



SAVEZ SLIJEPIH
CRNE GORE



VLADA CRNE GORE
Ministarstvo saobraćaja i pomorstva



UMHCG
Udruženje inžinjera iz hendikepom Crne Gore



ZAJEDNO ZA v PRISTUPAČAN GRAD

UVOD

Pristupačnost i dostupnost javnog saobraćaja i usluga jedno je od osnovnih prava osoba sa invaliditetom, garantovano međunarodnim i domaćim propisima. Prioritetan problem iz oblasti saobraćaja u zaštiti osoba s invaliditetom (OSI) i stvaranje uslova za ostvarivanje njihovih zagarantovanih prava jeste nedovoljna bezbjednost u saobraćaju, kao i nedovoljna pristupačnost sadržajima od javnog interesa za OSI. Stepen ostvarivanja prava OSI 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. Nepostojanje tolerancije i kulture svih učesnika u saobraćaju su u načelu glavni uzročnici haotičnog saobraćaja i povećanja nezgoda. Direktne žrtve takve netolerancije jesu slabiji učesnici u saobraćaju, a to su pješaci. OSI se češće nalaze u ulozi pješaka i neophodno im je obezbjediti odgovarajuće uslove za bezbjedno i sigurno kretanje.

Učesnici u saobraćaju nemaju i dalje dovoljan stepen razumijevanja, osim toga, nijesu dovoljno upoznati koja je svrha određenih olakšica u saobraćaju, kao što su npr. taktilne trake vodilje, zvučna signalizacija, spušteni trotoari, induktivne petlje.

U prethodnom periodu Savez slijepih i Udruženje mladih sa hendikepom bavili su se jačanjem svijesti o bezbjednom i sigurnom kretanju kod davaoca usluga prevoza, ali i prepoznavanjem stepena diskriminacije u saobraćaju od strane samih OSI. Dodatan problem u ovoj oblasti predstavlja svijest javnosti o pravima OSI na slobodno i bezbjedno kretanje, pa se tako često dešava da i u situacijama kada su omogućena ostvarenja prava OSI (postojanje ravnih površina, pristupačnih saobraćajnica, predviđena parking mjesta za OSI), OSI ne mogu ostvariti svoja prava, jer im se ista krše od strane drugih učesnika u saobraćaju. Nemogućnost uspostavljanja adekvatne komunikacije između OSI pružalaca usluga u oblasti javnog saobraćaja, su svakodnevni problem OSI.

Pružaoци usluga u oblasti javnog saobraćaja nijesu dovoljno edukovani o načinima pružanja adekvatne podrške i asistencije OSI (neispravno rukovanje pomagalima, neadekvatna asistencija prilikom ulaska i izlaska iz prevoznog sredstva, i sl.).

Glavni elementi nepristupačnosti koji onemogućavaju bezbjedno i sigurno kretanje OSI su: neograđena gradilišta, psi lutalice, nepostojanje taktilnih traka vodilja, nedostatak zvučne signalizacije na raskrsnicama, nisko rastinje, niske reklame, polomljeni stubići, nepostojanje dovoljnog broja niskopodnih autobusa, nepostojanje dovoljnog broja pristupačnih taxi vozila, nepostojanje zvučne signalizacije na autobuskim stajalištima, nepropisno parkiranje građana na mjestima predviđenim za pješake, trotoarima, nepropisno parkiranje građana na parking mjestima predviđenim za OSI.

KRAĆI PRESJEK PRAVNE REGULATIVE

Konvencija UN-a, kao najvažniji dokument u oblasti zaštite prava OSI, u kojoj se u članu 9 između ostalog navodi: da se za OSI mora osigurati pristup izgrađenom okruženju, prevozu, informacijama i komunikacijama, uključujući informacione i komunikacione tehnologije i sisteme, kao i drugim uslugama i objektima namijenjenim javnosti, kako u urbanim tako i u ruralnim sredinama.

Zakon o zabrani diskriminacije lica sa invaliditetom, u članu 11 navodi: "Neobezbjeđivanje uslova za nesmetan pristup, kretanje, boravak i rad u objektima u javnoj upotrebi i u prostorima i površinama javne namjene licu ili grupi lica sa invaliditetom u skladu sa propisima kojima se definiše uređenje prostora i izgradnja objekata, smatra se diskriminacijom po osnovu invaliditeta."

