# D.3.3.2 Posodobljen paket za replikacijo

**Pametno prometno omrežje za dostopnost potnikov z invalidnostjo in omejeno mobilnostjo v Podonavju z inovativnimi storitvami**

**DANOVA NEXT**

Maj 2026

| | |
|---|---|
| Raven razširjanja | *Javno* |
| Dejavnost | *A.3.3. Ocena učinka in prenosljivost ukrepov* |
| Izdaja | *D.3.3.2 Posodobljen paket za replikacijo* |
| Koordinacijski partner | *Univerza v Mariboru* |
| Sodelavci | *Katja Hanžič, Polonca Korez* |
| Rok dobave | *30. 5. 2026* |
| Dejanski datum dobave | *09. 6. 2026* |
| Status (F: končno, D: osnutek) | *Končno* |
| Ime datoteke | *DANOVA NEXT_D.3.3.2_Posodobljeni paket replikacije_final_en* |

**Kazalo vsebine**


1. Uvod ..... 5
2. Metodologija ocenjevanja DANOVA NEXT ..... 9
   2.1 Moduli in merila za ocenjevanje ..... 10
   2.2 Postopek ocenjevanja ..... 14
   2.3. Spletni viri ..... 15
3. Orodje za samoocenjevanje DANOVA NEXT ..... 16
   3.1. Kaj je to ..... 16
   3.2. Kako deluje ..... 18
4. Interaktivna spletna aplikacija DANOVA NEXT ..... 20
   4.1 Kaj je to ..... 20
   4.2. Kako deluje ..... 23
   4.3. Kako se pridružiti ..... 24
5. DANOVA NEXT Skupni okvir za digitalno dostopnost za osebe z omejeno mobilnostjo 25
   5.1 Kaj je to ..... 25
   5.2. Kako se pridružiti ..... 28
   5.3. Spletna aplikacija Danova Next – postopek uvajanja partnerjev ..... 28
6. Izvajanje pilotnih projektov DANOVA NEXT ..... 31
   6.1. Grajeno okolje in oprema ..... 34
      6.1.1 Letališča ..... 36
      6.1.2 Mestni promet ..... 37
      6.1.3. Pristanišča ..... 38
      6.1.4. Priporočila za replikacijo ..... 39
   6.2. Digitalne rešitve ..... 41
      6.2.1. Letališča ..... 43
      6.2.2 Mestni promet ..... 43
      6.2.3. Pristanišča ..... 44
      6.2.4. Priporočila za replikacijo ..... 45
   6.3. Organizacijske rešitve ..... 46
      6.3.1. Letališča ..... 47

6.3.2 Mestni promet ..... 47
6.3.3. Pristanišča ..... 48
6.3.4. Priporočila za replikacijo ..... 49
6.4. Spletni viri ..... 49
7. Priloga 1 – Postopek uvajanja v spletno aplikacijo DANOVA NEXT ..... 51
7.1. Postopek uvajanja ..... 51
7.2. Časovnica ..... 54
7.3. Vloge in odgovornosti ..... 55
7.4. Naložbeni in ponudbeni pogoji ..... 56
8. Priloga 2 - Seznam ukrepov/rešitev, preizkušenih v pilotnih projektih, po prometnih partnerjih ..... 58

# 1. UVOD

Izboljšan dostop do prevoza znatno izboljša kakovost življenja oseb z invalidnostjo in oseb z omejeno mobilnostjo. Evropski in nacionalni strateški okviri priznavajo, da osebe z invalidnostjo in osebe z omejeno mobilnostjo predstavljajo pomemben segment uporabnikov v prometnem sektorju. Vendar pa dostopnost fizičnih prostorov in informacij še vedno predstavlja ovire za različne skupine uporabnikov. Projekt DANOVA NEXT ne obravnava le fizične dostopnosti prometne infrastrukture, temveč tudi dostop do informacij in zagotavljanje ustrezne pomoči na kraju samem za osebe z invalidnostjo in osebe z omejeno mobilnostjo.

Da bi olajšali dostop do rezultatov projekta DANOVA NEXT in njihovo uporabo, ta dokument na kratko opisuje ključne ugotovitve in metodološki pristop v obliki smernic, ki omogočajo široko uporabo rezultatov. Namenjen je kot praktičen vir za boljše razumevanje rezultatov, izkušenj in rešitev projekta DANOVA NEXT. Vključuje opis dosežkov projekta DANOVA NEXT, zlasti metodologije ocenjevanja, opis orodja za samoocenjevanje in spletne aplikacije, navodila za pridružitev skupnemu okviru ter pregled pilotnih izvedb projekta DANOVA NEXT. Najprej so na kratko pojasnjeni ključni koncepti za razumevanje različnih invalidnosti in zahtev glede dostopnosti.

**Razumevanje potreb slepih in slabovidnih oseb**

Izraz »okvara vida« vključuje slepoto in slabovidnost. Kadar ima oseba zaradi okvare omejitve ali težave pri interakciji z okoljem ali opravljanju nalog, se to imenuje invalidnost.

Glede na preostali vid in učinkovitost njegove uporabe imajo slabovidne osebe različne zahteve glede oblikovanja okolij, izdelkov in storitev, da lahko delujejo in se premikajo samostojno.

- Slabovidne osebe uporabljajo predvsem preostali vid in potrebujejo jasno vidne zaznave in informacije.
- Slepe osebe uporabljajo predvsem sluh in dotik, pri čemer se zanašajo na zvočne in taktilne zaznave ter informacije.

Za doseganje dostopnosti tako za slabovidne kot za slepe osebe je pomembno uporabiti "načelo več čutov". To pomeni, da zasnova omogoča zaznavanje z dvema ali več komplementarnimi čutili (npr. vid in dotik, vid in sluh). Pomembno si je zapomniti, da dostopnost za vse osebe z okvaro vida zahteva, da so zaznave in informacije jasno vidne in dostopne tudi slišno ali otipno. Za zagotovitev popolne dostopnosti za slepe in slabovidne potnike so ukrepi, kot so sistemi vodenja in signalizacija z dobrim vizualnim kontrastom, vizualna označba morebitnih nevarnosti ali dobra osvetlitev, prav tako nepogrešljivi kot sistemi vodenja in signalizacija na otip, strukturna zaščita pred morebitnimi nevarnostmi ali jasen in kakovosten zvok.

Drugo načelo, ki ga je treba vedno uporabljati za doseganje dostopnosti za slabovidne osebe, je zagotavljanje določene stopnje standardizacije oziroma enotnosti. To predstavlja velik izziv, zlasti kadar se rešitve izvajajo v različnih državah z različnimi zakoni, standardi in običaji. Vendar pa je treba pri odločanju upoštevati vsaj dejstvo, da znane okoliščine, rešitve in tehnologije ponujajo znatne prednosti za uporabnost in dostopnost.

**Razumevanje potreb gluhih in naglušnih oseb**

Izraz »okvara sluha« vključuje tako gluhost kot naglušnost. Kadar oseba zaradi te okvare naleti na ovire pri komunikaciji ali interakciji z okoljem, se to šteje za invalidnost. Gluhe in naglušne osebe imajo glede na obseg preostalega sluha in želeno metodo komunikacije posebne zahteve glede oblikovanja okolij, izdelkov in storitev, da se zagotovi njihova samostojna udeležba in navigacija.

- Naglušne osebe uporabljajo predvsem svoj preostali sluh, ki ga pogosto podpirajo slušni aparati ali polževi vsadki. Potrebujejo jasno akustično okolje, minimalen hrup v ozadju in visokokakovostno ojačitev zvoka.
- Gluhe osebe, vključno s tistimi, ki uporabljajo znakovni jezik, se zanašajo predvsem na svoj vid in dotik. Potrebujejo, da so informacije predstavljene z vizualnimi signali, besedilom ali taktilnimi vibracijami.

Za popolno dostopnost je treba uporabiti "načelo več čutov". V kontekstu izgube sluha to pomeni zagotoviti, da so vse informacije, ki se običajno prenašajo z zvokom, na voljo tudi vizualno ali z dotikom. Prava dostopnost zahteva, da so opozorila in informacije ne le slišne, temveč tudi jasno vidne ali zaznavne z vibracijo ali dotikom.

Za gluhe ali naglušne potnike bistveni ukrepi vključujejo vizualne informacijske sisteme, kot so prikazi besedila v realnem času za obvestila, jasna signalizacija in visokokakovosten video za tolmačenje znakovnega jezika; akustično optimizacijo, vključno z indukcijskimi zankami (slušnimi zankami) ali sistemi, ki prenašajo zvok neposredno v slušne aparate, in uporabo materialov, ki absorbirajo zvok, za zmanjšanje motečih odmevov. Za varnost in opozorila je pomembno, da so nameščeni vizualni alarmi v sili (stroboskopske luči) in taktilni alarmi (vibrirajoči pozivniki ali sedeži) za opozarjanje na nevarnosti.

**Razumevanje potreb oseb z omejeno mobilnostjo**

Izraz »zmanjšana mobilnost« se nanaša na vsako osebo, katere mobilnost pri uporabi prevoza je omejena zaradi telesne invalidnosti (senzorične ali gibalne), intelektualne okvare, starosti ali katerega koli drugega vzroka invalidnosti. Kadar fizično okolje – kot so strmi klanci, ozka vrata ali pomanjkanje dvigal – preprečuje osebi prosto gibanje, se to imenuje invalidnost.

Potniki z omejeno mobilnostjo imajo glede na svoje specifične telesne zmožnosti in pripomočke, ki jih uporabljajo (kot so invalidski vozički, hodulje ali palice), različne zahteve glede oblikovanja okolja, ki jim zagotavlja dostojanstveno in neodvisno potovanje.

- Uporabniki invalidskih vozičkov potrebujejo dostop brez stopnic, široke prehode ter ustrezen prostor za obračanje za manevriranje z vozičkom. Zanašajo se na mehansko ali motorizirano pomoč in potrebujejo trdne, ravne in nedrseče površine.
- Osebe z omejeno gibljivostjo (na primer tiste, ki uporabljajo bergle, starejše osebe ali osebe s protezami), so morda sposobne hoditi, vendar imajo težave z razdaljami, ravnotežjem ali stopnicami. Potrebujejo podporne strukture, kot so ograje, pogosta počivališča (sedišča) in krajše hoje.

Za doseganje dostopnosti za vse osebe z omejeno mobilnostjo je bistveno uporabiti "načelo alternativnega dostopa brez ovir". To pomeni, da je treba vedno, ko primarna pot vključuje fizično oviro, kot je stopnišče, zagotoviti dopolnilno alternativo brez ovir, kot je klančina ali dvigalo. Prava dostopnost zagotavlja, da te alternative niso "stranske" rešitve, temveč so vključene v glavni tok okolja.

Za potnike z omejeno mobilnostjo so bistveni naslednji ukrepi:

- Gibanje brez stopnic: Dvigala, klančine z blagimi nakloni ter dostop brez višinskih razlik med peroni in vozili omogočajo odpravo ovir in lažje gibanje uporabnikov.
- Ergonomska zasnova: Ključni elementi, kot so avtomati za prodajo vozovnic, gumbi dvigal in kljuke vrat, so nameščeni na višini, ki je dostopna tako stoječim uporabnikom kot osebam na invalidskih vozičkih.
- Podporna infrastruktura: Neprekinjeni ročaji na obeh straneh klančin in stopnišč, nedrseče talne površine ter prednostna sedišča, razporejena na ustreznih mestih, prispevajo k večji varnosti in udobju uporabnikov.
- Zadostne prostorske dimenzije: Vrata, hodniki in drugi prehodi so dovolj široki za uporabo električnih invalidskih vozičkov, hodulj in drugih pripomočkov za gibanje.

**Načelo enotnosti**

Najprej je pomembno omeniti, da dostopnosti ne smemo zamenjevati z uporabnostjo. Uporabnost se nanaša na to, ali je zasnova učinkovita, uspešna in zadovoljiva za uporabo, medtem ko dostopnost zadeva, ali imajo lahko vsi uporabniki enakovredno izkušnjo, ne glede na to, kako komunicirajo z izdelkom ali storitvijo. Za razliko od prijaznosti do uporabnika dostopnost posebej obravnava potrebe oseb z invalidnostjo. Osebe z različnimi oblikami oviranosti se lahko znajdejo v položaju invalidnosti, če nimajo ustreznega dostopa do pripomočkov in storitev ali če se soočajo z ovirami, kot so nedostopne stavbe, infrastruktura ali prevozna sredstva.

Velik izziv pri načrtovanju mobilnosti je standardizacija infrastrukture. Doseganje določene stopnje enotnosti – kot so dosledni nakloni klančin, standardizirani simboli, vzorci opozoril in predvidljive postavitve za dostopne sedeže – je ključnega pomena. Ko potnik ve, da znak »Dostop do nivoja« ali določena ikona dvigala pomeni isto stvar na vsaki postaji ali v vsaki državi, to močno zmanjša fizični in duševni napor, potreben za navigacijo, kar omogoča neodvisno potovanje vsem. Navigacija po različnih javnih prostorih ali državah je bistveno lažja, ko so simboli, vzorci opozoril in podporne tehnologije dosledni. Za slabovidne potnike standardizirane funkcije, kot so talni taktilni vodilni sistemi (TTVS), taktilni orientacijski zemljevidi, oznake z velikim tiskom in Braillovo pisavo, zvočna signalizacija ter spletna mesta in aplikacije, prijazne bralnikom zaslona, omogočajo dostopnost prometnih sistemov.

# 2. METODOLOGIJA OCENJEVANJA DANOVA NEXT

V okviru projekta DANOVA NEXT je bil poudarek na zagotavljanju neoviranega dostopa do prometnih terminalov (letališča, pristanišča, železniške, tramvajske in avtobusne postaje), vključno s fizičnim dostopom, dostopom do informacij pred in po potovanju ter dostopom do storitev za potnike z oviranostmi (slepe in slabovidne osebe, gluhe in naglušne osebe ter osebe z omejeno mobilnostjo). Preden pa se lahko izvedejo izboljšave, je treba oceniti trenutno raven dostopnosti. Metodologija ocenjevanja DANOVA NEXT temelji na metodologiji za ocenjevanje dostopnosti za slepe in slabovidne osebe, razviti v okviru projekta DANOVA. Ta metodologija je bila spremenjena tako, da vključuje vidike, pomembne za gluhe in naglušne osebe ter osebe z omejeno mobilnostjo. Metodologija ocenjevanja DANOVA NEXT omogoča oceno dostopnosti različnih prometnih terminalov – od letališč in pristanišč do železniških in avtobusnih postaj ter od velikih do manjših terminalov, pri čemer se upoštevajo naslednje skupine potnikov:

- slepe in slabovidne osebe (okvara vida),
- gluhe in naglušne osebe (okvara sluha),
- osebe z omejeno mobilnostjo (telesna oviranost).

Metodologija ne analizira le fizične dostopnosti vsakega prometnega terminala, temveč preučuje tudi politike in standarde vsake ocenjene lokacije.

Ocena je sestavljena iz treh glavnih delov:

1. pregled nacionalnega okolja (predpisi),
2. ocenjevanje na daljavo (dostop do informacij in kodeks ravnanja),
3. ocena na kraju samem (ocena grajenega okolja).

