

FINANSIRA:



Evropska unija

KOFINANSIRA:



Ministarstvo
javne uprave

STUDIJA

PRISTUPAČNOST STAJALIŠTA JAVNOG PREVOZA ZA OSOBE SA INVALIDITETOM



Queer
Montenegro





Izdavač studije: NVO Sjeverna zemlja

Autor: Prof. dr Marija Vešović

Istraživači:

Milena Bujanja

Jelena Mišković

Dražen Joksimović

Urednik izdanja:

Željko Obradović

Godina izdavanja studije: 2025.

Štamparija: Alfa Print Berane

Tiraž: 100 primjeraka

1. O PROJEKTU PRISTUPAČNOST-RAVNOPRAVNOST

Ova publikacija objavljena je u okviru projekta “Pristupačnost – ravnopravnost” koji sprovodi Sjeverna zemlja, a koji je podržan kroz projekat “U pravo vrijeme - Podrška zaštitnicima/ama ljudskih prava i OCD u oblasti razvoja političke demokratske kulture” koji sprovodi Juventas u saradnji sa organizacijama Help Montenegro, Centar za monitoring i istraživanje, Kvir Montenegro i Otvoreni centar Bona fide, koji finansira Delegacija Evropske unije u Crnoj Gori a kofinansira Ministarstvo javne uprave Crne Gore. Sadržaj publikacije isključiva je odgovornost NVO Sjeverna zemlja i ni na koji način ne odražava stavove finansijera i kofinansijera projekta.

“Projekat „Pristupačnost= ravnopravnost“ finansijski je podržan kroz program grant šeme “U PRAVO VRIJEME – Podrška zaštitnicima/ama ljudskih prava i OCD u oblasti promocije ljudskih prava i razvoja demokratske političke kulture”, koji finansira Delegacija Evropske unije kroz program Evropski instrument za demokratiju i ljudska prava za Crnu Goru 2022 (EIDHR) a kofinansira Ministarstvo javne uprave.

Realizacija projekta ima za cilj sprovođenje sveobuhvatnog istraživanja o primjeni standarda pristupačnosti za lica sa invaliditetom u oblasti saobraćaja, uključujući autobuske i željezničke stanice. Ministarstvo kapitalnih investicija je odredilo rok za implementaciju ovih standarda do kraja 2022. godine, dok Željeznička infrastruktura Crne Gore radi na rekonstrukciji željezničkih stanica u skladu sa Zakonom o prostornom planiranju i izgradnji objekata.

U Crnoj Gori i dalje postoji veliki broj javnih objekata koji nisu pristupačni licima sa invaliditetom, posebno starije zgrade koje nisu građene po savremenim standardima pristupačnosti. To stvara značajne prepreke za slobodno kretanje i uživanje punih prava ovih osoba, što predstavlja oblik diskriminacije. Specifične probleme identifikovali su brojni izvještaji, uključujući one Udruženja mladih sa hendikepom Crne Gore i Saveza slijepih Crne Gore, koji ukazuju na nedostatak pristupačnosti u javnim institucijama i saobraćajnoj infrastrukturi.

Istraživanje koje je sprovedeno tokom realizacije projekta je obuhvatilo:

- Prikupljanje i analizu podataka o primjeni standarda pristupačnosti na autobuskim stajalištima u sjevernom dijelu Crne Gore (Berane, Bijelo Polje, Rožaje, Mojkovac, Kolašin, Pljevlja).
- Analizu rezultata implementacije projekta rekonstrukcije željezničke stanice u Bijelom Polju.
- Procjenu pristupačnosti željezničkih stajališta u Mojkovcu i Kolašinu.

Prikupljeni podaci tokom ovih istraživanja su obrađeni i korišteni kao osnov izrade ove studije.

Studija će biti distribuirana u tiražu od 100 primjeraka, a elektronska verzija će biti dostupna na sajtu NVO Sjeverna zemlja. Ovo će omogućiti široku dostupnost informacija, posebno za lica sa oštećenjem vida.

2. UVODNA RAZMATRANJA

Pristupačnost stajališta javnog prevoza osobama sa invaliditetom predstavlja ključan segment u stvaranju inkluzivnih društava i održivih urbanih sredina. U savremenom društvu, gdje se težnja ka jednakim pravima i mogućnostima za sve građane kontinuirano povećava, pitanje dostupnosti javnog prevoza osobama sa invaliditetom postaje sve značajnije. Nepristupačan javni prevoz ograničava pristup obrazovanju, zapošljavanju, zdravstvenim uslugama i društvenim aktivnostima, dodatno pogoršavajući položaj osoba sa invaliditetom u društvu.

Urbanizacija, karakteristična za 21. vek, donosi sa sobom izazove i prilike za unapređenje infrastrukture. Prema podacima Svetske zdravstvene organizacije, više od milijardu ljudi, odnosno oko 15% svetske populacije, živi sa nekim oblikom invaliditeta. U urbanim sredinama, procenat osoba sa invaliditetom može biti još veći, što dodatno naglašava potrebu za pristupačnim javnim prevozom kao osnovom socijalne inkluzije i ekonomskog razvoja.

Razmatranje pristupačnosti stajališta javnog prevoza zahtijeva multidisciplinarni pristup koji uključuje arhitekturu, urbanizam, sociologiju, tehnologiju i politiku. Fizičke barijere, poput visokih ivičnjaka, nedostatka rampi i neadekvatnih stajališta, samo su jedan aspekt problema. Informacione barijere, kao što su nedostatak adekvatnih oznaka i informacija, takođe predstavljaju značajan izazov za osobe sa invaliditetom. Pored toga, obuka vozača i ostalog osoblja javnog prevoza igra ključnu ulogu u obezbjeđivanju pristupačnosti i bezbjednosti korisnika.

Pravna regulativa, kako na međunarodnom tako i na nacionalnom nivou, predstavlja temelj za unapređenje pristupačnosti. Konvencija o pravima osoba sa invaliditetom Ujedinjenih nacija, usvojena 2006. godine, ističe pravo osoba sa invaliditetom na pristupačnost kao jedno od osnovnih ljudskih prava. Nacionalne regulative i standardi često preuzimaju ove smjernice, ali njihova primjena varira u zavisnosti od lokalnog konteksta i raspoloživih resursa.

U ovom kontekstu, cilj ove studije je da pruži sveobuhvatan pregled trenutnog stanja pristupačnosti stajališta javnog prevoza za osobe sa invaliditetom u šest opština na sjeveru Crne Gore: Berane, Rožaje, Bijelo Polje, Mojkovac, Kolašin i Pljevlja. Studija ima za cilj da identifikuje glavne prepreke i izazove sa kojima se osobe sa invaliditetom suočavaju, te da ponudi konkretne preporuke za unapređenje pristupačnosti ove infrastrukture.

Metodologija izrade ove studije uključuje kombinaciju kvantitativnih i kvalitativnih istraživačkih metoda. Terensko istraživanje podrazumijeva inspekciju i evaluaciju fizičke pristupačnosti stajališta uz upotrebu standardizovanih kontrolnih lista i fotodokumentaciju. Kvalitativna istraživanja obuhvataju intervjue sa ključnim akterima, kao što su predstavnici lokalnih vlasti, javnih prevoznika i nevladinih organizacija, kao i fokus grupe koje uključuju osobe sa invaliditetom i korisnike javnog prevoza. Pored toga, analiza postojećih podataka uključuje pregled relevantne literature i zakonodavnog okvira.

Evaluacija fizičkih barijera fokusira se na identifikaciju arhitektonskih prepreka koje otežavaju pristup stajalištima. Analiza informacionih barijera ispituje dostupnost i adekvatnost informacija na stajalištima. Procjena svijesti i obuke osoblja javnog prevoza ima za cilj da utvrdi nivo znanja i vještina potrebnih za pružanje podrške osobama sa invaliditetom. Pregled pravnog okvira obuhvata analizu usklađenosti nacionalne regulative sa međunarodnim standardima, dok identifikacija najboljih praksi istražuje uspješne primjere iz drugih urbanih sredina.

Sinteza nalaza iz različitih istraživačkih aktivnosti vodi ka formulisanju konkretnih preporuka za unapređenje pristupačnosti stajališta javnog prevoza. Preporuke će biti prilagođene specifičnim potrebama i kontekstu svake od šest opština, uzimajući u obzir identifikovane prepreke i potencijalne resurse za njihovo prevazilaženje.

Ova studija ne samo da identifikuje probleme, već nudi i konkretne korake koje lokalne vlasti, prevoznici i druge relevantne institucije mogu preduzeti kako bi se poboljšala pristupačnost i omogućilo ravnopravno učešće osoba sa invaliditetom u društvenom i ekonomskom životu. Time se doprinosi razvoju inkluzivnih, održivih i pravednih urbanih sredina u Crnoj Gori, čime se unapređuje kvalitet života svih građana.

Razmatranje pristupačnosti stajališta javnog prevoza zahtijeva multidisciplinarni pristup koji uključuje arhitekturu, urbanizam, sociologiju, tehnologiju i politiku. Fizičke barijere, poput visokih ivičnjaka, nedostatka rampi i neadekvatnih stajališta, samo su jedan aspekt problema. Informacione barijere, kao što su nedostatak adekvatnih oznaka i informacija na stajalištima, takođe predstavljaju značajan izazov za osobe sa invaliditetom. Pored toga, obuka vozača i ostalog osoblja javnog prevoza igra ključnu ulogu u obezbeđivanju pristupačnosti i bezbednosti korisnika.

U svijetlu sve većih napora ka održivom razvoju i inkluzivnim gradovima, ova studija ističe važnost pristupačnosti javnog prevoza kao osnovnog elementa urbane mobilnosti i socijalne pravde. Pristupačan javni prevoz ne samo da omogućava osobama sa invaliditetom ravnopravno učešće u društvenom životu, već doprinosi i cjelokupnom poboljšanju kvaliteta života svih građana, stvarajući tako otpornije i održivije zajednice.

Vlada Crne Gore je, kao privremeno radno tijelo formirala Savjet za prava lica sa invaliditetom 13. Juna 2024.godine. Nužnost formiranja Savjeta za prava lica sa invaliditetom, proizilazi iz potrebe da se sinhronizovanim i odgovornim sistemskim radom unapređi zaštita i promocija ljudskih prava lica s invaliditetom, imajući u vidu preuzete međunarodne obaveze koje je Crna Gora preuzela ratifikacijom Konvencije Ujedinjenih nacija o pravima lica sa invaliditetom i obavezom uskladjivanja nacionalnog zakonodavstva sa međunarodnim standardima iz čega proizilazi nužnost razvoja politika, zakona i programa koji uklanjaju barijere i garantuju uživanje građanskih, kulturnih, ekonomskih, političkih i društvenih prava licima s invaliditetom.

3. LICA SA INVALIDITETOM I DRUŠTVENA PRAVA

Lica ili osobe sa invaliditetom su pojedinci koji imaju urođene ili stečene fizičke, senzorne, intelektualne ili emocionalne poteškoće, koje im zbog društvenih ili drugih barijera onemogućavaju ili otežavaju ravnopravno uključivanje u društvene aktivnosti. Ovo se odnosi bez obzira na to da li koriste tehnička pomagala ili podršku službi da bi ostvarili ove aktivnosti.

