



Operačný program
**Efektívna
verejná správa**



Európska únia
Európsky sociálny fond

ŠTÚDIA ZAMERANÁ NA PREPRUVU OSÔB SO ZRAKOVÝM POSTIHNUTÍM V SPRIEVODE VODIACEHO PSA

(P0587 – ZREALIZOVANÉ HODNOTENIA, ANALÝZY A ŠTÚDIE)

Tento projekt je podporený z Európskeho sociálneho fondu.

Autori: Odborní zamestnanci Výcvikovej školy pre vodiace a asistenčné psy

Výcviková škola pre vodiace a asistenčné psy, Sekulská 672/1, 841 04 Bratislava

Štúdia vznikla v rámci projektu **Tvorba a optimalizácia lepšej verejnej politiky v záujme odstraňovania bariér spoločenského začlenenia zrakovo postihnutých**, kód ITMS2014+ projektu: **314011L721**

OBSAH

1. Úvod do problematiky a cieľ štúdie	4
2. Vodiaci pes ako kompenzačná pomôcka	5
2.1 Definícia vodiaceho psa	5
2.2 Účel vodiaceho psa podľa slovenského právneho poriadku	5
3. Situácia v oblasti prepravy osôb s ťažkým zrakovým postihnutím v sprievode vodiaceho psa	6
4. Monitorovanie prepravy osôb s ťažkým zrakovým postihnutím v sprievode vodiaceho psa	8
4.1. Kvantitatívne a kvalitatívne ukazovatele	9
4.2. Výsledky monitorovania	9
5. Podmienky prepravy osôb s ťažkým zrakovým postihnutím v sprievode vodiaceho psa súvisiace s výškou cestovného vo vybraných štátoch	18
6. Zhrnutie	19

1. Úvod do problematiky a cieľ štúdie

Štúdia sa venuje téme prepravy osôb so zrakovým postihnutím, ktoré ako kompenzačnú pomôcku využívajú služby vodiaceho psa.

Osoby so zrakovým postihnutím majú z dôvodu svojho zrakového postihnutia výrazne obmedzené možnosti prepravy a dôsledky ich postihnutia im znemožňujú šoférovať osobné auto či využívať moderné alternatívne spôsoby dopravy, pri ktorých je potrebné používať zrak. Z tohto dôvodu využívajú výhradne možnosti verejnej hromadnej dopravy. Pri realizácii prepravy vnímame ako problémové nielen samotné cestovanie dopravným prostriedkom, ale aj súvisiace prvky v rámci prepravy, ako označenie zastávky, nástupište a výstupišťe pri rôznych typoch dopravy, vnútorné usporiadanie vozidiel, označovače cestovných lístkov. V neposlednom rade informovanosť zainteresovaných, ktorí sa v rámci prepravy stretávajú s osobami s ťažkým zrakovým postihnutím. Relevanciu uvedenej témy udávajú počty ľudí s ťažkým zrakovým postihnutím v jednotlivých štátoch. Slovenská republika (ďalej len SR) nedisponuje vlastnými štatistikami o počte osôb s ťažkým zrakovým postihnutím a opiera sa iba o údaje svetovej zdravotníckej organizácie, ktorá udáva aktualizované výstupy z prieskumov, z ktorých vyplýva, že súčasťou každej populácie v jednotlivých štátoch je približne 1,5% ťažko zrakovo postihnutých ľudí. Z uvedeného údaju vyplýva, že súčasťou 5 000 000 obyvateľov SR je približne 75 000 s ťažkým zrakovým postihnutím a predpokladom je, že v prípade zdravotného stavu, ktorý im umožňuje byť do určitej miery samostatnými, využívajú aj služby verejnej hromadnej dopravy.

Cieľom štúdie je identifikácia konkrétnych a pretrvávajúcich problémov, s ktorými sa osoby so zrakovým postihnutím stretávajú v praxi pri cestovaní prostriedkami pozemnej, železničnej aj leteckej dopravy, teda všetkými dostupnými prostriedkami verejnej dopravy vrátane taxi služieb. Minimálny dopad na výsledky štúdie má lodná doprava, preprava lanovými dráhami a letecká doprava vzhľadom na počet používateľov týchto služieb a frekvenciu využívania tohto typu dopravy. Faktom, ktorý k tomu prispieva, je v niektorých prípadoch aj nedostatočná schopnosť sebaobhajoby pri riešení sporných záležitostí, odmietnutí či konfliktov. Z našej praxe vyplýva, že práve osoby so zrakovým postihnutím sa aktívne vyhýbajú konfliktným situáciám a najmä tým, ktoré sú priamo interaktívne a vyskytnú sa mimo známej zóny, teda v cudzom prostredí. V praxi je to tak, že nie vždy samo zrakové postihnutie znemožňuje ľuďom možnosť využívať vo väčšej miere napríklad leteckú dopravu, problémom je schopnosť argumentácie, asertivity a riešenia problémov. V prípade, že nevidiaci má povinnosť nahlásiť cestovanie s vodiacim psom dopravcovi, ako je tomu v leteckej doprave, je proces vybavenia náročnejší najmä pre ľudí, ktorí nedisponujú počítačovými a jazykovými zručnosťami. Z tohto dôvodu od vybavovania upustia a zvolia inú alebo žiadnu alternatívu dopravy.

2. Vodiaci pes ako kompenzačná pomôcka

2.1 Definícia vodiaceho psa

Vodiaci pes je špeciálne vycvičený pes, ktorý pomáha osobe so zrakovým postihnutím v oblasti mobility a orientácie. Na základe rôznych pokynov, ktoré psovi jeho majiteľ zadá, nájde pes požadovanú odbočku, schody, dvere, lavičku, priechod pre chodcov, zastávku MHD či iné požadované prvky a vedie svojho majiteľa bezpečne okolo statických aj dynamických prekážok. Plynulou chôdzou tak odbremení svojho majiteľa od potreby neustálej kontroly okolia bielou palicou a v rámci pohybu mu tým zabezpečí vyšší komfort. Aj v súčasnosti je bežnou praxou, že laická verejnosť nerobí rozdiely medzi psom ako domácim zvieratkom a vodiacim psom, ktorý je podľa legislatívy SR, psom so špeciálnym výcvikom a je definovaný ako kompenzačná pomôcka. Takéto jednanie v praxi spôsobuje nevidiacim ľuďom problémy v prístupnosti do verejných priestorov a priestranstiev. Vstup vodiacich psov do rôznych prevádzok, inštitúcií či iných verejných budov a priestranstiev je častokrát obmedzený či odmietnutý. Napriek tomu, že sa vizuálne jedná v oboch prípadoch o psa, má vodiaci pes, ktorý „vedie“ osobu so zrakovým postihnutím celkom iné postavenie a práva, ktoré mu vyplývajú z legislatívy SR. Súčasné legislatívne zakotvenie práv a povinností osôb sprevádzaných vodiacimi psami je kľúčové na to, aby vodiace psy nemali odmietnutý vstup do jednotlivých prevádzok, verejných budov či priestranstiev.¹ Definíciu vodiaceho psa tak môžeme nájsť vo viacerých predpisoch a v závislosti od ich účelu je v nich do praxe aplikovaný všeobecný legislatívny predpis určujúci postavenie a práva vodiaceho psa.

2.2 Účel vodiaceho psa podľa slovenského právneho poriadku

1 **Zákon o peňažných príspevkoch** sa o vodiaceho psa (a ďalšie formy pomoci) zaujíma ako o možnú pomôcku, ktorá má slúžiť na podporu „sociálneho začlenenia fyzickej osoby s ťažkým zdravotným postihnutím do spoločnosti za jej aktívnej účasti pri **zachovaní jej ľudskej dôstojnosti**“.² Uvedený cieľ chce predmetný zákon dosiahnuť **kompenzáciou časti sociálnych dôsledkov, ktoré z postihnutia vyplývajú**, a to v oblasti: ³

- a) **mobility a orientácie**, a teda zmierniť alebo prekonať znevýhodnenia v prístupe k veciam osobnej potreby, k stavbám podľa osobitných predpisov a uľahčiť orientáciu a premiestňovanie sa;
- b) **komunikácie**, kedy je sledovaným účelom umožnenie styku so spoločenským prostredím a sprístupnenie informácií;
- c) **zvýšených výdavkov** na, okrem iného, starostlivosť o vodiaceho psa a
- d) **sebaobsluhy**.

