



Operačný program  
**Efektívna  
verejná správa**



**Európska únia**  
Európsky sociálny fond

# NÁVRH OPATRENÍ ZAMERANÝCH NA RIEŠENIE NEDOSTATKOV PRI DOPRAVE OSÔB SO ZRAKOVÝM POSTIHNUTÍM V SPRIEVODE VODIACEHO PSA VO VEREJNEJ DOPRAVE

(P0889 – NAVRHNUTÉ OPATRENIA ZAMERANÉ NA ZEFEKTÍVNIENIE  
VEREJNEJ SPRÁVY)

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, Rovniankova 1668/16, 851 02 Bratislava

Publikácia 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 .....	4
1.1 ZRAKOVÉ POSTIHNUTIE.....	4
1.2 KOMPENZAČNÉ POMÔCKY PRI POŠKODENÍ ZRAKU.....	5
2. LEGISLATÍVA V OBLASTI PRÍSTUPOVÝCH PRÁV PRE OSOBY SO ZRAKOVÝM POSTIHNUTÍM V SPRIEVODE VODIACEHO PSA V SR.....	6
3. ANALÝZA DOPRAVY OSÔB SO ZRAKOVÝM POSTIHNUTÍM V SPRIEVODE VODIACEHO PSA VO VEREJNEJ OSOBNEJ DOPRAVE.....	9
4. NÁVRH OPATRENÍ ZAMERANÝCH NA RIEŠENIE NEDOSTATKOV V JEDNOTLIVÝCH OBLASTIACH DOPRAVY OSÔB SO ZRAKOVÝM POSTIHNUTÍM S VODIACIM PSOM.....	11
5. ODÔVODNENIE NAVRHOVANÝCH OPATRENÍ.....	13
5.1. PRÁVNE DÔVODY NAVRHOVANÝCH OPATRENÍ.....	13
5.2. PRAKTICKÉ DÔVODY NAVRHOVANÝCH OPATRENÍ.....	15
A PREPRAVNÝ PORIADOK .....	15
B TECHNICKÉ VYBAVENIE VOZIDIEL .....	15
C TECHNICKÉ VYBAVENIE NÁSTUPÍŠŤ .....	16
D DOSTUPNOSŤ INFORMÁCIÍ SÚVISIACICH S PREPRAVOU OSÔB SO ZRAKOVÝM POSTIHNUTÍM ...	17
E VZDELÁVANIE VODIČOV VEREJNEJ OSOBNEJ DOPRAVY.....	18
6. IMPLEMENTÁCIA OPATRENÍ .....	19
A PREPRAVNÉ PORIADKY .....	20
B TECHNICKÉ VYBAVENIE VOZIDIEL .....	21
C TECHNICKÉ VYBAVENIE NÁSTUPÍŠŤ .....	22
D DOSTUPNOSŤ INFORMÁCIÍ SÚVISIACICH S PREPRAVOU OSÔB SO ZRAKOVÝM POSTIHNUTÍM ...	22
E VZDELÁVANIE VODIČOV VEREJNEJ OSOBNEJ DOPRAVY.....	23
7. ZÁVER.....	23

# 1. ÚVOD DO PROBLEMATIKY

## 1.1 ZRAKOVÉ POSTIHNUTIE

Zrakové postihnutie znemožňuje jeho nositeľom jazdiť autom a využívať iné spôsoby individuálnej dopravy, verejná doprava sa stáva de facto jedinou možnosťou, ktorú majú nevidiaci k dispozícii, aby sa presunuli z jedného miesta na druhé a vykonávali svoju každodennú činnosť.

Na celom svete sú programy sociálnej integrácie pre ľudí so zdravotným postihnutím zamerané na to, aby verejná doprava bola prístupnejšou i pre osoby so zrakovým postihnutím. Jednou z hlavných úloh takýchto politík je realizácia pravidelných vzdelávacích programov pre profesionálnych vodičov prostriedkov verejnej dopravy.

Slovenská republika nemá štatistiky o počtoch osôb so zrakovým postihnutím, no keďže Svetová zdravotnícka organizácia (WHO) udáva, že z celkovej populácie jednotlivých krajín je približne 1,5% ľudí s ťažkým zrakovým postihnutím, dá sa predpokladať, že u nás je ich približne 75 000. Je to veľká skupina občanov, ktorá si zaslúži pozornosť pri vytváraní podmienok vo verejnej doprave. Väčšina chce žiť plnohodnotný život a hľadá si vlastné cesty, ako na to. Mnohým pri napĺňaní cieľa pomáhajú vodiace psy, a to platí aj pre oblasť dopravy. Osoby so zrakovým postihnutím môžeme členiť do štyroch skupín, v rámci ktorých existuje široká individuálna variabilita, a ktorí v rámci dopravy potrebujú, podľa stupňa poškodenia zraku, určitú mieru pomoci a podpory:

- ❖ **nevidiaci** - ľudia s úplnou stratou zrakového vnímania a tí, ktorí sú schopní vnímať zrakom maximálne svetlo, no nedokážu lokalizovať jeho zdroj, Osoba s týmto typom zrakového postihnutia nemajú pri svojom pohybe v uliciach miest či obcí žiadnu možnosť identifikácie dopravného prostriedku a potrebuje jasné informácie o type vozidla, číse linky, vyhradenom sedadle, prípadne iné relevantné informácie a pozícii označovača cestovných lístkov. Nevidiaca osoba je odkázaná na sprostredkovanie všetkých informácií, dostupných výhradne pomocou zraku,
- ❖ **prakticky nevidiaci** - majú zvyčajne zachované určité zvyšky zraku, v rozsahu rozoznávania obrysov, za predpokladu prítomnosti zdroja svetla, po rozoznávania objektov a farieb do určitej vzdialenosti. Napriek tomu ale nedokážu využívať zrak ani s najlepšou možnou korekciou ako dominantný a jediný analyzátor pri práci, orientácii a získavaní informácií. Prakticky nevidiaca osoba, podobne ako nevidiaca osoba, nemá možnosť detailnej identifikácie objektov, a taktiež potrebuje komplexné informácie, prakticky nevidiaca osoba je odkázaná na sprostredkovanie veľkej časti informácií, dostupných výhradne pomocou zraku,
- ❖ **slabozrakí** - napriek najsilnejšej možnej korekcii majú problémy s vykonávaním zrakovej práce, majú vážne poškodený zrak, ale disponujú jeho užitočnými zvyškami, ktoré sa dajú efektívne využiť. Pri potrebe identifikácie detailov, potrebujú asistenciu a pomoc. Slabozraká osoba je odkázaná na sprostredkovanie detailnejších informácií, dostupných výhradne pomocou zraku,
- ❖ **osoby s poruchami binokulárneho videnia** – trpia poruchou funkčnej rovnováhy a fyziologickej spolupráce pravého a ľavého oka, ide o poruchu videnia oboma očami, ktorá spôsobuje problémy v priestorovom vnímaní. Osoby s poruchami binokulárneho videnia, pôsobia ako ostatné osoby bez zrakového postihnutia a ich hendikep nie je zrejmý, a to najmä v prípade, ak nepoužívajú žiadnu kompenzačnú pomôcku. Ich zorné pole je ale nedostatočné a v menšej alebo väčšej miere

zúžené a napriek tomu, že určité objekty vidia do určite vzdialenosti pomerne jasne, strata periférneho videnia ich definuje ako osoby s ťažkým zrakovým postihnutím a sú odkázané na pomoc. Miera odkázanosti a pomoci pre osobu s poruchou binokulárneho videnia je veľmi individuálna.

V súvislosti s témou tejto publikácie je potrebné uviesť, že v rámci každej uvedenej skupiny zrakového postihnutia, môže byť indikované používanie kompenzačných pomôcok, vrátane vodiaceho psa.

## **1.2 KOMPENZAČNÉ POMÔCKY PRI POŠKODENÍ ZRAKU**

Pod pojmom kompenzačné pomôcky rozumieme pomôcky a zariadenia, ktoré nahrádzajú, dopĺňajú a podporujú chýbajúce alebo oslabené zrakové funkcie. Ich primárnym účelom je pomôcť získať potrebné informácie, a tak kompenzovať dôsledky straty alebo poškodenia zraku, zvyšovať samostatnosť a nezávislosť ľudí so zrakovým postihnutím najmä pri výkone bežných činností zabezpečovania životných potrieb, medzi ktoré jednoznačne patrí aj mobilita (napr. pri návšteve lekára, ceste do zamestnania, návštevy obchodov či kultúrnych zariadení).

V oblasti mobility a orientácie majú osoby so zrakovým postihnutím na výber z niekoľkých prostriedkov určených na kompenzáciu ich typu postihnutia alebo ich kombinácie. Sú nimi napríklad osobná asistencia, biela palica, rôzne navigačné systémy a súčasťou kompenzačných pomôcok je okrem technických zariadení, aj vodiaci pes.

Osobná asistencia je v rámci mobility využívaná ľuďmi, ktorí nemajú ambíciu alebo potrebu pohybovať sa prioritne samostatne, alebo im to ich zdravotný stav neumožňuje. Nevýhodou sprievodu je závislosť osoby so zrakovým postihnutím od vidiacej osoby, ale zároveň poskytuje asistencia vidiacej osoby veľký komfort pri získavaní akýchkoľvek potrebných informácií a nekladie na osobu so zrakovým postihnutím žiadne nároky na zručnosti potrebné pri samostatnom pohybe.

Mobilita s pomocou bielej palice je voľbou pre ľudí, ktorí chcú byť samostatní, majú predpoklady na samostatný pohyb a ich zdravotný stav im takúto samostatnosť dovoľuje. Tento spôsob mobility v rámci dopravy zabezpečuje osobe so zrakovým postihnutím plnú samostatnosť, ale zároveň potrebu podpory pri získavaní potrebných informácií.

