

PUBLIKACIJA

Evropskom praksom do

PRISTUPAČNIH OBJEKATA




Ministarstvo
prostornog planiranja,
urbanizma i državne imovine

Podgorica, april 2024. godine

Urednica:

mr Andrea Popović

Autorka:

Ana Andrijašević

Dizajn:

Ana Samardžić

Ovaj dokument je izrađen u okviru projekta NVO Mreža za evropske politike - Master, pod nazivom "Evropskom praksom do pristupačnih objekata", uz finansijsku podršku Ministarstva prostornog planiranja, urbanizma i državne imovine, putem konkursa "Pristupačni objekti- kvalitet života OSI" u 2023. godini.

Sadržaj dokumenta je isključiva odgovornost Mreže za evropske politike MASTER i ni na koji način se ne može smatrati da odražava stavove donatora.

SADRŽAJ

1. Kratak opis projekta	4
2. Uvod	5
3. Zakonodavstvo Evropske unije.....	7
3.1. Uredba EU o pravima putnika kada putuju morem ili unutašnjim plovnim putevima	8
3.2. Uredba EU o pravima putnika u autobuskom prevozu	10
3.3. Uredba EU o pravima putnika u željezničkom prevozu.....	11
3.4. Uredba EU o pravima osoba s invaliditetom i osoba smanjene pokretljivosti u vazdušnom prevozu	12
3.5. Drugi zakoni EU.....	13
4. Konvencija Ujedinjenih nacija o pravima osoba sa invaliditetom	14
5. Strategija o pravima osoba s invaliditetom za razdoblje 2021.– 2030.	16
6. Primjeri dobre prakse država članica Evropske unije	18
6.1. Hrvatska.....	19
6.1.1. Grad Zagreb.....	21
6.1.2. Nacionalni park Plitvička jezera	23
6.2. Slovenija	24
6.2.1. Ljubljana	26
6.2.2. Triglav Nacionalni park – Jezero Bohinj.....	27
6.3. Švedska	28
6.3.1. Stokholm	30
6.3.2. Skuleskogen nacionalni park.....	32
7. Crnogorsko zakonodavstvo	32
8. Rezultati istraživanja o pristupačnim objektima u saobraćajnoj infrastrukturi u Crnoj Gori	35
9. Zaključak	39

1. KRATAK OPIS PROJEKTA

Projekat "Evropskom praksom do pristupačnih objekata" ima za cilj unapređenje implementacije propisa radi poboljšanja opšte dostupnosti objekata u javnoj upotrebi licima sa invaliditetom, sa akcentom na autobuske i željezničke stanice, aerodrome i nacionalne parkove, a kako bi se povećala ravnopravnost osoba sa invaliditetom sa drugim licima, u skladu sa Ustavom Crne Gore i zakonima, kao i načelima UN Konvencije o pravima lica sa invaliditetom, te drugim relevantnim propisima koji su u primjeni u Evropskoj uniji.

Ovaj cilj će se postići kroz edukaciju i informisanje pružalaca usluga u javnom saobraćaju, vlasnika i korisnika objekata u javnoj upotrebi, državnih i lokalnih službenika, kao i studenata arhitektonskih i građevinskih fakulteta, o važećim zakonskom odredbama i posledicama nepoštovanja istih u dijelu koji se odnosi na pristupačnosti objekata, uz prezentovanje dobrih zakonodavnih rješenja i prakse zemalja članica EU koje su visoko rangirane u oblasti pristupačnosti svojih gradova.

Takođe, realizacijom ostalih projektnih aktivnosti omogućiće se dobijanje adekvatnih podataka o pristupačnim objektima u saobraćaju (autobuske stanice i željezničke stanice, aerodromi) i javnim površinama (nacionalni parkovi), uz povećanje nivoa dostupnosti informacija o javnom prevozu i nacionalnim parkovima u formatima pristupačnim za lica sa invaliditetom, i unapređivanje rada kadra u ovoj oblasti.

Pred Vama je Analiza "Evropskom praksom do pristupačnih objekata", čija sadržina je usmjerena na približavanje čitaocima Zakonodavstva Evropske unije koje je ovu oblast regulisalo donošenjem brojnih Uredbi i Direktiva, uz prezentovanje primjera dobre prakse zemalja članica Evropske unije koje su visoko rangirane u oblasti pristupačnosti svojih gradova osobama sa invaliditetom, a sve sa ciljem unapređenja pravnog okvira u oblasti saobraćaja, u cilju eliminisanja normi koje diskriminišu lica sa invaliditetom prilikom pristupa saobraćaju.

Vjerujemo da će ovaj MASTERov projekat omogućiti da se prepoznati problemi prevaziđu, služeći se dobrim primjerima zemalja članica EU, uz poboljšanje postojećeg stanja u oblasti pristupačnosti objekata licima sa invaliditetom, kako bi mogli u potpunosti da koriste saobraćajnu infrastrukturu, uz mogućnost slobodnog kretanja i odabira mjesta boravka.

2. UVOD

Podaci MONSTAT-a¹, pokazuju da se od ukupnog broja stanovnika Crne Gore, 11% njih suočava sa preprekama prilikom obavljanja svakodnevnih aktivnosti, a te prepreke su uzrokovane dugotrajnom bolešću, invaliditetom i strarošću. Podaci pokazuju i da 5% građana ima otežano kretanje, 2% probleme sa vidom, dok 1% stanovništva ima problema sa sluhom.

U **Strategiji za zaštitu lica sa invaliditetom od diskriminacije i promociju jednakosti 2022-2027**² predstavljeno je istraživanje sprovedeno od strane NVO CGO-a³ koje pokazuje da skoro polovina građana smatra da javne površine, uključujući i pristupačnost saobraćajnim površinama, nisu uopšte ili uglavnom nisu dostupne licima s invaliditetom.

Takođe, u prethodnom periodu zabilježen je porast pritužbi pred **institucijom Zaštitnika ljudskih prava i sloboda**⁴, u odnosu na prethodni period, te da je fokus pritužbi zbog diskriminacije i dalje dominantno zastupljen u oblasti nepristupačnosti fizičke sredine za OSI. Zaključak Zaštitnika je da olakšanje pristupa izgrađenom fizičkom okruženju predstavlja prerogativ za kvalitet života i postizanje punog učešća i ravnopravnost lica s invaliditetom.

U **Izveštaju Evropske komisije o napretku Crne Gore za 2023. godinu**⁵ istaknuto je da je u odnosu na OSI postignut ograničen napredak u sprovođenju akcionog plana za adaptaciju javnih objekata za osobe sa invaliditetom za 2019-2020. Sve u svemu, OSI ne mogu u potpunosti da ostvare svoja prava u Crnoj Gori i nastavljaju da se suočavaju sa višestrukim oblicima diskriminacije. Komisija u Izveštaju daje preporuku da se moraju otkloniti nedostaci u pogledu uključivanja prava OSI u sve sektore i politike, kao i da postoji nedostatak usklađenog koncepta invaliditeta u zakonodavstvu.

Usled ograničenih kapaciteta inspeksijskih organa i monitoringa primjene zakona u praksi, pored nepristupačnosti ranije sagrađenih objekata, evidentan je problem nepoštovanja standarda pristupačnosti i prilikom izgradnje novih objekata, ali i prilikom adaptacije postojećih.

Analiza pristupačnosti objekata javnog saobraćaja je pokazala da autobuske stanice nisu u potpunosti ispunile uslove propisane Zakonom o prevozu u drumskom saobraćaju iz 2017.

1 Uprava za statistiku, MONSTAT, dostupno na: <https://www.monstat.org/cg/>

2 Vlada Crne Gore, Strategija za zaštitu lica sa invaliditetom od diskriminacije i promociju jednakosti za period 2022-2027, dostupno na: <https://www.gov.me/dokumenta/e9659c4e-e7f6-41f2-ab98-0fd115b80601>

3 NVO Centar za građansko obrazovanje, "Za jednakost OSI-Stavovi prema osobama sa invaliditetom", dostupno na: http://media.cgo-cce.org/2020/03/CGO_Odnos-prema-osobama-s-invaliditetom-FE.pdf

4 Zaštitnik ljudskih prava i sloboda, Izveštaj o radu za 2022. godinu, dostupno na: https://www.ombudsman.co.me/docs/1681285008_finalizvjestaj_12042023.pdf

5 Evropska komisija, Izveštaj o napretku Crne Gore za 2023. godinu, Brisel 2023. godine, dostupno na; https://neighbourhood-enlargement.ec.europa.eu/document/download/e09b27af-427a-440b-a47a-ed5254aec169_en?filename=SWD_2023_694%20Montenegro%20report.pdf

godine. Iz navedenog razloga, Ministarstvo kapitalnih investicija je upravljačima autobuskih stanica ostavilo rok da prilagode svoje objekte i obezbijede potreban nivo pristupačnosti licima s invaliditetom do kraja 2022.godine, ali trenutno nisu dostupni podaci da li je postupljeno shodno nalogu Ministarstva. Takođe, važno je istaći da najmanje 50% željezničkih stanica nije u potpunosti pristupačno licima s invaliditetom.⁶

Dakle, evidentno je da je saobraćajna infrastruktura nedovoljno prilagođena potrebama kretanja lica sa različitim vrstama invaliditeta, kao i da su prevozna sredstva i saobraćajni terminali nepristupačni OSI. Takođe, informacije o javnom prevozu nisu dostupne u formatima pristupačnim za lica s invaliditetom, pri čemu se specifični zahtjevi lica s invaliditetom ne uzimaju u obzir u potrebnoj mjeri prilikom kreiranja i pružanja usluga javnog prevoza, niti prilikom planiranja i izgradnje saobraćajne infrastrukture.

Javno preduzeće za nacionalne parkove Crne Gore, u Izvještaju o realizaciji godišnjeg programa upravljanja za 2021. godinu⁷, navodi da aktivnost koja je predviđena u strateškoj oblasti 4. - Glavne atrakcije u parku učiniti dostupnim za posjete osoba sa invaliditetom - nije realizovana, u odnosu na NP Durmitor i NP Lovćen.

Sve navedeno dovodi do situacije da lica s invaliditetom ne mogu da ostvare svoja prava zajemčena domaćim i međunarodnim propisima, te da se svakodnevno susreću sa diskriminacijom po osnovu invaliditeta u saobraćaju i pristupu turističkim destinacijama, čemu posljedično svakodnevne aktivnosti lica s invaliditetom iziskuju mnogo više napora, organizacije, vremena, ali i potrebu za pomoć drugih ljudi, stavljajući ih u neravnotežan položaj sa ostalim stanovništvom Crne Gore.

Imajući u vidu navedeno, sa ciljem efektivnije primjene propisa radi povećanja opšteg nivoa pristupačnosti objekata u saobraćaju i nacionalnih parkova, Analiza koja je pred Vama ima za cilj edukaciju pružaoca usluga u oblasti javnog saobraćaja, ali i druge državne aktere, kao i vlasnike i korisnike turističkih objekata, privrednike, investitore, učesnike u izgradnji, studente arhitektonskog i građevinskog fakulteta, o načinima pružanja adekvatne podrške i asistencije licima s invaliditetom, ali i šire javnosti, obzirom da je uključenje lica s invaliditetom u tokove saobraćaja zasnovana i na potrebi podizanja nivoa svijesti ostalih građana, da su oni takođe učesnici u svim oblicima privrednog i društvenog života, čime će se osobe sa invaliditetom staviti u ravnopravan položaj sa ostalim građanima.

Novac, nažalost, nije najveći problem i prepreka da bi institucije, objekti, javni prostor i informacije bile pristupačne građanima s invaliditetom, već nedostatak svijesti da se mora raditi na rješavanju tog problema. U godišnjim planovima je neophodno adekvatno rasporediti sredstva, kao i sprovesti aktivnosti u cilju unapređenja svijesti donosilaca odluka o neophodnosti usklađivanja istih.

⁶ Ministarstvo kapitalnih investicija, Sektorska analiza, Podgorica, 27.04.2023. godine

⁷ Javno preduzeće za nacionalne parkove Crne Gore, Izvještaju o realizaciji godišnjeg programa upravljanja za 2021. godinu

Takođe, sa ciljem usklađivanja domaćih propisa sa pravnim tekovinama Evropske unije, Analiza sadrži i propise Evropske unije u oblasti zaštite osoba sa invaliditetom (u daljem tekstu: OSI) od diskriminacije u odnosu na pristupačnost objekata, kao i primjere dobre prakse razvijenih zemalja članica EU koje su visoko rangirane u pristupačnosti svojih gradova OSI. Na ovaj način, pružaoci usluga u oblasti javnog saobraćaja, ali i organi lokalne samouprave, kao i državni organi, biće u mogućnosti da prepoznaju probleme prevaziđu služeći se dobrim primjerima zemalja članica EU, te poboljšaju postojeće stanje u oblasti pristupačnosti objekata i javnih površina za OSI.

S obzirom na to je pristupačnost objektima i javnim površinama preduslov za samostalan život osoba s invaliditetom, kao i preduslov za puno i ravnopravno učešće u društvu, predmetna Analiza kreirana je sa ciljem pružanja relevantnih informacija koje će omogućiti poboljšanje pristupa fizičkom okruženju, transportu, informacijama i komunikacijama za OSI, uključujući saobraćajnu infrastrukturu i nacionalne parkove, po uzoru na primjere dobrih praksi zemalja članica Evropske unije, kako bi se iskorijenila diskriminacija u ovom segmentu i obezbijedila realizacija prava zagwarantovanih međunarodnim i domaćim pravnim aktima, a samim tim i poštovanje dostojanstva OSI.

3. ZAKONODAVSTVO EVROPSKE UNIJE

Evropska unija (u daljem tekstu: EU) je sa ciljem suzbijanja diskriminacije prema OSI, kao i problema sa kojima se susreću, blagovremeno prepoznala, definisala i donijela zakonodavna i strateška dokumenta koja obezbjeđuju set efikasnih mjera za unapređenje položaja OSI i njihovu inkluziju u sve društvene tokove, uključujući i obezbjeđivanje pristupačnosti objekata i javnih površina za OSI.

Prvenstveno, neophodno je bilo postaviti prihvatljivu definiciju invalidnosti koja predstavlja preduslov za dalji razvoj strateških i pravnih dokumenata. S tim u vezi, pokrenuta su različita istraživanja i analize koje pokušavaju da ponude odgovore na pitanja definisanja invalidnosti u zemljama članicama Evropske unije, kao i u samim evropskim institucijama.

Do sada postoje dva modela koja definišu pojam invalidnosti, medicinski i socijalni model invalidnosti, a koji se prihvata u državama članicama EU. Odnos socijalnog i medicinskog modela obično se predstavlja kao suprotnost jedan drugom. Medicinski model vidi invalidnost kao lični problem, direktno prouzrokovan bolešću, nesrećom ili nekim drugim zdravstvenim stanjem, a koji se može poboljšati nekom medicinskom intervencijom kao što je rehabilitacija.⁸

⁸ Friedrich Ebert Stiftung Narodna kancelarija predsednika Republike - Vladimir Pešić, Evropska unija i osobe sa invaliditetom, Beograd, 2006. godina

Nasuprot tome, socijalni model posmatra invalidnost, ne kao bitnu karakteristiku ličnosti, već kao produkt socijalnog konteksta i okoline u kojoj se osoba nalazi uzimajući u obzir i njenu fizičku strukturu, dizajn objekata, transport i sl. Ovakva socijalna konstrukcija, vjerovanja i predrasude neupitno vode ka diskriminaciji osoba sa invaliditetom. Blizak medicinskom modelu je i takozvani model socijalne pomoći koji vidi medicinska otežanja kao automatsku smetnju, nedostatak i ekskluziju koja se može na neki način ispraviti i poboljšati finansijskim olakšicama i ostalim mjerama socijalne zaštite. Zbog toga se često pretpostavlja da je tradicionalna socijalna politika inkorporirana u pomenuti model i da je zbog toga bazirana na medicinskoj interpretaciji prirode invalidnosti.⁹

Shodno navedenom, može se zaključiti da se definicija invalidnosti unutar EU posmatra iz dva ugla, i to:

1. Definisanje invalidnosti u odnosu na mjere socijalne politike koja pruža različite olakšice i formira službe koje na različite načine pomažu ovoj populaciji;
2. Posmatranja je iz ugla diskriminacije, odnosno zakonskih rješenja zemalja članica EU, kao i preporuka samih institucija EU kada su u pitanju antidiskriminativni zakoni i slična pravna rješenja.

