



REPUBLIKA SLOVENIJA
ZAGOVORNIK NAČELA ENAKOSTI

POSEBNO POROČILO

Nedostopnost javnega medkrajevnega avtobusnega prevoza za senzorno ovirane

**Nedostopnost javnega medkrajevnega avtobusnega prevoza
za senzorno ovirane – posebno poročilo**



REPUBLIKA SLOVENIJA
ZAGOVORNIK NAČELA ENAKOSTI

Nedostopnost javnega medkrajevnega avtobusnega prevoza za senzorno ovirane

Posebno poročilo

Ljubljana, november 2023

Kazalo

	POVZETEK POSEBNEGA POROČILA	6
1	PРАВNA PODLAGA DOSTOPNOSTI JAVNEGA POTNIŠKEGA PREVOZA SENZORNO OVIRANIM	12
1.1	NACIONALNO PRAVO	13
1.2	MEDNARODNO PRAVO	17
2	POIZVEDBE ZAGOVORNIKA	18
2.1	POIZVEDBE PRISTOJNEMU MINISTRSTVU	19
2.2	POIZVEDBE NEVLADNIM ORGANIZACIJAM	21
2.2.1	Nedostopnost javnega medkrajevnega avtobusnega prevoza	22
2.2.2	Nedostopne spletne strani in aplikacije	23
2.2.3	Nedostopna infrastruktura	24
2.2.4	Nedostopni avtobusi	24
2.2.5	Težave pri komunikaciji z osebjem in drugimi potniki	25
2.2.6	Podražitev prevoza zaradi spremenjene zakonodaje	27
2.2.7	Kršitev zakonskih obveznosti glede dostopnosti avtobusov	28
2.2.8	Slabše povezave izven mestnih središč	29
3	PREDLOGI ZA IZBOLJŠANJE IN PRIMERI DOBRIH PRAKS	30
4	KLJUČNE UGOTOVITVE IN PRIPOROČILA	34
4.1	KLJUČNE UGOTOVITVE	35
4.2	PRIPOROČILA ZAGOVORNIKA	38
	KRATICE IN OKRAJŠAVE	40
	ZAHVALA	41

Povzetek posebnega poročila

Namen posebnega poročila je povečati dostopnost javnega medkrajevnega avtobusnega prevoza za senzorno ovirane, opozoriti na pomen oblikovanja, sprejetja in doslednega izvajanja predpisov, ki preprečujejo diskriminatorno obravnavo ljudi z invalidnostmi, in pospešiti izvajanje ukrepov za uresničevanje njihove pravice do zagotovljene dostopnosti javnega prevoza v cestnem prometu.

Zakon o varstvu pred diskriminacijo¹ (ZVarD) določa varstvo vsakega posameznika pred diskriminacijo, ne glede na njegove osebne okoliščine. Tako je prepovedana tudi diskriminacija zaradi osebne okoliščine invalidnosti. Varstvo pred diskriminacijo je v skladu z ZVarD zagotovljeno na vseh področjih družbenega življenja, tudi pri dostopu do dobrin in storitev, ki so na voljo javnosti.

Ljudem z invalidnostmi² morajo biti zagotovljene enake možnosti pri dostopu do prevoza v javnem cestnem in železniškem prometu. Zaradi slabe dostopnosti ali nedostopnosti javnega prevoza je ljudem z invalidnostmi odvzeta možnost do izobraževanja, zaposlitve, dostopa do zdravstvenih storitev, pristočasnih aktivnosti in splošne vključenosti v družbo.

Zakon o izenačevanju možnosti invalidov³ (ZIMI) nalaga državi obveznost, da pri upravljanju gospodarske javne službe javni linijski prevoz potnikov v cestnem prometu⁴ (javni avtobusni prevoz) zagotovi na način, da izvajalci opravljajo prevoz v okviru javnih služb z avtobusi, ki so dostopni gibalno in senzorno oviranim. Po ZIMI se je rok za primerno prilagoditev avtobusov na način, da se ljudem z invalidnostmi zagotovi dostopnost, iztekel 11. decembra 2020.

Zagovornik načela enakosti (Zagovornik) je z namenom pregleda stanja na področju dostopnosti javnega avtobusnega prevoza junija 2023 pripravil posebno poročilo o tem, ali je javni prevoz prilagojen gibalno oviranim, kot to določa zakonodaja.⁵ V pričujočem poročilu pa predstavlja ugotovitve glede dostopnosti medkrajevnega avtobusnega prevoza senzorno oviranim. Iz zbranih informacij sklepa, da je javni medkrajevni avtobusni prevoz senzorno oviranim večinoma nedostopen.

1 Zakon o varstvu pred diskriminacijo (Uradni list RS, št. 33/16 in 21/18 – ZNOrg).

Dostopno na: <http://www.pisrs.si/Pis.web/pregledPredpisa?id=ZAKO7273>.

2 Zagovornik uporablja izraz invalid le, kadar se ta neposredno nanaša na področno zakonodajo. Sicer pa uporablja izraz »oseba/ljudje z invalidnostmi«, ki je opisovalen in sledi izvorni terminologiji Konvencije o pravicah invalidov (MKPI).

3 Zakon o izenačevanju možnosti invalidov (Uradni list RS, št. 94/10, 50/14 in 32/17).

Dostopno na: <http://www.pisrs.si/Pis.web/pregledPredpisa?id=ZAKO4342>.

4 Javni linijski prevoz potnikov v cestnem prometu je prevoz, ki se opravlja na določenih relacijah, po vnaprej določenem voznem redu, ceni in splošnih prevoznih pogojih (17. točka prvega odstavka 3. člena Zakona o prevozih v cestnem prometu).

5 Dostopno na: <https://zagovornik.si/izdelki-zagovornika/posebna-porocila/>.



1. Nevladne organizacije poročajo o nedostopnih informacijah o prihodih in odhodih avtobusov ter o cenah na spletu ali v mobilnih aplikacijah.
2. Postajališča so gradbeno in tehnično neprilagojena, avtobusi pa so pomanjkljivo ali neprimerno opremljeni s pisnimi, taktilnimi in zvočnimi označbami.
3. Več organizacij je poročalo, da vozniki avtobusov odklanjajo vožnjo senzorno oviranim s psi vodniki ali pa jim hočejo dodatno zaračunati za prevoz psa vodnika.
4. Po spremembi Zakona o prevozi v cestnem prometu osebni spremljevalci med spremljanjem ljudi z invalidnostmi niso več upravičeni do brezplačne vožnje, kar za ljudi z invalidnostmi predstavlja dodatno finančno breme.

Po mnenju nevladnih organizacij, ki so sodelovale v Zagovornikovi poizvedbi, bi se morala izboljšati dostopnost informacij o voznih redih, cenikih in drugih pomembnih podatkih o prevozu na spletnih straneh in aplikacijah. Kaže se potreba po gradbenem in tehničnem prilaganju avtobusnih postaj in avtobusov s taktilnimi oznakami, z zvočnimi najavami in berljivimi kontrastnimi napisi, pa tudi z drugo tehnično opremo (npr. indukcijsko zanko). Pomembno vlogo ima pri omogočanju dostopnega in varnega prevoza senzorno oviranim osebni spremljevalec, zato se kaže potreba po finančni dostopnosti prevoza tudi zanje.

Pristojno Ministrstvo za okolje, podnebje in energijo (MOPE) je na poizvedbo Zagovornika pojasnilo, da je bila leta 2022 ustanovljena posebna Družba za upravljanje javnega potniškega prometa, ki bo prevzela skrb tudi za izvajanje zakonskih zavez glede dostopnosti javnega potniškega prometa. Ministrstvo navaja, da med drugim načrtuje⁶ prenovo »osrednjega informacijskega sistema za podporo integriranemu javnemu potniškemu prometu. Objavljena poizvedba vsebuje tudi vprašanja, ki se nanašajo na tehnične rešitve za različne vrste invalidnosti, med drugim tudi za senzorno ovirane osebe«. Prenovljen informacijski sistem bo predvidoma vzpostavljen v začetku leta 2025.⁷

Na podlagi pojasnil MOPE in odgovorov nevladnih organizacij glede dostopnosti javnega medkrajevnega avtobusnega prevoza za senzorno ovirane, Zagovornik izdaja pristojnemu ministrstvu naslednja priporočila.

6 Dostopno na: <https://www.gov.si/zbirke/javne-objave/povabilo-k-sodelovanju-pri-predhodnem-preverjanju-trga-prenova-osrednjega-informacijskega-sistema-za-podporo-integriranemu-javnemu-potniskemu-prometu-v-republiki-sloveniji/>.

7 Odgovor Ministrstva za okolje, podnebje in energijo, 23. oktobra 2023, na poizvedbo Zagovornika glede dostopnosti prevoza v cestnem prometu za senzorno ovirane (0709-48/2023/34).

Zagovornik priporoča **Ministrstvu za okolje, podnebje in energijo**, da:

1. v javne razpise kot pogoj za podelitev koncesije izvajalcem za izvajanje gospodarske javne službe javnega linijskega prevoza potnikov doda obvezno skladnost njihovih digitalnih platform za iskanje informacij o avtobusnih prevozih z zahtevami iz prvega odstavka 5. člena Zakona o dostopnosti spletišč in mobilnih aplikacij in s tem dostopne ljudem z invalidnostmi.
2. v sodelovanju z Direkcijo Republike Slovenije za infrastrukturo in s samoupravnimi lokalnimi skupnostmi zagotovi dostopnost avtobusnih postajališč in drugih infrastrukturnih objektov ljudem z invalidnostmi, kot to predvidevata 112. in 112.a člen Zakona o prevozih v cestnem prometu.
3. v javne razpise kot pogoj za podelitev koncesije izvajalcem za izvajanje gospodarske javne službe javnega linijskega prevoza potnikov doda obvezno usposobljenost voznikov o pravici ljudi z invalidnostmi do vstopa s psom vodnikom, pri čemer jim vozniki ne smejo zaračunati dodatnih stroškov – kot to določajo peti in šesti odstavek 16. člena Zakona izenačevanja možnosti invalidov ter 13. člen Zakona o zaščiti živali.
4. pripravi spremembo 114.b člena Zakona o prevozih v cestnem prometu tako, da bodo do brezplačnega prevoza poleg uporabnikov Evropske kartice ugodnosti za invalide upravičeni tudi njihovi spremljevalci, ki jih spremljajo med prevozom z javnim potniškim prometom.