2 Úlohou vodiaceho psa je podľa platnej právnej úpravy pomoc zrakovo či inak ťažko zdravotne postihnutej osobe pomôcť „pri **každodenných činnostiach**, najmä pri **samostatnom pohybe, podávaní predmetov a bezpečnom zvládnutí prekážok v priestore**“.⁴

¹ Ustanovenie § 4a Zákona ktorým sa upravujú niektoré podmienky držania psov

² Ustanovenie § 1 ods. 2 Zákona o peňažných príspevkoch

³ Ustanovenia § 5 až § 9 Zákona o peňažných príspevkoch

⁴ Ustanovenie § 25 ods. 2 Zákona o peňažných príspevkoch

3 Zákon o peňažných príspevkoch sa ďalej zaoberá finančnou kompenzáciou nákladov za vodiaceho psa. Na účely tejto analýzy je tak potrebný len záver, že vodiaci pes je ním deklarovaný za kompenzačnú pomôcku slúžiacu na účely zaradenia osôb s ťažkým zdravotným postihnutím do spoločnosti za súčasného zachovania ich dôstojnosti.

4 Rovnako Zákon o sociálnej pomoci uvádza, že účelom kompenzácie, v tomto prípade tiež vo forme peňažného príspevku na vodiaceho psa, je „*prekonanie alebo na zmiernenie sociálnych dôsledkov ťažkého zdravotného postihnutia*“.⁵

3. Situácia v oblasti prepravy osôb s ťažkým zrakovým postihnutím v sprievode vodiaceho psa

Pri porovnávaní situácie pri preprave osôb v sprievode vodiacich psov od začiatku samostatného výcviku vodiacich psov na Slovensku v roku 1993 možno konštatovať pozitívny posun. Oproti minulosti nastali pri doprave vodiaceho psa verejnou dopravou nasledujúce pozitívne zmeny:

- ❖ vodiaci pes nemusí mať v dopravných prostriedkoch nasadený náhubok
- ❖ vodiaci pes má vo verejných dopravných prostriedkoch explicitne vyhradené miesto

Vývoj informačných technológií zlepšuje vo veľkej miere komfort prepravy inštaláciou interiérových hlásičov zastávok vo vozidlách a exteriérových hlásičov čísla linky a jej smeru. Osoby s ťažkým zrakovým postihnutím majú možnosť zakúpiť si vysielačku, ktorá pri stlačení tlačidla aktivuje maják inštalovaný už v mnohých vozidlách verejnej hromadnej dopravy. Maják im tak oznámi číslo linky a jej smer.

Prostredníctvom ľudí so zrakovým postihnutím, ktorí sú cieľovou skupinou našej organizácie, však stále zaznamenávame problémy, s ktorými sa stretávajú pri cestovaní. Sú to najmä nejednotné ceny cestovných lístkov v autobusovej doprave pre vodiaceho psa a jeho kategorizácia. S korektným označením „vodiaci pes“ sme sa zatiaľ nestretli a vodiaci pes je na lístku označený ako batožina, dieťa, kočík, bicykel a podobne. Prepravné poriadky jednotlivých dopravcov neuvádzajú jednotné podmienky v súvisе s prepravou osôb s ŤZP, ktoré sprevádza pes so špeciálnym výcvikom (vodiaci, asistenčný či signálny pes).

V jednotlivých dopravných poriadkoch nie sú jednotné pravidlá o počte vyhradených sedadiel ani ich umiestnení, čo značne sťažuje osobám s ťažkým zrakovým postihnutím dostupnosť uvedeného miesta, nejednotná je aj definícia psa so špeciálnym výcvikom (vodiaci, asistenčný, signálny pes). V niektorých prepravných poriadkoch je uvedený výhradne pojem vodiaci pes, čo vylučuje asistenčné a signálne psy z osobitných podmienok prepravy, uvádzanie vodiaceho psa ako sprievodcu je takisto nesprávne v zmysle uplatňovania úhrady za cestovné lístky (sprievodca ŤZP nemá spravidla cestovanie verejnou dopravou bezplatne, pokiaľ konkrétny prepravný poriadok neuvádza inak, nárok na bezplatnú prepravu psa so špeciálnym výcvikom je oproti tomu uvádzaný vo väčšine prepravných poriadkov Slovenskej republiky). Rozdiely ustanovení alebo ich absencia v jednotlivých prepravných poriadkoch definujúce podmienky prepravy osôb s ŤZP v sprievode psa so špeciálnym výcvikom

⁵ Ustanovenie § 49 v spojení s § 56 ods. 1 písm. a) bod 3 Zákona o sociálnej pomoci

vznikajú z dôvodu kompetencií samých prepravcov vytvárať prepravné poriadky síce s povinnosťou dodržania zákazu diskriminácie, ale bez jednotného rámca.

Príklady osobitných ustanovení súvisiacich s prepravou psa so špeciálnym výcvikom (vodiaceho, asistenčného, signálneho) z vybraných prepravných poriadkov:

Slovak lines: Osobitné práva pri preprave majú osoby so zdravotným (napr. telesným, sluchovým, zrakovým a/alebo iným postihnutím), držitelia preukazov osôb s ťažkým zdravotným postihnutím (tzv. preukaz ŤZP) a osôb s ťažkým zdravotným postihnutím, ktoré si z povahy alebo závažnosti postihnutia vyžaduje pomoc inej osoby - sprievodcu (tzv. preukaz ŤZP-S) a sprievodcovia osôb so zdravotným postihnutím. Za spôsobilého sprievodcu osoby s ťažkým zdravotným postihnutím sa pokladá osoba po dovŕšení 15-teho (pätnásteho) roku. U osôb so zrakovým postihnutím **môže plniť funkciu sprievodcu aj vodiaci pes** alebo dieťa po dovŕšení 6-teho (šiesteho) roku. Pre osoby s obmedzenou pohybovou schopnosťou je v autobuse vyhradené sedadlo, ktoré je príslušne označené piktogramom. Dopravca je povinný zabezpečiť, aby pre cestujúcich s osobitnými právami pri preprave boli v každom vozidle vyhradené a zreteľne označené **najmenej dve miesta na sedenie**. Ak nie je ďalej uvedené inak, zdravotne postihnuté osoby, **ktoré na pomoc používajú vodiaceho psa**, majú právo na prepravu spolu s vodiacim psom, označeným pre tento účel postrojom bielej farby s červeným krížom alebo bezpečnostnými oranžovými pruhmi. **Vodiaci pes sa prepravuje bezplatne.**

SAD Trenčín: Pre zdravotne postihnuté osoby (držitelia preukazov ŤZP a ŤZP-S) je dopravca povinný v každom vozidle MHD Trenčín vyhradiť a zreteľne označiť **najmenej šesť miest na sedenie a jedno miesto na sedenie pre ťažko zdravotne postihnutú osobu vrátane miesta pre psa so špeciálnym výcvikom**. Ťažko zdravotne postihnutá osoba má **právo na prepravu so psom so špeciálnym výcvikom**. Ak pri označníku zastávky MHD Trenčín stojí zrakovo postihnutá osoba s bielou palicou alebo osoba so psom so špeciálnym výcvikom, dopravca je povinný aj každé ďalšie vozidlo stojace súčasne na zastávke opätovne zastaviť pri označníku zastávky; toto ustanovenie sa nevzťahuje na konečné zastávky.

SAD Arriva: Zdravotne postihnuté osoby, ktoré na pomoc používajú vodiaceho psa, **majú právo na prepravu spolu s vodiacim psom**, označeným postrojom bielej farby s červeným krížom alebo bezpečnostnými oranžovými pruhmi. **Vodiaci pes sa prepravuje bezplatne**. Bez schránky je možné prepravovať psa, ktorý **má bezpečný náhubok** a drží sa na krátkej vôdzke. V jednom autobuse sa smie prepravovať najviac jeden pes bez schránky. Ustanovenie tohto odseku s výnimkou prvej vety **sa nevzťahuje na psov sprevádzajúcich zdravotne postihnuté osoby**. Cestujúci so zdravotným postihnutím a cestujúci so zníženou pohyblivosťou **majú právo na vyhradené miesto v autobuse dopravcu**.

