

# **Bezbedno i samostalno kretanje slepih i slabovidih lica**

Najbolje prakse u Evropi



**The voice of blind and partially sighted people in Europe**

Avgust 2019. godine

## SADRŽAJ

SADRŽAJ .....	2
Baza informativnih listova.....	2
1. UVOD .....	3
2. ZAKONODAVSTVO, STANDARDI I STRATEGIJA.....	3
3. IZGRAĐENO OKRUŽENJE I INFRASTRUKTURA.....	7
4. DIGITALNA REŠENJA.....	11
5. SAMOSTALNA I BEZBEDNA POKRETLJIVOST .....	15
6. ZAKLJUČAK .....	16
O OVOJ BROŠURI .....	17

## Baza informativnih listova

Informativni list 1 : Uvođenje odgovornosti na osnovu zakona .....	5
Informativni list 2 : Strateško planiranje pristupačnosti .....	6
Informativni list 3 : Taktilni i zvučni sistem za kretanje.....	8
Informativni list 4 : Prilagođavanje železničkih stanica širom zemlje .....	9
Informativni list 5 : Služba za ličnu pokretljivost.....	10
Informativni list 6 : Razvoj mobilnih aplikacija.....	12
Informativni list 7 : Smernice na autobuskoj stanici .....	13
Informativni list 8 : Navigacija od vrata do vrata .....	14

## 1. UVOD

Evropski savez slepih je 2019 godine pozvao svoje organizacije članice da dostave primere najbolje prakse u pogledu mogućnosti kretanja lica sa oštećenjem vida. Ova radnja je usledila nakon sličnog takmičenja održanog 2018. godine, koje je iznedrilo brošuru o najboljim praksama u pogledu mogućnosti zapošljavanja ([Preuzmite brošuru ovde](#)).

Ova brošura sadrži podatke o najboljim praksama u pogledu mogućnosti samostalnog i bezbednog kretanja, prikupljene širom Evrope. Oni su svrstani u tri grupe koje odražavaju važne i međusobno povezane oblasti mogućnosti kretanja: zakonodavstvo i standarde, izgrađeno okruženje i infrastrukturu i, na kraju, digitalna rešenja. Ova poglavlja su dopunjena kratkim odeljkom za diskusiju, kako bi se stavila u kontekst neka relevantna pitanja o mogućnosti bezbednog i samostalnog kretanja lica sa oštećenjem vida.

Važno je napomenuti da su u ovoj brošuri predstavljene najbolje prakse iz raznih zemalja. Priroda ove publikacije je takva da su iz nje isključeni negativni primeri, što može dati iskrivljenu sliku o postojanju potpune mogućnosti kretanja. Zapravo je situacija suprotna i još mnogo ostaje da se uradi. Ova brošura daje neke ideje na koji način se to može učiniti.

## 2. ZAKONODAVSTVO, STANDARDI I STRATEGIJA

Zakoni, pravila i standardi predstavljaju važan preduslov da bi mogućnost samostalnog i bezbednog kretanja postala stvarnost. Primeri najbolje prakse su od pomoći, ali se stvarna promena obično događa onda kada se usvoje zakoni kojima se takve odredbe učine obaveznim. Najbolja praksa iz **Belorusije** predstavlja svež primer kako se to može učiniti.

Nažalost, primena tih pravila često predstavlja problem. Većina zemalja ima poteškoće u obezbeđivanju da se propisi i standardi u potpunosti poštuju. Razlozi za to mogu biti nedovoljna obučenosť koja ima za rezultat slabu stručnosť državnih organa i stručnjaka, sveopšte poštovanje propisa u javnim nabavkama, davanje prioriteta izgledu u odnosu na pristupačnost i praktičnosť, nedostatak ili nedovoljnosť sredstava i mnogi drugi. Najbolja praksa iz Slovenije pokazuje kako se ova pitanja balansiraju.

