tabule v budove stanice, v podchode a aj na nástupištiach. Tie však poskytujú len ohraničený okruh informácií.



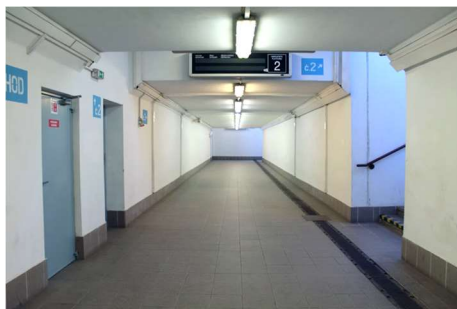
Pri vystúpení na stanici v Leopoldove sme zistili, že jeden výťah, práve ten, ktorý bol v našom prípade potrebný na to, aby sme sa dostali z nástupištia do staničnej budovy, nefungoval. Ťažko si predstaviť, ako by si mohol poradiť cestujúci s výrazne zníženou pohyblivosťou, keďže tu nebola ani žiadna možnosť privolať si na pomoc personál. Stanica inak bola vhodná pre pohyb osôb so zdravotným postihnutím, prístup na nástupištia bol zabezpečený pomocou výťahov aj nájazdových rámp, výška nástupíšť bola dostatočná a nechýbalo ani WC vhodné pre osoby na vozíku. Budova stanice a nástupištia boli vybavené aj vizuálnym zariadením pre sluchovo postihnuté osoby. Na nástupištiach sa nachádzali aj prvky pre orientáciu nevidiacich osôb.

Rovnakú skúsenosť s pokazeným výťahom sme mali aj pri opätovnej návšteve hlavnej stanice v Bratislave, kde bol mimo prevádzky výťah umožňujúci prístup na 5. nástupište.

Na vlastnej koži sme sa tak presvedčili, že ani tie stanice a zastávky, ktoré možno označiť ako bezbariérové, nemusia vždy umožniť bezproblémovú cestu osobám s obmedzenou mobilitou či schopnosťou orientácie. Vždy sa môžu vyskytnúť nepredvídané okolnosti, ktoré dokážu zásadne skomplikovať cestu.

Železnice SR vo svojom stanovisku k otázke aké konkrétne kroky na debarierizáciu osobnej železničnej dopravy vykonali za posledných desať rokov, uviedli:





a) Zohľadňovanie požiadaviek telesne postihnutých osôb

V rámci modernizácie železničných tratí sa postupne rekonštruujú všetky nástupištia na železničných staniciach a na zastávkach. Budujú sa nové prístupy, ktoré musia spĺňať podmienky prístupu k službám železničnej infraštruktúry aj pre osoby s obmedzenou schopnosťou pohybu a orientácie. Všetky prístupy sa budujú mimoúrovňové, čím je zabezpečená zvýšená bezpečnosť cestujúcej verejnosti, t. j. vrátane telesne hendikepovaných.



Medzi najzásadnejšie stavebné prvky a zariadenia, ktoré sa podieľajú na celkovom zlepšení stavu v prístupe osôb s obmedzením mobility k železničnej infraštruktúre, Železnice SR zaraďujú:

- Osobné výťahy – sú umiestnené na nástupišti a zabezpečujú komfortný a najmä bezpečný prístup na nástupištia z priestorov železničných staníc a zastávok. Technické parametre (šírkové usporiadanie kabíny a šírka dverí výťahov) musia umožňovať prístup aj pre akumulátorové vozíky.
- Nástupištia – šírkové usporiadanie a výška zabezpečujú bezkolízny a jednoduchý nástup do vlakov osobnej dopravy. Výška nástupíšť je 550 mm nad koľajou, a to na úrovni výšky podlahy štandardných vozňov osobnej prepravy.
- Podchody pre cestujúcich – pochôdzne časti sú zhotovené z materiálov, ktoré znižujú riziko pošmyknutia a sú označené bezpečnostnými prvkami.
- Úpravy prístupov v staničných priestoroch – prístupy do priestorov určených pre cestujúcich sú riešené tak, aby bol možný presun osoby na invalidnom vozíku podľa možnosti bez asistencie.
- Nový orientačný systém, ktorý vedie osoby s obmedzením mobility najkratšou možnou trasou k zariadeniam železničnej stanice.
- Informácie o možnosti a spôsobe prepravy zdravotne postihnutých osôb vo vývesných cestovných poriadkoch, ktoré obsahujú aj kontakt na dopravcu (informácie sú uvedené v slovenskom aj v anglickom jazyku).
- Zavedenie systému euroklúč na toaletách pre osoby s obmedzením mobility a iné.



b) Zohľadňovanie požiadaviek osôb so sluchovým postihnutím

V rámci investičných projektov sú využívané moderné systémy rozhlasových a vizuálnych informačných zariadení so zvýšenou vypočítavou schopnosťou z hľadiska ich akustických vlastností a možností, (napr. automatické informačné systémy Havis, postupne sú navrhované indukčné slučky).

c) Zohľadňovanie požiadaviek osôb so zrakovým postihnutím



Prístupové komunikácie k službám a zariadeniam určeným pre cestujúcú verejnosť sú vybavované špeciálnymi materiálmi a povrchovými úpravami, ktoré umožňujú bezpečný pohyb v obvodě železničnej stanice, vrátane nástupíšť. Prvky ako napr. držadlá a zábradlia sú dopĺňané o informáciu v Braillovom písme. V rámci koncepcie budúcich stavebných prác Železnice SR úzko spolupracujú aj s Úniou nevidiacich a slabozrakých Slovenska, ktorá spravidla pripomienkuje projektovú dokumentáciu z hľadiska jej spôsobilosti na dodržiavanie podmienok z titulu bezpečného prístupu pre zrakovo postihnuté osoby.

Železnice SR nám v prílohe svojho stanoviska zaslali aj zoznam rekonštrukcií staníc a zastávok (vrátane nástupíšť) a iných stavieb vykonaných počas uplynulých desiatich rokov, pri ktorých boli realizované aj stavebné úpravy pre osoby so zdravotným postihnutím a zníženou pohyblivosťou, a zoznam modernizácií tratí vykonaných za posledných desať rokov, osobitne aj s popisom prác, ktoré boli realizované na zlepšenie prístupnosti.



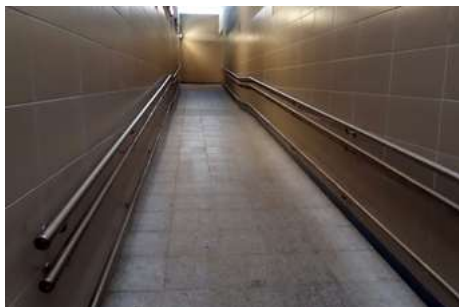
Investície súvisiace so zabezpečením/zlepšením prístupnosti v rámci rekonštrukcií predstavujú necelých 7 miliónov eur. Z uvedenej sumy bezmála polovica pripadá na dve rekonštrukcie:

- Prvou je rekonštrukcia hlavnej stanice v Bratislave, ktorá bola rekonštruovaná v roku 2019. Za cca 1 620 000 eur tu bol vybudovaný bezbariérový prístup k nástupíšťam prostredníctvom rekonštrukcie bývalého batožinového podchodu a vybudovaním výťahov. Tiež boli realizované vodiace línie.
- Druhou je rekonštrukcia železničnej stanice Nové Zámky za približne 1 570 000 eur uskutočnená v roku 2020. Okrem rekonštrukcie batožinového podchodu a vybudovania výťahov tu boli realizované aj vodiace línie a navádzacie majáky.

Tieto dve rekonštrukcie zároveň boli rekonštrukciami realizovanými výlučne na dosiahnutie debarierizácie uvedených staníc, teda nie popri celkovej rekonštrukcii stanice.



Ako vyplýva z poskytnutého zoznamu, okrem týchto dvoch rekonštrukcií boli takéto cielené „debarierizačné rekonštrukcie“ vykonané vo väčšom rozsahu ešte v roku 2015, a to na 12 staniciach so zameraním na cestujúcich so zníženou pohyblivosťou a tiež, ako sa uvádza v zozname, aj na cestujúcich so zrakovým postihnutím, hoci z nej nevyplýva, aké konkrétne prvky boli pre túto skupinu cestujúcich vybudované. Tieto rekonštrukcie zrejme súvisia s nákupom a umiestnením mobilných zdvíhacích plošín na týchto staniciach, čo bolo realizované v rámci Operačného programu doprava. Z cielených debarierizačných rekonštrukcií zostávajú ešte tri rekonštrukcie vykonané v rokoch 2011, 2017 a 2018 zamerané na zvukové a vizuálne informačné systémy.



V rámci modernizácie tratí vykonaných v rokoch 2014 až 2018 bolo uskutočnených tiež viacero úprav staníc, zastávok a nástupíšť na modernizovaných úsekoch tratí s cieľom dosiahnuť ich debarierizáciu v celkovom objeme viac ako 59 miliónov eur (modernizácia trate na úseku Nové Mesto nad Váhom – Zlatovce – Trenčianska Teplá – Ilava – Beluša – Púchov – Dolný Hričov – Žilina). Z nich k najväčším, z pohľadu objemu investovaných financií, patria debarierizačné stavebné akcie na úseku trate Zlatovce - Trenčianska Teplá a Trenčianska Teplá - Ilava – Beluša (cca 37 480 000 eur).

Pre dotvorenie celkového obrazu dodávame, že podľa výročných správ Železníc SR v rokoch 2010 až 2020 realizovali investičné akcie zamerané na modernizáciu, obnovu a výstavbu železničnej infraštruktúry v celkovej hodnote približne 2,3 miliardy eur.



Ako tiež vyplýva zo stanoviska poskytnutého Železnicami SR, ich aktuálna stratégia je zameraná v rámci modernizačných investičných akcií na budovanie mimoúrovňových prístupov na nástupišťá a v rámci investícií z vlastných zdrojov napríklad na prestavby batožinových tunelov na podchody pre cestujúcich, na nástupišťá spolu s výťahmi, ako napríklad na železničnej stanici Bratislava hl. stanica, železničnej stanici Nové Zámky a na osobnej stanici Zvolen. Od roku 2018 je v platnosti smernica schválená generálnym riaditeľom Železníc SR „Dispozičné usporiadanie a vybavenie verejnej časti staničných budov“, ktorá kladie dôraz na dôsledné dodržiavanie podmienok prístupnosti v tých častiach železničných staníc a zastávok, ktoré sú prístupné verejnosti, pre všetky kategórie osôb s obmedzením mobility (PRM).