Zagovornik je v okviru posebnega poročila Nedostopnost javnega medkrajevnega avtobusnega prevoza za gibalno ovirane (junij 2023)⁸ priporočil **Ministrstvu za okolje, podnebje in energijo**, da:

1. v najkrajšem možnem času oblikuje minimalne standarde oziroma merila, ki jih mora izvajalec koncesije izpolnjevati, da zadosti pogojem po 16. členu Zakona o izenačevanju možnosti invalidov (ZIMI). Ta določa, da morajo biti avtobusi, s katerimi se izvaja gospodarska javna služba javni linijski prevoz potnikov v cestnem prometu, dostopni za gibalno in senzorno ovirane potnike.
2. V skladu z določbo prvega odstavka 19. člena Uredbe o načinu izvajanja gospodarske javne službe javni linijski prevoz potnikov v notranjem cestnem prometu, o koncesiji te javne službe in o ureditvi sistema enotne vozovnice⁹ (Uredba) v postopku oddaje javnega naročila za izbiro koncesionarjev določi, kako morajo biti avtobusi prilagojeni ter kolikšen delež avtobusov mora imeti koncesionar prilagojenih za gibalno in senzorno ovirane potnike, da je izpolnjena zakonska obveza po ZIMI.
3. Vzpostavi jasen in vsem dostopen sistem preglednosti, iz katerega bo razvidno, ali so avtobusi, s katerimi koncesionarji izvajajo javno gospodarsko službo, ustrezno prilagojeni gibalno in senzorno oviranim ter da na tej podlagi izvaja naloge nadzora iz 51. člena Uredbe.
4. Zagotovi dodatna finančna sredstva za namen prilagoditve avtobusov za gibalno in senzorno ovirane osebe.

⁸ Dostopno na: <https://zagovornik.si/izdelki-zagovornika/posebna-porocila/>.

⁹ Uredba o načinu izvajanja gospodarske javne službe javni linijski prevoz potnikov v notranjem cestnem prometu, o koncesiji te javne službe in o ureditvi sistema enotne vozovnice (Uradni list RS, št. 109/21, 181/21, 54/22 – ZUJPP, 56/22 in 48/23). Dostopno na: <http://www.pisrs.si/Pis.web/pregledPredpisa?id=URED8123>.

1 PRAVNA PODLAGA DOSTOPNOSTI JAVNEGA POTNIŠKEGA PREVOZA SENZORNO OVIRANIM

1.1 Nacionalno pravo

Ustava Republike Slovenije¹⁰ opredeljuje invalidnost kot eno od osebnih okoliščin, zaradi katere posameznik ne sme biti diskriminiran. S tem daje pravno podlago za dodatno zaščito pravic ljudi z invalidnostmi.

14. člen Ustave Republike Slovenije (enakost pred zakonom)

V Sloveniji so vsakomur zagotovljene enake človekove pravice in temeljne svoboščine, ne glede na narodnost, raso, spol, jezik, vero, politično ali drugo prepričanje, gmotno stanje, rojstvo, izobrazbo, družbeni položaj, invalidnost ali katerokoli drugo osebno okoliščino. Vsi so pred zakonom enaki.

Prepoved diskriminacije je tudi samostojna pravica, ki jo varuje Ustava RS, tudi v tistem delu, kolikor je sama podrobneje ne ureja.

Peti odstavek 15. člena Ustave Republike Slovenije (uresničevanje in omejevanje pravic)

Nobene človekove pravice ali temeljne svoboščine, urejene v pravnih aktih, ki veljajo v Sloveniji, ni dopustno omejevati z izgovorom, da je ta ustava ne priznava ali da jo priznava v manjši meri.

Prepoved diskriminacije oziroma pravica do enakega obravnavanja zavezuje tudi tretje osebe (zasebnike): varstvo pred diskriminacijo velja tudi v primeru kršitev pravic potrošnikov pri dostopu do vseh dobrin in storitev, ki so namenjeni javnosti.

Zakon o varstvu pred diskriminacijo¹¹ (ZVarD) v 1. členu navaja, da je varstvo pred diskriminacijo zagotovljeno posameznikom ne glede na njihove osebne okoliščine, med katerimi je tudi invalidnost. ZVarD v 2. členu uvodoma navaja vse zavezance za zagotavljanje varstva pred diskriminacijo oziroma enakega obravnavanja v javnem in zasebnem sektorju, med katerimi so tudi državni organi, nosilci javnih pooblastil ter pravne osebe. Zagotavljati morajo varstvo pred diskriminacijo tudi v zvezi z dostopom do dobrin in storitev, ki so na voljo javnosti.

¹⁰ Ustava Republike Slovenije, 14. člen. Dostopno na: <http://pisrs.si/Pis.web/pregledPredpisa?id=USTA1>.

¹¹ Zakon o varstvu pred diskriminacijo (Uradni list RS, št. 33/16 in 21/18 – ZNOrg). Dostopno na: <http://pisrs.si/Pis.web/pregledPredpisa?id=ZAKO7273>.



21. člen ZVarD daje Zagovorniku načela enakosti (Zagovornik) pristojnost in nalogo, da med drugim:

- »objavlja neodvisna poročila in daje priporočila državnim organom, lokalnim skupnostim, nosilcem javnih pooblastil, delodajalcem, gospodarskim subjektom in drugim subjektom v zvezi z ugotovljenim položajem oseb z določeno osebno okoliščino, in sicer glede preprečevanja in odpravljanja diskriminacije ter sprejemanja posebnih in drugih ukrepov za odpravo diskriminacije«.

Zagovornik na podlagi 22. člena ZVarD poroča Državnemu zboru Republike Slovenije (DZ) s posebnimi poročili o svojem delu in ugotovitvah o obstoju diskriminacije posameznih skupin oseb z določeno osebno okoliščino.

Zakon o izenačevanju možnosti invalidov¹² (ZIMI) v prvem odstavku 16. člena določa, da mora biti ljudem z invalidnostmi zagotovljena enaka dostopnost do prevoza v cestnem in železniškem prometu ter pomorski in notranji plovbi.

Skladno z drugim odstavkom 16. člena morata »država in občina pri upravljanju gospodarske javne službe javni linijski prevoz potnikov v cestnem prometu in linijski prevoz v mestnem prometu zagotoviti tako, da izvajalci opravljajo prevoz v okviru javnih služb z avtobusi, ki so dostopni gibalno in senzorno oviranim invalidom ter da nudijo informacijo o možnosti uporabe teh dveh javnih služb v invalidom prilagojenih oblikah«.

Tretji odstavek 16. člena ZIMI določa tudi, »kadar izvajalec gospodarske javne službe ne more zagotoviti gibalno in senzorno oviranim invalidom prilagojenega medkrajevnega linijskega prevoza z rednimi avtobusnimi linijami, jim mora zagotoviti drug ustrezen način prevoza, razen če dokaže, da bi mu taka zagotovitev drugega ustreznega načina prevoza povzročala nesorazmerno breme. V tem primeru mora zagotoviti drug ustrezen način prevoza v obsegu, ki ne povzroča takega bremena«.

Rok za primerno prilagoditev avtobusov za prevoz potnikov v cestnem prometu, da bo osebam z invalidnostmi zagotovljena dostopnost iz 16. člena ZIMI, je največ deset let od začetka veljavnosti tega zakona (četrti odstavek 38. člena ZIMI). Ker je ZIMI stopil v veljavo 11. decembra 2010, se je rok za primerno prilagoditev prevoza potnikov v cestnem prometu iztekel 11. decembra 2020.

Na podlagi 50. člena Zakona o prevozih v cestnem prometu¹³ (ZPCP-2) država zagotavlja javni linijski prevoz potnikov, razen javnega linijskega prevoza v mestnem prometu in posebnega linijskega prevoza, kot javno dobrino z gospodarsko javno službo in na podlagi javnega razpisa podeli koncesije najugodnejšim ponudnikom prevoza oziroma sklene prevozne pogodbe.

¹² Zakon o izenačevanju možnosti invalidov (Uradni list RS, št. 94/10, 50/14 in 32/17). Dostopno na: <http://www.pisrs.si/Pis.web/pregledPredpisa?id=ZAKO4342>.

¹³ Zakon o prevozih v cestnem prometu (Uradni list RS, št. 6/16 – uradno prečiščeno besedilo, 67/19, 94/21, 54/22 – ZUJPP, 105/22 – ZZNŠPP in 18/23 – ZDU-10). Dostopno na: <http://pisrs.si/Pis.web/pregledPredpisa?id=ZAKO4236>.

Javni linijski prevoz potnikov v cestnem prometu je prevoz, ki se opravlja na določenih relacijah, po vnaprej določenem voznem redu, ceni in splošnih prevoznih pogojih. Opravlja se kot medkrajevni linijski in mestni linijski prevoz potnikov.¹⁴ Medkrajevni linijski prevoz je javni prevoz potnikov med dvema ali več kraji in se lahko opravlja kot potniški ali hitri linijski prevoz potnikov, mestni linijski prevoz pa je javni prevoz potnikov, ki ga občina kot javno službo organizira znotraj naselja.¹⁵ Javni linijski prevoz potnikov v cestnem prometu se lahko opravlja samo z avtobusi in mora biti dostopen vsem potnikom, ne glede na to, da je lahko predmet posebne rezervacije.¹⁶

Način izvajanja gospodarske javne službe javni linijski prevoz potnikov, vsebino in obveznosti te javne službe, pravice potnikov, financiranje, način podelitve koncesije in nadzor nad njenim izvajanjem ureja Uredba o načinu izvajanja gospodarske javne službe javni linijski prevoz potnikov v notranjem cestnem prometu, o koncesiji te javne službe in o ureditvi sistema enotne vozovnice (Uredba).¹⁷

Skladno z določbami Uredbe naloge koncedenta, tj. Republika Slovenija (RS), v postopku podelitve koncesije in v koncesijskem razmerju izvaja ministrstvo, pristojno za promet. To ministrstvo izvaja tudi naloge organa javnega potniškega prometa (JPP).¹⁸ Skladno Zakonom o državni upravi¹⁹ (ZDU-1) naloge koncedenta izvaja Ministrstvo za okolje, podnebje in energijo (MOPE).