Ipak, zakonodavstvo je jedno od najjačih oruđa za poboljšanje u oblasti samostalnog i bezbednog kretanja lica sa oštećenjem vida. Stoga je kontinuirana podrška donosioca odluka od suštinskog značaja za

Najbolje prakse u pogledu mogućnosti kretanja

-----

ostvarenje dugoročnog cilja postizanja potpuno samostalnog kretanja, što postaje sve važnije za stanovništvo Evrope koje je sve starije.

### Informativni list 1 : Uvođenje odgovornosti na osnovu zakona

<b>Ime i prezime:</b>	Uvođenje odgovornosti na osnovu zakona
<b>Država:</b>	Belorusija
<b>Ključne reči:</b>	Zakoni; tehnički standardi
<b>Pristup:</b>	<p>Belorusija je 2016. godine ratifikovala konvenciju Ujedinjenih nacija o pravima osoba sa invaliditetom. Ovo je postavilo polaznu tačku da trogodišnji akcioni plan beloruske Organizacije osoba sa invaliditetom konstruktivno podrži njenu implementaciju i da uspostavi zakonsku odgovornost u pogledu pristupačnosti izgrađenog okruženja i saobraćajne infrastrukture.</p> <p>Usvojeni su posebni zakoni o pravima osoba sa invaliditetom i o pristupačnom životnom okruženju koji su definisali zajedničku terminologiju i pravni osnov da pristupačnost postane obaveza. Pored toga, ekspertiza beloruskog člana ESS-a korišćena je za izradu tri tehnička kodeksa o trotoarima na putevima, projektovanju zgrada i železničkoj putničkoj infrastrukturi, koji predviđaju standardizovane odredbe o vodilicama i taktilnim elementima. Ovi tehnički kodeksi se oslanjaju na postojeća evropska iskustva i pretvaraju pravnu odgovornost u konkretne radnje vlasti i građevinara.</p>
<b>Kontakt podaci:</b>	<p>Belorusko udruženje lica sa oštećenjem vida, Oleg CHEPEL (direktor)</p> <p>E-mail: <a href="mailto:cp@beltiz.by">cp@beltiz.by</a></p>
<b>Više informacija:</b>	Pročitajte <a href="#">ceo članak o Belorusiji</a>

## Informativni list 2 : Strateško planiranje pristupačnosti

<b>Ime i prezime:</b>	Strateško planiranje pristupačnosti
<b>Država:</b>	Slovenija
<b>Ključne reči:</b>	Urbanističko planiranje; izgrađeno okruženje
<b>Pristup:</b>	<p>Strateško planiranje pristupačnosti (SPP) je koncept koji donosi usaglašen plan gradske opštine, stručnjaka za pristupačnost i organizacija osoba sa invaliditetom o prioritetima u pogledu pristupačnosti u lokalnom kontekstu. Njegova svrha jeste da omogući svima pristup javnim prostorijama i zgradama. SPP prati postojeću strukturu koja uključuje bezbedne rute, javni prevoz, ključne objekte i otvoreni prostor.</p> <p>SPP olakšava komunikaciju i razmenu informacija između građana i opština, poboljšava saradnju sa lokalnim službama i posreduje između potreba pristupa različitih osoba sa invaliditetom. Takođe usmerava investicije tamo gde su one najpotrebnije i vrši jasan raspored sredstava.</p> <p>Da bi se pomoglo i nadgledalo sprovođenje, uspostavljaju se odbori za pristupačnost u svakoj opštini, koji se sastoje od lokalnih predstavnika organizacija osoba sa invaliditetom i drugih stručnjaka za pristupačnost. SPP je utemeljen u nacionalnom zakonodavstvu i postoji priručnik za njegovu primenu za nadležno ministarstvo.</p>
<b>Kontakt podaci:</b>	Institut za pristupačnost DOSTOP, Dr. Andreja ZAPUŠEK ČERNE (pejzažni arhitekta i konsultant za univerzalni dizajn) E-mail: andreja@adkrajine.si
<b>Više informacija:</b>	Pročitajte <a href="#">ceo članak o Sloveniji</a>