Sve institucije EU imaju značajnu ulogu u kreiranju politika i mjera namjenjenih poboljšanju položaja OSI, te zajedničkom saradnjom sa organizacijama koje se bave zaštitom prava OSI donose propise i kreiraju nove standarde koje prihvataju države članice EU sa ciljem inkluzije OSI u sve društvene tokove.

3.1. UREDBA EU O PRAVIMA PUTNIKA KADA PUTUJU MOREM ILI UNUTAŠNJIM PLOVNIM PUTEVIMA

Uredbom Evropske unije broj 1177/2010 regulisane su obaveze prevoznika, terminalnih operatora i drugih osoba uključenih u pružanje usluga pomorskog prevoza putnika u slučaju prekida putovanja. Ona, takođe, poseban značaj daje regulisanju prava osoba s invaliditetom i osoba smanjene pokretljivosti pri njihovom prevozu morem i unutašnjim plovnim putevima.

Uredbom je regulisana i zabrana diskriminacije osoba s invaliditetom i osoba smanjene pokretljivosti i obaveza pomoći tim osobama kada putuju morem ili unutašnjim plovnim putevima. Uredbom se utvrđuju pravila za prevoz morem i unutašnjim plovnim putevima koja se odnose na sljedeća pitanja: a) zabranu diskriminacije između putnika kada je riječ o uslovima prevoza utvrđenim od strane prevoznika; b) zabranu diskriminacije i pomoć osobama s invaliditetom i osobama smanjene pokretljivosti; c) prava putnika u slučajevima otkazivanja ili kašnjenja putovanja; d) minimum informacija koje se moraju pružiti putnicima; e) rješavanje žalbi; f) opšta pravila o sprovođenju ove Uredbe.

⁹ Ibid.

U skladu s načelom zabrane diskriminacije i načelom jednakosti svih građana, a zbog postojanja specifičnih poteškoća vezanih za prevoz osoba s invaliditetom i osoba smanjene pokretljivosti morem i unutrašnjim plovnim putevima, Uredba 1177/2010 sadrži posebne odredbe koje tim osobama jamče potrebnu zaštitu i pomoć pri prevozu morem i unutrašnjim plovnim putevima. Temeljno pravo koje osoba s invaliditetom i osoba smanjene pokretljivosti ima na bazi Uredbe 1177/2010 jeste da bez diskriminacije zbog invaliditeta napravi rezervaciju za putovanje, te da joj se ne uskrati ukrcaj u pomorski brod ili plovilo unutrašnjih voda, pod uslovom da ima valjanu putnu kartu i rezervaciju. Te usluge moraju im biti ponuđene pod jednakim uslovima kao i drugim putnicima i bez naplaćivanja dodatnih troškova.

Od tog pravila moguće je odstupanje u samo dva slučaja predviđenih članovima 8/1 Uredbe 1177/2010:

1. Kako bi se zadovoljili sigurnosni standardi utvrđeni međunarodnim pravom, pravom EU ili nacionalnim pravom, ili sigurnosni standardi utvrđeni od strane nadležnih tijela;
2. Kada zbog konstrukcije putničkog broda ili lučke infrastrukture i opreme, uključujući lučke terminale, nije moguće obaviti ukrcaj, iskrcaj ili prevoz osoba s invaliditetom i osoba smanjene pokretljivosti na siguran i operativno izvodljiv način.

Međutim, o svojoj odluci u smislu člana 8/1 Uredbe 1177/2010 prevoznik, putnički agent i turoperator dužni su izvijestiti osobu s invaliditetom i osobu smanjene pokretljivosti bez odlaganja, te navesti razloge za takvu odluku. Na njen zahtjev to su dužni učiniti u pisanom obliku ne kasnije od pet radnih dana nakon postavljenog zahtjeva. Ipak, Uredbom je predviđena obaveza prevoznika, putničkog agenta i turoperatora da i u ovim, izuzetnim situacijama, preduzmu razumne napore kako bi osobi s invaliditetom i osobi smanjene pokretljivosti osigurali prihvatljiv, alternativan način prevoza u okviru usluga putničkog prevoza ili krstarenja koje obavlja taj prevoznik.¹⁰

Prevoz za osobu u pratnji (accompanying person), osobe s invaliditetom i osobe smanjene pokretljivosti neće se dodatno naplaćivati (čl. 8/4 Uredbe 1177/2010). Prisutnost te osobe potrebna je kako bi se udovoljilo sigurnosnim standardima, te osiguralo da uprkos konstrukciji putničkog broda ili lučke infrastrukture i opreme osoba s invaliditetom i osoba smanjene pokretljivosti ipak može biti prevezena na siguran i operativno izvodljiv način.¹¹

Osoba s invaliditetom i osoba smanjene pokretljivosti, osim toga, ima pravo na besplatnu pomoć u morskoj luci ili luci unutrašnjih voda te na pomorskom brodu ili plovilu unutarnjih voda koju su joj dužni osigurati terminalni operator ili prevoznik.

Prevoznici i operatori terminala odgovorni su za štetu pretrpljenu zbog gubitka ili oštećenja opreme potrebne za kretanje ili druge posebne opreme koju koristi osoba s invaliditetom ili

¹⁰ Zbornik PFZ, 62, (4) 1077-1112, Dr. sc. Boæena Bulum, Prava putnika u pomorskom prijevozu prema Uredbi Europske unije broj 1177/2010, maj 2012. , str. 1096-1098

¹¹ Član 8/4 Uredbe 1177/2010

osoba smanjene pokretljivosti, ako je do nezgode koja je prouzrokovala gubitak došlo zbog krivice ili nepažnje prevoznika ili operatora terminala. Krivica ili nepažnja prevoznika pretpostavlja se u slučaju gubitka uzrokovanog pomorskom nezgodom. Naknada štete iz odgovara vrijednosti zamjenske opreme ili, kada je to primjenjivo, troškovima popravki.¹² Navedno implicira da se oprema potrebna za kretanje u ovom slučaju identifikuje kao ručni prtljag putnika pa će prevoznik za njezin gubitak ili oštećenje odgovarati na temelju dokazane krivice, osim u slučaju ako je šteta prouzrokovana pomorskom nezgodom, kada se krivica pretpostavlja.

3.2. UREDBA EU O PRAVIMA PUTNIKA U AUTOBUSKOM PREVOZU

Kada su u pitanju prava putnika u autobuskom prevozu, primjenjuje se Uredba (EU) br. 181/2011, u skladu s kojom su u prvom redu prevoznici i uprava autobuskih stanica dužni u okviru svojih nadležnosti putnicima tokom putovanja osigurati odgovarajuće informacije (čl. 24.), pa tako i detaljne informacije u slučaju otkazivanja ili kašnjenja u polasku (čl. 20.).

Putnici, uključujući osobe s invaliditetom ili osobe smanjene pokretljivosti koji putuju autobusom, imaju ista prava gdje god putovali unutar Evropske unije (EU). Ta prava, uključujući pravo na informacije i nadoknadu u slučaju kašnjenja ili otkazivanja, nadopunjuju slična prava za putnike koji putuju morem ili unutrašnjim plovnim putevima, avionom ili željeznicom.

U odnosu na usluge kod velikih udaljenosti, tj. više od 250 km, Uredba predviđa:

- određenu besplatnu pomoć za osobe s invaliditetom i osobe smanjene pokretljivosti i na autobuskim stanicama i u prevoznom sredstvu, a ako je potrebno, i besplatni prevoz za njihovu pratnju;
- nediskriminirajući pristup ljudima s invaliditetom i ljudima smanjene pokretljivosti, kao i novčanu naknadu za gubitak ili štetu na njihovoj opremi za kretanje u slučaju nesreće.

Sa ciljem garancije za dobijanje predviđene pomoći, potrebno je obratiti se autobuskom preduzeću, prodavcu karata ili organizatoru putovanja najmanje **36 sati prije putovanja** i objasniti kakva vrsta pomoći je potrebna. Organizator putovanja ili upravnik autobuske stanice može zatražiti da dođete na određeno mjesto najranije sat vremena prije predviđenog polaska.

U slučaju nastanka problema sa zahtjevom za angažovanje pomoći, o tome je potrebno obavijestiti nadležne službe autobuske stanice ili dotično autobusko preduzeće. Takođe, postoji mogućnost obraćanja Nacionalnom izvršnom tijelu¹³ u zemlji u kojoj se to dogodilo.

¹² Član 15 stav 1 i 2 Uredbe 1177/2010

¹³ Nacionalna izvršna tijela za praćenje primjene Uredbe 181/2011, dostupno na: https://transport.ec.europa.eu/document/download/46c02909-95c7-4bdf-a571-29f3b7694356_en?filename=2011_0181_national_enforcement_bodies-2024-01.pdf

Kako bi se olakšalo uzajamno priznavanje nacionalnih kvalifikacija za vozače, treba kao dio početne kvalifikacije ili periodičnog osposobljavanja organizovati osposobljavanje o svijesti o invaliditetu, kao što je navedeno u Direktivi 2003/59/EZ Evropskog parlamenta i Vijeća od 15. jula 2003. o početnim kvalifikacijama i periodičnom osposobljavanju vozača određenih cestovnih vozila za prevoz robe ili putnika.¹⁴

3.3. UREDBA EU O PRAVIMA PUTNIKA U ŽELJEZNIČKOM PREVOZU

Uredba (EU) 2021/782 o pravima i obavezama putnika u željezničkom prometu ima za cilj pružanje poboljšanja zaštite putnika u željezničkom prevozu u slučaju poremećaja tokom putovanja. Osim navedenog, Uredba ima za cilj da bolje odgovori potrebama OSI ili lica sa smanjenom pokretljivošću.

Upravnik željezničke stanice, željeznički prevoznik, prodavac karata ili organizator putovanja osobama s invaliditetom i osobama sa smanjenom pokretljivošću na zahtjev pružaju, među ostalim i u pristupačnim oblicima u skladu sa odredbama uredbi (EU) br. 454/2011 i (EU) br. 1300/2014, te Direktive (EU) 2019/882, informacije o pristupačnosti stanice i povezanih objekata, te željezničkih usluga i o uslovima pristupa željezničkim vozilima u skladu s pravilima o pristupačnosti i informišu osobe s invaliditetom i osobe sa smanjenom pokretljivošću o opremi u vozu.¹⁵

Shodno navedenoj Uredbi, osobama s invaliditetom ili osobama sa smanjenom pokretljivošću pomaže se na sljedeći način:

- (a) lični asistent, priznat kao takav u skladu s nacionalnim praksama, može putovati po posebnoj tarifi i, ako je to primjenjivo, besplatno te, ako je to izvodljivo, sjedjeti pored osobe s invaliditetom;
- (b) ako željeznički prevoznik zahtijeva da putnik u vozu ima pratnju u skladu s članom 21. stavkom 2., osoba u pratnji ima pravo na besplatno putovanje i, ako je to izvodljivo, pravo sjedjeti pored osobe s invaliditetom ili osobe sa smanjenom pokretljivošću;
- (c) dopušta se da ih prati pas pomagač u skladu s relevantnim nacionalnim propisima;
- (d) na stanicama bez osoblja željeznički prevoznici besplatno pružaju pomoć u vozu te tokom ukrcavanja i iskrcavanja iz voza ako je u vozu prisutno osposobljeno osoblje;
- (e) ako u vozu i na stanici nije prisutno osposobljeno prateće osoblje, upravnik stanice ili željeznički prevoznici ulažu sve razumne napore da se osobama s invaliditetom ili osobama sa smanjenom pokretljivošću omogući pristup putovanju željeznicom;
- (f) željeznički prevoznici ulažu sve razumne napore kako bi osobama s invaliditetom ili osobama sa smanjenom pokretljivošću osigurali pristup istim uslugama u vozu koji imaju i ostali putnici, ako te osobe ne mogu samostalno i sigurno pristupiti tim uslugama.¹⁶

¹⁴ Član 12 Uredbe 181/2011

¹⁵ Član 22 stav 1 Uredbe 2021/782

¹⁶ Član 23 Uredbe 2021/782

Za razliku od Uredbe br. 181/2011 kojom se regulišu prava putnika u autobuskom prevozu, Uredbom 2021/782, predviđeno je da je u slučaju traženja pomoći potrebno obratiti se upravniku željezničke stanice ili željezničkom prevozniku ili organizatoru putovanja najmanje 24 sata prije putovanja i objasniti kakva vrsta pomoći je potrebna.

Željeznički prevoznici mogu zahtijevati da putujete uz pratnju, **ali samo** ako je to nužno za poštovanje već postojećih nediskriminišućih pravila o pristupačnosti (na primjer zbog načina na koji je projektovana infrastruktura voza ili stanice).

U slučaju oštećenja ili gubitka pomagala za kretanje ili drugih sredstava koje omogućavaju nesmetano funkcionisanje OSI, primjenjuju se ista pravila koja su predviđena Uredbom o pravima putnika kada putuju morem ili unutašnjim plovnim putevima.

3.4. UREDBA EU O PRAVIMA OSOBA S INVALIDITETOM I OSOBA SMANJENE POKRETLJIVOSTI U VAZDUŠNOM PREVOZU

Uredba (EU) br. 1107/2006 o pravima osoba sa invaliditetom i osoba sa smanjenom pokretljivošću u vazdušnom saobraćaju usvojena je jula 2006. godine i primjenjuje se od 26. jula 2008. godine. Svrha Uredbe je da zaštiti osobe sa invaliditetom i osobe sa smanjenom pokretljivošću u vazdušnom saobraćaju od diskriminacije i da obezbijedi da oni dobiju potrebnu pomoć.

Ona štiti sve osobe sa fizičkim invaliditetom (senzornim ili lokomotornim, trajnim ili privremenim), intelektualnim invaliditetom ili oštećenjem ili sa invaliditetom nastalim usled drugog uzroka ili starosti i čije stanje zahtijeva odgovarajuću pažnju i prilagođavanje usluga koje su na raspolaganju svim putnicima njegovim ili njenim specifičnim potrebama.

Ona je obavezujuća za aerodrome unutar EU i komercijalne avio prevoznike u pogledu aviona koji poleću iz, prolaze kroz ili sleću na aerodrom koji se nalazi unutar EU.

Putnici sa invaliditetom ne bi trebalo da budu diskriminisani kada rezervišu avionsku kartu ili kada se ukrcavaju na avion i imaju pravo da im se pruži potrebna pomoć bez dodatne naknade. Kako bi se obezbjedila maksimalna neprimjetnost, pomoć osobama sa invaliditetom će se pružati centralizovano i to će biti odgovornost aerodroma, od mjesta dolaska na aerodrom izabranim prevoznim sredstvom do mjesta odlaska sa aerodroma, kao i tokom tranzita. Da biste dobili pomoć, potrebno je da o vašim potrebama obavjestite službenike na prodajnim mjestima karata 48 sati unaprijed. Dokaz o prethodnom obaveštenju o podnijetom zahtjevu biće sastavni deo rezervacije. Prethodno obaveštavanje je uvijek besplatno, bez obzira na mjesto gdje je rezervacija ili prethodno obaveštenje učinjeno.