Zakon o putevima uređuje pravni položaj, razvoj, održavanje, zaštitu, upravljanje i finansiranje javnih puteva. U tom smislu ovaj zakon utvrđuje prava i povlastice za učesnike u saobraćaju – OSI.

Strategija razvoja saobraćaja Crne Gore u periodu 2019-2035. utvrđuje stanje u oblastima transporta, definiše infrastrukturne, organizacione i operativne ciljeve razvoja transportnog sistema, koji se realizuju kroz oročene i dugoročne planove implementacije.

Zakonom o bezbjednosti saobraćaja na putevima, OSI uživaju posebnu zaštitu u saobraćaju, u skladu sa ovim zakonom, posebno u članovima 5, 18, 56.

Zakonom o prevozu u drumskom saobraćaju stvoren je osnov da se OSI kroz poseban linijski prevoz učini dostupnim drumski saobraćaj koji se obavlja redovno na određenoj liniji. Kroz član 87, predviđeno je da lokalne samouprave propisuju minimalan broj auto-taksi vozila prilagođenih OSI.

Zakon o bezbjednosti, organizaciji i efikasnosti željezničkog saobraćaja, u članu 54, stavu 3 navodi "...na željezničkim stanicama i stajalištima pristupi vozovima za prevoz putnika izvode se tako da omogućavaju što lakši pristup putnicima i licima sa invaliditetom."

Zakon o vazdušnom saobraćaju, u članu 54, "Pružalac usluga prihvata i otprema putnika dužan je da putnicima s invaliditetom i sa smanjenom pokretljivošću pruža usluge na način koji tim licima omogućava da se pod jednakim uslovima i bez diskriminacije prevoze u vazdušnom saobraćaju.

Pravilnik o označavanju mjesta za parkiranje vozila lica sa invaliditetom i izgledu znaka pristupačnosti kojima se obilježavaju vozila lica sa invaliditetom svojim tekstom reguliše označavanje mjesta za parkiranje, izgled, sadržaj, način izdavanja, način postavljanja znaka pristupačnosti za vozila kojima se prevoze OSI.

Plan održive urbane mobilnosti Podgorice predviđa rad na podizanju nivoa saobraćajne kulture i bezbjednosti saobraćaja, obezbjeđivanje dostupnosti i pristupačnosti saobraćajnog sistema za sve stanovnike Glavnog grada, poboljšanje pristupačnosti i dostupnosti javnog prevoza putnika za OSI i lica smanjene pokretljivosti, uređenje i opremanje autobuskih stajališta da budu dostupna i pristupačna svi građanima, prilagođavanje pješačke infrastrukture osobama sa invaliditetom u centru grada i na glavnim pješačkim stazama do 2025.godine.

NAJČEŠĆE PREPREKE

Neograđena gradilišta

U Glavnom gradu, a i u drugim gradovima i opštinama u zemlji, pješak OSI, može često naići na različita gradilišta i to neobezbjedejena. Putevi, dijelovi puteva, trgovi, platoi, trotoari, a katkad i zgrade uz saobraćajnice, renoviraju se ili grade bez adekvatne zaštite i upozorenja za učesnike u saobraćaju, odnosno pješake oštećenog vida.



Ukoliko ne postoji zaštitna ograda, rampa, nešto slično, a buka mašina nije prisutna u momentu prolaska pješaka oštećenog vida, on/ona može po dotadašnjoj navici krenuti svojom trasom i upasti u udubljenje, iskop, povrijediti se, ako gradilište nije adekvatno obezbijeđeno i zaštićeno u cjelosti. Ovakve situacije dešavale su se prilično često na našim ulicama, uz manje ili veće ozljede, što je često imalo za ishod prestanak samostalnog kretanja kod mnogih od njih i ponovno povlačenje u sopstvene domove. Takođe, postoje i situacije i graditelji koji apsolutno poštuju pravila struke, prema tom dijelu bezbjednosti pješaka se odnose savjesno i zaista odgovorno, pa pored takvih gradilišta nema bojazni od samostalnog kretanja i teško može doći do povređivanja i ozljeda. Osim navedenog, često su i otvorene šahte problem na koji nailaze pješaci s invaliditetom.