### 3. IZGRAĐENO OKRUŽENJE I INFRASTRUKTURA

Mnogi postojeći zakoni i standardi regulišu izgrađeno okruženje, što uključuje, na primer, ulice, stanice javnog prevoza, semafore i pešačke prelaze ili liftove. Taktalna prilagođavanja izgrađenog okruženja uključuju specifičnu strukturu trotoara koje pokazuju pravac pešacima i upozoravaju ih na opasna područja. Pored toga, mogu postojati i zvučna prilagođavanja, na primer za označavanje zelenog svetla na semaforu. Ono što je posebno važno, koncept zajedničkog prostora ne garantuje postojanje mogućnosti bezbednog i samostalnog kretanja. Zbog toga mora biti jasno odvojen prostor za pešake, bicikliste i automobile u izgrađenom okruženju.

Važno je da se prilikom prilagođavanja uzmu u obzir potrebe u pogledu pristupačnosti slepih, slabovidih i gluvonemih osoba. Gradski urbanisti takođe treba da uzmu u obzir potrebe drugih osoba sa invaliditetom. Pored mnogih drugih rešenja, ovo zahteva ugradnju vibracije i zvuka, veliki kontrast kod podnih pločica ili mešavinu spuštenog i ivičnjaka uobičajene visine. Ova prilagođavanja treba da se povežu u koherentnu celinu, za šta najbolja praksa iz **Češke** nudi dobar pristup.

Prilagođavanja se u Evropi razlikuju od zemlje do zemlje, pa čak i od grada do grada. S obzirom da ne postoje harmonizovani standardi i uzevši u obzir različite kulturološke pristupe promenama izgrađenog okruženja, ne može se očekivati postojanje zajedničkog sistema za ceo kontinent. Ipak, to bi bilo poželjno, jer su predvidljivost i mogućnost korišćenja za pešake sa oštećenjem vida ključni elementi. Potrebno je da postoji zajednička struktura, na primer usaglašeni "jezik" vodilica ili signala za upozorenje. Ova predvidljivost omogućava kretanje kroz nepoznata mesta sa lakoćom. Najbolja praksa iz **Holandije** pokazuje kako se to može učiniti na nacionalnom nivou.

Pored predvidljivosti, rešenja takođe moraju da se prilagode lokalnom kontekstu. Prilagođavanja izgrađenog okruženja u starom gradu sa uskim trotoarima od kaldrme predstavljaju različite izazove i zahtevaju različita rešenja od onih u novoizgrađenom predgrađu. Što se tiče infrastrukture, postojeće stanje treba uzeti u obzir prilikom projektovanja pristupačnog rešenja. Ta dinamika se može uočiti u najboljoj praksi sa **Islanda**.