U savremenom društvu princip jednakosti ljudi važi kao jedno od najvažnijih pravnih i moralnih načela. Ovaj princip znači da su svi ljudi vrijedni poštovanja i da su, bez obzira na razlike koje među njima postoje, jednaki u dostojanstvu i pravima, tj. da su ravnopravni. Polazeći od osnovnog načela da su svi građani jednaki pred zakonom i da uživaju jednaku zaštitu svojih prava bez diskriminacije po bilo kom osnovu, bilo je neophodno stvoriti pretpostavke i uslove za uvođenje standarda koji obezbeđuju puno uživanje ljudskih prava i sprečavanje diskriminacije lica sa invaliditetom.

Lica sa invaliditetom se smatraju ravnopravnim subjektima prava, a invaliditet se definiše kao socijalni koncept, a ne lična karakteristika. U skladu sa Standardnim pravilima UN o izjednačavanju mogućnosti za lica sa invaliditetom iz 1993. godine, koja je naša država ratifikovala, utvrđeno je da „...devojčice, dečaci, žene i muškarci s invaliditetom, kao pripadnici svojih zajednica, mogu uživati ista prava i obaveze poput drugih građana“. Takođe, svaki pojedinac ima urođeno pravo na život i treba preduzeti sve potrebne mjere kako bi se osiguralo da lica sa invaliditetom uživaju sva prava na jednakim osnovama sa drugima u zajednici.

Principi Jednakosti i Pristupačnost

Princip jednakih prava podrazumijeva da su potrebe svakog pojedinca jednako važne i da te potrebe trebaju biti osnova politika planiranja u zajednicama.

Svi raspoloživi kapaciteti i mogućnosti trebaju se upotrebiti na način koji će svakom pojedincu osigurati jednaku mogućnost učešća i aktivan odnos u zajednici. U cilju obezbeđenja poštovanja osnovnih ljudskih prava lica sa invaliditetom, Vlada Crne Gore je donela Strategiju za zaštitu lica sa invaliditetom od diskriminacije i promociju jednakosti za period 2022-2027. godine. Ova strategija stavlja primarni akcenat na efektivno suzbijanje svih oblika diskriminacije, kao i stvaranje uslova za uživanje jednakih prava u svim oblastima života.

Cilj projekta, kao i ove studije je da kroz stvaranje uslova obezbijedi učešće lica sa invaliditetom u svim sferama društvenog života. Zaštita i promocija ljudskih prava lica sa invaliditetom ne sastoji se samo u pružanju usluga vezanih za fenomen invaliditeta, već i u stvaranju ambijenta za promjenu društvenog pristupa i ponašanja. Ovo uključuje razvoj politika, zakona i programa koji uklanjaju barijere i garantuju uživanje građanskih, kulturnih, ekonomskih, političkih i društvenih prava licima sa invaliditetom.

Lokalna zajednica i učešće građana

Lokalna zajednica je jedinstven oblik organizovanja građana u kojoj oni, posredstvom vlastitih i zajedničkih resursa, zadovoljavaju najveći dio svojih životnih potreba i rješavaju svoje probleme.

Kroz aktivno učešće i praćenje, možemo doprineti stvaranju inkluzivnog društva koje poštuje i promoviše prava svih svojih članova, posebno lica sa invaliditetom.

Pravo na život u zajednici i uključivanje u društvo temelji se na osnovnim standardima ljudskih prava. Ovi standardi su jasno definisani u članu 19. Konvencije Ujedinjenih nacija o pravima osoba sa invaliditetom iz 2006. godine. Član 19. Konvencije pruža smjernice za ono što se podrazumijeva pod pravom na samostalan život i pravo na uključivanje u zajednicu ("Službeni list Crne Gore - Međunarodni ugovori", br. 002/09 od 27.07.2009).

Pravo na život u zajednici odnosi se na sva lica sa invaliditetom. Bez obzira na intenzitet podrške koja im je potrebna, svaka osoba ima pravo i zasluhuje priliku da učestvuje u životu zajednice. Pravo na život u zajednici, sa sopstvenim izborima jednako kao i za druge, podrazumijeva razne opcije za životne aranžmane koje koriste svi članovi zajednice. „Živjeti i biti uključen u društvo“ znači imati priliku da se učestvuje u svim društvenim aktivnostima koje su dostupne svim ljudima u tom društvu. To podrazumijeva mogućnost pristupa javnim prostorima, tržištu, stambenom prostoru ili sistemu saobraćaja, kao i slobodu kretanja ulicama. Pravo na život u zajednici znači da ovakve osnovne pretpostavke za osobe sa invaliditetom postanu stvarnost, u skladu sa njihovim preferencijama i željama.

Najpotpuniji izraz prava na život u zajednici za osobe sa invaliditetom nalazi se u UN Konvenciji o pravima osoba sa invaliditetom, gdje je navedeno da sve osobe sa invaliditetom mogu uživati sva ljudska prava i osnovne slobode (član 1. UN Konvencije). Da bi neko uživao svoja prava i slobode, mora biti dio zajednice i živjeti u harmoniji s njom.

Samostalan život predstavlja svakodnevnu primjenu politika o ljudskim pravima u kontekstu invaliditeta. Samostalan život je moguć kroz kombinovanje različitih faktora iz okoline sa individualnim faktorima, što omogućava osobama sa invaliditetom da imaju kontrolu nad svojim životom. Sistem usluga mora biti dostupan svima po principu jednakih mogućnosti, omogućavajući osobama sa invaliditetom fleksibilnost u svakodnevnom životu. Samostalan život zahtijeva pristupačnost u izgrađenoj sredini, komunikacionim sistemima, tehničkim pomagalicama, personalnoj asistenciji i/ili uslugama u zajednici.

Treba naglasiti da je samostalan život, bez obzira na nivo podrške koji je potreban, ključan za izgradnju funkcionalne zajednice.

4. PROPISI KOJI REGULIŠU PRAVA OSOBA SA INVALIDITETOM

Međunarodni pravni okvir koji tretira prava osoba sa invaliditetom

Položaj osoba sa invaliditetom u našoj državi uređen je brojnim zakonskim i podzakonskim aktima, pa se odredbe vezane za prava osoba sa invaliditetom nalaze u svim važnijim zakonima koje je donijela Skupština Crne Gore. Gotovo svaki zakonski akt sadrži i odredbu o nekom pravu osoba sa invaliditetom. Pored domaćih zakonskih propisa, položaj osoba sa invaliditetom uređen je i međunarodnim sporazumima i opšteprihvaćenim pravilima iz međunarodnog prava.

Od značaja su sledeći međunarodni akti: Univerzalna deklaracija o ljudskim pravima, usvojena 1948. godine od strane Generalne skupštine UN, koja počiva na premisi da: „Sva ljudska bića rađaju se slobodna i jednaka u dostojanstvu i pravima. “. Zatim, Međunarodni pakt o ekonomskim, socijalnim i kulturnim pravima, Konvencija o eliminisanju svih oblika rasne diskriminacije, Međunarodni pakt o građanskim i političkim pravima (UN 1966), Evropska konvencija za zaštitu ljudskih prava i osnovnih sloboda (Savet Evrope 1960), Evropska socijalna povelja (Savet Evrope 1960), Konvencija o eliminisanju svih oblika diskriminacije žena (UN 1979), Konvencija o pravima deteta (UN 1989), Deklaracija o pravima osoba sa invaliditetom (UN 1975), Revidirana Evropska socijalna povelja (Savet Evrope 1999) i td.

Naša država je potpisnica velikog broja međunarodnih akata koji su postali sastavni deo našeg zakonodavstva, što nas sve obavezuje da u praksi postupamo u skladu sa njima prema svim društvenim grupama i pojedincima.

Značajan dokument, od uticaja na našu nacionalnu strategiju prema osobama sa invaliditetom je Strategija Saveta Evrope o osobama sa invaliditetom 2017-2023, čiji je opšti cilj dostizanje jednakosti, dostojanstva i ravnopravnosti za sve osobe sa invaliditetom, kroz pet prioriternih oblasti: (1) ravnopravnost i zabrana diskriminacije; (2) podizanje nivoa svijesti; (3) pristupačnost; (4) jednako priznavanje pred zakonom i (5) sloboda od eksploatacije, zlostavljanja i zanemarivanja.

Naglašeno je da se prilikom sprovođenja svih aktivnosti mora voditi računa o: učešću, saradnji i koordinaciji, univerzalnom dizajnu i razumnom prilagođavanju, rodnoj ravnopravnosti, višestrukoj diskriminaciji, obrazovanju i obukama.

Nacionalni pravni okvir koji tretira položaj osoba sa invaliditetom

Ustav Crne Gore („Sl. list CG“, br. 1/2007 i 38/2013 - Amandmani I-XVI) izričito garantuje posebnu zaštitu osoba sa invaliditetom (član 68). Ostale odredbe Ustava sadrže garancije „jednakosti pred zakonom“, bez obzira na bilo kakvu posebnost ili lično svojstvo (član 17) i jednaku zaštitu prava i sloboda (član 19). Članom 55 Ustava zabranjuje se kršenje zajemčenih sloboda i prava ili izazivanje nacionalne, rasne, vjerske i druge mržnje i netrpeljivosti.

Član 9 Ustava Crne Gore predviđa da “ratifikovani i objavljeni međunarodni sporazumi i opšteprihvaćena pravila međunarodnog prava čine sastavni dio nacionalnog pravnog poretka, imaju primat nad domaćim zakonodavstvom i neposredno se primenjuju kada odnose uređuju drugačije od unutrašnjeg zakonodavstva“. Takođe, članom 6 garantuje se zaštita ljudskih prava i sloboda. Pored navedenog, Ustav Crne Gore (član 8) sadrži opštu zabranu neposredne i posredne diskriminacije po bilo kom osnovu.

Zakon o lokalnoj samoupravi odredbom člana 27 stav 1 propisuje da opština, u skladu sa zakonom i drugim propisima: „u skladu sa mogućnostima, uređuje i obezbeđuje rješavanje stambenih potreba osoba u stanju socijalne potrebe i osoba sa invaliditetom i pomaže rad humanitarnih i nevladinih organizacija iz ovih oblasti“; dok je odredbom člana 146 istog Zakona propisano da Jedinica za upravljanje ljudskim resursima vrši poslove koji se odnose između ostalog i na: „...praćenje sprovođenja mjera u cilju postizanja srazmjerne zastupljenosti manjinskih naroda i drugih manjinskih nacionalnih zajednica u organima i službama, rodno balansirane zastupljenosti i zapošljavanja osoba sa invaliditetom“;

Zakon o zabrani diskriminacije ("Sl. list CG", br. 46/2010, 40/2011 - dr. zakon, 18/2014 i 42/2017); Zakon o zabrani diskriminacije osoba sa invaliditetom, ("Službeni list Crne Gore", br. 035/15 od 07.07.2015, 044/15 od 07.08.2015).

Zakon o zabrani diskriminacije, pored definisanja samog pojma diskriminacije i posebnih oblika koji postoje, konstituiše trostruku obavezu: zabranu i zaštitu od diskriminacije, ali i promociju jednakosti koja se ostvaruje u skladu sa ovim zakonom. Osim toga, zakonom je jasno definisano da se na zabranu i zaštitu od diskriminacije, kao i na promociju jednakosti primjenjuju odredbe drugih zakona kojima se uređuje zabrana i zaštita od diskriminacije po pojedinim osnovama ili u vezi sa ostvarivanjem pojedinih prava (čl. 1 Zakona), gde je u narednom pasusu zasebno tretiran Zakon o zabrani diskriminacije osoba sa invaliditetom, kao posebni pravni akt koji tretira prava i položaj osoba sa invaliditetom. Ovim zakonom uređuje se zabrana i zaštita od diskriminacije osoba sa invaliditetom, kao i promocija jednakosti tih osoba sa drugim osobama.