Prvi odstavek 4. člena ZPCP-2 določa, da strokovno-tehnične, organizacijske, razvojne in nekatere upravne naloge na področju prevoza blaga v notranjem in mednarodnem cestnem prometu in potnikov v mednarodnem cestnem prometu ter razvojne naloge na področju prevoza potnikov v notranjem cestnem prometu izvajata ministrstvo, pristojno za promet, in ministrstvo, pristojno za javni potniški promet v notranjem in čezmejnem prometu (ministrstvo za JPP).

Pristojnost na področju javnega potniškega prometa v notranjem in čezmejnem prometu (kamor sodi tudi izvajanje nalog po tretjem odstavku 4. člena ZPCP-2) izvaja MOPE.²⁰

¹⁴ 17. točka prvega odstavka 3. člena ZPCP-2.

¹⁵ 23., 26. točka prvega odstavka 3. člena ZPCP-2.

¹⁶ Drugi odstavek 45. člena ZPCP-2.

¹⁷ Uredba o načinu izvajanja gospodarske javne službe javni linijski prevoz potnikov v notranjem cestnem prometu, o koncesiji te javne službe in o ureditvi sistema enotne vozovnice (Uradni list RS, št. 109/21, 181/21, 54/22 – ZUJPP, 56/22 in 48/23). Dostopno na: <http://www.pisrs.si/Pis.web/pregledPredpisa?id=URED8123>.

¹⁸ 3. člen Uredbe.

¹⁹ Zakon o spremembah in dopolnitvah Zakona o državni upravi, Uradni list RS, št. 18/23. Dostopno na <http://www.pisrs.si/Pis.web/pregledPredpisa?id=ZAK08642>.

²⁰ 38.b člen Zakona o državni upravi (Uradni list RS, št. 113/05 – uradno prečiščeno besedilo, 89/07 – odl. US, 126/07 – ZUP-E, 48/09, 8/10 – ZUP-G, 8/12 – ZVRS-F, 21/12, 47/13, 12/14, 90/14, 51/16, 36/21, 82/21, 189/21, 153/22 in 18/23). Dostopno na: <http://pisrs.si/Pis.web/pregledPredpisa?id=ZAK03225>.



Skladno s tretjim odstavkom 4. člena ZPCP-2 MOPE (ministrstvo za JPP) med drugim opravlja naslednje naloge:

- priprava predlogov zakonov in izdajanje podzakonskih predpisov s področja javnega potniškega prometa v notranjem in čezmejnem prometu;
- vodenje prometne politike na področju cestnih prevozov;
- spremljanje stanja in razmer na trgu prevoznih storitev ter razvojne naloge s področja cestnih prevozov;
- razvijanje javnega linijskega avtobusnega medkrajevnega avtobusnega potniškega prometa in pospeševanje gospodarskih javnih služb;
- razvijanje informacijskega sistema javnega potniškega prometa;
- razvijanje drugih oblik javnega potniškega prometa.

Odgovornost za zagotavljanje dostopne infrastrukture na področju JPP nosijo tudi samoupravne lokalne skupnosti in upravljavec državnih cest, torej Direkcija Republike Slovenije za infrastrukturo.

Drugi in tretji odstavek 112. člena Zakona o prevozih v cestnem prometu²¹ (ZPCP-2) navajata: »infrastrukturalne objekte in prostore ter njihovo vzdrževanje, namenjeno opravljanju dejavnosti avtobusnih postaj, zagotavljajo samoupravne lokalne skupnosti. Infrastrukturalne objekte za avtobusna postajališča in njihovo vzdrževanje na državnih cestah zagotavlja upravljavec državnih cest, na lokalnih cestah pa samoupravne lokalne skupnosti. Infrastrukturalne objekte in prostore upravljajo subjekti, ki izvajajo dejavnost avtobusnih postaj. Samoupravne lokalne skupnosti in izvajalci dejavnosti avtobusnih postaj uredijo medsebojne odnose s pogodbo«.

Pomembnost zagotavljanja dostopnosti ljudem z invalidnostmi na vseh področjih življenja izpostavlja tako Akcijski program za invalide 2022–2030 (API 2022–2030)²² kot tudi že predhodno veljavni Akcijski program za obdobje 2014–2021.

V API 2022–2030 je zapisano: »Dostopnost je sicer širok pojem in močno povezan z mobilnostjo invalidov, ki ne obsega le dostopa do grajenega okolja in odprave arhitektonskih ovir, temveč tudi dostop do informacij oziroma komunikacij in s tem omogoča invalidu vključitev v širše družbeno okolje oziroma v vse sfere človekovega življenja. Dostopnost daje invalidu možnost vključevanja v socialno, ekonomsko in politično življenje.«²³

Med ukrepi v API 2022–2030 je pod ciljem »Dostopnost« naveden tudi ukrep: »... zagotavljanje mogoče dostopnosti do prevoza (v Sloveniji do krajev prometnega območja, na katerem je vzpostavljen javni potniški promet, vsak dan v tednu in do taksijev) – vstop, izstop, slušno in vidno obveščanje ter po potrebi spremstvo.«²⁴

21 Zakon o prevozih v cestnem prometu (Uradni list RS, št. 6/16 – uradno prečiščeno besedilo, 67/19, 94/21, 54/22 – ZUJPP, 105/22 – ZNŠPP in 18/23 – ZDU-10). Dostopno na: <http://pisrs.si/Pis.web/pregledPredpisa?id=ZAKO4236>.

22 Akcijski program za invalide 2022-2030, št. 14100-5/2021/3 z dne 14. 10. 2021. Str. 7. Dostopno na: <https://www.gov.si/zbirke/projekti-in-programi/akcijski-program-za-invalide/>.

23 Prav tam, stran 7.

24 Prav tam.

1.2 Mednarodno pravo

Listina Evropske unije o temeljnih pravicah v 26. členu izrecno priznava pravico ljudem z invalidnostmi do ukrepov za zagotavljanje njihove samostojnosti, socialne in poklicne vključenosti ter sodelovanja v življenju skupnosti.²⁵

Tudi Konvencija o pravicah invalidov²⁶ (MKPI), ki jo je Slovenija ratificirala leta 2008, v 9. členu zavezuje države pogodbenice, da osebam z invalidnostmi omogočijo neodvisno življenje in polno sodelovanje na vseh področjih življenja, sprejmejo ustrezne ukrepe, s katerimi osebam z invalidnostmi med drugim zagotovijo, da imajo enako kot drugi dostop do prevoza ter do storitev, ki so namenjene javnosti ali se zanjo opravljajo v mestu in na podeželju.²⁷ Ukrepi za prepoznavanje in odpravljanje ovir pri dostopnosti se med drugim nanašajo tudi na prevozna sredstva.

Države pogodbenice morajo skladno z MKPI sprejemati ukrepe, s katerimi razvijajo, širijo in spremljajo uveljavljanje minimalnih standardov in smernic za dostopnost objektov, naprav in storitev, ki so namenjene javnosti. S temi ukrepi zagotovijo, da zasebni subjekti, ki ponujajo storitve, ki so namenjene javnosti, upoštevajo vse vidike njihove dostopnosti za ljudi z invalidnostmi.²⁸

Ukrepi, ki jih morajo sprejemati pristojne institucije in zasebni subjekti, se nanašajo tudi na ustrezno usposobljenost osebja, udeleženega v avtobusnem prevozu. Uredba o pravicah potnikov z omejeno mobilnostjo v glavnih vrstah prevoza²⁹ v 12. členu navaja: »Da bi se zadovoljilo potrebam invalidnih oseb in oseb z zmanjšano mobilnostjo, bi morale biti osebje ustrezno usposobljeno.«

²⁵ Listina Evropske Unije o temeljnih pravicah UL C 326, 26. 10. 2012, str. 391–407.

Dostopno na: <https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:C:2010:083:0389:0403:sl:PDF>.

²⁶ Konvencija o pravicah invalidov in Izbirni protokol h Konvenciji o pravicah invalidov. Glej Uradni list RS - Mednarodne pogodbe, št. 10/08. Dostopno na: <http://pisrs.si/Pis.web/pregledPredpisa?id=ZAK05314>.

²⁷ Zakon o ratifikaciji Konvencije o pravicah invalidov in Izbirnega protokola h Konvenciji o pravicah invalidov (MKPI), Uradni list RS št. 37/08 – MP, št. 10. Dostopno na: <http://pisrs.si/Pis.web/pregledPredpisa?id=ZAK05314>.

²⁸ Drugi odstavek 9. člena MKPI.

²⁹ Uredba o pravicah potnikov z omejeno mobilnostjo v glavnih vrstah prevoza.

Dostopno na: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SL/TXT/?uri=CELEX:32011R0181>.



2 POIZVEDBE ZAGOVORNIKA

2.1 Poizvedbe pristojnemu ministrstvu

Zagovornik je v okviru priprave poročila Nedostopnost javnega medkrajevnega avtobusnega prevoza za gibalno ovirane poslal Ministrstvu za infrastrukturo (MZI) in Ministrstvu za okolje, podnebje in energijo (MOPE) poizvedbe³⁰ o izvedenih aktivnostih oziroma sprejetih ukrepih za zagotavljanje dostopnosti javnega avtobusnega prometa za ljudi z invalidnostmi.

Kot izhaja iz pojasnil Zagovorniku,³¹ MZI³² oziroma MOPE do zdaj še ni sprejelo standardov ali pravil glede tega, kakšne konkretne lastnosti morajo imeti avtobusi, da bi izpolnili zahtevo o dostopnosti za gibalno in senzorno ovirane, kot to zahteva ZIMI v 16. členu. Prav tako ministrstvo ni sprejelo standardov ali pravil glede števila avtobusov, ki bi jih moral izvajalec koncesije prilagoditi, da bi zadostil zahtevi o dostopnosti avtobusnega prevoza za ljudi z invalidnostmi. Posledično ministrstvo tudi ne vodi evidence oziroma ne opravlja nadzora nad tem, ali so avtobusi, s katerimi se izvaja koncesija, ustrezno prilagojeni potnikom z invalidnostmi.