### Informativni list 3 : Taktilni i zvučni sistem za kretanje

<b>Ime i prezime:</b>	Taktilni i zvučni sistem za kretanje
<b>Država:</b>	Republika Češka
<b>Ključne reči:</b>	Daljinsko upravljanje; signali za upozorenje; zvučne informacije; taktilna obeležja
<b>Pristup:</b>	<p>Taktilna i zvučna prilagođavanja u kombinaciji sa obukom osoblja čine organski i dobro osmišljen sistem pristupačnosti u Republici Češkoj. Taktilna obeležja podrazumevaju površinske indikatore, poput signalizirajućih traka koje ukazuju osobama sa oštećenjem vida na važna mesta, na primer na mesto ulaska u autobus. Površinski indikatori podrazumevaju trake za upozorenje koje ukazuju na opasna mesta. Taktilna obeležja takođe podrazumevaju i Brajevo pismo i reljefno štampanje na rukohvatima ili kontrolnim delovima bilo kog uređaja za kretanje u ličnoj upotrebi.</p> <p>Zvučna obeležja se aktiviraju specifičnim daljinskim upravljačem pod nazivom Predajnik za slepe. Daljinski upravljač ima šest dugmića od kojih svaki ima unapred definisanu standardnu upotrebu. Oni se razlikuju, od onih koji aktiviraju jednostavne zvučne signale koji pružaju zvučnu orijentaciju, do složenijih koji uključuju spoljne zvučnike koji upozoravaju na nailazeća vozila ili zvučne rasporede. Zvučna obeležja uključuju i ona koja se koriste za širu javnost, poput najave trenutnog zaustavljanja. Takve poruke namerno uključuju informacije za osobe sa oštećenjem vida, kao što su strana vrata koja se otvara ili najavljivanje sledećeg stajališta, od čega čak i osobe bez oštećenja vida imaju koristi.</p>
<b>Kontakt podaci:</b>	Češki savez slepih (SONS), Centar za okruženje bez prepreka, Jan URBÁNEK E-mail: <a href="mailto:urbanek@sons.cz">urbanek@sons.cz</a>
<b>Više informacija:</b>	Pročitajte <a href="#">ceo članak o Češkoj</a>



**Informativni list 4 : Prilagođavanje železničkih stanica širom zemlje**

<b>Ime i prezime:</b>	Prilagođavanje železničkih stanica širom zemlje
<b>Država:</b>	Holandija
<b>Ključne reči:</b>	Transport; železnička stanica; pristupačnost
<b>Pristup:</b>	<p>U saradnji između češkog člana ESS-a, nacionalnog železničkog operatera (NS) i nadležnog upravnika infrastrukture, sve železničke stanice u Holandiji su učinjene pristupačnim osobama sa oštećenjem vida. Iste odredbe o pristupačnosti su dosledno primenjene na svim stajalištima NS mreže, što znači da su predvidive za putnike. Ova obeležja uključuju opise ruta koji se mogu preuzeti i u štampanoj i u audio verziji unapred, taktilne smernice i natpise, odgovarajuće kontraste i usaglašene lokacije aparata za karte.</p> <p>Nakon što su primenjene odredbe o pristupačnosti, organizovana je obuka kako za putnike, tako i za osoblje kako bi naučili da koriste funkcije u praksi. Kroz čitav postupak, volonteri su testirali predložena rešenja, dajući povratne informacije o materijalima i merenjima. Početne procene korisnika pokazuju da putnici sa oštećenjem vida mogu samostalno da se kreću u svim holandskim železničkim stanicama, čak i kada posećuju stanicu po prvi put.</p>
<b>Kontakt podaci:</b>	Očno udruženje Holandije, Ingeborg VAN DER PIJL (službenik za pristupačnost prevoza) E-mail: <a href="mailto:ingeborg.vanderpijl@oogvereniging.nl">ingeborg.vanderpijl@oogvereniging.nl</a>
<b>Više informacija:</b>	Pročitajte <a href="#">ceo članak o Holandiji</a>