Navigačné systémy, ktoré sú súčasťou technickou novinkou sú určené pre ľudí dobre sa orientujúcich v technických pomôckach, akými sú informačné systémy. Samostatné navigačné zariadenia sú veľmi dobrou technickou pomôckou pre fanúšikov techniky. Navigačné zariadenia pre osoby so zrakovým postihnutím, fungujú podobne ako klasické navigačné systémy pre bežné účely. Ich popis jednotlivých prvkov v okolí je detailnejší tak, aby bola možná aspoň minimálna predstava vizualizácie popisovaných skutočností. Ďalšou technickou pomôckou, ktorá je súčasťou navigačného systému v súvislosti s dopravou, sú vonkajšie hlásiče, ktoré umožňujú osobám so zrakovým postihnutím komunikáciu prostredníctvom vysielacky a poskytujú mu informácie o linke, čísle a smere jazdy vozidla a taktiež poskytujú možnosť informovať vodiča o nástupe do vozidla.

Vodiaci pes ako kompenzačná pomôcka je voľbou pre ľudí so zrakovým postihnutím, ktorí chcú byť vo veľkej miere nezávislí. Mobilita s vodiacim psom nie je v rámci dopravy vždy komfortná – ako pre majiteľa tak aj pre samotného vodiaceho psa, a to práve z dôvodu niektorých nevyhovujúcich technických riešení v súvislosti s dopravou.

Doprava a mobilita je pre osoby so zrakovým postihnutím jednou z najdôležitejších súčastí pre ich každodenné fungovanie, a zároveň jednou z najproblematickejších. Aj v tejto súvislosti Výcviková škola pre vodiace a asistenčné psy, spracovala štúdiu o prístupových právach nevidiacich s vodiacími psami vo verejnej doprave. Jej súčasťou bol aj prieskum realizovaný priamo nevidiacimi a rovnako aj odbornými pracovníkmi výcvikovej školy. Cieľom prieskumu bolo zistiť úroveň prístupových práv a identifikovať najvýraznejšie problémy, s ktorými sa stretávajú. Prieskumu sa zúčastnilo približne 55% všetkých majiteľov vodiacich psov na území celého Slovenska a zistené fakty sme využili ako podklady pre spracovanie návrhov opatrení na zlepšenie súčasného stavu.

## **2. LEGISLATÍVA V OBLASTI PRÍSTUPOVÝCH PRÁV PRE OSOBY SO ZRAKOVÝM POSTIHNUTÍM V SPRIEVODE VODIACEHO PSA V SR**

Vodiaci pes je špeciálne vycvičený pes na vykonávanie úkonov, ktoré pomáhajú zmierniť dopad zrakového postihnutia a predstavuje pre nevidiaceho človeka neoceniteľnú pomoc. Úlohou vodiaceho psa je viesť bezpečne svojho majiteľa priestorom, obchádzať prekážky alebo majiteľa na prekážky upozorniť, vyhľadať na pokyn okraj chodníka, priechod pre chodcov, signalizačné zariadenia pred priechodmi pre chodcov, dvere do interiéru, v rámci interiéru aj dvere do exteriéru, schody, eskalátor, miesto na sedenie, zastávku MHD, voľné miesto na sedenie. Úloha vodiaceho psa je taktiež vyviesť svojho majiteľa z neprehľadnej situácie, či označiť zastavením pri prekážkach v prípade, že nie je možné ich obísť. Osoby so zrakovým postihnutím, môžu s pomocou vodiaceho psa, viesť samostatný a nezávislý život v oblasti mobility a orientácie a je preto nutné, zabezpečiť dodržiavanie nielen prístupových práv pre pracujúce tímy v zmysle platnej legislatívy ale taktiež odstraňovať architektonické a iné bariéry a zabezpečiť tak osobám so zrakovým postihnutím rovnakú dostupnosť tovarov, služieb aj informácií ako pre všetky vidiace osoby.

Napriek tomu, že súčasné zákony umožňujú osobám so zrakovým postihnutím vstupovať s vodiacim psom na všetky verejne prístupné miesta, ešte stále stretávajú aj s odmietnutím vstupu ale taktiež s nevyhovujúcim technickým riešením priestorov, dostupnosti informácií a architektonickými bariérami. Je potrebné dodať, že legislatíva SR má explicitne definované právo vstupu pre osoby so zrakovým postihnutím v sprievode vodiaceho psa, čo je v okolitých krajinách vzácnosťou a rovnako je definované napríklad v Rakúsku a Nemecku.

Legislatívne predpisy na ochranu práv osôb so zrakovým postihnutím, ktorí ako kompenzačnú pomôcku používajú vodiaceho psa, sú definované v nasledujúcich dokumentoch:

**1. Dohovor o právach osôb so zdravotným postihnutím (ďalej len Dohovor)<sup>1</sup>** – je prvým právne záväzným medzinárodným nástrojom v oblasti ľudských práv, ktorého zmluvnou stranou je aj Slovenská republika. Cieľom tohto dohovoru je presadzovať, ochraňovať a zabezpečiť plnohodnotný a rovný výkon ľudských práv a základných slobôd pre všetky osoby so zdravotným postihnutím a podporovať úctu k ich dôstojnosti bez akejkoľvek diskriminácie na základe zdravotného postihnutia. Tento medzinárodný dokument vychádza z presvedčenia zúčastnených štátov, že komplexný a ucelený medzinárodný dohovor významne prispeje ku kompenzovaniu výrazného sociálneho znevýhodnenia osôb so zdravotným postihnutím a k presadeniu ich účasti v občianskych, politických, hospodárskych,

---

<sup>1</sup> Z.z. č. 317/2010 Oznámenie ministerstva zahraničných vecí SR, príloha k čiastke 122

sociálnych a kultúrnych sférach na princípe rovnakých príležitostí, a to ako v rozvojových, tak aj vo vyspelých krajinách.

Zmluvné strany sa v Dohovore dohodli, že prijímú príslušné opatrenia na:

- na vypracovanie, vyhlásenie a kontrolu dodržiavania minimálnych noriem a pravidiel na zabezpečenie prístupnosti zariadení a služieb dostupných alebo poskytovaných verejnosti,
- na zabezpečenie toho, aby súkromné subjekty, ktoré poskytujú zariadenia a služby dostupné alebo poskytované verejnosti, zohľadňovali všetky aspekty prístupnosti pre osoby so zdravotným postihnutím,
- na zabezpečenie zainteresovaným subjektom vzdelávanie o otázkach prístupnosti, s ktorými sa stretávajú osoby so zdravotným postihnutím,
- na vybavenie budov a iných verejne prístupných priestorov označením v Braillovom písme a v ľahko čitateľnej a zrozumiteľnej forme,
- na poskytovanie rôznych foriem živej asistencie a sprostredkovania vrátane sprievodcov, predčítateľov a profesionálnych tlmočníkov posunkového jazyka s cieľom uľahčiť prístup do budov a do iných verejne prístupných zariadení,
- na podporovanie ďalších primeraných foriem asistencie a podpory pre osoby so zdravotným postihnutím s cieľom zabezpečiť ich prístup k informáciám.

Napriek dostatočnej právnej úprave v súvislosti s právami osôb so zrakovým postihnutím v sprievode vodiaceho psa, je nutné dodať, že v súvislosti s uplatňovaním uvedených práv a vymoženosti práva, chýba legislatíva definujúca štandardy pre vodiaceho psa. Pri absencii štandardov súvisiacich okrem iného aj s povahou vodiaceho psa, jeho správaním, pracovnými zručnosťami, a taktiež aj zručnosťami psovoda so zrakovým postihnutím je paradoxom, že na jednej strane platí explicitná povinnosť, umožniť osobe so zrakovým postihnutím s vodiacim psom vstup na všetky verejne dostupné miesta – a teda aj do prostriedkov verejnej osobnej prepravy, ale na strane druhej, absentuje právna úprava, ktorá by zaručovala také štandardy správania vodiaceho psa, ktoré by minimalizovali riziká spojené s nežiaducim správaním vodiaceho psa. V praxi to znamená, že vodiacim psom sa môže stať akýkoľvek pes, a to aj pes s nevhodnou povahou, ktorý môže predstavovať riziká pre verejnosť.

Taktiež absentuje národný register psov so špeciálnym výcvikom, ktorý by umožnil zdravotníckemu personálu identifikovať osobu oprávnenú na jeho výcvik a v prípade potreby ju kontaktovať v súvislosti s vodiacim psom.

**2. Antidiskriminačný zákon<sup>2</sup>**, ktorý zakazuje priamu aj nepriamu formu diskriminácie a je uplatniteľný aj v prípade využívania služieb verejnej osobnej dopravy osobami so zrakovým postihnutím,

Diskriminácia sa klasifikuje na priamu a nepriamu. Prípady, kedy je nevidiacim osobám sprevádzanými vodiacimi psami zamedzený prístup do prostriedku verejnej osobnej dopravy je možné definovať ako priamu diskrimináciu, t.j. konanie alebo opomenutie, pri ktorom sa s osobou zaobchádza menej priaznivo, ako sa zaobchádza, zaobchádzalo alebo by sa mohlo zaobchádzať

---

<sup>2</sup> Zákon č. 365/2004 o rovnakom zaobchádzaní v niektorých oblastiach a o ochrane pred diskrimináciou

s inou osobou v porovnateľnej situácii.<sup>3</sup> Nepriamou diskrimináciou sú napr. podmienky predaja cestovných lístkov, ich označovania a následnej kontrole.