Metodologija se začne s pregledom nacionalnih predpisov, ki določajo minimalne ali zahtevane standarde za dostopnost. Sledi ocena prometnega terminala na kraju samem, v okviru katerega se pregledajo in ovrednotijo politike, standardi ter programi usposabljanja organizacije na področju ozaveščenosti o invalidnosti in dostopnosti. Kot del ocene na kraju samem se preveri tudi dostop do informacij – kot so spletna mesta, aplikacije, telefonske storitve in razpoložljivost prilagojenih podpornih tehnologij.

Pri ocenjevanju na kraju samem se grajeno okolje ocenjuje po načelu transportne verige, kar pomeni, da se ocenjuje celotna pot potnika skozi terminal – od prihoda do terminala, gibanja znotraj terminala pa vse do odhoda iz terminala. To gibanje je razdeljeno na module, da se upoštevajo različne značilnosti vsakega transportnega terminala. Prilagoditev se doseže z uporabo vnaprej določenih modulov, ki jih je mogoče kombinirati, da odražajo kompleksnost ocenjevane lokacije.

### 2.1. MODULI IN MERILA ZA OCENJEVANJE

Znotraj programa DANOVA NEXT je ocenjevanje organizirano v module, da bi bili tako postopek kot rezultati lažje razumljivi. Kot smo že omenili, je ocenjevanje sestavljeno iz dveh delov: ocenjevanje zunaj lokacije in ocenjevanje na lokaciji. Prvi del je sestavljen iz sedmih modulov, povezanih z dostopom do informacij in kodeksi ravnanja, medtem ko drugi del obravnava grajeno okolje in je sestavljen iz enajstih modulov.

- Moduli za ocenjevanje zunaj lokacije - Dostop do informacij in pravila ravnanja
    1. Pravilniki o dostopnosti
    2. Standardi storitev za stranke
    3. Usposabljanje za ozaveščanje o invalidnosti
    4. Spletna stran
    5. Aplikacija za pametne telefone
    6. Telefonske storitve
    7. Prilagojene podporne tehnologije

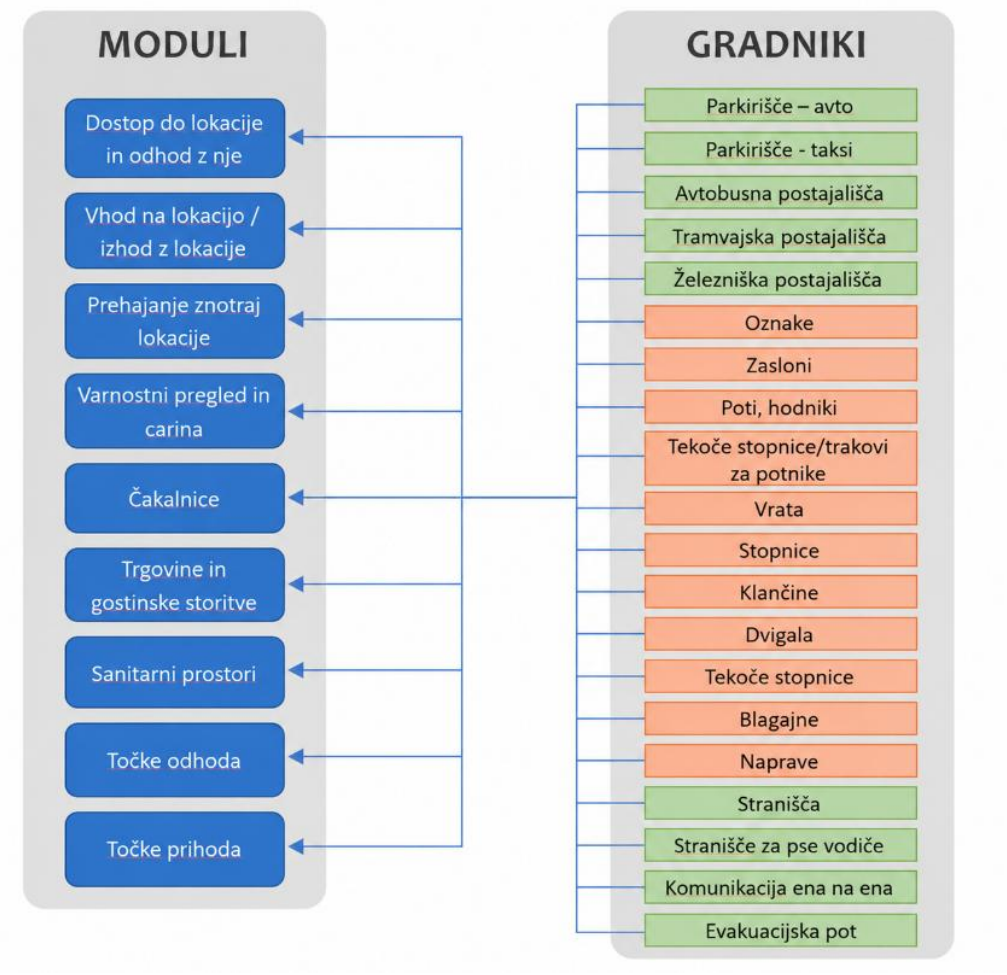
Moduli za ocenjevanje na kraju samem – grajeno okolje

8. Dostop do lokacije in odhod z nje
9. Vhod na lokacijo
10. Gibanje znotraj terminala
11. Varnostni pregledi in carina
12. Sanitarni prostori
13. Nakupovalni in gostinski objekti
14. Čakalnice
15. Odhodna(-e) točka(-e)
16. Točka(-e) prihoda
17. Evakuacijske poti
18. Izhod iz lokacije

Vsak od teh modulov je zgrajen z uporabo gradnikov DANOVA:

- Parkiranje – za avtomobile
- Parkirišče – taksi
- Avtobusna postajališča
- Tramvajske postaje
- Železniške postaje
- Znaki
- Zasloni
- Obvestila
- Vizualni informacijski sistemi
- Poti, hodniki
- Tekoči trakovi za potnike
- Vrata
- Stopnice
- Klančine
- Dvigala
- Tekoče stopnice
- Blagajniški pulti
- Avtomati/naprave
- Stranišča
- Prostor za pse vodnike in pomočnike
- Komunikacija ena na ena
- Evakuacijska pot

Zgoraj prikazane gradnike je treba razumeti kot komponento, iz katere je mogoče ustvariti module glede na posebnosti posameznega transportnega terminala. Vsak gradnik se lahko v vsakem modulu uporabi večkrat in v poljubnem številu modulov.




*Razmerje med moduli in gradniki DANOVA NEXT*

Metodologija ocenjevanja DANOVA NEXT uporablja petstopenjsko lestvico, ki temelji na merilih nevarnosti, dostopnosti in zadovoljstva. Merila nevarnosti se uporabljajo za grajeno okolje med ocenjevanjem na kraju samem, kjer lahko pride do telesnih poškodb. Ne uporabljajo se za ocenjevanje zunaj kraja, ki vključuje dostop do informacij in pravil ravnanja.

Petstopenjska lestvica DANOVA NEXT:

1. **Nevarno, nedostopno in nezadovoljivo**
   Če je ocenjeni element nevaren in predstavlja nevarnost za osebe z invalidnostjo, je nedostopen in ga osebe z invalidnostjo ocenijo kot nezadovoljivega, element prejme najnižjo oceno (1) in najvišjo prioriteto za intervencijo. Upoštevajte, da morajo biti izpolnjeni vsi trije pogoji, da se dodeli najnižja ocena 1.
2. **Nedostopno in nezadovoljivo**
   Če je ocenjeni element nedostopen in ga osebe z invalidnostjo ocenijo kot nezadovoljiv, vendar ne predstavlja nevarnosti za potnike z zadevnimi invalidnostmi, se element oceni z oceno 2.
3. **Nezadovoljivo, vendar sprejemljivo**
   Element je bil s strani oseb z invalidnostjo ocenjen kot nezadovoljiv, vendar ne predstavlja nevarnosti za potnike z zadevnimi invalidnostmi in ni nedostopen. Element je ocenjen z oceno 3.
4. **Dostopno in sprejemljivo**
   Element je ocenjen kot sprejemljiv in dostopen osebam z invalidnostjo; element je ocenjen z oceno 4.
5. **Sprejeto kot najboljša praksa**
   Element je ocenjen kot sprejemljiv in dostopen osebam z invalidnostjo ter prikazuje zgleden pristop k izvajanju standardov. Bistveno je, da element kot zglednega oceni strokovnjak ali predstavniki skupin potnikov, omenjenih v prejšnjem razdelku. Prav tako je ključnega pomena, da element deluje učinkovito za predvidene uporabnike; če je rešitev zelo inovativna, vendar ne deluje za osebe z invalidnostjo (na primer zaradi svoje kompleksnosti), ne more prejeti najvišje ocene. Rešitev je učinkovita in bi jo bilo treba prenesti in izvajati drugje; element je ocenjen z oceno 5.

Ocena posameznih elementov je osnova za priporočila v obliki predlaganih ukrepov. Vsi elementi z oceno 1 imajo najvišjo prioriteto, sledijo jim elementi z oceno 2. Popolnoma dostopen prometni terminal (letališče, pristanišče, železniška, tramvajska ali avtobusna postaja) ne more imeti elementov z oceno 1 ali 2; vsi elementi morajo biti ocenjeni z oceno 3 ali več. Sistem ocenjevanja, uporabljen v ocenjevalni mreži, je prikazan v spodnji tabeli.

*Sistem ocenjevanja DANOVA NEXT*

| Uvrstitev ocenjevanja | Merila za ocenjevanje | Simbol | Prednost pri intervenciji |
|---|---|---|---|
| 1 | Nevarno, nedostopno in nezadovoljivo |  | Najvišja |
| 2 | Nedostopno in nezadovoljivo |  | Visoka |
| 3 | Nezadovoljivo, vendar sprejemljivo |  | Zmerna |
| 4 | Dostopno in sprejemljivo |  | Nizka |
| 5 | Sprejeto kot najboljša praksa |  | Nobena |

Kot je prikazano zgoraj, ocena vključuje tudi prednostno razvrstitev intervencij kot glavni del poročila o oceni. Na podlagi ocenjevalne tabele je treba predlagati intervencije za vse elemente:

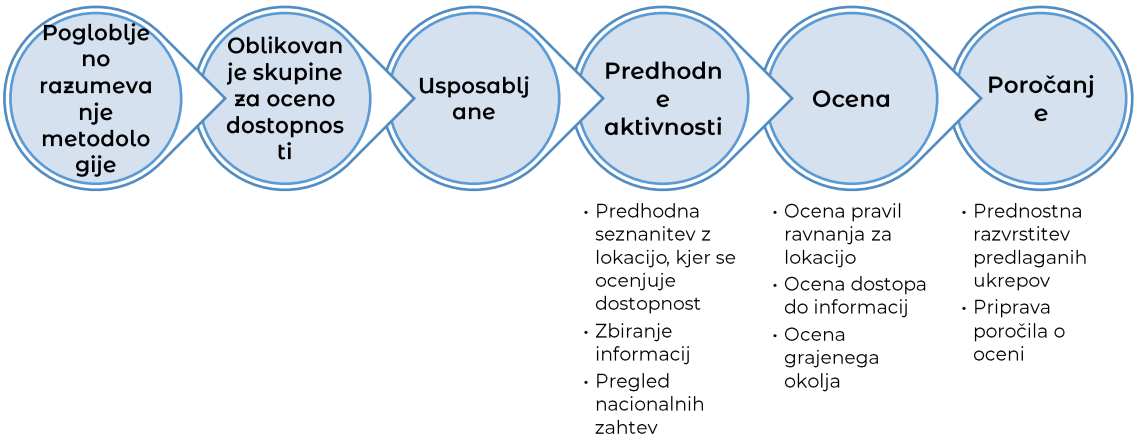
1. uvrščeno na 1. mesto (nevarno, nedostopno in nezadovoljivo),
2. uvrščen na 2. mesto (nedostopno in nezadovoljivo),
3. uvrščen na 3. mesto (nezadovoljivo, vendar sprejemljivo).

Intervencije za elemente z uvrstitvijo 1 (ki predstavljajo nevarnost za potnike) imajo najvišjo prioriteto; tiste za elemente z uvrstitvijo 2 imajo visoko prioriteto; tiste za elemente z uvrstitvijo 3 pa imajo zmerno prioriteto. Če ocena ne vključuje nobenih elementov z uvrstitvijo 1, 2 ali 3, se prometni terminal oceni kot popolnoma dostopen osebam z invalidnostjo.

Glavni rezultat ocene bi moral biti seznam predlaganih ukrepov, razvrščenih po prioritetah. Ukrepi so razvrščeni od najbolj nujnih do najmanj nujnih, kar olajša pripravo akcijskega načrta za izboljšanje ocenjene lokacije. Seznam ukrepov, predlaganih v reviziji, je namenjen upravljavcem lokacij za izboljšanje ocenjenega terminala.

### 2.2. POSTOPEK OCENJEVANJA

Ocenjevanje dostopnosti prometnega terminala je večstopenjski postopek, ki zahteva posebno ocenjevalno ekipo, saj ga ne more upravljati ena sama oseba. Postopek se začne s temeljitim razumevanjem metodologije ocenjevanja s strani organizatorja ocenjevanja DANOVA NEXT.




*Postopek ocenjevanja DANOVA NEXT*

Pred začetkom ocenjevanja morajo biti člani revizijske ekipe usposobljeni za uporabo metodologije ocenjevanja DANOVA NEXT. Naslednji korak je seznanitev ekipe z ocenjenim prometnim terminalom. Opraviti je treba začetne obiske lokacije, da se članom revizijske ekipe omogoči osnovno razumevanje lokacije. Postopek se nadaljuje z zbiranjem informacij o nacionalnih predpisih in standardih, pravilih ravnanja (politike, standardi, informacije o usposabljanju osebja) in virih informacij (spletne strani, aplikacije, informacijske ali telefonske storitve). Ko so vsi podatki zbrani, sledi pregled nacionalnih zahtev, nato pa ocena pravil in postopkov organizacije, ki zajema tri vidike: politike dostopnosti, standarde storitev za stranke in usposabljanje za ozaveščanje o invalidnosti. Vzporedno se izvede ocena dostopa do informacij. To vključuje spletno stran, namensko aplikacijo za pametne telefone (če je na voljo), telefonske storitve in možnost uporabe prilagojene podporne tehnologije.

Ocena grajenega okolja je osrednji del revizije. Pregledujejo se vsa območja prometnega terminala, ki so dostopna potnikom, vključno z območji z omejenim dostopom na letališčih in v pristaniščih (območja za potnike za varnostnimi kontrolnimi točkami).

Ko so vsi trije glavni segmenti ocenjeni, se pripravi poročilo o oceni. Na podlagi ugotovitev bi morale revizijske skupine podati priporočila za izboljšanje dostopnosti terminala.

### 2.3. SPLETNI VIRI

DANOVA ***NEXT - Predloga ocenjevalne tabele*** je na voljo na spletni strani DANOVA NEXT.