(Ne)postojanje taktilnih traka vodilja

Podgorica je jedan od rijetkih glavnih gradova u svijetu, koja nema taktilne trake vodilje duž svojih ulica i trgova. Taktilne trake se postavljaju sredinom trotoara, trgova i drugih staza za pješčenje i kretanje. One usmjeravaju osobu oštećenog vida i olakšavaju joj kretanje. Postavljaju se na dijelu trotoara ili druge površine, gdje nema drugih prepreka za samostalno kretanje, poput bočnih ili visinskih, te je tako kretanje osoba oštećenog vida koje koriste bijeli štap ili neko drugo pomagalo, znatno brže, sigurnije, opuštenije i sasvim bezbjedno.



Taktilna traka se ne smije ometati ili prekidati nekom bočnom, visinskom ili drugom preprekom, osim u situacijama kada taktilna traka vodi do pješačkog prelaza, silaznih ili uzlaznih stepenica, autobuskog stajališta i slično. Tada taktilna traka sadrži polja koja najavljuju, upozoravaju na spust ili prelaz, što korisnici bijelog štapa i osobe koje se samostalno kreću znaju raspoznati i kretati se u skladu s tim. Na mjestima na kojima je taktilna traka postavljena, pretpostavlja se da su i visinske prepreke (poput grana i rastinja, reklamnih panoa i sl.) podignuti na dovoljnoj visini da ih osoba ne može vrhom glave dotaći i povrijediti se. Važno je da taktilne trake budu postavljene u skladu sa standardima, jer u suprotnom mogu samo da naškode u samostalnom i bezbjednom kretanju osoba oštećenog vida. Glavni grad je najavio postavljanje taktilnih traka, a ostaje nada da će i drugi gradovi uz dobru praksu efikasnije raditi na postavljanju taktilnih traka vodilja.

(Ne)postojanje zvučne signalizacije na raskrsnicama

Zvučna upozorenja, zvučni signali i semafori su nešto što olakšava samostalno življenje i kretanje osoba oštećenog vida, a njihovo dostojanstvo i osjećaj ravnopravnosti s drugima podiže na veći nivo. Na raskrsnicama i prelazima, gdje je frekvencija saobraćaja gušća, što je naročito slučaj u Glavnom gradu, zvučni semafori omogućavaju lakši i bezbjedniji prelazak ulice osobi koja se samostalno kreće, a ista ima potpuno ili djelimično oštećen vid. Ne samo da je bezbjednost ovih učesnika, pješaka veća, već je i njihovo samopouzdanje, lična pokretljivost i osjećaj slobode upečatljiv. Zato je važno insistirati i potencirati da sva mjesta, gdje postoje pješački prelazi za pješake, budu pokrivena zvučnim semaforima i drugom zvučnom signalizacijom, kako bi svi dijelovi grada bili pokriveni i bezbjedni za samostalno kretanje pješaka oštećenog vida. Bitno je istaći da zvučni semafori i signalizacija pomažu ne samo osobama oštećenog vida, već i starijim osobama, kojima usljed starosti slabi vid, a i onim drugim preopterećenim i nefokusiranim građanima, koji neprestano "trče, grabe, žure" i obavljaju i po više poslova. Zvučna signalizacija i semafori, pomažu svim pješacima, upravo onda kada je položaj sunca takav da katkad ometa i "najzdravije oko", ispušta jaku i blještavu svjetlost na pješake u ljetnjim, vrelim danima.

Tako da se zvučni semafori i ostala zvučna signalizacija samo nadovezuju na prethodni element pristupačnosti (taktilne trake) i trebali bi se postavljati sinhronizovano, efikasnije u budućem periodu i bez izostavljanja, odnosno "preskakanja" pojedinih raskrsnica i mjesta gdje postoje pješački prelazi za pješake. U Glavnom gradu više raskrsnica je opremljeno zvučnim semaforima, u najavi je postavljanje novih, a drugi gradovi još uvijek ne najavljaju omogućavanje bezbjednog i samostalnog kretanja.

Nisko rastinje, nisko postavljene reklame i iskrivljeni/polomljeni stubići na trotoarima

Nisko rastinje, nisko postavljene reklame i iskrivljeni/polomljeni stubići, dodatne pokretne i nepokretne prepreke, mogu usporavati, otežavati i ometati kretanje OSI. Polomljeni, zalomljeni, iskrivljeni i stubovi postavljeni na neodgovarajućim mjestima duž trotoara i pješačkih zona su samo dio zaštitnog ili reklamnog mobilijara, koji svakako treba da postoji, ali da se prilikom njihovog postavljanja samo poštuju važeći propisi i standardi, kako bi isti svim građanima i građankama bili od koristi. To isto se odnosi i na kante za otpatke, kontejnere, ali i na klupe za odmor, saobraćajne znakove i sav drugi prateći mobilijar, koji se na našim ulicama može sresti na onim mjestima kojima se kreću osobe sa invaliditetom.