Strategija za zaštitu osoba sa invaliditetom od diskriminacije i promociju jednakosti 2022 – 2027. Crna Gora je utvrdila strateške i operativne ciljeve čijom realizacijom će se unaprijediti položaj osoba sa invaliditetom u državi i lokalnim zajednicama u kojima oni žive, stvaranjem uslova i ambijenta kojim će se obezbijediti ravnopravan položaj i puno učešće osoba sa invaliditetom u svim sferama društvenog života, kroz unapređenje pravnog, institucionalnog, socijalnog i ekonomskog okvira za zaštitu od diskriminacije, koji se temelji na modelu pristupa invaliditetu zasnovanom na ljudskim pravima (cit*).

Nacionalna strategija održivog razvoja Crne Gore do 2030. godine NSOR, predstavlja jedan od krovnih strateških dokumenata koji je od posebnog značaja za implementaciju UN ciljeva održivog razvoja, gdje se u oblasti zaštite osoba sa invaliditetom primarni akcenat stavlja na eliminisanje diskriminacije osoba sa invaliditetom, kroz sprovođenje sledećih podmjera:

- *Zaštititi i unaprediti prava osoba sa invaliditetom razvojem efikasnog sistema pravne zaštite, razvijanjem prevencije i sprečavanjem diskriminacije,*
- *Obezbijediti uslove za puno i aktivno učestvovanje osoba sa invaliditetom u svim oblastima društvenog života na ravnopravnoj osnovi kroz razvoj i primjenu politike pružanja jednakih mogućnosti, posebno u oblastima zapošljavanja, rada, obrazovanja, kulture i stanovanja,*
- *Obezbijediti socijalne, zdravstvene i druge usluge osobama sa invaliditetom u skladu sa njihovim realnim potrebama i međunarodnim standardima,*
- *Obezbijediti osobama sa invaliditetom adekvatan standard življenja i socijalnu sigurnost,*
- *Osigurati pristup osobama sa invaliditetom njihovom životnom okruženju, sredstvima javnog prevoza, institucijama, uslugama, sistemima komunikacija i informacionim sistemima,*
- *Osnažiti kapacitete organizacija osoba sa invaliditetom i podržati njihov rad,*
- *Promovisati mogućnosti i sposobnosti osoba sa invaliditetom i podizati nivo svijesti šire javnosti o osobama sa invaliditetom,*
- *Obezbijediti puno i efikasno učešće organizacija osoba sa invaliditetom u procesu donošenja odluka na svim nivoima.*

Analiza nacionalnog pravnog okvira koji tretira prava osoba sa invaliditetom

Crna Gora ima razgranat pravni okvir i pravosudnu praksu koja bi trebalo da obezbijedi zaštitu osoba sa invaliditetom od diskriminacije i obezbijedi njihovu potpunu integraciju u društvo. Uprkos mnogobrojnim zakonima i strategijama, u praksi i dalje postoji značajan broj prepreka koje osobe sa invaliditetom svakodnevno doživljavaju, posebno onih koje se odnose na javni prevoz.

Zakon o prevozu u drumskom saobraćaju ("Službeni list CG", br. 71/2017 i 67/19") Ovim zakonom propisani su dodatni uslovi u odnosu na stari zakon, a vezano za, pristupačnost saobraćajnih objekata (autobuskih stanica) licima sa invaliditetom. Proklamuje dostupnost usluga prevoza svim učesnicima. Ovim propisom stvoren je osnov da se licima sa invaliditetom kroz poseban linijski prevoz učini dostupnim drumski saobraćaj koji se obavlja redovno na određenoj liniji.

Navedeni propis, kao obavezan uslov za dobijanje licence za pružanje usluga autobuske stanice, predviđa "prilaz za invalidna lica", te u slučaju nepoštovanja nadležni inspektor je dužan da preduzme mjere u skladu sa zakonom. Obezbjedjivanje prevoza lica sa invaliditetom regulisano je i nizom podzakonskih akata na osnovu ovog zakona.

Zakonom o izmjenama i dopunama o putevima objavljen u ("Službenom listu CG", br. 140/2022) kojim se uređuje pravni položaj javnih i nekategorisanih puteva, način upravljanja, finansiranja i izgradnje javnih puteva, održavanje, zaštita, nadzor kao i druga pitanja od značaja za puteve. U tom smislu u članu 21 ovog Zakona kao i izmjenama zakona propisano je oslobađanje od plaćanja putarine i korisničke naknade koji glasi: - naknada za upotrebu javnog puta, njegovog dijela ili putnog objekta (putarina ili korisnička naknada) ne plaća se za vozila koja su obilježena znakom pristupačnosti u skladu sa zakonom kojim je uređena bezbjednost saobraćaja na putevima. - Organ uprave, nadležni organ lokalne samouprave, odnosno privredno društvo koje upravlja putem (u daljem tekstu: upravljač puta) izdaje potvrdu o oslobađanju plaćanja naknada za upotrebu javnog puta, njegovog dijela ili putnog objekta (putarina ili korisnička naknada), za rokom važenja od godinu dana.

Pravilnik o označavanju mjesta za parkiranje vozila lica sa invaliditetom i izgledu znaka pristupačnosti kojima se obilježavaju vozila lica sa invaliditetom („Sl. list CG br. 79/2016“) Pravilnik o označavanju mjesta za parkiranje vozila lica sa invaliditetom i izgledu znaka pristupačnosti kojima se obilježavaju vozila lica sa invaliditetom. Zakon o bezbjednosti, organizaciji i efikasnosti željezničkog saobraćaja Član 54 stav 3, na željezničkim stanicama i stajalištima pristupi vozovima za prevoz putnika izvode se tako da omogućavaju što lakši pristup putnicima i licima sa invaliditetom. Pravilnikom o tehničkim specifikacijama interoperabilnosti koje se odnose na pristupačnost željezničkog sistema osobama sa invaliditetom i osobama sa smanjenom pokretljivošću („Službeni list CG“, broj 45/20) Član 1 ovog Pravilnika propisuje: željeznički sistem (podsystem ili dio podsystema infrastrukture) u odnosu na pristupačnost željezničkog sistema osobama sa invaliditetom i osobama sa smanjenom pokretljivošću treba da ispunjava tehničke specifikacije interoperabilnosti.

Član 2 stav 1: Tehničke specifikacije interoperabilnosti iz člana 1 ovog pravilnika date su u Prilogu 1 koji je sastavni dio ovog pravilnika.

Prilikom nabavki novih vozova za prevoz putnika u tenderskim uslovima sastavi dio biće i uslovi koji su predviđeni tehničkom specifikacijom u skladu sa ovim Pravilnikom. Crnogorski alternativni izvještaj o sprovođenju Konvencije UN o pravima osoba sa invaliditetom u Crnoj Gori 2017 godina Član 5: Zaključak se odnosi na obavezu Vlade da uradi analizu svih propisa koji definišu prava osoba s invaliditetom u oblastima koje uređuje Konvencija Ujedinjenih nacija o pravima osoba s invaliditetom, a koje su obuhvaćene i Zakonom o zabrani diskriminacije lica sa invaliditetom, i to u oblastima: informacija i elektronskih komunikacija, saobraćaja, samostalnog života i života u zajednici, porodičnih i bračnih odnosa, zatim zakona koji definišu pravnu, poslovnu i procesnu sposobnost, kao i u oblastima: obrazovanja i stručnog osposobljavanja, zdravstvene zaštite, socijalne i dječje zaštite i adekvatnog životnog standarda i u oblasti političkog i javnog života Strategije za zaštitu od diskriminacije lica sa invaliditetom i promociju jednakosti 2017 – 2021. kao i Akcioni plan za realizaciju preporuka Komiteta UN o pravima OSI Član 19: S obzirom da razvoj servisa podrške u lokalnim zajednicama zavisi od lokalnih vlasti, različita je i vrsta i obim usluga koje se nude u pojedinim lokalnim zajednicama. Samim tim, ukoliko osoba s invaliditetom odluči da promijeni mjesto življenja neće joj biti garantovane iste usluge, a takođe, ni isti nivo pristupačnosti, uključujući i saobraćaj (član 19, stav 1, tačka a UNCRPD). Član 20: Nepristupačnost javnog prevoza, saobraćaja, i javnih površina iziskuje dodatne troškove osoba s invaliditetom u oblasti lične pokretljivosti, a pravo na ličnu pokretljivost OSI nije uzeto u obzir prilikom kreiranja i razvoja politika.

Javni prevoz putnika (JPP) je osnovni nosilac prevoza građana, a za neke kategorije korisnika i jedini oblik realizacije njihovih osnovnih potreba za mobilnošću. Zbog toga je javni prevoz jedna od elementarnih delatnosti neophodnih za funkcionisanje života u gradu i jedan od baznih logističkih podsistema. Njegov uticaj na funkcionisanje grada i regiona i ukupan život stanovnika, je veoma složen.

Osnovni problem u sistemu javnog prevoza je kako obezbijediti da ovaj sistem funkcioniše bolje, odnosno kako stvoriti uslove da se kvalitet prevozne usluge podigne na jedan viši nivo i približi kvalitetu javnog gradskog i prigradskog prevoza putnika u gradovima razvijenih evropskih zemalja.

Kada je u pitanju učešće lica sa invaliditetom u javnom prevozu, jasno je definisano u Zakonu o prevozu u drumskom saobraćaju Crne Gore (Sl.list CG, br 71/2017 i 67/2019) izgled i pristupačnost autobuskih stajališta za lica sa invaliditetom, kao i novim Pravilnikom o bližim uslovima i kriterijumima za kategorizaciju autobuskih stanica (Sl.list Crne Gore, br. 014/24 od 20.02.2024). Jasno se navodi da pored apsolutne dostupnosti autobuskih stajališta osobama sa invaliditetom, mora postojati i pristup toaletu kao i osoba koja je zadužena za kontakt licima sa invaliditetom.

Pristupačnost javnog saobraćaja podrazumijeva pristupačna sredstva javnog prevoza, pristupačne objekte, autobuske i željezničke stanice, aerodrome, luke, saobraćajnice i druge javne prostore koji su namijenjeni saobraćaju, informacije o prevoznim sredstvima i linijama, informaciono-komunikacione tehnologije koje pružaju i omogućavaju korišćenje usluge saobraćaja. Ono se tretira na istoj ravni garancija kao što je pristupačnost fizičkog okruženja, informacija, komunikacija i tehnologija. Step en ostvarivanja prava osoba sa invaliditetom u oblasti javnog saobraćaja, zavisi od pristupačnosti okruženja, dok aktivnosti i vidljivost OSI u društvu zavisi od nivoa pristupačnosti prevoznih sredstava i usluga u oblasti saobraćaja.

Iako je Crna Gora postigla značajan napredak u donošenju zakonskih i strateških okvira za zaštitu osoba sa invaliditetom, ključni izazov ostaje njihova efikasna implementacija.



Neophodno je kontinuirano raditi na podizanju svijesti, edukaciji, kao i unapređenju institucionalnih kapaciteta za sprovođenje zakonskih odredbi. Samo sveobuhvatnim pristupom koji uključuje sve segmente društva može se postići potpuna inkluzija i ravnopravnost osoba sa invaliditetom.