**https://interreg-danube.eu/storage/media/01KRE9AXPS268YS998TFWBVGSB.docx**

***DANOVA NEXT - Predloga ocenjevalne tabele***

Na voljo so tudi lokalna poročila o oceni DANOVA NEXT, ki jih lahko prenesete v spletni knjižnici DANOVA NEXT:

**https://interreg-danube.eu/projects/danova-next/library?page=2**

***DANOVA NEXT – Lokalna poročila o oceni***

Objavljena zip datoteka vsebuje lokalna poročila o oceni za:

- Letališče Kišinjev (MD)
- Letališče Dubrovnik (HR)
- Letališče Podgorica (ME)
- Letališče Praga (CZ)
- Letališče Sarajevo (BA)
- Pristanišče Pula (HR)
- Javni prevoz v Bratislavi (SK)
- Javni prevoz v Mariboru (SI)

# 3. ORODJE ZA SAMOOCENJEVANJE DANOVA NEXT

## 3.1. KAJ JE TO

Orodje za samoocenjevanje DANOVA NEXT je bilo razvito za pomoč organizacijam v Podonavski regiji pri pregledu njihovih trenutnih standardov dostopnosti. Orodje zagotavlja takojšnje povratne informacije in uporabne vpoglede, kar uporabnikom omogoča, da premostijo vrzel med obstoječimi storitvami in posebnimi potrebami potnikov z invalidnostjo, hkrati pa ponuja dostop do ustreznih virov za izboljšave.

Orodje je namenjeno širokemu krogu organizacij, vključno z javnimi organi, ponudniki storitev, upravljavci infrastrukture in subjekti, ki se ukvarjajo z mobilnostjo in turizmom. Ta pristop obravnava dostopnost kot medsektorski izziv, ki zahteva usklajeno ukrepanje skozi celotno potovanje potnikov.

Končna različica vključuje načela univerzalnega oblikovanja, zato je primerna za širši krog uporabnikov ter različna operativna okolja. S povezovanjem tehnične ocene s praktičnimi priporočili orodje organizacijam omogoča izvajanje merljivih izboljšav dostopnosti v celotni Podonavski regiji.

### Metodološki pristop

Metodologija uporablja pristop samoocenjevanja, kjer organizacije ocenjujejo lastne prakse, da omogočijo hitro in prilagodljivo zbiranje podatkov. Za čim večjo objektivnost in čim manjše subjektivne interpretacije so vprašanja jasna in specifična. Z uporabo pogojne logike orodje ponuja prilagojena priporočila in sistematičen pregled dostopnosti na različnih področjih. Ta kombinacija točkovanja in praktičnih smernic omogoča orodju, da deluje tako kot instrument za ocenjevanje kot tudi sredstvo za krepitev organizacijskega znanja.

### Struktura in vsebina orodja za ocenjevanje

Komplet orodij, ki je na voljo na spletni strani **https://danova-next-toolkit.com** , zagotavlja standardiziran okvir za letališča, pristanišča in mestna prometna vozlišča za ocenjevanje in izboljšanje njihovih storitev za osebe z invalidnostjo. Njegov glavni cilj je podpirati upravljavce prometnih terminalov in organizacije pri izboljšanju dostopnosti in prepoznavanju specifičnih vrzeli v operativni učinkovitosti. Ocena je učinkovita, traja približno 10 minut in na podlagi uporabniških podatkov prinese takojšnje rezultate. Sistem ponuja tehnična priporočila in najboljše prakse, ki organizacijam pomagajo pri izpolnjevanju standardov EU glede dostopnosti in izboljšanju vsakodnevne izkušnje potnikov z invalidnostjo.

Ključne prednosti vključujejo:

- Prilagojene povratne informacije: Priporočila za izboljšanje dostopnosti, prilagojena rezultatom samoocenjevanja.
- Najboljše prakse: Dostop do praktičnih nasvetov in strategij za izboljšanje potovalne izkušnje za vse potnike.
- Vključujoča potovanja: Spodbujanje organizacij in upravljavcev infrastrukture k ustvarjanju bolj dostopne in gostoljubne Podonavske regije.
- Preverjanje skladnosti: Zagotavljanje skladnosti z najnovejšimi standardi in predpisi o dostopnosti.
- Stroškovno učinkovite izboljšave: Prepoznavanje majhnih sprememb z znatnim vplivom.

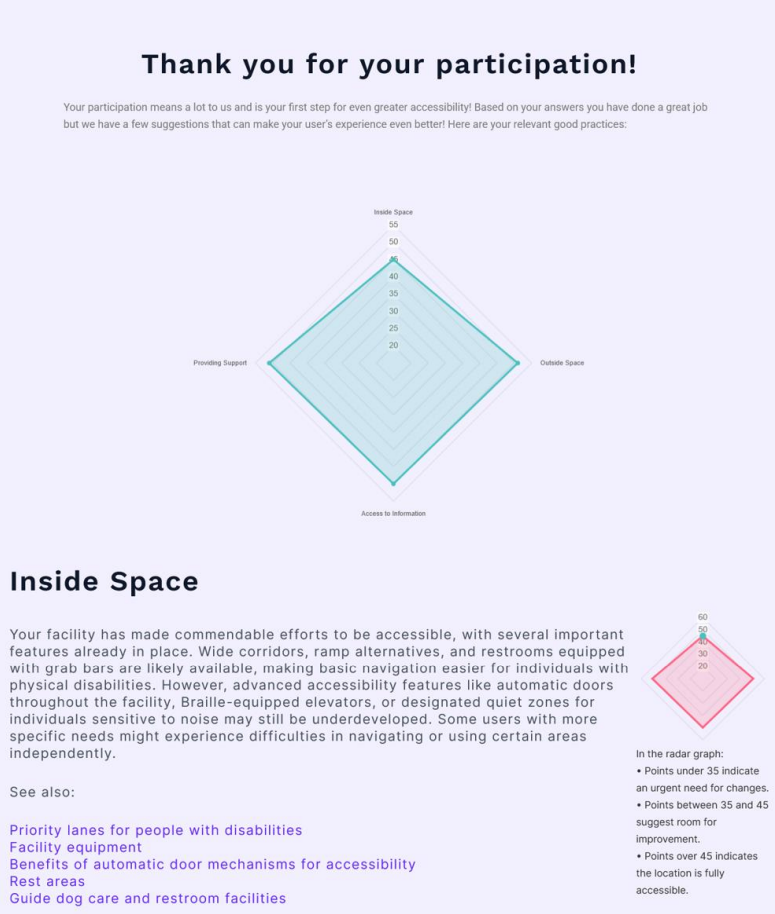
Orodje je sestavljeno iz približno 60 vprašanj, razdeljenih na posamezne dele. Takšna struktura omogoča podrobno oceno dostopnosti brez večjih časovnih obremenitev, hkrati pa zagotavlja celovito presojo. Vprašanja so združena v štiri ključna področja:

- Notranji prostor – dostopnost notranjega okolja in objektov.
- Zunanji prostor – dostopnost zunanjih območij in infrastrukture.
- Dostop do informacij – razpoložljivost in jasnost informacij, vključno z digitalno dostopnostjo.
- Zagotavljanje podpore – usposabljanje osebja, storitve pomoči in podpora strankam.

Vsako vprašanje obravnava praktične zahteve glede dostopnosti, s katerimi se srečujemo pri vsakodnevnih prevoznih operacijah. Vmesnik orodja ponuja optimizirane velikosti besedila in vizualni kontrast ter jasno večrazdelčno strukturo za izboljšanje uporabnosti. Za zagotovitev popolne skladnosti z GDPR se ne zbirajo nobeni osebni podatki. To organizacijam omogoča anonimno izvedbo ocene, s čimer se odpravijo tveganja za zasebnost podatkov.

### 3.2. KAKO DELUJE

Po zaključku ocenjevanja uporabniki prejmejo takojšnje povratne informacije z vizualnim povzetkom in prilagojenimi priporočili. Pajkov diagram poudarja prednosti in področja za izboljšave, kar uporabnikom omogoča hitro prepoznavanje prednostnih ukrepov.




*Poročilo iz orodja za samoocenjevanje*

Ključna značilnost orodja je njegova integracija z razdelkom Znanje in izkušnje, ki služi kot zbirka praktičnih virov. Priporočila v rezultatih so neposredno povezana z ustreznimi članki in smernicami. Te povezave do virov se odpirajo v ločenih zavihkih, da se zagotovi dostopnost podatkov o oceni med pregledom.

Zbirka znanja je bila posodobljena s konkretnimi primeri rešitev, kot so namestitev taktilnih zemljevidov in uporaba oznak z visokim kontrastom. Vsebina je prilagojena tako, da prevoznikom zagotavlja praktične korake za izboljšanje dostopnosti. Z združevanjem ocene z neposrednim vodenjem orodje ne le prepozna težave, temveč organizacijam pomaga tudi pri njihovem reševanju.

**Omejitve**

Čeprav je učinkovita, se oblika samoocenjevanja opira na podatke, ki jih poročajo uporabniki, kar lahko povzroči subjektivno pristranskost. Točnost rezultatov je zato odvisna od objektivnosti sodelujoče organizacije.

**Zaključek**

Orodje za ocenjevanje DANOVA NEXT je preprost in učinkovit vir za samoocenjevanje letališč, pristanišč in mestnih prometnih objektov. V približno 10 minutah organizacija pridobi celovit pregled prednosti in področij za izboljšave svojih objektov, s posebnim poudarkom na dostopnosti za osebe z invalidnostjo.

Orodje je sestavljeno iz jedrnatega petstranskega vprašalnika s ciljno usmerjenimi vprašanji za oceno operativne učinkovitosti in dostopnosti. Po izpolnitvi uporabnik prejme prilagojene predloge za izboljšave, skupaj s povezavami do ustreznih virov v razdelku projekta s strokovnim znanjem za nadaljnja navodila. Osebni podatki se ne zbirajo, kar zagotavlja zasebno in osredotočeno izkušnjo ocenjevanja.

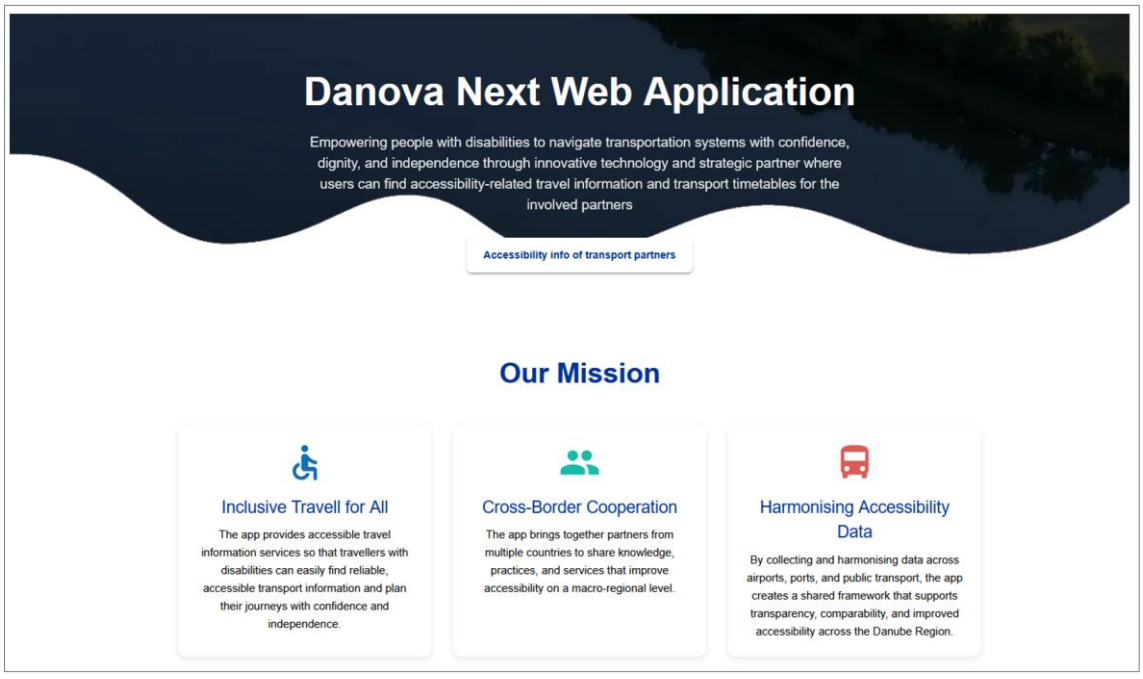
Z združevanjem strukturiranega okvira za ocenjevanje s prilagojenimi povratnimi informacijami in integriranimi viri znanja orodje organizacijam omogoča, da prepoznajo ovire, uvedejo izboljšave in prispevajo k širšemu cilju ustvarjanja vključujočih in dostopnih okolij v celotni Podonavski regiji.

# 4. INTERAKTIVNA SPLETNA APLIKACIJA DANOVA NEXT

Interaktivna spletna aplikacija DANOVA NEXT obravnava ključne ovire za digitalno dostopnost prometnih sistemov v Podonavju. Te ovire vključujejo kakovost in raznolikost podatkov o dostopnosti, razpoložljivost standardiziranih formatov za lažjo interoperabilnost ter točnost in popolnost informacij, ki so na voljo uporabnikom z omejeno mobilnostjo. Brez enotnosti pri zbiranju in izmenjavi podatkov o dostopnosti se potniki pogosto srečujejo z nedoslednostmi, ki ovirajo njihovo sposobnost samostojnega krmarjenja po prometnih sistemih. Zagotavljanje digitalnih potovalnih informacij v doslednih, strukturiranih in dostopnih formatih je bistvenega pomena za izboljšanje uporabniške izkušnje in omogočanje uvajanja inovativnih digitalnih rešitev.