### Informativni list 5 : Služba za ličnu pokretljivost

<b>Ime i prezime:</b>	Služba za ličnu pokretljivost
<b>Država:</b>	Island
<b>Ključne reči:</b>	Taksi; usluga prevoza
<b>Pristup:</b>	<p>Služba lične pokretljivosti islandskog člana ESS-a jeste fleksibilna taksi usluga za osobe sa oštećenjem vida. U nedostatku pogodnog javnog prevoza, ova usluga je od ključnog značaja za učešće u društvenom životu u potpunosti. Zaključuje se ugovor između lokalne opštine, člana ESS-a i taksi kompanije radi pružanja ovih usluga. Samo lica koja su registrovala oštećenje vida ispunjavaju uslove da koriste uslugu i mogu naručiti taksi po ceni redovne autobuske karte u bilo koje doba dana. taksisti su posebno obučeni u pogledu potreba pristupačnosti. Na kraju svakog meseca, član ESS-a obračunava račun za svakog korisnika.</p> <p>Usluga je isplativa za sve uključene strane i stoga je vrlo zadovoljavajuća. Opština pokriva razliku do stvarnog iznosa cene taksi usluge. Usluga je takođe jeftinija od drugog postojećeg rešenja, usluge prevoza kojima upravlja država koja je dostupna za sve osobe sa invaliditetom. 80% osoba sa oštećenjem vida na Islandu pozitivno ocenjuje ovu uslugu, jer je jednostavna za korišćenje, priuštiva i pruža uslugu visokog kvaliteta.</p>
<b>Kontakt podaci:</b>	Islandsko udruženje osoba sa oštećenjem vida, Kristinn Halldór EINARSSON (direktor) E-mail: <a href="mailto:khe@blind.is">khe@blind.is</a>
<b>Više informacija:</b>	Pročitajte <a href="#">ceo članak o Islandu</a>

## 4. DIGITALNA REŠENJA

Digitalna rešenja podrazumevaju širok izbor tehnologije i služe za lokalizaciju, navigaciju, kontrolu i objavu informacija. Neka rešenja zahtevaju posebne aplikacije ili uređaje, dok su druga dostupna svima. Zbog njihovog oslanjanja na tehnologiju, uključujući i stabilnu internet konekciju ponekad, njihova upotreba može biti ograničenog karaktera u ruralnim sredinama ili za korisnike koji nisu upoznati sa tehnologijom. Istovremeno, njihovo prilagođavanje se vrši mnogo brže od prilagođavanja fizičkog okruženja. Mogućnosti tehnologije budućnosti - na primer, automobili koji se sami voze, veštačka inteligencija, i veoma precizno pozicioniranje na primer - potencijalno nemaju ograničenja što ukazuje na to da ona obećava samostalno i bezbedno kretanje.

Ključno je konsultovati se sa stručnjacima sa oštećenjem vida kako bi se identifikovale specifične potrebe unapred, poput veoma velike preciznosti i detaljnih podataka o mapi, specifičnih tačaka interesa ili sposobnosti razlikovanja više autobuskih stajališta istog imena. Doslovno svaki ekran ili uređaj može biti dostupan korisnicima sa oštećenjem vida. Ipak, može se primetiti da se razlikuju prilagođavanja za slabovide osobe (veliki kontrasti, veliki i čitljiv font itd.) i za slepe osobe (govorni uređaji, dostupnost putem interneta itd.). Štaviše, kada uređaj ili aplikacija koji treba da poveća pristupačnost služi široj javnosti, važno je ne zaboraviti njegova svojstva u pogledu pristupačnosti kada se vrše ažuriranja. Najbolja praksa u **Španiji** daje primer u ovoj oblasti.

Digitalna rešenja moraju da budu dobro osmišljena, predvidiva i upotrebljiva. Gde god je to moguće, digitalna rešenja i fizička infrastruktura treba da se uzajamno dopunjuju, na primer autobusi i stajališta u javnom prevozu. Specijalizovane mobilne aplikacije ili oprema specijalizovana za pružanje pomoći u obliku daljinskog upravljača mogu aktivirati zvučna obeležja, na primer najavu vozila koja se približavaju. S druge strane, oni mogu da obavestavaju druge o prisustvu i namerama osoba sa oštećenjem vida, na primer da se ukrcaju u vozilo ili da zatraže pomoć. Ovi aspekti su prisutni u najboljoj praksi **Izraela**.

Digitalna rešenja se mogu koristiti i za kretanje unutar objekata i van njih, za najavljivanje mesta gde se nalaze zvučni semafori za slepe ili liftovi. U svakom slučaju, za razliku od većine uobičajenih aplikacija, navigacija bi trebalo da da prioritet najbezbednijoj ruti za osobe sa oštećenjem vida. Ovaj pristup postoji u **Nemačkoj** najboljoj praksi.