V súčasnosti je, podľa informácií poskytnutých v písomnom stanovisku, v Železnicach SR iniciovaný projekt „Spracovanie databázy prístupnosti železničných staníc ŽSR“, ktorého cieľom je pasportizácia majetku Železníc SR súvisiaceho so zabezpečením prístupnosti železničného systému osobám s obmedzením mobility či orientácie. Zahrnuté majú byť také aktivity ako zber údajov, vytvorenie a naplnenie databázy údajov, prípadne vytvorenie aplikačnej nadstavby pre správcov informácií a dát, zabezpečenie následných aktualizácií a jej správa. Tieto informácie budú následne sprístupnené cestujúcej verejnosti prostredníctvom vytváraní celoeurópskej databázy. Ukončenie projektu predpokladajú Železnice SR do konca roka 2021.

Ako ďalej informuje generálny riaditeľ Železníc SR, od roku 2015, v rámci zmluvy o prevádzkovaní železničnej infraštruktúry uzatvorenej s Ministerstvom dopravy, implementujú štandardy železničných staníc, zastávok a tratí na zvýšenie kvality infraštruktúry pre cestujúcu verejnosť v rozsahu zadefinovanom vlastníkom infraštruktúry. Železnice SR majú v súčasnosti k dispozícii len limitovaný objem finančných prostriedkov, ktoré využívajú najmä na udržiavanie technického stavu existujúcej železničnej infraštruktúry, ktorý im neumožňuje rozširovanie štandardov na ostatné železničné stanice a zastávky.



Rovnako by bolo, podľa generálneho riaditeľa Železníc SR, potrebné aktualizovať „Národný plán implementácie technických špecifikácií interoperability týkajúcich sa prístupnosti železničného systému Únie (pozn. Európskej únie) pre osoby so zdravotným postihnutím a osoby

so zníženou pohyblivosťou“. V prípade stanovenia konkrétnych cieľov a alokácie finančných prostriedkov na ich realizáciu v národnom pláne by bolo možné rýchlejšie dosiahnuť spoločný cieľ.

DOPRAVNÝ ÚRAD



O stanovisko k otázke prístupnosti osobnej železničnej dopravy sme požiadali aj Dopravný úrad, ktorý, ako sme už uviedli, dohliada na dodržiavanie práv cestujúcich. Zároveň je aj licenčným orgánom, ktorý udeľuje licenciu na poskytovanie dopravných služieb. Licencia je rozhodnutie licenčného orgánu, ktorým sa uznáva spôsobilosť žiadateľa poskytovať dopravné služby ako dráhový podnik.

Dopravný úrad nás informoval, že v rámci štátneho odborného dozoru vykonáva aj kontrolu bezbariérového prístupu imobilných cestujúcich do priestorov staníc a na nástupištia, či pomoci imobilným cestujúcim pri nástupe a výstupe. Ako zdôraznil vo svojom stanovisku, uvedenú činnosť vykonáva s ohľadom na svoje personálne a finančné možnosti, ako aj s ohľadom na výnimky z nariadenia č. 1371/2007 udeľované Ministerstvom dopravy.³²

V rámci uvedenej činnosti nezaznamenal doteraz žiadne nedostatky, ktoré by odôvodňovali začatie správneho konania o udelení pokuty. Naopak, Dopravný úrad eviduje snahu o operatívne riešenie každej situácie od všetkých povinných osôb. Manažér infraštruktúry podľa neho prispôsobuje riadenie dopravy tomu, aby mali imobilní cestujúci (ak vopred nahlásia svoju prepravu) čo najpohodľnejšie podmienky na nástup a výstup z vlaku. Dopravný úrad nezaznamenal za posledných päť rokov žiadnu sťažnosť v oblasti bezbariérového prístupu k osobnej železničnej doprave zo strany cestujúcej verejnosti. Predpokladá, že do značnej miery je to dôsledok neprehľadnej legislatívy v uvedenej oblasti, kedy bežný cestujúci nemá vedomosť o existencii Dopravného úradu ako orgánu dohľadu nad jeho právami. Plne si túto situáciu uvedomuje a snaží sa ju riešiť návrhmi na legislatívne zmeny adresované Ministerstvu dopravy.

Dopravný úrad, ako orgán udeľujúci licenciu na poskytovanie dopravných služieb, nie je oprávnený stanovovať kritériá pre udelenie licencie nad rámec zákona. Keďže zo zákona nevyplýva žiadna požiadavka na žiadateľa o udelenie licencie, aby zabezpečil bezbariérovosť ním poskytovanej služby, Dopravný úrad nemôže tento aspekt zohľadňovať pri rozhodovaní o udelení licencie.



Na otázku „aké najväčšie problémy vidí Dopravný úrad v procese debarierizácie osobnej železničnej dopravy“ úrad uviedol, že ako člen NEB (z angl. National Enforcement Bodies) vidí najväčší problém z celoeurópskeho hľadiska v legislatíve. Nariadenie č. 1371/2007 umožňuje taký rozsah výnimiek (týkajúcich sa aj zdravotne postihnutých cestujúcich), že jeho praktické použitie je prinajmenšom diskutabilné, a rovnako tak jeho niektoré ustanovenia umožňujú aj taký výklad, ktorým ho je možné do značnej miery obchádzať, čo členské štáty (vrátane Slovenska) využívajú. Podľa Dopravného úradu za súčasnej legislatívnej situácie neexistuje dostatočný tlak v členských

³² § 36 ods. 1 písm. n) zákona o doprave na dráhach.

štátoch na povinné osoby, aby proces odstraňovania bariér výrazne pokročil.

Podľa názoru Dopravného úradu najväčším problémom na strane manažéra infraštruktúry aj dopravcov sú financie, resp. investície, a to v krátkodobom aj v dlhodobom horizonte. Manažér infraštruktúry potrebuje prebudovať osobné stanice spolu s nástupišťami tak, aby umožňovali cestujúcim bezbariérový prístup. Má snahu, vzhľadom na svoje finančné možnosti, dosiahnuť tento cieľ aspoň na hlavných tratiach. V korelácii na bezbariérové nástupištia bude potrebné modernizovať aj vozový park, čo je však otázka niekoľkých desiatok rokov. Za kľúčovú otázku, okrem už uvedených problémov, považuje Dopravný úrad aj informovanosť cestujúcej verejnosti o jej právach a o možnostiach ich vymožitelnosti.

Ako nás tiež Dopravný úrad informoval, nad rámec legislatívou stanovených oprávnení vykonáva v predmetnej oblasti metodickú činnosť. Z iniciatívy Dopravného úradu, ktorý začal v roku 2012 rokovaní s manažérom infraštruktúry, Železnice SR nakúpili mobilné zdvíhacie plošiny na vybrané železničné stanice. V tejto súvislosti vidí Dopravný úrad určitý nedostatok v tom, že uvedené nákupy boli realizované z eurofondov, boli zmluvne viazané na konkrétne železničné stanice na obdobie piatich rokov, pričom v niektorých prípadoch išlo o stanice, kde neboli na použitie zdvíhacích plošín vhodné podmienky. Viazanosť sa už skončila koncom roka 2020, takže zdvíhacie plošiny bude možné presunúť na vhodnejšie miesta. V tejto súvislosti sa už Dopravný úrad angažuje a začal s výkonom štátneho odborného dozoru.

Ďalšia oblasť, v ktorej Dopravný úrad vyvíja iniciatívu, je metodická činnosť vo vzťahu k dopravcom. Jeho cieľom je vytvoriť jednotný systém hodnotenia kvality služieb tak, aby boli jednotlivé parametre porovnateľné. Podoblasťou systému majú byť aj opatrenia vo vzťahu k imobilným cestujúcim.

Začiatkom roka 2020 začal Dopravný úrad rokovaní aj s orgánmi dohľadu nad právami cestujúcich okolitých krajín s cieľom naplánovať a vykonať spoločné štátne odborné dozory vo vzťahu k osobnej medzinárodnej doprave. Aktivita však bola prerušená z dôvodu pandémie ochorenia COVID-19.

Napokon nás Dopravný úrad informoval, že vo februári 2020 sa zúčastnil rokovaní so zástupcami Európskej komisie, ktorého témou bolo posúdenie stavu ochrany práv cestujúcich na území Slovenskej republiky a ich presadzovania. Zástupcovia Európskej komisie skonštatovali, že informácie týkajúce sa Slovenskej republiky, ktoré zozbierali na základe rokovaní a prieskumov, sú veľmi mátauce, čo vo všeobecnosti nevytvára dobrý obraz o stave ochrany práv cestujúcich na území Slovenskej republiky. Dopravný úrad sa svojou činnosťou snaží tento obraz zmeniť aspoň v oblasti železničnej dopravy.

MINISTERSTVO DOPRAVY

Ministerstvo dopravy je ústredným orgánom štátnej správy pre dráhy a dopravu na dráhach, a tiež pre stavebný poriadok a územné

plánovanie. Okrem úloh a kompetencií, ktoré sme uviedli v časti *Právne východiská*, Ministerstvo dopravy:

- riadi a kontroluje výkon štátnej správy vo veciach dráh,
- rozhoduje o uplatnení základných požiadaviek na železničný systém, ktorého železničné trate nie sú súčasťou systému transeurópskych železníc a budú predmetom modernizácie alebo obnovy, a tiež v prípade výstavby nových železničných tratí, ktoré budú súčasťou železničného systému,
- rozhoduje o výnimke z uplatňovania technických špecifikácií interoperability, ako aj o úplnom alebo o čiastočnom neuplatňovaní nových alebo revidovaných technických špecifikácií interoperability, ak ide o projekty v pokročilom štádiu vývoja, alebo o projekty, ktoré sú predmetom zmluvy, ktorá sa plní v čase ich uverejnenia,
- udeľuje výnimku zo stavebno-technických požiadaviek na projektovanie, výstavbu a prevádzku dráh a z technických podmienok na konštrukciu a prevádzku dráhových vozidiel,
- je špeciálnym stavebným úradom pre stavby dráh a ich súčastí, pre stavby v obvode dráhy, ktoré neslúžia na prevádzku dráhy alebo na dopravu na dráhe, a pre stavby v ochrannom pásme dráhy, ktoré slúžia na prevádzku dráhy alebo na dopravu na dráhe, okrem mestských dráh,
- je dotknutým orgánom v územnom konaní a v stavebnom konaní pre stavby v ochrannom pásme dráhy, ktoré neslúžia na prevádzkovanie dráhy ani na dopravu na dráhe, okrem mestských dráh,
- určuje priority štátnej dopravnej politiky a regulácie v doprave na dráhach, ktoré sú záväzné pre všetky orgány verejnej správy v doprave, pre manažéra infraštruktúry, pre železničné podniky a pre prevádzkovateľov mestských dráh, špeciálnych dráh, lanových dráh a pre dráhové podniky,
- udeľuje pre dopravné služby vo vnútroštátnej osobnej doprave výnimky z uplatňovania nariadenia č. 1371/2007 a informuje Európsku komisiu o udelených výnimkách.