V prípade, ak dôjde k diskriminácii, vzniká poškodenej osobe subjektívne právo na ochranu pred ňou. Antidiskriminačný zákon ustanovuje právo poškodenej osoby domáhať sa svojej ochrany na súde a žiadať:

- a) aby ten, kto nedodržel zásadu rovnakého zaobchádzania, upustil od svojho konania, pokiaľ zásah stále trvá (negatívna žaloba);
- b) ak je to možné, napravil protiprávny stav (reštitučná žaloba) alebo
- c) poskytol primerané zadostučinenie, pričom ak by primerané zadostučinenie nebolo dostačujúce, najmä ak nedodržaním zásady rovnakého zaobchádzania bola značným spôsobom znížená dôstojnosť, spoločenská vážnosť alebo spoločenské uplatnenie poškodenej osoby, môže sa tá domáhať aj náhrady nemajetkovej ujmy v peniazoch (satisfakčná žaloba).<sup>4</sup>

**Okrem legislatívy, ktorá sa týka priamo nediskriminácie a ochrany práv osôb so zdravotným postihnutím sú ich práva v súvislosti s prístupovými právami, definované aj v ďalších právnych predpisoch:**

**3. Zákon o podmienkach držania** je najdôležitejším zákonom poskytujúcim základ v oblasti prístupových práv a vodiacich psov vníma ako "zvláštnych psov" nepatriacich do režimu aplikovateľného pre bežné zvieratá.<sup>5</sup>

Podľa daného zákona v ďalších ustanoveniach, citujeme: „Fyzická osoba s ťažkým zdravotným postihnutím odkázaná na sprevádzanie psom so špeciálnym výcvikom má právo byť sprevádzaná psom so špeciálnym výcvikom na verejne prístupných miestach.“, a to aj v prípade priebehu realizácie výcviku vodiaceho psa osobou oprávnenou podľa osobitného predpisu.<sup>6</sup> Na takúto osobu sa nevzťahuje ani zákaz vstupu so psom na miesta, na ktoré má pes vstup zakázaný na základe všeobecne záväzného nariadenia obce. Vodiaci pes súčasne nemusí pri činnosti, na ktorú bol vycvičený, t.j. sprevádzanie nevidiacej osoby, nosiť náhubok.<sup>7</sup>

Je teda zrejmé, že právny poriadok SR nepovažuje vodiaceho psa pri výkone práce za domáce zviera, ale za dôležitú pomôcku pre dôstojný život a zvyšovanie životnej úrovne obdobne ako napr. mechanický či elektrický vozík alebo načúvací aparát.

**4. Zákon o peňažných príspevkoch** vodiaceho psa zaraďuje medzi kompenzačné pomôcky, ktoré majú vo všeobecnosti slúžiť na podporu „sociálneho začlenenia fyzickej osoby s ťažkým zdravotným postihnutím do spoločnosti za jej aktívnej účasti pri zachovaní jej ľudskej dôstojnosti“.<sup>8</sup> Uvedený cieľ

<sup>3</sup> ustanovenie § 2a ods. 2, 365/2004 Zákona o rovnakom zaobchádzaní v niektorých oblastiach a o ochrane pred diskrimináciou

<sup>4</sup> ustanovenie § 9 365/2004 Zákona o rovnakom zaobchádzaní v niektorých oblastiach a o ochrane pred diskrimináciou

<sup>5</sup> ustanovenie § 2, ods.(1), písm.a), bod 6, zákona 282/2002 Zákona., ktorým sa upravujú niektoré podmienky držania psov

<sup>6</sup> ustanovenie § 4a ods. (1) zákona 282/2002 Zákona ktorým sa upravujú niektoré podmienky držania psov

<sup>7</sup> ustanovenie § 4a ods. (2) Zákona 282/2002 Z. z., ktorým sa upravujú niektoré podmienky držania psov

<sup>8</sup> ustanovenie § 1 ods.(2) Zákona o peňažných príspevkoch



chce predmetný zákon dosiahnuť kompenzáciou časti sociálnych dôsledkov, ktoré z postihnutia vyplývajú vo viacerých oblastiach. Jednou z nich je oblasť mobility a orientácie.

Úlohou vodiaceho psa je zrakovo či inak ťažko zdravotne postihnutej osobe pomôcť „pri každodenných činnostiach, najmä pri samostatnom pohybe, podávaní predmetov a bezpečnom zvládnutí prekážok v priestore“.<sup>9</sup>

**5. Zákon o verejnom stravovaní** hovorí, že pes so špeciálnym výcvikom má ako kompenzačná pomôcka aj ďalšiu výnimku, potvrdzujúcu jeho status a to, explicitne povolený vstup do zariadení verejného stravovania, kam inak psom vstup povolený nie je.<sup>10</sup>

### **3. ANALÝZA DOPRAVY OSÔB SO ZRAKOVÝM POSTIHNUTÍM V SPRIEVODE VODIACEHO PSA VO VEREJNEJ OSOBNEJ DOPRAVE**

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 mnohých rokov nepodarilo situáciu vyriešiť tak, aby nespôsobovala nevidiacim problémy.

V tejto súvislosti realizovala Výcviková škola pre vodiace a asistenčné psy (ďalej len VŠVAP), po prvýkrát v rokoch 2011 a 2012, projekty podporené Ministerstvom vnútra SR s názvom „Ústretová verejná doprava“<sup>11</sup> a „Ústretová verejná doprava II“<sup>12</sup> s hlavnými cieľmi:

- monitoring prepravy osôb so zrakovým postihnutím s vodiacim psom vo verejnej doprave, v súvislosti s dodržiavaním interných pravidiel, vodičmi poskytovateľov verejnej dopravy
- informovanie poskytovateľov verejnej dopravy o záveroch monitoringu.

V čase realizácie projektov Ústretová verejná doprava a Ústretová verejná doprava II pracovala VŠVAP pod názvom Výcviková škola pre vodiacich psov ako jedno z oddelení Únie nevidiacich a slabozrakých Slovenska.

Monitoring bol zameraný hlavne na fakt, kedy vodiči nezastavili pri označníku zastávky a to aj v prípade, že pri ňom stála osoba so zrakovým postihnutím s kompenzačnou pomôckou ako biela palica alebo vodiaci pes. V praxi to znamenalo čakanie na empatickeho a všímvavého vodiča ale v prípade 20 minútových intervalov požadovaného spoja, bolo čakanie nielen veľmi dlhé ale aj neakceptovateľné. V roku 2011 monitoring preukázal pomer ústretového správania vodičov k osobám so zrakovým postihnutím (20%) a neústretového až ignorantskeho správania (80%). Napriek tomu, že v roku 2012 sme zaznamenali zlepšenie reakcií vodičov na monitorované situácie, stále nebolo spoločenské prostredie v oblasti dopravy pre osoby so zrakovým postihnutím adekvátne – t.j. bez porušovania základných ľudských práv.

Výstupom z uvedených projektov bola zmena prepravného poriadku v bode, ktorý súvisí s povinnosťou vodičov zastaviť opakovane pri označníku zastávky v prípade, kedy pri nej stojí osoba s bielou palicou alebo vodiacim psom. V Období bezprostredne po realizácii uvedených projektov

<sup>9</sup> ustanovenie § 25, ods. (2) Zákona o peňažných príspevkoch

<sup>10</sup> ustanovenie § 26, ods. 4 a), 355/2007 Zákona o verejnom stravovaní

<sup>11</sup> <https://crp.gov.sk/ustretova-verejna-doprava/>

<sup>12</sup> <https://www.crp.gov.sk/ustretova-verejna-doprava-ii/>

referovali osoby so zrakovým postihnutím s vodiacim psom ale aj bez psa, výrazné zlepšenie podmienok pri preprave zo strany vodičov. Ostatné prvky, ako umiestňovanie zastávok, riešenie zdieľaných zastávok pre niekoľko spojov, spôsob poskytovania informácií a ďalšie, boli v určitých indikovaných prípadoch riešené samostatne ale nie koncepčne. Napríklad bolo vyriešené umiestnenie niekoľkých zastávok v obciach, ktoré boli umiestnené nevhodne alebo vôbec.

Zavedením povinnosti kúpy cestovných lístkov, a v zmysle povinnosti cestujúceho aj ich označenie pre osoby so zrakovým postihnutím, pribudol do praxe ďalší problém. Osoba so zrakovým postihnutím nie je schopná:

- zakúpiť si cestovný lístok v automate, z dôvodu absencie hlasového výstupu automatu alebo označenie jeho tlačidiel pre voľbu cestovných lístkov
- identifikovať ktorou stranou a ktorým smerom je potrebné lístok správne označiť.

Napriek opakovaným upozorneniam na tento neprijateľný fakt, bez ponuky náhradného riešenia pre osoby so zrakovým postihnutím, sa situácia nezlepšila a pre osoby so zrakovým postihnutím je v platnosti uvedená povinnosť zakúpenia a označenia cestovného lístku.

Vzhľadom k situácii pri preprave osôb so zrakovým postihnutím s vodiacími psami, ktorá sa síce od roku 2013 zlepšila, ale zlepšenie nevykazovalo uspokojivé výsledky, bol realizovaný v roku 2019 ďalší, rozsiahlejší prieskum, ktorý je taktiež jedným z východiskových materiálov tejto publikácie. V rámci monitoringu v roku 2019 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 nechoty prepravcu akceptovať psa ako kompenzačnú pomôcku, teda v tomto prípade je problémom pes. Druhým zdrojom problémov je sťažená 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. Ide o:

- nevhodné (alebo chýbajúce) umiestnenie označníka zastávky,
- neakceptovanie povinnosti vodiča opätovne zastaviť pri označníku zastávky v prípade ak pri ňom stojí osoba s bielou palicou alebo vodiacim psom,
- používanie tlačidiel na otváranie dverí (v prípade prepravy vo vozidlách MHD),
- sťažené nastupovanie s vodiacim psom v dôsledku uzatvorenia polovice vstupného priestoru predných dverí v prípade niektorých autobusov,
- umiestnenie a dostupnosť vyhradených miest pri rôznych typoch dopravných prostriedkov,
- označovanie cestovného lístka,
- umiestnenie označovačov cestovných lístkov vo vozidlách MHD,
- nejednotnosť prepravných poriadkov,

- nevhodné označenie vodiaceho psa na cestovnom lístku v prípade diaľkových liniek.

