



CIELENÁ A SYSTEMATICKÁ DEBARIERIZÁCIA ŽELEZNÍC NA SLOVENSKU CHÝBA

(Bratislava, 24. augusta) Verejná ochrankyňa práv **Mária Patakyová** zrealizovala prieskum so zameraním na prístupnosť osobnej železničnej dopravy a zverejnila [správu o svojich zisteniach](#). Ukázalo sa, že štátu chýbajú komplexné informácie o stave bariér v osobnej železničnej doprave cestujúcim so zdravotným postihnutím a zníženou pohyblivosťou. Zároveň zo zistení vyplynulo, že zodpovedné subjekty proces debarierizácie zredukovali do požiadavky budovať prostredie prístupné osobám so zdravotným postihnutím najmä popri realizovaní celkových rekonštrukcií a modernizácií, nie však v rámci cielenej systematickej zmeny. Tá na Slovensku chýba.

Verejná ochrankyňa práv vo svojich odporúčaní navrhla, aby Ministerstvo dopravy a výstavby Slovenskej republiky bolo ustanovené ako ústredný orgán zodpovedný za implementáciu Dohovoru OSN o právach osôb so zdravotným postihnutím v osobnej železničnej doprave a aby štát vyčlenil dostatok finančných prostriedkov na odstraňovanie bariér.

„Vlaková doprava je na Slovensku stále plná bariér, či už ide o neprístupnosť staníc, zastávok alebo samotný vstup do vlakov, pohyb a orientáciu v nich. Taktiež sa podľa našich zistení aj v prípade existencie výťahov či bezbariérových toaliet objavujú situácie, keď sú nefunkčné. Problémom sú napríklad aj chýbajúce informačné tabule o zmenách, bez ktorých sa ľudia so sluchovým postihnutím môžu dostať do veľmi nepríjemnej situácie,“ uviedla verejná ochrankyňa práv **Mária Patakyová**.

Čomu čelia ľudia so zdravotným postihnutím na cestách vlakom?

Cesta vlakom je pre človeka bez postihnutia často jednoduchá a prekážky, ktoré môžu byť pre osoby so zdravotným postihnutím neprekonateľné, si nemusí ani uvedomiť.

Najskôr je potrebné zistiť si, či je vybraná železničná stanica alebo zastávka bezbariérová a či je vôbec možné využiť ju na nástup do vlaku. Železnice SR uvádzajú, že 389 z nich, čo predstavuje 51,05 % z celkového počtu, neumožňujú prístup pre imobilných cestujúcich. Zvyšný podiel predstavujú nástupné miesta, ktoré sú čiastočne bariérové (4,07 %) alebo bezbariérové (44,88 %).

Komplikácie sa môžu objaviť aj pri objednávaní lístkov na vlak, pretože osoba so zníženou pohyblivosťou alebo na invalidnom vozíku musí nahlásiť svoju cestu vopred, aby pre ňu bola zabezpečená možnosť nástupu (plošina, asistencia pri nástupe). Podľa niektorých výpovedí v dotazníku bola možnosť nástupu aj napriek nahláseniu cestovania osoby so zdravotným postihnutím nezabezpečená.

Samostatnou kapitolou sú železničné vozidlá uspôsobené aj na prepravu týchto osôb

V diaľkovej 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 uspôsobených 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.

Hoci Železničná spoločnosť Slovensko ako náš najväčší železničný dopravca 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 %.

Okrem železničnej spoločnosti poskytujú prepravné služby aj súkromní poskytovatelia. Spoločnosť RegioJet v súčasnosti u nás nepoužíva vlaky vhodné na prepravu ľudí so zdravotným postihnutím, Leo Expres v roku 2020 využíval na prepravu v Slovenskej republike 5 ucelených vlakových jednotiek prispôsobených aj na prepravu týchto ľudí a spoločnosť Arriva neposkytla informácie o bezbariérovosti.

Ďalej sú pri cestovaní problematické nie vždy funkčné výťahy či toalety, čo predstavuje významnú prekážku obzvlášť pri cestách trvajúcich niekoľko hodín.

Na problémy v rámci vlakovej dopravy narážajú aj ľudia so sluchovým postihnutím – či už ide o komunikačné komplikácie pri nákupe lístkov či napríklad chýbajúce informačné tabule o zmenách.

Štát potrebuje plán na debarierizáciu a dostatok finančných prostriedkov na jeho realizáciu

Verejná ochrankyňa práv na základe svojich zistení odporučila Národnej rade Slovenskej republiky doplniť zákon tak, aby z neho vyplynulo, že ministerstvo dopravy je ustanoveným ústredným orgánom štátnej správy, ktorý zodpovedá za implementáciu dohovoru v osobnej železničnej doprave. Zároveň navrhla, aby parlament ustanovil ministerstvu na vykonávanie pôsobnosti v oblasti implementácie dohovoru do praxe primerané právne nástroje. Prijatie podobných opatrení navrhovala aj predchádzajúca ombudsmanka po preskúmaní bariér v školách v roku 2016.

Ombudsmanka Mária Patakyová parlamentu aktuálne taktiež odporučila vyčleniť dostatok finančných prostriedkov určených na debarierizáciu vlakovej dopravy.

Medzi jej odporúčaniami sú tiež návrhy pre ministerstvo dopravy. Potrebné je podľa nej vytvoriť pracovnú pozíciu, ktorú by zastávala osoba zodpovedná za koordináciu, sledovanie a vyhodnocovanie procesu debarierizácie osobnej železničnej dopravy. Zároveň navrhla 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.