Keďže Ministerstvo dopravy plní množstvo dôležitých úloh v oblasti železničnej dopravy, požiadali sme aj tento orgán o predloženie písomného stanoviska. Položili sme celkovo 16 otázok a dostali sme nasledujúce odpovede:

1. Ako vníma Ministerstvo dopravy svoju úlohu a zodpovednosť v procese zabezpečenia prístupnosti osobnej železničnej dopravy na Slovensku osobám so zdravotným postihnutím?
„Zlepšením súčasnej situácie v samotnej preprave cestujúcich, ale aj v prístupe k verejnej železničnej doprave (...) Prioritnou úlohou okrem postupnej debarierizácie železničnej infraštruktúry a dráhových vozidiel (...) je zabezpečiť podmienky na prístup k infraštruktúre (stanice, zastávky, prístupové budovy atď.), kde stavebné úpravy na zriadenie debarierizácie ešte neboli vykonané, ako aj podmienky na prístup do železničných koľajových vozidiel, ktoré nie sú vybavené zdvíhacím zariadením...“
2. Aké kroky vykonalo Ministerstvo dopravy od nadobudnutia platnosti Dohovoru pre Slovenskú republiku na dosiahnutie debarierizácie osobnej železničnej dopravy? Čo považujete v tejto oblasti za kľúčové?



„Na debarierizáciu osobnej železničnej dopravy bolo vykonané v rámci modernizačných investičných akcií budovanie mimoúrovňových prístupov na nástupištia, boli realizované prestavby batožinových tunelov na podchody pre cestujúcich na nástupištia spolu s výťahmi, zaviedli sa zdvihacie plošiny súbežne s modernizáciou tratí, naďalej pokračuje budovanie bezbariérových prístupov pre imobilných cestujúcich do areálov železničných staníc či priamo na nástupištia (napr. rampy, rozšírené dvere pre imobilné osoby na invalidnom vozíku, rekonštrukcia hygienických zariadení pre imobilných cestujúcich. Okrem toho sa realizovali rekonštrukcie prijímacích budov a v železničných staniciach a zastávkach boli osadené vizuálne a automatické hlasové informačné systémy (zabezpečujú aj službu on-line tlmočenie pre nepočujúcich). V rámci obnovy železničného vozidlového parku dochádza k výmene regionálnych a prímestských vlakov, k zaraďovaniu nízkopodlažných vozidiel s multifunkčnými priestormi pre imobilných cestujúcich s vozíkmi a informačným systémom. Cestujúci so zdravotným znevýhodnením majú možnosť objednať si prepravu a pomoc v kontaktných centrách železničného prepravcu prostredníctvom interaktívneho formulára alebo na nonstop prístupnej telefonickej linke, takisto aj v pokladniciach, a to 24 hod. pred plánovanou cestou. Od r. 2017 sú zabezpečované medzinárodné prepravy PRM (Persons with Reduced Mobility) cestujúcich pomocou programu na rezerváciu asistencie pri medzinárodných cestách (UIC PRM ABT).“

3. Vykonalo, zabezpečilo vykonanie, prípadne iniciovalo Ministerstvo dopravy vykonanie analýzy súčasného stavu súčastí železničnej infraštruktúry prístupnej cestujúcej verejnosti a železničných vozidiel používaných v osobnej železničnej doprave (vrátane informačných systémov) z pohľadu ich prístupnosti osobám so zdravotným postihnutím?

„MDV SR zabezpečilo v roku 2009 spracovanie štúdie „Analýza súčasného stavu a návrh koncepcie zabezpečenia úloh vyplývajúcich z charty práv cestujúcich a TSI PRM³³“, ktorá zmapovala stav existujúcej železničnej infraštruktúry a koľajových vozidiel pre osobnú železničnú dopravu v sieti ŽSR, ktorej obsahom bolo:

- a) Analýza súčasného stavu dostupnosti služieb v zmysle TSI PRM v sieti ŽSR a u dopravcov v SR,
- b) Analýza potrebných technických opatrení a nákladov na zavedenie univerzálnej služby,
- c) Návrh technického postupu a krátkodobých opatrení s cieľom dosiahnuť stav určený platnou legislatívou spoločenstva a SR,
- d) Návrh postupných krokov implementácie projektu v zmysle TSI PRM.

Cieľom analýzy malo byť zrýchlenie a zefektívnenie implementácie projektov prioritnej osi č. 1, 4 a 6 Operačného programu Doprava, pričom výsledkom malo byť následné postupné zavedenie efektívneho systému (celosieťová pôsobnosť) zabezpečovania služieb vyplývajúcich z platnej legislatívy, predovšetkým TSI PRM a charty práv cestujúcich v železničnej osobnej doprave.“

4. Má Slovenská republika vypracovaný akčný plán (prípadne dokument iného typu krátkodobého až strednodobého charakteru), v ktorom sú na základe spracovanej analýzy súčasného stavu

³³ technické špecifikácie interoperability pre osoby s obmedzenou mobilitou

stanovené konkrétne kroky pri odstraňovaní prekážok v osobnej železničnej doprave s konkrétnymi časovými rámcami?
„V Slovenskej republike bol vypracovaný Národný program rozvoja životných podmienok osôb so zdravotným postihnutím na roky 2014 – 2020, na ktorom MDV SR spolupracovalo.“

5. Ak áno, na základe akých základných kritérií bol tento dokument vypracovaný a akým spôsobom a kto vyhodnocuje jeho napĺňanie?
„V súlade s Programovým vyhlásením vlády SR na roky 2020 – 2024 sa vláda SR zaviazala k príprave Národného programu rozvoja životných podmienok osôb so zdravotným postihnutím na roky 2021 – 2030 v spolupráci s mimovládnyimi organizáciami v súlade s Dohovorom OSN o právach osôb so zdravotným postihnutím. Cieľom je vytvorenie optimálnych podmienok pre implementáciu Dohovoru OSN o právach osôb so zdravotným postihnutím. Ciele Národného programu rozvoja životných podmienok osôb so zdravotným postihnutím na roky 2014 – 2020 sú napĺňané aj prostredníctvom výstupov projektov financovaných v rámci OPD (programové obdobie 2007 – 2013) a prostredníctvom OPII (programového obdobia 2014 – 2020).

Prínosy projektov sú pravidelne monitorované, čím sú vytvorené podmienky na ich hodnotenie z pohľadu plnenia cieľov Národného Programu rozvoja životných podmienok osôb so zdravotným postihnutím.“

6. Môžete zhrnúť dosiahnutý pokrok v tejto oblasti od roku 2010, a to za jednotlivé kalendárne roky?

„Modernizácia železničnej infraštruktúry je takmer výhradne financovaná z fondov EÚ a v rámci každého projektu sú pri výbere a schvaľovaní hodnotené a následne monitorované horizontálne priority – rovnosť príležitostí. V praxi to znamená, že v rámci pravidelných monitorovacích správ je vyhodnocovaný pokrok v realizácii sledovaných indikátorov (počet bezbariérových prístupov do budov a na nástupištia, počet výťahov pre imobilných, hlasových a vizuálnych informačných systémov, vybavenie prístupových trás a nástupišť vodiacími prvkami pre nevidiacich, počet upravených bezbariérových WC prístupných pre vozíčkarov, počet zdvíhacích plošín, popis ovládacích prvkov označených Braillovým písmom a pod.). V rámci modernizácie bola naplnená finálna etapa realizácie Operačného programu Doprava na roky 2007 – 2013. Boli realizované investičné akcie zamerané najmä na modernizáciu železničnej infraštruktúry. Investíciami boli modernizované komponenty železničnej infraštruktúry, ako železničné stanice, železničný zvršok a železničný spodok, trakčné vedenie, zabezpečovacie zariadenia, výstavba železničných mostov.

Najvýznamnejšími investičnými činnosťami v súvislosti s TSI PRM sú:

- *modernizácia železničnej trate v úseku Nové Mesto n. Váhom – Púchov (úsek Zlatovce – Trenčianska Teplá, Trenčianska Teplá – Ilava – Beluša, Beluša – Púchov),*
- *modernizácia železničnej trate Púchov – Žilina (úsek Púchov – Považská Teplá, Považská Teplá – Dolný Hričov, Dolný Hričov – Žilina).*

MDV SR zabezpečovalo bezbariérovosť v programovom období 2014 – 2020 aj prostredníctvom Operačného programu Integrovaná infraštruktúra (ďalej len „OPII“) uplatňovaním horizontálneho princípu rovnosť príležitostí a predchádzanie diskriminácii. Pri implementácii

projektov OPPI je zabezpečené, aby stratégia rozvoja dopravnej infraštruktúry a podpora trvalo udržateľnej mobility boli v súlade so zásadou rovnakého zaobchádzania a rovnakých príležitostí. Významná pozornosť je venovaná projektovým aktivitám zameraným na obyvateľov s obmedzenou mobilitou a schopnosťou orientácie.“

7. Aký objem finančných prostriedkov vyčlenil štát na realizáciu svojho záväzku zabezpečiť prístupnosť dopravy vyplývajúceho z Dohovoru v osobnej železničnej doprave od roku 2010 v jednotlivých rokoch?

„Konkrétny objem finančných prostriedkov je časovo a vecne náročné presne vyčíslieť, pretože niektoré projekty, ktorých realizácia sa začala už v predchádzajúcom programovom období, sú stále v prípravnom alebo realizačnom procese, pričom financovanie jednotlivých projektov sa uskutočňuje v rámci rôznych finančných zdrojov a zároveň je nutné odlišiť stavebné časti nesúvisiace so zabezpečením bezbariérovosti. V SR sa pokrytie investičných nákladov zabezpečuje z rôznych zdrojov krytia. Finančné krytie jednotlivých činností týkajúcich sa modernizácie, obnovy a výstavby infraštruktúry je zabezpečované v jednotlivých spoločnostiach rôzne. Železnice Slovenskej republiky (ďalej len „ŽSR“) napr. zabezpečujú financovanie z vlastných zdrojov ŽSR a z cudzích zdrojov:

- financovanie zo štátneho rozpočtu (ŠR),
- financovanie zo zdrojov EÚ + spolufinancovanie zo zdrojov ŠR
- financovanie z úverov ŽSR.