### Informativni list 6 : Razvoj mobilnih aplikacija

<b>Ime i prezime:</b>	Razvoj mobilnih aplikacija
<b>Država:</b>	Španija
<b>Ključne reči:</b>	Aplikacija; saradnja; oznake
<b>Pristup:</b>	<p>Španska članica ESS-a saraduje sa glavnim pružaocima aplikacija za navigaciju. Stručnjaci iz ove organizacije redovno vrše reviziju jedne od najvećih aplikacija za integrisani, multi-modalni javni prevoz (Moovit) i sprovode neophodne promene kako bi povećali pristupačnost svim grupama korisnika, uključujući i korisnike koji su istovremeno slepi i gluvonemi. Pored toga, organizacija saraduje sa programerima inovativne aplikacije za pametne telefone pomoću koje se skeniraju nove dvodimenzionalne oznake bar koda (NaviLens). Ovi kodovi se mogu skenirati sa udaljenosti do 12 metara i instalirani su, na primer u metrou u Barseloni, gde se koriste za lokalizaciju i zvučnu navigaciju.</p> <p>U oba projekta, španska članica ESS-a održava dugotrajne veze sa glavnim operaterima aplikacija kako bi se obezbedila dostupnost za korisnike sa oštećenjem vida. Ovaj inkluzivni pristup može koristiti i drugim osobama koje imaju određene potrebe u vezi sa pristupom. Štaviše, formalizacijom odnosa se značajno smanjuje verovatnoća postojanja problema pristupačnosti nakon ažuriranja.</p>
<b>Kontakt podaci:</b>	Nacionalna organizacija slepih Španije, Direkcija za linu autonomiju, pristupačnost, tehnologiju i inovacije, Guillermo HERMIDA SIMIL (izvršni direktor) E-mail: <a href="mailto:ghs@once.es">ghs@once.es</a>
<b>Više informacija:</b>	Pročitajte <a href="#">ceo članak o Španiji</a>

### Informativni list 7 : Smernice na autobuskoj stanici

<b>Ime i prezime:</b>	Smernice na autobuskoj stanici
<b>Država:</b>	Izrael
<b>Ključne reči:</b>	Autobuska stanica; upravljanje vozilima; narukvica
<b>Pristup:</b>	<p>Zajedno sa privatnom kompanijom, Centar za slepe u Izraelu sprovodi fleksibilan i modularni sistem na autobuskim stanicama dve autobuske linije. Osobe sa oštećenjem vida dobijaju elektronsku narukvicu ili koriste sopstvene pametne telefone kao radiofrekventni predajnik. Stanice imaju GPS jedinice na solarno napajanje, bluetooth (blutut) prijemnike i audio modul, koji su integrisani u jedan zajednički hardverski sistem na svakoj stanici.</p> <p>Po dolasku na autobusku stanicu i nakon pojedinačne provere identiteta, osobe sa potrebom pristupa se usmeravaju na posebna mesta i dobijaju orijentaciju od 360 stepeni. Korisnici primaju zvučne informacije o vremenu čekanja i zvučnu informaciju o autobusu koji nailazi. Na zahtev, oni mogu pojedinačno komunicirati sa pružaocima usluga i vozačima autobusa. Putem narukvice ili pametnog telefona, oni mogu navesti da žele da izađu na sledećoj stanici ili da zatraže pomoć.</p>
<b>Kontakt podaci:</b>	Centar za slepe u Izraelu, Zohar SHABATH (razvoj resursa i portparol) E-mail: <a href="mailto:zohar@ibcu.org.il">zohar@ibcu.org.il</a>
<b>Više informacija:</b>	Pročitajte <a href="#">ceo članak o Izraelu</a>