MOPE je v odgovoru na poizvedbo Zagovornika dodalo, da v sodelovanju z Nacionalnim svetom invalidskih organizacij Slovenije (NSIOS) in Geodetskim inštitutom izvaja projekt »Prostorska podatkovna podpora upravljanju javnega potniškega prometa – Invalidi v javnem potniškem prometu«. V okviru projekta so izvedli spletno anketo med nevladnimi invalidskimi organizacijami z namenom pridobivanja podatkov, ki so namenjeni uvajanju prevoza na klic za ljudi z invalidnostmi. Skladno s 37.a točko 3. člena ZPCP-2 je t. i. prevoz na klic »... napredna oblika javnega prevoza do največ osem potnikov in se izvaja na območjih, na katerih ni organiziranega javnega prevoza potnikov, oziroma na območjih z nižjim povpraševanjem po storitvah javnega prevoza potnikov«. ³³

NSIOS na svoji spletni strani³⁴ poroča, da bo v letu 2024 v okviru projekta na podlagi pridobljenih podatkov iz spletne ankete in pregleda dejanskega stanja na terenu uveden pilotni projekt »... prevoza na klic za invalide v dveh slovenskih občinah. Kasneje pa se načrtuje nabor širjenja te mreže. Prevoze na klic bodo izvajale invalidske organizacije«.

Predstavniki MOPE je na 11. seji Komisije Državnega sveta za socialno varstvo, delo, zdravstvo in invalide, ki je potekala 28. 8. 2023, pojasnil, da je bila v letu 2022 ustanovljena posebna Družba za upravljanje javnega potniškega prometa, ki bo prevzela tudi skrb za izvajanje zakonskih obveznosti glede dostopnosti javnega potniškega prometa.³⁵

³⁰ Poizvedbe Zagovornika načela enakosti glede dostopnosti avtobusov in avtobusnih postaj za osebe z invalidnostmi (0702-205/2022/22; 0702-205/2022/24; 0702-205/2022/28).

³¹ Ta so podrobneje predstavljena v posebnem poročilu Nedostopnost javnega medkrajevnega avtobusnega prevoza za gibalno ovirane. Dostopno na: <https://zagovornik.si/izdelki-zagovornika/posebna-porocila/>.

³² Z reorganizacijo ministrstev v začetku leta 2023 je pristojnost na področju javnega potniškega prometa v notranjem in čezmejnem prometu prešla iz Ministrstva za infrastrukturo na novoustanovljeno Ministrstvo za okolje, podnebje in energijo. Skladno z navedenim je Zagovornik prvotna zaprosila (konec leta 2022) naslavljal na takrat še pristojno Ministrstvo za infrastrukturo, po reorganizaciji pa na Ministrstvo za okolje, podnebje in energijo.

³³ Zakon o prevozih v cestnem prometu (Uradni list RS, št. 6/16 – uradno prečiščeno besedilo, 67/19, 94/21, 54/22 – ZUJPP, 105/22 – ZZNŠPP in 18/23 – ZDU-10). Dostopno na: <http://pisrs.si/Pis.web/pregledPredpisa?id=ZAKO4236>.

³⁴ Dostopno na: <https://www.nsios.si/aktualno/3091/>.

³⁵ Dostopno na: <https://imss.dz-rs.si/IMIS/ImisAdmin.nsf/ImisnetAgent?OpenAgent&2&DZ-MSS-01/f0e2a80b0382523650393013e6f91ebc12393faf85f35fa066b42e1071d1bf47>.



Zagovornik je 19. oktobra 2023 na MOPE poslal novo poizvedbo s prošnjo po dodatnih pojasnilih.³⁶ Vprašanja in odgovori na to poizvedbo so navedeni v nadaljevanju.

1. Prosimo za rezultate spletne ankete, ki ste jih pridobili v okviru projekta »Prostorska podatkovna podpora upravljanju javnega potniškega prometa – Invalidi v javnem potniškem prometu – leto 2023«.

Zagovornik je MOPE zaprosil za podatke o rezultatih ankete, saj je anketa med drugim vsebovala oceno članov invalidskih nevladnih organizacij o dostopnosti avtobusnih postajališč.

MOPE je odgovorilo 23. oktobra 2023.³⁷ Pojasnilo je, da rezultatov ankete ne more posredovati, ker projekt, v okviru katerega se je izvajala anketa, še poteka. Zagotovilo je, da bo podatke posredovalo, ko bo projekt zaključen.

2. Katere aktivnosti bo izvajala Družba za upravljanje z JPP v okviru skrbi za izvajanje zakonskih zavez glede dostopnosti javnega potniškega prometa?

Glede aktivnosti, ki jih bo izvajala Družba za upravljanje z javnim potniškim prometom (DUJPP), je MOPE pojasnilo, da bo izvajala »... nadzor nad izvajalci javnega potniškega prometa, če delujejo v skladu z veljavno zakonodajo o pravicah potnikov in potnikov z zmanjšano mobilnostjo«. Za ostalo grajeno okolje, ki je prav tako pomembno za dostopnost javnega potniškega prometa, bodo še naprej odgovorne zdaj pristojne institucije.

Skladno z drugim in tretjim odstavkom 112. člena Zakona o prevozih v cestnem prometu³⁸ (ZPCP-2) so za zagotavljanje infrastrukture na področju JPP odgovorne samoupravne lokalne skupnosti in upravljavec državnih cest, torej Direkcija Republike Slovenije za infrastrukturo.

3. Katere spremembe načrtujete v okviru prenove IJPP sistema pri prilagajanju sistemov podpore za senzorno ovirane? Kdaj bodo prilagoditve opravljene in s tem na voljo uporabnikom avtobusnega prevoza?

MOPE je pojasnilo, da je v fazi pridobivanja informacij o obstoječih sistemskih rešitvah, ki jih s področja sistema vozovnic, planiranja in ostalih rešitev v času poizvedbe ponujajo na trgu različni ponudniki. 18. oktobra 2023 je MOPE s svojo poizvedbo izvedlo predhodno preverjanje trga za področje prenove osrednjega informacijskega sistema za podporo integriranemu JPP. Skupaj z izvajalcem za pridobivanje informacij o obstoječih sistemskih rešitvah, ki jih nudijo ponudniki na trgu, je seznanil tudi Nacionalni svet invalidskih organizacij Slovenije (NSIOS). Nov sistem integriranega javnega potniškega prometa (IJPP) naj bi omogočal podporo uporabe JPP tudi senzorno oviranim. Razpis za prenovo sistema IJPP bo predvidoma objavljen v začetku leta 2024, nov IJPP sistem pa bi lahko vzpostavili v začetku leta 2025.

³⁶ Poizvedba Zagovornika načela enakosti glede dostopnosti prevoza v cestnem prometu za senzorno ovirane (0709-48/2023/33).

³⁷ Odgovor MOPE na poziv Zagovornika glede dostopnosti prevoza v cestnem prometu za senzorno ovirane (0709-48/2023/34).

³⁸ Zakon o prevozih v cestnem prometu (Uradni list RS, št. 6/16 – uradno prečiščeno besedilo, 67/19, 94/21, 54/22 – ZUJPP, 105/22 – ZZNŠPP in 18/23 – ZDU-10).
Dostopno na: <http://pisrs.si/Pis.web/pregledPredpisa?id=ZAK04236>.

2.2 Poizvedbe nevladnim organizacijam

Zagovornik je 26. julija 2023 poizvedbe za pridobitev informacij glede morebitnih zaznanih problemov pri nedostopnosti do javnega medkrajevnega avtobusnega prevoza poslal 29 nevladnim organizacijam.

Zagovornika je zanimalo:

- 1. Ali ocenjujete, da je javni avtobusni medkrajevni potniški prevoz ustrezno prilagojen ljudem s senzornimi oviranostmi? Kako je prilagojen železniški prevoz?**
- 2. Ali izvajalci medkrajevnega linijskega prevoza ustrezno spoštujejo določbe glede prilagoditve prevoza potnikom s senzornimi oviranostmi oziroma ali menite, da na drug ustrezen način zagotavljajo dostopnost potnikom?**³⁹
- 3. Ali ste seznanjeni s konkretnimi težavami svojih članov glede dostopnosti avtobusov ali vlakov? Če je temu pritrđiti, vas vljudno prosimo, da nam zaupate konkretno izkušnjo posameznika. Kako rešujejo svoje težave?**
- 4. Ali ste se glede zagotavljanja večje dostopnosti javnega prevoza kdaj obrnili na izvajalce prevoza ali na državne organe s pobudami ali zahtevami? Kakšen je bil odziv oziroma ali ste bili pri tem uspešni?**
- 5. Ali poznate primere dobrih praks (rešitve), ki bi senzorno oviranim ljudem omogočili dostop do medkrajevnega cestnega oz. železniškega prevoza? Če je temu tako, vas vljudno prosimo, da nas s tem podrobneje seznanite.**
- 6. Ali želite izpostaviti še kakšen vidik nedostopnosti zgradb, storitev, informacij idr. za senzorno ovirane, ki bi ga pri Zagovorniku morali obravnavati v naših poročilih oziroma priporočilih?**

³⁹ Kot to npr. določa tretji odstavek 16. člena Zakona o izenačevanju možnosti invalidov.



Zagovornik je v poizvedbo vključil vprašanja glede dostopnosti železniškega prometa, a zaradi razlik na zakonodajnem področju cestnega in železniškega prometa obravnava tematiki ločeno.⁴⁰

Na Zagovornikovo poizvedbo se je odzvalo deset nevladnih organizacij in posvetovalno telo župana Mestne občine Maribor.⁴¹

V naslednjih podpoglavjih so predstavljene ključne ovire dostopnosti javnega medkrajevnega avtobusnega prevoza senzorno oviranim, kot so jih v odgovorih na poizvedbo opisale nevladne organizacije.

2.2.1 Nedostopnost javnega medkrajevnega avtobusnega prevoza

Vse organizacije, ki so odgovorile na poizvedbo Zagovornika, so ocenile, da javni medkrajevni avtobusni prevoz (še) ni prilagojen za osebe s senzornimi oviranostmi. V nadaljevanju so povezeta njihova ključna opozorila.