Najčešći primjer s podgoričkih ulica, je to da se upravo na spustu (rampi) za invalidska kolica naiđe na banderu (stub), korpu za otpatke ili još češće na privremeno parkirani četvorotočkaš ili dvotočkaš. Kada se naiđe na sredstvo prevoza parkirano na spustu za invalidska kolica, tada je riječ o nesavjesnom građaninu/ki, ali kada se na tom mjestu nađe stub ili kanta za otpatke, tu je riječ o propustu institucije, odnosno gradske službe, koja bi morala raditi po važećim propisima.

Neke od navedenih prepreka, poput nisko postavljenih reklamnih panoa ili saobraćajnih znakova, mogu ozbiljno ugroziti i povrijediti osobe oštećenog vida, OSI koje se samostalno kreću, dok ove ranije opisivane mogu sasvim blokirati i zaustaviti korisnika/cu invalidskih kolica i spriječiti je da stigne na željeno odredište.



Nepropisno parkiranje



Ovo je još jedan krupan problem na koji nailaze OSI svakodnevno. Na mnogim trotoarima su nepropisno parkirani automobili koji otežavaju kretanje svim građanima. Nepropisno parkiranje komplikuje kretanje i osobama koje koriste bijeli štap, invalidska kolica i ostala pomagala, roditelju/staratelju sa dječijim kolicima, starijoj osobi koja koristi hodalicu ili štake. Nažalost, mnoge OSI su u okviru istraživanja naveli da nadležne službe ne sprovode sve potrebne mjere kako bi se ovaj problem riješio, tako da njihovo kretanje ostaje otežano i zavisi od saobraćajne kulture drugih ljudi, koju odlikuje nesenzibilnost. Takođe, vrlo često su parking mjestima predviđena za OSI korišćena od strane drugih građana. Jedna od čestih situacija je da se na parking mjestu koje je predviđeno za OSI koja izlazi iz vozila uz pomoć invalidskih kolica, građani parkiraju na drugom dijelu parking mjesta koje je označeno žutim linijama.



Neprikladnost gradskog saobraćaja

Osobe s invaliditetom u Crnoj Gori ne mogu koristiti gradski saobraćaj ravnopravno s drugim građanima. Razlozi za to su brojni, nedostatak zvučne signalizacije kako bi znali u kom dijelu grada i na kom stajalištu su trenutno, nepostojanje niskopodnih autobusa, neprikladna stajališta. Iako se godinama unazad pominje modernizacija gradskog prevoza, Glavni grad je najavljuje za 2021. Apel je da prevoznici ne uklanjaju već postojeće rampe iz autobusa, već da iste koriste. OSI zbog nekorišćenja gradskog autobusnog prevoza imaju i veće životne troškove, jer najčešće koriste taksi prevoz. Iako skuplji, taksi prevoz nije pristupačan za sve OSI, postoji svega par taxi vozila u Crnoj Gori koja su pristupačna za sve OSI. Glavni Grad je u Odluci o auto-taxi prevozu, u Članu 12, definisao da taksi prevoznik koji obavlja prevoz sa 20 ili više vozila mora najmanje 5% vozila prilagoditi platformom za olakšan ulazak i izlazak iz vozila OSI. Ovo svakako nije zaživjelo jer trenutno ne postoji prilagođeno taxi vozilo za OSI u Glavnom gradu. Halo taksi je imao jedno vozilo koje već duži period po riječima OSI nije na raspolaganju. Sporno je to što pristupačnost nije uslov za licenciranje pružalaca usluga, kao i da u zakonskom okviru ne postoji rok u kojem bi prevoznici morali imati određeni broj pristupačnih vozila.

ELEMENTI PRISTUPAČNOSTI

U Pravilniku o bližim uslovima i načinu prilagođavanja objekata za pristup i kretanje lica smanjene pokretljivosti i lica sa invaliditetom, još 2009. (Sl.list 10/09), dat je prikaz elemenata pristupačnosti uz adekvatna objašnjenja. Iako se radi na izmjeni istog, ovdje ćete naći par definicija, izraza i elemente pristupačnosti javnog saobraćaja.