Prostriedky zo ŠR na modernizáciu a rozvoj železničnej dopravnej cesty sú poskytované na základe zmluvy o poskytovaní finančných prostriedkov. V rámci účelu použitia finančných zdrojov je možné konštatovať, že do zoznamu projektov sú zaraďované predovšetkým investičné projekty súvisiace, resp. úzko naviazané na projekty a stavby financované z prostriedkov EÚ. Ide najmä o financovanie výdavkov na projektovú dokumentáciu, inžiniersku činnosť, majetkovoprávne usporiadanie stavby, realizáciu niektorých stavebných objektov a prevádzkových súborov a financovanie výdavkov neoprávnených s pohľadom ich financovania z prostriedkov EÚ. Ďalej sú z rozpočtu verejnej správy financované aj investičné akcie súvisiace so zabezpečovaním rozvoja železničnej infraštruktúry a bezpečnosťou železničnej dopravy.

Železničná spoločnosť Slovensko, a. s. (ďalej len „ZSSK“), zabezpečuje krytie svojich aktivít týkajúcich sa obnovy a modernizácie železničných koľajových vozidiel s cieľom zvýšiť bezpečnosť a kultúru cestovania z vlastných zdrojov a cudzích zdrojov.

Obnova a modernizácia železničných koľajových vozidiel je vykonávaná v súlade so schváleným Podnikateľským plánom ZSSK. Je to v rámci projektov zahrnutých do Investičného plánu ZSSK (ide o vykonávací a strednodobý investičný plán).“

8. Čo považujete za najväčšie výzvy či prekážky v procese debarierizácie osobnej železničnej dopravy na Slovensku?

„Za hlavné prekážky v procese debarierizácie považujeme nedostatok finančných zdrojov, časovú náročnosť realizácie riešení v oblasti železničných vozidiel a najmä v oblasti železničnej infraštruktúry, nejednotnú a nedostatočnú komunikáciu organizácií združujúcich osoby so zdravotným postihnutím.“

9. Vyhláška Ministerstva dopravy, pôšt a telekomunikácií Slovenskej republiky č. 350/2010 Z. z o stavebnom a technickom poriadku dráh v znení neskorších predpisov v § 75 ods. 1 stanovuje, že „Železničné stanice vybudované pred 15. septembrom 2010 sa upravujú podľa § 9 ods. 7 pri najbližšej rekonštrukcii alebo modernizácii, najneskôr do roku 2030.“ Podľa § 9 ods. 7 uvedenej vyhlášky „Prístup cestujúcich k nástupišťu môže byť realizovaný v úrovni alebo mimo úrovne koľají formou podchodu alebo lávky. Modernizované a rekonštruované nástupišťá sa navrhujú s mimoúrovňovým prístupom s výškou nástupnej hrany 550 mm nad spojniciu temien koľajnicových pásov, v odôvodnených prípadoch najmenej od 300 mm nad spojniciu temien koľajnicových pásov. Nástupišťá sa označia bezpečnostným a orientačným značením aj pre osoby s obmedzenou schopnosťou pohybu a orientácie.“ Má Ministerstvo dopravy informácie o napĺňaní tejto ustanovenej povinnosti – do akej miery je v súčasnosti zrealizovaná, resp. je reálne očakávať jej naplnenie v stanovenom termíne? Sú stanovené nejaké sankcie v prípade nesplnenia tejto povinnosti? Kto je zodpovedný za jej splnenie?

Ministerstvo dopravy vo svojej odpovedi na túto otázku najprv vyzdvihlo dôležitosť nástupíšť ako jedného z prvkov železničnej infraštruktúry z hľadiska kvality cestovania. Následne uviedlo zoznam právnych a technických predpisov regulujúcich parametre nástupíšť. Na záver odpovedalo aj na položenú otázku:

„Vzhľadom na skutočnosť, že do splnenia predmetnej povinnosti je ešte dlhé časové obdobie, je ťažké odhadnúť, či dôjde k jej naplneniu. Rozhodujúcim faktorom je aj pridelenie finančných prostriedkov na jej plnenie. MDV SR nemá k dispozícii pravidelný napríklad ročný príjem finančných prostriedkov na plnenie tejto konkrétnej úlohy. Plnenie tejto úlohy realizuje v rámci pripravovaných projektov modernizácie, rekonštrukcie a obnovy.“

10. Plánuje Ministerstvo dopravy všeobecne záväzným právnym predpisom stanoviť aj nejaké iné konkrétne povinnosti pre dopravcov alebo pre manažéra infraštruktúry týkajúce sa debarierizácie nimi poskytovaných služieb so stanovením konkrétneho dátumu ich realizácie?

„Vnútroštátna legislatíva, ako aj prevádzkové predpisy ŽSR sú v súlade s pravidlami vyplývajúcimi z TSI PRM. Snahou je zabezpečiť aplikáciu TSI PRM v najvyššej možnej miere, ako aj odbúravanie, resp. aktualizáciu vnútroštátnych predpisov v súlade s novoprijatými špecifikáciami interoperability. Národný dopravca ZSSK rešpektuje ustanovenia európskej legislatívy. Tieto sú premietnuté do prevádzkových predpisov a ďalšie podrobnosti riešia technické normy železníc (TNŽ).“

11. Aký význam z pohľadu debarierizácie osobnej železničnej dopravy na Slovensku má legislatíva Európskej únie?

„...má zásadný význam. Celoštátna železničná dráha, ktorú tvoria hlavné a vedľajšie železničné trate prevádzkované ŽSR, je začlenená do železničného systému EÚ a uplatňuje sa na ňu celý súbor príslušných právnych predpisov, predovšetkým smernica Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/797 z 11. mája 2016 o interoperabilite železničného systému v Európskej únii. Smernica určuje prístupnosť pre osoby so zdravotným postihnutím a osoby so zníženou pohyblivosťou ako jednu zo základných požiadaviek týkajúcich sa

interoperability – popri bezpečnosti, spoľahlivosti a dostupnosti, zdravotnej neškodnosti, environmentálnej neškodnosti a technickej kompatibilite. Zároveň určuje, že členské štáty EÚ by mali podporovať prístupnosť železničného systému pre všetkých, aby všetci občania mohli mať prospech z výhod vyplývajúcich z vytvorenia jednotného európskeho železničného priestoru. Ustanovenia smernice boli transponované do vnútroštátneho práva SR.

Technické a prevádzkové štandardy umožňujúce splnenie uvedenej požiadavky sú určené TSI PRM, ktoré je záväzné v celom rozsahu a priamo uplatniteľné vo všetkých členských štátoch vrátane SR. Požiadavka prístupnosti je zohľadnená aj v ďalších TSI a nariadeniach vrátane nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1371/2007 o právach a povinnostiach cestujúcich v železničnej doprave.“

12. Aké kroky vykonala Slovenská republika pri plnení svojich povinností vyplývajúcich jej z ustanovení čl. 7, 7a a 8 nariadenia č. 1300/2014?

„Ustanovenia článkov 7 a 7a TSI PRM (...) upravujú vytvorenie súpisu majetku na účely vymedzené touto TSI – identifikáciu existujúcich zábran a prekážok prístupnosti, poskytovanie informácií používateľom, monitorovanie a hodnotenie pokroku v oblasti prístupnosti – a podrobnosti zberu, správy a výmeny údajov o prístupnosti. Do deviatich mesiacov od 16. júna 2019 mal každý členský štát EÚ rozhodnúť, ktoré subjekty sú zodpovedné za zber, správu a výmenu údajov o prístupnosti. MDV SR oznámila 4. marca 2020 rozhodnutie, že subjektom zodpovedným za údaje o verejných priestoroch staníc určených na prepravu cestujúcich bude manažér infraštruktúry – ŽSR. Zber a konverzia údajov sa má ukončiť do 36 mesiacov od nadobudnutia účinnosti vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) 2019/772, ktorým sa mení nariadenie č. 1300/2014, pokiaľ ide o súpis majetku. Pred dosiahnutím plnej funkčnosti architektúry výmeny údajov podľa TSI pre telematické aplikácie v osobnej doprave transeurópskeho železničného systému sa bude výmena údajov o prístupnosti uskutočňovať ako ich prenos do európskej databázy prístupnosti železničných staníc (ERSAD) spravovanej Železničnou agentúrou Európskej únie (ERA). Systém pre vytvorenie tejto databázy je v súčasnosti v štádiu vývoja. Osobitný súpis železničných vozidiel, pokiaľ ide o ich prístupnosť pre osoby so zdravotným postihnutím a osoby so zníženou pohyblivosťou, sa v súlade s vyžiadaným usmernením ERA v súčasnosti nevytvára, avšak v zmysle nariadenia o TSI pre telematické aplikácie v osobnej doprave transeurópskeho železničného systému sú dopravcovia povinní poskytovať informácie o prístupnosti vozidiel používaných na určitom vlaku alebo spoji. Ustanovenia čl. 8 TSI PRM sa týkajú národného plánu implementácie predmetnej TSI. Tento plán MDV SR vypracovalo a oznámilo Komisii (EÚ) v predpísaných lehotách. V súčasnosti pripravuje jeho aktualizáciu v súlade s príslušným ustanovením čl. 8. Národný implementačný plán je zverejnený na webovom sídle MDV SR:“

13. Aké výnimky z uplatňovania legislatívy Európskej únie v oblasti prístupnosti (ktoré sa dotýkajú osobnej železničnej dopravy, prípadne práv cestujúcich), sa vzťahujú na Slovenskú republiku? „...Slovenská republika plne dodržiava príslušnú legislatívu EÚ. TSI PRM sa uplatňuje okrem nových aj na existujúce časti infraštruktúry a vozidlá, ak sú predmetom obnovy alebo modernizácie. Samotné nariadenie však v bodoch 7.2.2. a 7.2.3. prílohy pripúšťa nesúlad

s niektorými požiadavkami TSI, pokiaľ ide o obnovované alebo modernizované časti existujúcej infraštruktúry a existujúcich vozidiel, a to vzhľadom na vlastnosti zdedeného systému železníc a na možnosť docieľiť súlad postupným zlepšovaním. Tieto výnimky, hoci nepredstavujú neuplatnenie nariadenia ako takého, boli uplatnené na tých častiach slovenskej železničnej infraštruktúry, kde v rámci obnovy alebo modernizácie nebolo možné docieľiť úplný súlad s požiadavkami TSI a boli využité alternatívne možnosti v zmysle uvedených bodov prílohy k TSI.

