



*PRISTUPAČNOST SAOBRAĆAJA ZA OSOBE SA
INVALIDITETOM*

„OSOBE SA INVALIDITETOM U SAOBRAĆAJU“

MART, 2025

Pristupačnost saobraćaja za osobe s invaliditetom:

Istraživanje „OSI u saobraćaju”

Mart, 2025

UVOD

Pravo na slobodno i bezbjedno kretanje jedno je od osnovnih ljudskih prava. Međutim, osobe sa invaliditetom u Crnoj Gori svakodnevno se suočavaju s brojnim preprekama prilikom korišćenja saobraćajne infrastrukture i javnog prevoza. Nepristupačnost, fizičke barijere, nedovoljna edukacija vozača i učesnika u saobraćaju, kao i nepoznavanje zakonskih propisa dodatno pogoršavaju njihov položaj. Edukacija svih učesnika u saobraćaju o pravima OSI i obavezama iz relevantnih zakona predstavlja prvi korak ka inkluzivnijem društvu.

Za osobe sa invaliditetom, pravo na slobodno i bezbjedno kretanje često ostaje samo na papiru. Iako zakoni i strategije garantuju pristupačnost saobraćaja, realnost pokazuje da su barijere – fizičke, informacione i društvene i dalje prisutne na svakom koraku.

OSI ne traže privilegije, već osnovna prava: da se bez prepreka kreću, koriste javni prevoz, prelaze ulicu ili parkiraju vozilo na legalno obilježenom mjestu.

Ovaj edukativni materijal je pripremljen na osnovu detaljnog istraživanja sprovedenog na uzorku od 200 lica sa invaliditetom koja su učesnici u saobraćaju i 300 pripadnika opšte populacije, sa ciljem identifikacije ključnih prepreka sa kojima se osobe sa invaliditetom suočavaju prilikom korišćenja saobraćajne infrastrukture u Crnoj Gori. Istraživanje je realizovano u saradnji sa NVU „Jadranski horizonti“, uz podršku stručnih saradnika i volontera, koji su pored prikupljanja podataka, sproveli i ciljanu edukaciju učesnika, šireći svijest o značaju pristupačnosti i inkluzije u saobraćaju.

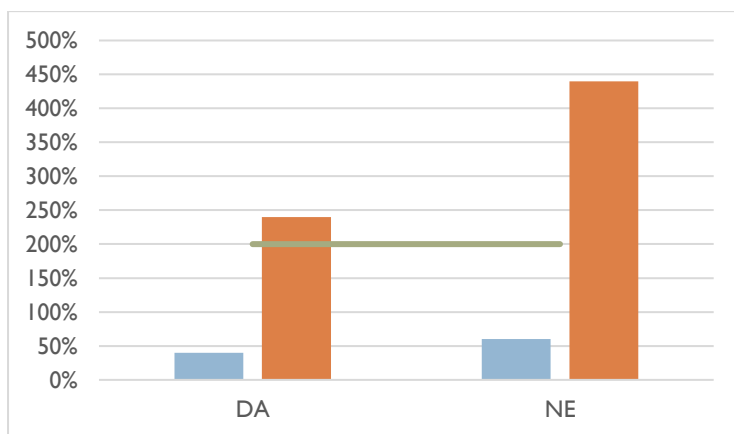
Upitnik za istraživanje: Pristupačnost saobraćajne infrastrukture za osobe sa invaliditetom (OSI)

A. Podaci o ispitaniku

1. Da li ste osoba sa invaliditetom?

Da — 40% (200)

Ne — 60% (300)