1) lice smanjene pokretljivosti je lice koje ima privremene ili trajne smetnje pri kretanju usljed invalidnosti, starosti, trudnoće ili drugih razloga;

2) lice sa invaliditetom je lice koje ima dugoročna fizička, mentalna, intelektualna ili senzorna oštećenja koja u sadejstvu sa različitim barijerama mogu otežati puno i efektivno učešće ovih lica u društvu na osnovu jednakosti sa drugima;

3) pomagala za lica smanjene pokretljivosti i lica sa invaliditetom su pomagala koja služe za orijentaciju i kretanje tih lica;

4) pomagala za orijentaciju su bijeli štap i pas vodič;

5) pomagala za pokretljivost su invalidska kolica, štap, štake, hodalica i pas pomagač;

6) prepreka je komunikacijska i orijentaciona smetnja koja lice smanjene pokretljivosti može ometati i/ili sprječavati u nesmetanom pristupu, kretanju, boravku i radu;

7) pristupačni objekat je objekat, dio objekta ili oprema (rampa, stepenište, lift, ... ulazni prostor, komunikacije, WC, ... induktivna petlja ili transmisioni obroč, oglasni pano, orijentacioni plan za kretanje u objektu, stajalište i peron, parking mjesto, javna pješačka površina, semafor, pješački prelaz, pješačko ostrvo i rakrsnica) koji sadrže obavezne elemente pristupačnosti propisane ovim pravilnikom;

8) obavezni elementi pristupačnosti su sastavni dio tehničke dokumentacije koja se izrađuje za potrebe građenja objekta, kojima se određuje veličina, svojstva, instalacije, uređaji i druga oprema objekata radi obezbjeđivanja pristupa, kretanja, boravka i rada lica sa invaliditetom i lica smanjene pokretljivosti pod istim uslovima kao i drugim licima;

9) oznake pristupačnosti su oznake kojima se označavaju primijenjeni obavezni elementi pristupačnosti; ...

11) vizuelno-svjetlosna najava je upozorenje i obavještenje licu sa oštećenjem sluha putem svjetlosnih signala;

12) zvučna najava je upozorenje i obavještenje licu sa oštećenjem vida putem zvuka;

13) zvučna signalizacija je signalizacija koja pomaže licima sa oštećenjem vida pri snalaženju u prostoru;

14) induktivna petlja ili transmisioni obroč je instalacija koja se ugrađuje u objekat radi otklanjanja šumova iz okoline i poboljšanja kvaliteta zvuka;

15) komunikaciono pomagalo je uređaj koji omogućava licima koja koriste slušni aparat primanje zvučnih signala bez smetnji;

16) taktilna obrada je završna reljefna obrada hodne površine za kretanje lica smanjene pokretljivosti odnosno lica sa invaliditetom;

17) taktilna crta vođenja je taktilna obrada hodne površine namijenjena usmjeravanju kretanja lica sa oštećenjem vida, koja se na kraju puta vođenja i na mjestu promjena smjera vođenja označava promjenom u strukturi reljefne obrade;

18) taktilna crta upozorenja je taktilna obrada hodne površine koja se postavlja radi upozorenja lica sa oštećenjem vida na opasnost od vozila;

19) taktilno polje upozorenja je taktilna obrada hodne površine koja služi za upozorenje i obavještanje lica sa oštećenjem vida o promjeni nivoa kretanja;

20) tekstofon je prilagođeni telefon za lica sa oštećenjem sluha, pomoću kojeg oba sagovornika komuniciraju pisanim putem;

21) tipski element je predmet koji služi za razgraničavanje javne pješačke površine od kolovoza, biciklističke staze i/ili parkirališta, a može biti različitog oblika i namjene (žardinjera za cvijeće, zid, klupa i sl.);

22) javna pješačka površina je trotoar, pješačka staza, pješački trg, pasarela, pješački prolaz, pješački most i sl.“

Pristupačna taktilna površina izvodi se reljefnom obradom visine do 5 mm na način da ne otežava kretanje invalidskih kolica, da je prepoznatljiva na dodir stopala ili bijelog štapa, da ne zadržava vodu, snijeg i nečistoću, i da se lako održava. Za obezbjeđenje samostalnog kretanja lica smanjene pokretljivosti i lica s invaliditetom u javnom saobraćaju koriste se sljedeći elementi pristupačnosti: stajalište i peron; parking mjesto; javna pješačka površina; semafor; pješački prelaz; pješačko ostrvo i rakrsnica.