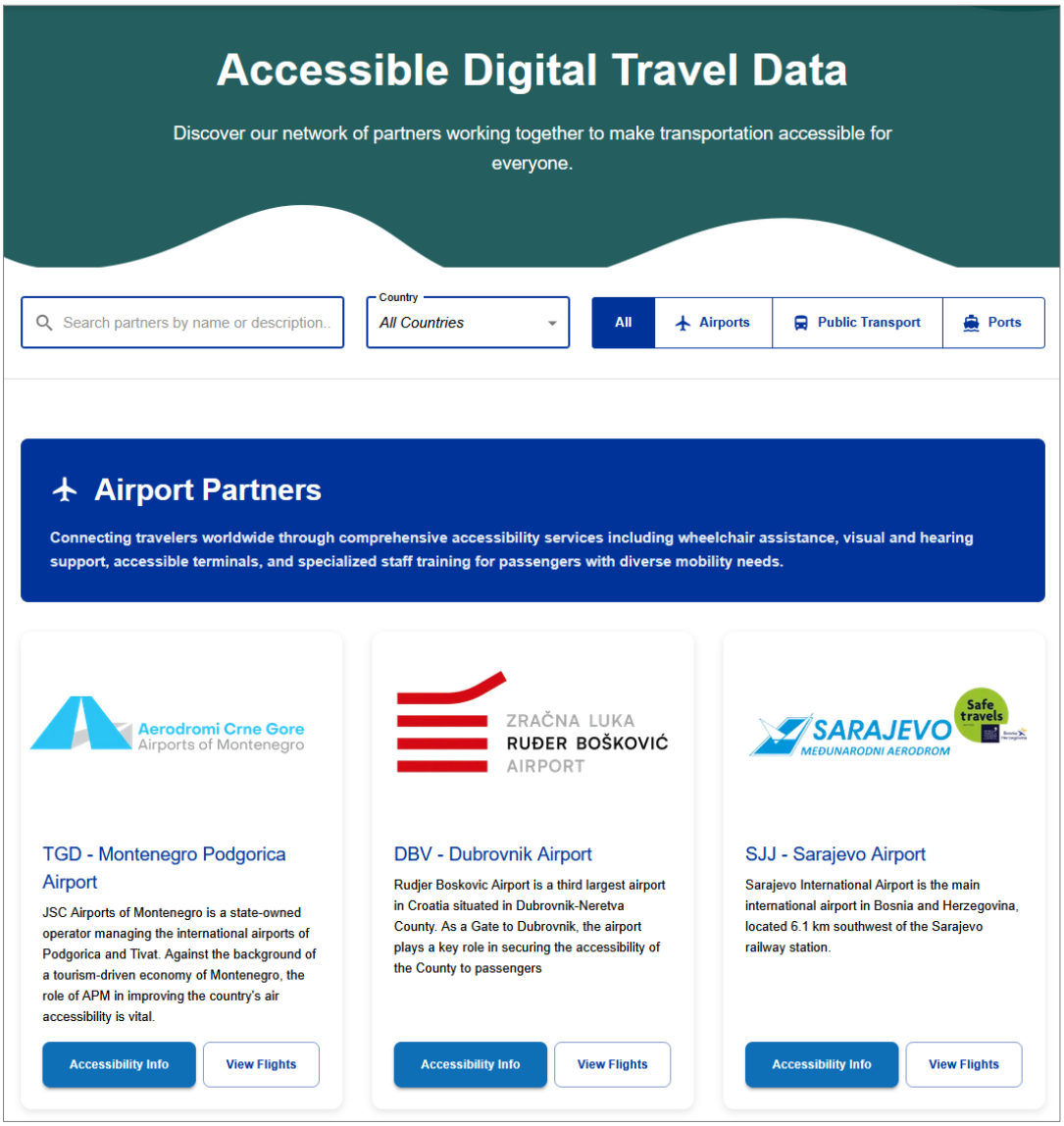
## 4.1. KAJ JE TO

Interaktivna spletna aplikacija DANOVA NEXT deluje kot osrednje središče za dostopne potovalne informacije po vsej Podonavski regiji. Zasnovana je tako, da potnikom z invalidnostjo, vključno z vidnimi, slušnimi, telesnimi ali kognitivnimi okvarami, omogoča samostojno navigacijo po kompleksnih prometnih sistemih. Spletna aplikacija DANOVA NEXT je na voljo na naslovu **https://danovanext.com/**



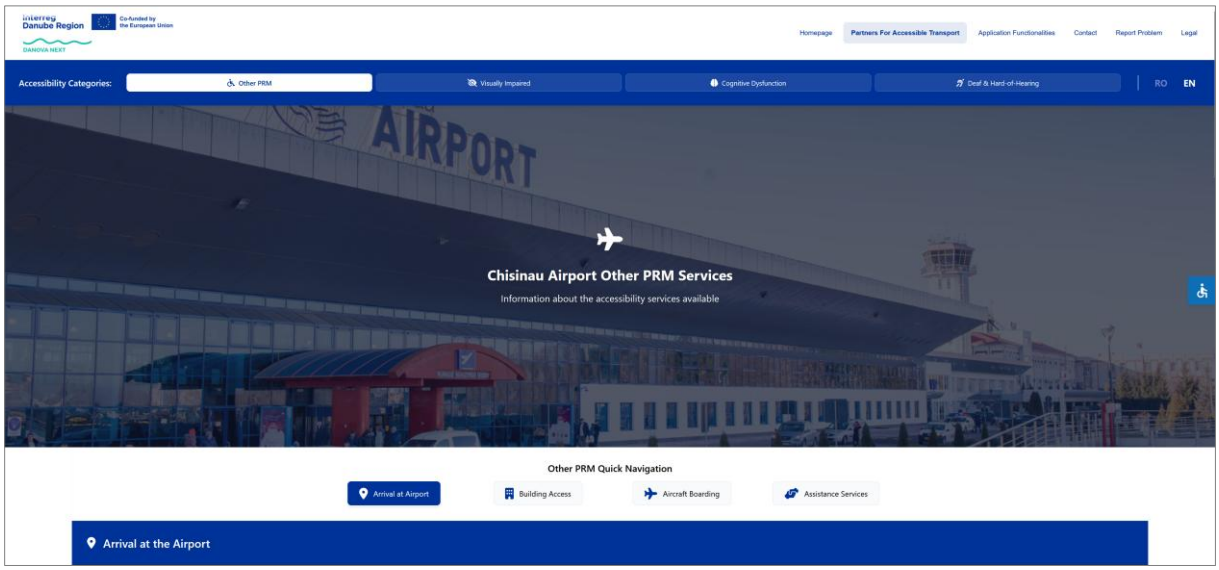

*Domača stran spletne aplikacije DANOVA NEXT*

Aplikacija združuje podatke o dostopnosti iz različnih prometnih vozlišč, vključno z letališči, pristanišči in mestnim javnim potniškim prometom, ter je razvita skladu s smernicami za dostopnost spletnih vsebin (WCAG). Podpira večmodalno interakcijo, je v celoti navigirana s tipkovnico, dotikom ali miško, je optimizirana za bralnike zaslona z jasnimi oznakami ARIA in slušnimi povratnimi informacijami ter vključuje načine visokega kontrasta in jasne vizualne indikatorje za slabovidne uporabnike.




*Spletna aplikacija DANOVA NEXT – stran transportnega terminala*

Glavni namen aplikacije je zagotavljanje ažurnih informacij o dostopnosti prometnih vozlišč in potovalnih informacijskih storitev, ki osebam z invalidnostjo omogočajo lažje iskanje zanesljivih informacij o dostopnem prevozu ter samostojno in brezskrbno načrtovanje poti. Spletna aplikacija DANOVA NEXT zbira in usklajuje podatke z letališč, pristanišč in javnega prevoza, da bi ponudila popolnoma dostopne storitve potovalnih informacij. Uporabnikom zagotavlja podatke o letih v realnem času in storitvah za podporo dostopnosti na letališčih (npr. pomoč z invalidskim vozičkom in orientacija po terminalu), informacije o dostopnosti mestnega javnega prevoza ter podatke o dostopnosti pristanišč, prilagojenih objektih in sistemih za vkrcanje potnikov. Podatki o dostopnosti so organizirani po vrsti invalidnosti. Informacije so na voljo ločeno za potnike z okvaro vida, okvaro sluha, omejeno mobilnostjo in kognitivno disfunkcijo.



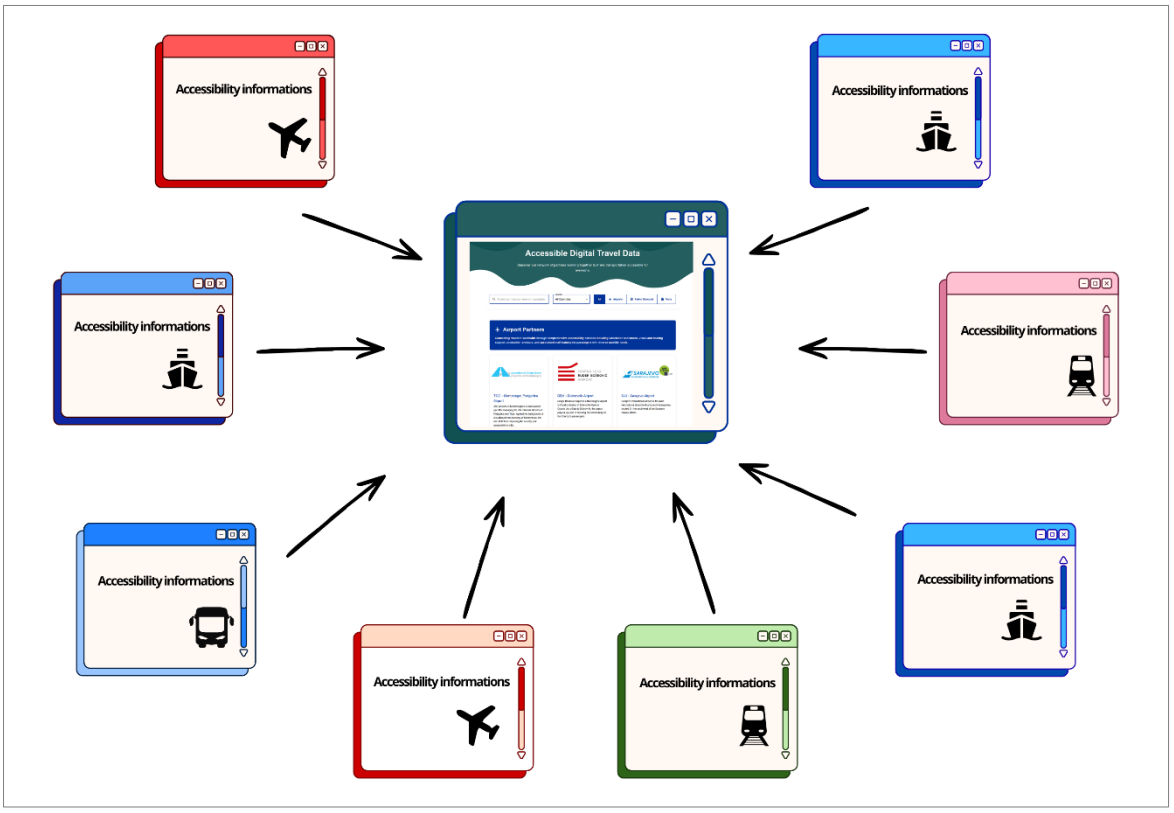

*Spletna aplikacija DANOVA NEXT – primer informacij o dostopnosti za letališče Kišinjev*

Vključena so poglavja o infrastrukturi (stavbe, parkirišča), prevoznih sredstvih (vozila, letala, plovila) in storitvah (pomoč potnikom, avtomati za prodajo vozovnic, tolmačenje v znakovni jezik itd.). Skladna in strukturirana predstavitev informacij o dostopnosti potnikom omogoča lažje pridobivanje potrebnih podrobnosti in načrtovanje potovanj.

### 4.2. KAKO DELUJE

Glavna inovacija spletne aplikacije DANOVA NEXT ni v strukturi informacij, temveč v načinu pridobivanja in posodabljanja informacij o dostopnosti. Ena ključnih funkcionalnosti aplikacije je usklajevanje podatkov o dostopnosti v ozadju sistema.

Za poenotenje podatkov iz prometnih terminalov je bila razvita namenska struktura za informacije o dostopnosti. To se doseže z implementacijo posebne spletne strani, osredotočene na dostopnost, na spletnem mestu vsakega prometnega terminala. V spletno mesto je vdelana posebna predloga HTML, ki vsebuje strukturirane informacije o dostopnosti terminala. Predloga HTML ima vnaprej določeno strukturo, v kateri so navedene informacije o dostopnosti, vsakemu elementu, kot so stanje dostopnosti, kontaktni podatki ali lokacija, pa je dodeljen enolični ID. Predloga HTML je vdelana v spletno mesto prometnega terminala in jo nato spletna aplikacija DANOVA NEXT uporabi za luščenje informacij. To spletni aplikaciji DANOVA NEXT omogoča, da replicira informacije s spletnih mest prometnih terminalov in jih objavi v aplikaciji.




*Spletna aplikacija DANOVA NEXT – prenos informacij z lokalnih spletnih strani v aplikacijo*

Uporabniški vmesnik (UI) in uporabniško izkušnjo (UX) strani za dostopnost, vgnezdene v spletno mesto terminala, je mogoče do neke mere prilagoditi glede barv in postavitev, da se zagotovi brezhibno ujemanje s spletnim mestom terminala. Prednost tega pristopa je, da morajo prometni terminali posodobiti le svojo spletno stran z informacijami o dostopnosti, posodobljene informacije pa bodo vedno prikazane v spletni aplikaciji DANOVA NEXT.

### 4.3. KAKO SE PRIDRUŽITI

Spletna aplikacija DANOVA NEXT trenutno (junij 2026) prikazuje podatke o dostopnosti za naslednje prometne terminale:

- Mednarodno letališče Budimpešta Ferenc Liszt (HU)
- Mednarodno letališče Kišinjev (MD)
- Letališče Dubrovnik (HR)
- Mednarodno letališče Podgorica (ME)
- Mednarodno letališče Sarajevo (BA)
- Pristanišče Kotor (ME)
- Pristanišče Pula (HR)
- Javni prevoz Bratislava (SK)
- Javni prevoz Maribor (SI)
- Javni prevoz Praga (CZ)

Uporabnost spletne aplikacije DANOVA NEXT je odvisna od dodatnih transportnih terminalov, ki se pridružijo aplikaciji in ji posredujejo informacije. Postopek za pridružitev omrežju in spletni aplikaciji DANOVA NEXT je opisan v naslednjem poglavju. Poseben postopek za pridružitev spletni aplikaciji DANOVA NEXT najdete v Prilogi 1.

# 5. DANOVA NEXT SKUPNI OKVIR ZA DIGITALNO DOSTOPNOST ZA OSEBE Z OMEJENO MOBILNOSTJO

## 5.1. KAJ JE TO

Skupni okvir DANOVA NEXT presega fizično infrastrukturo in obravnava dostopnost digitalnih potovalnih informacij ter zagotavlja, da so potovalne informacije enostavne za zaznavanje, uporabo in razumevanje za vse uporabnike. Opredeljuje ključna področja za izboljšave, vključno s potrebo po natančnih informacijah v realnem času, standardiziranih formatih podatkov in vključujočih sistemih rezervacij, ki ustrezajo uporabnikom z invalidnostjo.

Okvir je bil razvit s tesnim sodelovanjem med projektnimi partnerji, združenji in javnimi organi, pri čemer vključuje povratne informacije uporabnikov in pametne tehnologije za podporo uporabniku usmerjenega pristopa. Služi kot praktična referenca za krepitev čezmejnega sodelovanja in napredek vključujočih, zanesljivih in dostopnih storitev mobilnosti v Podonavju.

### Namen in področje uporabe okvira

Glavni cilj okvira je združiti prevoznike in upravljavce, da bi si prizadevali za izboljšanje dostopnosti. Namenjen je organizacijam, ki upravljajo prometne terminale ali zagotavljajo prometne storitve, in jim pomaga izboljšati dostopnost pri njihovem delovanju in storitvah. Cilj je standardizirati digitalne podatke za vozne rede, poti in postavitve terminalov, s čimer se zagotovi dostopnost in doslednost informacij, s poudarkom na grajenem okolju, digitalnih informacijah in podpornih storitvah za osebe z invalidnostjo.

Za dosego te vizije je okvir zgrajen okoli več ključnih ciljev:

- **Standardizacija podatkovnih formatov:** Okvir določa tehnične standarde, ki zagotavljajo enostavno izmenjavo informacij ponudnikom prevoza. Brez enotnih formatov podatki ostanejo razdrobljeni, kar vodi do nedoslednih informacij, ki potnikom otežujejo samostojno potovanje.
- **Odpravljanje kritičnih ovir:** Komplet orodij je namenjen specifičnim vrzelim, kot so razdrobljeni podatkovni sistemi in odsotnost posodobitev v realnem času. Osredotoča se na zagotavljanje natančnih informacij o dostopnosti postaj in motnjah v storitvah, kot so dvigala, ki ne delujejo.
- **Vzpostavitev skupnega načrta:** Dokument ponuja strukturiran načrt izvedbe za razvoj digitalnih orodij z uporabo uporabniško usmerjene zasnove. Ta pristop

aktivno vključuje uporabnike PRM v faze načrtovanja, testiranja in izpopolnjevanja, da se zagotovi, da rešitve ustrezajo potrebam resničnega sveta.