IDS BK (integrovaný dopravný systém v bratislavskom kraji): Osobitné práva pri preprave majú cestujúci so zdravotným postihnutím a cestujúci so zníženou pohyblivosťou vrátane sprevádzajúcich osôb. Za spôsobilého sprievodcu osoby s ťažkým zdravotným postihnutím sa pokladá osoba po dovŕšení 15. (pätnásteho) roku. U osôb s ťažkým zdravotným postihnutím **môže plniť funkciu sprievodcu aj pes so špeciálnym výcvikom**. Ak pri označníku zastávky stojí zrakovo postihnutá osoba s

bielou palicou alebo psom so špeciálnym výcvikom, dopravca je povinný pri označníku zastávky opätovne zastaviť každé ďalšie vozidlo stojace súčasne na zastávke. Cestujúci so zdravotným postihnutím a/alebo so zníženou pohyblivosťou majú vo vozidle **vyhradené a zreteľne označené najmenej 2 (dve) miesta na sedenie nachádzajúce sa v prednej časti vozidla**. Bez schránky možno vziať do vozidla psa, ktorý má **bezpečný náhubok** a drží sa na krátkom vodidle. **Ustanovenie sa nevzťahuje na psa so špeciálnym výcvikom, ktorý je označený.**

RegioJet: V lôžkových a ležadlových vozňoch je preprava zvierat zakázaná s výnimkou **vodiacich a asistenčných psov**. Vo vlaku sa môžu prepravovať vodiace a asistenčné psy (náležite označené a s preukazom), sprevádzajúce osobu s preukazom ZTP, ZTP / S či cvičiteľa. Tieto psy sú prepravované bezplatne.

Na uvedených príkladoch sú zrejmé rozdiely v pravidlách jednotlivých prepravcov čo vo veľkej miere sťažuje ich prehľadnosť a zároveň predstavuje pre osobu so zrakovým postihnutím, ktorá využíva ako kompenzačnú pomôcku vodiaceho psa, nutnosť oboznámiť sa vždy vopred pred cestovaním s pravidlami konkrétnej spoločnosti.

4. Monitorovanie prepravy osôb s ťažkým zrakovým postihnutím v sprievode vodiaceho psa

Zber údajov pre účely štúdie prebiehal formou dotazníkov, dopytovaním používateľov vodiacich psov a praktickým realizovaním prepravy osobami poverenými Výcvikovou školou pre vodiace a asistenčné psy (ďalej len žiadateľom) na monitorovanie.

Dotazníková forma bola zvolená tak, aby bola realizovateľná aj pre nevidiacich, ktorí nedisponujú počítačovými zručnosťami a prieskum bol realizovaný telefonicky. Respondenti boli dopytovaní či sa stretli alebo nestretli s akýmkoľvek problémom pri cestovaní verejnou dopravou a následne pri kladnej odpovedi uvádzali, s akým konkrétnym problémom sa pri cestovaní stretli. Žiadateľ získaval informácie o skúsenostiach nevidiacich s vodiacimi psami pri preprave aj na pracovných stretnutiach organizovaných každoročne pre majiteľov a žiadateľov vodiacich psov v rámci rekondičných pobytov. Do priameho monitoringu sa na dobrovoľnej báze zapojili nevidiaci majitelia vodiacich psov v rámci realizácie vlastných potrieb dopravy, ako aj zamestnanci žiadateľa na pozícii „tréner vodiacich psov“ v rámci tréningu vodiacich psov v dopravných prostriedkoch, ktorí v záujme získania hodnoverných a relevantných výsledkov využívali simuláciu zrakového postihnutia. Je to bežná metóda v konečnej fáze výcviku vodiaceho psa. Tréner psa v plnej miere simuluje zrakové postihnutie a chodí tzv. „naslepo“. Pri takejto simulácii má pes už reálnu úlohu viesť svojho trénera zodpovedne a verejnosť pri nej nezaznamená rozdiel medzi reálnym a simulovaným zrakovým postihnutím. Simulácia trénerov tak umožňuje monitorovať a analyzovať prístup verejnosti aj inštitúcií k vodiacim psom v rôznych prostrediach a situáciách, pričom reakcie (verejnosti a inštitúcií) na prítomnosť vodiaceho psa sú zhodné s reakciami, aké by boli v prípade, že by pes reálne viedol osobu so zrakovým postihnutím.

4.1. Kvantitatívne a kvalitatívne ukazovatele

Žiadateľ realizoval monitoring situácie v doprave s počtom respondentov 35. Vychádzal z celkového predpokladaného počtu vodiacich psov na Slovensku. V prípade potreby určenia čo možno najpresnejšieho počtu psov so špeciálnym výcvikom a zachovania kontinuálneho prehľadu o vývoji situácie v rámci počtu psov na Slovensku, je potrebné pravidelne získavať údaje o príspevkoch poskytnutých na kúpu psa so špeciálnym výcvikom za uplynulý rok a takisto získať údaj o počte poskytnutých príspevkov na zvýšené výdavky súvisiace so starostlivosťou o psa so špeciálnym výcvikom za uplynulý rok, pretože práve tento údaj poskytuje prehľad o pracujúcich psoch so špeciálnym výcvikom. Pre štatistiky je relevantný údaj o počte poskytnutých príspevkov na zvýšené výdavky súvisiace so starostlivosťou o psa so špeciálnym výcvikom, z dôvodu poskytovania tohto príspevku takmer s každým novoposkytnutým príspevkom na kúpu psa so špeciálnym výcvikom a preto sa tieto dva údaje nescítavajú, ale iba preukazujú celkový počet psov so špeciálnym výcvikom a každoročný záujem o nich.

Ministerstvo práce sociálnych vecí a rodiny SR poskytlo žiadateľovi údaj o počte poskytnutých príspevkov na kúpu psa so špeciálnym výcvikom a počte poskytnutých príspevkov na zvýšené výdavky súvisiace so starostlivosťou o psa so špeciálnym výcvikom. V roku 2018 boli poskytnuté 3 príspevky na kúpu psa so špeciálnym výcvikom a 61 príspevkov na zvýšené výdavky súvisiace so starostlivosťou o psa so špeciálnym výcvikom. V roku 2019 bolo poskytnutých na kúpu psa so špeciálnym výcvikom 7 príspevkov a na zvýšené výdavky súvisiace so starostlivosťou o psa so špeciálnym výcvikom 54 príspevkov. Z toho vyplýva, že aktuálny počet vodiacich psov je cca. 64. Získať jednoznačný údaj o počte vodiacich psov nie je možné, keďže databáza ministerstva obsahuje informácie o psoch so špeciálnym výcvikom ako o skupine psov, do ktorej patria vodiace, asistenčné a signálne psy a nefiltruje ich podľa typu výcviku. Pri približnom počte vodiacich psov 64 a počte respondentov, ktorí sa zúčastnili prieskumu v doprave 35, je možno konštatovať, že vzorka tvorí 55% všetkých používateľov vodiacich psov na Slovensku.

Pri všetkých typoch prieskumov bolo ústrednou témou získanie všeobecného názoru respondentov na existenciu alebo absenciu akýchkoľvek problémov, s ktorými sa streli v rámci cestovania a ktoré bolo možné objektivizovať. V prípade, ak respondent uviedol, že zaznamenal problém, prieskum bol ďalej zameraný na definovanie problémových oblastí súvisiacich priamo s vodiacim psom, ako aj na definovanie iných problémov, napríklad architektonických bariér, prístupnosti informácií potrebných pri cestovaní a podobne. Podľa typu dopravy a dopravcov boli získavané a vyhodnotené názory respondentov z oblastí uvedených v nižšie zobrazených grafoch.