Stajalište i peron moraju da imaju:

- dužinu stajališta, odnosno perona najmanje jednaku dužini prevoznog sredstva (autobus i voz) koje se zaustavlja na tom stajalištu, odnosno peronu, a širinu najmanje 200 cm,
- visinu trotoara u nivou ulazne stepenice sa niskim podom prevoznog sredstva, a izuzetno kada su u upotrebi prevozna sredstva sa visokom prvom stepenicom, trotoar može biti i niži od prve stepenice, ali ne niži od 18 cm ispod nivoa nagazne stepenice prevoznog sredstva, ako propisom kojim se uređuju uslovi za objekat željezničke infrastrukture nije drukčije propisano,
- na stajalištu u naselju gdje se izvodi trotoar, na mjesto prvog ulaza u saobraćajno sredstvo izvedenu taktilnu crtu vođenja širine najmanje 40 cm i dužine 150 cm sa užljebljenjima vertikalnim u odnosu na kolo-voz/prugu,
- na stajalištima koja se nalaze u neposrednoj blizini objekta u kojoj često borave lica sa invaliditetom taktilnu crtu vođenja postavljenu cijelom širinom trotoara, – na peronu voza, na udaljenosti 80 cm od ivice perona, čitavom dužinom perona postavljenu taktilnu crtu upozorenja širine 20 cm sa užljebljenjima vertikalnim u odnosu na smjer ulaska u voz.

Parking mjesto mora biti smješteno najbliže pristupačnom ulazu u objekat i mora da ima:

- parking mjesto za jedan automobil kad se nalazi u nizu parkirališnih mjesta, veličine 370 x 500 cm, dato na grafičkom prikazu broj 36 koji je sastavni dio ovog pravilnika
-

-
- parking mjesto za dva automobila koje se nalazi u nizu parkirališnih mjesta, veličine 590 x 500 cm sa međuprostorom širine 150 cm, dato na grafičkom prikazu br. 37 koji je sastavni dio ovog Pravilnika,
 - izlaz sa parkirališnog mjesta na trotoar obezbijeden ukošenim ivičnjakom nagiba najviše 10%, širine najmanje 120 cm,
 - površinu parkirališnog mjesta izrađenu od materijala koji ne otežava kretanje invalidskih kolica (šljunak, pijesak, zatravljena površina i sl.),
 - oznaku pristupačnosti koja je data na grafičkom prikazu broj 1 (slika 1.24) koji je sastavni dio ovog pravilnika ili odgovarajući znak, odnosno oznaku u skladu sa posebnim propisom.

Javna pješačka površina mora da bude:

- uzdignuta u odnosu na kolovoz ivičnjakom visine najmanje 3 cm, ili razdvojena tipskim elementom, ako je u nivou kolovoza mora da bude razdvojena ogradom,
- široka najmanje 150 cm,
- povezana bez prepreka sa ostalim pješačkim površinama,
- od saobraćajnice zaštićena ogradom visine 90 cm kada se nalazi u području pojačanog pješačkog saobraćaja. Različiti nivoi javne pješačke površine međusobno se povezuju odgovarajućim elementima pristupačnosti za savladavanje visinske razlike u skladu sa odredbama ovog pravilnika. Kada su različiti nivoi javne pješačke površine iz stava 2 ovog člana povezani pristupačnim liftom ili pristupačnom vertikalno podiznom platformom, moraju se dodatno povezati pristupačnim stepeništem. Komunalna oprema (klupe, stolovi, znakovi, rasvjetni stubovi, koševi, držači za bicikl, reklamne ploče i sl.) postavlja se uz ivicu javne pješačke površine, na način da ne predstavlja prepreku za lica sa oštećenjem vida.

Komunalna oprema koja se postavlja na zid objekta uz javnu pješačku površinu koja se nalazi na visini od 70 cm do 220 cm i istaknuta je više od 10 cm, mora da bude izvedena u svojoj punoj dužini i širini do javne pješačke površine ili označena na način da se pješačka površina ispod nje podigne najmanje 3 cm u odnosu na okolni nivo. Ako je uz javnu pješačku površinu predviđena biciklistička staza ili parkiralište, izvodi se razgraničenje od javne pješačke površine denivelacijom od najmanje 3 cm, zelenom površinom, tipskim elementom ili sl.