- **Zmanjševanje inovacijske vrzeli:** Okvir s pomočjo nadnacionalnega sodelovanja združuje napredne tehnologije, kot sta umetna inteligenca in internet stvari, za posodobitev prometnih storitev v Podonavju. Razpoložljivost zanesljivih digitalnih orodij omogoča potnikom z omejeno mobilnostjo potovanje z večjo avtonomijo, kar neposredno podpira družbeno in ekonomsko udeležbo.

**Trenutni omrežni partnerji**

Pametno prometno omrežje trenutno povezuje šestnajst (16) partnerjev, ki so svoje sodelovanje formalizirali s pismom o nameri. Koordinacijski partner je letališče Dubrovnik. Deset (10) glavnih prometnih partnerjev, ki sodelujejo pri skupnem razvoju, je:

- **Letališča:** Letališče Dubrovnik (DBV), letališče Budimpešta (BUD), letališča Črne gore (APM), mednarodno letališče Sarajevo (SIA) in mednarodno letališče Kišinjev (IS AIC).
- **Ponudniki mestnega javnega prevoza:** Podjetje za javni prevoz Bratislava (DPB), Češki grozd pametnih mest (CSCC) in Mestna občina Maribor (MoM).
- **Pristanišča:** Luka Kotor ( PoK ) in Pristaniška uprava Pula (LUP).
- **Ciljni uporabniki partnerji:** Strateški prispevek zagotavljajo Hrvaška zveza invalidskih društev (SOIH), Avstrijska zveza slepih in slabovidnih (BSVÖ) in Romunsko nacionalno združenje gluhih (ANSR).

To partnerstvo zagotavlja, da so digitalne rešitve, kot je spletna aplikacija DANOVA NEXT, usklajene z dejanskimi potrebami in vsakodnevnimi izkušnjami potnikov z invalidnostjo.

**Prednosti pridružitve omrežju**

Vključitev v omrežje pametnega prometa ponuja znatne strateške in operativne koristi za prometne objekte:

- **Nadnacionalno sodelovanje:** Partnerji lahko opredelijo referenčne okvire in si izmenjujejo najboljše prakse prek meja, da bi vzpostavili dosledne standarde dostopnosti po vsej regiji.
- **Prenos znanja:** Članstvo omogoča stalno izmenjavo pridobljenih izkušenj in prenos strokovnega znanja o dostopnosti v druge regije v Evropi.
- **Integracija in deljenje podatkov:** Partnerji imajo koristi od integriranih podatkov iz različnih načinov prevoza, kar je bistveno za izboljšanje izkušnje multimodalnega potovanja. Aplikacija DANOVA NEXT deluje kot osrednje središče za to integracijo, ki združuje vozne rede v realnem času, postavitve terminalov in storitve rezervacij za osebe z omejeno mobilnostjo v en sam uporabniški vmesnik.
- **Krepitev intermodalne povezljivosti:** Omrežje spodbuja inovativne pristope, kot je sodelovanje med letališči in pristanišči po načelu »letalo in križarjenje« (fly & cruise), z namenom izboljšanja prestopov in potovalne izkušnje oseb z zmanjšano mobilnostjo.
- **Regulativna in tehnična pripravljenost:** Članice so bolje opremljene za prilagajanje nastajajočim pravnim zahtevam in mednarodnim standardom (kot sta WCAG 2.2 in EN 301 549) ter za integracijo prihodnjih tehnologij, vključno s pomočjo, ki jo poganja umetna inteligenca, in napovedno analitiko.
- **Izboljšana zanesljivost:** Z zagotavljanjem zanesljivih podatkov o dostopnosti v realnem času ponudniki zmanjšujejo negotovost potnikov, gradijo zaupanje in spodbujajo pogostejšo uporabo storitev javnega prevoza s strani potnikov z omejeno mobilnostjo.

Zainteresirane strani, vključno s ponudniki prevoza, tehnološkimi podjetji in zagovorniškimi skupinami, lahko sodelujejo v tej pobudi tako, da se pridružijo omrežju pametnega prometa, ki je bilo vzpostavljeno kot osrednji element okvira DANOVA NEXT.

Skupni okvir DANOVA NEXT služi kot ključni načrt za napredek vključujočih in zanesljivih storitev mobilnosti v Podonavju in drugod. S spodbujanjem nadnacionalnega sodelovanja in standardizacijo digitalnih potovalnih informacij okvir premošča inovacijsko vrzel in zagotavlja večjo socialno in ekonomsko vključenost potnikov z omejeno mobilnostjo. Ta pobuda vzpostavlja temelje za dolgoročno trajnost in zaupanje uporabnikov ter ustvarja bolj povezan in pravičen prometni ekosistem za vse potnike.

### 5.2. KAKO SE PRIDRUŽITI

Nove organizacije se lahko pridružijo omrežju pametnega prometa prek formalnega postopka, namenjenega spodbujanju transnacionalnega sodelovanja in vključujoče mobilnosti. Zainteresirane strani lahko postanejo članice na tri glavne načine:

- **Podpis pisma o nameri**: To je uradni način za formalizacijo sodelovanja. S podpisom tega dokumenta se organizacija zaveže k razvoju in uporabi rezultatov projekta znotraj lastne institucije ter k širjenju teh rezultatov med ustrezne deležnike. Zainteresirane strani se lahko neposredno obrnejo na koordinacijskega partnerja, letališče Dubrovnik.
- **Sodelovanje prek obstoječih partnerjev**: Organizacije se lahko za dodatne informacije obrnejo na katero koli od 16 organizacij, ki so bile del partnerstva DANOVA NEXT.
- **Sodelovanje na lokalnih dogodkih**: Vabila za vključitev v omrežje se pogosto predstavijo v okviru lokalnih fokusnih skupin, delavnic in mednarodnih strokovnih forumov.

Z vključitvijo novi člani postanejo del sodelovalne mreže, usmerjene v izmenjavo podatkov, dobrih praks in standardiziranih pristopov, s ciljem zagotavljanja nemotene in vključujoče potovalne izkušnje v Podonavski regiji in širše po Evropi. Organizacije lahko svoje podatke o dostopnosti delijo tudi prek spletne aplikacije DANOVA NEXT, kot je opisano v prejšnjem poglavju. V naslednjem razdelku je podrobno pojasnjen postopek uvajanja.

### 5.3. SPLETNA APLIKACIJA DANOVA NEXT – POSTOPEK UVAJANJA PARTNERJEV

Vključitev v okvir DANOVA NEXT je namenjena predvsem organizacijam s področja prometa in mobilnosti, ki želijo izboljšati dostopnost svojih potovalnih informacij. Platforma je zasnovana posebej za podporo letališčem, pristaniščim in omrežjem javnega prevoza.

Okvir je še posebej primeren za naslednje vrste organizacij:

- Subjekti, ki zadovoljujejo različne potrebe potnikov: Ponudniki, osredotočeni na omogočanje dostopa do potovalnih podatkov oseb z invalidnostjo in starejšim uporabnikom, imajo koristi od tega pristopa.
- Organizacije, ki si prizadevajo za skladnost s predpisi: Platforma ponuja vnaprej pripravljeno rešitev za organizacije, ki morajo izpolnjevati mednarodne standarde dostopnosti, kot sta WCAG 2.1 Level AA in EN 301 549.

- Ponudniki s kompleksnimi podatkovnimi tokovi: Organizacije, ki upravljajo podatke o letih v realnem času (letališča), zapletene tranzitne zemljevide (javni prevoz) ali podrobne vozne rede (pristanišča), imajo koristi od strukturiranih strategij prenosa podatkov platforme.
- Prometna vozlišča, ki zahtevajo standardizirano navigacijo: vozlišča, ki morajo zagotavljati jasne in dobro organizirane informacije o dostopnosti prek centraliziranega omrežja, najdejo vrednost v arhitekturi platforme, ki temelji na poddomenah, in standardizirani knjižnici komponent.

Okvir služi organizacijam, ki želijo svoje informacije, osredotočene na dostopnost, integrirati v enotno regionalno platformo, namesto da bi vzdrževale ločene digitalne rešitve.

**Postopek uvajanja**

Postopek uvajanja za spletno aplikacijo DANOVA NEXT integrira prometne podatke, osredotočene na dostopnost, v enotno platformo. Začne se z oceno potreb in začetnim posvetovanjem z odločevalci v organizaciji, da se opredeli tehnična arhitektura za njihovo specifično poddomeno. Sledi tehnični sestanek z IT ekipo razvijalca, da se določijo načini prenosa podatkov, kot so integracije API-jev za podatke o letih v realnem času ali sheme JSON za zemljevide javnega prevoza.

Izvedba, ki jo vodi tehnična ekipa razvijalcev, vključuje pripravo vsebine, sistemsko integracijo in interno testiranje. Za poenostavitev te faze je zagotovljeno naslednje:

- Predloge, skladne s standardoma WCAG 2.1 (stopnja AA) in EN 301 549.
- Knjižnica predhodno preizkušenih dostopnih komponent uporabniškega vmesnika (navigacija, bloki vsebine).
- Strukturiran nabor orodij za zbiranje podatkov, ki zagotavlja učinkovito zbiranje vseh potrebnih informacij.

Standardni celostni postopek uvajanja je zaključen v štirih do petih tednih, pri bolj zapletenih primerih pa se podaljša na sedem tednov. Po uvedbi razvijalec začne z zagotavljanjem kakovosti in validacijo. Ta korak preveri tehnično funkcionalnost, celovitost vsebine in zagotovi, da so vse komponente v celoti dostopne. Po uspešni validaciji sistem vstopi v fazo zagona, med katero se stran indeksira v omrežju DANOVA NEXT in aktivirajo se tokovi podatkov v živo.

**Stroški**

Integracija novih partnerjev v spletno aplikacijo DANOVA NEXT ima za vsakega partnerja specifične stroške. O teh stroških se individualno dogovorita vsaka zainteresirana organizacija in razvijalec spletne aplikacije DANOVA NEXT. Pristojbina za uvajanje se določi v fazi pogodbe in običajno krije celoten cikel integracije, vključno s posvetovanji, tehničnimi viri, validacijo in podporo pri uvajanju. Po fazi tehničnega načrtovanja razvijalec predloži pisno potrditev končnih stroškov, ki temeljijo na obsegu vsebine in kompleksnosti partnerjevih virov podatkov.

Podrobne informacije o postopku uvajanja so navedene v Prilogi 1: *Postopek uvajanja partnerja za spletno aplikacijo DANOVA NEXT.*

# 6. IZVEDBA PILOTNIH PROJEKTOV DANOVA NEXT

Glavni del projekta DANOVA NEXT je bilo testiranje različnih inovativnih rešitev za izboljšanje dostopa do terminalov in potovalnih informacij za potnike z invalidnostjo. Pilotni ukrepi projekta DANOVA NEXT so bili izvedeni na desetih lokacijah v Podonavski regiji, vključno s petimi letališči, dvema morskima pristaniščema in tremi sistemi javnega prevoza:

- Letališče Budimpešta (HU)
- Letališče Kišinjev (MD)
- Letališče Dubrovnik (HR)
- Letališče Podgorica (ME)
- Letališče Sarajevo (BA)
- Pristanišče Kotor (ME)
- Pristanišče Pula (HR)
- Javni prevoz v Bratislavi (SK)
- Javni prevoz v Mariboru (SI)
- Javni prevoz v Pragi (Češka)




*Lokacija pilotnih lokacij DANOVA NEXT*

Na teh raznolikih prometnih terminalih, vključno z velikimi in majhnimi letališči, morskimi pristanišči in mestnimi prometnimi sistemi v velikih, srednje velikih in majhnih mestih, je bila izvedena vrsta ukrepov in intervencij. V okviru pilotnih ukrepov so bile izvedene različne infrastrukturne izboljšave, kot so znižani pulti za storitve, talni taktilni vodilni sistemi (TTVS), klicne točke za potnike z omejeno mobilnostjo (PRM), sedeži z določenimi sedeži za PRM in dostopno parkiranje. Pomemben del intervencij je vključeval nakup in namestitev specializirane opreme, vključno s standardnimi, nekovinskimi in evakuacijskimi invalidskimi vozički, slušnimi zankami in interkomi, prenosnimi napravami za premagovanje stopnic, nagnjenimi klančinami za potnike PRM, nizkopodnimi električnimi vozili za PRM, taktilnimi kartami, dostopnimi informacijskimi zasloni ter strojno in programsko opremo za avdio komunikacijo v avtomatih za prodajo vozovnic. Rešitve so bile izvedene tudi na področju digitalnih informacij, kot so virtualna tabla odhodov na postajališčih na spletni strani, nadgradnje spletne strani v skladu s standardi WCAG 2.2, aplikacije za navigacijo v zaprtih prostorih in na prostem za PRM, sistem za usmerjanje in informiranje potnikov ter aplikacija Your Accessible Flight.

Izvedene so bile različne kombinacije ukrepov. Vse pilotne dejavnosti so vključevale implementacijo spletne aplikacije DANOVA NEXT (opisane v 4. poglavju), ustanovitev svetovalnega odbora za osebe z invalidnostjo (neuradna svetovalna skupina, ki jo sestavljajo člani z različnimi invalidnostmi, ki se redno posvetujejo o skladnosti s predpisi in vključujočem oblikovanju) ter organizacijo tematskih miz s ciljnimi uporabniki in deležniki, ki obravnavajo različne vidike izboljšanja potovanj za potnike z invalidnostjo. Celoten seznam izvedenih ukrepov in rešitev za vsak prometni terminal je na voljo v **Priloga 2 - Seznam ukrepov/rešitev, preizkušenih v pilotnih projektih, po prometnih partnerjih.**

Izkušnje in pridobljene lekcije iz pilotnih ukrepov so podrobno opisane v poročilu o oceni, ki je na voljo za vsako lokacijo. Vendar pa so za splošno razumevanje pilotnih izvedb DANOVA NEXT izkušnje, pridobljene lekcije in priporočila za ponovitev povzeti spodaj. Ti so združeni v naslednje štiri vrste intervencij:

- Zgrajeno okolje in oprema
- Digitalne rešitve
- Organizacijske rešitve
- Drugi posegi

Poleg tega so izkušnje in pridobljene lekcije navedene ločeno za vsak način prevoza: letališča, mestni promet in morska pristanišča. Na začetku vsakega podpoglavja so predstavljeni ključni kazalniki uspešnosti (KPI), izmerjeni v pilotnih ukrepih. Podrobne

analize KPI-jev najdete v ***poročilu o oceni pilotnih ukrepov DANOVA NEXT,*** ki je na voljo v knjižnici DANOVA NEXT https://interreg-danube.eu/projects/danova-next/library .