Ďalšou oblasťou, v ktorej zaznamenávame veľké problémy je taxi služba. Žiaľ, vzhľadom na to, že ide o výkon podnikateľskej činnosti, je veľmi diskutabilné a problematické nastaviť pravidlá, ktoré by boli záväzné pre všetky subjekty podnikajúce s touto službou. Na základe prieskumu realizovaného VŠVAP (2019) až 80% respondentov (z celkového počtu 20 osôb) uviedlo, že prepravcovia ich odmietajú prepraviť s vodiacími psami z dôvodu hygieny, alergie vodiča taxi služby či bez uvedenia dôvodu.<sup>13</sup>

Monitorované problémy sa v mnohých ohľadoch nemenia. Nápravu je síce možné badať ad hoc, no výsledky stále nemôžeme, vzhľadom na výsledky monitoringu, pokladať za uspokojivé. Z uvedených dôvodov je možné konštatovať, že doteraz realizované monitoriny preukázali nevyhnutnosť multisektorovej spolupráce. Jej cieľom by malo byť zlepšenie podmienok prepravy osôb so zrakovým postihnutím s vodiacim psom vo všetkých problémových oblastiach. Všetky problematické oblasti boli jednoznačne definované v Štúdii zameranej na prepravu osôb so zrakovým postihnutím v sprievode vodiaceho psa (2019), ktorú VŠVAP spracovala ako súčasť projektu Tvorba a optimalizácia lepšej verejnej politiky v záujme odstraňovania bariér spoločenského začlenenia zrakovo postihnutých z Operačného programu Efektívna verejná správa.<sup>14</sup>

#### **4. NÁVRH OPATRENÍ ZAMERANÝCH NA RIEŠENIE NEDOSTATKOV V JEDNOTLIVÝCH OBLASTIACH DOPRAVY OSÔB SO ZRAKOVÝM POSTIHNUTÍM S VODIACIM PSOM**

Právo na osobnú slobodu a bezpečnosť patrí medzi základné ľudské práva, ktoré sú nevyhnutne spojené s mobilitou a dopravou. Pri napínaní základných ľudských práv je prístupnosť nevyhnutnou podmienkou integrácie osôb so zdravotným postihnutím do spoločnosti. Zaručuje, aby občania so zdravotným postihnutím, rovnako ako iní občania, mali prístup k fyzickému a sociálnemu prostrediu v rámci všetkých oblastí života spoločnosti.

„Európsky zákon o prístupnosti“<sup>15</sup> zaväzuje všetky členské štáty EÚ, aby dodržiavali a chránili práva osôb so zdravotným postihnutím s cieľom zlepšiť každodenný život ľudí so zdravotným postihnutím a podnikateľ podniky, aby inovovali svoje produkty a služby tak, aby sa stali dostupnejšími pre zdravotne postihnutých, zvlášť pre majiteľov psov so špeciálnym výcvikom. Vo svojom znení sa zameriava aj na riešenie otázok prístupnosti vozidiel (napr. nízkopodlažné autobusy) alebo kúpy cestovných lístkov v súvislosti s dodržiavaním základných ľudských práv a slobôd – práva na ľudskú dôstojnosť, práva na nedotknuteľnosť osoby, práva na integráciu osôb so zdravotným postihnutím a práva na slobodu pohybu a pobytu.

S cieľom rešpektovania základných ľudských práv a slobôd, dodržiavania národných i medzinárodných legislatívnych aktov a zlepšenia podmienok prepravy osôb so zrakovým postihnutím s vodiacim psom a vychádzajúc zo zrealizovaných prieskumov a monitoringov navrhujeme prijať súbor opatrení riešiacich systémové nedostatky vo verejnej osobnej doprave.

<sup>13</sup> [https://vodiacipes.sk/pravnerady/wp-content/uploads/2021/01/PO587\\_Studia\\_doprava.pdf](https://vodiacipes.sk/pravnerady/wp-content/uploads/2021/01/PO587_Studia_doprava.pdf)

<sup>14</sup> [https://vodiacipes.sk/pravnerady/wp-content/uploads/2021/01/PO587\\_Studia\\_doprava.pdf](https://vodiacipes.sk/pravnerady/wp-content/uploads/2021/01/PO587_Studia_doprava.pdf)

<sup>15</sup> Smernica Európskeho parlamentu a Rady EÚ 2019/882 o požiadavkách na prístupnosť výrobkov a služieb

V nadväznosti na zadané problematiku oblasti dopravy, rámcovo uvedené v časti 3. Analýza dopravy osôb so zrakovým postihnutím v sprievode vodiaceho psa vo verejnej osobnej doprave, je možné jednotlivé oblasti s návrhmi opatrení rámcovo rozdeliť nasledovne:

#### **A PREPRAVNÉ PORIADKY**

- zjednotiť terminológiu a podmienky prepravy osôb so zdravotným postihnutím v sprievode psa so špeciálnym výcvikom v prepravnom poriadku,
- zjednotiť terminológiu a podmienky prepravy osôb so zdravotným postihnutím v sprievode psa so špeciálnym výcvikom v tarifnom poriadku

#### **B TECHNICKÉ VYBAVENIE VOZIDIEL**

- zjednotiť požiadavku na vybavenie vozidla miestom pre osobu so zrakovým postihnutím v sprievode vodiaceho psa – umiestnenie vo vozidle, veľkosť priestoru pred sedadlom,
- zjednotiť požiadavku na technologické vybavenie vozidla s ohľadom na osoby so zrakovým postihnutím (hlásiče zastávok),
- zjednotiť umiestnenie označovačov cestovných lístkov pri prvých dverách vedľa vodiča tak, aby bolo označenie cestovného lístka pre osobu so zrakovým postihnutím čo najjednoduchšie a najrýchlejšie v záujme bezpečnej prepravy.

#### **C TECHNICKÉ VYBAVENIE NÁSTUPIŠŤ**

- jednotné rámcové architektonické riešenie zastávok (označník, automat na kúpu cestovných lístkov),
- umožnenie nákupu cestovného lístka v automatoch na kúpu cestovných lístkov pre ľudí so zrakovým postihnutím – v dnešnej dobe je totiž kúpa cestovného lístka pre nevidiaceho bez sprievodcu nemožná (softvérové, technické a architektonické riešenie automatov na kúpu cestovných lístkov s ohľadom na osoby so zrakovým postihnutím).

#### **D DOSTUPNOSŤ INFORMÁCIÍ SÚVISIACICH S PREPRAVOU OSÔB SO ZRAKOVÝM POSTIHNUŤM**

- existujúce a novovznikajúce webové stránky zosúladiť so Zákom o informačných technológiách vo verejnej správe č. 95/2019 Z. z. a Výnosom Ministerstva financií Slovenskej republiky o štandardoch pre informačné systémy verejnej správy č. 55/2014 Z. z., v ktorých sú uvedené všetky požiadavky ohľadom prístupnosti webových stránok pre osoby so zdravotným postihnutím.

#### **E VZDELÁVANIE VODIČOV VEREJNEJ OSOBNEJ DOPRAVY**

- zvyšovanie právneho povedomia vodičov verejnej osobnej dopravy v oblasti práv osôb so zdravotným postihnutím so zameraním na osoby so zrakovým postihnutím v sprievode psa so špeciálnym výcvikom,
- zavedenie systému vzdelávania vodičov verejnej osobnej dopravy v oblasti komunikačných zručností,
- vytvorenie motivačného systému odmien pre vodičov verejnej osobnej dopravy za ústretový prístup k osobám so zdravotným postihnutím.

## 5. ODÔVODNENIE NAVRHOVANÝCH OPATRENÍ

### 5.1. PRÁVNE DÔVODY NAVRHOVANÝCH OPATRENÍ

Osoby so zdravotným postihnutím majú rovnaké práva ako všetci ostatní. Podpora, ochrana a uplatňovanie práv osôb so zdravotným znevýhodnením si však vyžadujú špecifický prístup zodpovedajúci ich potrebám, možnostiam, schopnostiam a postojom spoločnosti k nim.

Potreba zabezpečiť osobám so zdravotným postihnutím osobitnú starostlivosť je zakotvená v rôznych významných medzinárodných dokumentoch, osobitne v najdôležitejšom medzinárodnom dokumente na zabezpečovanie ochrany práv osôb so zdravotným postihnutím Dohovore OSN o právach osôb so zdravotným postihnutím a jeho Opčnom protokole.

Dohovor pre SR nadobudol platnosť 25. 06. 2010. V zmysle tohto Dohovoru (čl. 9 ods. 1) „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 systémov, ako aj k ďalším prostriedkom a službám dostupným alebo poskytovaným verejnosti, a to tak v mestských, ako aj vidieckych oblastiach.“

Uvedený článok Dohovoru zaväzuje zmluvné strany (teda aj SR) prijať príslušné opatrenia na zabezpečenie vhodných podmienok. Tieto opatrenia zahŕňajú identifikáciu a odstraňovanie prekážok a bariér brániacich prístupnosti a vzťahujú sa, okrem iného, na budovy, cesty, dopravné a iné vnútorné a vonkajšie zariadenia, vrátane škôl, obytných budov, zdravotníckych zariadení a pracovísk, ako aj na informačné, komunikačné a iné služby, vrátane elektronických a pohotovostných služieb. Ich cieľom je umožniť osobám so zdravotným postihnutím, aby mohli žiť nezávislým spôsobom života.

Podľa čl. 20 Dohovoru „Zmluvné strany prijímú účinné opatrenia na zabezpečenie osobnej mobility s najväčšou možnou nezávislosťou pre osoby so zdravotným postihnutím, a to aj tým, že:

- a) uľahčia osobnú mobilitu osôb so zdravotným postihnutím takým spôsobom a v takom čase, aký si zvolia ony samy, a to za prijateľné ceny,
- b) uľahčia prístup osôb so zdravotným postihnutím ku kvalitným pomôckam na mobilitu, k zariadeniam, k podporným technológiám, k rôznym formám živej asistencie a k sprostredkovateľom, a to aj zabezpečením ich finančnej dostupnosti,
- c) zabezpečia vzdelávanie zamerané na získanie zručností vo veci mobility pre osoby so zdravotným postihnutím a pre odborný personál pracujúci s osobami so zdravotným postihnutím,
- d) budú motivovať subjekty, ktoré vyrábajú pomôcky na mobilitu, zariadenia a podporné technológie, aby brali do úvahy všetky aspekty mobility osôb so zdravotným postihnutím.“

A rovnako nespochybniteľne rovnosť pre všetkých deklaruje aj Slovenská republika vo svojej ústave – Ústava č. 460/1992 Zb. v čl. 12 ods. 1. prvá veta ustanovuje: „Ľudia sú slobodní a rovní v dôstojnosti i v právach.“

Všetky citované právne akty deklarujú záväzky a opatrenia na ochranu práv zdravotne znevýhodnených. V Európskej únii mal už pred 18timi rokmi každý šiesty človek<sup>16</sup> – približne 80 miliónov – nejaký druh zdravotného postihnutia, od mierneho až po závažné. Tieto čísla rastú každým rokom. Väčšina týchto osôb príliš často nemá možnosť zúčastňovať sa spoločenského a hospodárskeho života nielen z dôvodu fyzických alebo iných bariér, ale aj z dôvodu diskriminácie.