»Javni medkrajevni avtobusni prevoz ni ustrezno prilagojen za slepe in slabovidne.«
(Medobčinsko društvo slepih in slabovidnih Ljubljana)

»Menimo, da tako javni avtobusni medkrajevni potniški prevoz kot tudi železniški prevoz slepim in slabovidnim nista ustrezno prilagojena.«
(Zveza društev slepih in slabovidnih Slovenije)

»Ocenjujemo, da trenutno obstoječa ureditev medkrajevnega avtobusnega potniškega prometa v Republiki Sloveniji ni ustrezno prilagojena potrebam in zahtevam posameznikov s senzornimi oviranostmi.«
(Združenje gluhoslepih Slovenije DLAN)

Članica Medobčinskega društva gluhih in naglušnih za Gorenjsko je sicer poudarila, da prevoz postaja bolj dostopen, a je potrebnih še veliko izboljšav: »Splošno lahko zapišem, da se stanje z dostopnostjo javnih prevozov izboljšuje, a podrobnejši pregled hitro pokaže, da je na tem področju še mnogo za postoriti.«

⁴⁰ Ministrstvu za infrastrukturo in Slovenskim železnicam je Zagovornik januarja 2023 priporočil, naj pravočasno izvedeta vse aktivnosti za prilagoditev dostopnosti vlakov in druge železniške infrastrukture ljudem z invalidnostmi. Dostopno na: <https://zagovornik.si/wp-content/uploads/2023/01/Priporocilo-Zagovornika-nacelana-kosti-glede-enake-dostopnosti-do-prevoza-v-zelezniskem-prometu-za-invalidne.pdf>.

⁴¹ Svet invalidov Mestne občine Maribor. Dostopno na: <https://maribor.si/mestni-servis/invalidi/svet-invalidov/>.

2.2.2 Nedostopne spletne strani in aplikacije

Senzorno ovirani imajo težave že pri načrtovanju in organizaciji svojih poti, saj informacije o voznih redih in cenikih ter druge spletne vsebine niso dostopne, kot to predvidevata mednarodno in nacionalno pravo.

»Digitalne platforme za iskanje voznega reda ne omogočajo takojšnje dostopnosti do želene informacije ter so za veliko slepih in slabovidnih bolj primerne za preučevanje v domačem okolju kot pa za uporabo na cesti in v prometu, ker ne upoštevajo standardov WCAG 2 ali Zakona o dostopnosti spletišč in mobilnih aplikacij.«
(Zveza društev slepih in slabovidnih Slovenije)

»... se ne spoštuje zakonodaje o dostopnosti spletišč in mobilnih aplikacij, ki v določenih primerih velja tudi za spletne strani in mobilne aplikacije avtobusnih in železniških prevoznikov, kar dodatno ovira dostopnost za gluhe in naglušne posameznike.«
(Združenje gluhih Slovenije 14 11)

To je izjemno pomembno, saj je član Zveze društev slepih in slabovidnih Slovenije izpostavil, da si v primeru nepredvidljivih razmer in zamud prevoza pomaga z informacijami, dostopnimi na spletu:

»Pomagam si tako, da spremljam zamude preko aplikacije na telefonu.«

Združenje gluhih Slovenije 14 11 je izvedlo anketno raziskavo, da bi pridobilo vpogled in povratne informacije od posameznikov s senzornimi oviranostmi. Anketo so distribuirali prek elektronske pošte, osebnih stikov ter družbenih omrežij. 36 anketirancev je bilo starih med 31 in 50 let, kar po mnenju združenja kaže, da večina anketirancev aktivno sodeluje na trgu dela. 18 anketirancev je bilo starejših od 51 let, devet pa mlajših od 30 let.

Na vprašanje »Ali so vam informacije o voznem redu in postajah razumljive?« je več kot polovica (33 anketirancev) odgovorila »delno«. Nikalno je odgovorilo šest anketirancev.

Na vprašanje »Ali menite, da bi bilo koristno imeti vizualne informacije o poti, ki bi vam omogočile lažje razumevanje potovanja?« je 44 anketirancev odgovorilo »Da, zelo koristno«. 13 jih je odgovorilo »Da, koristno«. Šest jih je odgovorilo »Ne, ni potrebno« oziroma »Nisem prepričan/a«.

Na vprašanje »Kako bi ocenili trenutno dostopnost informacij o avtobusnem in železniškem prevozu za gluhe/naglušne?« jih je 13 odgovorilo »Odlično«. 19 jih je odgovorilo »Dobro, vendar bi jo lahko izboljšali«, 18 jih je odgovorilo »Povprečno«. 13 anketirancev je izbralo odgovor »Slabo« oziroma »Zelo slabo«.

Na vprašanje »Ali so vam informacije o voznem redu in postajah razumljive?« so odgovarjale gluhe osebe, naglušne osebe in osebe s polževim vsadkom. Izmed 50 gluhih jih je 16 odgovorilo »Da«, 28 »Delno« in šest »Ne«. Vseh pet naglušnih oseb je odgovorilo »Da«. Izmed osmih oseb s polževim vsadkom so tri osebe odgovorile »Da«, pet pa »Delno«.

2.2.3 Nedostopna infrastruktura

Glede ovir pri dostopu do prevoza nevladne organizacije, ki so odgovorile na poizvedbo, izpostavljajo tudi grajeno okolje, ki ljudem s senzornimi oviranostmi pogosto predstavlja izziv. Opozarjajo, da infrastruktura (postajališča in prodajalne vstopnic) ni primerno prilagojena oziroma dostopna. To se kaže predvsem v pomanjkanju ali odsotnosti taktilnih vodilnih sistemov, v premajhnih in neberljivih označbah, v neprimerni osvetljenosti postajališč (in prekomerni osvetljenosti reklamnih panojev), v pomanjkanju zvočnih informacij (najav časovnih prihodov in odhodov prevoza) ter v neprilagojenem grajenem okolju.

»Avtobusne postaje niso označene tako, da bi lahko slepa oseba samostojno našla pravi peron oziroma postajališče (talne oznake, informativne taktilne table, govorna podpora oz. zvočni signali itd). To je še bolj pomembno na postajališčih z več peroni. Številke postajališč so pogosto nedostopne tudi slabovidnim, saj se nahajajo previsoko, napisi so premajhni in premalo kontrastni. Tako so slepi in slabovidni pogosto odvisni od informacij, ki jih dobijo pri okencu z informacijami.«
(Zveza društev slepih in slabovidnih Slovenije)

»Nisem še našel avtobusne postaje, ki bi bila označena tako, da bi slep lahko samostojno našel pravi peron oziroma postajališče.«
(Član Zveze društev slepih in slabovidnih Slovenije)

»Da vem, da sem na pravem peronu, iščem številko perona na tleh, kar mi ni prijetno. Ko se vozim na relacijah, ki jih poznam, najdem pravi peron po spominu.«
(Član Zveze društev slepih in slabovidnih Slovenije)

2.2.4 Nedostopni avtobusi

Senzorno ovirani poleg ovir na postajah in peronih naletijo tudi na ovire pri vstopu in vožnji z avtobusom. Nevladne organizacije so poudarile, da morajo biti avtobusi primerno označeni, tako da jih lahko slabovidni in slepi uspešno in dovolj hitro prepoznajo. Tudi označbe smeri prevoza so pogosto neprimerne.

»Slabovidni predvsem težko vidijo linije avtobusov. Moderne linije so sicer vidno/kontrastno opremljene (črna podlaga, oranžen tekst), vendar so na avtobusih označene previsoko, da bi jih lahko slabovidni prebrali.«
(Medobčinsko društvo slepih in slabovidnih Ljubljana)

»Za invalide, ki imajo težave z gibanjem, vidom ali sluhom, je na večjih postajališčih težko slediti, kateri avtobusi so pripeljali na postajo in odhiteti do vsakega, da bi preverili, ali pelje v njihovo smer ali ne. Zato bi bila potrebna pisna in zvočna najava prihajajočih avtobusov. Dokler tak sistem ne bo uveden, je potrebno, da se vsak avtobus ustavi kot prvi v vrsti, saj lahko tako slepa oseba ali uporabnik vozička počaka na enem mestu.«
(Svet invalidov Mestne občine Maribor)

»Nekatere oznake so medlih, neizrazitih barv, ki jih slabovidni ne morejo razbrati. Na medkrajevnih linijah avtobusi niso opremljeni z ustreznimi oznakami smeri vožnje, temveč z majhnim napisom, ki za slabovidne ni dostopen.«
(Zveza društev slepih in slabovidnih Slovenije)

Med vožnjo z avtobusom se senzorno ovirani običajno orientirajo prek zvočnih najav. Več organizacij je poudarilo, da kljub možnosti zvočnih najav te včasih niso vključene oziroma dovolj glasne:

»Imam težave, ker slišim s slušnim aparatom, da nekaj sporočajo po zvočniku o spremembah, pa žal ne razumem dobro vsebine.«
(član Združenja gluhih Slovenije 14 11)

»Se pa žal pogosto zgodi, da napovedovalec postaj ali ni vklopljen, ker gre posameznemu šoferju na živce, ali pa je ta pokvarjen, zato si moram še vedno pomagati s prijaznostjo drugih potnikov, da jih prosim za pomoč in napoved, kdaj naj izstopim. Težava je tudi na tistih avtobusih, kjer je napovedovalec pretiho nastavljen, da klepet sopotnikov preglasi glas napovedovalca.«
(oseba z gluhoslepoto, članica Medobčinskega društva gluhih in naglušnih za Gorenjsko)

2.2.5 Težave pri komunikaciji z osebjem in drugimi potniki

Senzorno ovirani se morajo zaradi nedostopne infrastrukture in prevoza pogosto zanašati na pomoč drugih oseb. Združenje gluhoslepih Slovenije DLAN je predstavilo ključno vlogo osebnega asistenta in negativne izkušnje senzorno oviranih ob odsotnosti asistenta:

»Za osebe z gluhoslepoto se izkazuje, da je ključna prisotnost osebnega asistenta za zagotovitev dostopnosti do javnih prevozov. V odsotnosti osebnega asistenta se pojavlja velika ovira pri dostopu do informacij. Gre za posameznike, ki imajo istočasno okvaro sluha in vida, pri čemer se ti dve čutili ne moreta nadomestiti. Tudi prosto gibanje oseb z gluhoslepoto zunaj bivalnih prostorov je omejeno, zato je prisotnost osebnega asistenta ključna za varno navigacijo do postaje.«

Osebe (vozniki, sprevodniki, prodajalci na blagajnah) lahko senzorno oviranim olajšajo ali otežijo prevoz in pot. Organizacije navajajo, da nekateri vozniki avtobusov ne poznajo zakonodaje, ki senzorno oviranim omogoča, da vstopajo s psom vodnikom. Več nevladnih organizacij je namreč poročalo o negativnih izkušnjah njihovih članov. Poleg tega vozniki občasno pozabijo pravočasno obvestiti slabovidno oziroma slepo osebo, da so prispeli na zeleno postajo, če avtobus nima zvočnih najav postaj oziroma so te izključene.