CILJ STUDIJE

Cilj ove studije je da pruži sveobuhvatan i detaljan pregled trenutnog stanja pristupačnosti stajališta javnog prevoza za osobe sa invaliditetom u šest opština na severu Crne Gore: Berane, Rožaje, Bijelo Polje, Mojkovac, Kolašin i Pljevlja. Studija ima za cilj da identifikuje glavne prepreke i izazove sa kojima se osobe sa invaliditetom suočavaju u korišćenju javnog prevoza, te da ponudi konkretne preporuke za unapređenje pristupačnosti ove infrastrukture.

Ostvarenje ovog cilja zahteva sveobuhvatan pristup koji uključuje različite istraživačke metode i analizu širokog spektra faktora koji utiču na pristupačnost. Specifični ciljevi studije uključuju:

1.Evaluacija fizičkih barijera: Detaljno ispitivanje i dokumentovanje fizičkih prepreka na stajalištima javnog prevoza, uključujući visinu ivičnjaka, prisustvo rampi, širinu trotoara i pristupačnost sedišta. Cilj je da se identifikuju specifične arhitektonske prepreke koje otežavaju ili onemogućavaju pristup osobama sa invaliditetom.

2.Analiza informacionih barijera: Istraživanje dostupnosti i adekvatnosti informacija na stajalištima javnog prevoza, uključujući signalizaciju, oznake i informativne table. Cilj je da se utvrdi u kojoj meri informacije koje su dostupne na stajalištima zadovoljavaju potrebe osoba sa različitim vrstama invaliditeta.

3.Procjena svijesti i obuke osoblja: Evaluacija nivoa obuke i svijesti vozača i ostalog osoblja javnog prevoza o potrebama i pravima osoba sa invaliditetom. Cilj je da se utvrdi da li osoblje poseduje adekvatna znanja i vještine za pružanje podrške i asistencije osobama sa invaliditetom.

4.Pregled pravnih i regulatornih okvira: Analiza postojećih zakona, propisa i standarda koji se odnose na pristupačnost stajališta javnog prevoza na nacionalnom i lokalnom nivou. Cilj je da se ocijeni usklađenost postojeće regulative sa međunarodnim standardima i da se identifikuju eventualne pravne praznine.

5. Identifikacija najboljih praksi: Istraživanje uspješnih primjera i inovativnih rješenja koja su primenjena u različitim urbanim sredinama širom svijeta.

Cilj je da se identifikuju prakse koje bi mogle biti adaptirane i implementirane u opštinama na sjeveru Crne Gore radi unapređenja pristupačnosti.

6. Formulisanje preporuka: Na osnovu prikupljenih podataka i analiza, razviti set konkretnih i primjenljivih preporuka za unapređenje pristupačnosti stajališta javnog prevoza. Cilj je da ove preporuke budu prilagođene specifičnim potrebama i kontekstu svake od šest opština.

Kroz multidisciplinarni pristup koji integriše terensko istraživanje, intervju, fokus grupe i analizu sekundarnih podataka, studija teži da pruži detaljnu i sveobuhvatnu sliku trenutnog stanja i izazova pristupačnosti javnog prevoza za osobe sa invaliditetom. Ova studija ne samo da identifikuje probleme, već nudi i konkretne korake koje lokalne vlasti, prevoznici i druge relevantne institucije mogu preduzeti kako bi se poboljšala pristupačnost i omogućilo ravnopravno učešće osoba sa invaliditetom u društvenom i ekonomskom životu. Time se doprinosi razvoju inkluzivnih, održivih i pravednih urbanih sredina u Crnoj Gori.

5. METODOLOGIJA IZRADE STUDIJE

Metodologija izrade ove studije zasniva se na kombinaciji kvantitativnih i kvalitativnih istraživačkih metoda, sa ciljem da se pruži sveobuhvatan uvid u stanje pristupačnosti stajališta javnog prevoza za osobe sa invaliditetom u šest opština na sjeveru Crne Gore: Berane, Rožaje, Bijelo Polje, Mojkovac, Kolašin i Pljevlja. Pristup istraživanju podrazumijeva terensko istraživanje, analizu postojećih podataka, kao i uključivanje relevantnih aktera kroz intervju i fokus grupe.

Stajališta javnog prevoza koja su obuhvaćena ovim istraživanjem su samo autobuska i željeznička stajališta.

a. Terensko istraživanje

Terensko istraživanje se svodilo na obilazak terena i popunjavanje ček liste sa postojanjem autobuskih i željezničkih stajališta kao i njihovog broja.

a.1. Inspekcija stajališta

- Selektovanje uzorka stajališta: Identifikacija stajališta javnog prevoza u svakoj od šest opština.
- Evaluacija fizičke pristupačnosti: Sistematično pregledanje svakog stajališta uz upotrebu standardizovanih kontrolnih lista koje obuhvataju parametre kao što su prisustvo rampi, taktilnih staza, razglasa i vidljivosti obaveštenja.
- Fotodokumentacija: Fotografisanje stajališta kako bi se dokumentovali trenutni uslovi i identifikovale konkretne fizičke prepreke.

b. Kvalitativna istraživanja

b.1. Intervjui sa ključnim akterima

- Identifikacija ispitanika: Odabir relevantnih aktera uključujući predstavnike lokalnih vlasti, javnih prevoznika, nevladinih organizacija koje se bave pitanjima invaliditeta, i drugih stručnjaka.
- Polustrukturirani intervjui: Sprovođenje polustrukturiranih intervjuova sa ključnim akterima radi dobijanja uvida u trenutne politike, izazove i mogućnosti za unapređenje pristupačnosti stajališta javnog prevoza.

b.2. Fokus grupe

Fokus/ Ciljne grupe obuhvaćene ovim istraživanjem su osobe sa invaliditetom koji se odnosi na poteškoće u kretanju (upotreba kolica ili drugih pomagala), slabovide i slabočujne.

- Formiranje focus/ciljna grupa: Organizovanje ciljne grupa koja uključuje osobe sa invaliditetom, njihove staratelje, korisnike javnog prevoza i predstavnike lokalnih zajednica.
- Diskusija o iskustvima i izazovima: Facilitiranje diskusija u okviru fokus grupa kako bi se prikupili kvalitativni podaci o svakodnevnim iskustvima, potrebama i predlozima za poboljšanje pristupačnosti stajališta.

c. Analiza postojećih podataka

c.1. Sekundarna analiza podataka

- Pregled literature: Analiza relevantnih studija, izveštaja i drugih publikacija koje se bave pitanjima pristupačnosti javnog prevoza.
- Analiza zakonodavnog okvira: Istraživanje postojećih zakona, propisa i standarda koji se odnose na pristupačnost stajališta javnog prevoza, kako na nacionalnom tako i na lokalnom nivou.

d. Izrada preporuka

d.1. Sinteza nalaza

- Integracija kvantitativnih i kvalitativnih podataka: Kombinovanje nalaza iz terenskog istraživanja, intervjuja, fokus grupa i sekundarne analize kako bi se dobila sveobuhvatna slika trenutnog stanja pristupačnosti stajališta.
- Identifikacija ključnih izazova i prilika: Sistematizacija glavnih prepreka i potencijalnih rješenja identifikovanih tokom istraživanja.

d.2. Formulisanje preporuka

- Razvoj konkretnih preporuka: Izrada setova preporuka za unapređenje pristupačnosti stajališta javnog prevoza, uzimajući u obzir specifične potrebe i kontekst svake od šest opština.
- Prezentacija nalaza i preporuka: Priprema izvještaja i prezentacija rezultata relevantnim akterima, uključujući lokalne vlasti, prevoznike i organizacije osoba sa invaliditetom.

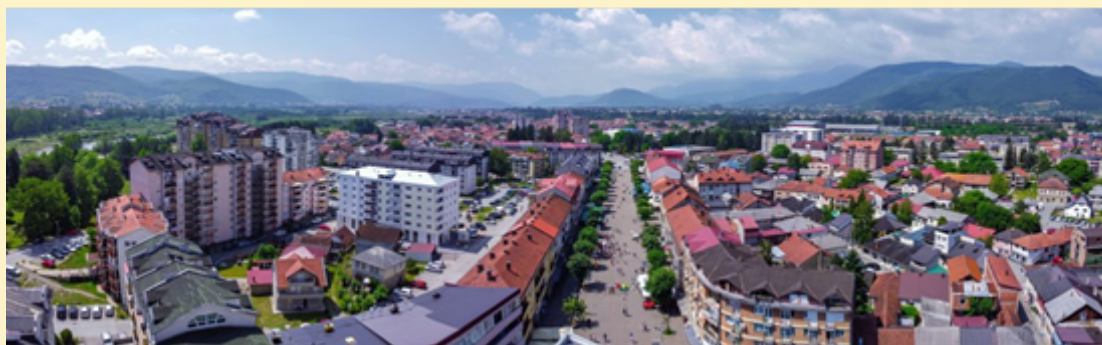
Kroz ovu sveobuhvatnu metodologiju, studija teži da pruži detaljan i pouzdan uvid u trenutne izazove i mogućnosti za unapređenje pristupačnosti stajališta javnog prevoza osobama sa invaliditetom, kao i da ponudi konkretne, primjenljive preporuke za poboljšanje ove oblasti u opštinama na sjeveru Crne Gore.

6.ANALIZA POSTOJEĆEG STANJA

6.1 OPŠTINA BERANE

Opština Berane prostire se na površini od 544 km² sjeveroistočnog dijela Crne Gore. Smještena je u gornjem slivu rijeke Lim. Na području opštine Berane živi 33.970 (prema podacima MONSTAT-a 28.488 stanovnika bez Petnjice), od čega je 14.238 žena ili 49,98% i 14.250 muškaraca ili 50,02 %. U urbanom, gradskom, jezgru živi 11.073, u prigradskim naseljima 13.055, a u ruralnim područjima 4.360 stanovnika. Stanovništvo je pretežno skoncentrisano u gradskom jezgru (38,87%) i prigradskim naseljima (45,83%), dok je procenat učešća stanovništva koje živi u ruralnom području veoma nizak (svega 15,30%).

Prema dostupnim podacima MONSTAT-a (Popis 2011) , od ukupnog broja stanovnika u opštini Berane 33.970 (28.488 bez Petnjice), 4.101 odnosno 12,1% njih se suočava sa smetnjom u samostalnom obavljanju svakodnevni aktivnosti uzrokovanih jednom od vrsta smetnji . Tako , 2.053, odnosno 6% građana Berana, ima smetnje u otežanom kretanju, 3%, odnosno 1.004 ima probleme u samostalnom obavljanju aktivnosti uzrokovane smetnjom nastalom usljed slabog vida, dok 1,4 % stanovništva ima problem sa sluhom, 1,1 % odnosno 380 građana ima problem sa pamćenjem, koncentracijom ili sporazumjevanjem, dok je 4,4% ili 1.494 spada u grupu „ostalih poteškoća“ .



Lica s invaliditetom u Opštini Berane se suočavaju sa brojnim preprekama i diskriminacijom u svakodnevnom životu.

Polazeći od osnovnog načela da su svi građani jednaki pred zakonom, te da uživaju jednaku zaštitu svojih prava bez diskriminacije po bilo kom osnovu, bez obzira na lično ili neko drugo svojstvo, te opšte zabrane diskriminacije koja je propisana i Konvencijom UN o pravima lica s invaliditetom kao i Protokolom broj 12 uz Evropsku konvenciju za zaštitu ljudskih prava i osnovnih sloboda iz 2000. godine, neophodno je bilo stvoriti pravne pretpostavke za uvođenje svih standarda kojima se obezbeđuje puno uživanje ljudskih prava i sprječavanje ili otklanjanje diskriminacije lica s invaliditetom u lokalnoj zajednici .