U potpunosti se omogućava nošenje opreme i pomagala za kretanje koji su potrebni, te dobijanje bitnih informacija u pristupačnom obliku, kao i da se pas vodič ukrca zajedno sa OSI na avion. Ukoliko se oprema ili pomagala za kretanje izgube ili oštete tokom putovanja primjenjuju se pravila kao i kod Uredbe o pravima putnika kada putuju morem ili unutašnjim plovnim putevima.

Avio kompanije zadržavaju mogućnost da odbiju da dozvole ukrcavanje osobama sa

invaliditetom ili da odbiju da pruže traženu pomoć zbog poštovanja pravila o bezbjednosti predviđenih zakonom, ali se uvijek moraju uložiti razumni naponi da se takvoj osobi ponudi prihvatljiva alternativa. Avio kompanija takođe može tražiti da takva osoba ide u pratnji drugog lica koje može da joj pruži pomoć kako bi se ispoštovala ova pravila o bezbjednosti. U bilo kom od ovih slučajeva, osoba u pitanju mora bez odlaganja biti obaviještena o ovim razlozima. Ovi bezbjednosni razlozi će biti javno dostupni u pristupačnom obliku. Svako odbijanje pružanja pomoći ili prevoza treba da budu jasno zasnovani na razlogu navedenom u Uredbi. Osobe sa invaliditetom kojima nije dozvoljeno da se ukrcaju iz ovih razloga imaju pravo na naknadu troškova ili promjenu rute Uredba (EZ) br. 261/2004.

Svo osoblje koje direktno radi sa putnicima mora proći relevantnu obuku, uključujući i obuku o svijesti o invaliditetu i jednakosti osoba sa invaliditetom.¹⁷

3.5. DRUGI ZAKONI EU

Direktiva o autobusima iz 2001¹⁸, na primjer, zahtjeva od država članica obezbijedi da gradski autobusi budu u skladu sa različitim standardima pristupačnosti. Moraju, na primjer, da budu opremljeni rampom ili liftom, kao i sistemom za klečanje i moraju imati prostor predviđen za invalidska kolica, kontrastne boje i određena sjedišta za osobe sa smanjenom pokretljivošću. Novija Direktiva o bezbjednosti na putevima i motornim vozilima iz 2003.¹⁹ zahtjeva da svi novi autobusi budu u skladu sa usklađenim standardima konstrukcije, uključujući osnovne karakteristike pristupačnosti za putnike sa invaliditetom.

Dalji zakoni i politike za kojima su poboljšani životi osoba sa invaliditetom su i Zakon o pristupačnosti (Uredba 291/2019) koji sadrži odredbe o uslugama prevoza i na primjer mašinama za prodaju karata, transevropskim mrežama Uredbi (TEN-T) iz 2013. godine koja uključuje članak o pristupačnosti transportnoj infrastrukturi i povezanom finansiranju, kao i brojne strategije kao što su Strategija održive mobilnosti, Strategija urbane mobilnosti, Bijela knjiga o transportu i mnoge druge.

17 Uredba br. 1107/2006, dostupno na: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HR/TXT/?uri=celex:32006R1107>

18 Direktiva 2001/85/EC Evropskog Parlamenta i Savjeta od 20.11.2001. godine, dostupno na: <https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CONSLEG:2001L0085:20070101:en:PDF>

19 Direktiva 2003/102/EC Evropskog Parlamenta i Savjeta od 17.11. 2003. godine, dostupno na: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=CELEX%3A32003L0102>

4. KONVENCIJA UJEDINJENIH NACIJA O PRAVIMA OSOBA SA INVALIDITETOM

Konvenciju o pravima osoba sa invaliditetom je Crna Gora ratifikovala 2009.²⁰, čijim postupanjem se obavezala na njeno sprovođenje, odnosno implementaciju garancija koje propisuje. Konvencija takođe sadrži i sveobuhvatnu definiciju invaliditeta kao razvojnog društvenog koncepta i navodi da su osobe s invaliditetom one osobe koje imaju dugoročna fizička, mentalna, intelektualna i/ li senzorna oštećenja koja u dejstvu s različitim barijerama mogu otežati njihovo puno i efektivno učešće u društvu na osnovu jednakosti s drugima.

Sličan koncept definisanja invaliditeta preuzele su i zemlje članice EU u svojim zakonodavnim rješenjima, te je definisanje pojma invalidnosti ujednačeno. U skorije vrijeme pokret osoba s invaliditetom na međunarodnom nivou, UN sistem i druge organizacije, umjesto termina mentalni invaliditet češće koriste termin psihosocijalni invaliditet jer osobe koje imaju mentalna oboljenja se susreću s raznim vrstama psiho-socijalnog invaliditeta (neprihvatanje, strah, odbacivanje, nesnalaženje u većinskom okruženju, zatvorenost). Dodatno, ovaj pojam ima značajno šire značenje i njime je obuhvaćeno više kategorija ljudi, uključujući i sve veću prisutnost rijetkih oboljenja. Prethodno, dovoljno govori u prilog činjenici invaliditeta kao razvojnog društvenog koncepta zbog čega Konvencija daje okvire, smjernice, i standarde koje mora dostići svaka država njena potpisnica.²¹

Član 9 Konvencije odnosi se na pristupačnost, te je shodno istim propisano:

"(1) Da bi licima sa invaliditetom omogućili da samostalno žive i u potpunosti učestvuju u svim aspektima života, države potpisnice preduzeće odgovarajuće mjere da licima sa invaliditetom, na osnovu jednakosti sa drugima, osiguraju pristup izgrađenom okruženju, prevozu, informacijama i komunikacijama, uključujući informacione i komunikacione tehnologije i sisteme, kao i drugim uslugama i objektima namijenjenim javnosti, kako u urbanim tako i u ruralnim sredinama. Ove mjere, koje će uključivati identifikaciju i uklanjanje prepreka i barijera pristupačnosti, između ostalog će se primjenjivati na: (a) Zgrade, puteve, prevoz i druge unutrašnje i spoljne objekte i postrojenja, uključujući škole, stambene objekte, medicinska zdanja i radna mjesta; (b) Informacije, komunikacije i druge usluge, uključujući elektronske usluge i službe i servise za slučaj vanrednih situacija.

²⁰ Zakon o ratifikaciji Konvencije UN o pravima osoba s invaliditetom (Službeni list br. 02/09 od 27.07.2009.)

²¹ Ministarstvo rada i socijalnog staranja, Konvencija un o pravima osoba sa invaliditetom s opcionim protokolom, projekat "PonOSIti, ravnopravni, uključeni", koji je sprovodilo Udruženje mladih sa hendikepom Crne Gore, 2019. godina

(2) *Države potpisnice će, takođe, preduzeti odgovarajuće mjere kako bi: (a) Razvile, podsticale i nadzirale primjenu minimalnih standarda i smjernica za pristupačnost zgrada i usluga otvorenih za javnost, ili namijenjenih javnosti; (b) Osigurale da privatna lica i preduzetnici koji pružaju usluge i drže objekte otvorene za javnost, ili namijenjene javnosti, uzmu u obzir sve aspekte pristupačnosti za lica sa invaliditetom; (c) Pružile trening i obuku o pitanjima pristupačnosti relevantnim za lica sa invaliditetom svim relevantnim subjektima i akterima; (d) Obezbijedile natpise na Brajevom pismu i u lako čitljivom formatu u zgradama i drugim objektima otvorenim za javnost, ili namijenjenim javnosti; (e) Obezbijedile druge oblike žive asistencije i posrednika, uključujući vodiče, čitače i prevodioce na gestovni jezik kako bi olakšali pristup zgradama i drugim objektima otvorenim za javnost; (f) Promovisale druge odgovarajuće oblike asistencije i podrške licima sa invaliditetom kako bi im osigurale pristup informacijama; (g) Promovisale pristup za lica sa invaliditetom novim komunikacijskim tehnologijama i sistemima, uključujući internet; (h) Promovisale dizajniranje, razvoj, proizvodnju i distribuciju pristupačnih informacionih i komunikacionih tehnologija i sistema u ranoj fazi kako bi te tehnologije i sistemi postali pristupačni po najnižoj cijeni.”*

Navedenim članom, Konvencija je ustanovila novi princip jednakosti, novu definiciju nediskriminacije i nove instrumente zaštite OSI. Da bi se utvrdio normativni karakter pojma pristupačnosti, potrebno je postupkom eliminacije utvrditi koje obaveze i prava stvaraju odredbe o pristupačnosti iz Konvencije za države članice, uz davanje odgovora na pitanje da li je to individualno ili grupno pravo i kojoj generaciji prava treba da se pripiše.²²

Pristupačnost iz člana 9 Konvencije se ne ubraja u materijalna ili nematerijalna dobra sama po sebi, kao što su obrazovanje, zdravstvena zaštita, stanovanje i zapošljavanje. Odnos dostupnosti ovih dobara je takav da je to uslov za njihovo uživanje. Prema drugoj tezi koju je zastupljena u davanju određenja pravu pristupačnosti, navodi se da je to ljudsko pravo treće generacije (kolektivno pravo).

Ciljevi navedeni u članu 9 Konvencije stvaraju posebne obaveze za državu i njene organe, u smislu kreiranja zakonskih rješenja i njihove usklađenosti sa zahtjevima pristupačnosti, kako bi se preduzele konkretne mjere koje imaju za cilj eliminisanje barijera.

Pristupačnost se odnosi na grupe stanovništva dok se razumna prilagođavanja odnose na pojedince. To znači da je dužnost da se obezbijedi pristupačnost obaveza koja prethodno već postoji. **Države potpisnice su stoga dužne obezbijediti pristupačnost nekog objekta ili prostora i prije nego što eventualno prime pojedinačni zahtjev za razumnim prilagođavanjima. Države potpisnice dužne su da usvoje standarde pristupačnosti, koji se moraju usvojiti uz konsultacije sa organizacijama osoba s invaliditetom i koje treba da budu određene za pružaoce odgovarajućih vrsta usluga, građevinare i druge relevantne aktere. Standardi pristupačnosti moraju biti široki i ujednačeni.** U slučaju pojedinaca koji imaju rijetka oštećenja koja nisu uzeta u obzir prilikom pisanja standarda, ili koji ne koriste sredstva i načine koji su ponuđeni radi ostvarivanja

²² Greco, „On Accessibility as a Human Right, with an Application to Media Accessibility”, 14-15

pristupačnosti (ne čitaju Brajevo pismo, na primjer), čak ni primjena standarda pristupačnosti možda neće biti dovoljna da im se osigura pristup. U ovakvim slučajevima mogu se primjeniti i razumna prilagođavanja. Države potpisnice, u skladu sa Konvencijom, **ne mogu koristiti mjere štednje kao izgovor za izbjegavanje obaveze postepenog obezbjeđivanja pristupačnosti za osobe s invaliditetom**. Obaveza obezbjeđenja pristupačnosti je безусловna, drugim riječima, država ili drugo tijelo koje ima obavezu da obezbijedi pristupačnost, ne može pravdati propust da to učini pozivajući se na opterećenje koje troškovi obezbjeđenja pristupa za osobe s invaliditetom sa sobom nose. Suprotno tome, obaveza pružanja razumnih prilagođavanja postoji samo onda kada njihovo pružanje ne predstavlja nesrazmjerno opterećenje za pružaoca.²³

5. STRATEGIJA O PRAVIMA OSOBA S INVALIDITETOM ZA RAZDOBLJE 2021.– 2030.

U martu 2021. Evropska komisija objavila je Strategiju o pravima osoba s invaliditetom 2021. – 2030.²⁴

Strategija se nadovezuje na postignuća prethodne Evropske strategije za osobe s invaliditetom 2010. – 2020., koja je utrla put Evropi bez prepreka i poboljšanju položaja osoba s invaliditetom kako bi mogli uživati prava koja im pripadaju i u potpunosti učestvovati u društvenom i ekonomskom životu. Uprkos napretku ostvarenom u ²⁵protekloj deceniji, osobe s invaliditetom i dalje se suočavaju sa znatnim preprekama i izložene su većem riziku od siromaštva i socijalne isključenosti.

Cilj Strategije je osigurati da sve osobe s invaliditetom:

- mogu upotrebljavati sva svoja ljudska prava,
- imaju jednake mogućnosti i jednak pristup učešća u društvu i ekonomiji,
- mogu odlučiti gdje, kako i s kim žive,
- mogu se slobodno kretati u EU,
- više ne budu žrtve diskriminacije.

23 Opšti komentari Komiteta za prava osoba s invaliditetom UN, Publikaciju je finansirala Švedska međunarodna agencija za razvoj i saradnju, Sida, dostupno na: http://www.myright.ba/uiimages/Opsti20komentar20na20clan20920Konvencije20o20pravima20osoba20s20invaliditetom_PRISTUPACNOST_MyRight_2017.pdf, str. 12

24 Strategija o pravima osoba s invaliditetom za razdoblje 2021.– 2030., <https://mup.gov.hr/UserDocImages/2022/12/Unija%20ravnopravnosti%20Strategija%20o%20pravima%20osoba%20s%20invaliditetom%20za%20razdoblje%202021-2030.pdf>

25 Evropska komisija, Unija ravnopravnosti: Strategija o pravima osoba sa invaliditetom za razdoblje 2021.- 2030., <https://ec.europa.eu/social/main.jsp?catId=1484&langId=hr>

Strategija će rezultirati pozitivnim promjenama u životima osoba s invaliditetom, na primjer:

- Predlogom **evropske legitimacije za osobe s invaliditetom za sve zemlje EU** do kraja 2023. Kartica će olakšati slobodno kretanje osoba s invaliditetom, čime će im se olakšati pristup uslugama nezavisno od toga gdje se u EU nalaze;
- Uspostavljanjem **Evropskog centra za resurs (AccessibleEU)**, čime će zemljama omogućiti saradnja kako bi stvari učinile još dostupnijima invaliditetom;
- **Platforma za pitanja invaliditeta** koja okuplja nacionalna tijela nadležna za sprovođenje Konvencije, organizacije osoba s invaliditetom i Komisiju, vrši nadzor nad sprovođenjem strategije te poboljšava saradnju i komunikaciju o pitanjima koja se odnose na sprovođenje Konvencije.