Združenje gluhih Slovenije 14 11 je opozorilo na težave pri komunikaciji z osebjem. Z anketo med svojimi člani je ugotovilo, da je več kot polovica (35 anketirancev) izpostavila težave pri sporazumevanju na blagajnah. Poleg tega je 12 anketirancev poročalo o izzivih pri komunikaciji z drugimi zaposlenimi, kot so šoferji in sprevodniki.



Na vprašanje »Ali bi si želeli, da bi prevozna podjetja ponudila možnost komunikacije v znakovnem jeziku ali s pomočjo tolmača za gluhe?« je skoraj polovica (28 anketirancev) odgovorila z »Da, zelo – zmeraj bi uporabil komunikacijo v znakovnem jeziku«.

Podobno število (27) jih je odgovorilo »Da, nekoliko – občasno bi si želel/a komunikacijo v znakovnem jeziku«. Sedem jih je odgovorilo »Ne, ni mi pomembno«, medtem ko je ena oseba izbrala odgovor »Ne, nisem prepričan/a«.

Člani Zveze društev slepih in slabovidnih Slovenije pa so odnos voznikov, sprevodnikov in varnostnikov ocenili kot dober in imajo z njimi pozitivne izkušnje. Eden izmed članov Zveze je pozitivno ovrednotil organizirano asistenco, a kljub temu izpostavil problematiko njene odsotnosti v izrednih primerih.

»Še vedno se pri obeh oblikah prevoza pojavljajo težave pri prevozu psov vodičev, katerim ne dovolijo vstopa ali jim npr. računajo dodatni sedež.«
(Zveza društev slepih in slabovidnih Slovenije)

»Še vedno se dogaja, da vozniki zavračajo uporabnike psov vodičev pri vstopu na avtobus (Zakon o zaščiti živali (ZZZiv), 13. člen). Člani so bili v tem primeru že primorani poklicati policijo.«
(Medobčinsko društvo slepih in slabovidnih Nova Gorica)

»Na medkrajevnih avtobusih sem občasno tarča kritike, da s psom ne smem na avtobus. Že vrsto let uporabljam psa vodiča slepih, s katerim tudi potujem po krajih po Sloveniji in izven nje. Zgodí se, da se posamezni šofer vtakne v to, zakaj imam psa in da s psom ne morem na avtobus. Zgodilo se mi je že, da kljub službeni kartici psa vodiča slepih, ki jo vsakemu uporabniku izda Zveza društev slepih in slabovidnih Slovenije, nisem mogla vstopiti na avtobus. Šla sem nazaj na blagajno v Ljubljani, na poti srečala znane šoferje, jim povedala, kaj se dogaja, nato so oni posredovali pri konkretnem šoferju, da me mora spustiti gor, sicer bo podjetje plačalo kazen. Tako se je ta pripetljaj srečno razpletel. Drugi šoferji, ki me tudi sprašujejo, se običajno zadovoljijo s predložitvijo službene kartice ali pa o tem obvestijo svoje nadrejene, ki zakonodajo s tega področja poznajo.«
(Oseba z gluhoslepoto, članica Medobčinskega društva gluhih in Naglušnih za Gorenjsko – Kranj)

»Tako si kot slepa oseba najpogosteje odvisen od šoferja, da ta pove, kdaj je postaja, na kateri želi oseba izstopiti. Sama sem imela s tem slabo izkušnjo, ko mi je šofer pozabil povedati, da smo na postaji, na kateri sem želela izstopiti.«
(Zveza društev slepih in slabovidnih Slovenije)

»Sprevodnik je zelo prehitro govoril, pa ga nisem razumel in sem mu omenil, če lahko počasi govori, ker sem gluha, pa se je pritoževal in je rekel »Joj problemi z gluhi« (samo to sem razumel, ker je naredil grimaso), potem sem postal žalosten.«
(Združenje gluhih Slovenije 14 11)

»Kar se tiče ozaveščenosti šoferjev, varnostnikov, sprevodnikov in drugega osebja pri izvajalcih prevozov, jo slepi in slabovidni v splošnem ocenjujejo kot dobro in večinoma navajajo pozitivne izkušnje. Glede na to, da bo za doseganje dostopnosti grajenega okolja in informacij potrebnih še veliko izboljšav, predstavlja ravno človeški faktor enega najpomembnejših vidikov omogočanja čim večje samostojnosti in neodvisnosti slepih in slabovidnih potnikov (v smislu, da lahko le-ti potujejo brez spremljevalcev). Še vedno se zgodijo primeri, ko posamezni zaposleni v odnosu do osebe z okvaro vida nepravilno in neustrezno reagirajo.«

(Zveza društev slepih in slabovidnih Slovenije)

»Ko sem še veliko potoval z vlaki, sem se na večjih železniških postajah posluževal organizirane asistence. Praviloma me je pri vhodu počakal varnostnik in me pospremil na vlak. Med potjo so velike težave nastopile v primeru, da je bila proga zaprta in smo morali del poti opraviti z avtobusom. Takrat sem zelo pogrešal spremstvo do avtobusa in nato nazaj na vlak. V teh izrednih dogodkih, ki pa se pogosto pojavljajo, so mi pomoč nudili sopotniki.«

(Zveza društev slepih in slabovidnih Slovenije)

2.2.6 Podražitev prevoza zaradi spremenjene zakonodaje

Po poročanju Zveze društev slepih in slabovidnih Slovenije eno izmed večjih ovir pri zagotavljanju dostopnega prevoza za senzorno ovirane predstavljajo tudi spremembe, ki so stopile v veljavo s sprejetjem Zakona o spremembah in dopolnitvah Zakona o prevozih v cestnem prometu⁴² (ZPCP-2G) in vplivajo na prenehanje financiranja vožnje spremljevalcev (osebnih asistentov). V Združenju gluhoslepih Slovenije DLAN prav tako ocenjujejo, da spremembe na tem področju »...vplivajo na finančno dostopnost prevoza«.

»Od leta 2021 spremljevalci slepih in slabovidnih niso več upravičeni do brezplačne vozovnice, kar je izredno velik problem glede na njihovo zaposlitveno in socialno strukturo. Glede na to, da osebe z okvaro vida večinoma potujejo s spremljevalcem, to pomeni, da je strošek vozovnice za spremljevalca pogosto na plečih slepih in slabovidnih.«

(Zveza društev slepih in slabovidnih Slovenije)

⁴² Zakon o spremembah in dopolnitvah Zakona o prevozih v cestnem prometu (ZPCP-2G). (Uradni list RS, št. 6/16 – uradno prečiščeno besedilo, 67/19).

2.2.7 Kršitev zakonskih obveznosti glede dostopnosti avtobusov

Nevladne organizacije ob opozorilih o poslabšanju finančne dostopnosti zaradi sprememb zakonodaje opozarjajo tudi na odgovornost izvajalcev medkrajevnega linijskega prevoza, da zagotovijo prilagoditve za dostopnost avtobusov. Rok za primerno prilagoditev oziroma zagotovitev dostopnosti avtobusov za prevoz potnikov v cestnem prometu za ljudi z invalidnostmi se je skladno z 38. členom ZIMI iztekel 11. decembra 2020. Nevladne organizacije v odgovorih Zagovorniku opozarjajo, da izvajalci medkrajevnega linijskega prevoza prilagoditev v veliki meri niso zagotovili.

»Kljub relativno obširni in zadostni zakonodaji, ki ureja dostopnost (ZIMI, Zakon o varstvu pred diskriminacijo, Zakon o prevozih v cestnem prometu, Konvencija o pravicah invalidov, Uredbe in Direktive EU) so slepi in slabovidni invalidi diskriminirani na področju dostopnosti javnih prevozov. Izvajalci javnih služb za prevoz potnikov so v prehodnih določbah naštetih zakonodaj imeli dovolj dolgo obdobje za prilagoditev svoje ponudbe, vendar tega iz nam neznanih razlogov niso storili. Da bo mera polna, vsi ponudniki javnih prevozov v cestnem in železniškem prometu prejemajo za svoje izvajanje storitev javna sredstva (subvencije iz proračuna ali EU sredstva), pri čemer nedvoumno izhaja, da javna sredstva ne smejo diskriminirati državljanov, ko se uporabljajo.«

(Zveze društev slepih in slabovidnih Slovenije)

»Menimo, da izvajalci medkrajevnega linijskega prevoza ne spoštujejo zakonskih določb in standardov glede prilagoditev prevoza potnikom s senzornimi oviranostmi oziroma ne zagotavljajo dostopnosti na drug ustrezen način.«

(Združenje gluhih Slovenije 14 11)

2.2.8 Slabše povezave izven mestnih središč

Dve nevladni organizaciji sta opozorili, da se senzorno ovirani s težavami glede dostopnosti še izraziteje soočajo v medkrajevem prometu zaradi slabših povezav. Če povezave med določenimi kraji sploh so, avtobusi vozijo redkeje.

»Med našimi člani pa je vse več tudi strahu pred zmanjševanjem pogostosti prevozov na posamezni liniji ali celo ukinjanjem linij, ki so lahko za osebe z okvaro vida, ki prihajajo z ruralnih območij, odločilnega pomena, saj je to velikokrat njihova edina možnost za obisk zdravnika, trgovine ter drugih javnih ustanov.«
(Medobčinsko društvo gluhih in naglušnih Nova Gorica)

»Situacija v medkrajevem potniškem prometu je še slabša /.../ Slabe povezave med določenimi kraji – avtobusi vozijo zgolj nekajkrat na dan. Odročne vasi in kraji sploh nimajo avtobusnih povezav do mestnih središč.«
(Svet invalidov Mestne občine Maribor)

3 PREDLOGI ZA IZBOLJŠANJE IN PRIMERI DOBRIH PRAKS

Nekatere nevladne organizacije so v okviru Zagovornikove poizvedbe poročale o primerih dobre prakse po državi in drugod.