2. Koji je tip invaliditeta? (odgovorili su samo OSI)

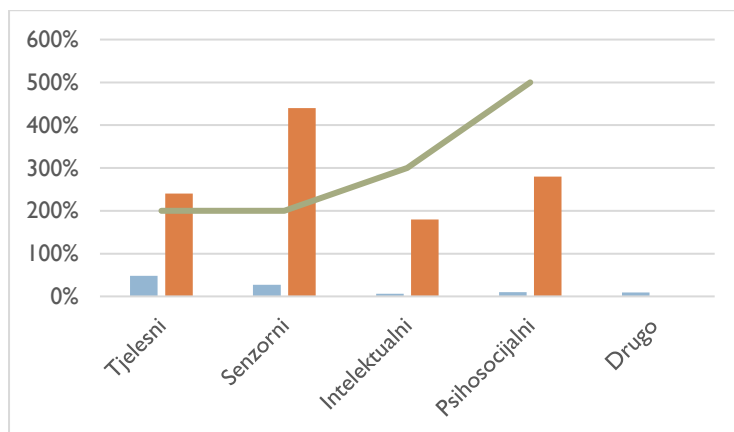
Tjelesni: 48%

Senzorni (vid, sluh): 27%

Intelektualni: 6%

Psihosocijalni: 10%

Drugo: 9%



B. Iskustva i svijest o saobraćaju

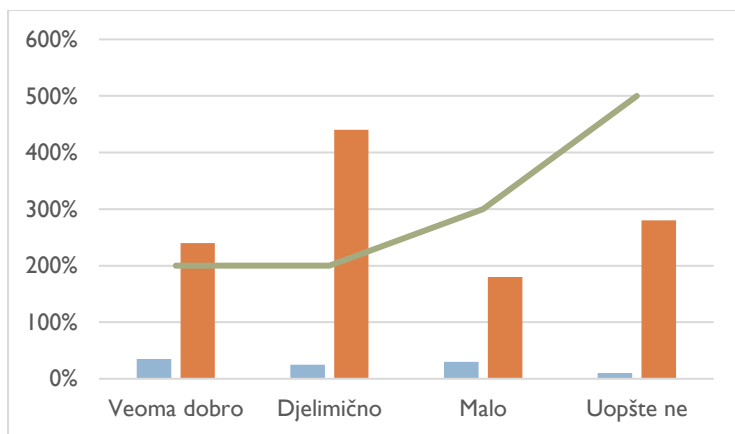
1. Koliko ste upoznati sa Zakonom o bezbjednosti saobraćaja na putevima i propisima za OSI?

Veoma dobro — 35%

Djelimično — 25%

Malo — 30%

Uopšte ne — 10%



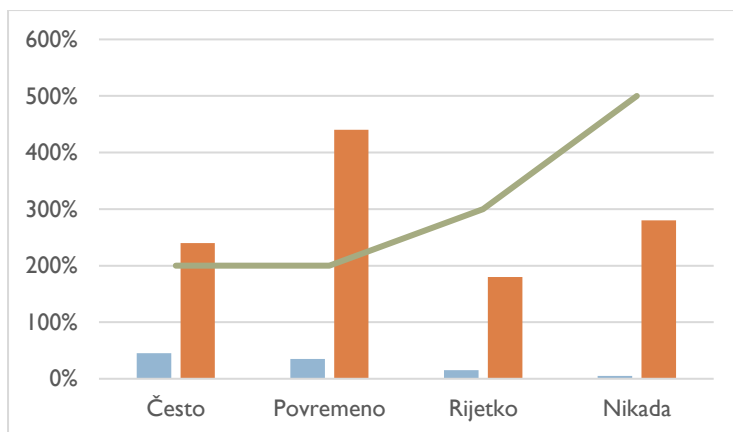
2. Da li ste ikada naišli na poteškoće pri korišćenju javnog prevoza?