Osoby s ťažkým zdravotným postihnutím v sprievode psa so špeciálnym výcvikom majú podľa platnej legislatívy zabezpečený prístup k službám poskytovaným vo všetkých oblastiach dopravy (železničná, cestná, letecká, vodná doprava). Do dopravných prostriedkov majú bežne prístup aj psy, ktoré nemajú postavenie psa so špeciálnym výcvikom. Podmienkou však je náhubok, prípadne držanie psa na vôdzke. Pre osoby so zrakovým postihnutím v sprievode vodiaceho psa však ide o eliminujúci faktor vo vzťahu k riadnemu výkonu špeciálnej činnosti psa, pretože jednou z úloh týchto psov je aj podávanie predmetov zdravotne postihnutým osobám. Požadovaním náhubku alebo vôdzky môže dôjsť k obmedzeniu asistenčných funkcií, na ktoré boli vodiace, asistenčné alebo signálne psy vycvičené a sú porušením ustanovenia, ktoré uvádza, že nasadenie náhubku pre psa so špeciálnym výcvikom sa nevyžaduje pri výkone činnosti, na ktorú bol pes vycvičený.<sup>17</sup>

Skutočnosť, že pes sprevádzajúci osobu so zdravotným postihnutím nemá náhubok, nemôže byť teda dôvodom odmietnutia prepravy. Psovi so špeciálnym výcvikom, ktorý má úlohy kompenzačnej pomôcky by mohol byť prístup na inak verejné miesta odmietnutý iba v skutočne odôvodnených prípadoch, na základe objektívneho posúdenia. Ako príklady uvádzame verejnú plaváreň, saunu, prípadne zariadenia podobného typu. Radi by sme poukázali na fakt, že ani v tomto prípade nemá odmietnutie vstupu psovi so špeciálnym výcvikom oporu v zákone a v zmysle platnej legislatívy má pes so špeciálnym výcvikom vstup na verejné miesta neobmedzený.<sup>18</sup>

Neumožnenie účasti vo verejnej doprave osobe, ktorá ako kompenzačnú pomôcku používa vodiaceho psa, je jednou z oblastí diskriminácie, ktorá priamo zasahuje aj do rôznych iných oblastí jej práv, ako napríklad práva na právnu a súdnu ochranu, práva na prácu a prístup k zamestnaniu, práva na účasť na politickom a verejnom živote, práva hlasovať a byť volený, práva na právnu a súdnu ochranu, práva na ochranu zdravia, práva na vzdelanie a prístup k vzdelaniu a pod. Osoby so zdravotným postihnutím majú nárok na vytváranie podmienok rešpektujúcich ich odlišnú situáciu. Je nevyhnutné, aby vodiaci, asistenčný alebo signálny pes, definovaný v legislatíve, ako pes so špeciálnym výcvikom a kompenzačná pomôcka, mal prístup aj na miesta, kam je vstup ostatných psov obmedzený a na všetky miesta, kam majú voľný prístup všetci občania. V prípade odmietnutia vstupu osoby so zdravotným postihnutím v sprievode psa so špeciálnym výcvikom, ktorý slúži ako kompenzačná pomôcka, do verejných priestorov (verejne prístupných miest), vznikajú neodôvodnené prekážky a môže dochádzať k neprijateľnému znevýhodneniu týchto osôb, ako aj k nepriamej diskriminácii z dôvodu ich zdravotného postihnutia.

---

<sup>16</sup> Ad hoc modul na prieskum pracovnej sily v EÚ týkajúci sa zamestnanosti ľudí so zdravotným postihnutím (LFS, AHM), 2002

<sup>17</sup> ustanovenie § 4a ods. (2) Zákona 282/2002 Z. z., ktorým sa upravujú niektoré podmienky držania psov

<sup>18</sup> ustanovenie § 4a) bod. 1 zákona č. 282/2002 Z. z., ktorým sa upravujú niektoré podmienky držania psov

## **5.2. PRAKTICKÉ DÔVODY NAVRHOVANÝCH OPATRENÍ**

### **A PREPRAVNÝ PORIADOK**

Zjednotenie prepravných poriadkov v bodoch, ktoré súvisia s prepravou osôb so zdravotným postihnutím – cieľom zjednotenia je zjednodušenie vyhľadávania relevantných informácií na webových stránkach prepravcov, podľa kľúčových slov.

V súčasnosti sú relevantné informácie o preprave osôb so zrakovým postihnutím, prípadne informácie o preprave psa so špeciálnym výcvikom, v prepravných poriadkoch súčasťou rôzne definovaných článkov či odstavcov a nie je možné ich vyhľadávať podľa jednotných kľúčových slov, čo sťažuje osobám so zrakovým postihnutím získavanie informácií. Zákon o cestnej doprave pritom formulovaním jednotlivých bodov nezáväzne usmerňuje ako jednotlivé články v súvislosti s prepravou osôb so zrakovým postihnutím a psov so špeciálnym výcvikom definovať. Prepravný poriadok podľa uvedeného zákona <sup>19</sup> má okrem iného obsahovať:

- rozsah osobitných práv a povinností cestujúcich so zdravotným postihnutím a cestujúcich so zníženou pohyblivosťou vrátane sprevádzajúcich osôb, ako aj dôchodcov, žiakov a študentov (ďalej len „vybraná skupina cestujúcich“),
- podmienky prepravy príručnej batožiny cestujúcich, cestovnej batožiny, poštových a autobusových zásielok a živých spoločenských zvierat,
- podmienky prepravy psa so špeciálnym výcvikom, ktorý poskytuje pomoc cestujúcemu s ťažkým zdravotným postihnutím.

V aktuálnych prepravných poriadkoch je možné nájsť problematiku v súvislosti s podmienkami prepravy osôb so ťažkým zdravotným postihnutím v sprievode psa so špeciálnym výcvikom, prípadne samostatné podmienky prepravy psa so špeciálnym výcvikom, pod rôznymi článkami, s rôznymi definíciami, prípadne s nekompletnými informáciami o podmienkach prepravy uvedenej skupiny osôb a psov so špeciálnym výcvikom.

### **B TECHNICKÉ VYBAVENIE VOZIDIEL**

Modely vozidiel jednotlivých výrobcov sú rozmanité a variácie vnútorného usporiadania sedadiel sú pre osoby so zrakovým postihnutím v sprievode vodiaceho psa zdrojom problémov najmä v súvislosti s bezpečnosťou prepravy.

Trh ponúka každoročne rozmanitejšie typy vozidiel pre prevádzku hromadnej dopravy. Pre ľudí so zrakovým postihnutím však táto rozmanitosť vozidiel spôsobuje problémy pri preprave, nakoľko usporiadanie priestoru (umiestnenie držiadiel, sedadiel, schodov, dverí, prípadne ovládačov, označovačov lístkov) vedie identifikovať iba hmatom. Poznávanie priestoru prostredníctvom hmatu je časovo náročné a jeho využívanie pri pohybujúcom sa vozidle je stresujúce a nie vždy možné. Pri pohybujúcom sa vozidle je pre osoby so zrakovým postihnutím veľmi problematické prekonať vzdialenosť k vyhradenému miestu, pokiaľ je umiestnené inde ako bezprostredne za vodičom. To isté platí pri lokalizácii označovačov cestovných lístkov. Nejednotné umiestňovanie označovačov

---

<sup>19</sup> ustanovenie § 4 (2) f, g, h), zákona č. 56/2012 o cestnej doprave

cestovných lístkov vo vozidle núti osoby so zrakovým postihnutím vyhľadávať označovače hmatom, čo je pri pohybujúcom sa vozidle nielen stresujúce, ale aj nebezpečné.

Osoby so zrakovým postihnutím využívajú pri orientácii a mobilite, ako primárny orgán sluch a prostredníctvom sluchu tiež získavajú informácie o čísle linky, smere jazdy, jednotlivých zastávkach a podobne. Pri preprave osôb so zrakovým postihnutím, je preto obzvlášť dôležitá inštalácia vnútorných a vonkajších hlásičov. Prostredníctvom vnútorných hlásičov je cestujúcim poskytovaná pravidelná informácia o aktuálnej a nasledujúcej zastávke, čo poskytuje komfort nielen osobám so zrakovým postihnutím, ale aj bežným cestujúcim a cudzincom. Vonkajšie hlásiče umožňujú osobám so zrakovým postihnutím komunikáciu prostredníctvom vysielacky a poskytujú mu informácie o linke, čísle a smere jazdy vozidla a taktiež poskytujú možnosť informovať vodiča o nástupe do vozidla. Z toho dôvodu je potrebné zohľadniť špecifické potreby osôb so zrakovým postihnutím už pri výbere nových vozidiel do vozového parku zamerať sa na vhodnosť jednotlivých prvkov vo vybavení vozidiel a vyberať iba vozidlá s možnosťou ich ozvučenia (interiérových hlásičov zastávok a exteriérových hlásičov čísla spoja). Súčasťou zastávok rôznych liniek, sú aj takzvané zastávky „na znamenie“. V prípade inštalácie dopytových tlačidiel v interiéri vozidla, formou náhodného výberu umiestnenia, s čím sa v súčasnosti bežne stretávame, je lokalizácia tlačidiel v prípade osôb so zrakovým postihnutím takmer nemožná a cestujúci so zrakovým postihnutím je tak nútený požiadať o pomoc, najmä v prípade nástupu do vozidla inými ako prednými dverami, mimo zóny pre vodiča. Podobný problém je prítomný pri vonkajších dopytových tlačidlách a ich lokalizácia pri absencii zraku je minimálne nepríjemná, pretože lokalizácia tlačidla je spojená so znečistením rúk aj odevu.