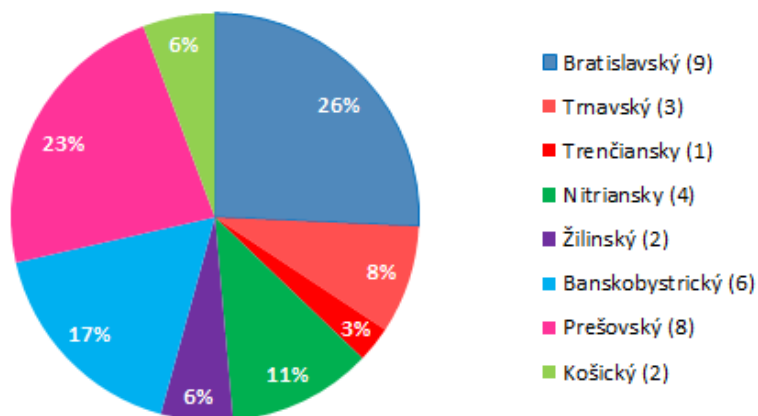
4.2. Výsledky monitorovania

Výsledky monitorovania boli žiadateľom spracované do prehľadných grafov, ktoré reflektujú problémy nevidiacich pri cestovaní s vodiacim psom v jednotlivých typoch dopravy a prepravcoch. Grafické spracovanie vychádza z 35 poskytnutých odpovedí v rámci telefonického dotazníkového prieskumu z celého Slovenska.

35 respondentov – telefonický dotazníkový prieskum

Graf č. 1.

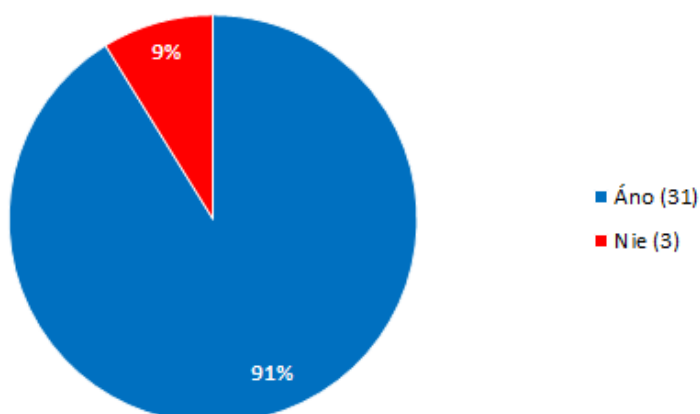
Geografické rozdelenie respondentov podľa miesta bydliska v rámci krajov.



Graf č. 2

Otázka respondentom: *Zaznamenali ste v rámci cestovania s vodiacim psom akýkoľvek problém?*

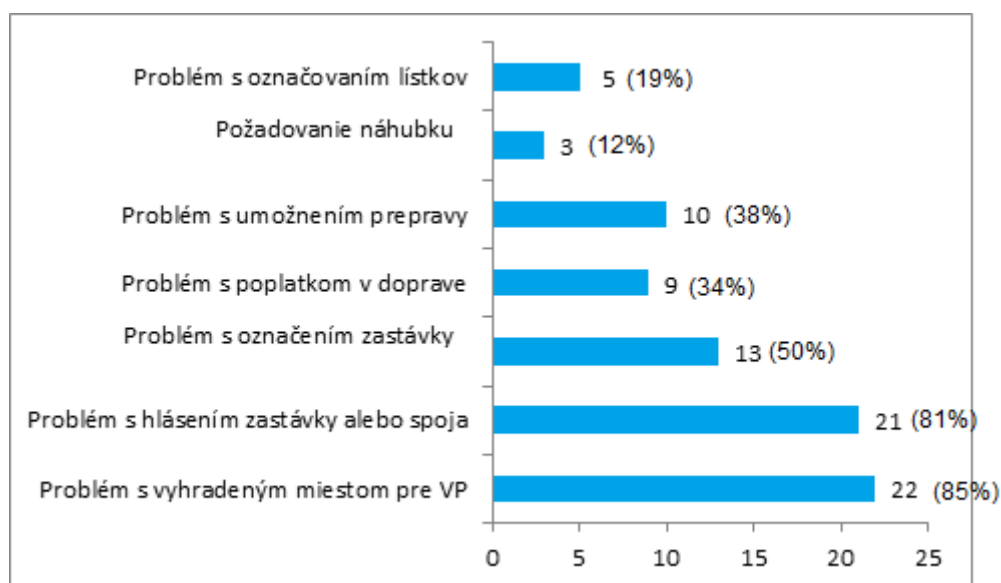
K doprave sa vyjadrilo 34 respondentov a 31 (91%) z nich uvádza nešpecifikovaný problém pri cestovaní



Graf č.3 Mestská hromadná doprava

Otázka respondentom: *Zaznamenali ste počas cestovania so psom konkrétny problém? Uvedte aký.*

K mestskej hromadnej doprave sa vyjadrilo 26 respondentov a uvádzajú nasledujúce problémy pri cestovaní.



Vysvetlivky k problémom:

Pod problémom s označovaním cestovných lístkov sa rozumie kontroverznosť predpisu o povinnosti cestujúceho označiť si cestovný lístok pri nástupe do vozidla, keďže ide o ľudí s ťažkým zrakovým postihnutím alebo prakticky nevidiacich. Bez zrakovej kontroly nie je možné označiť si cestovný lístok správne, pretože nie je možná identifikácia jednotlivých častí lístka ako predná a zadná strana a vrchná a spodná strana. Keďže na lístku je vyznačený smer vloženia lístku do označovača lístkov iba tlačou, je možné lístok označiť výhradne so zrakovou kontrolou. Pre nevidiacich ľudí je preto tento predpis nevykonateľný. Ďalším problémom je umiestnenie označovačov vo vozidle, keďže jeho umiestnenie v priestore vozidla nie je štandardizované, a tak sa nachádza na rôznych miestach. Pri dodržiavaní grafikonu má vodič obmedzený čas zotrvania na zastávke a ten čas nie je dostatočný na vyhľadanie označovača hmatom. Navyše je potrebné si uvedomiť, že nevidiaci s vodiacim psom držia v pravej ruke bielu palicu, ktorá je potrebná na identifikáciu prekážok, označených psom ako problémové a v ľavej ruke psa, ktorý ho vedie. Ďalším problémom je fakt, že vodiaci pes nastupuje do určitých dopravných prostriedkov naučeným spôsobom, ktorý vylučuje jeho následný pohyb v rámci vozidla, a to tak, že po prekonaní schodov urobí na ploche pri vodičovi obrat tak, aby mohol zacúvať do priestoru prvého sedadla za vodičom. V praxi by bol nevidiaci nútený ponechať psa v odložení a vydať sa do priestoru vozidla hľadať označovač cestovných lístkov, čo vzhľadom na bezpečnostné riziká pre nevidiaceho pri takomto konaní nie je možné. Hľadať označovače bez zrakovej kontroly je teda prinajmenšom problematické a správne označenie cestovného lístka je bez zrakovej kontroly nerealizovateľné.

Požadovanie náhubku pri preprave vodiacich psov sa v praxi v určitej miere vyskytuje stále, aj keď nemá opodstatnenie ani oporu v legislatíve SR.

Pod problémom s umožnením prepravy sa rozumie priame odmietnutie prepraviť vodiaceho psa alebo znemožnenie prepravy iným spôsobom, napríklad pri zastávkach na znamenie nevidiaci nie je schopný reagovať. Takisto pri zastavení viacerých vozidiel za sebou v rámci jednej zastávky vodiči nezastavia opakovane svoje vozidlá pri označníku zastávky a tým znemožnia prepravu nevidiacej osobe s vodiacim psom. Interné predpisy dopravcov pritom jasne definujú povinnosť vodiča opakovane zastaviť pri označníku a umožniť prepravu osobe s vodiacim psom, a to aj v prípade, že ostatní cestujúci už nástup aj výstup realizovali, keď vozidlo zastavilo na zastávke ako druhé alebo tretie v poradí.