Národný dopravca má v súčasnosti udelené tieto výnimky z nariadenia o právach cestujúcich č. 1371/2007:

- Pre vnútroštátnu mestskú, prímestskú a regionálnu dopravu má podľa aktuálne platného nariadenia trvalú výnimku na všetky nepovinné články nariadenia – t. j. všetky okrem kap. II. Prepravná zmluva, informácie a prepravné doklady, čl. 9. Dostupnosť prepravných dokladov, priamych cestovných lístkov a rezervácií, kap. III. Zodpovednosť železničných podnikov voči cestujúcim za batožinu, čl. 11. Zodpovednosť voči cestujúcim a za batožinu, čl. 12. Poistenie, kap. V. Zdravotne postihnuté osoby a osoby so zníženou pohyblivosťou, čl. 19. Právo na prepravu a čl. 20. Informácie pre zdravotne postihnuté osoby a osoby so zníženou pohyblivosťou ods. 1 a kap. VI. Bezpečnosť, sťažnosti a kvalita služieb, čl. 26. Osobná bezpečnosť cestujúcich.

- Z kap. IV. Meškanie spoja, zmeškanie prípoja a odrieknutie spoja, čl. 17. Náhrada ceny prepravného doklady a čl. 18. Pomoc.“

14. Aké konkrétne požiadavky kladie Ministerstvo dopravy na dopravcov, resp. na manažéra infraštruktúry, v oblasti prístupnosti osobnej železničnej dopravy osobám so zdravotným postihnutím pri uzatváraní zmlúv o dopravných službách vo verejnom záujme, resp. zmluvy o prevádzkovaní dráhy? Považujete tieto za dostatočné, resp. neuvažujete o ich rozšírení?

„Zmluvy o dopravných službách vo verejnom záujme pri prevádzkovaní osobnej dopravy na dráhe, ako aj zmluva o prevádzkovaní železničnej infraštruktúry vrátane dodatkov sú zverejnené v celom rozsahu na webovom sídle MDV SR. Zmluva o dopravných službách vo verejnom záujme zaväzuje dopravcu okrem iného k obnove vozidlového parku a upravuje poskytovanie dotácií objednávateľom a príspevkov z prostriedkov EÚ na tento účel. Na všetky nové, obnovované a modernizované vozidlá sa vzťahujú TSI týkajúce sa prístupnosti železničného systému EÚ pre osoby so zdravotným postihnutím a osoby so zníženou pohyblivosťou, čím je zaručený postupný nárast podielu takto prístupných vozidiel pri zabezpečovaní dopravnej obslužnosti vo verejnej doprave. Z TSI pre telematické aplikácie v osobnej doprave transeurópskeho železničného systému vyplýva pre všetkých dopravcov povinnosť poskytovať informácie o prístupnosti vozidiel používaných na určitom vlaku alebo spoji. Zmluva o prevádzkovaní železničnej infraštruktúry zahŕňa implementáciu štandardov železničných staníc, zastávok a tratí vrátane podávania informácií o možnosti a spôsobe prepravy zdravotne postihnutých osôb vo vývesných cestovných poriadkoch. Pri zabezpečovaní rozvoja dráhy v súlade s technickým pokrokom a s požiadavkami na bezpečnosť a plynulosť dopravy na dráhe sú pre manažéra infraštruktúry záväzné okrem všeobecných stavebných a vnútorných predpisov už spomenuté ustanovenia vyhlášky č. 350/2010 Z. z., ako aj TSI PRM. Legislatíva EÚ výrazne obmedzuje možnosti uplatňovania

technických a prevádzkových štandardov nad rámec TSI, v ktorých MDV SR v súčasnosti neviduje konkrétne nedostatky.“

15. Do akej miery, podľa Vás, napĺňa Slovenská republika požiadavku stanovenia národných štandardov prístupnosti a vytvorenia účinného mechanizmu zabezpečenia a kontroly ich uplatňovania?

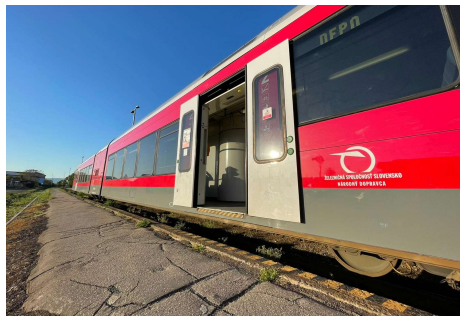
„Stanovenie štandardov zodpovedajúcich uvedenému pojmu, ako aj vytvorenie kontrolného mechanizmu a hodnotenie napĺňania takejto požiadavky nepovažujeme za úlohy v pôsobnosti MDV SR. Ústredným orgánom štátnej správy pre rovnosť príležitostí a koordináciu štátnej politiky v danej oblasti je Ministerstvo sociálnych vecí a rodiny SR (§ 15 ods. 1 zákona č. 575/2001 Z. z. o organizácii činnosti vlády a organizácii ústrednej štátnej správy).“

16. Z akých dôvodov naša národná legislatíva neupravuje ako jednu z podmienok pre získanie licencie na poskytovanie dopravných služieb v osobnej železničnej doprave požiadavku, aby dopravca používal vozidlá prispôbené na prepravu osôb s obmedzenou mobilitou alebo schopnosťou orientácie?

„Požiadavky na získanie licencie na poskytovanie železničných dopravných služieb upravuje zákon č. 514/2009 Z. z. o doprave na dráhach v znení neskorších predpisov. Licencia predstavuje uznanie samostatnej spôsobilosti žiadateľa poskytovať dopravné služby ako podnik a predmetom posudzovania nie sú priamo typy vozidiel, ktorými sa majú dopravné služby zabezpečovať. Otázky prepravy osôb s obmedzenou pohyblivosťou alebo schopnosťou orientácie sú však zahrnuté v ustanoveniach tohto zákona upravujúcich povinnosti železničného podniku ako dopravcu. Dopravca je povinný okrem iného uskutočňovať prepravu cestujúcich podľa prepravného poriadku podliehajúceho schváleniu objednávateľom, uľahčovať prepravu vybraných skupín cestujúcich, cestujúcich s detským kočíkom a so zvieratami a prepravu psov so špeciálnym výcvikom, zabezpečiť v dráhových vozidlách orientáciu a informovanosť cestujúcich nevyhnutnú na bezpečné uskutočnenie prepravy podľa zmluvy o preprave vrátane cestujúcich s poškodením sluchu alebo zraku. Zákon tiež stanovuje, že ak je to v súlade s licenciou, s prepravným poriadkom, s kapacitnými možnosťami a so zmluvou o preprave, dopravca je povinný za transparentných a nediskriminačných podmienok prepraviť za cestovné podľa tarify cestovného každého cestujúceho, ktorý o to prejaví záujem. Je teda v záujme každého dopravcu, aby disponoval vozidlami umožňujúcimi splniť tieto povinnosti. Licenčný orgán (Dopravný úrad) môže licenciu odňať, ak držiteľ povinnosti ustanovené zákonom porušuje. Podmienky na získanie licencie na prevádzkovanie železničnej dopravy boli upravené smernicou Európskeho parlamentu a Rady 2012/34/EÚ, ktorou sa zriaďuje jednotný európsky železničný priestor v kapitole III, ktorá bola do slovenského právneho poriadku transponovaná. Podmienky na vydávanie licencií boli na pôde EÚ upravené z dôvodu zabezpečenia jednotného a nediskriminačného prístupu všetkých hospodárskych subjektov. Tieto podmienky neobsahujú povinnosť používať vozidlá prispôbené na prepravu osôb s obmedzenou mobilitou alebo schopnosťou orientácie. Povinnosť vytvárať opatrenia na zabezpečenie prístupu osôb s obmedzenou mobilitou alebo schopnosťou orientácie sú upravené v TSI PRM. Uvedené nariadenie neudáva povinnosť mať prispôbené všetky vozidlá na prepravu osôb s obmedzenou mobilitou alebo schopnosťou orientácie, ale manažér infraštruktúry

alebo manažér stanice musia mať zavedené postupy, ku ktorým patrí poskytovanie alternatívnej pomoci osobám so zdravotným postihnutím a osobám so zníženou pohyblivosťou počas údržby, výmeny alebo opravy zariadení určených na používanie osobami so zdravotným postihnutím a osobami so zníženou pohyblivosťou.“

ZHRNUTIE



Železničná spoločnosť v roku 2020, podľa svojho vyjadrenia, disponovala 79 nízkopodlažnými ucelenými vlakovými jednotkami s nájazdovou rampou a 26 vozňami umožňujúcimi nástup/výstup a prepravu imobilných cestujúcich. Ďalších desať vozňov a šesť UVJ prispôbienených na prepravu imobilných cestujúcich na vozíku umožňuje ich nástup pomocou staničnej mobilnej zdvíhacej plošiny (v 21 staniciach). Všetky ucelené vlakové jednotky obstarané od roku 2010 sú nízkopodlažné s možnosťou nástupu a prepravy imobilných cestujúcich. Podiel denne vypravených spojov Železničnej spoločnosti s možnosťou prepravy cestujúcich s obmedzením mobility, resp. na vozíku, bol v roku 2020 na úrovni 60,40 %. V roku 2022 by sa mal zvýšiť na 73,10 %.

Počet UVJ s akustickým systémom na poskytovanie informácií pre osoby s postihnutím zraku je 79 a vozňov 276. Počet UVJ s vizuálnym systémom pre osoby s postihnutím sluchu je 79 a vozňov 162.

Železničná spoločnosť má vypracovanú stratégiu v oblasti bezbariérovosti do roku 2025. Jej základné ciele sú:

1. zníženie počtu zamietnutých prepráv zákazníkov ťažko zdravotne postihnutých³⁴ o 27 %,
2. zvýšenie počtu železničných koľajových vozidiel spĺňajúcich kritériá bezbariérovosti (UVJ na 34 %, vozne – inštalácia zdvíhacej plošiny do desiatich vozňov, prípadne do ďalších desiatich vozňov),
3. zefektívnenie prebiehajúcej spolupráce s Ministerstvom dopravy, Železnicami SR a organizáciami zastrešujúcimi cestujúcich so zdravotným postihnutím,
4. skvalitnenie prípravy zamestnancov prvého kontaktu.

Za hlavné prekážky pri napĺňaní cieľov debarierizácie osobnej železničnej dopravy Železničná spoločnosť považuje:

- nedostatok finančných zdrojov,
- slabú koordináciu zo strany štátu,
- časovú náročnosť realizácie riešení v oblasti železničných vozidiel a najmä v oblasti železničnej infraštruktúry,
- nejednotnú a nedostatočnú komunikáciu organizácií združujúcich osoby so zdravotným postihnutím.