Strategija je okvir EU za djelovanje radi stvaranja ravnopravnijeg društva. Sadrži konkretne mjere kako bi se osiguralo da osobe s invaliditetom mogu ostvarivati svoja prava. Evropska komisija to ne može postići sama, već je za ostvarenje mjera potrebno zalaganje svih zemalja i podrška svih nas. Važno je ne ispustiti iz vida činjenicu da će do promjene doći samo ako uključimo one na koje promjena direktno utiče, tj. osobe s invaliditetom.²⁶

Nova strategija sadrži ambiciozan skup mjera i vodećih inicijativa u raznim područjima i s nizom prioriteta, kao što su:

- pristupačnost, odnosno mogućnost slobodnog kretanja i boravka, ali i učestvovanja u demokratskom procesu,
- zadovoljavajući kvalitet života i samostalan život uz posebnu usmjerenost na proces deinstitucionalizacije, socijalnu zaštitu i nediskriminaciju na radnom mjestu,
- ravnopravno učešće, jer je cilj strategije djelotvorna zaštita osoba s invaliditetom od svih oblika diskriminacije i nasilja kako bi im se pružale jednake prilike i omogućio pristup pravosuđu, obrazovanju, kulturi, sportu i turizmu, ali i svim zdravstvenim uslugama,
- uloga EU da bude uzor drugima,
- namjera EU da sprovede tu strategiju,
- promocija prava osoba s invaliditetom u svijetu.²⁷

EU i sve njene države članice potpisali su Konvenciju Ujedinjenih naroda o pravima osoba s invaliditetom. **To znači da sve zemlje EU moraju štiti prava osoba s invaliditetom.**

²⁶ Evropska komisija, Zajedno za prava – Strategija o pravima osoba sa invaliditetom, <https://op.europa.eu/webpub/empl/together-for-rights/hr/>

²⁷ Evropska komisija, Unija ravnopravnosti: Strategija o pravima osoba sa invaliditetom za razdoblje 2021.-2030., dostupno na: <https://ec.europa.eu/social/main.jsp?catId=1484&langId=hr>

Imajući u vidu da je Crna Gora zemlja kandidat za članstvo u EU, ista je u obavezi da uskladi svoj pravni okvir sa propisima EU, te u skladu sa normativnim uređenjem EU dosledno sprovodi propise o pravima putnika sa ograničenom pokretljivošću u vazдушnom, željezničkom, pomorskom i autobuskom saobraćaju, uz omogućavanje besplatne asistencije i pomoć pri ukrcavanju i iskrcavanju, sve u skladu sa prednje pobrojanim Uredbama EU, kao i da obezbjedi efikasne mjere kojima se postiže zaštita od diskriminacije osoba sa invaliditetom kada je u pitanju pristup saobraćajnoj infrastrukturi.

6. PRIMJERI PRAKSE DRŽAVA ČLANICA EU

Iako praktična i teorijska utemeljenja arhitekture, još od antičkih klasičnih stilova pa do modernističkih projektantskih principa potkrijepljenih mogućnostima standardizacije koju su zagovarali predvodnici modernog pokreta, prvenstveno **Le Korbizje** kroz predloženi sistem mjera kojim je uspostavio osnovni model za univerzalnu primjenu u arhitekturi **Modulor**, počivaju suštinski na antropometriji, to jest prilagođenosti projektovanog i izgrađenog prostora čovjekovim mjerama i morfološkim karakteristikama, svjedoci smo da savremenu arhitektonsku produkciju često prate nedostaci funkcionalnog kvaliteta i pristupačnosti objekta za korisnike s otežanom mogućnošću kretanja. Prilagođenost okruženja i arhitekture potrebama ljudi proizilazi iz civilizacijskog napretka i humanističkih vrijednosti.²⁸

Pristupačnost prema definiciji predstavlja rezultat primjene tehničkih standarda u planiranju, projektovanju, građenju, rekonstrukciji, dogradnji i adaptaciji objekata i javnih površina, pomoću kojih se svim ljudima, bez obzira na njihove fizičke, senzorne i intelektualne karakteristike ili godine starosti, osigurava nesmetan pristup, kretanje, korišćenje usluga, rad i boravak.²⁹

Pristup Evropske unije invalidnosti zahtjeva uklanjanje diskriminacije i odlučnost da osobe s invaliditetom trebaju imati ista prava kao osobe bez invaliditeta, ne samo u teoriji već i u praksi. Standardi su dokumentovani dobrovoljnim sporazumima koji uspostavljaju važne kriterijume za proizvode, usluge i procese. Standardi, dakle, pomažu da se osigura da su proizvodi i usluge prikladni za svoju svrhu i da su uporedivi i kompatibilni.

Dobar primjer napora EU da se usklade standardi u zemljama članicama po pitanju pristupačnosti objekata OSI jeste Standard EN 17161: 2019 „Dizajn za sve - Pristupačnost prema pristupu dizajna za sve u proizvodima, robama i uslugama - Proširenje spektra korisnika“.³⁰

28 Disabilityinfo.me, Pristupačnost objektima i univerzalni dizajn šta kaže zakon, a kako je u praksi, dostupno na: <https://disabilityinfo.me/ljudska-prava/pristupacnost/item/1437-pristupacnost-objektima-i-univerzalni-dizajn-sta-kaze-zakon-a-kako-je-u-praksi>

29 Ibid.

30 Standards, Design for All - Accessibility following a Design for All approach in products, goods and services - Extending the range of users, dostupno na: <https://standards.iteh.ai/catalog/standards/cen/df0771a4-4515-4ea9-a074-5bd5d9ea4a0b/en-17161-2019>

Dokument precizira zahtjeve koji omogućavaju organizaciji da dizajnira, razvija i pruža proizvode, robe i usluge tako da im može pristupiti, razumjeti ih i koristiti najširi krug korisnika, uključujući osobe sa invaliditetom. Dokument precizira zahtjeve i preporuke koji omogućavaju organizaciji da proširi svoj krug korisnika identifikujući različite potrebe, karakteristike, mogućnosti i sklonosti, direktnim ili indirektnim uključivanjem korisnika i korišćenjem saznanja o pristupačnosti u svojim postupcima i procesima. Dokument precizira zahtjeve koji mogu omogućiti organizaciji da ispuni važeće zakonske i regulatorne zahtjeve koji se odnose na dostupnost njenih proizvoda, roba i usluga. Zahtjevi navedeni u ovom dokumentu su opšti i namjenjeni su primjenjivanju na sve relevantne djelove svih organizacija, bez obzira na vrstu, veličinu ili proizvode, robu i pružene usluge. U konačnom, ovim dokumentom se promoviše pristupačnost prema pristupu "Dizajn za sve" u glavnim proizvodima i uslugama i interoperabilnosti istih s pomoćnim tehnologijama.³¹

Standard "Dizajn za sve" pomaže da se obezbijedi primjena pristupa **„Univerzalnog dizajna“** kako je definisano Konvencijom Ujedinjenih nacija o pravima osoba sa invaliditetom, koja zahtjeva da **„dizajn proizvoda, okruženja, programa i usluga budu upotrebljivi za sve ljude, u najvećoj mogućoj mjeri, bez potrebe za adaptacijom ili specijalizovanim dizajnom.“**

Shodno tome, pristup će dovesti do većeg samostalnog učešća osoba sa invaliditetom u privatnom i javnom životu.

6.1. REPUBLIKA HRVATSKA

Većina javnog gradskog i međugradskog prevoza u Hrvatskoj još uvijek je potpuno neprilagođena osobama sa invaliditetom, ili u najboljem slučaju, ima vrlo otežan pristup, pretvarajući time i najkraće putovanje u problematično putovanje. Agencija koja se bavi iskustvima korisnika, **Sigma**, istražila je pristupačnost javnih prostora, javnog prevoza te mjesta za razonodu, uključujući aerodrome, autobuska stajališta, željeznice, klubove, sportske stadione, hotele i bioskope. Istraživanje je sprovedeno među 132 različite organizacije od kojih je samo 46% potvrdilo pristupačnost osobama u invalidskim kolicima, dok je postotak pao na 33% ukoliko je pristup potreban osobama s autizmom i sličnim hendikepom.³²

U međugradskom autobuskom prevozu putnika problem nastaje na prilagođenosti pristupačnosti zgrada autobuskih i željezničkih stanica osobama s invaliditetom. Osobama s invaliditetom potrebna je osigurana pristupačnost do blagajni za prodaju karata, dolaznih i odlaznih perona, blagovremeno informisanje osoba s invaliditetom, te osiguran WC s prilazom,

31 ASCS2Youth Project, Creative Commons Attribution-NonCommercial-ShareAlike 4.0 International License, Trening kurs za mlade sa invaliditetom o pravima koja se tiču samostalnosti pri kretanju i njihovoj zaštiti, Publikacija je rađena u okviru projekta „Podrška osamostalivanju pri kretanju mladih sa invaliditetom kroz usmeravanje i mapiranje pristupačnih lokacija“ (2019-2-RS01- KA205-000940), koji je sufinansiran iz programa Erasmus + Evropske komisije, Niš, Sofija, Cornedo Vicentino April 2020., str. 16

32 Tomašević Mateo, Analiza mobilnosti osoba s invaliditetom u urbanim sredinama, Zagreb, 2020. godina, str. 10-11

prilagođen osobama u invalidskim kolicima. Ulaz u autobuse namijenjene za međugradski prevoz je uvijek problematičan osobama s invaliditetom jer veliki dio tih autobusa nije prilagođen za prevoz osoba s invaliditetom, a isto tako je problem unutar samih autobusa, a problem se odnosi na sjedišta koja su "nabijena", odnosno nema dovoljno razmaka kako bi se osoba udobno smjestila. U željezničkom međugradskom prevozu putnika se većinom javlja isti problem ukoliko zgrada stanice, te prevozna sredstva željezničkog saobraćaja, nisu prilagođeni prevozu osoba s invaliditetom.³³

U javnom gradskom prevozu putnika (u daljem tekstu: JGPP) situacija vezana za prevoz osoba s invaliditetom je bolja od međugradskog prevoza. **Sva novija vozila koja se koriste u JGPP- u su prilagođena prevozu osoba s invaliditetom, ali problem je to što se još uvijek koriste i starija vozila koja nisu prilagođena prevozu navedenim osobama.**³⁴

Novija prevozna sredstva JGPP su niskopodna pa se uz pomoć sklopive rampe jednostavno omogućava ulaz osobama u invalidskim kolicima. U vozilima se u neposrednoj blizini ulaza nalazi mjesto koje je osigurano za osobe sa invaliditetom. Mjesto je prostorno prilagođeno, te postoje prilagođeni držači kako bi se osoba mogla jednostavno osigurati i osjećati sigurno tokom prevoza. Postoji i posebna tipka koju ta osoba može pritisnuti neposredno prije izlaza, kako bi na vrijeme obavijestila vozača, da bi vozač mogao blagovremeno reagovati. U gradu Zagrebu postoji posebno organizovani prevoz djece s poteškoćama u razvoju i osoba s invaliditetom u specijalizovanim kombi vozilima koji je djelimično rasterećen upotrebom niskopodnih vozila JGPP-a, te sklopivih rampi.³⁵

Republika Hrvatska je prilagođenost putničkih vozila i stajališta osobama sa invaliditetom riješila donošenjem dva pravilnika i dva zakona:

- Pravilnik o postupku i načinu ostvarivanja prava na oslobađanje plaćanja godišnje naknade za upotrebu javnih cesta i cestarine;
- Pravilnik o znaku pristupačnosti;
- Zakon o povlasticama u unutrašnjem putničkom saobraćaju;
- Zakon o sigurnosti saobraćaja na cestama.

Iako međugradski i javni prevoz putnika nije u potpunosti usklađen sa standardima koje zahtjeva EU, Hrvatska je sprovedla nekoliko projekata koji su unaprijedili položaj osoba sa invaliditetom u saobraćaju, a to su:

- 1. Projekat Unapređenje sistema korišćenja prava osoba s invaliditetom u području mobilnosti – MOSI.** Projekat koji se sprovodi u partnerstvu Ministarstva mora, prometa i infrastrukture i Agencije za komercijalnu djelatnost (AKD),

33 Tomašević Mateo, Analiza mobilnosti osoba s invaliditetom u urbanim sredinama, Zagreb, 2020. godina, str. 12

34 Ibid.

35 Ibid. Str.13

vrijedan je više od dva milion eura, a finansira se u sklopu Nacionalnog plana oporavka i otpornosti. Postupak dodjele povlastica iz ovog projekta je u potpunosti digitalizovan. Sada se prava na izdavanje isprava dodjeljuju automatski, shodno zakonskim kriterijumima, a isprave se šalju direktno na adresu prebivališta korisnika u Hrvatskoj i nije potrebno obilaziti šaltere. Sistem, povezan sa svim potrebnim državnim registrima, smanjiće administraciju u postupku dodjele prava i osiguraće efikasnije i jednostavnije korištenje prava za osobe s invaliditetom.

2. Hrvatska je prva država članica EU koja uvodi **Evropsku legitimaciju za osobe s invaliditetom** van pilot projekta. Svim korisnicima koji ostvare pravo na Nacionalnu legitimaciju, automatski se dodjeljuje i Evropska legitimacija, osiguravajući im jednak pristup pogodnostima u svim državama članicama EU, uključujući turizam, kulturu i sport. Zakon omogućava dodjelu povlastica u četiri područja – željezničkom i pomorskom putničkom prevozu, pri korištenju autocesta i upotrebi javnih cesta.

6.1.1. ZAGREB

Grad Zagreb, u okviru svojih nadležnosti, detaljnije je razradio pojedina područja, bilo gradskim odlukama, bilo primjerima dobre prakse.

Odlukom o prevozu putnika u javnom saobraćaju određeno je da se za osobe s invaliditetom i djecu s teškoćama u razvoju koje se kreću pomoću invalidskih kolica može organizovati javni prevoz koji nije linijski već se obavlja prema potrebama tih osoba. Tako je Grad Zagreb organizovao prevoz osoba s invaliditetom i djece s teškoćama u razvoju specijalizovanim kombi vozilima. Uslugu prevoza obavlja Zagrebački holding d.o.o. -podružnica ZET koji raspolaže s 13 specijalizovanih kombi vozila za prevoz osoba s invaliditetom i 8 specijalizovanih kombi vozila za prevoz djece s teškoćama u razvoju.³⁶

Pravilnikom o osiguranju pristupačnosti građevina osobama s invaliditetom i smanjene pokretljivosti tokom pojačanog održavanja, rekonstrukcije ili izgradnje novih saobraćajnica propisuju uslovi i način osiguranja nesmetanog pristupa, kretanja, boravka i rada osobama s invaliditetom i smanjene pokretljivosti u građevinama javne i poslovne namjene, te osiguranja jednostavne prilagođenosti građevina stambene i stambeno-poslovne namjene.

U projektovanju i građenju, te izvođenju radova, investitor, projektant i izvođač dužni su se pridržavati svih propisa i pravila struke koji se odnose na njihovo građenje te se iste ne smiju projektovati, graditi, odnosno izvoditi ako je to zabranjeno prostornim planom.

³⁶ Tomašević Mateo, Analiza mobilnosti osoba s invaliditetom u urbanim sredinama, Zagreb, 2020. godina, str. 26

Oznake pristupačnosti moraju biti jasno naznačene, primjerene veličine i postavljene na lako uočljivom mjestu.

U januaru 2023. godine donesen je Tehnički propis o osiguranju pristupačnosti građevina osobama s invaliditetom i smanjene pokretljivosti kojim se u hrvatsko zakonodavstvo preuzima Direktiva (EU) 2019/882 Evropskog parlamenta i Vijeća o zahtjevima za pristupačnost proizvoda i usluga (Tekst značajan za EGP) (SL L 151, 7.6.2019.).³⁷

Ugradnja zvučnih signalizatora za slijepe i slabovide osobe na semaforskim raskrscima, ostvaruje se prema planu prioriteta usuglašenim s Udrugom slijepih Zagreb. **Prilikom ugradnje opreme za zvučnu signalizaciju za slijepe i slabovide osobe namještena je jačina zvuka tokom predviđenih vremenskih perioda (dnevni, večernji i noćni). Trenutno je opremljeno zvučnom signalizacijom za slijepe i slabovide osobe oko 80 semafornih lokacija u Gradu Zagrebu (20 % od ukupnog broja).** Taktilne površine (linije vodilje i polja upozorenja) postavljaju se u skladu sa planom prioriteta udruženja osoba s invaliditetom.³⁸

Parking mjesta rezervisana za osobe s invaliditetom izdaju se na zahtjev samih korisnika u zonama mjesta stanovanja na javnoprometnim površinama, tj. javnim parkinzima. **Ukupno je na javnim površinama Grada Zagreba obilježeno 2040 parkirnih mjesta za parkiranje osoba s invaliditetom, a u zonama naplate obilježeno je njih 1250.**³⁹

Grad Zagreb i Zagrebački holding d.o.o. - podružnica ZET sklopili su Ugovor mjesečnih i godišnjih pretplatnih karata ZET-a korisnicima besplatnog prevoza i troškova prevoza korisnika za 2016. godinu.