### 6.1. ZGRAJENO OKOLJE IN OPREMA

Partnerstvo je izvedlo različne posege v infrastrukturo terminalov in namestilo ali dalo v uporabo novo opremo za lažjo dostopnost in uporabnost prometnih terminalov. Izvedene so bile različne rešitve in nameščena je bila oprema, ključni kazalniki uspešnosti pa so prikazani v spodnji tabeli.

*Ključni kazalniki uspešnosti pilotnih akcij – ukrepi in intervencije, povezani z grajenim okoljem in opremo*

| Izvedeni ukrep ali rešitev | Ključni kazalniki uspešnosti (KPI) | Pred izvedbo | Po izvedbi |
|---|---|---|---|
| TTVS in Braillova pisava | - Absolutna razdalja | **/** *(izmerjene so bile le dodatne namestitve)* | **441 m** *(dodatni TTVS)* |
| Sistemi in naprave za slušne zanke | - Absolutno število zank | **/** *(štete so bile samo dodatne namestitve)* | **31** |
| Navpična rampa | - Absolutno število klančin | **/** *(štete so bile samo dodatne namestitve)* | **1** |
| Prenosna naprava za premagovanje stopnic[1] | - Absolutno število | **/** *( štete so bile samo dodatne namestitve)* | **1** |

[1] Javni prevoz samo v Bratislavi

| Izvedeni ukrep ali rešitev | Ključni kazalniki uspešnosti (KPI) | Pred izvedbo | Po izvedbi |
|---|---|---|---|
| (Nekovinski) invalidski vozički | - Absolutno število | **0** | **53** |
| Specializirani invalidski vozički za vkrcavanje na letalo | - Absolutno število | **1** | **4** |
| Prilagojen kotiček in informacijski pult za druge osebe z omejeno mobilnostjo | - Pokrita površina v primerjavi s skupno površino | **0 m2/289 m2** *(5/6 prodajnih mest)* | **144 m² / 289 m² (** *6/6 prodajnih mest)* |
| Dostopna območja za sedenje in počitek[2] | - Absolutno število dostopnih območij<br>- Odstotek dostopnih območij v primerjavi z vsemi območji | - **3 osnovne**<br>- **0 %** | - **1 osnovni + 2 prednostni**<br>- **60 %** |
| Nakup električnega vozila | - Absolutno število vozil | **1** | **5** |
| Taktilne karte za izbrane lokacije mestnega prometa.[3] | - Absolutno število ustvarjenih taktilnih kart | **0** | **4** |

[2] Samo letališče Dubrovnik
[3] Mestni prevoz samo v Pragi

### 6.1.1. Letališča

Partnerji na letališču so nadgradili fizično infrastrukturo in opremo za izboljšanje dostopnosti potnikov s telesnimi in senzoričnimi motnjami. Skupni ukrepi so vključevali nabavo specializirane opreme za mobilnost: letališča Črne gore, Dubrovnika in Sarajeva so se osredotočila na nekovinske invalidske vozičke za nemoteno varnostno preverjanje, medtem ko sta Sarajevo in Moldavija uvedla modele XXL za zadovoljevanje različnih telesnih potreb. Dubrovnik je nabavil stole ob prehodu za vkrcanje na letala. Drugi posegi so obravnavali podporno komunikacijsko tehnologijo, pri čemer sta letališči Črne gore in Dubrovnik namestili sisteme indukcijske zanke na informacijskih pultih, Moldavija pa je uvedla sistem domofonskih klicnih točk na parkiriščih in območjih terminalov. Izvedene so bile posebne fizične spremembe za odstranitev ovir: Dubrovnik je uvedel navpično klančino za osebe z omejeno mobilnostjo za gibanje brez stopnic in specializirano območje za sedenje za osebe z omejeno mobilnostjo, Budimpešta je namestila dodatni talni taktilni vodilni sistemi (TTVS), letališča Črne gore pa so namestila pult za izgubljene in najdene, dostopen invalidskim vozičkom, in nabavila električna vozila za prevoze na letališki strani letališča. Za pomoč slabovidnim potnikom je Moldavija zamenjala monitorje sistema za prikaz informacij o letu (FIDS) z visokokontrastnimi zasloni.

Težave, ki so se pojavile

- *Izzivi pri javnih naročilih in upravljanju:* Pravila o javnih naročilih so v nekaterih primerih povzročila zamude ali pa so zahtevala preklic in ponovno objavo nekaterih razpisov. V enem primeru je do dodatne zamude prišlo zaradi potrebe po pridobitvi obvezne odobritve nacionalne vladne agencije.
- *Strateške in etične prilagoditve:* V enem primeru je bil načrt za nabavo stolov za gibanje po stopnicah opuščen, potem ko so posvetovanja pokazala, da bi mehanska dvižna oprema lahko ogrozila dostojanstvo potnikov.
- *Operativne in fizične omejitve:* Namestitev opreme v varnostno omejenih conah je bila zahtevna, saj je zahtevala stalen nadzor in preverjanje preteklosti izvajalcev. Lokacije opreme so bile zaradi omejitev zmogljivosti letaliških terminalov večkrat spremenjene.

Korektivni ukrepi

- *Zgodnje sodelovanje s trgom:* Raziskave trga in ocene potreb je treba izvesti vnaprej, da se zmanjšajo tveganja pri javnih naročilih.

- *Prilagodljiv urnik*: Varnostne težave z namestitvijo so bile rešene z organizacijo izvajalčevih del v obdobjih z malo prometa.
- *Tehnična posvetovanja*: Pravočasna posvetovanja so privedla do sprememb načrtov – oprema, ki je veljala za manj dostojanstveno, ni bila nabavljena in je bila nadomeščena z namestitvijo dostopnega pulta za osebe z omejeno mobilnostjo. V primerih regulativnih vprašanj so se za reševanje upravnih zadev in odpravljanje zamud uporabila posvetovanja in sestanki z agencijami in razvijalci.

### 6.1.2. Mestni prevoz

Partnerji v mestnem prometu so izvedli nadgradnje fizične infrastrukture za odstranitev ovir za potnike s telesnimi in senzoričnimi okvarami. Bratislava je nabavila prenosni pripomoček za premagovanje stopnic in združljiv invalidski voziček za zagotavljanje dostopa do blagajn, poleg tega pa tudi zvočne komunikacijske komplete za uporabo avtomatov za prodajo vozovnic. V Pragi je bilo na glavni železniški postaji nameščenih 12 fiksnih sistemov indukcijske zanke, za štiri glavna vozlišča pa so bili izdelani taktilni orientacijski zemljevidi. V Mariboru so bili na postajališčih za storitve nameščeni sistemi za slušno zanko in interkomi, na glavni avtobusni postaji pa so bili znižani pulti za storitve, da bi se prilagodili uporabnikom invalidskih vozičkov.

Težave, ki so se pojavile:

- *Elektromagnetne motnje:* V kompleksnih okoljih postaj se je pojavilo elektromagnetno "brenčanje", ki je v nekaterih primerih motilo delovanje indukcijskih zank.
- *Kompleksnost taktilne zasnove:* Uravnoteženje prostorske natančnosti in taktilne berljivosti za kompleksne prometne postavitve na zemljevidih se je izkazalo za izziv.
- *Omejitve fizične postavitve:* Obstoječe postavitve blagajn brez predelnih sten so omejile možnosti namestitve tradicionalnih sistemov za indukcijske zanke.

Korektivni ukrepi

- *Tehnične ocene na kraju samem:* Pred oddajo javnega naročila so bile izvedene meritve elektromagnetnih razmer in prostorskih razporeditev za zagotovitev tehnične izvedljivosti.
- *Potrditev strokovnjakov in uporabnikov:* Specializirani svetovalci so izvedli testiranje na kraju samem z osebami z invalidnostjo, da bi izboljšali nastavitve slušne zanke in preverili berljivost zemljevida.
- *Hibridne tehnične rešitve:* Integrirane enote za slušne aparate/interkome so bile nameščene tam, kjer prostorska razporeditev ni omogočala ločenih namestitev.

### 6.1.3. Pristanišča

Pristaniški partnerji so izboljšali fizično dostopnost z nadgradnjo infrastrukture in nabavo specializirane podporne opreme. Za izboljšanje orientacije je pristanišče Pula v bližini prodajnih mest za vozovnice namestilo taktilne vodilne oznake, ki slepe in slabovidne potnike usmerjajo do pomorskega mejnega prehoda, ter uredilo dodatno dostopno parkirno mesto v bližini potniškega terminala. Pristanišče Pula je izboljšalo dostop do informacij na kraju samem z namestitvijo prilagojenega prikazovalnika v višini 85 cm za uporabnike invalidskih vozičkov. Komunikacijska podpora je bila obravnavana z namestitvijo tehnologije slušne zanke: Kotor je sistem integriral na informacijski pult terminala, Pulj pa ga je vključil neposredno v svoj dostopni informacijski prikazovalnik. Za mobilnost in prevoz sta oba partnerja pridobila specializirano opremo. Pulj je nabavil standardne invalidske vozičke za uporabo v sili in splošno mobilnost na kraju samem. Kotor je razširil svojo floto z nekovinskimi invalidskimi vozički, zasnovanimi za prehod skozi varnostni pregled brez sprožitve alarmov, ter dvema električnima voziloma za prevoz potnikov med križarkami in terminalom.

Težave, ki so se pojavile

- *Nišne tehnične zahteve:* Standardne tržne rešitve niso izpolnjevale posebnih zahtev glede višine in dostopnosti za prikaz informacij, kar je zahtevalo rešitev po meri in bolj zapleten postopek nabave.
- *Integracija opreme:* Zaslon, izdelan po meri, ni imel nameščene programske opreme; potrebna je bila programska oprema, izdelana po naročilu.

- *Operativna integracija*: Pri usklajevanju uporabe novih električnih vozil in specializiranih invalidskih vozičkov z varnostnimi postopki in postopki za ravnanje s potniki so se pojavile manjše težave.
- *Časovni okvir javnih naročil:* Raziskava trga in nabava specializiranega prikazovalnika sta trajala bistveno dlje kot nabava standardne opreme.

Korektivni ukrepi

- *Raziskava trga in pogajanja:* Za izdelavo zaslona po meri je bilo potrebnih 1,5 leta raziskav trga in pogajanj z različnimi ponudniki, preden so našli proizvajalca, ki je zaslon izdelal v skladu s specifikacijami uporabnika.
- Za zagotovitev pravilne predstavitve podatkov v realnem času na zaslonu je bila razvita *programska oprema po meri.*
- *Postopkovne prilagoditve:* Integracija na novo nabavljenih električnih vozil in specializiranih invalidskih vozičkov je bila dosežena z manjšimi operativnimi spremembami in usposabljanjem osebja za uporabo vozil.
- *Vizualni kazalniki*: Na opremi so bile nameščene posebne oznake oziroma nalepke, ki jasno označujejo, da je oprema prilagojena za uporabo osebam z invalidnostjo.

### 6.1.4. Priporočila za replikacijo

Na podlagi izkušenj iz pilotnih izvedb so podana naslednja priporočila glede grajenega okolja in opreme:

- *Standardizirana skladnost:* Dajanje prednosti opremi za mobilnost, ki je v celoti skladna z mednarodnimi standardi, kot je dokument ECAC 30.
- *Institucionalna integracija:* Infrastrukturo in opremo je treba formalno dodati v register osnovnih sredstev in vključiti v redne programe vzdrževanja, da se zagotovi dolgoročno delovanje. Če to ni mogoče, je treba z upravljavci infrastrukture skleniti sporazume, s katerimi se opredelijo odgovornosti za dolgoročno vzdrževanje in trajnost.
- *Ocene, specifične za lokacijo:* Zgodnja ocena elektromagnetnih pogojev za slušne zanke in fizične postavitve je bistvenega pomena za tehnično izvedljivost.
- *Študije izvedljivosti:* Pri načrtovanju namestitve slušnih zank je treba v zgodnji fazi načrtovanja izvesti tehnične ocene elektromagnetnih in akustičnih razmer za posamezno lokacijo.

- *Iterativni razvoj prototipov:* Taktilni pripomočki se razvijajo in preizkušajo v več zaporednih korakih, da ostanejo pregledni, razumljivi in uporabni tudi takrat, ko so kompleksni arhitekturni načrti poenostavljeni
- *Ciljno usmerjene modularne nadgradnje:* Poudarek na nizkocenovnih posegih, kot so TTVS in osnovni pripomočki za mobilnost, ki jih je mogoče integrirati v obstoječe postavitve terminalov brez večjih rekonstrukcij.

### 6.2. DIGITALNE REŠITVE

Partnerstvo je razvilo in integriralo digitalna orodja za zagotavljanje strukturiranih in dostopnih potovalnih informacij. Ključni skupni dosežek je bil prispevek k spletni aplikaciji DANOVA NEXT in povezanim stranem za dostopnost, ustvarjenim za vse pilotne ukrepe. Izvedene so bile tudi različne druge rešitve, ključni kazalniki uspešnosti pa so prikazani v spodnji tabeli.

*Ključni kazalniki uspešnosti pilotnih akcij – ukrepi in intervencije, povezani z digitalnimi rešitvami*

| Izvedeni ukrep ali rešitev | Ključni kazalniki uspešnosti (KPI) | Pred izvedbo | Po izvedbi |
|---|---|---|---|
| Spletna aplikacija DANOVA NEXT | - Število prometnih terminalov, ki zagotavljajo informacije o dostopnosti do spletne aplikacije DANOVA NEXT | **0** | **10** |
| Aplikacija Pilot Navigation za potovanje brez ovir (na prostem ali v zaprtih prostorih)[4] | - Število aplikacij | **0** | **3** |
| Izboljšani zasloni ali monitorji IDS[5] | - Število dostopnih zaslonov v primerjavi s skupnim številom | **0** | **1** |
| Namestitev sistema interkom | - Število sistemov interkom | **0** | **9** |

[4]Letališči Budimpešta in Kišinjev, mestni promet Praga
[5] Samo pristanišče Pula

| Izvedeni ukrep ali rešitev | Ključni kazalniki uspešnosti (KPI) | Pred izvedbo | Po izvedbi |
|---|---|---|---|
| Nadgradnja monitorjev v terminalih[6] | - Število dostopnih zaslonov | **0** | **4** |
| Programska oprema za upravljanje pomoči (npr. programska oprema za sledenje)[7] | - Število namestitev | **0** | **1** |
| Glasovno podprt vmesnik v avtomatih za prodajo vozovnic.[8] | - Število dostopnih naprav v primerjavi s skupnim številom | **0/285** | **40/285** |
| Digitalni informacijski totem z videoposnetki znakovnega jezika [7] | - Število digitalnih informacijskih totemov z dostopnimi informacijami | **0** | **1** |
| Sistem E-Gate [7] | - Število sistemov E-Gate | **/** *(štete so bile samo dodatne namestitve)* | **1** |

[6] Samo letališče Kišinjev
[7] Samo letališče Sarajevo
[8]Javni prevoz samo v Bratislavi

### 6.2.1. Letališča

Vsa letališča so v svoje sisteme za potovalne informacije integrirala spletno aplikacijo DANOVA NEXT. Za upravljanje pomoči in navigacije so bile uvedene specifične digitalne rešitve. Sarajevo je uvedlo centralizirano programsko rešitev PRM za avtomatizacijo urnikov pomoči in dodeljevanje nalog osebju v realnem času. Moldavija je predstavila mobilno aplikacijo »Vaš dostopen let«, ki vsebuje informacije o letih s pomočjo umetne inteligence in preverjanje združljivosti z invalidskimi vozički. Budimpešta je predstavila aplikacijo za notranjo navigacijo GateWay. Za boljšo orientacijo so letališča Črne gore namestila digitalni totem s sedmimi videoposnetki v znakovnem jeziku, ki pojasnjujejo postopke na letališču.