Često — 45%

Povremeno — 35%

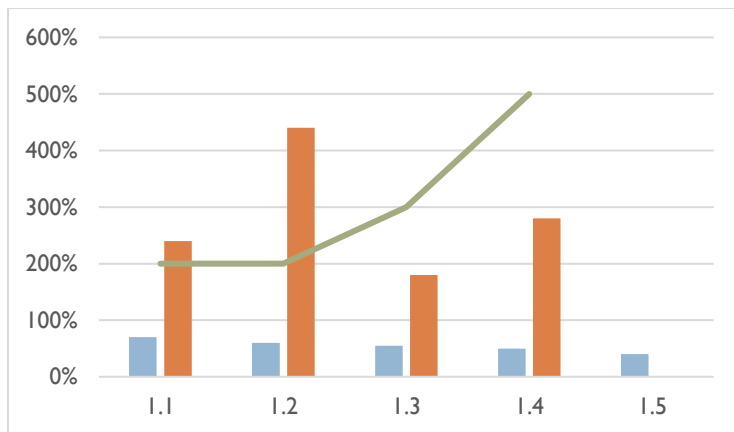
Rijetko — 15%

Nikada — 5%



3. Koje prepreke ste najčešće primijetili? (više odgovora moguće)

- 1.1 Nedostatak rampi/pristupačnih ulaza — 70%
- 1.2 Nedostatak pristupačnih vozila — 60%
- 1.3 Nepažljivo/neobučeno osoblje — 55%
- 1.4 Nedovoljno informacija o pristupačnosti — 50%
- 1.5 Loša signalizacija i obilježja — 40%