RegioJet, ktorý v čase prieskumu prevádzkuje na Slovensku komerčné spoje na trase Praha – Ostrava – Košice a Praha – Brno – Bratislava/Viedeň, používa vlakové súpravy, ktoré nie sú nízkopodlažné a majú úzke nástupné dvere (pre vozík maximálnej šírky 60 cm). Vlaky disponujú nájazdovými rampami, resp. v niektorých staniciach je možné na nástup využiť staničnú mobilnú plošinu. Vlaky nie sú prispôbienené na prepravu osôb na vozíku. Vo väčšine staníc nie je možná preprava imobilných cestujúcich. Za najväčší problém bezbariérovej prepravy RegioJet považuje zlý stav železničnej infraštruktúry.

³⁴ Pojem používaný Železničnou spoločnosťou v stratégii.

Leo Express na Slovensku prevádzkuje komerčnú linku na trase Praha – Přerov – Ostrava – Bohumín – Košice. Na prepravu využíva päť ucelených vlakových jednotiek, ktoré sú nízkopodlažné s dostatočnou šírkou nástupných dverí, vybavené nástupnou plošinou (rampou) pre imobilných cestujúcich, bezbariérovými toaletami, dvomi vyhradenými miestami na prepravu imobilných cestujúcich a SOS tlačidlami umiestnenými pri vyhradených miestach na privolanie palubného personálu. Zároveň sú vozidlá vybavené aj audiovizuálnym systémom informujúcim o aktuálnej polohe a nasledujúcej zastávke.

Arriva nám nezaslala svoje stanovisko, pričom podľa dostupných informácií neprevádzkuje na Slovensku nízkopodlažné vlaky.



Železnice SR sú manažérom železničnej infraštruktúry, ktorú vlastní štát. Podľa jedného z troch zoznamov vytvorených Železnicami SR týkajúcich sa prístupnosti železničných staníc a zastávok osobám so zdravotným postihnutím, ktorý je zverejnený na ich webovom sídle, z celkového počtu železničných staníc a zastávok (762) je 44,8 % takých, ktoré umožňujú bezbariérový prístup imobilného cestujúceho na vozíku k vlaku. V zozname sú aj informácie o vybavení staníc a zastávok pre imobilného cestujúceho na vozíku (bezbariérové WC, prístup k predajni cestovných dokladov...) a ďalšie dôležité informácie, vrátane informácie o mobilných zdvíhacích plošinách, ktoré sú umiestnené na 21 staniciach. Zverejnené zoznamy nepôsobia jednotne a nie sú ani celkom aktuálne, čo vo svojom stanovisku priznali aj samotné Železnice SR. Niektoré informácie absentujú úplne. Napríklad informácie o výške a šírke nástupísk, ktoré sú z pohľadu osôb so zdravotným postihnutím, najmä so zníženou pohyblivosťou, veľmi dôležité. Tiež absentujú informácie o zvukových a optických informačných systémoch. Železnice SR však v súčasnosti pracujú na novej, veľmi podrobnej a prepracovanej pasportizácii majetku súvisiaceho so zabezpečením prístupnosti železničného systému osobám s obmedzením mobility či orientácie. Tieto informácie budú následne sprístupnené cestujúcej verejnosti prostredníctvom vytváranej celoeurópskej databázy. Ukončenie projektu Železnice SR predpokladajú do konca roka 2021.

Podľa zoznamu poskytnutého Železnicami SR iba 9,45 % staníc a zastávok má aspoň jedno nástupište vo výške 550 mm. Počet železničných staníc a zastávok, ktoré disponujú zvukovým hlásením informácií, je 117. Informačné tabule sa nachádzajú na 93 staniciach, navigačný maják môžu osoby so zrakovým postihnutím využiť na desiatich staniciach a na dvoch staniciach je k dispozícii služba text to speech.

Z celkového objemu investícií na modernizáciu, obnovu a výstavbu železničnej infraštruktúry (cca 2 miliardy eur) za posledných desať rokov vynaložili Železnice SR na prvky debariarizácie cca 66 miliónov eur. Cílené debarierizačné stavebné akcie sú však skôr ojedinelé. Pri realizácii rekonštrukcií a modernizácií železničnej infraštruktúry sa však Železnice SR snažia vždy reflektovať aj požiadavky osôb so zdravotným postihnutím a s obmedzenou pohyblivosťou.

Podľa riaditeľa Železníc SR jedným z najväčších problémov pri budovaní prostredia prístupného aj pre osoby so zdravotným postihnutím je nedostatok finančných prostriedkov. Tiež poukázal na potrebu aktualizovať Národný plán implementácie technických špecifikácií interoperability týkajúcich sa prístupnosti železničného

systému Európskej únie pre osoby so zdravotným postihnutím a osoby so zníženou pohyblivosťou.

Orgánom, ktorý dohliada na dodržiavanie práv cestujúcich je Dopravný úrad. V rámci štátneho odborného dozoru vykonáva aj kontrolu bezbariérového prístupu imobilných cestujúcich do priestorov staníc a na nástupištia, či kontrolu pomoci imobilným cestujúcim pri nástupe a výstupe.

Dopravný úrad nezaznamenal za posledných päť rokov žiadnu sťažnosť v oblasti bezbariérového prístupu k osobnej železničnej doprave zo strany cestujúcej verejnosti. Podľa Dopravného úradu je to spôsobené komplikovanou legislatívou a nevedomosťou cestujúcej verejnosti o jej právach a o pôsobnosti Dopravného úradu.

Za kľúčový problém v procese debarierizácie osobnej železničnej dopravy z celoeurópskeho hľadiska Dopravný úrad označil legislatívu – najmä veľký rozsah výnimiek a nejednoznačný výklad niektorých ustanovení nariadenia č. 1371/2007.

Podľa názoru Dopravného úradu sú najväčším problémom na strane manažéra infraštruktúry aj dopravcov financie, resp. investície, a to v krátkodobom aj v dlhodobom horizonte. Za kľúčovú otázku považuje Dopravný úrad aj informovanosť cestujúcej verejnosti o jej právach a o možnostiach ich vymožitelnosti.

Zo stanoviska Ministerstva dopravy vyplýva, že svoju zodpovednosť a úlohu pri debarierizácii osobnej železničnej dopravy vidí v zlepšení súčasnej situácie v samotnej preprave cestujúcich, ale aj v prístupe k železničnej doprave. V rámci krokov, ktoré vykonalo od nadobudnutia platnosti Dohovoru na debarierizáciu osobnej železničnej dopravy, Ministerstvo dopravy zdôraznilo modernizačné stavebné akcie a rekonštrukcie týkajúce sa železničnej infraštruktúry realizované Železnicami SR. Vo vzťahu k vozovému parku Ministerstvo dopravy poukázalo na výmenu regionálnych a prímestských vlakov, zaradovanie nízkopodlažných vlakov a viaceré služby poskytované Železničnou spoločnosťou aj osobám so zdravotným postihnutím. Ministerstvo dopravy nás informovalo o spracovaní štúdie *„Analýza súčasného stavu a návrh koncepcie zabezpečenia úloh vyplývajúcich z charty práv cestujúcich a TSI PRM“* v roku 2009. Zo stanoviska však nie je zrejmé, do akej miery bola táto štúdia, resp. opatrenia v nej navrhované realizované. Za akčný plán (prípadne dokument iného typu krátkodobého až strednodobého charakteru), v ktorom sú na základe spracovanej analýzy súčasného stavu stanovené konkrétne kroky pri odstraňovaní prekážok v osobnej železničnej doprave s konkrétnymi časovými rámcami, Ministerstvo dopravy označilo Národný program rozvoja životných podmienok osôb so zdravotným postihnutím na roky 2014 – 2020, na ktorého vypracovaní spolupracovalo. Pokiaľ ide o vyhodnotenie dosiahnutého pokroku v oblasti debarierizácie osobnej železničnej dopravy za jednotlivé roky od roku 2010, Ministerstvo dopravy konštatovalo, že modernizácia železničnej infraštruktúry je takmer výhradne financovaná z fondov Európskej únie a v rámci každého projektu sú pri výbere a schvaľovaní hodnotené a následne monitorované horizontálne priority – rovnosť príležitostí. Poukázalo aj na naplnenie finálnej etapy realizácie Operačného programu Doprava na roky 2007 – 2013, v rámci ktorého boli realizované investičné akcie zamerané najmä na modernizáciu železničnej infraštruktúry, pričom uviedlo aj najvýznamnejšie investičné akcie z hľadiska bezbariérovosti.

Ministerstvo dopravy tiež vyzdvihlo Operačný program Integrovaná infraštruktúra, pri ktorom je uplatňovaný horizontálny princíp rovnosti príležitostí a predchádzanie diskriminácii.

Podľa názoru Ministerstva dopravy je časovo a vecne náročné presne vyčíslieť konkrétny objem finančných prostriedkov vynaložených v posledných desiatich rokoch na debarierizáciu osobnej železničnej dopravy, pretože niektoré projekty, ktorých realizácia sa začala už v predchádzajúcom programovom období, sú stále v prípravnom alebo v realizačnom procese, pričom financovanie jednotlivých projektov sa uskutočňuje v rámci rôznych finančných zdrojov a zároveň je nutné odlíšiť stavebné časti nesúvisiace so zabezpečením bezbariérovosti. Za hlavné prekážky v procese debarierizácie považuje nedostatok finančných zdrojov, časovú náročnosť realizácie riešení a napokon nejednotnú a nedostatočnú komunikáciu organizácií združujúcich osoby so zdravotným postihnutím.

Pokiaľ ide o reálnosť splnenia povinnosti uloženej vo vyhláske o stavebnom a technickom poriadku dráh, ktorá sa týka úpravy nástupísk na železničných staniciach do roku 2030, Ministerstvo dopravy sa nevedelo k tejto otázke vyjadriť. Zároveň z jeho stanoviska nevyplýva, že by plánovalo vo svojom vykonávacom predpise upraviť nejakú ďalšiu povinnosť pre manažéra infraštruktúry týkajúcu sa verejne prístupných súčastí.