### Informativni list 8 : Navigacija od vrata do vrata

<b>Ime i prezime:</b>	m4guide (Navigacija od vrata do vrata)
<b>Država:</b>	Nemačka
<b>Ključne reči:</b>	Navigacija od vrata do vrata; aplikacija
<b>Pristup:</b>	<p>Na osnovu javno finansiranog istraživačkog projekta konzorcijuma koji uključuje i nemačku članicu ESS-a, aplikacija pruža navigaciju od vrata do vrata sa specifičnim fokusom na potrebe pokretljivosti osoba sa oštećenjem vida.</p> <p>Integrisanje više senzora (radio frekvencija; bluetooth, Wi-Fi, GPS) poboljšava tačnost pozicioniranja na oko 1 metar. Navigacija je prilagođena potrebama korisnika sa oštećenjem vida, tako da se daju jasnija uputstva i informacije o pešačkim prelazima, stepenicama ili semaforima. Algoritam ne daje najbrži već najsigurniji put.</p> <p>Aplikacija kombinuje navigaciju u zatvorenim i otvorenim prostorima sa korišćenjem multi-modalnog javnog prevoza. Za bolju navigaciju na otvorenom, prikupljeni su i šifrovani prošireni podaci slobodne mape ulica (OpenStreetMap). Što se tiče korišćenja javnog transporta, aplikacija koristi podatke o upravljanju vozilima za informisanje o vozilima koja se približavaju i predstojećim stajalištima, kao i o izgrađenom okruženju na stajalištu. Navigacija za zatvoreni prostor se oslanja na prostorno planiranje objekata i postavljanje senzora kako bi se pružila navigacija u javnim zgradama državne uprave. Infrastruktura podataka je integrisana u glavnu aplikaciju javnog prevoza za šire područje Berlina i proširena na druge potrebe pokretljivosti.</p>
<b>Kontakt podaci:</b>	Nemačka federacija slepih i slabovidih, međunarodna kancelarija E-mail: <a href="mailto:international@dbsv.org">international@dbsv.org</a>
<b>Više informacija:</b>	Pročitajte <a href="#">ceo članak o Nemačkoj</a>

## **5. SAMOSTALNA I BEZBEDNA POKRETLJIVOST**

Iako ovi primeri najbolje prakse ilustruju moguća i izvodiva rešenja za samostalnu i bezbednu pokretljivost, potrebni su neki sistemski komentari. Sve ovo je utemeljeno na uverenju da ove tri oblasti, propisi, izgrađeno okruženje i digitalna rešenja nisu nezavisni jedni od drugih. Umesto toga, oni treba da se zajedno koriste kako bi se maksimizirala mogućnost kretanja širom Evrope.

Prvo, inovativni projekti ne mogu zameniti zakonodavstvo. Zakoni sa obavezujućim dejstvom su uvek preferirano rešenje za postizanje pristupačnog okruženja za osobe sa invaliditetom. Njihova primena mora biti na odgovarajući način obezbeđena, na primer putem kažnjavanja. Administratori, urbanisti, osoblje javnog prevoza i ostalo osoblje moraju proći obuku kako bi bili svesni potreba pristupačnosti i odredaba o pristupačnosti. Tek tada može doći do doslednih i dugotrajnih promena.

Drugo, u današnjoj međusobno povezanoj Evropi, poželjna su rešenja koja se lako mogu preneti iz jednog nacionalnog konteksta u drugi. To takođe znači da bi odredbe o pristupačnosti trebalo da koriste i posetiocima i turistima, a ne da se oni oslanjaju na posebne uređaje ili usluge koje su dostupne samo lokalnom stanovništvu. U nekim slučajevima, razvoj evropskih standarda bi mogao biti koristan, na primer korišćenje daljinskog upravljanja iz najbolje prakse Češke.