Semafor mora da ima:

- zvučnu signalizaciju,
- kod semafora na raskrsnici, zvučnu signalizaciju jednog saobraćajnog pravca koja se ne preklapa sa zvučnom signalizacijom na semaforu drugog saobraćajnog pravca,
- zvučnu signalizaciju postavljenu na semaforu koja upozorava na promjenu svjetla na semaforu, – tačkastu disperziju zvuka zvučne signalizacije usmjerenu na način da obavještava lice sa oštećenjem vida koje prelazi saobraćajnicu.

Pješački prelaz mora da ima:

- prelaz sa trotoara sa ivicom saobraćajnice, obezbijeden ukošenjem ivičnjaka uz najveći dopušteni nagib od 10%, širine najmanje 120 cm,
- na ukošenom ivičnjaku izvedeno taktilno polje upozorenja čepaste strukture koje završava na crti paralelnoj sa ivicom kolovoza koja je od njega udaljena za širinu ivičnog kamena, ali ne manje od 15 cm, koje je dato na grafičkom prikazu broj 39 koji je sastavni dio ovog pravilnika,
- u slučaju minimalne visine trotoara od 3 cm, izvedeno taktilno polje upozorenja čepaste strukture širine najmanje 40 cm, koje je dato na grafičkom prikazu broj 40 koji je sastavni dio ovog pravilnika,
- radi prelaza saobraćajnice izvan raskršća, taktilnu crtu vođenja širine najmanje 40 cm sa užljebljenjima vertikalno u odnosu na saobraćajnicu, izvedenu do ukošenja ivičnjaka na prelazu, najmanje 110 cm, koja je data na grafičkom prikazu broj 41 koji je sastavni dio ovog pravilnika.

Elementi pristupačnosti iz stava 1 ovog člana primjenjuju se i na pješačkim prelazima cestovnog i željezničkog saobraćaja i biciklističkih staza.

Pješačko ostrvo mora da:

– bude izvedeno u skladu sa članom 41 stav 1 al. 1, 2 i 3 ovog pravilnika,

– ako se nalazi u nivou kolovoza ili se njegov nivo na mjestu prelaza spušta na nivo kolovoza, se označava taktilnim crtama upozorenja sa užljebljenjima vertikalnim u odnosu na smjer kretanja, širine najmanje 40 cm, međusobno povezanim taktilnom crtom vođenja sa užljebljenjima u smjeru kretanja širine najmanje 40 cm, 15 cm od početka i 15 cm od kraja ostrva na način dat na grafičkom prikazu broj 42 koji je sastavni dio ovog pravilnika, – ako je podignuto u odnosu na nivo kolovoza, prelaz sa kolovoza na pješačko ostrvo izvodi se ukošenjem, na način dat na grafičkom prikazu broj 43 koji je sastavni dio ovog pravilnika,

– ako je ostrvo na mjestu prelaza spušteno na nivo kolovoza, a na podignutom dijelu sadrži stajalište za autobus, izvodi se ukošenje za pristup stajalištu, u skladu sa članom 41 al. 1 i 2.

Rakrsnica mora da sadrži elemente pristupačnog pješačkog prelaza iz člana 43 ovog pravilnika odnosno pristupačnog pješačkog ostrva iz člana 44 ovog pravilnika. Na raskršću koje se nalazi u području naselja gdje je smješten objekat u kojem često borave lica sa oštećenjem vida, pješački prelaz mora da ima pristupačni semafor sa zvučnom signalizacijom i taktilne crte vođenja širine najmanje 40 cm, sa užljebljenjima vertikalnim u odnosu na saobraćajnicu. Taktilna crta upozorenja je izvedena do ukošenja ivičnjaka na prelazu, u dužini od najmanje 110 cm, na način koji je dat na grafičkom prikazu broj 44 koji je sastavni dio ovog pravilnika. Ako rakrsnicu nije moguće savladati u istom nivou, izvode se pješački prolazi ili pasarele primjenom odgovarajućih elemenata pristupačnosti za savladavanje visinskih razlika.

ZAKLJUČCI I PREPORUKE ZA OTKLANJANJE PREPREKA U DOMENU SAOBRAĆAJA

Ako jedna osoba oštećenog vida, OSI ima dobra iskustva pri kretanju u nekom gradu to je nešto što će pokrenuti i podstaći i druge osobe, koje se do tada nijesu same kretale, a njihove porodice i prijatelji će biti rasterećeni i bezbrižni zbog samostalnog kretanja njihovih najbližih.