Európska legislatíva v oblasti železničnej dopravy má, podľa Ministerstva dopravy, zásadný význam. Vykonaním súpisu majetku v zmysle nariadenia č. 1300/2014 boli poverené Železnice SR. Slovenská republika vypracovala národný plán implementácie nariadenia č. 1300/2014 a v súčasnosti pripravuje jeho aktualizáciu. Naša krajina plne dodržiava nariadenie č. 1300/2014. Využíva pritom výnimku stanovenú samotným nariadením, ktorá sa týka modernizácie a obnovy existujúcej infraštruktúry a vozidiel, ak nie je možné docieľiť úplný súlad s normou. Pokiaľ ide o nariadenie č. 1371/2007, u nás sa uplatňujú iba jeho obligatórne články (pozri kapitolu *Právne východiská – časť Práva cestujúcich – osôb so zdravotným postihnutím*).



Poskytnuté stanoviská v spojení s vlastnými zisteniami ukazujú, že komplexné informácie o prístupnosti osobnej železničnej dopravy cestujúcim so zdravotným postihnutím a so zníženou pohyblivosťou absentujú. Jednotlivé údaje sa líšia, informácie poskytované verejnosti nie sú jasné a jednoznačné a neobsahujú všetky potrebné údaje. Dopravcovia aj manažér infraštruktúry deklarujú záujem o problematiku prístupnosti nimi poskytovaných služieb všetkým cestujúcim bez rozdielu a uvedomujú si nedostatky v tejto oblasti. Všetci však zdôrazňujú nedostatok finančných prostriedkov.

Azda najväčšou výzvou v tejto oblasti je existujúca železničná infraštruktúra, ktorá vo veľkej miere determinuje aj komfort a potenciál samotnej prepravy cestujúcich. Hoci počet nízkopodlažných vlakov za posledných desať rokov narástol (resp. pred rokom 2010 Železničná spoločnosť nízkopodlažné vlaky s nájazdovými rampami ani nevlastnila), ich potenciál je možné využívať iba v obmedzenom rozsahu. Železničné stanice, zastávky a nástupištia je potrebné postupne prispôbovať potrebám osôb so zdravotným postihnutím, čo vyžaduje nemalé úsilie, veľký rozsah stavebných úprav a v neposlednom rade samozrejme aj značné finančné investície.

Z poskytnutých stanovísk sa ukazuje, že zodpovedné subjekty proces debarierizácie zredukovali do požiadavky budovať prostredie prístupné osobám so zdravotným postihnutím najmä popri realizovaní celkových rekonštrukcií a modernizácií, prípadne pri obstarávaní/budovaní nových prvkov (kde už sú jasne stanovené parametre aj z hľadiska bezbariérovosti). Dohovor pri realizácii čl. 9 o prístupnosti prostredia síce nepožaduje okamžitú nápravu, ale vyžaduje od signatárskych štátov, aby sa svojimi postupnými a cieľovými krokmi snažili dosiahnuť stanovený cieľ, vrátane systematického odstraňovania existujúcich prekážok a bariér. K tomu je potrebné predovšetkým zmapovať existujúci stav, a teda mať reálnu predstavu o tom, aké úpravy si bude vyžadovať. Naše poznatky nenásvedčujú tomu, že by Železnice SR ako správca železničnej infraštruktúry v čase realizácie tohto prieskumu takýmito poznatkami disponovali. Vyvodzujeme to jednak z preskúmania zoznamov dostupných cestujúcej verejnosti o prístupnosti staníc a zastávok, a tiež z poskytnutej informácie, že Železnice SR v súčasnosti iba realizujú pasportizáciu svojho majetku súvisiaceho so zabezpečením prístupnosti železničného systému osobám s obmedzením mobility či orientácie. Na druhej strane prebiehajúcu pasportizáciu, samozrejme, vnímame veľmi pozitívne. Trochu optimizmu nám vnáša aj poznanie, že manažér infraštruktúry pri realizovaných modernizáciách, rekonštrukciách a iných stavebných úpravách zohľadňuje požiadavky prístupnosti prostredia aj osobám so zdravotným postihnutím. Nezaznamenali sme však, že by mal vypracovaný plán debarierizácie s vytýčením konkrétnych krokov v rámci jednotlivých etáp a s určeným časovým horizontom ich realizácie. Poskytnutý prehľad rekonštrukcií ukazuje, že cieľové debarierizačné stavebné akcie sú skôr ojedinelé, rozhodne nie systematicky plánované. Účelové debarierizačné opatrenia boli vykonané najmä v súvislosti s nákupom mobilných staničných zdvíhacích plošín v rokoch 2014 až 2015, avšak, ako sa ukázalo, nešlo o najšťastnejšiu investíciu, keď z pôvodných 45 plošín v 39 železničných staniciach sú v súčasnosti využívané tieto zariadenia iba

v 21 staniciach, a to z dôvodu nemožnosti ich využitia vzhľadom na stavebno-technický stav zvyšných staníc. Komplexnejšia rekonštrukcia motivovaná primárne zámerom zlepšiť prístupnosť pre osoby so zdravotným postihnutím bola realizovaná v Bratislave na hlavnej stanici a v Nových Zámkoch.

Železničná spoločnosť má vypracovanú určitú stratégiu, ktorá napriek svojim nedostatkom ponúka aspoň základnú víziu pre najbližšie časové obdobie.

Chýba nám však celková koncepcia/stratégia debarierizácie, najmä stanovenie kritérií, podľa ktorých sa budú určovať priority tak, aby sa v jednotlivých etapách celého procesu dosiahli aspoň čiastkové ciele, ktoré postupne povedú k zlepšeniu kvality cestovania pre osoby so zdravotným postihnutím. V tomto smere sa nám javí, že rozhodujúca iniciatíva by mala vychádzať od Ministerstva dopravy, ako ústredného orgánu štátnej správy pre dráhy a dopravu na dráhach, ktoré by celú problematiku malo zastrešovať, koordinovať, riadiť a zabezpečovať aj monitoring.

Ministerstvo dopravy na otázku, ako vidí svoju úlohu a zodpovednosť v procese debarierizácie osobnej železničnej dopravy, neodpovedalo. Z jeho stanoviska nevyplýva, že by Slovenská republika napĺňala požiadavky stanovené v Dohovore. Zo Všeobecného komentára č. 2 (2014) Výboru OSN pre práva osôb so zdravotným postihnutím k čl. 9 (Prístupnosť) Dohovoru okrem iného vyplýva: „Zmluvné štáty sú povinné zabezpečiť, aby osoby so zdravotným postihnutím mali prístup k existujúcemu fyzickému prostrediu, doprave, informačným a komunikačným systémom a službám prístupným širokej verejnosti. Keďže sa však má táto povinnosť vykonávať postupne, zmluvné štáty by mali stanoviť konkrétne časové rámce a prideliť dostatočné zdroje na odstránenie existujúcich bariér. Okrem toho by mali zmluvné štáty jasne stanoviť povinnosti rôznych orgánov (vrátane regionálnych a miestnych orgánov) a subjektov (vrátane súkromných subjektov), ktoré by si tieto orgány a subjekty mali plniť za účelom zabezpečenia prístupnosti. Zmluvné štáty by mali určiť aj účinné monitorovacie mechanizmy v záujme zabezpečenia prístupnosti a monitorovať sankcie voči každej osobe či subjektu, ktorý neuplatní štandardy prístupnosti.“³⁵

„Dôraz sa už nekladie na to, či ide o právnické osoby, resp. súkromné či verejné subjekty, ktoré vlastnia budovy, dopravnú infraštruktúru, vozidlá, informácie, komunikáciu a služby. Pokiaľ sú tovary, výrobky a služby prístupné alebo poskytované verejnosti, musia byť prístupné všetkým bez ohľadu na to, či sú vo vlastníctve a/alebo poskytované verejným orgánom či súkromným podnikom.“³⁶

„Analýzu situácie na určenie prekážok a bariér, ktoré je potrebné odstrániť, možno vykonať účinne a v krátkodobom až strednodobom

³⁵ Bod 24 Všeobecného komentára č. 2.

³⁶ Bod 13 Všeobecného komentára č. 2.

rámci. Prekážky je potrebné odstraňovať priebežne, systematicky a postupne, avšak ustálené.“³⁷

„Zmluvné štáty sú povinné prijať a schváliť národné štandardy prístupnosti a monitorovať ich uplatňovanie.“³⁸

„V súlade s Dohovorom nesmú zmluvné štáty použiť úsporné opatrenia na zdôvodnenie obídienia povinnosti postupne zabezpečiť prístupnosť osobám so zdravotným postihnutím. Povinnosť zaistiť prístupnosť je bezpodmienečná, tzn. subjekt povinný zabezpečiť prístupnosť nemôže ospravedlniť svoje opomenutie v tejto veci odvolaním sa na to, že zabezpečenie prístupu osobám so zdravotným postihnutím pre neho predstavuje nákladnú záťaž.“³⁹

Národný program rozvoja životných podmienok osôb so zdravotným postihnutím na roky 2014 – 2020,⁴⁰ na ktorý Ministerstvo dopravy odkazuje v súvislosti s požiadavkou na vypracovanie dokumentu, v ktorom sú na základe spracovanej analýzy súčasného stavu stanovené konkrétne kroky pri odstraňovaní prekážok v osobnej železničnej doprave s konkrétnymi časovými rámcami, nenapĺňa takéto požiadavky. Vo vzťahu k doprave Národný program stanovuje ako svoj cieľ: „Zvýšiť počet bezbariérových vozidiel verejnej osobnej dopravy. Všetky nové vozidlá vybavovať informačnými systémami pre osoby so zrakovým postihnutím (hlasové oznamovanie zastávok) a informačnými systémami pre osoby so sluchovým postihnutím (vizuálne zobrazovače). Systematicky zvyšovať prístupnosť autobusových a železničných staníc a letísk.“ Časový harmonogram plnenia tohto cieľa je stanovený „každoročne“, zodpovedným gestorom je Ministerstvo dopravy. Ide o veľmi všeobecne formulovanú úlohu, bez stanovenia konkrétnych krokov, ktoré majú byť realizované, bez uvedenia konkrétnych časových horizontov ich plnenia a bez mechanizmu vyhodnocovania.

Z Ministerstvom dopravy uvádzaných dokumentov sa azda najviac uvedenej požiadavke vypracovania strategického dokumentu približuje „Analýza súčasného stavu a návrh koncepcie zabezpečenia úloh vyplývajúcich z charty práv cestujúcich a TSI PRM“ vypracovaná ešte v roku 2009. Tento dokument, okrem analýzy dostupnosti služieb na sieti Železníc SR a u dopravcov, obsahuje aj analýzu potrebných technických opatrení a nákladov na zavedenie univerzálnej služby, návrh technického postupu a krátkodobých opatrení s cieľom dosiahnuť stav určený platnou legislatívou spoločenstva a Slovenskej republiky. Dokument obsahoval návrh pilotného projektu a postupných krokov implementácie projektu TSI PRM rozčlenený do troch etáp (1. etapa 2010 – 2012, 2. etapa 2012 – 2014 a 3. etapa 2014 – 2019). Predpokladaný objem finančných prostriedkov na jeho realizáciu bol vyčíslený na cca 29 miliónov eur. Ministerstvo dopravy však neuviedlo, akým spôsobom bola, prípadne stále je, táto analýza napĺňaná, resp. aké bolo v konečnom dôsledku jej využitie.