Tramvajski vozni park čini nekoliko tipova tramvaja od kojih su 142 niskopodna (48% od ukupnog broja tramvaja). Od ukupnog broja autobusa 385 je niskopodnih (83% od ukupnog broja autobusa), solo i zglobnih. Od ukupno 256 tramvajskih stajališta 176 ili 68.75% prilagođeno je osobama s invaliditetom. U funkciji je glasovna najava za slijepe i slabovide osobe - linija, smjer i odredište, na 58 autobuskih linija (linije od broja 100 do 199. Od 2013. godine glasovna najava za slijepe i slabovide osobe u funkciji je u svim tramvajima).⁴⁰

Kontinuirano se organizuju edukacije vozača za prevoz osoba s invaliditetom i za osobe koje obavljaju poslove pratnje djece s teškoćama u razvoju. U okviru Povjerenstva za osobe s invaliditetom Grada Zagreba⁴¹ djeluje radna grupa za mobilnost, stanovanje i pristupačnost. Prilikom predlaganja unapređenja postojećeg voznog parka kao i svih ostalih elemenata pristupačnosti, kontinuirano se ističe princip "Univerzalnog dizajna", odnosno podstiče razvoj i izrada tako da koristi svim građanima, a ne samo osobama s invaliditetom.

Shodno prikupljenim podacima povezanim s rješavanjem arhitektonskih barijera u osnovnim

37 Ministarstvo prostornog uređenja, graditeljstva i državne imovine, Pristupačnost građevina osobama s invaliditetom, dostupno na: <https://mpgi.gov.hr/UserDocImages/8185>

38 Tomašević Mateo, Analiza mobilnosti osoba s invaliditetom u urbanim sredinama, Zagreb, 2020. godina, str. 26

39 Ibid.

40 Ibid. Str 27

41 Grad Zagreb, dostupno na : <https://www.zagreb.hr/povjerenstvo-za-osobe-s-invaliditetom-grada-zagreb/183550>

i srednjim školama Grada Zagreba utvrđeno je da od 108 osnovnih škola na 154 lokacije 73 ima prilaznu rampu, sanitarni čvor za osobe s invaliditetom ima 47 škola, vrata minimalne širine 90 cm ima 145 objekata, dizalo ima 29 škola, a pokretne rampe ili skalamobil ima 17 škola. U 35 (32%) osnovnih škola zadovoljeni su svi uslovi za nesmetano kretanje učenika s tjelesnim invaliditetom u školskom prostoru. Od 65 srednjih škola prilaznu rampu ima 21 srednja škola, sanitarni čvor za osobe s invaliditetom 24, vrata minimalne širine 90 cm ima 108 objekata, dizalo 13 škola, a pokretnu platformu ili skalamobil 3 škole. U 16 (25%) srednjih škola zadovoljeni su svi uslovi za nesmetano kretanje učenika s fizičkim invaliditetom u školskom prostoru. Od 14 učeničkih domova u jednom su zadovoljeni svi uslovi za nesmetano kretanje učenika s fizičkim invaliditetom u školskim prostorima, 1 dom ima prilaznu rampu, 1 dom ima pokretnu platformu ili skalamobil, svi učenički domovi imaju vrata minimalno širine 90 cm, a jedan dom ima sanitarni čvor za osobe s invaliditetom.⁴²

6.1.2. NACIONALNI PARK PLITVIČKA JEZERA

Javna ustanova „Nacionalni park Plitvička jezera“ prepoznaje važnost osiguravanja digitalne pristupačnosti za sve korisnike, s posebnim naglaskom na lakšem pristupu javnim uslugama i informacijama osobama s invaliditetom, primjenjujući, u najvećoj mogućoj mjeri, Direktivu (EU) 2016/2102 Evropskog parlamenta i Vijeća od 2016. godine o pristupačnosti internetskih stranica i mobilnih aplikacija tijela javnog sektora.

Javna ustanova „Nacionalni park Plitvička jezera“ kontinuirano poboljšava korisničko iskustvo primjenjujući relevantne standarde pristupačnosti prema smjernicama i standardizaciji mrežnog sadržaja (WCAG 2.1) inicijative za mrežnu pristupačnost (WAI) World Wide Web konzorcija (W3C), organizacije koja se bavi standardizacijom mrežnih tehnologija.⁴³

Pogodnosti koje „Nacionalni park Plitvička jezera“ nudi osobama sa invaliditetom su:

- Sve osobe s invaliditetom preko 50% imaju besplatan ulaz u Park, uz predstavljanje odgovarajuće legitimacije;
- Iako konfiguracija terena u jezerskoj zoni, s visinskom razlikom od 134 m između prvog i posljednjeg jezera u nizu, nije prikladna za osobe s invaliditetom, u mogućnosti su posjetiti pojedine lokacije Parka. **Preporučuje se dolazak na Ulaz 1 gdje se svega 100 m od ulaza nalazi prekrasan vidikovac na Veliki slap i Sastavke. Dolaskom na Ulaz 2,**

42 Gradska skupština Grada Zagreba, Zagrebačka strategija izjednačavanja mogućnosti za osobe s invaliditetom u razdoblju od 2016. do 2020., Grad Zagreb Službene stranice, 2016., dostupno na: [http://www1.zagreb.hr/zagreb/slglasnik.nsf/7ffe63e8e69827b5c1257e1900276647/9cff855965ba6fefc1257f7d003fec25/\\$FILE/ZG%20Strategija2016-2020.pdf](http://www1.zagreb.hr/zagreb/slglasnik.nsf/7ffe63e8e69827b5c1257e1900276647/9cff855965ba6fefc1257f7d003fec25/$FILE/ZG%20Strategija2016-2020.pdf).

43 Nacionalni park Plitvička jezera, Izjava o pristupačnosti, dostupno na: <https://np-plitvicka-jezera.hr/izjava-o-pristupacnosti-2/>

stazom pokraj hotela Bellevue do pomoćnog ulaza Flora, a potom prilaznim putem do bistroa Kupalište, osobe s invaliditetom moći će doći do pristaništa brodova P1 i voziti se elektrobrodom po jezeru Kozjak. Na elektrobrodu osigurana su mjesta za osobe s invaliditetom, dok je pri ukrcaju osoblje Parka uvijek na usluzi.

- U hotelu Jezero, u sklopu "Nacionalnog parka Plitvička jezera", nekoliko je smještajnih jedinica prilagođeno za boravak osoba s invaliditetom. Takođe, hotel ima parking, prilagođen prilaz i liftove za lakše kretanje osoba s invaliditetom;
- Ugostiteljski objekti Parka: restoran Lička kuća, restoran Borje, restoran Korana, pizzerija Vučnica i bistro Slap, imaju osiguran prilaz za osobe s invaliditetom;
- Na svim parkinzima Parka mjesta za parking označena su znakom pristupačnosti za osobe s invaliditetom.⁴⁴

6.2. SLOVENIJA

U Sloveniji su prava osoba sa invaliditetom (kao i drugih građana) zagarantovana članom 14. Ustava Republike Slovenije koji predviđa da „Svakome se garantuju jednaka ljudska prava i osnovne slobode, bez obzira na nacionalno porijeklo, rasu, pol, jezik, religija, politička ili druga ubjeđenja, materijalni položaj, rođenje, obrazovanje, društveni status, invalidnost ili druge lične okolnosti. Svi su pred zakonom jednaki”.⁴⁵

Na osnovu različitih dokumenata Evropske unije (posebno Amsterdamskog ugovora i Evropskog akcionog plana), Slovenija je usvojila dva važna dokumenta u ovoj oblasti, i to: **Nacionalne smjernice za poboljšanje pristupa izgrađenom okruženju, informacijama i komunikaciji za osobe sa invaliditetom – Strategija Pristupačna Slovenija i Akcioni program za osobe sa invaliditetom 2022-2030**. Sadržaj ovih dokumenata, kao i politike i inicijative u vezi sa pravima osoba sa invaliditetom, usmjerene su na inkluziju osoba sa invaliditetom u sve društvene sfere, sa posebnim fokusom na pristupačnost objektima i saobraćajnoj infrastrukturi.

Slovenija je usvojila i Zakon o dugotrajnoj njezi⁴⁶, koji je stupio na snagu u januaru 2024. godine, a kojim se uvodi nova grana socijalnog osiguranja – osiguranje za dugotrajnu njegu koji podrazumijeva izdvajanje budžetskih sredstava Republike sa ciljem obezbjeđivanja njega osobama sa invaliditetom i drugim licima koja ispunjavaju kriterijume predviđene ovim zakonom. Zakon uvodi novi nacionalno standardizovan instrument za procjenu individualnih potreba za (i prava na) dugotrajnu njegu.⁴⁷

44 Nacionalni park Plitvička jezera, Pogodnosti za osobe sa invaliditetom u Nacionalnom parku Plitvička jezera: dostupno na: <https://np-plitvicka-jezera.hr/pogodnosti-za-osobe-s-invaliditetom-u-nacionalnom-parku-plitvicka-jezera/>

45 Ustavni zakon o izmjeni člana 14. Ustava Republike Slovenije, Sl. list RS, br. 69/2004: 8461

46 Zakon o dugotrajnoj oskrbi, ZDOsk-1, Službeni list RS, br. 84/23

47 European Observatory on Health Systems and Policies, Adoption of a new Long-Term Care Act (2023), dostupno na: [https://eurohealthobservatory.who.int/monitors/health-systems-monitor/analyses/hspm/slovenia-2022/adoption-of-a-new-long-term-care-act-\(2023\)](https://eurohealthobservatory.who.int/monitors/health-systems-monitor/analyses/hspm/slovenia-2022/adoption-of-a-new-long-term-care-act-(2023))

Željeznički prevoz

Pojedinci koji koriste invalidska kolica i električne skutere⁴⁸ mogu da putuju:

- na ICS (InterCity Slovenia) vozovima. ICS doplata je potrebna za putovanje ICS vozovima;
- na većini vozova EuroCity (EC) i određenih InterCity vozova. Vozovi opremljeni vagonima za prevoz lica u invalidskim kolicima posebno su označeni u redovima vožnje;
- na drugim lokalnim prigradskim vozovima: niskopodni vozovi (Siemens Desiro, Stadler Flirt i Kiss).

Neke željezničke stanice su opremljene odgovarajućim liftovima, a željeznički radnici pomažu putnicima u pristupu peronima i vozovima.

Da bi putnicima sa smetnjama u kretanju obezbijedili najudobnije putovanje u okviru dostupnih opcija, preporučljivo je obavještavanje o putovanju 48 sati prije polaska voza. Pomoć putnicima sa smetnjama u kretanju i senzornim smetnjama prilikom ulaska i iskrcavanja iz vozova dostupna je 24 sata dnevno, svakog dana u godini.⁴⁹

Autobuski prevoz

Gradski autobusi oko glavnog grada Ljubljane i imaju pristup za invalidska i kolica sa rampom za podizanje. Putnici takođe mogu dobiti informacije o rutama i dolascima pozivom ili putem interneta. Većina gradskih autobusa opremljena je zvučnim najavama na stajalištima, a pojedinačna stajališta opremljena su taktilnim podnim znakovima i taktilnim znakovima kako bi slijepim i slabovidim olakšali putovanje. U Mariboru su sva vozila javnog prevoza prilagođena da budu pristupačnija. Međutim, autobusi mogu da prime samo jedna invalidska kolica u isto vrijeme, tako da je preporučljivo prethodno provjeriti dostupnost sa operaterom prije planiranog putovanja.⁵⁰

Avionski prevoz

Aerodrom Ljubljana nastoji da svim putnicima omogući pristup svim uslugama.

Pojedinci kojima je potrebna pomoć ili čije zdravstveno stanje zahtijeva pomoć, moraju se prijaviti na šalteru za informacije uzoni za prijavu na novom putničkom terminalu na aerodromu Ljubljana. Prilikom rezervacije putnik dobija univerzalnu karticu sa naznakom nivoa potrebne pomoći.⁵¹

48 Električni skuter pogodan za putovanje vozom ima dimenzije do 120 cm dužine i do 65 cm u širinu

49 Slovenska željeznica, People with limited mobility, dostupno na: <https://potniski.sz.si/people-with-limited-mobility/>

50 I feel Slovenia, Accessible tourism, dostupno na: <https://www.slovenia.info/en/plan-your-trip/accessible-tourism>

51 Ljubljana Aeroport, Passengers in need of assistance, dostupno na: <https://www.lju-airport.si/en/info/special-needs-passengers/>

Sa ciljem blagovremenog dobijanja pomoći potrebno je najaviti svoj dolazak, kako bi osoblje aerodroma moglo da pruži adekvatnu pomoć u pružanju svih usluga koje aerodrom nudi.

6.2.1. LJUBLJANA

Obilježavajući dan osoba s invaliditetom (3. decembar) Evropska komisija u Briselu je 2011. i 2012. godine dodijelila nagradu Access City Award⁵² gradovima koji su najpristupačniji ljudima sa invaliditetom. Na konkursu na koji se prijavilo 114 gradova iz 23 evropske zemlje, **Ljubljana je rangirana među osam najboljih i dobila je posebno priznanje Evropske komisije za povećanu dostupnost u oblastima transporta i prateće infrastrukture.** Ljubljana je dobila posebno priznanje žirija 'Access City Award 2012' zbog svog dosljednog i integrisanog koncepta pristupačnosti u centru grada koji između ostalog uključuje autobuse opremljene audio i video najavama o stajalištima, natpisima na Brajevom pismu na autobuskim stanicama i taktilnom mapom centra grada.

Grad Ljubljana konstantno nastoji da unaprijedi mobilnost u gradu, a učešće u projektu CIVITAS ELAN⁵³ je podsticaj (projekat se realizuje i u Zagrebu, Brnu i Portu). Gradska uprava, zajedno sa preduzećem za javni autobuski prevoz (LPP), uspostavlja uslugu javnog prevoza koja odgovara potražnji kako bi zadovoljila potrebe mobilnosti osoba sa invaliditetom. **Ljubljana je prvi grad u Sloveniji koji je razvio inovativan i fleksibilan sistem usluga javnog prevoza koji odgovara potražnji sa mogućnošću da se kasnije ta usluga širi u oblastima niske gustine, što će poboljšati dostupnost i smanjiti socijalnu isključenost osoba sa invaliditetom.** Ova usluga, unaprijeđena u okviru CIVITAS ELAN projekta, uvedena je zajedno sa drugim aktivnostima kao što je promovisanje zakona koji osobama sa invaliditetom omogućava jednak pristup javnim uslugama mobilnosti.