Istraživanje stanja na terenu u opštini Berane sprovedeno je dana 16.04.2024. godine. Utvrđeno je da u opštini ne postoji željeznička stanica kao ni željeznički prevoz koji prolazi kroz ovu opštinu. Međugradski autobuski prevoz postoji, međutim glavna autobuska stanica u opštini već godinama nije u funkciji i nije dostupna korisnicima. Pored glavne autobuske stanice, postoje još četiri autobuska stajališta.

Na osnovu polaznog istraživanja i popunjavanja ček liste zaključuje se sledeće:

1. U opštini Berane postoji centralna autobuska stanica koja već par godina nije u funkciji, a u neposrednoj blizini pomenute stanice nalazi se stajalište koje privremeno ima funkciju glavne stanice za prevoz putnika u medjugradskom saobraćaju.



Slika 1: Glavna autobuska stanica u opštini Berane koja nije u funkciji



Slika 2: privremeno autobusko stajalište za međugradske prevoz

2. U opštini Berane postoji jedan lokalni registrovani prevoznik „Božović-transport“ koji obavlja prevoz putnika u lokalnom saobraćaju, ali ne i u užem gradskom jezgri već samo na relaciji Berane- selo Polica čije se stajalište nalazi kod „Cvetnog parka“ i to je ujedno i jedini prevoznik koji vrši djelatnost u lokalnom saobraćaju.
3. U opštini Berane nalazi se 4 stajališta za međugradske prevoznike i jedno stajalište za pomenutog lokalnog prevoznika i glavna autobuska stanica koja nije u funkciju.
4. Pomenuta stajališta ne posjeduju razglas za obavješćavanje korisnika o polascima, nema ni vizuelna obavješćenja, taktinu stazu kao ni pristupnu rampu za osobe sa invaliditetom.
5. Stajališta su takođe, neadovoljno obilježena kako horizontalnom tako i vertikalnom signalizacijom i apsolutno nedostupna za osobe sa invaliditetom.

Dana 17. 5.2024. godine održan je sastanak sa predsjednikom „Organizacije slepih za Berane, Plav, Andrijevicu i Rožaje“ kao i sa članovima udruženja gdje je utvrđeno da je ovo udruženje centralno udruženje za pomenute opštine gdje su pored slabovidih osoba podjednako zastupljene i osobe oštećenog sluha i osobe koje imaju smetnje pri kretanju. Utvrđeno je da udruženje ima blizu 90 članova i da je u Beranama formirana radna grupa između članova udruženja i Opštine Berane kako bi se izradio „Lokalni plan iz oblasti invaliditeta“ i upravo tim planom bi se olakšao život pomenute ciljne grupe, prilagođavanjem svih elemenata neophodnih za njihov nesmetani boravak i funkcionisanje u realnom životu. Zaključuje se na osnovu razgovora koji se vodio na sastanku da položaj osoba sa poteškoćama u vidu, sluhu i hoda nije na zavidnom nivou, ali da oni daju sve od sebe kako bi im se olakšao život u ovoj sredini.

Akcentovano je da je upravo jedna od glavnih poteškoća nepristupačnost u javnom prevozu. Takođe je iznijet komentar da broj članova u udruženju ne predstavlja stvarni broj osoba sa invaliditetom u ovoj opštini već samo jedan mali deo. Osobe sa invaliditetom u opštini Berane ne koriste usluge javnog prevoza upravo zbog nepristupačnosti već svoje potrebe za putovanjima obavljaju jedino na način da ih prevoze članovi porodice ili prijatelji.

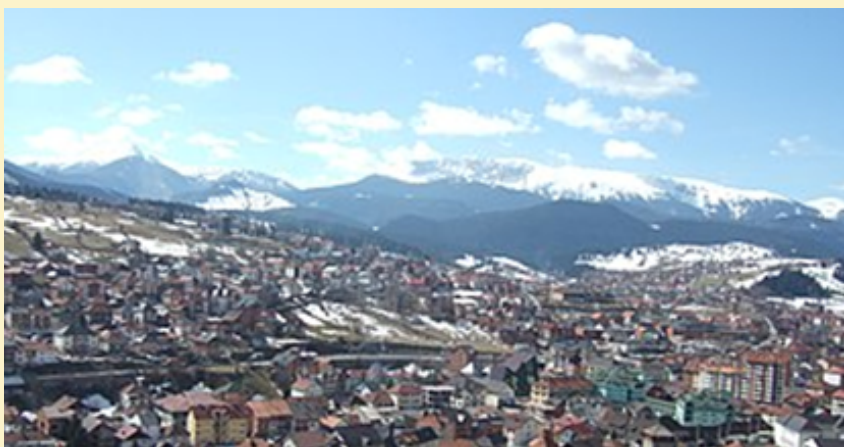
U opštini Berane, takođe postoji i “Dnevni centar za djecu i omladinu sa smetnjama i teškoćama u razvoju“. Osnovan je 2013. godine i ima 37 korisnika od kojih 14 preko osamnaest godina. S obzirom da njihovi korisnici imaju i poteškoće u kretanju. Čak neki koriste i kolica i druga pomagala, centar poseduje specijalizovano vozilo za njihov prevoz. Zaposleni ističu da do sada nisu imali zahtjeve drugih ustanova za ustupanje vozila za prevoz, kao i da njihovi korisnici ukoliko imaju potrebu za upotrebom javnog prevoza moraju da idu sa pratnjom člana porodice jer drugačije ne bi mogli zbog nepristupačnosti kako stajališta tako i vozila javnog prevoza.

Na osnovu svega navedenog, kao i analizom rezultata dobijenih istraživanjem, možemo zaključiti sledeće:

- Ne zna se tačan broj lica sa invaliditetom u Opštini Berane
- Autobuska stajališta nisu pristupačna licima sa invaliditetom
- Vozila javnog prevoza nisu pristupačna licima sa invaliditetom
- Intervjuisana lica sa invaliditetom navode da se osećaju diskriminisano u pogledu upotrebe javnog prevoza
- Intervjuisana lica sa invaliditetom navode da ne koriste javni prevoz zbog nepristupačnosti.

Treba istaći da je u proceduri usvajanja Lokalni akcioni plan za zaštitu lica sa invaliditetom od diskriminacije i promociju jednakosti u opštini Berane za period 2024-2027.

6.2.OPŠTINA ROŽAJE



Opština Rožaje se nalazi u sjeveroistočnom dijelu Crne Gore. Okružuju je crnogorske Prokletije, a u neposrednom susjedstvu su joj jugozapadna Srbija i Kosovo pa ovaj kraj predstavlja tromeđu. Rožajska opština zahvata površinu od 432 km², u kojoj prema podacima iz 2011. godine živi oko 23.000 stanovnika. Rožaje je jedina opština u Crnoj Gori koju karakteriše izrazita demografska mladost. Prosječna starost stanovništva je 31,7 godina.

U Rožajama je registrovano 1.986 osoba sa invaliditetom, po podacima Zavoda za zapošljavanje iz 2023.godine.

Istraživanje stanja na terenu u opštini Rožaje sprovedeno je dana 15.04.2024. godine. Utvrđeno je da u opštini ne postoji željeznička stanica kao ni željeznički prevoz koji prolazi kroz ovu opštinu. Međugradski autobuski prevoz postoji, kao i glavna autobuska stanica u opštini. Pored glavne autobuske stanice, ne postoje druga autobuska stajališta. Na osnovu polaznog istraživanja i popunjavanja ček liste zaključuje se sledeće:



1. U opštini Rožaje postoji jedino centralna autobuska stanica za prevoz putnika u međugradskom saobraćaju.
2. Pomenuto stajalište ne posjeduju razglas za obavješćavanje korisnika o polascima, nema ni vizuelna obavješćenja, taktilnu stazu kao ni pristupnu rampu za osobe sa invaliditetom.
3. Stajalište je takođe, neadovoljno obilježeno kako horizontalnom tako i vertikalnom signalizacijom i apsolutno nedostupno za osobe sa invaliditetom.
4. U opštini Rožaje ne postoji gradski prevoz.

Dana 27. 5.2024.godine održan je sastanak sa sa predsjednikom „Udruženja paraplegičara Rožaje“ kao i sa članovima udruženja. 10 članova imaju poteškoće u kretanju, dok su osobe sa drugim vrstama invaliditeta članovi udruženja u Beranama, koje je susedna opština. Tokom razgovora je naglašeno da članovi udruženja upravo imaju najveći problem prilikom upotrebe javnog prevoza, jer ističu da je potpuno neprilagođen osobama sa invaliditetom.

Tokom istraživanja na neposrednim sastancima sa predstavnicima udruženja u Rožajama, opšti zaključak je da osobe sa invaliditetom, bilo da je riječ o slabovidim ili osobama koje imaju poteškoće u kretanju ili sa sluhom ne postoje nikakvi uslovi za korišćenje javnog prevoza.

To se prije svega odnosi na to da ne postoje taktilne staze, liftovi, prilazi, kao ni specijane table sa zvucnim efektima. Ono što je tokom istraživanja zaključeno u razgovoru sa predstavnicima ciljne grupe i predstavnicima udruženja da uglavnom osobe sa invaliditetom koriste taksi usluge kao i da njihov prevoz uglavnom vrše članovi njihovih porodica.

6.3.OPŠTINA MOJKOVAC



Opština Mojkovac zahvata površinu od 367 km² i po broju stanovnika (10 015 / 2003g) spada među manje opštine u Crnoj Gori. Gradsko naselje nalazi se na nadmorskoj visini od 853 m. Na osnovu podataka sa popisa iz 2011. godine, opština Mojkovac ima 8622 stanovnika.

Drumski saobraćaj ima najveći značaj. Još u srednjem vijeku ovuda su prolazili karavanski putevi koji su Brskovo povezivali sa Dubrovnikom, Kotorom i Starom Srbijom.

Kroz Mojkovac prolazi Jadranski magistralni put koji ga povezuje sa centralnim i primorskim dijelom Crne Gore na jednoj, i Bijelim Poljem, Beranama i unutrašnjom Srbijom, na drugoj strani.

Regionalnim putem Mojkovac – Đurđevića Tara ova opština je povezana sa Žabljakom i Pljevljima. Lokalnim asfaltnim putevima grad je povezan sa svim mjesnim zajednicama. Na Jadranskoj magistrali je smještena i savremeno opremljena Autobuska stanica.

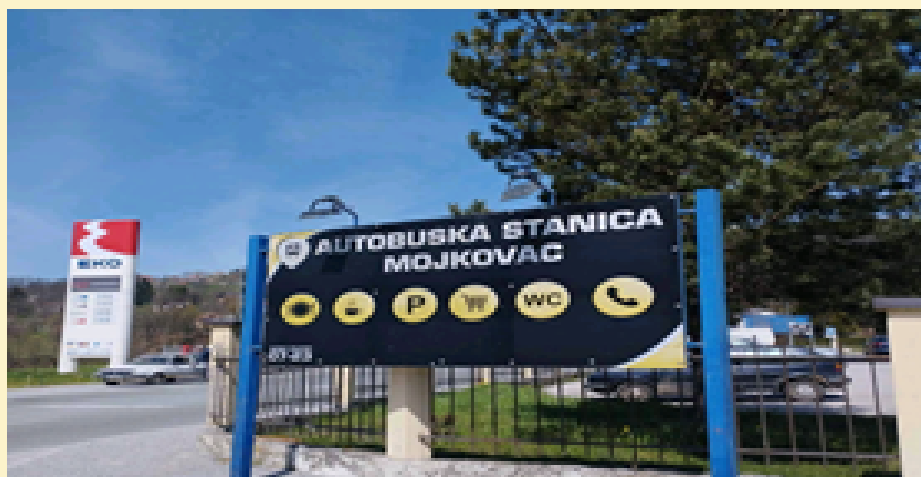
Teritoriju opštine Mojkovac, ispod padina Bjelasice, presijeca željeznička pruga Beograd-Bar, izgrađena 1976.godine. Željeznička stanica smještena je u industrijskom dijelu grada, a vozovi Željeznice Crne Gore vrše redovan prevoz putnika i robe na ovoj pruzi.