Problém s poplatkom v doprave vyvoláva spôsob zakúpenia cestovného lístka. Definované sú problémy so zakúpením v automatoch na zastávkach, pretože tie nie sú vybavené hmatovými značkami ani hlasovým komentárom a takisto rozdielna sadzba v prípade sms lístka. Je akceptovateľné, že cenový rozdiel medzi lístkami zakúpenými v automate alebo prostredníctvom sms správy pocíťia vidiaci cestujúci, ktorí si dobrovoľne zvolili jeden zo spôsobov zakúpenia lístka, ale nie je to akceptovateľné pri nevidiacich osobách, keďže nemajú možnosť voľby a v automate je pre nich zakúpenie lístka nemožné. Pri cestovaní nevidiaceho iba so sprievodcom, alebo pri cestovaní nevidiaceho iba s vodiacim psom má sprievodca aj pes právo cestovať zadarmo. Nie je však explicitne uvedené, aké je riešenie v prípadoch, pokiaľ nevidiaci cestuje s vodiacim psom a zároveň je potrebná aj prítomnosť sprievodcu napríklad z dôvodu nácviku novej trasy.

Problém s označením zastávky predstavuje nejasná identifikácia miesta určeného na zastavenie vozidiel. V praxi sa stretáme s prípadmi, že vozidlá štandardne zastavujú aj niekoľko metrov mimo vyhradeného priestoru z dôvodu nevhodného technického riešenia zastávok. Problémom je aj zastavovanie vozidiel praktizované za označením zastávky, takže pes má priviesť nevidiaceho pozdĺž celého vozidla k predným dverám. Pre vodiaceho psa je takáto situácia veľmi zmätočná, pretože typy vozidiel sa natoľko rôznia, že pre psa je takmer nemožné zapamätať si prvky, ktoré identifikujú predné dvere. V prípade korektného umiestnenia zastávky vodič zastavuje prednými dverami pri označníku a pes do nich bez problémov nastúpi.

Hlásenie zastávky alebo spoja predstavuje dostupnosť informácií pre nevidiacich, ktoré nie sú schopní získať vizuálne. V interiéri vozidla ide o hlásenie zastávok nainštalovanými hlásičmi a v exteriéri ide o získanie informácií o čísle pristaveného dopravného prostriedku a jeho smere prostredníctvom inštalovaných vonkajších hlásičov alebo prostredníctvom vodičov. Hlásenie zastávok v interiéri vozidla je často nastavené na takej nízkej hlasovej intenzite, že ho nevidiaci nepočujú a je pre získanie informácií nevyužiteľné. Z praxe vieme, že v niektorých vozidlách vodiči vypínajú hlásiče s odôvodnením, že nechcú opakované hlásenia počúvať celý deň. Problémom v menších mestách je aj nezastavenie vodiča na zastávke určenej v rámci trasy spoja v prípade, že na zastávke nebude realizovaný nástup alebo výstup cestujúcich. Pre nevidiacich je takéto konanie problémom, keďže bez informácií vodiča o zastávkach alebo pri absencii hlásičov zastávok je pre nevidiacich ďalšia možnosť kontroly určenia cieľa počítanie zastávok. V prípade, že vodič nezastaví na zastávke v rámci trasy a túto skutočnosť neoznami nevidiacemu, je konaním vodiča cieľ cesty nevidiaceho skreslený a reálne na inom mieste, ako zamýšľal.

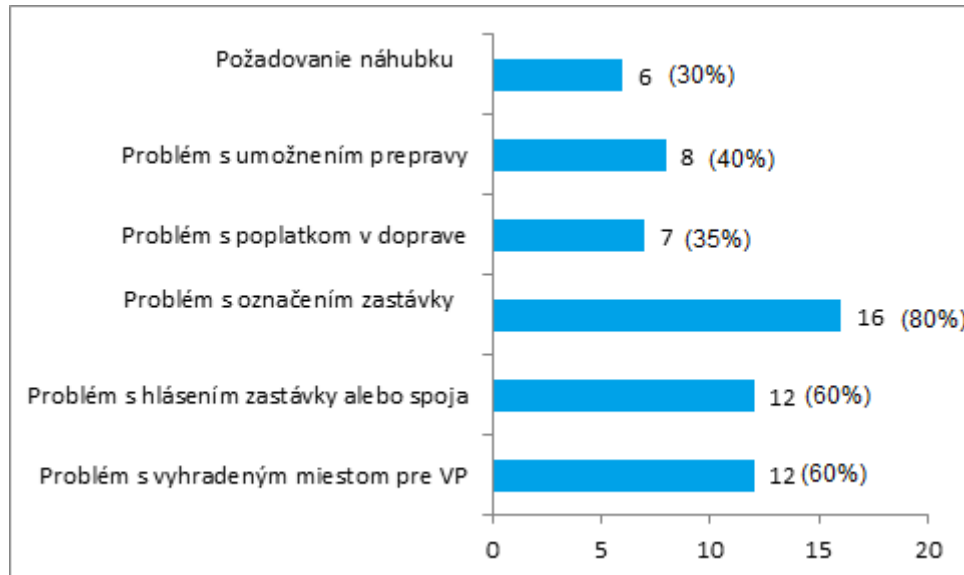
Problém s vyhradeným miestom pre vodiaceho psa zahŕňa všetky súvislosti s uplatnením práva na miesto vyhradené pre vodiaceho psa a jeho dostupnosť. Tu zaznamenávame niekoľko

problémov. V dopravných prostriedkoch existujú samostatné a zdieľané miesta pre vodiacich psov. Pri samostatných miestach ide o prvé sedadlo za vodičom, čo je najkomfortnejšie riešenie pre nevidiaceho aj psa lebo umožňuje rýchlo sa usadiť vo vozidle a takisto rýchlo vystúpiť bez manévrovania medzi ostatnými cestujúcimi. Problémom v tomto prípade je technické riešenie v určitých vozidlách, keď je prvé sedadlo za vodičom umiestnené nad kolesom vozidla, je teda zvýšené nad úroveň ostatných sedadiel aj nad úroveň podlahy vozidla. Komfortný prístup k sedadlu je riešený kompenzovaním výškového rozdielu tak, že pred predmetným sedadlom je primerane k výške sedadla zvýšená podlaha nad úroveň ostatnej plochy vozidla. V prípade, že vo vozidle je pre vodiaceho psa vyhradené prvé sedadlo za vodičom, pes ho musí riešiť manévrom tak, že po nastúpení do vozidla urobí na ploche pri vodičovi obrat čelom k dverám a zacúva do priestoru prvého sedadla. V prípade zvýšenej podlahy to pre psa znamená prekonať schod cúvaním, pričom niektoré schody majú výšku viac ako 20 centimetrov. Pri pohľade na priestor vyhradený spoločne pre vodiaceho psa a nohy cestujúceho nevidiaceho je táto koncepcia pomerne zarážajúca a v trolejbusoch ide o priestor s rozlohou 37 x 84 cm.

Graf č. 4 Prímestská autobusová doprava

Otázka respondentom: *Zaznamenali ste počas cestovania so psom konkrétny problém? Uved'te aký.*

K prímestskej autobusovej doprave sa vyjadrilo 20 respondentov, ktorí uvádzajú nasledujúce problémy pri cestovaní.