Do sada su se osobe sa invaliditetom oslanjale na udruženja koja svojim članovima pružaju usluge prevoza, ali Opština želi da izgradi sinergiju sa ovim organizacijama, iskoristi njihovo iskustvo i optimizuje njihove usluge, pa zato službenici LPP i administracije često organizuju sastanke, radionice i druge događaje za jačanje odnosa sa osobama sa invaliditetom. Štaviše, **uspostavljena je nova veza između pješačkih zona i redovne autobuske linije sa 2 besplatna vozila na električni pogon kako bi se poboljšala mobilnost i za ostale korisnike javnog prevoza, zajedno sa inovativnim alatom za upravljanje uslugama prevoza na zahtjev.**⁵⁴

52 Evropska komisija je 2024. godine nagradu Access City Award dodijelila gradu u Španiji - San Cristóbal de La Laguna, dostupno na: https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip_23_6163

53 Civitas Elan, dostupno na: <https://civitas.eu/projects/elan>

54 Vivitas Elan, Ljubljana received European Access City Award 2012, Kontić Vita, dostupno na: <http://civitas.eu/news/ljubljana-received-european-access-city-award-2012>

U međuvremenu, dva taksija prilagođena osobama sa invaliditetom takođe imaju dozvole za ulazak u zonu i, između ostalog, stvorena je mreža zainteresovanih strana koji pružaju usluge mobilnosti i pristupačnosti osobama sa invaliditetom kako bi se pronašlo još više rješenja za poboljšanja. Takođe, **gradski javni prevoz je prilagođen osobama sa invaliditetom: među 215 autobusa koji saobraćaju na 23 linije ukupne dužine 316 km sa 672 stajališta, ima 170 niskopodnih autobusa, od kojih 108 ima rampu na izvlačenje, dok je 169 opremljeno audio signalima i na autobuskim stajalištima su obezbijeđene video najave o zaustavljanju i natpisi na Brajevom pismu.**

Javni prevoz je besplatan za osobe sa invaliditetom i njihove asistente. Informacije o putovanju dostupne su na internetu, telefonom i SMS bus info sistemom, sa informacijama o dolasku na stajalištima.

Glavna željeznička stanica u slovenačkoj prestonici Ljubljani je takođe pogodna za osobe sa invaliditetom. Kada su u pitanju parking mjesta, osobe sa invaliditetom se mogu parkirati bilo gdje ukoliko posjeduju karticu (legitimaciju) za osobe sa invaliditetom, u tom slučaju moguće je besplatno parkiranje na obilježenim parking mjestima. Na bilo kom drugom parking mjestu moguće je besplatno parkiranje vozila najduže dva sata, sve duže od toga se naplaćuje.⁵⁵

Kada su u pitanju turističke atrakcije, Ljubljanski dvorac je upravo jedna od najposjećenijih slovenačkih turističkih atrakcija, dok se do dvorca može doći žičarom prilagođenom za prevoz putnika sa invaliditetom. Ljubljanski zoološki vrt je takođe dostupan osobama sa invaliditetom, kao i glavna gradska pošta. Određeni muzeji i galerije su takođe pristupačni za invalidska kolica.

Sprovođenjem sistematskih politika i mjera za povećanje pristupa, život osoba sa invaliditetom u gradu postaje lakši i prijatniji, a utiče i na razmišljanje drugih stanovnika. Oni su sve svjesniji da nijedan prostor ili korištenje nije nepromjenjivo i da rješenja koja su od koristi osobama sa invaliditetom pomažu i drugima.

6.2.2. TRIGLAV NACIONALNI PARK – JEZERO BOHINJ

Triglav Nacionalni park je jedini nacionalni park u Sloveniji koji štiti poslednja područja netaknute prirode u Alpima. Raznovrsno područje najviših vrhova Julijskih Alpa, njihovih nazubljenih grebena, okomitih litica, duboko usječenih dolina, teško dostupnih klisura, divljih voda, šuma, pokrivača alpskog cvijeća, planinskih travnjaka i sipina, visokoplaninskog krša, glacijalnih jezera i nježnog sjaja biodiverziteta.

U okviru ovog nacionalnog parka nalazi se jezero Bohinj, čiji je obilazak pristupačan osobama sa invaliditetom. Naime, jezero se nalazi između nekih od najviših planina Slovenije, čineći

⁵⁵ Visit Ljubljana, Accessibility of Ljubljana by Wheelchair, dostupno na: <https://www.visitljubljana.com/en/visitors/travel-information/essentials/accessibility-of-ljubljana-by-wheelchair/>

ga jednom od najatraktivnijih turističkih destinacija. Prilaz jezeru je obezbijeđen za osobe sa invaliditetom, dok je pored navedenog moguće žičarom (koja je pristupačna za osobe sa invaliditetom) stići do zimskog skijališta Vogel, na 1625 metara nadmorske visine. Odavde se pruža najbolji mogući pogled na Triglav, nacionalni ponos kao najvišu planinu u Sloveniji i živopisno jezero daleko ispod. Takođe, na samom jezeru je moguće iznajmiti kanue radi potpunog ugođaja i zagarantovanog uživanja, dok će prisutno osoblje pomagati osobama sa invaliditetom prilikom ukrcaja i iskrcaja.⁵⁶

6.3. ŠVEDSKA

Švedska je još davne 1979. godine počela sa razvojem i implementacijom zakona u vezi sa pristupačnim javnim prevozom za osobe sa invaliditetom i stoga se može posmatrati kao preteča zemalja EU u uvođenju povlastica i pomoći osobama s invaliditetom kada je u pitanju njihova uključenost u saobraćajnu infrastrukturu.

Početakom 2009. godine, Konvencija UN-a o pravima osoba sa invaliditetom stupila je na snagu i u Švedskoj, a koja čini osnovu švedske politike invalidnosti. Ambicija Konvencije koju je prihvatila i Švedska podrazumijeva, između ostalog, da se intenziviraju naponi uloženi da se eliminišu barijere za učešće i uključivanje u društvo – fokusirajući se na omogućavanje osobama sa invaliditetom da budu aktivni članovi društva, sa istim pravima kao i drugi građani EU.⁵⁷

Javni prevoz u Švedskoj regulisan je Zakonom o javnom prevozu koji je počeo sa primjenom početkom 2012. godine.⁵⁸ Ukratko, zakon podrazumijeva da svaki region treba da ima organ odgovoran za javni prevoz unutar samog regiona, kao i za međuregionalni javni prevoz. Novi zakon je takođe dozvolio „preduzećima za javni prevoz da slobodno uspostavljaju komercijalni javni prevoz u svim geografskim tržišnim segmentima“. Prema Zakonu o javnom prevozu, programi pružanja regionalnog prevoza uključuju i opis fiksnih ciljeva i mjera za prilagođavanje javnog prevoza potrebama osoba sa invaliditetom i mjesta razmjene i rute koje treba da budu u potpunosti dostupne svim putnicima.

Prema izvještaju Švedske asocijacije lokalnih vlasti i regiona (SKL), postoje velike varijacije između različitih regiona Švedske u pogledu pristupačnosti u javnom prevozu, i to ne samo u vezi sa autobusima. U prosjeku, oko 74% autobusa se smatralo pristupačnim u 2015. godini, međutim, postojale su velike razlike između okruga, najniža dostupnost je 19% (okrug Vesterboten), a najveća oko 100% (okrug Stockholm). U Izvještaju je zaključeno da je znanje o tome koliko dobro te adaptacije zapravo funkcionišu i kako ih korisnici percipiraju

56 No limits tours, Outdoor Slovenia, dostupno na: <https://nolimits-tours.com/tour/outdoor-slovenia/>

57 MDPI, Accessibility for All in Public Transport and the Overlooked (Social) Dimension—A Case Study of Stockholm, Vanessa Stjernborg, dostupno na: <https://www.mdpi.com/2071-1050/11/18/4902#B40-sustainability-11-04902>

58 Švedski Parlament, Law of Public Transport, dostupno na: https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/lag-20101065-om-kollektivtrafik_sfs-2010-1065

(upotrebljivost), prilično ograničeno.⁵⁹

Štaviše, istraživanja o putovanjima koja su nedavno sprovedena u Švedskoj pokazuju da osobe sa invaliditetom putuju manjim automobilom (i kao vozač i kao putnik) od ukupne populacije. Međutim, **oni koriste automobil kao vid prevoza u većoj mjeri nego javni prevoz, u poređenju sa ukupnom populacijom.** Za svako putovanje javnim prevozom za osobe sa invaliditetom, oni ostvare 5,7 putovanja automobilom (u poređenju sa 3,7 putovanja automobilom po putovanju javnim prevozom za cjelokupnu populaciju)⁶⁰.

Željeznički prevoz

Vožnja vozovima je najodrživiji i najlakši način kretanja po Švedskoj. Ako je unaprijed obaviješteno, osoblje javnog prevoza je obično dostupno i rado pomaže putnicima sa invaliditetom da se ukrcaju i iskrcaju. Vozovi Švedskih željeznica (SJ) imaju posebne liftove i sjedišta za putnike koji koriste invalidska kolica. Za putnike koji pate od alergija obezbijeđena su posebna mjesta za sjedjenje. U noćnim vozovima sva posteljina je napravljena od sintetičkih materijala. Krznenim životinjama nije dozvoljeno da uđu u kauše ili u pregrade za spavanje, **osim pasa vodiča.**

Ako osoba sa invaliditetom ima personalnog asistenta imenovanog u skladu sa švedskim zakonom o podršci i uslugama za osobe sa određenim funkcionalnim oštećenjima, **asistent ima pravo na popust.** Za one koji ne koriste invalidska kolica ili skuter za kretanje, ali imaju poteškoća u kretanju, u vozovima postoje posebna sjedišta za osobe sa invaliditetom. To su redovna mjesta u prvoj i drugoj klasi, koja su blizu WC-a i izlaza. Ova sjedišta se mogu rezervirati unaprijed na polascima gdje Švedska željeznica nudi mogućnost rezervacije.⁶¹

Javni prevoz (autobus, metro, tramvaj)

Dostupne su stanice metroa, prigradskog voza, lake željeznice i tramvaja, dok **svi autobusi imaju pristup u nivou poda, kada putuju u gradskim i prigradskim sredinama.** U ruralnim sredinama to je teže postići, jer ima manje autobuskih stajališta sa ivičnjacima u pravoj visini.

Svi autobusi imaju rampe, tako da osobe sa invaliditetom mogu lako da uđu i izađu čak i na autobuskim stajalištima gdje postoji visinska razlika između poda autobusa i zemlje.

59 MDPI, Accessibility for All in Public Transport and the Overlooked (Social) Dimension—A Case Study of Stockholm, Vanessa Stjernborg, dostupno na: <https://www.mdpi.com/2071-1050/11/18/4902#B40-sustainability-11-04902>

60 Travel Habits and Functional Limitation—Statistics from Survey of Travel Habits, dostupno na: https://www.trafa.se/globalassets/rapporter/2018/rapport-2018_16-resvanor-och-funktionsnedsattningar-statistik-ur-resvaneundersokningen.pdf

61 Švedska željeznica, Travelling with a disability, dostupno na: <https://www.sj.se/en/about-the-journey/travelling-with-a-disability>

Postoje audio-vizuelni digitalni informacijski displeji u svim autobusima, u novijim modelima metro vagona, u tramvajima Nockebibanan, Tvarbanan i City, kao i u prigradskim vozovima, koji prikazuju informacije o liniji i naziv stanice koja se približava.

Na autobuskim terminalima i na često korišćenim autobuskim stajalištima postoje digitalni informacijski displeji i automatska servisna obavještenja.

Asistenciju prilikom korištenja javnog prevoza moguće je rezervirati na svim metro stanicama, prigradskim željezničkim stanicama i na većim autobuskim i lakim željezničkim terminalima, a korisnička služba za rezervacije je uvijek dostupna⁶².

Takođe, **internet stranica javnog prevoza sadrži i informacije na znakovnom jeziku**, kako bi gluvim i gluvonijemim osobama bile pristupačne sve informacije bitne za korišćenje javnog prevoza u Švedskoj.

Avionski prevoz

Sve osobe sa invaliditetom imaju pravo na asistenciju i pomoć na aerodromima u Švedskoj. Osoblje je dostupno danju i noću. Da bi pomoć funkcionisala na najbolji mogući način, potrebno je prethodno obavijestiti aerodrom o zahtjevima i to 48 sati prije polijetanja. Svaki aerodrom ima internet stranicu putem koje se može izvršiti rezervacija pomoći za potrebe ukrcaja i iskrcaja iz aviona.

6.3.1. STOKHOLM

Stokholm je glavni grad Švedske. Opština je 2018. imala oko 962.000 stanovnika. Greater Stockholm Local Transit Company (SL) je glavni, odgovorni akter javnog prevoza u regionu—odgovoran za metro, autobuse, prigradske vozove i čamce i odgovoran za javni tender za javni prevoz. Vizija Stokholma je da javni prevoz treba da doprinese da Stokholm postane najatraktivnija konurbacija u Evropi. Prema SL-u, dnevni broj putovanja javnim prevozom u cijelom okrugu iznosi oko 900.000 putovanja. Saobraćaj vodi oko šest firmi kojima je na osnovu javnog tendera dato upravljanje.

SL je uspostavio smjernice koje se tiču pristupačnosti za djecu, starije ljude i osobe sa invaliditetom. Smjernice su postavljene još 2008. godine i od tada su revidirane šest puta. Smjernice su zasnovane na aktuelnim zakonima i uputstvima, a posebno na zakonima o ljudskim pravima, kao što su Konvencija UN o pravima osoba sa invaliditetom i Konvencija o pravima djeteta. **Smjernice pokrivaju sve od, na primjer, ličnog tretmana osoba sa invaliditetom i edukacije zaposlenih, do informacija na stanicama i u vozilima (pismeno**

62 Greater Stockholm Local Transit Company (SL), Transport accessibility, dostupno na: <https://sl.se/en/in-english/getting-around/transport-accessibility>

i usmeno). Prema smjernicama, **svi zaposleni moraju da završe osnovno obrazovanje o pristupačnosti; Konvenciji o pravima djeteta i ličnom tretmanu djece, starijih ljudi i putnika sa funkcionalnim ograničenjima, uključujući naravno i osobe sa invaliditetom. Međutim, sa time se ne završava edukacija zaposlenih, već se edukativne radionice i kursevi nastavljaju svake treće godine, bez izuzetka.**⁶³

Svi autobusi u Stokholmu su niskopodni autobusi sa funkcijom pristupačnosti za „usluživanje autobusa“, što je funkcija koju kontrolišu vozači koja im omogućava da spuste ulaznu stranu, stvarajući veoma malu (ili nikakvu) visinsku razliku između vozila i ivičnjaka (odnosi se na stajališta koja imaju povišen ivičnjak). Većina autobuskih stajališta u urbanim djelovima ovog okruga ima autobuska stajališta sa povišenim ivičnjakom. Svi autobusi su opremljeni rampom pored srednjih vrata vozila. Prema SL-u, vozač je odgovoran za otvaranje rampe kada je to potrebno. **Autobusi su takođe projektovani sa prostorom za invalidska kolica.**⁶⁴

Metro ima 100 stanica, gdje sve (osim tri) imaju peron i ulaz u vozove u istoj visini (tzv. niski ulaz). Ako putnik treba da koristi rampu, dobiće pomoć u svako vrijeme, ali je poželjno prije putovanja pozvati nadležnu službu i zatražiti ovu uslugu.

Stanice javnog prevoza i vozila su takođe opremljeni verbalnim informacijama i različitim signalima za usmjeravanje putnika. Da bi putnici lakše znali u kom pravcu vozovi idu, imaju ženski recitator glasa za vozove koji idu na sjever i muški recitator glasa za vozove koji idu na jug. Digitalni znakovi odredišta opremljeni su „pratorerom“, koji su audio pomagala koja automatski čitaju informacije o različitim polascima kada putnici stoje blizu znakova. Stanice i peroni su opremljeni taktilnim popločavanjem i kontrastnim oznakama kako bi se olakšala orijentacija osobama sa invaliditetom. SL takođe nudi besplatnu uslugu pratnje, a pratnja pomaže putnicima da se snađu ili im pomaže pri promjeni voza ili autobusa, ali **putnik mora naručiti uslugu najkasnije pola sata unaprijed.** Većina stanica je opremljena liftom (sa nekoliko izuzetaka).