## **C TECHNICKÉ VYBAVENIE NÁSTUPIŠŤ**

Rôznorodosť prostredia nástupíšť sťažuje, prípadne celkom znemožňuje osobám s ťažkým zrakovým postihnutím orientáciu a lokalizáciu pre nich nevyhnutných prvkov, súvisiacich s prepravou. Je samozrejmé, že architektonické riešenia nástupíšť, aj jednotlivých priestorov, určených na realizáciu prepravy alebo súvisiacich s prepravou, sa budú výrazne odlišovať, ale štandardizovanie umiestnenia aj samotných prvkov potrebných pre dobrú orientáciu osôb so zrakovým postihnutím by výrazne uľahčilo ich lokalizáciu. Na zastávkach hromadnej dopravy sú osoby so zrakovým postihnutím konfrontované najmä s nevhodným umiestnením označovníkov zastávok. Označovník je prvok, ktorý je schopný vodiaci pes identifikovať a priviesť nevidiacu osobu do jeho tesnej blízkosti tak, aby nevznikli z jeho strany žiadne pochybnosti, a aby bolo možné označovník identifikovať. Tento úkon je dôležitý aj z dôvodu uvedeného v prepravných poriadkoch v znení, že vodič je povinný zastaviť svoje vozidlo opätovne pri označovníku zastávky v prípade, ak pri ňom stojí osoba s bielou palicou alebo vodiacim psom. Označovník by podľa platných noriem mal byť umiestnený v úrovni vodorovného značenia BUS, teda na mieste, kde zastavuje autobus. Podobne prehľadne by mali byť riešené aj zastávky ostatných typov vozidiel verejnej dopravy ako električiek a trolejbusov. Umiestnenie označovníkov na iných miestach sťažuje nástup osobám so zrakovým postihnutím do vozidla a v neposlednom rade predstavuje, pre vodiaceho psa, veľký problém pri jeho identifikácii. V súčasnosti sú označovníky zastávok definované ako prvky rôznych tvarov a účelu, a sú v rámci nástupíšť umiestňované bez ohľadu na špeciálne potreby osôb s ťažkým zdravotným postihnutím. Pre vodiacich psov je takmer nemožné rozoznať súčasné množstvo rozdielnych označovačov z dôvodu ich rôznorodosti. Taktiež umiestnenie označovníkov je nezriedka v pozícii kedy vodič nemá dostatočný výhľad v prípade, že by pri označovníku stála osoba s bielou palicou alebo vodiacim psom. Z rovnakého dôvodu je nutné prehodnotiť



umiestňovanie automatov na kúpu cestovných lístkov. V súčasnosti sú nezriedka umiestnené práve na mieste, ktoré je pozične výhodné pre osoby so zrakovým postihnutím s vodiacim psom a vodič má na uvedené miesto pri označníku najlepší výhľad. Zároveň osoba so zrakovým postihnutím, v tejto pozícii pred automatom na cestovné lístky, sťažuje ostatným cestujúcim prístup k automatu.

V rámci technického vybavenia a riešenia nástupíšť je potrebné zdôrazniť nebezpečenstvo umiestňovania odpadových košov, vo výške nad 140 centimetrov, z dôvodu možného úrazu v oblasti hlavy.

## **D DOSTUPNOSŤ INFORMÁCIÍ SÚVISIACICH S PREPRAVOU OSÔB SO ZRAKOVÝM POSTIHNUŤÍM**

Pri existujúcich webových stránkach zabezpečiť audit a pri novovznikajúcich stránkach zadať požiadavku na súlad so Zákonom o informačných technológiách vo verejnej správe č. 95/2019 Z. z. a Výnosom Ministerstva financií Slovenskej republiky o štandardoch pre informačné systémy verejnej správy č. 55/2014 Z. z., v ktorých sú uvedené všetky požiadavky ohľadom prístupnosti webových stránok pre osoby so zdravotným postihnutím.

V súčasnosti je k dispozícii mnoho rôznych možností získavania informácií prostredníctvom sofistikovaných technológií, určených pre každú skupinu užívateľov, vrátane skupiny ľudí s ŤZP. V tomto smere sa neporovnateľne zlepšili podmienky a možnosti komunikácie a získavania informácií, práve pre uvedenú skupinu ľudí, ktorých možnosti sú vzhľadom na typ a stupeň ich zdravotného postihnutia, obmedzené. Úmerne pokroku sa v tomto smere zlepšili aj možnosti osôb so zrakovým postihnutím participovať na výhodách komunikačných technológií a zariadení. Sú dostupné softvérové riešenia, ktoré sú schopné transformovať napísané texty do zvukovej podoby a text im akékoľvek technologické zariadenie prečíta. Osoby so zrakovým postihnutím majú tak možnosť vybavovať všetku potrebnú agendu svojpomocne. Taktiež majú možnosť získavať potrebné informácie prostredníctvom internetu, pokiaľ je web správne prispôbený a je čitateľný pre osoby so zrakovým postihnutím. Nie všetky webové riešenia sú pre osoby s ťažkým zrakovým postihnutím prehľadné tak, aby z nich dokázali získať zrozumiteľné informácie. Podľa platných legislatívnych predpisov, je prepravca povinný poskytovať cestujúcim informácie týkajúce sa podmienok prepravy, najmä práv a povinností pri preprave, priebehu prepravy, cestovného, údajov o príchodoch a odchodoch daného spoja a o možnosti prestupu na inú linku alebo na iný druh dopravy.<sup>20</sup> Z tohto dôvodu je nevyhnutné, aby bola webová stránka prístupná aj pre ľudí so zrakovým znevýhodnením.

Je potrebné zdôrazniť dôležitosť dostupnosti aj iného typu informácií pre osoby so zrakovým postihnutím s ohľadom na absenciu vizuálnej kontroly. V tejto súvislosti je potrebné dbať na používanie kontrastných farieb pri umiestňovaní rôznych navigačných či informačných prvkov v rámci účelových plôch súvisiacich s prepravou. V prípade ťažko slabozrakých osôb a ich používania internetového prostredia nie je prispôbovanie webových stránok bezpodmienečne potrebné z dôvodu používania rôznych kompenzačných pomôcok pre zväčšovanie textu. V prípade osôb s absenciou zraku je v súvislosti s orientáciou prínosom aplikácia povrchových navigačných prvkov.

---

<sup>20</sup> Ustanovenie §4 (5) Zákona o cestnej doprave.

## **E VZDELÁVANIE VODIČOV VEREJNEJ OSOBNÉJ DOPRAVY**

Napriek pravidelnému každoročnému preškoľovaniu všetkých vodičov o povinnostiach vodiča verejnej osobnej dopravy je takmer bežným javom, že tieto povinnosti nie sú pre všetkých vodičov bežnou praxou.

Jednoznačným dôkazom nevyhnutnosti pravidelného a systematického vzdelávania profesionálnych vodičov verejnej osobnej dopravy sú výsledky prieskumu zrealizovaného VŠVAP. V spolupráci s osobami so zrakovým postihnutím v sprievode psa so špeciálnym výcvikom, v projektoch „Ústretová verejná doprava“<sup>21</sup> a „Ústretová verejná doprava II“<sup>22</sup> bol zrealizovaný prieskum, z ktorého sú k dispozícii aj video nahrávky o neprofesionálnom konaní vodičov v súvislosti s povinnosťou opakovane pristaviť vozidlo pri označníku zastávky, ak je druhé, tretie alebo ďalšie v poradí a pri označníku zastávky stojí osoba s bielou paličkou, alebo vodiacim psom.

Zároveň Výcviková škola pre vodiace a asistenčné psy v rámci štúdie<sup>23</sup> uskutočnila iný prieskum, z ktorého vyplynulo, že z pozorovanej vzorky 46 vozidiel MHD iba 30,4 % vodičov dodržiavalo uvedený predpis a opakovane zastavili pri označníku zastávky ako druhé, tretie a ďalšie vozidlo, ak pri označníku stála osoba s bielou palicou alebo vodiacim psom.

Ďalším problémom je neochota vodičov poskytnúť informácie o vozidle nevidiacej osobe. Napriek faktu, že takáto povinnosť vodičom z prepravného poriadku nevyplýva, malo by byť ústretové jednanie samozrejmosťou a súčasťou ich práce a filozofie jednotlivých prepravcov. Podobným problémom je otváranie predných dverí v prípade, keď je vozidlo vybavené vonkajšími tlačidlami na otváranie dverí. Pre nevidiacu osobu je lokalizácia tlačidiel možná iba v priebehu nepríjemne dlhého časového úseku. Metóda hľadania tlačidiel hmatom, so sebou taktiež prináša nepríjemnú skutočnosť znečistenia odevov aj rúk. Nevhodné zastavenie vozidla taktiež spôsobuje nevidiacim s vodiacimi psami problémy a vodiči by mali mať vedomosť o tom, že v prípade takýchto cestujúcich je potrebné vozidlo zastaviť v časti predných dverí tak, aby dvere boli plne priechodné, a to aj ich vonkajší priestor tak, aby po vystúpení z vozidla neboli prítomné žiadne prekážky ako pouličné lampy, označníky zastávky, a podobne.

V tejto súvislosti je potrebné povinný základný i opakovaný výcvik profesionálnych vodičov vo verejnej osobnej doprave doplniť o časť zameranú na osvojenie si právneho vedomia, znalostí a zručností pri komunikácii s osobami so zdravotným postihnutím všeobecne i so zreteľom na osoby so zrakovým postihnutím v sprievode vodiaceho psa.

Pravidelné vzdelávanie, ktorého súčasťou by malo byť opakované informovanie vodičov o ich povinnostiach vo vzťahu k cestujúcim s osobitnými právami, medzi ktorých osoby so zrakovým postihnutím jednoznačne patria, by malo obsahovať aj informovanie o právnych dôsledkoch ich neadekvátneho správania voči tejto špecifickej skupine našej populácie. A v neposlednom rade opakovane apelovať na potrebu ústretovým a ľudským spôsobom vytvárať osobám so zrakovým postihnutím s vodiacim psom optimálne podmienky na prepravu.