³⁷ Bod 27 Všeobecného komentára č. 2.

³⁸ Bod 28 prvá veta Všeobecného komentára č. 2.

³⁹ Bod 25 Všeobecného komentára č. 2.

⁴⁰ <https://www.employment.gov.sk/files/slovensky/rodina-socialna-pomoc/tazke-zdravotne-postihnutie/narodny-program-rozvoja-zivotnych-podmienok-osob-so-zdravotnym-postihnutim-roky-2014-2020.pdf>.

Skutočnosť, že Ministerstvo dopravy nevedelo zhrnúť pokrok dosiahnutý v oblasti debarierizácie osobnej železničnej dopravy za posledných desať rokov a nevedelo ani špecifikovať finančné prostriedky alokované a využité na tento účel, nasvedčuje tomu, že Slovensko nepodniká cielené a systematické kroky k dosiahnutiu tohto cieľa, a ak áno, tak potom absentuje hodnotiaci mechanizmus, ktorého výsledky by mali dať jasnú odpoveď na túto otázku. Samotné Ministerstvo dopravy vo svojej vyhláske o stavebnom a technickom poriadku dráh stanovilo významnú povinnosť pre manažéra infraštruktúry týkajúcu sa nástupíšť, ktorá má byť splnená do roku 2030, avšak nemá v súčasnosti žiadnu predstavu o jej naplňaní, resp. reálnosti jej splnenia. Teda možno prinajmenšom vyvodiť, že neexistuje priebežné systematické sledovanie uvedenej problematiky a jej vyhodnocovanie.

Ukazuje sa, že najmä legislatíva Európskej únie a snaha o zjednotenie európskeho železničného systému sú hnacími motormi, ktoré nútia členské štáty, Slovensko nevynímajúc, k určitým opatreniam, nie však skutočnosť, že sme signatárskym štátom Dohovoru. Avšak aj na tejto pôde je ešte mnoho výziev a prekážok.

Je nepochybné, že určitý pokrok v oblasti debarierizácie za posledné roky bol dosiahnutý. Kvantifikovateľný bol najmä u Železničnej spoločnosti. Mnohé modernizácie a rekonštrukcie boli realizované aj v oblasti železničnej infraštruktúry, avšak merateľný ukazovateľ absentuje. Ťažko možno kvantifikovať dosiahnutý pokrok, pokiaľ nie sú k dispozícii informácie ani len o reálnom stave železničnej infraštruktúry prístupnej cestujúcej verejnosti. Samozrejme, uvedomujeme si komplikovanosť a mimoriadnu obsiahlosť problematiky bezbariérovosti, čo celkom legitímne môže spôsobovať problémy pri ucelenom spracovaní tejto oblasti. To však neznamená, že štát zodpovednosti za naplňanie úloh vyplývajúcich mu z jeho medzinárodných záväzkov, ku ktorým patrí aj vyhodnotenie dosiahnutého pokroku.

Ďalším dôležitým poznáním je fakt, že napriek deklarovaniu mnohých prvkov a služieb pre osoby s obmedzením mobility či schopnosti orientácie, prax ukazuje, že tieto nie vždy fungujú, prípadne kompetentné osoby ich nie vždy vedú obslúžiť. Samostatnosť a nezávislosť osôb so zdravotným postihnutím je zatiaľ len veľmi vzdialený sen, ktorému sme sa ani nepriblížili. Väčšinou je potrebná asistencia či už železničného personálu, alebo aspoň inej osoby.

Napokon náš prieskum ukázal aj určitý nezáujem, resp. možno skôr rezignáciu, samotných osôb so zdravotným postihnutím o presadzovanie ich práv vyplývajúcich z Dohovoru a iných právnych predpisov. V rámci tohto prieskumu sme na základe získaných poznatkov vytvorili štruktúrovaný dotazník, ktorý sme adresovali priamo organizáciám osôb so zdravotným postihnutím a požiadali sme ich o jeho vyplnenie. Urobili sme tak prostredníctvom Výboru pre osoby so zdravotným postihnutím Rady vlády Slovenskej republiky pre ľudské práva, národnostné menšiny a rodovú rovnosť a následne aj priamym kontaktovaním zástupcov organizácií. Dostali sme však iba 45 vyplnených dotazníkov. Preto zistenia z nich vyplývajúce nemôžeme považovať za relevantné. Toto konštatovanie vyvodzujeme aj

z informácie poskytnutej Dopravným úradom, podľa ktorého za posledných päť rokov neevidujú sťažnosť týkajúcu sa prístupnosti cestovania osoby so zdravotným postihnutím. Chápeme beznádej a určitú apatiu ľudí so zdravotným postihnutím, ktorí musia denne prekonávať množstvo prekážok a bojovať o (pre nás) bežné a samozrejmé veci. Napriek tomu však veríme, že ich súčasná situácia neodradí, že sa budú domáhať svojich práv a dajú nám o sebe a svojich potrebách vedieť.

V závere správy adresujeme preto apel všetkým občanom so zdravotným postihnutím:

„Ste súčasťou našej spoločnosti, patríte medzi nás, vieme, že máme voči vám mnoho restov, ale prosím, majte s nami trpezlivosť a komunikujte svoje potreby!“

07 PREHLAD NAVRHOVANÝCH OPATRENÍ

1. Národnej rade Slovenskej republiky ako verejná ochrankyňa práv odporúčam, aby prostredníctvom legislatívneho oprávnenia svojich výborov, prípadne poslancov:
 - a) doplnila v zákone č. 575/2001 Z. z. o organizácii činnosti vlády a organizácii ústrednej štátnej správy znenie § 8 o pôsobnosti Ministerstva dopravy tak, aby z neho vyplynulo, že Ministerstvo dopravy je zo zákona ustanoveným ústredným orgánom štátnej správy, ktorý zodpovedá za oblasť implementácie Dohovoru v osobnej železničnej doprave,
 - b) ustanovila Ministerstvu dopravy na vykonávanie pôsobnosti v oblasti implementácie Dohovoru do praxe primerané právne nástroje,
 - c) v zákone o štátnom rozpočte každoročne vyčlenila buď v rozpočtovej kapitole všeobecná pokladničná správa, alebo v jednotlivých rozpočtových kapitolách finančné prostriedky účelovo určené na zabezpečenie bezbariérovosti súčastí železničnej infraštruktúry prístupnej verejnosti a železničných koľajových vozidiel využívaných v osobnej železničnej doprave Železničnou spoločnosťou pri preprave na základe zmluvy so štátom,
 - d) zvažila prijatie:
 - zákona na podporu implementácie Dohovoru do praxe orgánov verejnej správy, ktorý by ustanovoval zodpovednosť konkrétneho správneho orgánu pre určenú oblasť, jeho oprávnenia na zabezpečenie plnenia zverených úloh vrátane konkretizácie podporných opatrení, ktoré je oprávnený na podporu implementácie poskytnúť, jeho oprávnenia voči dotknutým subjektom, vrátane sankcií (pri tejto príležitosti možno zvážiť aj to, či v prípade iných dohovorov a aj takých medzinárodných zmlúv, ktoré boli ratifikované, a teda sú platné a priamo zakladajú práva a povinnosti fyzických osôb alebo právnických osôb, na ktorých vykonanie nie je potrebný zákon, by nebolo vhodné prijať zákon na podporu ich implementácie do praxe),

- zákona o dotáciách na zabezpečenie implementácie Dohovoru – podobne postupoval štát aj v minulosti, keď bol napríklad prijatý zákon č. 443/2011 Z. z. o dotáciách na rozvoj bývania, pretože je vo verejnom záujme plniť záväzky štátu, ktoré na seba prevzal prístupom k Dohovoru (aj k iným dohovorom), ak je prekážkou pre ich napĺňanie aj nedostatok finančných prostriedkov, je prijatie uvedeného zákona vhodnou pomocou.

2. Ministerstvu dopravy odporúčam:

- a) vytvoriť pracovnú pozíciu osoby zodpovednej za koordináciu, sledovanie a vyhodnocovanie procesu debarierizácie osobnej železničnej dopravy,
- b) vytvoriť rámcový dokument so stanovením konkrétnych úloh, cieľov a účinných nástrojov, vrátane financovania, s cieľom realizovať postupnú systematickú debarierizáciu osobnej železničnej dopravy, s mechanizmom pravidelného vyhodnocovania jeho napĺňania; tento dokument môže zahŕňať záväzok vykonať nasledujúce úlohy:
 - určiť konkrétne povinnosti/úlohy pre manažéra infraštruktúry/dopravcu s termínom ich naplnenia, smerujúce k debarierizácii železničnej infraštruktúry a železničných vozidiel využívaných v osobnej železničnej doprave (napr. v zmluve o prevádzkovaní dráhy stanoviť konkrétne požiadavky týkajúce sa prístupnosti železničnej infraštruktúry osobám so zdravotným postihnutím formou definovania osobitných štandardov vybraných železničných staníc a zastávok zameraných na prístupnosť, prípadne aspoň rozšíriť existujúce štandardy, alebo tieto povinnosti/úlohy ustanoviť vo vykonávacom predpise vydanom Ministerstvom dopravy; obdobne je možné požiadavky na prístupnosť zadefinovať v zmluve o dopravných službách vo verejnom záujme),
 - vypracovať alebo zabezpečiť vypracovanie kritérií na určenie priorít v rámci procesu debarierizácie železničnej infraštruktúry a vozového parku na najbližšie časové obdobie,
 - iniciovať (v súčinnosti s manažérom infraštruktúry) vypracovanie plánu stavebných úprav a rekonštrukcií zameraných na debarierizáciu vybraných železničných staníc, zastávok a nástupíšť na najbližšie časové obdobie na základe vopred stanovených kritérií, vrátane zabezpečenia finančného krytia jeho realizácie,
 - znížiť/minimalizovať uplatňovanie výnimiek z legislatívy Európskej únie týkajúcej sa prístupnosti železničného systému a práv cestujúcich, obzvlášť osôb so zdravotným postihnutím a osôb so zníženou pohyblivosťou.