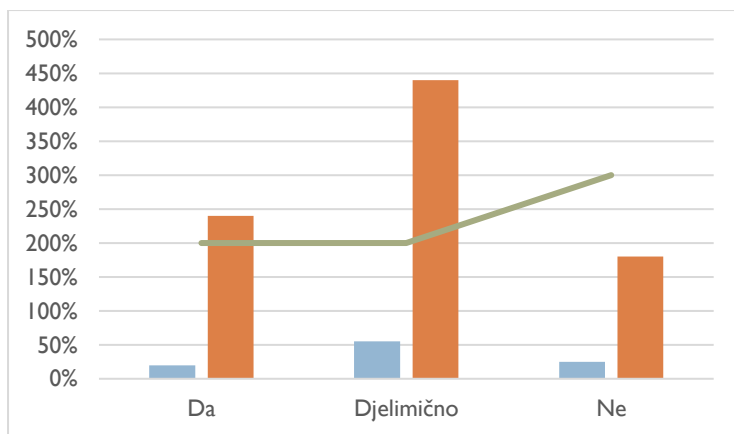


4. Da li smatrate da je saobraćajna infrastruktura u vašem gradu dovoljno pristupačna?

Da — 20%

Djelimično — 55%

Ne — 25%

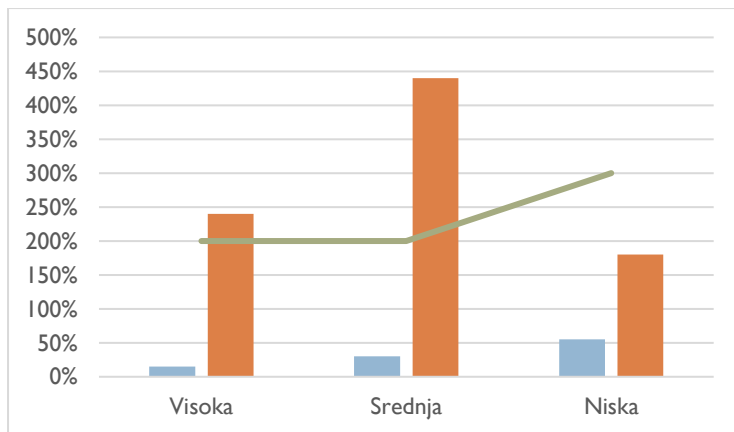


5. Kako ocenjujete svijest drugih učesnika u saobraćaju o problemima OSI?

Visoka — 15%

Srednja — 30%

Niska — 55%



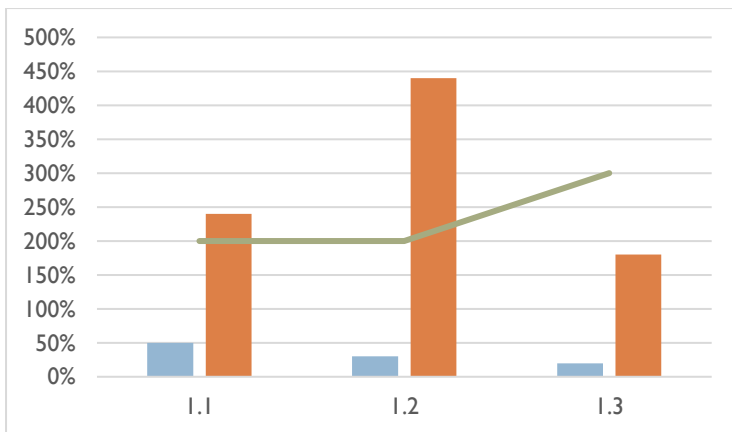
C. Zakonska zaštita i informisanost OSI

1. Da li znate za postojanje pravnih mehanizama koji štite prava OSI u saobraćaju?

1.1 Da, dobro sam informisan/a — 50%

1.2 Da, ali ne detaljno — 30%

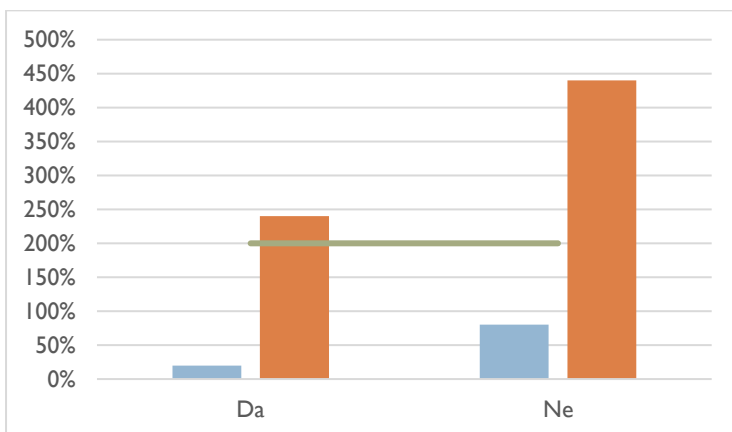
1.3 Ne — 20%



2. Da li ste se ikada obraćali nadležnim institucijama zbog problema pristupačnosti?

Da — 20%

Ne — 80%

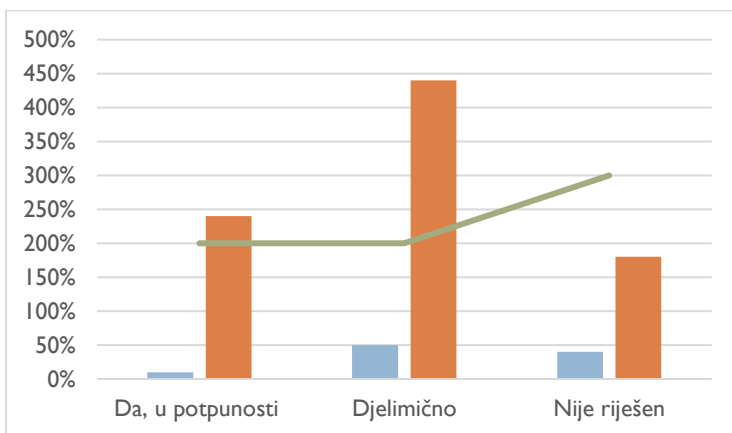


2.1 Ako jeste, da li je vaš problem riješen?

Da, u potpunosti — 10%

Djelimično — 50%

Nije riješen — 40%



D. Preporuke i komentari

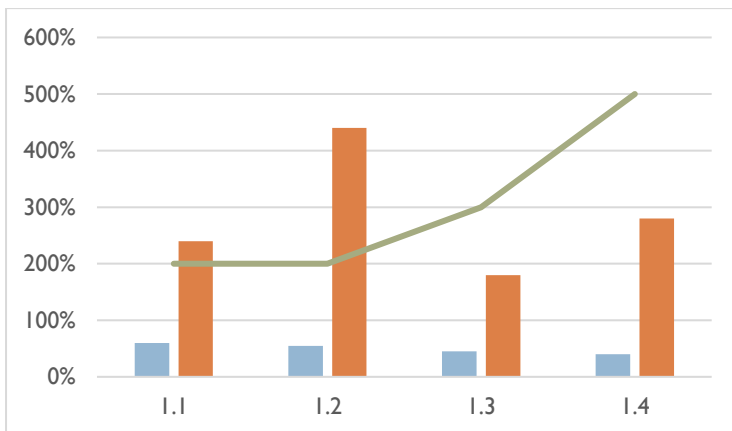
1. Koje mjere bi najviše doprinijele poboljšanju pristupačnosti? (najčešći odgovori)