Treće, pametni telefoni i mobilne aplikacije mogu ponuditi velike prednosti, ali oni su na neki način ograničavajući: Neke osobe sa oštećenjem vida ne mogu ili ne žele da se oslanjaju na usluge pokretljivosti koje se zasnivaju na pametnim telefonima. Rukovanje pametnim telefonom je teško ako istovremeno morate da držite i beli štamp i torbu za kupovinu. Dalje, postoji veliki rizik od isključenja starijih osoba ili onih koji ne mogu da priušte pametni telefon. Štaviše, pešaci ne bi trebalo da budu opterećeni brojnim dodatnim uređajima kako bi napajali njihova digitalna rešenja, pogotovo kada oni rade samo na određenim mestima.

Četvrto, rešenja o pristupačnosti bi trebalo da budu projektovana u skladu sa principom "Dizajn za sve", što znači da koristi najvećem mogućem broju osoba sa invaliditetom, kao i osobama bez invaliditeta. Dok je pristupačnost nekima neophodna, korisna je svima. Štaviše, projektovanje proizvoda i usluga na pristupačan način od samog početka je jeftiniji i lakši od prerađivanja.

konačno, i u skladu sa gore navedenim, glavna rešenja za pristupačnost su poželjnija od posebnih, neinkluzivnih rešenja koja se odnose samo na korisnike sa oštećenjem vida. Na primer, najbolja praksa iz Islanda pogodna je za određeni geografski kontekst i situaciju gde postoji ograničena infrastruktura javnog prevoza. Međutim, generalno gledano, javni prevoz bi trebalo da bude prilagođen u smislu da bude u potpunosti pristupačan tako da ga mogu koristiti osobe sa invaliditetom isto kao i osobe bez invaliditeta. Pored toga, snižene cene za osobe sa invaliditetom i pružanje pomoći se preporučuje u cilju jednostavnog povećanja pokretljivosti.

## **6. ZAKLJUČAK**

Sve zemlje u kojima postoje članovi ESS-a, ratifikovale su Konvenciju Ujedinjenih nacija o pravima osoba sa invaliditetom. U ovom međunarodnom ugovoru je zaštićen jednak pristup pokretljivosti. To je takođe i važan preduslov za uživanje drugih prava, jer je potrebno da postoji mogućnost samostalnog i bezbednog kretanja kako bi se stiglo do radnog mesta, koristilo slobodno vreme ili zdravstvene usluge. Ova brošura objedinjuje različite najbolje prakse iz Evrope kako bi inspirisala budući inovativni rad u ovoj važnoj oblasti.



## O OVOJ BROŠURI

Ovu publikaciju su u ime Evropskog saveza slepih pripremili Marie DENNINGHAUS (Evropski forum za osobe sa invaliditetom, Jan URBANEK (Češka unija slepih) and Benedikt VAN DEN BOOM (Nemačka federacija slepih i slabovidih).

Izjava o odricanju odgovornosti: napominjemo da su "celi članici", dostupni kao dokumenti za preuzimanje u okviru ovog dokumenta, primljeni od naših članova i možda nisu u skladu sa istim standardima pristupačnosti ostatka ove publikacije.

Za pitanja o brošuri, molimo kontaktirajte:

Jan URBANEK  
Češka unija slepih  
E-mail: [urbanek@sons.cz](mailto:urbanek@sons.cz)

Ukoliko imate pitanja o Evropskom savezu slepih i projektu „Najbolje prakse u pogledu mogućnosti kretanja“, molimo kontaktirajte:

Romain FERRETTI  
Evropski savez slepih  
E-mail: [ebuprojects@euroblind.org](mailto:ebuprojects@euroblind.org)



Ovaj izveštaj je ko-finansiran od strane programa Evropske unije o pravima, jednakosti i građanstvu.

Sadržaj ovog izveštaja ne odražava zvanično mišljenje Evropske unije. Odgovornost za informacije i stavove iznete u ovoj publikaciji u potpunosti snose njeni autori.

KRAJ DOKUMENTA