SL takođe nudi garanciju pristupačnosti. Svrha garancije je da osigura da putnici sa invaliditetom mogu stići do svog odredišta čak i kada se nešto neočekivano dogodi. Na primjer, kada se pokvare liftovi ili rampe, ako nedostaje informacija u najavama, ako postoji vozilo bez niskog ulaza (kada bi trebalo da bude vozilo sa niskim ulazom) i tako dalje. Ti putnici se onda mogu nadoknaditi alternativnim prevozom (na primjer, taksijem) ili nadoknadom troškova.⁶⁵

63 SL-S-419765, *Guidelines for Accessibility for Children, Older People and People with Functional Limitations*; Trafikförvaltningen: Stockholm, Sweden, 2018.

64 MDPI, *Accessibility for All in Public Transport and the Overlooked (Social) Dimension—A Case Study of Stockholm*, Vanessa Stjernborg, dostupno na: <https://www.mdpi.com/2071-1050/11/18/4902#B40-sustainability-11-04902>

65 MDPI, *Accessibility for All in Public Transport and the Overlooked (Social) Dimension—A Case Study of Stockholm*, Vanessa Stjernborg, dostupno na: <https://www.mdpi.com/2071-1050/11/18/4902#B40-sustainability-11-04902>

6.3.2. SKULESKOGEN NACIONALNI PARK

Grandiozni pogledi na šumu i more, prelijepa jezera, zelene doline šume smrče i intrigantne geološke pojave, pokazuju jasnije nego bilo gdje drugdje, da su djelovi Švedske izronili iz mora. Nacionalni park Skuleskogen je monumentalno područje. Visoke planine, stare šume i morska obala spajaju se pejzaž kojem nema premca u Švedskoj.⁶⁶

Tri ulaza u nacionalni park su prilagođena da omoguće pristup posjetiocima sa određenim invaliditetom. Pored ulaza nalaze se toaleti za kompostiranje prilagođeni za invalidska kolica, informacije i mogućnost sjedenja pod krovom.⁶⁷

Na zapadnom i sjevernom ulazu postoje staze za šetnju prilagođene invalidskim kolicima do informativnog pulta sa kaminom, klupama i krovom. Na zapadnom ulazu, pješačka staza prilagođena invalidskim kolicima se nastavlja oko 600 metara do platforme za posmatranje sa prekrasnim pogledom na nacionalni park. Ovo je odlično mjesto za posetu za sve koji imaju ograničenu pokretljivost, ali i dalje žele da dožive prelijepu šumu i fantastičan pogled na Skuleskogen.⁶⁸

Na južnom ulazu posjetioci u invalidskim kolicima ili osobe sa ograničenom pokretljivošću moći će da se spuste dalje prema uvali Kalsviken do parkinga sa dva parking mjesta. Ovo je poseban parking za osobu sa invaliditetom. Staza za šetnju do zaliva Kalsviken prilagođena je osobama sa invaliditetom, ima vjetrobran, kamin i toalet za kompostiranje prilagođen invalidskim kolicima. Međutim, u zimskom periodu, staza prilagođena osobama sa invaliditetom nisu pristupačne kada padasnijeg.⁶⁹

7. CRNOGORSKO ZAKONODAVSTVO

Ustav Crne Gore⁷⁰ članom 8 zabranjuje svaku neposrednu i posrednu diskriminaciju po bilo kom osnovu, dok članom 17 stav 2 garantuje svima jednakost pred zakonom, bez obzira na bilo kakvu posebnost ili lično svojstvo. Takođe, članom 28 jemči se dostojanstvo i sigurnost čovjeka, te članom 68 izričito garantuje posebna zaštita lica sa invaliditetom. Imajući u vidu navedeno, svi zakoni i drugi pravni akti moraju biti u saglasnosti sa navedenim ustavnim određenjima, i isti ne podliježu drugačijem tumačenju od značenja koje im je Ustavom dato.

66 Skuleskogen nacionalni park, Skuleskogen National Park, dostupno na: <https://www.sverigesnationalparker.se/en/choose-park---list/skuleskogen-national-park/>

67 Skuleskogen nacionalni park, Accessibility, dostupno na: <https://www.sverigesnationalparker.se/en/choose-park---list/skuleskogen-national-park/visitor-information/accessibility>

68 Ibid.

69 Ibid.

70 Ustav Crne Gore, "Službeni list CG", br. 1/2007 od 25.10.2007. godine

Osim Ustava, zabrana diskriminacije dodatno je osnažena donošenjem **Zakona o zabrani diskriminacije**⁷¹, te **Zakona o zabrani diskriminacije lica sa invaliditetom**⁷² koji sadrži jasne definicije lica s invaliditetom, zabrane diskriminacije lica s invaliditetom, kao i oblika diskriminacije sa kojima se ta lica suočavaju. Članom 13 Zakona o zabrani diskriminacije lica sa invaliditetom dato je određenje diskriminacije u pristupu javnom prevozu, te isto podrazumjeva:

1) onemogućavanje, ograničavanje ili otežavanje korišćenja i ulaska u sredstva javnog prevoza, kao i nepreduzimanje i nesprovođenje propisanih mjera za obezbjeđivanje pristupačnosti sredstava javnog prevoza licu ili grupi lica sa invaliditetom;

2) odbijanje da se preveze lice ili grupa lica sa invaliditetom, pružanje usluge prevoza licu ili grupi lica sa invaliditetom pod drugačijim i nepovoljnijim uslovima od uslova pod kojima se usluga prevoza pruža drugim korisnicima; i

3) nedostupnost informacija na autobuskim i željezničkim stanicama i stajalištima, aerodromima, lukama i pristaništima pomorske i unutrašnje plovidbe licu ili grupi lica sa invaliditetom.

Član 9 **Konvencije UN**-a o pravima lica sa invaliditetom, a o kojoj je bilo riječi u prethodnom poglavlju, definiše obaveze i pravo na pristupačnost fizičkog okruženja, usluga, informacija i komunikacija, kao i saobraćaja. Pristupačnost se, po Konvenciji, odnosi i na omogućavanje samostalnog života i potpunog učešća u životu zajednice, kako u urbanim tako i u ruralnim sredinama, a države potpisnice se obavezuju na razvoj i primjenu savremenih standarda i smjernica pristupačnosti.

Pristupačnost, takođe, podrazumijeva elektronske usluge i službe, natpise na Brajevom pismu i u lako čitljivom formatu, zatim druge oblike asistencije i posrednika, uključujući vodiče, čitače i prevodioce na gestovni jezik kako bi olakšali pristup informacijama i objektima otvorenim za javnost.

Analiza usklađenosti zakonodavstva Crne Gore sa Zakonom o zabrani diskriminacije lica sa invaliditetom je pokazala da je zakonodavstvo Crne Gore u ovoj oblasti usklađeno sa standardima Zakona EU i Konvencije UN-a, međutim postavlja se pitanje u kojem stepenu se ove odredbe zaista implementiraju u stvarnosti, imajući u vidu da se osobe sa invaliditetom i dalje susreću sa diskriminacijom u odnosu na pristupačnost objektima u saobraćajnoj infrastrukturi, čime im se onemogućava zajemčeno pravo na slobodu kretanja i izbor mjesta boravka.

Naime, članom 9 **Konvencije o pravima lica s invaliditetom** stavljen je poseban fokus na pristupačnost koja je preduslov za samostalan život i puno i ravnopravno učešće osoba s invaliditetom u društvu. Bez pristupa fizičkom okruženju, transportu, informacijama i

komunikacijama, kao i drugim objektima i uslugama otvorenim ili obezbijedenim za javnost, osobe s invaliditetom ne bi imale jednake mogućnosti za učešće u društvu u kojem žive.

71 Zakon o zabrani diskriminacije, „Službeni listu CG”, br. 46/2010, 40/2011 - drugi zakon 18/2014 i 42/2017

72 Zakon o zabrani diskriminacije lica sa invaliditetom, „Službeni list CG”, br. 35/2015 od 7.7.2015. godine

Upravo iz navedenog razloga, predmetnom Analizom su predstavljeni primjeri dobre prakse zemalja članica EU koje su visoko rangirane u oblasti pristupačnosti svojih gradova za OSI, a kako bi slijedeći njihove primjere poboljšali trenutnu situaciju u ovoj oblasti.

Crna Gora je takođe donijela i **Strategiju za zaštitu lica s invaliditetom od diskriminacije i promociju jednakosti 2022-2027**⁷³, kojom je kroz operativni cilj 3 predviđeno:

-Unapređenje i prilagođavanje saobraćajne infrastrukture potrebama kretanja lica sa različitim vrstama invaliditeta;

-Povećanje nivoa dostupnosti informacija o javnom prevozu u formatima pristupačnim za lica s invaliditetom;

-Dalje unapređenje pravnog okvira u oblasti saobraćaja u cilju eliminisanja normi koje diskriminišu lica s invaliditetom prilikom pristupa saobraćaju.

Nadalje, **Zakonom o planiranju prostora i izgradnji objekata**⁷⁴ je propisano da se izgradnja objekata u javnoj upotrebi vrši na način kojim se licima smanjene pokretljivosti i licima sa invaliditetom obezbjeđuje nesmetan pristup, kretanje, boravak i rad.

Osim toga, **Pravilnikom o bližim uslovima i načinu prilagođavanja objekata za pristup i kretanje lica smanjene pokretljivosti i lica sa invaliditetom** propisani su uslovi i način obezbjeđivanja nesmetanog pristupa, kretanja, boravka i rada licima smanjene pokretljivosti i lica sa invaliditetom i jednostavno prilagođavanje objektima koji su u javnoj upotrebi, uključujući i objekte saobraćajne namjene, i to aerodrome; autobuske i željezničke stanice; autobusko stajalište, željeznički peron; putnička zgrada u trajektnim i brodskim pristaništima, čime bi dodatno trebala da se obezbijedi pristupačnost objekata u saobraćajnoj infrastrukturi osobama sa invaliditetom.

Međutim, i pored ustanovljenih pravila građenja, građevinski radnici na terenu su oni koji na kraju čine neku zgradu pristupačnom ili nepristupačnom. Zbog toga je važno da obuke i mehanizmi za monitoring poštovanja standarda pristupačnosti obuhvate sve one koji učestvuju u procesu izgradnje objekata, kako bi se osigurala praktična primjena usvojenih standarda pristupačnosti.

U konačnom, treba napomenuti da privremena mjerila pregovaračkog poglavlja 23 - Pravosuđe i temeljna prava, tretiraju problematiku lica sa invaliditetom, a poseban dio je posvećen implementaciji aktivnosti institucija i tijela kako bi se ostvarila zaštita ljudskih prava u pravnom sistemu Crne Gore, sa akcentom na dostupnost Ustavom zajamčenih prava svim građanima.

73 Vlada Crne Gore, Ministarstvo ljudskih i manjinskih prava, Strategija za zaštitu lica sa invaliditetom od diskriminacije i promociju jednakosti za period 2022-2027, dostupno na: <https://www.gov.me/dokumenta/e9659c4e-e7f6-41f2-ab98-0fd115b80601>

74 Zakon o planiranju prostora i izgradnji objekata, "Službeni list CG", br. 64/2017, 44/2018, 63/2018, 11/2019 - ispravka, 82/2020, 86/2022 i 4/2023

Različiti pogledi na invalidnost su možda imali značajan uticaj na razvoj naših društava i na to kako su pitanja pristupačnosti u sistemu javnog prevoza prioritarno postavljena ili riješena. Veći fokus na izgrađeno okruženje možda je doveo do toga da se manje opipljive barijere, kao što su ponašanje vozača ili individualna iskustva prilagođavanja pristupačnosti, donekle žrtvuju. Štaviše, naša društva i naš ekonomski sistem imaju ograničen kapacitet da se nose sa prihvatanjem svih standarda usvojenih zakonima EU.

8. REZULTATI ISTRAŽIVANJA O PRISTUPAČNIM OBJEKTIMA U SAOBRAĆAJNOJ INTRASTRUKTURI U CRNOJ GORI

Jedan od ključnih problema koje je MASTER tim indetifikovao bio je upravo nedostatak preciznih podataka o pristupačnosti javnih objekata u saobraćaju i nacionalnim parkovima u Crnoj Gori, a koji su u potpunosti prilagođeni licima sa invaliditetom. U skladu sa tim, u okviru projekta "Evropskom praksom do pristupačnih objekata", sproveli smo detaljno istraživanje angažujući licenciranog arhitektu, kako bi prikupio precizne podatke o pristupačnosti ovih objekata.

Istraživanje je obuhvatilo procjenu pristupačnosti objekata u saobraćaju (javnom prevozu, javnim površinama i saobraćajnoj infrastrukturi) i nacionalnim parkovima širom Crne Gore.

Ukupno je obuhvaćeno trideset pet (35) objekata, i to dvadeset jedna (21) autobuska stanica⁷⁵, šest (6) željezničkih stanica⁷⁶, dva (2) aerodroma i pet (5) nacionalnih parkova⁷⁷.

Tokom istraživanja, vršena je detaljna provjera pristupačnosti svakog objekta u skladu sa važećim propisima i standardima.

Dobijanjem ovih relevantnih podataka, sada smo u mogućnosti da definišemo najbolji pristup za sprovođenje daljih aktivnosti. Slijedi analiza rezultata istraživanja koja će pružiti detaljan uvid u trenutno stanje i preporuke za poboljšanje pristupačnosti.

Od 35 kontaktiranih lokacija, ni jedna nije zadovoljila sve kriterijume za pristupačnost osobama sa invaliditetom sadržane u upitniku koji je izrađen u skladu sa zakonskim i podzakonskim aktima Crne Gore i standardima Evropske unije.

Svega 6 objekata zadovoljava većinu kriterijuma koji se odnose na postojanje taktilnih traka, adekvatni prilazi šalterima za kupovinu karata, rampe za prilaz objektima,

⁷⁵ Podaci o ukupnom broju autobuskih stanica u Crnoj Gori dostupni su na: <https://www.portal-crnogora.com/turizam/autobuske-stanice/> . Odabir je vršen prema najvećoj prometnosti putnika i povezanosti sa drugim gradovima u Crnoj Gori.

⁷⁶ Podaci o ukupnom broju željezničkih stanica u Crnoj Gori dostupni su na: <https://www.zpcg.me/> . Odabir je vršen prema najvećoj prometnosti putnika i povezanosti sa drugim gradovima u Crnoj Gori.

⁷⁷ Podaci o ukupnom broju nacionalnih parkova u Crnoj Gori dostupni su na: <https://nparkovi.me/>

prilagođeni toaleti za osobe sa invaliditetom, obavještenja na Brajevom pismu, i posebno obezbijeđena parking mjesta za osobe sa invaliditetom, dok četrnaest (14) objekata djelimično ispunjava kriterijume pristupačnosti, pri čemu svaki objekat ima različite nedostatke; neki zadovoljavaju pojedine kriterijume, dok im drugi nedostaju, ali svi imaju bar jedan ključni kriterijum koji nije ispunjen.

Ukupno šest (6) objekata je u potpunosti nepristupačno, dok 5 (pet) objekata nije odgovorilo na dostavljeni upitnik, a četiri (4) objekta su trenutno pod rekonstrukcijom ili su samo stajališta (nemaju stanice).