Tokom istraživanja koje je izvršeno 10. 4. 2024. godine definisano je stanje autobuske i željezničke stanice. Aktivnost na početku istraživanja uključila je obilazak značajnih objekata javnog prevoza u gradskom jezgri, autobuske stanice i željezničkog stajališta. Tokom obilaska napravljene su fotografije i mapirano zatečeno stanje.

Autobuska stanica Mojkovac:

U opštini Mojkovac postoji jedna autobuska stanica za međugradski prevoz koja se nalazi u centru grada. Pristup stanici je prilagođen osobama sa poteškoćama u kretanju, jer postoji pristupna rampa. Unutrašnjost stanice je djelimično pristupačan, prostor u kojem se nalaze toaleti nije pristupačan za osobe sa invaliditetom, zbog prisustva velikog broja stepenica. Postoji oglasna tabla, a u razgovoru sa zaposlenima dobijene su informacije da razglas postoji i da se ponekad koristi. Tokom obilaska stanice nije korišten razglas. Zaposleni su naglasili da u slučaju da neka osoba sa invaliditetom koristi usluge ove stanice, pristup samom prevoznom sredstvu je onemogućen, pa ga oni „unesu“ na rukama u vozilo. Ne postoje taktilne staze.

Slika natpisa autobuske stanice:



Slika perona na autobuskoj stanici:



Slika prilaza info pultu:



Slika prilaza toaletu:



Željeznička stanica Mojkovac:

Željeznička stanica se nalazi nekoliko kilometara od gradskog jezgra. Prilaz stanici nije prilagođen pristupu osoba sa invaliditetom, trotoari su nezgodi i za pješake. Rampe za osobe s invaliditetom ne postoji, ali je sam pristup peronu donekle prilagođen, sve do dela ulaska gde se nalazi kanal za atmosverske padavine. Ne postoje taktilne staze, kao ni razglas što predstavlja ozbiljan nedostatak. Oglasna tabla postoji, ali informacije na njima nisu ažurirane (validne su bile za 2023. godinu). Ne postoje taktilne staze.

Na osnovu navedenih nedostataka, zaključujemo da ni autobuska ni željeznička stanica u Mojkovcu nisu adekvatno prilagođene osobama s invaliditetom. Nedostatak osnovnih infrastrukturnih elemenata kao što su adekvatne rampe u svim djelovima objekata i taktilne staze predstavljaju ozbiljan problem za pristupačnost ovih stanica.

Slika prilaza železničkoj stanici:



Slika ulaza u železničku stanicu:



Slika prilaza peronima:



Slika izgleda perona:



U opštini Mojkovac ne postoji služba koja se bavi konkretno pitanjem zaštite prava osoba sa invaliditetom, ali imaju referenta. U ovoj opštini živi mali OSI (15ak lica) koji su u fokusu našeg istraživanja. U opštini ne postoji registar lica sa invaliditetom, a organizacije koje se bave njihovim pravima vezane su za Bijelo Polje.

Upitnik je ispunilo 15 osoba uz pomoć istraživača i drugih članova organizacije. U istraživanju su učestvovala slabovide, slabočujne i osobe sa teškoćama u kretanju, sa različitim stepenom invaliditeta. Od njih samo dijve osobe nikada ne koriste javni prevoz, upravo zbog prirode invaliditeta koji imaju.

Nakon sprovedenog istraživanja možemo zaključiti da osobe sa invaliditetom rijetko samostalno koriste usluge javnog prevoza. Razloge koje navode su u objektivnim okolnostima, kao i u sopstvenoj nesigurnosti da se samostalno upute na putovanje.

Najčešće koriste taksi usluge, jer su im one najprilagođenije, i mogu očekivati pomoć taksiste kako bi se jednostavnije snašli. Navode da je samo jedan voz koji saobraća iz Bijelog Polja prilagođen osobama sa poteškoćama u kretanju, te da nema taksi udruženja ili autobusa koji omogućavaju osobi koja koristi kolica da koristi njihove usluge.

Usluge javnog prevoza koriste uglavnom za posjete ljekarima, a najčešće se oslanjaju na pomoć porodice. Smatraju da osoblje u javnom prevozu nije edukovano, ali da se vodi svojim osećajem, te je mali broj njih imao primjedbe na zaposlene u ovoj deljatnosti.

Na osnovu analize istraživanja koje je sprovedeno u opštini Mojkovac, zaključuje se da osobe sa invaliditetom nevoljno se usuđuju da koriste usluge javnog prevoza, a kada su primorani na to obično sa njima bude neko od porodice i prijatelja kako bi mogli da bezbedno putuju. Pristupačnost prevoznih sredstava, kako i stajališta je jedan od glavnih razloga zašto se ovaj vid prevoza ne koristi među OSI.

6.4. OPŠTINA BIJELO POLJE



Bijelo Polje je regionalni centar sjevera Crne Gore. Prema popisu iz 2011. cijela opština obuhvatajući i gradsko naselje imala je 46051 stanovnika, dok je gradsko područje imalo 12900 stanovnika. Bijelo Polje se nalazi u dolini koju presjeca planinska reka Lim.

Istraživanja je sprovedeno dana 25. 4. 2024. godine u opštini Bijelo Polje kako bi se utvrdilo stanje autobuske i željezničke stanice, i to aktivnosšću koja je uključila obilazak značajnih objekata javnog prevoza u gradskom jezgru, autobuske stanice i željezničkih stajališta. Tokom obilaska napravljene su fotografije i mapirano zatečeno stanje.

Autobuska stanica Bijelo Polje:

U opštini Bijelo Polje postoji jedna autobusku stanica za međugradski prevoz koja se nalazi u centru grada. Pristup stanici je prilagođen osobama sa poteškoćama u kratenju, jer je autobuska stanica praktično nastavak kolovoza u tom dijelu grada. Ne postoji čekaonica ili odvojeni peroni, već su samo označeni horizontalnom signalizacijom na asfaltu. Prostor stanice nije ograđen, a prostorije u njoj koriste i drugi privredni subjekti (kiosk, kafić, kladionica i sl). Na inforamacionom šalteru nije bilo zaposlenih koji bi pružili dodatne informacije, jer ovu vrstu usluga stanica pruža samo do 14:30h. Osmatranjem stanice zaključeno je da postoji razglas, ali tokom posjete on nije bio korišten. Postoji istaknut red vožnje na dvije oglasne table.

Slika autobuske stanice:



Željeznička stanica Bijelo Polje:

Željeznička stanica se nalazi nekoliko kilometara od gradskog jezgra. Prilaz stanici je u potpunosti prilagođen pristupu osoba sa invaliditetom. Postoje pristupne rampe, taktilne staze, automatski se otvaraju vrata. Pored toga stanica poseduje i lift prilagođen osobama sa invaliditetom, kao i pokretnu rampu za osobe sa poteškoćama u kretanju. Stanica ima vizuelna obavještenja o polascima vozova, kao i rasglas koji se koristi. U razgovoru sa otpremnikom vozova, došlo se do podataka da je stanica u potpunosti renovirana krajem 2023. godine, nakon radova na rekonstrukciji koji su trajali oko dvije godine. Tokom razgovora sa zaposlenim službenicima, naglašeno je da nije često da osobe sa invaliditetom koriste ovu vrstu prevoza, a naročito je retko ovaj vid prevoza koriste osobe sa poteškoćama u kretanju, koja koriste kolica.

Iako je stanica u potpunosti prilagođena, oni smatraju da je otežano korištenje ovog vida prevoza za OSI, jer vozovi koji saobraćaju nisu adekvatni. Usluge ove stanice koristi samo jedan „kaf voz“ čiji je ulaz u istom nivou kao i pristupna rampa, a vrata su dovoljno široka da se može proći kolicima.

Slika prilaza peronu:

Slika prilaza peronu



Slika prilaza info pultu:



Slika lifta u unutrašnjosti železničke stanice:



Pored glavne željezničke stanice u Bijelom Polju postoje dva željeznička stajališta u naseljima Lješnica i Kruševo. Pristup stajalištu u Lješnici je u potpunosti ne prilagođen za OSI, jer se radi o velikom broju stepenica. Na stajalištu postoji objekat, koji radi dvokratno i u vremeposjete, nije bilo zaposlenih koji bi dali više podataka. Postoji istaknut red vožnje, ali ne i razglas.

Stajalište u naselju Kruševo je pristupačnije, jer saobraćajnica vodi direktno do same stanice. Pristup nije posebno prilagođen za lica sa invaliditetom, ali je u jednom nivou pa ga je moguće koristiti. Sam pristup vozu vrlo vjerovatno je otežan licima sa invaliditetom, jer nema pristupne rampe. Istaknuti red vožnje nije bio ažuriran, i odnosio se na prethodnu godinu. Postoji razglas, ali nije poznato da li se koristi, jer tokom posete nije bilo zaposlenih na stanici.

Na osnovu navedenih podataka, zaključujemo da je autobuska stanica, donekle pristupačna licima sa invaliditetom, zbog konfiguracije terena na kojem se nalazi, ali da nije posebno prilagođena osobama sa invaliditetom. Kada se radi o željezničkoj stanici, centralna željeznička stanica odgovora standardima u ovoj oblasti, da je rekonstruisana i adaptirana tako da olakšava OSI pristup uslugama koje pružaju. Ipak, dve pomoćne stanice nemaju odgovarajuće pristupe, kao ni vizuelna i audio pomagala koja bi olakšala korištenje njihove usluge.

U Bijelom Polju postoji Savez udruženja koji broji 7 organizacija osoba sa invaliditetom, među njima i slijepih, gluvih i paraplegičara. Tokom istraživanja obavljen je razgovor sa predstavnicima sve tri organizacije, koje su ukazale na to da se broj lica sa ovim poteškoćama može posmatrati kroz dvije brojke- broj osoba koje imaju neki od ovih invaliditeta i broj osoba koji su njihovi članovi. Broju osoba sa invaliditetom u opštini nije bilo moguće utvrditi, zato kao operativnu informaciju možemo koristiti jedino broj članova organizacije, jer oni posjeduju interne registre.

U organizaciji slijepih i slabovidnih je oko 150 članova, sa tim da je veliki broj starih lica i da registar nije ažuriran. Tako da u organizaciji ukazuju da ovaj broj ne mora biti tačan. Oni napominju da su njihovi članovi čak i lica sa blagim oštećenjem vida, koje je u minimalnoj mjeri prepreka za ostvarenje njihovih prava. Dok je broj osoba sa velikim oštećenjem vida ili slijepih lica oko 50.

U organizaciji gluvih i nagluvi su naveli da se broj lica kreće oko 50 lica. Prema podacima koje su dobijene tokom istraživanja oko 170 osoba ima poteškoće u kratanju.

Nakon sprovedenog istraživanja i prikupljenih podataka, nameće se zaključak da ne postoji precizan podatak o broju lica dok je oko 370 osoba učlanjeno u organizacije OSI, od kojih samo mali dio ima najveći stepen oštećenja, tj. invaliditeta.