<sup>21</sup> <https://crp.gov.sk/ustretova-verejna-doprava/>

<sup>22</sup> <https://www.crp.gov.sk/ustretova-verejna-doprava-ii/>

<sup>23</sup> [https://vodiacipes.sk/pravnerady/wp-content/uploads/2021/01/P0587\\_Studia\\_doprava.pdf](https://vodiacipes.sk/pravnerady/wp-content/uploads/2021/01/P0587_Studia_doprava.pdf)

## 6. IMPLEMENTÁCIA OPATRENÍ

Vzhľadom na to, že v súčasnosti prepravné a tarifné podmienky závisia od jednotlivých prepravcov, bude mimoriadne dôležité dosiahnuť konsenzus, a to ideálne z úrovne Ministerstva dopravy a výstavby SR – priamou implementáciou základných povinností dopravcov do zákona o cestnej doprave.

Napriek tomu, že dopravcovia si stanovujú vlastné podmienky a pravidlá v rámci prepravy, spomenuté návrhy opatrení si vyžadujú systémové riešenie, pretože len tak je možné zabezpečiť pre osoby so zrakovým postihnutím istotu rovnakého prístupu a podmienok v rámci celej Slovenskej republiky. Zakotvenie rovnakých podmienok (ktoré sa nemusia týkať výsostne tarifných podmienok) dáva istotu vymáhania rovnakých práv osôb so zrakovým postihnutím s vodiacim psom na celom území.

Zároveň všetci dopravcovia budú mať možnosť vzdelávať a trénovať svojich zamestnancov na zvládanie rôznych záťažových situácií. Len pravidelným a systematickým vzdelávaním a osvetou je možné postupne docieľiť, aby sa nestávalo, že osoba so zrakovým postihnutím s vodiacim psom alebo bielou palicou zostane stáť na zastávke len preto, že vodič nemá potrebu zistiť, či práve jeho vozidlo nie je pre túto osobu tým cieľovým.

V rámci budovania efektívnej verejnej správy a zlepšovania verejných politík je potrebné opatrenia implementovať do konkrétnych a vykonateľných krokov:

- a) do novelizácie zákona č. 56/2012 z. z. o cestnej doprave alebo vyhlášky č. 5/2020 Z. z., ktorou sa vykonávajú niektoré ustanovenia týkajúce sa objednávaní verejnej osobnej dopravy s cieľom zdefinovať povinnosti prepravcu vo vzťahu k osobám so zdravotným postihnutím v súlade s návrhom opatrení,
- b) zrealizovať stretnutie s predstaviteľmi Únie miest a obcí a Združením miest a obcí Slovenska – mestá a obce sú objednávatelmi verejnej osobnej dopravy a len v kooperácii s nimi je možné dosiahnuť jednotu podmienok prepravy osôb so zdravotným postihnutím. Cieľom by bolo dosiahnuť štandardné požiadavky s aplikáciou zjednotených podmienok v dostupnej legislatíve pri objednávaní verejnej osobnej dopravy na území celého Slovenska.
- c) spracovania systému vzdelávania a stanovenia základných pravidiel a povinností profesionálnych vodičov v osobnej doprave v oblasti komunikácie a kontaktu s osobami so zdravotným postihnutím,
- d) do kontroly dodržiavania pravidiel a povinností zapojiť aj širokú verejnosť, lebo tlak verejnosti má potenciál na zvýšenie zodpovednosti vodičov za svoje správanie,
- e) do motivácie prepravcov vyžadovať od svojich vodičov zodpovedné správanie vo vzťahu k osobám so zdravotným znevýhodnením.

Implementácia návrhov opatrení v nadväznosti na jednotlivé oblasti:

## **A PREPRAVNÉ PORIADKY**

Zjednotenie prepravných poriadkov v bodoch, ktoré súvisia s prepravou osôb so zdravotným postihnutím – cieľom zjednotenia je, okrem iného, aj zjednodušenie vyhľadávania relevantných informácií na webových stránkach dopravcov, podľa kľúčových slov.

Jednotné a jednoznačne zadefinované podmienky je potrebné uviesť vždy v rovnakom článku s rovnakými bodmi a časťami prepravných poriadkov.

Rovnako sa táto požiadavka týka aj tarifných poriadkov. Bezplatná podmienka prepravy osôb so zdravotným postihnutím nie je podmienkou limitujúcou návrhy konkrétnych opatrení, avšak aj v tarifných poriadkoch je nevyhnutná jednotnosť formy a kategórie položiek cestovného. O prípadnej výške cestovného sú nevyhnutné rokovania primárne s objednávateľmi verejnej dopravy na dosiahnutie dohody v tejto téme.

Návrhy opatrení zjednotenia sa týkajú článkov v prepravných poriadkoch:

- a) Osobitné práva a povinnosti vybranej skupiny cestujúcich špecifikované v prepravných poriadkoch
- ❖ právo osôb s ŤZP v sprievode psa so špeciálnym výcvikom na prepravu
  - ❖ právo na vyhradené miesto pre cestujúcich s ŤZP v sprievode psa so špeciálnym výcvikom, vrátane miesta pre psa
  - ❖ zrozumiteľne definovať „sprievodcu“ osoby s ŤZP. Pes so špeciálnym výcvikom nie je v zmysle zákona sprievodca, ale kompenzačná pomôcka. Tým vznikajú nedorozumenia v prípade taríf a výšky cestovného pre psa so špeciálnym výcvikom v prípade, že je zároveň prítomný aj sprievodca osoby s ŤZP
  - ❖ povinnosť vodiča zastaviť opakovane pri označníku zastávky v prípade, že je vozidlo druhé, tretie alebo ďalšie v poradí, ak pri označníku stojí osoba s bielou palicou, alebo osoba so psom so špeciálnym výcvikom. Je nevyhnutné podotknúť, že vodiace psy nie sú jediné, ktoré sprevádzajú osoby s ŤZP, a preto je potrebné v zmysle platných legislatívnych ustanovení definovať všetky podobné kompenzačné pomôcky ako „psov so špeciálnym výcvikom“.<sup>24</sup>
- b) Podmienky prepravy psa so špeciálnym výcvikom zadefinovaných v prepravných poriadkoch
- ❖ oslobodenie od povinnosti mať nasadený náhubok v prostriedkoch verejnej dopravy v prípade psov so špeciálnym výcvikom
  - ❖ definovanie náležitostí, potrebných pre deklarovanie statusu „pes so špeciálnym výcvikom“ podľa platného ustanovenia, ktoré stanovuje ako deklaráciu statusu psa so špeciálnym výcvikom preukaz psa so špeciálnym výcvikom a známku s definovaním funkcie, ktorú pes plní. Pes so špeciálnym výcvikom má byť taktiež jednoznačne identifikovateľný podľa pracovného postroja.<sup>25</sup>
- c) Tarifa a výška cestovného
- ❖ definovanie zľavy alebo uvedenie bezplatnej prepravy v prípade osôb s ŤZP a psov so špeciálnym výcvikom v tarifných poriadkoch.

<sup>24</sup> ustanovenie §25(1 - 4) Zákona o peňažných príspevkoch na kompenzáciu ťažkého zdravotného postihnutia

<sup>25</sup> ustanovenie §25 (1) Zákona o peňažných príspevkoch na kompenzáciu ŤZP

d) Preprava živých zvierat definovaná v prepravných poriadkoch

- ❖ dosiahnutie dohody prepravcov o podmienkach prepravy budúcich psov so špeciálnym výcvikom v rámci ich výcviku napr. v znení: „Za psa so špeciálnym výcvikom podľa tohto zákona sa považuje aj pes v špeciálnom výcviku v sprievode osoby odborne spôsobilej na výcvik psa so špeciálnym výcvikom podľa osobitného predpisu.“<sup>26</sup>

## **B TECHNICKÉ VYBAVENIE VOZIDIEL**

a) Vyhradené sedadlo pre ŤZP v sprievode psa so špeciálnym výcvikom.

- ❖ vyhradenie vhodného, samostatného sedadla, prípadne dvoj sedadla, v blízkosti vodiča pre prípadnú potrebu komunikácie, ako napríklad oznámenie výstupnej stanice a podobne. Súčasné vyhradené dvojsedadlá usporiadané oproti sebe, ako je to v električkovej preprave, znemožňujú v prípade obsadenia jedného z miest, využitie sedadiel ostatným cestujúcim.
- ❖ pri objednávaní vozidiel na prepravu vo verejnej osobnej doprave prihliadať na potrebu dostatočného priestoru pre osobu so zrakovým postihnutím v sprievode vodiaceho psa – je to len technická požiadavka na výrobcu vozidla, ktorý má pri každom type vozidla schválených viac variant vnútorného usporiadania nevyplývajúceho na obsaditeľnosť vozidla
- ❖ pri objednávaní vozidla dbať na jednotné umiestnenie miesta pre osobu so zrakovým postihnutím v sprievode vodiaceho psa, čo má jednoznačný vplyv na zjednodušenie orientácie a bezpečnosti prepravy.

b) Vonkajšie ozvučenie vozidla, aktivované špeciálnou povelovou vysielaczkou

- ❖ vybavenie vozidiel vonkajším ozvučením s možnosťou komunikácie s povelovou vysielaczkou. Povelová vysielacka je kompenzačná pomôcka pre osoby so zrakovým postihnutím. Má širšie použitie, pri cestovaní na vyžiadanie aktivuje nahrávku od prichádzajúceho vozidla, ktorá poskytuje informácie o čísle a smere spoja. V prípade záujmu o nástup do vozidla je možné následne prostredníctvom vysielacky aktivovať nahrávku smerovanú do kabíny vodiča, ktorá upozorní vodiča na nástup nevidiaceho do vozidla.