Svet invalidov Mestne občine Maribor je izpostavil projekt DANOVA v organizaciji mariborske občine, s katerim so izvedli nekatere nujne prilagoditve (nakup prostostoječih monitorjev na postajah za prikaz voznih redov, namestitvev peronskih voznih redov v večjem tisku, kontrastna označitev stopnic).⁴³

V okviru projekta je potekalo tudi izobraževanje za voznike avtobusov in zaposlene v potniški pisarni z namenom izboljšanja kompetenc za uporabo novih storitev in izboljšanje izkušnje slepih in slabovidnih pri uporabi storitev javnega potniškega prometa. Nastala je tudi brošura s priporočili za voznike.

Nevladne organizacije so kot pomemben dejavnik pri omogočanju dostopnosti javnih prevozov za senzorno ovirane omenile vlogo osebnega asistenta. Ocenjujejo, da je treba tudi zanje zagotoviti brezplačni prevoz, kot je to zagotovljeno ponekod v drugih državah.

»Za osebe z gluhoslepoto se izkazuje, da je ključna prisotnost osebnega asistenta za zagotovitev dostopnosti do javnih prevozov. V odsotnosti osebnega asistenta se pojavlja velika ovira pri dostopu do informacij. Gre za posameznike, ki imajo istočasno okvaro sluha in vida, pri čemer se ta dva čutila ne moreta nadomestiti. Tudi prosto gibanje oseb z gluhoslepoto zunaj bivalnih prostorov je omejeno, zato je prisotnost osebnega asistenta ključna za varno navigacijo do postaje.«
(Združenje gluhoslepih Slovenije DLAN)

»V Nemčiji imajo osebe z invalidnostjo brezplačne določene medkrajevne povezave (vaje niso vključene najhitrejše povezave z vlakom), v karto je vključeno tudi spremstvo tega posameznika.«
(Združenje gluhoslepih Slovenije DLAN)

»Glede na to, da dostopnost medkrajevnega potniškega prometa terja dolgoročne rešitve, bi bilo smiselno, da se slepi in slabovidni osebi zagotovi brezplačna vožnja za spremljevalca. To je tudi primer dobre prakse iz drugih držav. V nekaterih državah imajo tudi vsi slepi in slabovidni popuste pri prevozih. Podatki so vidni na spletni strani Evropske zveze slepih.«
(Medobčinsko društvo slepih in slabovidnih Ljubljana)

Nevladne organizacije so navedle tudi druge vrste prilagoditev, ki bi olajšale senzorno oviranim dostop do javnega prevoza. To med drugim, kot je navedla Zveza društev slepih in slabovidnih Slovenije, zajema zvočne napovedi, »... ki poleg prihajajoče postaje najavijo tudi, na kateri strani se bodo odprla vrata. To bi slepi osebi predstavljalo nedvoumno informacijo, kje naj izstopi in ne več zanašanje na druge čute (sluh, tip), da ugotovi, na kateri strani je izhod«. Zvočne najave ponekod na avtobusih v drugih državah obveščajo senzorno ovirane o sprotnih okvarah prevoznih sredstev in drugih posebnostih, na katere morajo biti ljudje z invalidnostmi pozorni.

⁴³ Dostopno na: <https://maribor.si/projekti/danova-innovative-transportation-services-for-blind-and-partially-sighted-passengers-in-danube-region-2/>.



Prav tako nekateri avtobusi omogočajo zvočne najave števil in smeri vožnje. Zveza je opozorila tudi na nujnost kontrastno označenih robov stopnic na postajah, zvonce za pomoč slepim in slabovidnim pri glavnem vhodu na postajo ter tipne zemljevide na avtobusnih postajah.

Združenje gluhih Slovenije 14 11 je opozorilo na potrebo po izobraževanju osebja (voznikov, sprevodnikov, prodajalcev vozovnic) v znakovnem jeziku. Kot primer dobre prakse je navedlo sistem za rezervacijo sedežev, ki omogoča, da se gluhe in naglušne osebe med vožnjo nahajajo blizu naprav za vizualno ali vibracijsko komunikacijo.

»S ciljem izboljšanja stanja predlagamo uvedbo večstransko prilagojenih informacijskih točk na postajah, kjer bi bile informacije dostopne preko zvočnikov, indukcijskih zank ter braillove pisave.«

(Združenje gluhoslepih Slovenije DLAN)

4 KLJUČNE UGOTOVITVE IN PRIPOROČILA

4.1 Ključne ugotovitve

Iz prejetih podatkov MOPE ter informacij nevladnih organizacij izhaja, da trenutno stanje na področju dostopnosti do javnega avtobusnega prevoza za ljudi z invalidnostmi pomeni kršitev zakonskih obveznosti.

Država je po 16. členu ZIMI dolžna organizirati gospodarsko javno službo javnega linijskega prevoza potnikov tako, da izvajalci opravljajo prevoz z avtobusi, ki so dostopni posameznikom s senzornimi (in gibalnimi) oviranostmi. Kadar izvajalec gospodarske javne službe ne more zagotoviti gibalno in senzorno oviranim prilagojenega medkrajevnega linijskega prevoza z rednimi avtobusnimi linijami, jim mora zagotoviti drug ustrezen način prevoza, če to zanje ne predstavlja nesorazmernega bremena.

Za izvajanje gospodarske javne službe javnega linijskega prevoza potnikov država podeli koncesijo fizični ali pravni osebi, ki izpolnjuje pogoje za opravljanje javne gospodarske službe v skladu z Uredbo o načinu izvajanja gospodarske javne službe javni linijski prevoz potnikov v notranjem cestnem prometu, o koncesiji te javne službe in o ureditvi sistema enotne vozovnice. Ta podrobneje ureja način izvajanja gospodarske javne službe, vsebino in obveznosti te javne službe, pravice potnikov, financiranje, način podelitve koncesije in nadzor nad njenim izvajanjem.

Skladno z 19. členom Uredbe se z razpisom za podelitev koncesije določijo tudi zahteve o številu in lastnostih vozil. Iz odgovorov MOPE, ki opravlja naloge koncedenta v postopku podelitve koncesije in koncesijskem razmerju, izhaja, da pri razpisu za podelitev koncesije ni določilo lastnosti vozil glede prilagojenosti za potnike z invalidnostmi.

Prav tako MOPE do zdaj še ni sprejelo standardov ali pravil glede tega, kakšne lastnosti konkretno morajo imeti avtobusi, da bi izpolnili zahtevo po dostopnosti za gibalno in senzorno ovirane, kot to zahteva ZIMI v 16. členu. Ministrstvo tudi ni sprejelo standardov ali pravil glede števila avtobusov, ki bi jih moral izvajalec koncesije prilagoditi, da bi zadostil zahtevi po dostopnosti avtobusnega prevoza za ljudi z invalidnostmi. Posledično ministrstvo tudi ne vodi evidence oziroma ne opravlja nadzora nad tem, ali so avtobusi, s katerimi se izvaja koncesija, ustrezno prilagojeni potnikom z invalidnostmi.



Predstavnik MOPE je na 11. seji Komisije Državnega sveta za socialno varstvo, delo, zdravstvo in invalide, ki je potekala 28. avgusta 2023, pojasnil, da je bila v letu 2022 ustanovljena posebna Družba za upravljanje javnega potniškega prometa. Ta bo prevzela tudi skrb za izvajanje zakonskih zavez glede dostopnosti javnega potniškega prometa. Ministrstvo navaja, da med drugim načrtuje⁴⁴ prenovo »osrednjega informacijskega sistema za podporo integriranemu javnemu potniškemu prometu. Objavljena poizvedba vsebuje tudi vprašanja, ki se nanašajo na tehnične rešitve za različne vrste invalidnosti, med drugim tudi za senzorno ovirane osebe«. Prenovljen informacijski sistem bo predvidoma vzpostavljen v začetku leta 2025.⁴⁵

Rok za ustrezno prilagoditev avtobusov za prevoz potnikov z invalidnostmi v cestnem prometu z namenom zagotavljanja dostopnosti je potekel 11. decembra 2020. Zato je trenutno stanje na področju dostopnosti do javnega avtobusnega prevoza nesprejemljivo, zlasti z vidika varstva pred diskriminacijo po ZVarD. Ljudem z invalidnostmi še vedno ni zagotovljena dostopnost javnega prevoza v cestnem prometu na ravni, kot jo zahtevata MKPI in ZIMI.

K slabemu stanju glede dostopnosti javnega medkrajevnega avtobusnega prevoza senzorno oviranim po poročanju nevladnih organizacij, ki so odgovorile na Zagovornikovo poizvedbo, prispeva tudi naslednje:

- 1. Informacije o prihodih in odhodih avtobusov ter cenah na spletu ali v mobilnih aplikacijah po mnenju nekaterih nevladnih organizacij niso skladne s smernicami za dostopnost spletišč in mobilnih aplikacij.**
- 2. Postajališča so gradbeno neprilagojena, kaže se pomanjkanje tehničnih in drugih prilagoditev (npr. taktilnih oznak, zvočnih informacij). Informacije o prihodih in odhodih avtobusov in druge označbe so pogosto premajhne, neberljive ter slabo osvetljene.**
- 3. Avtobusi so fizično nedostopni, pomanjkljivo opremljeni s pisnimi, taktilnimi označbami in zvočnimi najavami. Kadar so v avtobusih naprave za zvočno najavo, so pogosto izključene ali pretihe.**
- 4. Več nevladnih organizacij je poročalo, da njihovim članom vozniki avtobusov odklanjajo vožnjo s psi vodniki ali pa jim za prevoz psa vodnika želijo dodatno zaračunati.**
- 5. S spremembo zakonodaje leta 2020 in 2021 do brezplačne vožnje z javnim linijskim prevozom niso več upravičeni osebni spremljevalci ljudi z invalidnostmi.**
- 6. Pogostost prevozov na posameznih linijah se zmanjšuje, ponekod se ukinjajo linije v obmestnem in ruralnem okolju, kar predstavlja veliko težavo za senzorno ovirane, saj je to pogosto njihova edina možnost za obisk zdravnika, trgovine, ter drugih javnih ustanov.**

⁴⁴ Dostopno na: <https://www.gov.si/zbirke/javne-objave/povabilo-k-sodelovanju-pri-predhodnem-preverjanju-trga-prenova-osrednjega-informacijskega-sistema-za-podporo-integriranemu-javnemu-potniskemu-prometu-v-republiki-sloveniji/>.

⁴⁵ Odgovor Ministrstva za okolje, podnebje in energijo, 23. oktobra 2023, na poizvedbo Zagovornika glede dostopnosti prevoza v cestnem prometu za senzorno ovirane (0709-48/2023/34).