1.1 Povećanje broja pristupačnih vozila — 60%

1.2 Obuka osoblja javnog prevoza — 55%

1.3 Poboljšanje signalizacije i označavanja — 45%

1.4 Strožija kontrola poštovanja propisa — 40%



Rezultati istraživanja ukazuju na značajan nivo neinformisanosti građana o pravima OSI, kao i na izražene prepreke s kojima se OSI svakodnevno suočavaju u saobraćaju. Upadljiv je i nizak nivo povjerenja OSI u bezbjednost i pristupačnost saobraćajne infrastrukture.

Ovi rezultati treba da posluže donosiocima odluka u unapređenju politika pristupačnosti, kao i u dizajniranju ciljanih edukativnih kampanja.

Predmetni edukativni materijal pored procentualnog prikaza rezultata istraživanja sadrži ključne informacije iz relevantnih dokumenata i zakonodavnih okvira koji definišu i regulišu oblast saobraćaja, uključujući vidjenje prednosti i nedostataka predmetnih dokumenata od strane OSI:

- Strategija za razvoj saobraćaja 2019 – 2035,
- Zakon o putevima,
- Zakon o prevozu u drumskom saobraćaju,
- Zakon o bezbjednosti, organizaciji i efikasnosti željezničkog saobraćaja,
- Zakon o sigurnosti pomorske plovidbe,
- Zakon o vazdušnom saobraćaju,
- Zakon o bezbjednosti saobraćaja na putevima,
- Pravilnik o označavanju mjesta za parkiranje vozila lica sa invaliditetom i izgledu znaka pristupačnosti kojima se obilježavaju vozila lica sa invaliditetom.

Materijal je osmišljen tako da pruži jasne, koncizne i relevantne informacije kako bi efikasno doprinio podizanju svijesti i znanja o problematici OSI u saobraćaju. Ovaj pristup omogućava brz i razumljiv uvid u zakonske okvire i strategije, istovremeno ističući stvarne probleme i prepreke koje OSI svakodnevno susrijeću.

Metodologiju istraživanja sproveli su stručni istraživači uz podršku volontera i volonterki, koji su paralelno sa prikupljanjem podataka vršili i edukaciju ciljne grupe. Prikupljeni kvantitativni i kvalitativni podaci omogućavaju identifikaciju ključnih izazova i prepreka, pružajući osnovu za razvoj politika i mjera kojima se unapređuje pristupačnost i inkluzija u saobraćaju.

Objava rezultata ovog istraživanja predstavlja važan korak ka podizanju nivoa informisanosti donosioca odluka, organizacija i šire javnosti, te doprinosi stvaranju ravnopravnijeg i pristupačnijeg saobraćajnog sistema za sve građane.

U Bijelom Polju, gdje oko 14% stanovništva ima smetnje u kretanju, samo jedna raskrsnica ima adekvatan prilaz za OSI. U Beranama, od 25 raskrsnica, čak 20 nema spušteni prilaz. Mnoge opštine, posebno na sjeveru zemlje, imaju trotoare bez ukošenih ivičnjaka, što dodatno otežava kretanje OSI. Takođe, brojni javni i privatni objekti i dalje nisu prilagođeni OSI, nedostaju rampe, liftovi i taktilne staze za osobe s oštećenjem vida. U većini gradova, autobusi nisu opremljeni rampama ili drugim pomagalicama za OSI. Niskopodni autobusi, koji su pristupačniji, prisutni su uglavnom u Podgorici, ali čak i u glavnom gradu zvučna signalizacija često nije u funkciji.

Od 25 opština u Crnoj Gori, samo 16 ima uređene autobuske stanice, dok ostale koriste stajališta koja često nisu prilagođena OSI.