Sprovedeno istraživanje pokazuje da značajan broj objekata u saobraćajnoj infrastrukturi i nacionalni parkovi, još uvijek nisu pristupačni ili su djelimično pristupačni osobama sa invaliditetom, što ukazuje na potrebu za dodatnim radom i poboljšanjima kako bi se svi objekti uskladili sa važećim standardima i zakonima o pristupačnosti za osobe sa invaliditetom.

U nastavku ukazujemo na pregled pristupačnosti objekata po vrsti prevoza, kao i podatke o pristupačnosti nacionalnih parkova osobama sa invaliditetom.

Autobuske stanice

Autobuske stanice u Crnoj Gori pokazuju različite nivoe pristupačnosti za osobe sa invaliditetom. **Autobuska stanica u Budvi se izdvaja kao poprilično pristupačna, jer ima rampu, taktilnu stazu, adekvatan prilaz, toalet pristupačan licima sa invaliditetom, informacije na Brajevom pismu i parking mjesto za OSI. Takođe, autobuske stanice u Podgorici, Nikšiću i Kotoru su u djelimično pristupačne i ispunjavaju većinu ključnih kriterijuma.**

Mnoge druge stanice su djelimično pristupačne, sa određenim nedostacima. Na primjer, autobuska stanica **u Bijelom Polju** ima rampu i toalet pristupačan licima sa invaliditetom, ali nema taktilne trake, informacije na Brajevom pismu, niti parking mjesto za OSI. Stanica **na Cetinju** ima taktilnu traku i informacije na Brajevom pismu, ali toalet pristupačan licima sa invaliditetom je još u izradi i nema parking mjesto za OSI.

Stanice **u Danilovgradu i Herceg Novom** takođe imaju rampu i toalet pristupačan licima sa invaliditetom, ali nedostaju im informacije na Brajevom pismu i parking mjesto za OSI. Stanica **u Mojkovcu** ima rampu, toalet pristupačan licima sa invaliditetom i parking mjesto za OSI, ali nisu navedene taktilne trake ili informacije na Brajevom pismu. **U Pljevljima** postoji taktilna staza, toalet pristupačan licima sa invaliditetom i parking mjesto za OSI, ali nema informacije na Brajevom pismu niti rampu. Stanica **u Tivtu** ima adekvatan prilaz, toalet pristupačan licima sa invaliditetom i parking mjesto za OSI, ali nedostaju rampa, taktilne trake i informacije na Brajevom pismu. Autobuska stanica **u Ulcinju** je djelimično pristupačna jer posjeduje rampu i toalet pristupačan licima sa invaliditetom, ali nema taktilnu traku, informacije pismu i parking mjesto za OSI.

Važno je napomenuti da prilikom sprovođenja ankete o pristupačnosti javnih objekata za osobe sa invaliditetom, nekoliko autobuskih stanica nije odgovorilo na upitnik. Ovo uključuje autobuske stanice **u Andrijevici, Baru, Gusinju, Kolašinu i Rožajama**. Pored toga, nekoliko lokacija su zapravo **samo stajališta, a ne prave stanice, a to su autobuske stanice u Plavu, Beranama i Žabljaku**. Poseban slučaj je autobuska stanica u Plužinama koja je trenutno pod rekonstrukcijom, te nemamo podataka o stepenu prilagođenosti osobama sa invaliditetom.

Željezničke stanice

Kada su željezničke stanice u pitanju, situacija je slična. **Bijelo Polje** je djelimično pristupačno sa taktilnom trakom, platformom i parking mjestom za OSI, ali nema toalet pristupačan licima sa invaliditetom, niti orijentacioni plan sa informacijama na Brajevom pismu. **Danilovgrad** ima prostor oko stanice u nivou objekta, toalet pristupačan licima sa invaliditetom i parking mjesto za OSI, ali nema taktilne trake niti orijentacioni plan sa Brajevim pismom.

Željeznička stanica u **Nikšiću** ima platformu, toalet pristupačan licima sa invaliditetom i parking mjesto za OSI, ali nije jasno da li postoje taktilne trake, i takođe nema orijentacioni plan sa Brajevim pismom. **Podgorica** ima rampu i parking mjesto za OSI, ali nedostaje toalet pristupačan licima sa invaliditetom i informacije na Brajevom pismu. Ostale željezničke stanice **u Baru, Kolašinu i Mojkovcu su skoro potpuno nepristupačne za osobe sa invaliditetom**.

Aerodromi

Aerodromi u Crnoj Gori pokazuju nešto bolju pristupačnost. Aerodrom **Podgorica** je potpuno pristupačan sa taktilnim trakama, oborenim ivičnjacima, parking mjestom za OSI, informacijama na Brajevom pismu i toaletom pristupačnim licima sa invaliditetom.

Nasuprot tome, aerodrom **Tivat** je djelimično pristupačan sa rampom, toaletom pristupačnim licima sa invaliditetom i parking mjestom za OSI, ali ne posjeduje informacije na Brajevom pismu.

Nacionalni parkovi

Nacionalni parkovi su uglavnom nepristupačni za osobe sa invaliditetom.

Nacionalni park **Durmitor** se izdvaja, jer ima rampu, toalet pristupačan licima sa invaliditetom i parking mjestom za OSI, ali nema informacije na Brajevom pismu, kao i nacionalni park **Lovćen** koji ima drvenu platformu, toalet pristupačan licima sa invaliditetom i parking mjesto za OSI, ali nema informacije na Brajevom pismu.

Nacionalni parkovi Biogradska gora, Prokletije i Skadarsko jezero su u potpunosti nepristupačni za osobe sa invaliditetom, odnosno ne ispunjavaju niti jedan od osnovnih kriterijuma za pristupačnost osobama sa invaliditetom.

Preporuke za poboljšanje pristupačnosti objekata osobama sa invaliditetom

Imajući u vidu dobijene rezultate, te predstavljenu praksu zemalja članica EU, sa ciljem približavanja ustanovljenim standardima i omogućavanju osobama sa invaliditetom mogućnost nesmetanog kretanja i odabira mjesta boravka, u nastavku ukazujemo na šta je neophodno obratiti posebnu pažnju kako bi se poboljšalo postojeće stanje u oblasti pristupačnosti objekata u saobraćanoj infrastrukturi i nacionalnih parkova u Crnoj Gori.

Za lokacije koje su označene kao veoma nepristupačne, preporučuje se sljedeće:

Izrada detaljnih planova prilagođavanja:

Potrebno je angažovati stručnjake za pristupačnost kako bi se izradili detaljni planovi prilagođavanja. Ovi planovi treba da obuhvate sve aspekte pristupačnosti, uključujući arhitektonske barijere, signalizaciju i druge ključne elemente. Stručnjaci će osigurati da planovi budu u skladu sa međunarodnim standardima i najboljim praksama;

Implementacija osnovnih standarda pristupačnosti:

Na ovim lokacijama je neophodno postaviti rampe za kretanje, taktilne površine za slabovide osobe, pristupačne toalete, te adekvatnu signalizaciju. Takođe je važno osigurati prisustvo informacija na Brajevom pismu, kao i obezbijediti parking mjesta za osobe sa invaliditetom. Implementacija ovih standarda omogućiće svim korisnicima nesmetan pristup i korišćenje objekata;

-Redovno praćenje i revizija:

Nakon implementacije prilagođavanja, potrebno je uspostaviti sistem redovnog praćenja i revizije. Ovo uključuje periodične inspekcije i evaluacije kako bi se osiguralo da objekti i dalje zadovoljavaju potrebe osoba sa invaliditetom. Kontinuirano praćenje će omogućiti brzo otkrivanje i rješavanje novih problema koji mogu nastati tokom vremena.

Za lokacije koje su relativno pristupačne, ali ipak zahtijevaju određena poboljšanja, preporučuje se sljedeće:

-Dopune postojećih prilagođavanja:

Na ovim lokacijama je potrebno izvršiti poboljšanja postojećih prilagođavanja. To može uključivati unapređenje postojećih rampi, postavljanje dodatnih taktilnih površina, poboljšanje signalizacije, te dodatna uređenja pristupačnih toaleta. Takođe je važno obezbijediti dodatna parking mjesta za osobe sa invaliditetom i unaprijediti dostupnost informacija na Brajevom pismu;

-Edukacija osoblja:

Osoblje koje radi na ovim lokacijama treba da prođe obuku o potrebama osoba sa invaliditetom. Edukacija će omogućiti osoblju da bolje razumije izazove sa kojima se susreću osobe sa invaliditetom i da pruže adekvatnu pomoć i podršku. Takođe će pomoći u stvaranju inkluzivnijeg

i prijateljski nastrojenog okruženja za sve korisnike;

-Stalna komunikacija sa korisnicima:

Važno je uspostaviti stalnu komunikaciju sa korisnicima, posebno sa osobama sa invaliditetom, kako bi se identifikovali i rješavali problemi u vezi sa pristupačnošću. Redovni sastanci, ankete i konsultacije sa korisnicima mogu pomoći u prikupljanju povratnih informacija i prilagođavanju objekata njihovim potrebama. Održavanje otvorenog dijaloga sa korisnicima osiguraće da njihovi glasovi budu saslušani i da se adekvatno odgovori na njihove potrebe.

Implementacijom ovih preporuka, moguće je značajno poboljšati pristupačnost javnih prostora za osobe sa invaliditetom. Važno je istaći da sve navedene informacije naglašavaju potrebu za sveobuhvatnim planom i sistematskim pristupom ka unapređenju pristupačnosti. Implementacijom preporuka iz ovog izvještaja, moguće je stvoriti inkluzivno okruženje koje omogućava jednak pristup svim građanima, što doprinosi izgradnji pravednijeg i savremenog društva. Kroz koordinisane napore lokalnih vlasti, stručnjaka za pristupačnost i šire zajednice, možemo postići značajna poboljšanja u pristupačnosti javnih prostora za osobe s invaliditetom i lica smanjene pokretljivosti, čime se unapređuje kvalitet života i omogućava ravnopravno učešće svih građana u društvenim aktivnostima.

9. ZAKLJUČAK

Sprovedeno istraživanje pokazuje da objekti u saobraćajnoj infrastrukturi, kao i nacionalni parkovi u Crnoj Gori, uglavnom nisu pristupačni osobama sa invaliditetom. Objekti koje smo klasifikovali da djelimično ispunjavaju najvažnije kriterijume, ne zadovoljavaju sve standarde koje podržava i promoviše Evropska unija, što upućuje na zaključak da je osobama sa invaliditetom ograničena mogućnost kretanja i odabira mjesta boravka na teritoriji Crne Gore, što ih stavlja u diskriminišući položaj u odnosu na ostatak stanovništva.

Imajući u vidu obaveze koje je Crne Gora preuzela ratifikacijom međunarodnih dokumenata, a kojima se jemče jednaka prava svima pod jednakim uslovima, pa i u odnosu na pristupačnost objektima, uključujući saobraćajnu infrastrukturu i nacionalne parkove, kao prioritet u svim politikama treba odrediti rješavanje problema diskriminacije sa kojim se osobe sa invaliditetom svakodnevno susreću u našoj zemlji u odnosu na pristupačnost gradova i nacionalnih parkova osobama sa invaliditetom.

Prvenstveno, potrebno je raditi na opremanju svih stajališta audio signalima, uz obezbjeđenje video najave putnicima o zaustavljanju i sledećoj destinaciji, te uvesti i informacije od značaja za putovanje na Brajevom pismu. Takođe, potrebno je dodatno opremiti i autobuska i željeznička stajališta koja nemaju karakter stanica, ali predstavljaju tačke tranzicije. Rezultati sprovedenog istraživanja su pokazali da stajališta u Plavu, Beranama i Žabljaku, kao i autobuske stanice u Baru, Kolašinu i Mojkovcu ne ispunjavaju ni minimum kriterijuma za pristupačnost objekata osobama sa invaliditetom, te imajući u vidu da se radi o gradovima sa atraktivnom turističkom ponudom, koji osim domaćeg stanovništva, mogu privući i strane državljane, potrebno je

staviti poseban fokus na unapređenje postojećeg stanja i prilagođavanje navedenih objekata osobama sa invaliditetom, a zadovoljenjem (makar) minimum standarda predviđenih Zakonom o planiranju prostora i izgradnji objekata i Pravilnikom o bližim uslovima i načinu prilagođavanja objekata za pristup i kretanje lica smanjene pokretljivosti i lica sa invaliditetom.

Takođe, s obzirom da su projektanti i izvođači građevinskih radova lica nadležna za realizaciju ideje građenja objekata, potrebno je sprovoditi kontinuirane obuke za navedena lica u skladu sa domaćim zakonodavstvom i evropskim standardima, i uspostaviti efikasne mehanizme za monitoring poštovanja standarda pristupačnosti, koji će obuhvatati sve one koji učestvuju u procesu izgradnje objekata, a kako bi se osigurala praktična primjena usvojenih standarda pristupačnosti.

Pored prilagođavanja objekata u saobraćajnoj infrastrukturi standardima predviđenim međunarodnim i evropskim propisima, neophodno je kontinuirano raditi na edukaciji osoblja koje pruža usluge javnog prevoza, na način kako je to sprovela Švedska u glavnom gradu Stokholmu. Takođe, treba obezbijediti razuman nivo kvaliteta ovog obrazovanja i provjere da li zaposleni koriste ovo znanje u praksi. Diskriminatorno i uvredljivo ponašanje bilo koje vrste treba tretirati sa nultom tolerancijom.

Posljednjih godina došlo je do značajnog povećanja zakonskih zahtjeva koji se nameću transportnoj industriji u evropskim zemljama, sa ciljem obezbjeđenja proizvoda i usluga koji su dostupni svima pod jednakim uslovima, što podrazumijeva uvođenje ustanovljenih standarda, bez izuzetka.

Međutim, svjedoci smo da u Crnoj Gori ni minimum predočenih standarda nije ispoštovan kada je u pitanju pristup javnim objektima i saobraćajnoj infrastrukturi, te da postoje brojne barijere koje onemogućavaju slobodno kretanje osoba sa invaliditetom, izlažući ih takvim postupanjem diskriminaciji na dnevnom nivou.

Dakle, država je dužna da usvoji, sprovede i vrši monitoring poštovanja nacionalnih i međunarodnih standarda pristupačnosti, a ukoliko ne postoje odgovarajući propisi, ili isti nisu u saglasnosti sa usvojenim zakonskim rješenjima EU, neophodno je stvaranje odgovarajućih normativnih rješenja, ili usaglašavanje postojećih sa prihvaćenim propisima EU. S tim u vezi, neophodno je izvršiti sveobuhvatnu reviziju zakona i drugih propisa o pristupačnosti kako bi bilo moguće identifikovati, pratiti i u konačnom otkloniti propuste koji postoje u zakonima i njihovom sprovođenju.

Sa ciljem rješavanja uočenih problema, potrebno je (pored unapređenja i usklađivanja postojećih zakonskih rješenja sa zakonodavstvom EU) da se opredijele i značajnija finansijska sredstva za unapređenje željezničkih i autobuskih stanica, kao i samih vozila javnog prevoza, radi uvođenja novih tehnoloških rješenja koja će doprinjeti ispunjavanju standarda i zahtjeva Evropske unije, budući da je obezbjeđivanje pristupa fizičkom okruženju, transportu, informacijama i komunikacijama, kao i uslugama otvorenim za javnost, jedan od preduslova za puno ostvarivanje građanskih i političkih prava osoba sa invaliditetom.

Evropskom praksom do **PRISTUPAČNIH OBJEKATA**




MASTER
MASTRAM




Ministarstvo
prostornog planiranja,
urbanizma i državne imovine