c) Vnútorné ozvučenie vozidla

- ❖ vybavenie vozidiel vnútornými hlásičmi .Hlásenie zastávok v interiéri vozidla je nevyhnutnou pomocou pre ľudí so zrakovým postihnutím, ale je taktiež veľmi dobrým pomocníkom aj pre bežných cestujúcich. Mala by byť samozrejmom súčasťou vybavenia všetkých moderných vozidiel.

d) Označovač lístkov vo vozidle

- ❖ jednotné a štandardizované umiestňovanie označovačov cestovných lístkov vo vozidlách tak, aby bolo bez problémov dostupné pre osoby so zrakovým postihnutím, v tomto prípade oblasť predných dverí vozidla,
- ❖ úprava dezénu podklady vozidla tak, aby jeho drážky naviedli osobu so zrakovým postihnutím priamo k označovaču,

---

<sup>26</sup> ustanovenie §2 (2) Zákona č. 282/2002, ktorým sa upravujú niektoré podmienky držania psov

- ❖ v prípade nesprávneho označenia cestovného lístka (vloženie opačným smerom) akceptovať lístok ako platný cestovný doklad.

e) Dopytové tlačidlá na otváranie dverí

- ❖ v prípade inštalácie interiérových dopytových tlačidiel na otváranie dverí, voliť ich umiestnenie s ohľadom na možnosti ich lokalizácie pre osoby s ťažkým zrakovým postihnutím. Samozrejmosťou by mal byť farebný kontrast a výraznosť prvkov. Otváranie dverí na vozidle prostredníctvom dopytových tlačidiel je pre ľudí so zrakovým postihnutím v každom prípade veľmi náročné. Preto je žiadúce, zaviesť povinnosť pre vodičov otvárať predné dvere v prípade nástupu osoby s bielou palicou alebo vodiacim psom.
- ❖ v prípade umiestnenia dopytových tlačidiel na otváranie dverí v interiéri alebo exteriéry vozidla, je nevyhnutné aby boli veľmi výrazne farebne kontrastné, prípadne s funkciou podsvietenia, prípadne blikania. Kontrastné a rozlišovacie prvky sú veľmi nápomocné pri ich lokalizácii slabozrakými osobami. Ideálne farebné kontrasty sú biela – čierna, žltá – modrá.

### **C TECHNICKÉ VYBAVENIE NÁSTUPIŠŤ**

- ❖ zabezpečenie prístupnosti nákupu cestovných lístkov, rozoznatelnosť typov cestovných lístkov v rámci ponuky prostredníctvom automatov na lístky a ich vybavenie identifikačnými prvkami, ktoré umožnia ich správne označenie.

V prípade rozhodnutia objednávateľa hromadnej dopravy, spoplatniť cestovanie pre osoby s ťažkým zrakovým postihnutím, je objednávateľ povinný zabezpečiť prístupnosť označovania lístkov pre osoby so zrakovým postihnutím. Prístupnosť v tomto kontexte znamená vykonateľnosť požadovaného, v tomto prípade zabezpečenie podmienok pre cestujúceho so zrakovým postihnutím na samostatné a správne označenie cestovného lístka v zmysle prepravného poriadku. Pre zabezpečenie prístupnosti označenia cestovného lístka osobou s ťažkým zrakovým postihnutím je potrebné vybaviť cestovný lístok hmatateľným reliéfom, označujúcim správnu pozíciu lístka a smer, ktorým je potrebné lístok vložiť do označovača.

Paradoxne k uvedenému, prepravné poriadky ukladajú cestujúcim povinnosť správneho označenia cestovného lístka, bez výnimky a uvádzajú neplatnosť cestovného lístka v prípade jeho nesprávneho označenia. Pri súčasnom prevedení cestovných lístkov je správne označenie cestovného lístka pre osoby s ťažkým zrakovým postihnutím, nevykonateľné.

- ❖ štandardizovanie umiestnenia a typu označníkov zastávok

### **D DOSTUPNOSŤ INFORMÁCIÍ SÚVISIACICH S PREPRAVOU OSÔB SO ZRAKOVÝM POSTIHNUTÍM**

- ❖ V súvislosti s obstarávaním webovej stránky je potrebné, aby dodávateľ webovej stránky postupoval v súlade so Zákonom o informačných technológiách vo verejnej správe č. 95/2019 Z. z. a Výnosom Ministerstva financií Slovenskej republiky o štandardoch pre informačné systémy verejnej správy č. 55/2014 Z. z., v ktorých sú uvedené všetky požiadavky ohľadom prístupnosti webových stránok pre osoby so zdravotným postihnutím.
- ❖ pred prevzatím webovej stránky od dodávateľa je potrebné požiadať o vykonanie auditu prístupnosti webovej stránky a na základe výsledkov auditu je možné stránku prevziať alebo dohodnúť s dodávateľom jej úpravu tak, aby bola v súlade s vyššie uvedeným zákonom a výnosom

- ❖ v prípade umiestňovania akýchkoľvek navigačných prvkov pre osoby s ťažkým zrakovým postihnutím, za účelom poskytnutia informácií v oblasti orientácie v interiéroch a exteriéroch, súvisiacich s prepravou, dbať na ich kontrastnosť a jas, prípadne zohľadniť úplnú absenciu zraku v prípade nevidiacich osôb

## **E VZDELÁVANIE VODIČOV VEREJNEJ OSOBNÉJ DOPRAVY**

- ❖ v prípade vybavenia vozidla vnútornými hlásičmi, zaviesť pre vodičov povinnosť, mať zariadenie aktívne a v dostatočnej hlasovej intenzite, ktorá zabezpečí zrozumiteľnosť hlásení. Vodič je povinný zabezpečiť oznamovanie názvu zastávky najneskôr pri zastavení vozidla na zastávke a oznamovanie nasledujúcej zastávky v čase odjazdu z predchádzajúcej zastávky.
- ❖ v prípade prepravy osoby s ťažkým zrakovým postihnutím alebo v sprievode vodiaceho psa, zaviesť pre vodičov povinnosť, otvoriť osobe so zrakovým postihnutím predné dvere aj v prípade nutnosti použitia vonkajšieho tlačidla na vyžiadanie otvorenia dverí, v prípade ostatných cestujúcich,
- ❖ povinnosť vodiča zastaviť opakovane pri označníku zastávky v prípade, že je vozidlo druhé, tretie alebo ďalšie v poradí, ak pri označníku stojí osoba s bielou palicou, alebo osoba s vodiacim psom,
- ❖ pristaviť vozidlo pri označníku prednými dverami tak, aby vodiaci pes mohol priviesť osobu so zrakovým postihnutím na sedadlo pre ňu určené,
- ❖ udržiavať v prevádzke zariadenia určené na interné aj externé oznamovanie informácií o aktuálnej a nasledujúcej zastávke, číse linky a smere jazdy, v prípade, že vozidlo má dané technologické zariadenie nainštalované,
- ❖ informovať osobu so zrakovým postihnutím o dôležitých skutočnostiach, napr. v súvislosti s obmedzeniami cestnej premávky, v súvislosti s číslom linky a zastávkami v prípade, že vozidlo nemá dané technologické zariadenie nainštalované,
- ❖ umožniť osobe so zrakovým postihnutím využiť na sedenie miesto vyhradené vo vozidle na tento účel.

## **7. ZÁVER**

Bežný zdravý - vidiaci človek si neuvedomuje aký dôsledok na každodenný život má zrakové postihnutie. Veci, ktoré považujeme za bežné a samozrejmé sú pre človeka so zrakovým postihnutím niekedy až nevykonateľné. Vidiacemu človeku sa zdá celkom samozrejmé, že dopravný prostriedok zastaví niekoľko metrov mimo zastávky, pretože k nemu poďíde, pozrie si číslo linky a nastúpi. Bez zrakovej kontroly nie sú tieto jednoduché úkony vôbec možné. Nevidiaci napríklad nevidí kde dopravný prostriedok zastal, a teda nevie ako sa k nemu dostane, pokiaľ zastavil mimo zastávky. Tak isto nemôže identifikovať číslo linky. Vodiči, ktorí pristavia na zastávke svoje vozidlo ako druhé v poradí majú preto povinnosť zastaviť opätovne pri označníku zastávky, pokiaľ pri nej stojí človek s bielou palicou, alebo s vodiacim psom.

Vďaka narastajúcej osвете a neustálej edukácii spoločnosti uvedené pozitívne zmeny začínajú prenikať aj k zlepšovaniu prístupových práv pre osoby so zrakovým postihnutím, ktoré ako kompenzačnú pomôcku v oblasti mobility a orientácie využívajú vodiaceho psa.

Zaznamenávame postupnú implementáciu legislatívnych pravidiel v oblasti práv osôb s ťažkým zdravotným postihnutím v súlade s Dohovorom, a taktiež zvýšenú akceptáciu a sociálnu inklúziu tejto komunity.

Zavedenie jednotných pravidiel v súvislosti s uvedenými opatreniami bude mať významný vplyv na zvýšenie samostatnosti osôb so zdravotným postihnutím. Zároveň jednoznačne zvýši ich sebavedomie a pocit rovnosti s bežnými občanmi, možnosti žiť nezávislým spôsobom života.

Bez konsenzu štátu na úrovni ministerstva dopravy, vyšších územných celkov a jednotlivých miest a obcí však nebude možné prijať efektívne riešenie problematiky prístupnosti dopravy pre osoby so zrakovým postihnutím.

Prostredníctvom zadaných opatrení a ich implementácie do záväzných právnych predpisov (zákon, vyhláška) je možné zabezpečiť pokrok v oblasti ochrany práv osôb so zdravotným postihnutím a najmä zabezpečiť právo na slobodný pohyb, lebo bez realizácie tohto práva nie je v modernej spoločnosti prakticky možné dosiahnuť ich plné začlenenie.

Na Slovensku už síce máme pomerne kvalitnú legislatívu, ktorá rieši nielen to, aby osoby so zrakovým postihnutím neboli v spoločnosti diskriminované, ale venuje sa aj postaveniu osôb so špeciálnym výcvikom. Snaha o zabezpečenie plných občianskych práv pre ľudí so zdravotným postihnutím sa odštartovala krátko po nástupe demokracie a v priebehu nasledujúcich desaťročí sa zákony výrazne zlepšili.