Istraživanje Centra za građansko obrazovanje pokazalo je da 25% građana nije upoznato sa zakonima koji zabranjuju diskriminaciju OSI. Polovina ispitanika u tom istraživanju smatra da objekti od značaja za svakodnevno funkcionisanje OSI, poput zdravstvenih ustanova i pošta, nisu pristupačni, dok 47% smatra da jesu.

U elektromotornim vozovima i kolima ne postoji mogućnost ulaska s kolicima za kretanje jer ne postoji dovoljno slobodnog prostora za korištenje tog pomagala.

Na peronima, u mnogim gradovima ne postoje rampe za korisnike kolica ili drugi vidovi puta bez prepreka. Ne postoje ni rukohvati, kao ni taktilne staze vodilje ili linije upozorenja.

Ovi podaci ukazuju na značajne izazove s kojima se OSI suočavaju u svakodnevnom kretanju i korišćenju saobraćajnih usluga u Crnoj Gori. Uprkos postojećem zakonodavnom okviru, implementacija mjera za poboljšanje pristupačnosti je spora i često neadekvatna. Za efikasno rješavanje ovih problema, neophodna je koordinisana akcija svih relevantnih aktera, uključujući državne institucije, lokalne samouprave, prevoznike i organizacije civilnog društva.

1. Strategija za razvoj saobraćaja Crne Gore 2019–2035:

Ova strategija prepoznaje važnost inkluzije i jasno ističe potrebu da se unaprijedi pristupačnost javnog prevoza za OSI, posebno kroz:

1. modernizaciju vozila sa elementima pristupačnosti (niskopodni autobusi, liftovi);
2. prilagođavanje autobuskih i željezničkih stanica;
3. uvođenje informacionih sistema prilagođenih osobama sa oštećenjem vida ili sluha;
4. unapređenje obuke zaposlenih u saobraćaju za rad sa OSI.

Strategija predviđa i korišćenje evropskih fondova za finansiranje ovih prilagođavanja.

Iz ugla OSI iako ova strategija prepoznaje potrebe OSI, ali njena primjena je spora i neravnomjerna. Mnoge autobuske stanice još uvijek nisu pristupačne, vozila nemaju rampe, a osoblje nije obučeno za pružanje pomoći. OSI se i dalje suočavaju s pitanjem: Gdje da se ukrcaj? Kako da se najavim? Hoće li me razumjeti?

2. Zakon o putevima

Ovim zakonom definiše se izgradnja, održavanje i korišćenje puteva. Članovi zakona naglašavaju da javne saobraćajnice moraju biti projektovane i uređene tako da budu pristupačne svim građanima, uključujući OSI.

To uključuje:

- 1) trotoare s pristupnim rampama;
- 2) spuštene ivičnjake;
- 3) jasno obilježena pješačka mjesta za prelaz OSI.

Osobe sa invaliditetom uglavnom doživljavaju Zakon o putevima kao važan pravni okvir koji im obećava jednaku pristupačnost i sigurnost u kretanju. Međutim, u praksi, mnogi od njih ističu da zakonske odredbe često ostaju samo na papiru.

Iako zakon nalaže da svi trotoari treba da imaju pristupne rampe, veliki broj OSI navodi da su rampe često neadekvatno izvedene: prestrme, uske, ili zauzete automobilima, što onemogućava njihovo korišćenje.

Često se susrijeću i sa neravnom površinom, što dodatno otežava kretanje korisnicima invalidskih kolica ili onima sa motoričkim poteškoćama.

Spušteni ivičnjaci su ključni za nesmetano prelazak ulice i samostalnost. Međutim, mnogi OSI prijavljuju da nisu dosljedno primijenjeni, naročito u starijim dijelovima gradova ili na lokacijama van centralnih zona. Takođe, oštećeni ili neuredni ivičnjaci predstavljaju opasnost.

OSI često ističu da pješački prelazi nisu uvijek jasno označeni ili prilagođeni osobama sa senzornim invaliditetom (npr. slijepi osobe ne mogu da osjete ili čuju signal). Takođe, brzina vozila na nekim prelazima predstavljaju ozbiljnu prijetnju njihovoj sigurnosti.