6.5. OPŠTINA KOLAŠIN



Po veličini teritorije opština Kolašin zauzima šesto mjesto u Crnoj Gori sa površinom od 894 km². U opštini se nalazi 77 naselja. Prema popisu iz 2011. godine opština ima 8.380 stanovnika. Kolašin ima povoljan turističko geografski položaj i svrstava se u značajan tranzitni turistički centar u Crnoj Gori, jer kroz njega prolazi pruga Beograd – Bar, kao i magistralni put Podgorica – Beograd.

Istraživanja je sprovedeno dana 5. 4. 2024. godine u opštini Kolašin kako bi se utvrdilo stanje autobuske i željezničke stanice, i to aktivnošću koja je uključila obilazak značajnih objekata javnog prevoza u gradskom jezgru, autobuske stanice i željezničkih stajališta. Tokom obilaska napravljene su fotografije i mapirano zatečeno stanje.

U Kolašinu postoji jedna autobuska stanica za međugradski prevoz i jedno dodatno autobusko stajalište koje nije u funkciji. Stanica dijelom nije asfaltirana, a na dijelu je dosta oronuo beton, podloga je prilično neuredna. Ne postoji razglas, oglasna tabla je prilično sitno ispisana, postavljena visoko, tako da je veoma nedostupna. Sve informacije putnici mogu dobiti u objektu koji se nalazi na stanici, koji je ujedno i info centar i ugostiteljski objekat.

6.5. OPŠTINA KOLAŠIN



Autobuska stanica Kolašin Pristup na peron



Oglasna tabla:



Čekaonica



Objekat za informacije



Peron

Rampa za osobe sa invaliditetom ne postoji, a ni taktilna staza. Razglas takođe na ovoj stanici ne postoji.

Nemaju jasno određen parking za automobile, pa tako nema ni rezervisanog parking mesta sa oznakom za osobe sa invaliditetom.

Željeznička stanica je udaljena nekoliko kilometara od gradskog jezgra. Prilaz stanici je jasan, sa širokom mestom za parkiranje. Na stanici ne postoji rampa za osobe sa invaliditetom, ne postoji ni taktilna staza. Razglas postoji, kao i oglasna tabla, ali sa redom vožnje čija validnost je istekla 09.12.2023. godine.

Zatvorena čekaonica postoji, takođe bez rampe, ali je u momentu posete bila zaključana i nije joj se moglo pristupiti.

Parking:



Oglasna tabla:



Izgled stanice



Pristup peronu



Na ulasku na peron ne postoji staza namijenjena osobama sa invaliditetom, ni taktilna staza.

Institucije i udruženja koje se bave pravima osoba sa invaliditetom u Kolašinu nema iz sledećih razloga:

- Organizacija Slijepih i slabovidih osoba u Podgorici obuhvata i osobe iz Kolašina. Posebna organizacija koja je na nivou opštine Kolašin za njih ne postoji, svi su upućeni na organizacije ili saveze koji pripadaju opštini Podgorica, ali tokom istraživanja se došlo do podatka da u Kolašinu živi 10-12 slepih odnosno slabovidih osoba i to su ljudi koji, prema podacima, pripadaju starijoj populaciji.

- Što se tiče gluvih i nagluvih osoba u Kolašinu, prema podacima do kojih se došlo je da žive dve osobe, koje ne žive u gradskom jezgru, nego obližnjim selima.

- Udruženje paraplegičara ne postoji, ljudi sa ovom vrstom smetnji su uglavnom upućeni na Podgoricu, tako da za sada ne postoji podatak da li i koliko ima osoba koje koriste kolica kao pomagalo u kretanju.

Na osnovu analize podataka do kojih se došlo tom istraživanja sprovedenog u opštini Kolašin, zaključuje se da osobe sa invaliditetom slabo koriste međugradski javni prevoz.

Utisak je da to ima i veze sa njihovim organizovanjem na nivou države, gde možemo zaključiti da su slijepi i slabovidni ljudi uglavnom bolje organizovani u odnosu na druge, imaju svoje aktivnosti, sastanke, takmičenja i druženja. Svi drugi imaju slabiju organizaciju, pa samim tim i manje aktivnosti koje iziskuju putovanje u druge gradove.

6.6.OPŠTINA PLJEVLJA



Opština Pljevlja nalazi se na krajnjem sjeveru Crne Gore, u planinskom predjelu reka Tare i Lima, na tromeđi sa Srbijom i Bosnom i Hercegovinom. Površina opštine iznosi 1346 km² i treća je po veličini u Crnoj Gori. U opštini se nalazi 159 naselja. Prema popisu iz 2011. godine opština ima 30.786 stanovnika.

Istraživanja je sprovedeno dana 24. 4. 2024. godine u opštini Pljevlja kako bi se utvrdilo stanje autobuske i željezničke stanice, i to aktivnosšću koja je uključila obilazak značajnih objekata javnog prevoza u gradskom jezgru, autobuske stanice i željezničkih stajališta. Tokom obilaska napravljene su fotografije i mapirano zatečeno stanje.

U Pljeviljima postoji jedna autobuska stanica za međugradski prevoz. Jako je mali broj polazaka autobusa sa ove stanice, a informacije su da je posed na kom je stanica u vlasništvu privatne firme, što može biti razlog lošeg održavanja stanice. Mještani nisu zadovoljni funkcionisanjem i održavanjem autobuske stanice, ali je primetno da stanica ima solidan potencijal da se bolje opremi.

Rampa za osobe sa invaliditetom fizički postoji, označena je ali nije funkcionalna. Kapija je zatvorena, a trotoar na ulasku nije prilagođen za ulazak kolica ili nekog drugog sredsva za pomoć kretanju osobama sa invaliditetom.



Takođe, na sledećoj fotografiji se može vidjeti i da je pristup onemogućen iako je rampa obilježena:



Dio za kretanje je prilično zapušten, zatravljen i jasno je da se ne održava.

Taktilna staza takođe fizički postoji ali je oronula, djelovi su otpali i vidno je da nisu nadoknađeni.



Na fotografiji info – pulta, može se videti da nije pristupačan osobama sa invaliditetom.



Oglasna tabla ima dobru poziciju, ali bi font mogao biti krupniji, kako bi ljudi koji ne mogu bliže prići tabli mogli videti red vožnje.

Ulaz:



Na stanici ne postoji razglas.

Opažanja su da je nekada postojala ideja da ova autobuska stanica bude potpuno prilagođena samostalnom kretanju lica sa invaliditetom, ali da cjelokupan objekat stanice nije održavan i vremenom su prilazi koji su bili namijenjeni osobama sa invaliditetom postali zapušteni i van funkcije. Na osnovu analize prikupljenih podataka zaključuje se da u ovom trenutku ne postoje uslovi samostalnog i slobodnog kretanja ljudi sa invaliditetom.

U Pljevljima postoji savez slijepih i slabovidih osoba sa cjelokupnom organizacijom, s tim što obuhvata opštinu Pljevlja i Žabljak, pa se podaci odnose na ove dvije opštine. Broj članova ovog saveza je 40. Broj gluvih i nagluvih je okvirno 15.

Što se tiče paraplegičara, podatak je da je do 2021. godine bilo 62 lica, od kojih određen broj sa težim oboljenjima. Ovaj broj je sada dosta manji, jer je dosta lica preminulo, pogotovo u toku COVID pandemije, kao i osoba koja je vodila evidenciju, tako da nakon toga preciznije evidencije nema. U Dnevnom centru boravi 7 punoljetnih osoba u kolicima.

U Pljevljima su osobe sa invaliditetom dobro organizovane, ali tokom istraživanja se stekao utisak da usluge autobuske stanice jako slabo koriste i stanovnici ove opštine generalno, ne samo odođe sa invaliditetom. U razgovoru sa stanovnicima Pljevalja, utisak je da se generalno slabo koristi javni međugradski prevoz, uglavnom su tu mali privatni prevoznici koji se privatno organizuju dok su stanovnici upoznati sa njihovim polascima.

7. ZAKLJUČCI I PREPORUKE

Prema podacima Svjetske zdravstvene organizacija iz 2011. godine, procenjuje se da oko 15% svjetske populacije živi sa nekim oblikom invaliditeta, od kojih 2-4% doživljava značajne poteškoće u funkcionisanju. Globalna prevalencija invaliditeta je veća od prethodnih procjena SZO, koje datiraju iz 1970-ih i sugerišu cifru od oko 10%. Ova globalna procjena invaliditeta je u porastu zbog starenja stanovništva i brzog širenja hroničnih bolesti, kao i poboljšanja metodologija koje se koriste za mjerenje invaliditeta. Navodi se i mišljenje da je taj procenat čak i veći u zemljama takozvanog trećeg svijeta, čijem dijelu Crna Gora pripada.

U Izveštaju Svjetske zdravstvene organizacije o osobama sa invaliditetom iz 2011. godine (<https://www.who.int/teams/noncommunicable-diseases/sensory-functions-disability-and-rehabilitation/world-report-on-disability>) jasno su naglašene preporuke kako bi se osobe sa invaliditetom na što bolji način integrisale u aktivnosti svakodnevnog života u skladu sa Konvencijom o pravima i zabrani diskriminacije.

Za rješavanje prepreka u oblasti javnog prevoza, date su sledeće preporuke i pokrenute svjetske inicijative za razvoj dostupnih sistema javnog prevoza:

- poboljšanje pristupa infrastrukturi i uslugama javnog prevoza;
- postavljanje „posebnih transportnih usluga” za osobe sa invaliditetom;
- razvijanje kampanja i obrazovnih programa za poboljšanje politika, praksi, i korišćenje usluga.

Ono što je navedeno kao konkretne prepreke vezane za svaku od ovih definisanih preporuka je nedostatak efikasnih programa, čak i gdje postoje zakoni o pristupačnom prevozu, ali je ograničen stepen usklađenosti sa zakonima, posebno u zemljama u razvoju kao što je slučaj u Crnoj Gori. Prednosti univerzalnog dizajna stajališta i pristupa javnom prevozu često nisu dobro shvaćeni što je jedan od razloga da mnoge političke inicijative nisu ugrađene – kao npr. korišćenjem podignutih platformi za ukrcavanje na ulazu autobusima radi smanjenja vremena ukrcavanja za sve putnike, kao i povećanja pristupačnosti.

Zatim su navedene prepreke koje se odnose na posebne transportne usluge i dostupna taksi vozila, zatim usluge posebnih transportnih vozila dizajniranih za osobe sa invaliditetom ili za druge grupe putnika koji ne mogu samostalno da pristupe javnom ili privatnom prevozu. Takva prevozna sredstva su forme pružanja „transporta koji odgovara potražnji“, to jest usluga samo kada to zahtijeva kupac.

1. Skupa vozila i visoki troškovi usluga

- Dostupna vozila su skupa za kupovinu, a operativni troškovi za pružaoce usluga su visoki. Ako se potražnja poveća, na primer zbog starenja stanovništva ili ekonomskog opterećenja, pružanje tih usluga može postati neodrživo.

2. Ograničena dostupnost za korisnike

- Korisnicima je dostupnost često ograničena zbog uslova podobnosti i ograničenja putovanja. Taksiji bi mogli biti dobar način za dopunu javnog prevoza, ali većina taksi usluga nema dostupna vozila i diskriminacija osoba sa invaliditetom je česta.