Intenzivna, otvorena saradnja, utemeljena na važećim propisima, trebala bi doprinijeti efikasnom otklanjanju svih prepreka u oblasti saobraćaja za pješake i druge učesnike u saobraćaju, a koji/e su OSI i žive, rade ili borave u Beranama ili Podgorici, bilo gdje u Crnoj Gori. Veoma je važno da donosioci i realizatori odluka, prihvate principe univerzalnog dizajna, jednakih šansi i nediskriminacije za sve građane, te da na osnovu tih principa i obavezujućih normi grade, popravljaju i prilagođavaju ulice, trgove, saobraćajnice, sredstva javnog prevoza, autobuska i druga stajališta, objekte i druge površine koje su dio javnog saobraćaja, saobraćajne kulture, bezbjednosti i sigurnosti svih učesnika/ca.

1. Osnovati radna tijela pri Opštinama koja bi se bavila unaprjeđenjem bezbjednog i sigurnog saobraćaja za OSI.
 2. Predlagati mjere koje se odnose na prilagođavanje javnog saobraćaja i planirati arhitektonsko prilagođavanje OSI.
 3. Neselektivno sankcionisati građane koji krše prava u saobraćaju i na taj način povećavati povjerenje u nadležne službe koje se time bave.
 4. Edukovati građane o pravima OSI u cilju ravnopravnijeg položaja u društvu.
 5. Poboljšati bezbjednost u saobraćaju, za samostalno i bezbjedno kretanje OSI stvaranjem povoljnije infrastrukture, postavljanjem taktilnih traka i instaliranjem zvučne signalizacije na semaforima.
-

SAVEZ SLIJEPIH CRNE GORE je nevladina i neprofitna organizacija, koja okuplja oko 1000 osoba sa oštećenjem vida koje su učlanjene u osam lokalnih organizacija slijepih, koje pokrivaju područje svih opština u našoj zemlji. Savez je osnovan 11. aprila 1947. godine na Cetinju, a sadašnje sjedište je u Podgorici – Ul. Njegoševa br. 6. Upisan je u registar nevladinih udruženja kod Ministarstva unutrašnjih poslova i javne uprave Crne Gore dana 18. 02. 2000. pod rednim brojem 477.

Vizija SSCG - Osobe oštećenog vida: osnažene, integrisane i uključene u društvo.

Misija SSCG je uključenost osoba oštećenog vida kroz podsticanje i sprovođenje aktivnosti koje ističu sposobnosti i jačaju njihovu ličnost u društvenoj zajednici.

Savez slijepih Crne Gore
Ul. Njegoševa br .6, 81000 Podgorica
Tel: +382 (0)20 665 368
Email: savezsljepihcg@gmail.com
Web: www.ss-cg.org

Društvene mreže:
(Facebook Savez slijepih, Instagram savez_sljepih_cg)

UDRUŽENJE MLADIH SA HENDIKEPOM CRNE GORE je neprofitna i nevladina organizacija, osnovana 22. oktobra 2001, koja okuplja mlade i studente sa svim vrstama invaliditeta (cross-disability pristup), kao i ostale mlade ljude bez invaliditeta koji su voljni da učestvuju i zajedno s nama se bore za dostupnost i uključenost OSI u sve segmente crnogorskog društva.

Vizija UMHCG-a: Za mlade s invaliditetom, bez barijera!

Misija UMHCG-a: UMHCG promovise ravnopravan položaj mladih sa svim vrstama invaliditeta u društvu kroz inicijative i aktivnosti za uspostavljanje zakonskog, obrazovnog, kulturnog i socijalnog okvira koji to omogućava.

Udruženje mladih sa hendikepom Crne Gore
Kralja Nikole, br. 76
81000 Podgorica
Tel/fax: +382 (0)20 265 650
Mobilni telefoni: +382 (0)67 801 761; +382 (0)69 385 981
Email: umhcg@t-com.me; office@umhcg.com
Društvene mreže: (Facebook @UMHCG, Twiter @UMHCG i Instagram umhcg_aydm)

Decembar 2020.

Projekat „ZAJEDNO ZA PRISTUPAČAN GRAD“ podržan je od strane Ministarstva saobraćaja i pomorstva, kroz Javni konkurs za NVO u 2020 godini. Sadržaj ove publikacije isključiva je odgovornost Saveza slijepih Crne Gore i Udruženja mladih sa hendikepom i ni na koji način ne odražava stav donatora.