Ukratko, iako OSI prepoznaju važnost i potencijal Zakona o putevima da im omogući sigurnije i pristupačnije kretanje, izražavaju nezadovoljstvo zbog neadekvatne primjene ovih zakonskih odredbi u praksi. To često rezultira osjećajem nesigurnosti i zavisnosti od pomoći drugih, umjesto samostalnosti i ravnopravnosti u korišćenju javnih saobraćajnica.

3. Zakon o prevozu u drumskom saobraćaju

Zakon propisuje obavezu prevoznika da obezbijede uslove za siguran prevoz OSI, uključujući:

- 1) odgovarajuća mjesta u vozilima;
- 2) mogućnost ulaska i izlaska bez prepreka;

- 3) pravo na asistenciju prilikom prevoza.
- 4) Takođe, prevoznici su dužni da ne diskriminišu putnike po osnovu invaliditeta.

Prema ovom zakonu, OSI imaju pravo na prevoz bez diskriminacije.

Međutim, realnost pokazuje:

- 1) autobusi bez rampi,
- 2) vozači koji izbjegavaju da stanu osobama u kolicima,
- 3) vozni redovi koji ne uzimaju u obzir potrebe OSI.

OSI osjećaju da su „višak“ u sistemu drumskog prevoza, iako bi trebali biti ravnopravni korisnici sa pravom da putuju bez prepreka i diskriminacije. Potrebna je bolja edukacija vozača i odgovornost prevoznika da se njihova prava poštovala, jer pristupačan prevoz nam svima omogućava slobodu i samostalnost.

4. Zakon o bezbjednosti, organizaciji i efikasnosti željezničkog saobraćaja

Ovim zakonom propisano je da pružaoci usluga u željezničkom prevozu moraju obezbijediti:

- 1) pristupne rampe i liftove na stanicama;
- 2) informacione sisteme prilagođene OSI;
- 3) osoblje obučeno za asistenciju osobama sa invaliditetom.

OSI izvještavaju da su željezničke stanice nepristupačne, bez rampi i liftova, a informacije o voznom redu nisu dostupne u formama prilagođenim osobama oštećenog vida ili sluha.

5. Zakon o sigurnosti pomorske plovidbe

Zakon nalaže da luke i brodovi moraju biti opremljeni infrastrukturom koja omogućava pristup i sigurno kretanje osoba sa invaliditetom, uključujući:

- 1) pristupne rampe;
- 2) rukohvate;
- 3) asistenciju osoblja.

Pomorski saobraćaj gotovo uopšte ne prepoznaje specifične potrebe OSI: pristup brodu je često nemoguć, osoblje nespremno, a asistencija – izostaje.

6. Zakon o vazdušnom saobraćaju

Putnici sa invaliditetom u vazdušnom saobraćaju imaju pravo na:

- 1) besplatnu asistenciju u svim fazama putovanja;
- 2) korišćenje aerodromske opreme prilagođene njihovim potrebama;
- 3) jasno označene i pristupačne zone za kretanje unutar aerodroma.

Iako OSI često imaju pravo na besplatnu asistenciju na aerodromima, u praksi:

- osoblje često nije obučeno;
- oprema nije funkcionalna;
- komunikacija sa službama je otežana.

Putovanje avionom za OSI često izaziva anksioznost, strah i nažalost osjećaj opterećenja po okolinu.

7. Zakon o bezbjednosti saobraćaja na putevima

Zakonom se regulišu:

- obaveze lokalnih samouprava da obezbijede bezbjednu i pristupačnu saobraćajnu infrastrukturu;
- edukacija vozača o saobraćajnim pravilima vezanim za OSI;
- strože kazne za nepropisno parkiranje na označenim mjestima za OSI.

Iako postoje zakonski propisi koji jasno definišu prava OSI u saobraćaju i obaveze pružalaca usluga, velika je razlika između teorije i prakse.

Glavni problemi su:

- nedovoljna infrastrukturna prilagođenost;

- neadekvatno osposobljeno osoblje;
- loša komunikacija i nedostatak sistemskih procedura za asistenciju OSI.