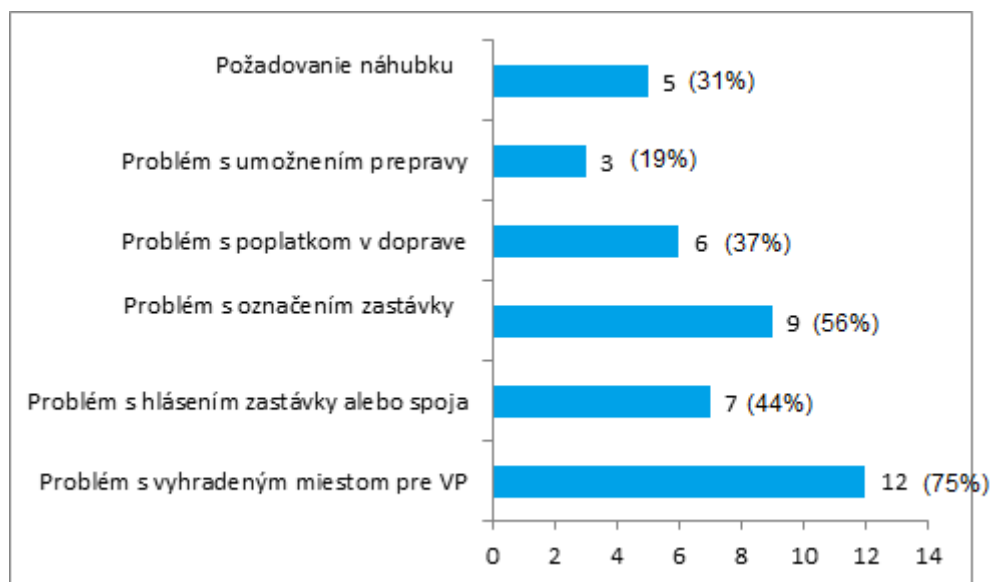
Vysvetlivky k problémom v prímestskej autobusovej doprave sú totožné s vysvetlivkami problémov v mestskej hromadnej doprave a vyskytujú sa v nich totožné problémy okrem problému s označovaním cestovných lístkov, ktoré nie je v tomto type dopravy potrebný.

Do problémov s označením zastávky vstupuje navyše fakt, že nevidiaci nedokáže rozlíšiť a identifikovať správnu zastávku pri riešení zdieľaných nástupíšť či už v kombinácii s mestskou hromadnou dopravou alebo aj iných prímestských liniek .

Graf č. 5 Dialková autobusová doprava

Otázka respondentom: *Zaznamenali ste počas cestovania so psom konkrétny problém? Uved'te aký.*

K dialkovej autobusovej sa vyjadrilo 16 respondentov a uvádzajú nasledujúce problémy pri cestovaní.

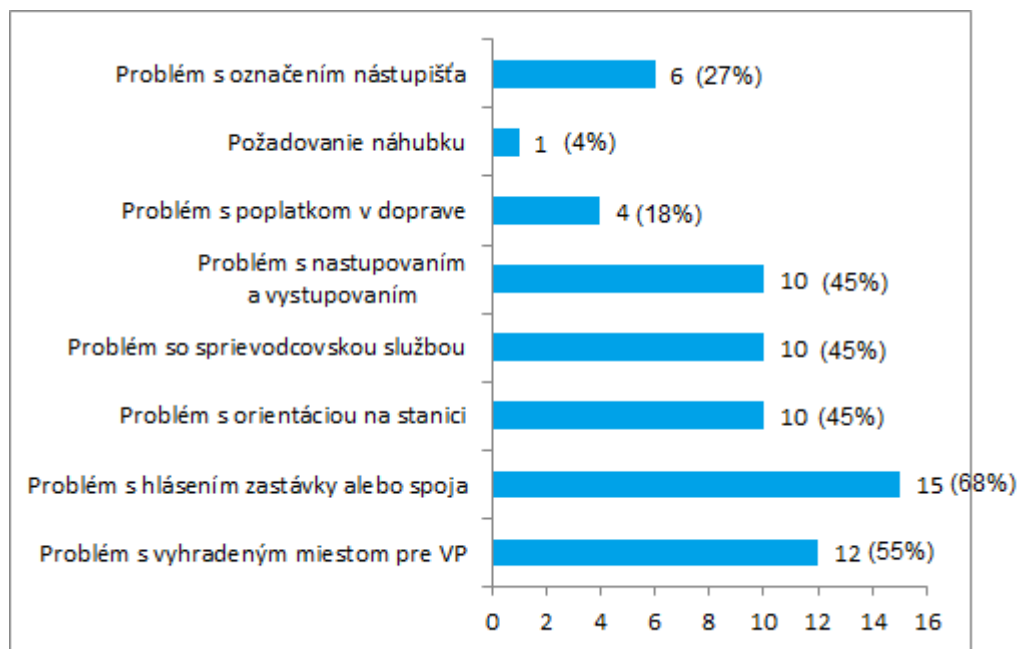


Vysvetlivky k problémom v dialkovej autobusovej doprave sú sčasti totožné, ale majú aj určité špecifiká napríklad pri problémoch s umožnením prepravy sa vyskytujú prípady s explicitným odmietnutím prepravy vodiaceho psa, čo sa pri linkách mestskej hromadnej dopravy a prímestských linkách v súčasnosti už nestáva. V konečnom dôsledku sa aj takéto odmietnutia vyriešili na mieste, ale z pohľadu nevidiacich ide o neprimerané a neodôvodnené reakcie vodičov. Náhubok je najčastejšie požadovaný práve pri preprave dialkovou autobusovou dopravou. Výška cestovného je v tomto type dopravy nepredvídateľná a nejednotná, pričom na lístku je ako prepravovaný objekt vyznačený niekedy detský kočík, niekedy batožina, niekedy pes. Takisto problémy s vyhradeným miestom pre vodiaceho psa sa vyskytujú najčastejšie a sú pre nevidiacich nepríjemné. Vodiaci pes nemá spravidla vo vozidlách dialkovej autobusovej dopravy vyhradené miesto, nevidiaci je usadený často na celkom nevhodné miesto z hľadiska bezpečnosti psa prípadne na miesto, kde nevidiaci nezachytí hlásené informácie.

Graf č. 6 Železničná doprava

Otázka respondentom: *Zaznamenali ste počas cestovania so psom konkrétny problém? Uved'te aký.*

K železničnej doprave sa vyjadrilo 22 respondentov, ktorí uvádzajú nasledujúce problémy .



Vysvetlivky k problémom v železničnej doprave sú sčasti totožné s ostatnými typmi dopravných prostriedkov, ale majú navyše nasledovné špecifiká.

Problém s označením nástupišťa je pre nevidiaceho najzložitejší práve v rámci vlakových staníc. Číslo nástupišť sú pre nevidiacich neidentifikovateľné a taktiež nie je rozoznateľné v prípade nástupišťa, na ktorom stoja dva vlaky oproti sebe akú majú cieľovú stanicu.

Problém s poplatkom v doprave resp. kúpou cestovného lístka pre vodiaceho psa je aktuálne daný tým, že v rámci železničnej dopravy vodiaci pes figuruje ako sprievodca, a nie ako kompenzačná pomôcka. Na základe uvedeného je napríklad pri železničnej preprave vylúčené, aby boli poskytnuté úľavy súčasne na vodiaceho psa a sprievodcu, čo v ostatných typoch dopravy vylúčené nie je, keďže v ich cestovných poriadkoch je vodiaci pes definovaný ako kompenzačná pomôcka.

Problém s nastupovaním zahŕňa problémy nevidiacich cestujúcich, s ktorými sa stretávajú napríklad pri identifikovaní dverí do vlakových vozňov a ich otváraní. Takisto uvádzajú nevhodné technické riešenie schodov, ktoré sú veľmi vysoké a pes ich nedokáže prekonať.

Problém so sprievodcovskou službou súvisí s jej realizovaním. Ponúkaná služba je síce dostupná na požiadanie, ale v praxi nie je vždy vykonaná s odvolaním sa personálu na časovú tieseň alebo neznalosti objednania uvedenej služby. Keďže sa sprievodcovská služba objednáva telefonicky argumentácia je problémová.

Problém s orientáciou na stanici je daný absenciou vodiacich línií v starších priestoroch a takisto absenciou náhradných riešení, napríklad majákov určených na navádzanie nevidiacich k cieľovému objektu.