Težave, ki so se pojavile

- *Tehnični in integracijski stroški:* Zaradi integracije API-jev in tehnične podpore so nastali nepredvideni stroški, ki so presegli trenutne pogodbe o vzdrževanju.
- *Upravljanje kompleksnih tehničnih dobav:* Dobava specializirane opreme v pozni fazi, kot so E-Gate in centralizirana programska oprema, zahteva pospešeno fazo namestitve, da se zagotovi pravočasno delovanje vseh sistemov.
- Logistične motnje: Težave v svetovni dobavni verigi so povzročile znatne zamude pri dobavi specializirane elektronske opreme.

Korektivni ukrepi

- *Notranja dodelitev virov:* Dodatno financiranje stroškov digitalne integracije je bilo zagotovljeno iz notranjih virov.
- *Revizija urnika:* Časovni načrti izvedbe so bili revidirani, dejavnosti testiranja in validacije pa so bile prestavljene.

### 6.2.2. Mestni prevoz

Osrednji rezultat je bila uvedba aplikacije DANOVA NEXT, ki zagotavlja strukturirane in dostopne potovalne informacije po vsej regiji. Poleg tega je Bratislava nadgradila svojo spletno stran na standarde WCAG 2.2 in uvedla glasovno podprto virtualno tablo za odhode. Praga je razvila »Wheelapp.cz«, progresivno spletno aplikacijo (PWA) za prilagojeno načrtovanje poti brez ovir z uporabo podatkov o terenu visoke ločljivosti. Maribor je zaključil celovito nadgradnjo dostopnosti spletne strani operaterja javnega prevoza.

Težave, ki so se pojavile:

- *Vrzeli v virih in koordinaciji*: Kadrovske spremembe in intenzivna prizadevanja za koordinacijo tehničnih izvajalcev s prevozniki so povzročili zmerne zamude.
- *Kompleksnost integracije podatkov za aplikacijo za načrtovanje poti*: Integracija podatkov o terenu visoke ločljivosti (višine robnikov, nakloni) v programsko opremo za načrtovanje poti je bila zelo kompleksna in je zahtevala algoritmične prilagoditve.

Korektivni ukrepi:

- *Formalni okviri sodelovanja*: Po potrebi so bili uporabljeni sporazumi o sodelovanju za razjasnitev pravnih odgovornosti med mestom in prevoznikom.
- *Okrepljeno notranje usklajevanje*: Alternativni komunikacijski kanali in jasna razdelitev odgovornosti so ohranili kontinuiteto projekta kljub organizacijskim spremembam.
- *Validacija strukturiranih podatkov za aplikacijo za usmerjanje*: Aplikacija je bila preizkušena z iterativnimi razvojnimi cikli in strogimi postopki validacije, da se zagotovi natančnost izračunanih poti.

### 6.2.3. Pristanišča

Za izboljšanje digitalne dostopnosti sta Pula in Kotor v svoja potovalna informacijska sistema integrirala spletno aplikacijo DANOVA NEXT. Pula je vmesnik vdelala neposredno v svoj dostopni zaslon na lokaciji in naročila programsko opremo po meri za podporo funkcij pretvorbe besedila v govor in multimodalnih voznih redov za katamarane, avtobuse in vlake. Medtem se je Kotor osredotočil na potrjevanje podatkov, specifičnih za pomorsko okolje, za platformo in razvil video vsebino z uporabo mednarodnih znakov za zagotavljanje splošno dostopnih potovalnih informacij.

Težave, ki so se pojavile:

- *Zamude pri integraciji aplikacije DANOVA NEXT*: Posledica popolne prenove uradne spletne strani terminala, ki je potekala hkrati.

Korektivni ukrepi:

- *Usklajeno testiranje*: Združljivost strojne opreme (zaslona) in programske opreme po meri je bila pred končno uvedbo temeljito preizkušena.

### 6.2.4. Priporočila za replikacijo

Na podlagi izkušenj iz pilotnih izvedb so glede digitalnih rešitev podana naslednja priporočila:

- *Soustvarjanje, osredotočeno na uporabnika:* Digitalna orodja morajo biti načrtovana in razvita skupaj z invalidskimi organizacijami, da bodo učinkovito odgovarjala na dejanske operativne ovire, s katerimi se srečujejo osebe z invalidnostjo.
- *Modularna arhitektura:* Rešitve morajo uporabljati razširljiva ogrodja, ki omogočajo prihodnje nadgradnje in širitev funkcionalnosti, kot je dodajanje vsebin v mednarodnem znakovnem jeziku.
- *Pogodbe o vzdrževanju: Sklenite* dolgoročne pogodbe o vzdrževanju, ki trajajo vsaj dve leti, da zagotovite uspešno delovanje po projektu.
- *Modularna tehnična arhitektura*: Oblikujte digitalne rešitve z modularnimi arhitekturami, ki omogočajo enostavno teritorialno širitev in posodabljanje podatkov. Uporaba modularnih ogrodij zagotavlja, da sistemi ostanejo prilagodljivi, kar omogoča prihodnjo integracijo dodatnih podatkovnih plasti ali vsebin znakovnega jezika.
- *Neprekinjeno testiranje uporabnikov:* Ohranjajte aktivno vključenost ciljnih uporabnikov skozi celoten razvoj, da zagotovite, da vmesniki ustrezajo dejanskim potrebam dostopnosti.
- *Integracija digitalne in fizične infrastrukture:* Digitalne rešitve je treba izvajati skupaj s fizično infrastrukturo, saj je zanesljiv dostop do informacij bistvenega pomena za učinkovito navigacijo.
- *Standardi kakovosti podatkov za načrtovanje poti:* Dajte prednost visokokakovostnim primarnim terenskim podatkom in standardiziranim formatom, da zagotovite zanesljivost in interoperabilnost digitalnih orodij.

### 6.3. ORGANIZACIJSKE REŠITVE

Vsi partnerji so ustanovili svetovalne odbore za osebe z invalidnostjo v različnih organizacijskih oblikah, da bi olajšali komunikacijo in sodelovanje med deležniki, kar je ključnega pomena za odpravo vrzeli v storitvah. Svetovalni odbori za osebe z invalidnostjo so skupine, s katerimi se redno posvetujejo o skladnosti s predpisi, vključujočem oblikovanju in vseh vprašanjih, povezanih z izboljšanjem dostopa do storitev mobilnosti in infrastrukture. Prek teh odborov so bile organizirane tematske mize o specifičnih temah za podporo partnerjem pri izvajanju rešitev za boljši dostop. Ključni kazalniki uspešnosti so prikazani v spodnji tabeli.

*Ključni kazalniki uspešnosti pilotnih akcij – ukrepi in intervencije, povezani z organizacijskimi rešitvami*

| Izvedeni ukrep ali rešitev | Ključni kazalniki uspešnosti (KPI) | Pred izvedbo | Po izvedbi |
|---|---|---|---|
| Svetovalni odbor za osebe z invalidnostjo | - Število ustanovljenih svetovalnih organov | **0** | **10** |
| Programi usposabljanja osebja | - Število usposobljenih oseb | **/** *(štete so bile samo dodatno usposobljene osebe)* | **458 oseb** |
| Revizije | - Število opravljenih revizij | **/** *(šteli so se samo dodatni pregledi)* | **3** |

### 6.3.1. Letališča

Partnerska letališča so izvedla organizacijske ukrepe, osredotočene na vključevanje deležnikov in krepitev zmogljivosti. Moldavija in letališča Črne gore so uporabila ali ustanovila odbore za poenostavitev letališč, da bi vključila dostopnost v formalno upravljanje letalstva, medtem ko so Dubrovnik, Budimpešta in Sarajevo organizirali dvostranska srečanja in tematske mize s sindikati slepih, gluhih in oseb s telesnimi okvarami, da bi jih vključili v načrtovanje in ocenjevanje pilotnih projektov. Programi usposabljanja zaposlenih so bili poenoteni pri vseh partnerjih – letališčih Podgorica, Dubrovnik, Sarajevo in Kišinjev – ter dopolnjeni z vsebinami za ozaveščanje oskrbovalcev na tleh, mejne policije in carinskih uslužbencev o vključujoči komunikaciji in pravicah potnikov. Za zagotavljanje trajnostnega prenosa znanja znotraj organizacije je letališče Kišinjev v svoj program usposabljanja vključilo model »Usposobi usposabljalca« (Train the Trainer).

Težave, ki so se pojavile:

- *Vzdrževanje znanj in spretnosti*: Specializirane veščine, kot je znakovni jezik, se lahko brez redne uporabe poslabšajo, zato je vključitev v splošno usposabljanje bolj praktična kot samostojni tečaji.
- *Zmanjšanje števila napak pri ročnem usklajevanju:* Pred izvedbo pilotnih aktivnosti so nekatera letališča uporabljala razdrobljene postopke ročnega usklajevanja, ki so bili v obdobjih povečanega prometa bolj izpostavljeni napakam.

Korektivni ukrepi:

- *Institucionalna integracija:* Usposabljanje o dostopnosti je bilo formalno vključeno v redne, obvezne učne načrte usposabljanja, ki so jih odobrili nacionalni letalski organi.
- *Redna posvetovanja:* Vzpostavljen je bil sistem rednih srečanj, na primer vsakih šest mesecev s svetovalnimi odbori, za zagotavljanje stalnega izboljševanja dostopnosti.

### 6.3.2. Mestni prevoz

Skupni organizacijski rezultati so vključevali ustanovitev svetovalnih odborov za invalide in organizacijo tematskih miz za lažji dialog z deležniki. Partnerji v Mariboru so izvedli programe usposabljanja osebja, vključno z usposabljanjem voznikov avtobusov za ozaveščanje o invalidnosti in uporabo novih podpornih tehnologij.

Težave, ki so se pojavile:

- *Vrzeli v sodelovanju deležnikov:* Ugotovljeno je bilo nedosledno sodelovanje nekaterih deležnikov, zlasti med ključnimi fazami izvajanja in testiranja.
- *Kompleksne institucionalne odobritve:* Za namestitve so včasih potrebne večstopenjske formalne odobritve, ki vključujejo skladnost s pravnimi zahtevami in zahtevami vizualne identitete.

Korektivni ukrepi:

- *Institucionalna posvetovalna telesa*: Svetovalni odbori so bili aktivno vključeni, da bi zagotovili, da so pilotni ukrepi ostali skladni s strokovnimi standardi in pričakovanji uporabnikov.
- *Pogodbena formalizacija:* Z deležniki so bili podpisani formalni sporazumi za opredelitev dolgoročnih vlog in zagotovitev podpore na ravni vodstva.
- Integrirano operativno usposabljanje: Usposabljanje je bilo vključeno v standardne postopke, da bi osebje lahko samozavestno pomagalo potnikom pri uporabi novih sistemov.

### 6.3.3. Pristanišča

Organizacijski ukrepi so bili osredotočeni na usposabljanje osebja in formalizacijo sodelovanja deležnikov. Za izboljšanje usklajevanja aktivnosti je pristanišče Pula sodelovalo z lokalno Komisijo za osebe z invalidnostjo, da bi pilotne aktivnosti uskladilo s potrebami in zahtevami mesta. Pristanišče Kotor pa je organiziralo tematska srečanja in testiranja v sodelovanju z nevladno organizacijo »I MI Boke« ter Resursnim centrom »Dr. Peruta Ivanović«. Pristanišče Pula je organiziralo tudi formalno usposabljanje zaposlenih, ki ga je izvedel Regionalni urad pravobranilca za osebe z invalidnostjo, medtem ko je pristanišče Kotor uvedlo interne programe usposabljanja za učinkovito uporabo novih podpornih tehnologij in pripomočkov.

Težave, ki so se pojavile:

- *Razpoložljivost deležnikov*: Pri usklajevanju terminov za testiranja so se pojavili določeni izzivi zaradi omejene razpoložljivosti predstavnikov uporabnikov.

Korektivni ukrepi:

- *Participativna zasnova*: Prispevki oseb z invalidnostjo so bili v celoti vključeni v pripravljalno fazo pilotnih projektov.

- *Prilagodljivo usklajevanje:* Z neposredno komunikacijo in prilagodljivim načrtovanjem terminov je bilo mogoče uspešno izvesti vsa validacijska testiranja v dejanskih operativnih pogojih.

### 6.3.4. Priporočila za replikacijo

Na podlagi izkušenj iz pilotnih izvedb so podana naslednja priporočila glede organizacijskih rešitev:

- *Zgodnja vključenost deležnikov*: Že od samega začetka vključite ciljne uporabnike in zagovorniške skupine, da izboljšate ustreznost in uporabnost izvedenih ukrepov.
- *Stalne strokovne platforme/participativno upravljanje*: Svetovalne skupine bi morale delovati kot stalna posvetovalna telesa za stalno spremljanje in svetovanje glede dostopnosti.
- *Stalno ozaveščanje*: Usposabljanje o dostopnosti vključite v vsakodnevno poslovanje in uvajanje, namesto da ga obravnavate kot enkraten dogodek. Za ohranjanje ozaveščenosti in znanj zaposlenih uporabite modele »Usposabljanje trenerjev« in ponavljajoče se module usposabljanja.

## 6.4. SPLETNI VIRI

Vse pilotne izvedbe so podrobno opisane v poročilih o oceni, pripravljenih za vsako lokacijo. Poročila zagotavljajo smernice o trajnosti in replikaciji ukrepov, preizkušenih na vsaki pilotni lokaciji. Vsa posamezna poročila so na voljo v knjižnici DANOVA NEXT.

**Ključni rezultati so na voljo v knjižnici DANOVA NEXT [https://interreg-danube.eu/projects/danova-next/library](https://interreg-danube.eu/projects/danova-next/library) .**

- Poročilo o oceni pilotnega projekta
- Poročilo o oceni testiranja - letališče Dubrovnik
- Poročilo o oceni testiranja - letališče Budimpešta
- Poročilo o oceni testiranja – Letališča Črne gore
- Poročilo o oceni testiranja – letališče Sarajevo
- Poročilo o oceni testiranja - letališče Kišinjev
- Poročilo o oceni testiranja – Luka Kotor

- Poročilo o oceni testiranja – Luka Pula
- Poročilo o oceni testiranja – Mestni promet Bratislava
- Poročilo o oceni testiranja - Mestni promet Maribor
- Poročilo o oceni testiranja - Mestni promet Praga

# 7. PRILOGA 1 – POSTOPEK UVAJANJA V SPLETNO APLIKACIJO DANOVA NEXT

Ta dokument opisuje postopek uvajanja partnerjev za integracijo informacij o prevozu, osredotočenih na dostopnost, v spletno aplikacijo Danova Next.