Za poboljšanje situacije neophodno je:

- kontinuirano ulaganje u pristupačnu infrastrukturu (rampe, liftovi, rukohvati, informativni sistemi);
- obuke i senzibilizacija osoblja u svim oblastima transporta;
- razvoj i primjena jasnih standarda za asistenciju;
- uključivanje OSI u proces planiranja i evaluacije usluga saobraćaja.

8. Pravilnik o označavanju mjesta za parkiranje i izgled znaka pristupačnosti

- 1) Ovaj pravilnik propisuje standardizovane oznake mjesta za parkiranje vozila OSI;
- 2) obavezu lokalnih vlasti da osiguraju dovoljan broj mjesta;
- 3) izgled znaka pristupačnosti koji se postavlja na vozila OSI.

Nepoštovanje pravilnika podliježe kaznenim mjerama. Iako postoji pravilnik koji određuje mjesta i znakove pristupačnosti, OSI svakodnevno svjedoče:

- nepropisnom zauzimanju parkinga od strane drugih vozača;

nepostojanju oznaka;

- policiji koja ne reaguje.
- OSI poručuju: Znamo koja su naša prava, ali ko ih štiti?

Važnost edukacije i istraživanja:

Kako bi se unaprijedila svijest javnosti, projekat “OSImobilnost” koji je podržan od strane Ministarstva saobraćaja, predviđa sprovođenje istraživanja na reprezentativnom uzorku učesnika u saobraćaju i OSI, kao i paralelnu edukaciju koju će sprovoditi volonteri.

OSI žele da budu aktivni sagovornici u kreiranju saobraćajnih politika, a ne pasivni korisnici pomoći.

Mnogi su:

- neinformisani o zakonskim mehanizmima zaštite;
- suočeni sa neefikasnim institucijama;
- obeshrabreni da prijave kršenje prava.

Zato je edukacija važna i za OSI – ali i za vozače, institucije i opštu javnost.

Pristupačan saobraćaj nije luksuz, već pravo. Uključivanjem OSI u planiranje i unapređenje saobraćajne politike, i edukacijom svih učesnika u saobraćaju, Crna Gora može postati društvo u kojem su svi građani jednaki.

ZAKLJUČAK

Sprovedeno istraživanje jasno ukazuje na duboko ukorijenjene probleme u pristupačnosti i bezbjednosti saobraćajne infrastrukture u Crnoj Gori. Dok većina građana uviđa važnost edukacije o pravima OSI, rezultati pokazuju da je konkretno znanje i dalje na niskom nivou. Čak 59% opšte populacije ne zna značenje znaka pristupačnosti, dok 65% smatra da OSI nijesu ravnopravni učesnici u saobraćaju.

S druge strane, sami korisnici, osobe sa invaliditetom, svakodnevno se suočavaju s nizom prepreka: nepristupačni trotoari, izostanak rampi i liftova, loše parkiranje, te neprilagođen javni prevoz. Gotovo polovina ispitanih OSI nikada ne koristi javni prevoz, što ukazuje na nedostatak povjerenja u njegovu dostupnost i bezbjednost.

Ovo istraživanje pokazuje da postoji ozbiljan raskorak između zakonskog okvira i stvarnog stanja na terenu. Iako Strategija za razvoj saobraćaja 2019–2035 i brojni zakonski akti prepoznaju prava OSI, implementacija tih mjera ostaje spora, parcijalna i neefikasna. Neophodno je da lokalne i državne institucije hitno preduzmu korake kako bi se smanjila diskriminacija i unaprijedila mobilnost OSI. To uključuje bolju primjenu postojećih zakona, jačanje kontrole, edukaciju osoblja u saobraćajnim službama, ali i snažne javne kampanje za podizanje svijesti.

Istraživanje potvrđuje potrebu za sistematskim, međuresornim pristupom ovoj temi jer pitanje pristupačnosti nije samo pitanje infrastrukture, već ljudskih prava i dostojanstva. Prikupljeni podaci treba da posluže kao snažan argument za formulisanje konkretnih preporuka i javnih politika koje će omogućiti ravnopravno učešće OSI u saobraćaju, bez prepreka i diskriminacije.