3. Fizičke i informacione barijere

- U transportu su prisutne tipične prepreke kao što su nepristupačne informacije o redu vožnje, nedostatak rampi, veliki razmaci između platformi i vozila, nedostatak sigurnosnih sistema za invalidska kolica u autobusima, i nepristupačne stanice i stajališta. Postojeći prigradski željeznički sistemi su teško dostupni zbog varijacija u visini platforme, prazninama platformi i dizajnu vozila. Poboljšanja su potrebna, poput boljeg osvjetljenja i kontrastnih boja za ograde, kako bi se olakšalo osobama sa oštećenjem vida i starijim osobama.

4. Nedostatak kontinuiteta u lancu putovanja

- „Lanac putovanja“ obuhvata sve elemente od početne tačke do odredišta, uključujući pristup za pješake, vozila i tačke prenosa. Ako je bilo koja veza nedostupna, čitavo putovanje postaje teško. Mnogi pružaoci usluga javnog prevoza u zemljama u razvoju pristupačnost su implementirali samo delimično. Bez pristupa tokom cijelog lanca putovanja, problem ostaje. Cilj je da ljudi imaju pristup svim vozilima i potpunom servisnom prostoru, kao i pješačkom okruženju. Postepena realizacija može biti najpraktičniji kratkoročni odgovor.

5. Nedostatak pristupa za pješake

Glavna prepreka za održavanje kontinuiteta pristupačnosti u putnom lancu je nepristupačno pješačko okruženje, posebno u blizini stanica. Uobičajeni problemi uključuju:

- Nepostojanje ili loše održavane trotoare;
- Nepristupačne nadvožnjake ili podvožnjake;
- Pretrpane trotoare u blizini stanica i stajališta;
- Opasnosti za osobe sa oštećenjem vida i gluvnijeme osobe;
- Nedostatak kontrole saobraćaja;
- Nedostatak pomagala na prelazima za ljude sa oštećenjem vida;
- Opasno ponašanje u lokalnom saobraćaju.

Ovi problemi su posebno izraženi u urbanim sredinama sa niskim prihodima, gdje su resursi za unapređenje infrastrukture ograničeni.

Nedostatak svijesti osoblja i druge prepreke u transportu

1. Nedostatak znanja i diskriminacija

- Operateri javnog prevoza često ne znaju kako da koriste funkcije pristupačnosti ili kako da bezbjedno i ljubazno tretiraju sve putnike. Diskriminacija, poput ne zaustavljanja na autobuskoj stanici, nije neuobičajena. Pravila rada često su u sukobu sa potrebom da se pomogne osobama sa invaliditetom. Mnoge lokacije nemaju fiksne procedure za identifikaciju i rješavanje problema sa uslugama.

Preporuke za poboljšanje trenutnog stanja:

Kao što je navedeno na samom početku ove studije, Crna Gora ima već donijetu regulative koja se odnosi na inkluziju osoba sa invaliditetom u svakodnevne aktivnosti. Takođe postoji i regulative koja se odnosi na izgled stajališta javnog prevoza. Međutim, zaključuje se da u praksi ta regulative nije sprovedena i da se osobe sa invaliditetom sreću sa diskriminacijom u javnom prevozu koja se prije svega odnosi na nepristupačnost kako samih stajališta tako i prevoznih sredstava.

1. Inkluzija u zakonodavstvo

- Uključivanje pristupa prevozu kao dio celokupnog zakonodavstva o pravima osoba sa invaliditetom je korak ka poboljšanju pristupa. Standardi za dostupnost u razvijenim zemljama nisu uvijek primjenjivi ili prikladni za zemlje sa niskim i srednjim dohotkom. Treba pronaći rješenja koja su specifična za kontekst zemalja u razvoju.

2. Koordinisano političko djelovanje

- Potrebna je koordinacija na nacionalnom i lokalnom nivou za donošenje i sprovođenje zakona. Nacionalne organizacije u mnogim zemljama imaju stručnost u pristupačnom prevozu i mogu dobiti državna sredstva za dokumentovanje i širenje najboljih praksi.

3. Strukture tarifa

- Strukture tarifa su kritični element lokalne tranzitne politike. Snižene ili besplatne karte za osobe sa invaliditetom, finansirane od lokalnih ili nacionalnih vlasti, mogu značajno poboljšati pristup.

Specijalne transportne usluge (STS)

1. Obezbeđivanje STS-a

- Pružaoci usluga javnog prevoza mogu biti obavezne da obezbijede STS kao dio svojih usluga. Iako se STS može činiti manje skupim i lakšim za sprovođenje nego uklanjanje barijera za masovni transport, oslanjanje samo na STS dovodi do segregacije i na duži rok može rezultirati visokim troškovima.

Integrisanje pristupačnosti u sve aspekte transportnog sistema zahtijeva koordinisane napore, prilagođene standarde i inovativna rješenja koja su pristupačna za ekonomije u razvoju. Univerzalni dizajn i fleksibilni transportni sistemi mogu značajno unaprijediti pristupačnost i inkluziju u transportu.

Inkluzija osoba sa invaliditetom u javni prevoz je ključna za njihovu ravnopravnost i kvalitet života. Ovaj proces ima nekoliko značajnih aspekata:

1. Pristupačnost

- Infrastruktura: Rampe, liftovi, oborene ivičnjake i prilagođeni ulazi omogućavaju lakši pristup vozilima javnog prevoza.
- Vozila: Autobusi, tramvaji, trolejbusi i vozovi treba da imaju prostor za kolica, niske podove i prilagođene sedišta.

2. Informacije i komunikacija

- Audio i vizuelni signali: Najave stanica i informativni ekrani pomažu osobama sa oštećenim vidom i sluhom.
- Jednostavan jezik i simboli: Korisni su za osobe sa kognitivnim invaliditetom.

3. Pristupačnost usluga

- Online i offline rezervacije: Prilagođeni sistemi za rezervaciju karata.
- Pomoćno osoblje: Obučeni radnici koji mogu pomoći osobama sa invaliditetom.

Prednosti inkluzije:

- Samostalnost i mobilnost: Povećava nezavisnost osoba sa invaliditetom.
- Smanjenje socijalne izolacije: Omogućava bolju socijalnu integraciju.
- Ekonomski benefiti: Osobe sa invaliditetom mogu aktivno doprinosti ekonomiji.

Izazovi

- Troškovi prilagođavanja: Finansijska ulaganja u infrastrukturu i vozila.
- Održavanje: Potreba za redovnim održavanjem i unapređenjem pristupačnih rješenja.
- Svijest i edukacija: Edukacija javnosti i zaposlenih u javnom prevozu o potrebama osoba sa invaliditetom.

Inkluzija osoba sa invaliditetom u javni prevoz nije samo pitanje pristupačnosti, već i osnovno ljudsko pravo koje doprinosi stvaranju pravednijeg i inkluzivnijeg društva.

Prilog 1: Ček lista

Projekat "Prisatupačnost= ravnopravnost"

ČEK LISTA

Opština: _____

Datum: _____

Ime istraživača: _____

Zaokružite odgovarajući odgovor ili upišite odgovor na crtici gdje je potrebno.

1. Da li postoji gradski prevoz u opštini?

a.) Da b.) Ne

2. Koliko ima autobuskih stajališta za gradski prevoz u gradskom jezgri opštine?

_____ (odgovarajte samo ukoliko je naprethodno pitanje bio odgovor „Da“)

3. Da li postoji centralna autobuska stanica za međugradski prevoz?

a.) Da b.) Ne

4. Da li postoje dodatna autobuska stajališta za međugradski prevoz?

a.) Da b.) Ne

5. Koliko ima dodatnih autobuskih stajališta za međugradski prevoz u gradskom jezgri opštine?

_____ (odgovarajte samo ukoliko je naprethodno pitanje bio odgovor „Da“)

6. Da li postoji željeznička stanica u opštini?

a.) Da b.) Ne

7. Da li postoje dodatna željeznička stajališta za međugradski prevoz?

a.) Da b.) Ne

8. Koliko ima željezničkih stanica u opštini? _____ (odgovarajte samo

ukoliko je naprethodno pitanje bio odgovor „Da“)

1. Da li na autobuskim stajalištima postoje: (zaokružite odgovarajuće odgovore)

a.) Taktilna staza

b.) Razglas za obavještenja o polascima

c.) Vizuelna obavještenja o polascima

d.) Pristupna rampa za osobe s invaliditetom

10. Da li na željezničkoj stanici postoje: (zaokružite odgovarajuće odgovore)

a.) Taktilna staza

b.) Razglas za obavještenja o polascima

c.) Vizuelna obavještenja o polascima

d.) Pristupna rampa za osobe s invaliditetom

Prilog 2: Upitnik

UPITNIK NAMIJENJEN OSOBAMA SA INVALIDITETOM

-UPOTREBA I PRISTUPAČNOST STAJALIŠTA ZA JAVNI PREVOZ-

Ovaj Upitnik je anoniman, podaci dobijeni ovim upitnikom biće upotrebljeni u izradi studije o pristupačnosti javnog prevoza osobama sa invaliditetom. Vaše povratne informacije su od ključne važnosti za unapređenje pristupačnosti javnog prevoza za sve građane

OPŠTI DEO

1. Pol: muški ženski neodređeni
2. Godine starosti: _____
3. Da li ste zaposleni? Da Ne
4. Mesto stanovanja: Gradsko jezgro Izvan gradskog jezgra
5. Koliko često koristite javni prevoz? _____
6. Koji vid javnog prevoza najčešće koristite? Autobus Voz Taksu
7. Koja je prosečna dužina Vašeg putovanja javnim prevozom? _____

PRISTUPAČNOST JAVNOG PREVOZA ZA OSOBE SA INVALIDITETOM

1. Da li imate invaliditet?
Da Ne
2. Da li ste zadovoljni pristupačnošću javnog prevoza za osobe sa invaliditetom?
Da Ne
3. Koji vid invaliditeta imate? (Odgovorićete samo ako je odgovor na pitanje 1 "Da")

4. Da li su autobusi ili vozovi opremljeni rampama za pristup osobama sa invaliditetom?
Da Ne
5. Da li su stanice ili stajališta prilagođena osobama sa invaliditetom (npr. pristupne rampe, podizanje visine platform, taktilne staze, razglas)?
Da Ne

6. Imate li problema prilikom ulaska ili izlaska iz vozila javnog prevoza?

Da Ne

7. Da li je unutrašnjost vozila prilagođena osobama sa invaliditetom (širina vrata, prostor za invalidska kolica, prilagođena sjedišta)?

Da Ne

8. Imate li primjedbe na komunikaciju sa vozačima ili osobljem u vezi sa vašim potrebama?

Da Ne

9. Da li smatrate da su vozači i osoblje javnog prevoza obučeni da pruže pomoć ili podršku osobama sa invaliditetom prilikom korišćenja usluga prevoza?

Da Ne

10. Da li su informacije o vožnji (raspored, stanice, promjene) dostupne osobama sa slabovidim ili slabočujnim stanjima?

Da Ne

11. Koje biste dodatne usluge ili poboljšanja željeli vidjeti u javnom prevozu za osobe sa fizičkim invaliditetom na severu Crne Gore?

12. Koje biste dodatne usluge ili poboljšanja željeli vidjeti u javnom prevozu za osobe sa slabovidim ili slabočujnim stanjima na severu Crne Gore?

Hvala Vam na izdvojenom vremenu da odgovorite na ova pitanja.

FINANSIRA:



Evropska unija

KOFINANSIRA:



Ministarstvo
javne uprave



Queer
Montenegro