Platforma Danova Next je namenjena zagotavljanju dostopnih informacij o prevozu vsem uporabnikom. Naši partnerji imajo osrednjo vlogo pri zagotavljanju dostopa do potovalnih informacij osebam z invalidnostjo in starejšim uporabnikom na letališčih, v pristaniščih in omrežjih javnega prevoza.

## 7.1. POSTOPEK UVAJANJA

### 1. faza: Uvodni posvetovalni sestanek

Uvajanje se začne s posebnim uvodnim sestankom med administratorsko ekipo DANOVA NEXT in odločevalci nove partnerske organizacije.

- Trajanje: 1–1,5 ure
- Udeleženci: 1–2 partnerska deležnika s pooblastilom odločanja, tehnični predstavnik partnerja in administratorska tehnična ekipa.

Dnevni red

- Pregled platforme: uvod v Danova Next in standarde dostopnosti.
- Ocena potreb: razprava o vrsti prevoza (letališče, pristanišče, javni prevoz) in zahtevah glede dostopnosti novega partnerja.
- Zahteve: zahteve glede vsebine in potrebe uporabnikov , specifične za organizacijo novega partnerja.
- Arhitektura: razlaga strukture poddomene (accessibility.yourwebsite.com).
- Viri: distribucija uvodnih gradiv (predloge, knjižnica komponent, dokumentacija).
- Naslednji koraki: načrtovanje tehničnega sestanka.

**2. faza: Tehnični sestanek**

Po posvetovanju administrator izvede poglobljen sestanek z IT in razvojno ekipo novega partnerja.

- Trajanje: 1,5–2 uri
- Udeleženci: tehnična ekipa novega partnerja in tehnična ekipa administratorjev.

Dnevni red

- Demonstracija: postopna demonstracija nastavitve in uvajanja partnerske strani.
- Struktura: podrobna razlaga strukture strani in uporabe komponent.
- Strategija prenosa podatkov: podatki o letih v realnem času prek končnih točk API (za letališča), podatki o zemljevidih prometa prek JSON (za javni prevoz) in integracija podatkov o voznem redu/dostopnosti (za pristanišča).
- Pregled: ogled preglednice za zbiranje podatkov in vprašanja in odgovori.

**Faza 3: Izvajanje s partnerji**

Partnerjeva tehnična ekipa implementira stran za dostopnost z uporabo zagotovljenih virov. V tej fazi partnerjeva ekipa zaključi zbiranje vsebine, sistemsko integracijo in interno testiranje.

- Predvideno trajanje: 1–2 tedna za standardne implementacije. Kompleksne implementacije, ki vključujejo vire podatkov v živo, več API-jev ali nestandardne formate podatkov, lahko trajajo 3–4 tedne.
- Rezultat: dokončana stran za dostopnost, nameščena v poddomeni partnerja.

Viri, ki jih zagotavlja skrbnik:

- Predloge strani: popolnoma strukturirana, dostopna ogrodja strani (WCAG 2.1 raven AA), pripravljena za blagovno znamko.
- Knjižnica komponent: ponovno uporabne, predhodno preizkušene dostopne komponente uporabniškega vmesnika (navigacija, komponente vsebine, komponente seznama itd.)
- Preglednica za zbiranje podatkov: celovita predloga, ki opredeljuje vse zahtevane podatkovne točke.
- Tehnična dokumentacija: sheme JSON, dokumentacija končnih točk API-ja in vodnik za uvajanje glede na vrsto partnerja.

- Smernice za vsebino: najboljše prakse za organizacijo dostopnih informacij

**Faza 4: Zagotavljanje kakovosti in validacija**

Ko je partnerjeva stran uvedena, administratorska ekipa izvede popoln pregled veljavnosti.

- Trajanje: 3–5 delovnih dni
- Rezultat: tehnična validacija in odobritev za zagon. Skrbnik preveri, ali je vse pravilno nastavljeno, ali so bili upoštevani vsi zahtevani elementi in ali se vsebina ujema s pričakovanimi razdelki.

Obseg validacije

- Preverjanje tehnične dostopnosti: preverjanje, ali komponente delujejo pravilno in ali so bile spremenjene glede na prvotno dostopno stanje.
- Preverjanje vsebine: zagotavljanje, da so vse zahtevane informacije o dostopnosti dobro strukturirane, popolne in jasno organizirane.
- Testiranje podatkov v realnem času: preverjanje povezljivosti API-ja in točnosti podatkov zemljevida JSON (kjer je to primerno).

**Faza 5: Zagon in integracija**

Po uspešni potrditvi skrbnik nadaljuje z uvajanjem v produkcijo.

- Trajanje: 2–4 delovne dni
- Rezultat: partnerska organizacija se pridruži omrežju Danova Next, pri čemer je stran za dostopnost partnerja indeksirana in podatki v realnem času so na voljo, kjer je to primerno.

Dejavnosti

- Uradno indeksiranje partnerjeve strani za dostopnost znotraj aplikacije Danova Next.
- Integracija virov podatkov v realnem času v glavno platformo.
- Zagotavljanje stalne tehnične podporne dokumentacije.

### 7.2. ČASOVNICA

Standardni časovni okvir uvajanja je 4–5 tednov od začetka do konca, ob predpostavki, da s strani partnerja ne bo zamud. Če ima partnerjeva ekipa namenske vire in je vsebina pripravljena ob začetku, se lahko časovni okvir skrajša na štiri tedne.

Kompleksne implementacije – ki vključujejo vire podatkov v živo, več API-jev ali nestandardne formate podatkov – podaljšajo 3. fazo za približno dva tedna, s čimer se skupni časovni okvir poveča na 6–7 tednov. Spremenjeni časovni okvir bo pisno potrjen po tehničnem sestanku.

Rok se lahko podaljša tudi, če partner ne upošteva standardnih postopkov in predloženih predlog.

*Časovnica uvajanja v spletno aplikacijo DANOVA NEXT*

| Teden | Faza | Ključne dejavnosti |
|---|---|---|
| 1 | **Začetek projekta** | Začetni posvet; distribucija predlog in knjižnice komponent; načrtovanje tehničnega sestanka. |
| 2 | **Tehnično načrtovanje** | Tehnični sestanek; pregled podatkovne strukture in zahtev API-ja; načrtovanje preglednic. |
| 3 | **Izvedba** | Razvojna ekipa partnerjev implementira stran za dostopnost; zbiranje vsebine; testiranje integracije podatkov v živo. |
| 4 | **Zagotavljanje kakovosti** | Preverjanje dostopnosti; validacija strukture vsebine; odobritev za zagon. |
| 5 | **Uvedba v uporabo** | Končne prilagoditve; uvedba v produkcijo; indeksiranje strani v Danova Next. |

### 7.3. VLOGE IN ODGOVORNOSTI

**Kaj zagotavlja administrator DANOVA NEXT:**

- Knjižnica predlog strani in komponent: Ogrodja, skladna s standardom WCAG 2.1 Level AA in usklajena s standardom EN 301 549.
- Tehnična dokumentacija: Sheme JSON, dokumentacija API-ja in navodila za konfiguracijo.
- Preglednica za zbiranje podatkov: Predloge za organiziranje podatkov o dostopnosti.
- Posvetovanje: Dva namensko namenjena sestanka (uvodni in tehnični).
- Zagotavljanje kakovosti in validacija: Popoln tehnični in vsebinski pregled pred izdajo.
- Podpora ob zagonu: Uvajanje v produkcijo in indeksiranje znotraj platforme Danova Next.

**Kaj zagotavlja nova partnerska organizacija:**

- Vsebina in podatki: Zbirka vseh informacij o dostopnosti, specifičnih za vašo organizacijo.
- Integracija podatkov: Povezave API (podatki o letih) ali datoteke JSON (zemljevidi), kjer je to primerno.
- Tehnična ekipa: Razvijalci, ki bodo upravljali implementacijo in se udeležili tehničnega sestanka.
- Notranje testiranje: Povratne informacije in prilagoditve med postopkom zagotavljanja kakovosti.
- Pravočasna komunikacija: Odgovori na zahteve za pojasnila v roku 3 delovnih dni, da se projekt ohrani v skladu z urnikom.

### 7.4. POGOJI NALOŽBE IN PONUDBE

**Naložba v uvajanje**

Standardna investicija v uvajanje: 2.500–4.000 EUR na novega partnerja.

Cene so vnaprej določene, transparentne in fiksne v fazi pogodbe. Ta naložba zajema celoten cikel uvajanja: sestanke, vse materiale, validacijo in podporo pri uvajanju.

Standardni obseg velja za partnerje s standardnimi zahtevami glede dostopnosti. Kam točno projekt spada v ta obseg, je pisno potrjeno po tehničnem sestanku 2. faze, glede na obseg vsebine, vrsto integracije in kompleksnost vaših virov podatkov.

Plačilni pogoji: 100 % dogovorjenega zneska se zaračuna ob podpisu pogodbe in zapade v plačilo v roku 14 dni, pred načrtovanjem uvodnega sestanka. Na ta način lahko že od prvega dne zagotovimo namenske kadrovske vire za postopek vaše vključitve v omrežje.

**Kdaj se lahko cene ali časovnica razlikujejo**

Cenovna raven velja za partnerje, ki sledijo standardnim postopkom uvajanja in uporabljajo predložene predloge in komponente brez bistvenih sprememb. Končna cena in časovnica se lahko razlikujeta v naslednjih primerih:

- Kompleksni podatki v realnem času: vključitev več virov podatkov v realnem času, pogosto posodabljanje podatkov ter obdelava nestandardnih podatkovnih formatov in struktur.
- Integracije po meri: povezave s starejšimi sistemi, prilagojeni formati podatkov ali lastniški protokoli.
- Napredne strukture zemljevidov: veliki ali nestandardni zemljevidi tranzitnega omrežja, ki zahtevajo delo z JSON po meri.
- Odstopanje od standardnih postopkov: če se partner odloči, da ne bo uporabil predloženih predlog ali komponent, bo potreben dodaten čas za razvoj in validacijo.

V vseh teh primerih bosta po tehničnem sestanku 2. faze izdana pisna revidirana ponudba in časovnica, ki bosta potrjena pred začetkom kakršnih koli dodatnih del.

**Pogoji poslovanja**

- Veljavnost ponudbe: ta ponudba velja 60 dni od datuma izdaje. Administratorji si pridržujejo pravico do prilagoditve cen za pogodbe, sklenjene po tem obdobju.

- Zamude partnerjev: standardni 4–5-tedenski časovni okvir (6–7 tednov za kompleksne izvedbe) predpostavlja pravočasno sodelovanje partnerjev. Zamude pri dostavi vsebine, tehničnih odgovorih ali razpoložljivosti deležnikov bodo časovni okvir ustrezno podaljšale, ne da bi to vplivalo na dogovorjeno ceno.
- Varstvo podatkov: vsi podatki partnerjev se obravnavajo v skladu s Splošno uredbo o varstvu podatkov. Pogodba o obdelavi podatkov je na voljo na zahtevo in bo del končne pogodbe.
- Končna pogodba: zavezujoča ponudba in pogodba bosta izdani po pisni potrditvi partnerja o nadaljevanju, v kateri bodo opredeljeni končna cena, obseg, časovni načrt in vsi drugi pogoji.

**Naslednji korak**: za nadaljevanje se obrnite na tehnično ekipo administratorjev, da se dogovorite za uvodni sestanek.

Kontaktni podatki:

**G. Matei Oprea**

Telefon: +40 721 188 160

Elektronski naslov: matei.oprea28@gmail.com

# 8. PRILOGA 2 - SEZNAM UKREPOV/REŠITEV, PREIZKUŠENIH V PILOTNIH PROJEKTIH, PO PROMETNIH PARTNERJIH

| Ukrep / Rešitev | Letališče Budimpešta | Letališče Kišinjev | Letališče Dubrovnik | Letališče Črna gora | Letališče Sarajevo | Pristanišče Kotor | Pristanišče Pula | Urbani transport Maribor | Urbani transport Praga | Urbani transport Bratislava |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Aplikacija Danova Next - testiranje | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x |
| Svetovalni odbor za osebe z invalidnostjo | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x |
| Tematska srečanja | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x |
| Dostopnost spletnega mesta in mobilnih naprav | x | x | x | x | x | x | x | x | x | X |
| TTVS in oznake v Braillovi pisavi | x | | | | | | x | | | |

| Ukrep / Rešitev | Letališče Budimpešta | Letališče Kišinjev | Letališče Dubrovnik | Letališče Črna gora | Letališče Sarajevo | Pristanišče Kotor | Pristanišče Pula | Urbani transport Maribor | Urbani transport Praga | Urbani transport Bratislava |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Sistemi in naprave za slušne zanke | | | x | x | x | x | x | x | x | |
| Navpična rampa | | | x | | | | | | | |
| Prenosna naprava za premagovanje stopnic | | | | | | | | | | x |
| (Nekovinski) invalidski vozički | | x | x | x | x | x | x | | | |
| Specializirani invalidski vozički za vkrcavanje na letalo | | | x | | x | | | | | |

| Ukrep / Rešitev | Letališče Budimpešta | Letališče Kišinjev | Letališče Dubrovnik | Letališče Črna gora | Letališče Sarajevo | Pristanišče Kotor | Pristanišče Pula | Urbani transport Maribor | Urbani transport Praga | Urbani transport Bratislava |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Prilagojen kotiček in info pult za osebe z omejeno mobilnostjo | | | x | x | | | | x | | x |
| Dostopna mesta za sedenje in počitek | | | x | | | | | | | |
| Nakup električnih vozil | | | | x | | x | | | | |
| Taktilne karte za izbrane lokacije mestnega prometa | | | | | | | | | x | |

| Ukrep / Rešitev | Letališče Budimpešta | Letališče Kišinjev | Letališče Dubrovnik | Letališče Črna gora | Letališče Sarajevo | Pristanišče Kotor | Pristanišče Pula | Urbani transport Maribor | Urbani transport Praga | Urbani transport Bratislava |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Navigacijska aplikacija za potovanje brez ovir (zunanji ali notranji) | x | x | | | | | | | x | |
| Izboljšani prikazi FIDS | | | | | | | x | | | |
| Namestitev sistema interkom | | x | | | | | | x | | |
| Nadgradnja monitorjev v terminalih | | x | | | | | | | | |

| Ukrep / Rešitev | Letališče Budimpešta | Letališče Kišinjev | Letališče Dubrovnik | Letališče Črna gora | Letališče Sarajevo | Pristanišče Kotor | Pristanišče Pula | Urbani transport Maribor | Urbani transport Praga | Urbani transport Bratislava |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Programska oprema za upravljanje pomoči (npr. programska oprema za sledenje) | | | | | x | | | | | |
| Glasovno podprt vmesnik v avtomatih za prodajo vozovnic | | | | | | | | | | x |
| Digitalni informacijski totem z videoposnetki v znakovnem jeziku | | | | x | | | | | | |

| Ukrep / Rešitev | Letališče Budimpešta | Letališče Kišinjev | Letališče Dubrovnik | Letališče Črna gora | Letališče Sarajevo | Pristanišče Kotor | Pristanišče Pula | Urbani transport Maribor | Urbani transport Praga | Urbani transport Bratislava |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Sistem E-Gate | | | | | x | | | | | |
| Programi usposabljanja osebja | | x | x | x | x | | x | x | | |
| Revizije in podpora | x | x | | | x | | | | | |