Problém s vyhradeným miestom pre vodiaceho psa: Stále málo dopravcov myslí na prepravu nevidiacich v sprievode vodiaceho psa, a tak je prítomnosť vodiaceho psa problémová v súvislosti s miestom pre ostatných cestujúcich a obsadenosťou vlaku. Pes nemá nárok na vlastné miesto v kúpe a predpokladá sa, že bude uložený na podlahe pred sedadlom v rámci priestoru pre nohy cestujúceho. Šírka sedadla (v závislosti od typu vozňa) má pritom menší rozmer ako vodiaci pes v polohe ležmo. Z uvedeného vyplýva, že pes zaberá miesto aj iným cestujúcim, čo býva pri konfrontáciách

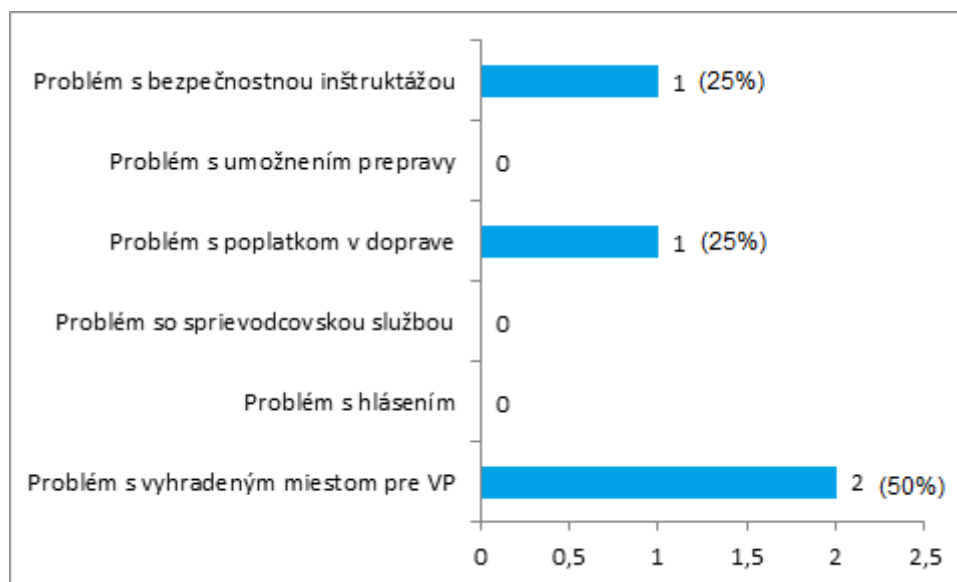
nepríjemné, a je na tolerancii ostatných cestujúcich, ako sa vysporiadajú s prítomnosťou vodiaceho psa v kupé.

Problém s vyhradeným miestom vo vlakoch sa podľa skúseností netýka len miesta pre psa, ale aj miesta vyhradeného pre osoby s ťažkým zdravotným postihnutím. Respondenti uvádzajú dve možnosti prepravy na vyhradených miestach, a to buď v kupé určenom na tento účel, kam ale nie je možné zakúpiť si miestenku (bezmiestenkové kupé) a vagóny s uvedenými kúpé nie sú ani pripájané ku každému vlaku, alebo na ostatné miesta vo vlaku vyhradené pre ťažko zdravotne postihnuté osoby, ktoré síce miestenkové sú, ale miestenku si paradoxne môže zakúpiť aj človek bez ŤZP.

Graf č. 7 Letecká doprava

Otázka respondentom: *Zaznamenali ste počas cestovania so psom konkrétny problém? Uved'te aký.*

K leteckej doprave sa vyjadrili 4 respondenti a nemá preto relevantný dopad na identifikáciu problémov v doprave. Respondenti uvádzajú nasledujúce problémy pri cestovaní.



Vysvetlivky k problémom v leteckej doprave.

Problém s bezpečnostnou inštrukciou pre nevidiacich cestujúcich nie je doposiaľ riešený. Inštrukcia prebieha na palube lietadla tak, že cestujúci pozorujú inštrukcia na monitore sedadla pred sebou, alebo bezpečnostné prvky predvádza na viditeľnom mieste personál lietadla. Ani jedna z možností nie je určená pre nevidiaceho a z toho dôvodu nevidiaci nie je s bezpečnostnými prvkami vôbec oboznámený.

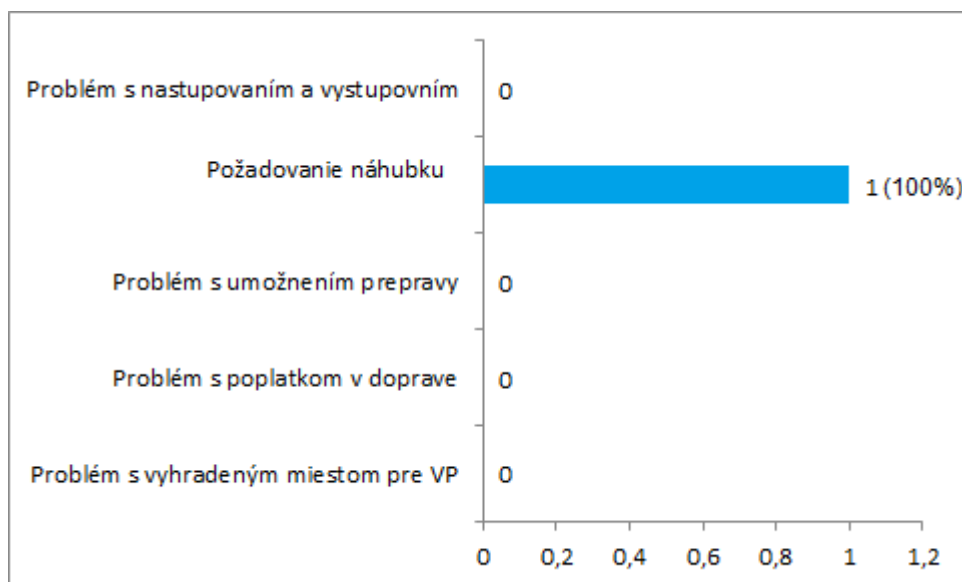
Poplatok v doprave v tomto prípade predstavuje požiadavku na zvýšené cestovné za vodiaceho psa.

Problém s vyhradeným miestom pre psa je v tomto kontexte určovaný obmedzenými priestorovými možnosťami lietadiel a pripomienky je teda možné akceptovať iba v rámci priestorových možností.

Graf č. 8 Lodná doprava

Otázka respondentom: *Zaznamenali ste počas cestovania so psom konkrétny problém? Uved'te aký.*

K lodnej doprave sa vyjadril 1 respondent a nemá preto relevantný dopad na identifikáciu problémov v doprave.

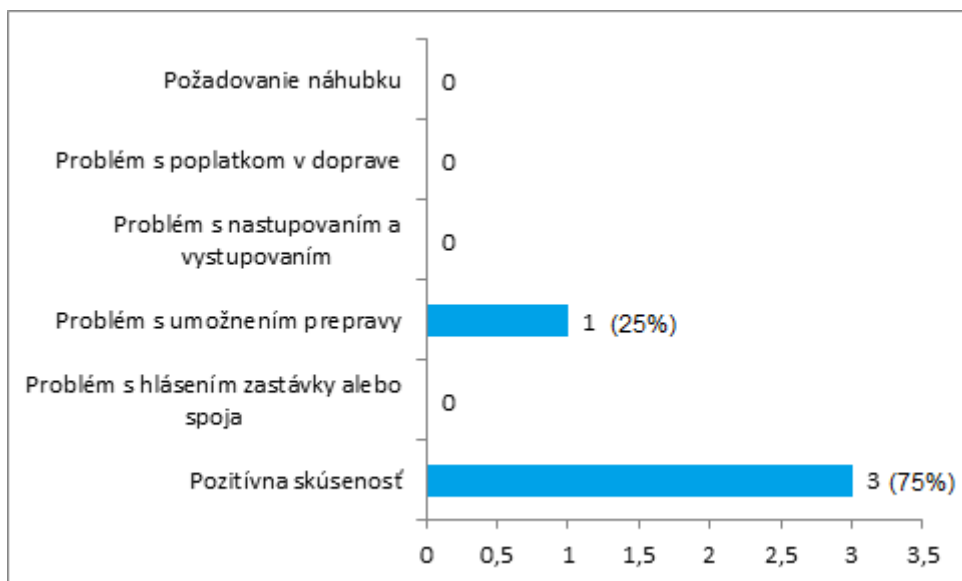


Požadovanie náhubku pri preprave loďou.