Po mnenju nevladnih organizacij bi se morala izboljšati dostopnost informacij na spletnih straneh in aplikacijah o voznih redih, cenikih in drugih pomembnih informacijah o prevozu. Opozarjajo na potrebo po gradbenem in tehničnem prilagajanju postaj in avtobusov s taktilnimi oznakami, zvočnimi najavami ter z berljivimi kontrastnimi napisi, pa tudi z drugo tehnično opremo (npr. indukcijsko zanko). Veliko vlogo pri omogočanju dostopnega in varnega prevoza senzorno oviranih oseb predstavljajo osebni spremljevalci. Tudi ti bi morali imeti zagotovljen brezplačen prevoz.

4.2 Priporočila Zagovornika

Zagovornik priporoča **Ministrstvu za okolje, podnebje in energijo**, da:

1. v javne razpise kot pogoj za podelitev koncesije izvajalcem za izvajanje gospodarske javne službe javnega linijskega prevoza potnikov doda obvezno skladnost njihovih digitalnih platform za iskanje informacij o avtobusnih prevozih z zahtevami iz prvega odstavka 5. člena Zakona o dostopnosti spletišč in mobilnih aplikacij in s tem dostopne ljudem z invalidnostmi.
2. v sodelovanju z Direkcijo Republike Slovenije za infrastrukturo in s samoupravnimi lokalnimi skupnostmi zagotovi dostopnost avtobusnih postajališč in drugih infrastrukturnih objektov ljudem z invalidnostmi, kot to predvidevata 112. in 112.a člen Zakona o prevozih v cestnem prometu.
3. v javne razpise kot pogoj za podelitev koncesije izvajalcem za izvajanje gospodarske javne službe javnega linijskega prevoza potnikov doda obvezno usposobljenost voznikov o pravici ljudi z invalidnostmi do vstopa s psom vodnikom, pri čemer jim vozniki ne smejo zaračunati dodatnih stroškov – kot to določajo peti in šesti odstavek 16. člena Zakona izenačevanja možnosti invalidov ter 13. člen Zakona o zaščiti živali.
4. pripravi spremembo 114.b člena Zakona o prevozih v cestnem prometu⁴⁶ tako, da bodo do brezplačnega prevoza poleg uporabnikov Evropske kartice ugodnosti za invalide upravičeni tudi njihovi spremljevalci, ki jih spremljajo med prevozom z javnim potniškim prometom.

⁴⁶ Zagovornik načela enakosti je izdal ločeno priporočilo na osnutek novele Zakona o prevozih v cestnem prometu, v katerem je priporočil, da se v zakon ponovno vrne pravica do brezplačnega javnega linijskega avtobusnega in železniškega prevoza imetnikom invalidske kartice, ki so zaposleni.
Dostopno na: <https://zagovornik.si/izdelki-zagovornika/priporocila/>.

Zagovornik je v okviru posebnega poročila Nedostopnost javnega medkrajevnega avtobusnega prevoza za gibalno ovirane (junij 2023)⁴⁷ priporočil **Ministrstvu za okolje, podnebje in energijo**, da:

1. v najkrajšem možnem času oblikuje minimalne standarde oziroma merila, ki jih mora izvajalec koncesije izpolnjevati, da zadosti pogojem po 16. členu Zakona o izenačevanju možnosti invalidov (ZIMI). Ta določa, da morajo biti avtobusi, s katerimi se izvaja gospodarska javna služba javni linijski prevoz potnikov v cestnem prometu, dostopni za gibalno in senzorno ovirane potnike.
2. V skladu z določbo prvega odstavka 19. člena Uredbe o načinu izvajanja gospodarske javne službe javni linijski prevoz potnikov v notranjem cestnem prometu, o koncesiji te javne službe in o ureditvi sistema enotne vozovnice⁴⁸ (Uredba) v postopku oddaje javnega naročila za izbiro koncesionarjev določi, kako morajo biti avtobusi prilagojeni ter kolikšen delež avtobusov mora imeti koncesionar prilagojenih za gibalno in senzorno ovirane potnike, da je izpolnjena zakonska obveza po ZIMI.
3. Vzpostavi jasen in vsem dostopen sistem preglednosti, iz katerega bo razvidno, ali so avtobusi, s katerimi koncesionarji izvajajo javno gospodarsko službo, ustrezno prilagojeni gibalno in senzorno oviranim ter da na tej podlagi izvaja naloge nadzora iz 51. člena Uredbe.
4. Zagotovi dodatna finančna sredstva za namen prilagoditve avtobusov za gibalno in senzorno ovirane osebe.

⁴⁷ Dostopno na: <https://zagovornik.si/izdelki-zagovornika/posebna-porocila/>.

⁴⁸ Uredba o načinu izvajanja gospodarske javne službe javni linijski prevoz potnikov v notranjem cestnem prometu, o koncesiji te javne službe in o ureditvi sistema enotne vozovnice (Uradni list RS, št. 109/21, 181/21, 54/22 – ZUJPP, 56/22 in 48/23). Dostopno na: <http://www.pisrs.si/Pis.web/pregledPredpisa?id=URED8123>.



KRATICE IN OKRAJŠAVE

API	Akcijski program za invalide 2022–2030
DZ	Državni zbor Republike Slovenije
EU	Evropska unija
IJPP	Integrirani javni potniški promet
JPP	Javni potniški promet
MKPI	Konvencija o pravicah invalidov
MOPE	Ministrstvo za okolje, podnebje in energijo
MZI	Ministrstvo za infrastrukturo
NSIOS	Nacionalni svet invalidskih organizacij Slovenije
RS	Republika Slovenija
Uredba	Uredba o načinu izvajanja gospodarske javne službe javni linijski prevoz potnikov v notranjem cestnem prometu, o koncesiji te javne službe in o ureditvi sistema enotne vozovnice
Zagovornik	Zagovornik načela enakosti
ZDU-1	Zakon o državni upravi
ZIMI	Zakon o izenačevanju možnosti invalidov
ZPCP-2	Zakon o prevozih v cestnem prometu
ZPCP-2G	Zakon o spremembah in dopolnitvah Zakona o prevozih v cestnem prometu
ZVarD	Zakon o varstvu pred diskriminacijo
Zveza	Zveza društev slepih in slabovidnih Slovenije
ZZZiv	Zakon o zaščiti živali

ZAHVALA

Zagovornik načela enakosti se zahvaljuje Ministrstvu za okolje, podnebje in energijo ter nevladnim organizacijam in drugim ustanovam, ki so se odzvale na poizvedbe:

- Društvu gluhih in naglušnih Pomurja
- Medobčinskemu društvu gluhih in naglušnih za Gorenjsko
- Medobčinskemu društvu slepih in slabovidnih Ljubljana
- Medobčinskemu društvu slepih in slabovidnih Maribor
- Medobčinskemu društvu slepih in slabovidnih Nova Gorica
- Medobčinskemu društvu slepih in slabovidnih Novo mesto
- Svetu invalidov Mestne občine Maribor
- Združenju gluhih Slovenije 14 11
- Združenju gluhoslepih Slovenije DLAN
- Zvezi društev slepih in slabovidnih Slovenije

Nedostopnost javnega medkrajevnega avtobusnega prevoza za senzorno ovirane – posebno poročilo

Izdajatelj

Zagovornik načela enakosti

Zanj

Miha Lobnik, zagovornik načela enakosti

Besedilo

Zagovornik načela enakosti

Pri pripravi besedila so sodelovali

Miha Lobnik, Filip Burnik, Majda Hostnik, mag. Jelena Aleksić, dr. Matevž Kokol, Nevenka Prešlenkova, Mojca Šmid, Jaka Vatovec, mag. Karmen Merlov, Denis Vičič, dr. Bogdan Lešnik

Ljubljana, november 2023

Uporaba vsebine poročila je dovoljena z navedbo vira.
Uporabljen slovnični spol v poročilu se nanaša na kateri koli spol.
Publikacija je brezplačna in dostopna vsem.

Vsa poročila Zagovornika načela enakosti so objavljena na spletni strani www.zagovornik.si

Elektronska izdaja

Prva elektronska izdaja

Kataložni zapis o publikaciji (CIP) pripravili v Narodni in univerzitetni knjižnici v Ljubljani

[COBISS.SI-ID 173632259](https://nuk.urn.si/urn:nbn:si:zb:COBISS.SI-ID-173632259)

ISBN 978-961-96453-4-5 (PDF)

Namen Zagovornikovega posebnega poročila je povečati dostopnost javnega medkrajevnega avtobusnega prevoza za ljudi s senzornimi oviranostmi. Tudi po Zakonu o izenačevanju možnosti invalidov je treba zagotoviti enake možnosti pri dostopu do prevoza v javnem cestnem in železniškem prometu.

Posebno poročilo ugotavlja, da javni medkrajevni avtobusni prevoz za senzorno ovirane ni dostopen. Razlogov za to je več, med drugim nedostopne spletne strani in aplikacije glede avtobusnih prevozov, pomanjkanje tehničnih in drugih prilagoditev na avtobusih, nedostopna avtobusna infrastruktura ter nepoznavanje dolžnosti voznikov glede zagotavljanja vstopa senzorno oviranim na avtobus s psom vodnikom.

Posebno poročilo povzema tudi mednarodne dokumente in nacionalne predpise, k uresničevanju katerih se je zavezala Republika Slovenija ter vsebuje priporočila pristojnemu ministrstvu za izboljšanje dostopnosti javnega medkrajevnega avtobusnega prevoza za senzorno ovirane.

Zagovornik načela enakosti je samostojni državni organ za varstvo pred diskriminacijo, spodbujanje enakih možnosti, enakopravnosti in enakega obravnavanja. Ustanovljen je bil leta 2016 na podlagi Zakona o varstvu pred diskriminacijo, s katerim je Slovenija v svoj pravni red prenesla pet evropskih direktiv s področja enakih možnosti. Zagovornik načela enakosti je polnopravni član Evropske mreže organov za enakost – Equinet.

Zagovornik načela enakosti nudi
brezplačno pravno svetovanje

E-naslov: gp@zagovornik-rs.si

Telefon: 080 81 80

vsak delovnik: 10.–12. ure,
ob sredah tudi: 15.–18. ure

www.zagovornik.si