Graf č. 9 Lanové dráhy

Otázka respondentom: *Zaznamenali ste počas cestovania so psom konkrétny problém? Uved'te aký.*

K doprave lanovými dráhami sa vyjadrili 4 respondenti a nemá preto relevantný dopad na identifikáciu problémov v doprave.

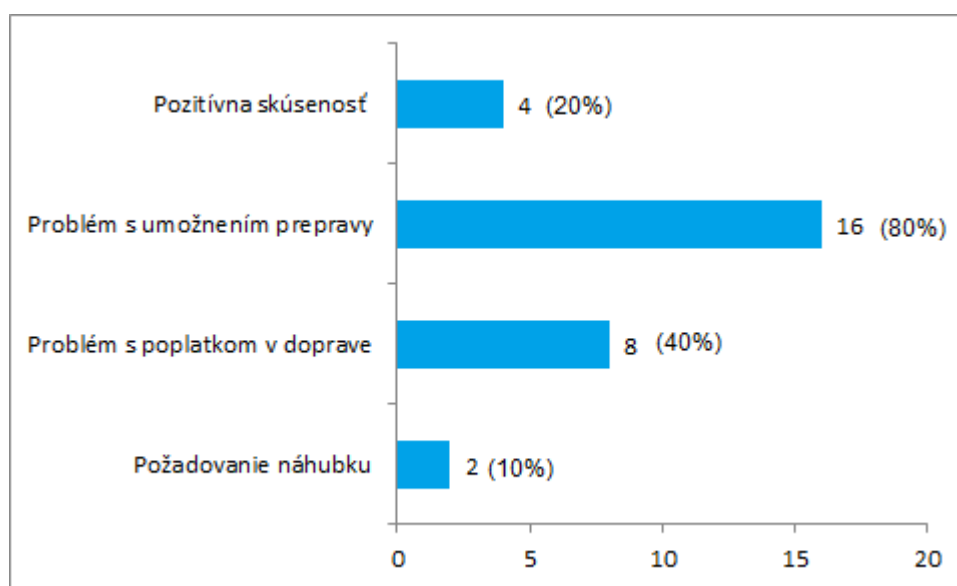


V rámci požiadavky na prepravu vodiaceho psa nebolo požiadavke vyhovené. Respondenti uvádzajú pozitívnu skúsenosť s ústretovým prístupom.

Graf č. 10 Taxi

Otázka respondentom: *Zaznamenali ste počas cestovania so psom konkrétny problém? Uved'te aký.*

K doprave taxislužbou sa vyjadrilo 20 respondentov a uvádzajú nasledujúce problémy pri cestovaní.



Problém s umožnením prepravy sa v rámci dopravy taxíkom vyskytuje často, pretože prepravcovia vo veľkej miere odmietajú prepraviť nevidiacich s vodiacimi psami z dôvodov hygieny či alergie, ale aj bez uvedenia dôvodu. V praxi sa stretávame s prípadmi, keď vodiči vyžadovali umiestniť vodiaceho psa v batožinovom priestore auta. Vodiaci pes je pri preprave taxíkom štandardne umiestňovaný pod nohami svojho majiteľa alebo osoby poverenej na jeho prepravu.

Problém s poplatkom v doprave v tomto prípade predstavuje požiadavka na zvýšené cestovné z dôvodu prítomnosti vodiaceho psa v taxíku.

5. Podmienky prepravy osôb s ťažkým zrakovým postihnutím v sprievode vodiaceho psa súvisiace s výškou cestovného vo vybraných štátoch

Z komunikácie so zahraničnými expertmi participujúcimi na projekte Tvorba a optimalizácia lepšej verejnej politiky v záujme odstraňovania bariér spoločenského začlenenia zrakovo postihnutých uvádzame nasledujúce rozdiely oproti praxi a predpisom v Slovenskej republike:

V Rakúsku je cestovanie nevidiacich s vodiacim psom v rámci verejnej dopravy bezplatné iba pre psa. Výška poplatkov pre ŤZP sa rôzni podľa typu dopravy a je definovaná v interných poriadkoch. Sprievodcovská služba je plne funkčná a poskytovaná v súlade s požiadavkami nevidiacich, a to na železničných staniciach, ako aj na letiskách.

V Českej republike je cestovanie s vodiacim psom v rámci verejnej dopravy (električky, autobusy, metro, trolejbusy) bezplatné s výnimkou povinne miestenkových miest. Osobám s ŤZP je poskytovaná 75% zľava na cestovanie v železničnej doprave pri osobných vlakoch a rýchlíkoch II. vozovej triedy a 75% zľava pri cestovaní autobusom na vnútroštátnych diaľkových linkách. Bezplatne sa pritom s osobou s ŤZP môže prepravovať buď sprievodca alebo pes. Oprávnenosť na bezplatnú prepravu ŤZP preukazuje preukazom osoby s ťažkým zdravotným postihnutím.

V Nemecku je cestovanie nevidiacich s vodiacim psom bezplatné pri každom type vnútroštátnej dopravy, pri vlakoch ide o vlaky II. triedy. Oprávnenosť na bezplatnú prepravu preukazuje ŤZP preukazom ŤZP, ku ktorému je potrebné vybaviť si tzv. „biely preukaz“. Predmetný preukaz je deklarováním výberu nevidiaceho medzi bezplatnou dopravou alebo poskytnutím úľavy pri dani z motorového vozidla. Tento preukaz má dátum platnosti a je potrebné ho obnovovať. Pri určitých typoch postihnutia je možné získať oprávnenie aj na bezplatnú dopravu, aj na úľavu na dani z motorového vozidla. V Nemecku je možné bezplatne prepravovať spolu s nevidiacim jeho sprievodcu aj psa súčasne.

6. Zhrnutie

Napriek pozitívnemu vývoju v rámci dopravy nevidiacich s vodiacimi psami od založenia samostatného výcviku vodiacich psov na Slovensku v roku 1993, sa ani po uplynutí 27 rokov nepodarilo situáciu vyriešiť tak, aby nespôsobovala nevidiacim problémy. V rámci monitoringu boli identifikované dva ústredné problémy, medzi ktorými je síce príčinná súvislosť, ale napriek tomu majú odlišný charakter aj riešenia. Prvým zdrojom problémov je používanie špecifickej kompenzačnej pomôcky – vodiaceho psa. V tomto prípade vznikajú pri preprave problémy z dôvodu prítomnosti psa a neochoty prepravcu akceptovať psa ako kompenzačnú pomôcku, teda v tomto prípade je **problémom pes**.

Riešenie problémov vyplývajúcich zo zisťovania je z legislatívneho hľadiska jednoznačné, keďže je explicitne definované aké konanie nie je v súlade so zákonom. V tomto prípade je zabezpečená aj plnohodnotná právna ochrana.

Druhým zdrojom problémov je sťažaná orientácia a mobilita vyplývajúca z obmedzenej možnosti navigovania psa v neznámom prostredí alebo reakcií, ktoré si vyžadujú vizuálnu kontrolu okolia. V tomto prípade sú **problémom dôsledky zrakového postihnutia** a s tým spojená absencia potrebných reakcií. Tu nie sú riešenia také jednoznačné, pretože sa týkajú predovšetkým interných predpisov a nie je možné riešiť ich právnou cestou. Tento typ problémov si vyžaduje koncepčné riešenia, ktorých cieľom je zlepšiť schopnosť orientácie a mobility v prostrediach súvisiacich s cestovaním. Takisto je potrebné na všetkých úrovniach správne zadefinovať vodiaceho psa, čo je aktuálny problém v dokumente „VÝNOS Úradu pre reguláciu železničnej dopravy“, ktorý podlieha ministerstvu dopravy a kde je uvedený vodiaci pes ako sprievodca a nie ako kompenzačná pomôcka. Z uvedených dôvodov konštatujeme, že realizovaný monitoring preukázal nevyhnutnosť multisektorovej spolupráce, ktorej cieľom by malo byť zlepšenie podmienok prepravy ŤZP s vodiacim psom vo všetkých problémových oblastiach definovaných v štúdií zameranej na prepravu osôb ŤZP v sprievode vodiaceho psa.