

PROTOKOLI ZA ZAŠTITU ŽENA OD SEKSUALNOG UZNEMIRAVANJA I NASILJA U JAVNOM PREVOZU

*Minimum institucionalne odgovornosti
zasnovan na iskustvima žena*



ZAŠTO OVAJ PROTOKOL POSTOJI?

Javni prevoz u Beogradu nije samo infrastruktura za kretanje – za žene, on je često prostor stalne **procene rizika, straha, prilagođavanja strahu, nasilja** i **samoodbrane**.

Nasilje koje se dešava u autobusima, tramvajima, trolejbusima i na stajalištima nije incident, već **obrazac** koji se ponavlja u različitim oblicima, na različitim linijama i u različito doba dana.

SOS protokoli izrađeni su na osnovu analize i iskustava žena koje koriste javni prevoz u Beogradu, prikupljenih i kvalitativno analiziranih u okviru inicijative **Tvoja karta za sigurnu vožnju**. Podaci su prikupljeni od proleća do jeseni 2025. godine kroz anonimni upitnik i otvorena svedočenja žena i devojaka, a ukupno je prikupljeno **76 iskustava** koja se tiču javnog prevoza.

Puno ljudi je izašlo i ušlo u prevoz, kuckala sam poruku drugarima i nisam obraćala pažnju na to ko gde stoji. Žena me je dotakla po ruci i rekla da stanem pored nje, oko metar dalje u prostor bez sedišta na sredini busa. Odmah sam se premestila i pitala je šta nije u redu. Rekla mi je da se čovek zalepio za mene, stajao je tik iza, što ja nisam ni primetila. Odgovorila sam da je gužva i da nije neobično. A ona mi je odgovorila da nema razloga da stoji TOLIKO blizu.

Osećala sam se zbunjeno i bezbedno zbog te žene. Tek kad sam stigla u stan, shvatila sam da je moglo da se desi da niko ne odreaguje i da je taj čovek mogao da me prati do kuće posle. Od tad uvek gledam ko je gde u busu i tek kad procenim da je sve ok, odgovaram na poruke ili nešto tako.

Ispitanica 85, 22 godine, veče

Ovaj protokol predstavlja **minimum** koji institucije duguju ženama koje svakodnevno koriste javni prevoz.

KO JE ODGOVORAN ZA BEZBEDNOST U JAVNOM PREVOZU?

Ovi SOS protokoli namenjeni su svim akterima koji **upravljaju**, **organizuju** ili **pružaju usluge javnog prevoza** u Beogradu, uključujući:

- **JKP Upravljanje javnim prevozom Beograd**
- **Grad Beograd**
- **GSP Beograd**
- **Sekretarijat za javni prevoz**
- **privatne prevoznike** koji obavljaju javni linijski prevoz putnika po ugovoru sa Gradom Beogradom

Bez obzira na vlasničku ili organizacionu strukturu, bezbednost putnica predstavlja zajedničku obavezu svih navedenih aktera, a ne individualnu snalažljivost same žene.

ŠTA SMATRAMO NASILJEM U JAVNOM PREVOZU?

Nasilje u javnom prevozu ne mora da bude otvoreni fizički napad da bi bilo nasilje. U najvećem broju slučajeva, ono se dešava kroz **ponavljajuće obrasce ponašanja** koji se odvijaju u uslovima **gužve**, **vremenskog pritiska** i **izostanka reakcije** sistema. Upravo ta svakodnevnost i predvidivost čine da žene nasilje često prepoznaju tek nakon što se ono već dogodilo.

Na osnovu iskustava žena koje koriste javni prevoz u Beogradu, **nasiljem smatramo sve oblike neželjenog, seksualizovanog i zastrašujućeg ponašanja koji imaju za cilj ili posledicu da žena bude ponižena, uplašena, ugrožena ili kontrolisana, bez obzira na to da li je došlo do fizičkog kontakta.**

Ovi oblici nasilja uključuju:

- **verbalno seksualno uznemiravanje** (dobacivanje, seksualne uvrede, komentarisanje tela, insistiranje na komunikaciji)
- **seksualno uznemiravanje dodirrom** (namerno dodirivanje u gužvi, pritiskanje tela, hvatanje)
- **egzibicionizam i masturbiranje** u vozilima javnog prevoza
- **praćenje i uhodjenje**, uključujući i situacije nakon izlaska iz vozila
- **seksualne napade i pokušaje silovanja**
- **višestruku i dugogodišnju viktimizaciju**, često na istim linijama ili rutama

Važno je naglasiti da se nasilje ne dešava slučajno niti u „izuzetnim okolnostima“. Naprotiv, analiza pokazuje jasne obrasce kada se nasilje najčešće dešava.

Prema prikupljenim podacima:

- **73,24%** zabeleženih slučajeva dešava se **radnim danima**, dok je svega **5,63%** zabeleženo tokom **vikenda**

po dobu dana, nasilje se najčešće dešava:

- u **popodnevnim satima (36,62%)**
- u **večernjim satima (36,62%)**
- zatim **ujutru (15,49%)** i **noću (11,27%)**

Ove brojke pokazuju da nasilje u javnom prevozu nije vezano za „noć“, „prazne stanice“ ili izuzetne situacije, već za **rutinu**. Nasilje se dešava upravo onda kada žene najviše koriste javni prevoz – dok idu na posao, u školu, na fakultet ili se vraćaju kući nakon radnog dana.

Razlozi zbog kojih se nasilje u ovim periodima najčešće dešava jasno se prepoznaju u iskustvima žena:

- **gužva** koja omogućava fizičku blizinu bez svedoka
- **nemogućnost** da se žena lako skloni ili napusti prostor
- **vremenski pritisak i neizvesnost** dolaska narednog prevoza
- **izostanak** jasne institucionalne reakcije
- **pasivnost** okoline koja nasilje ne prepoznaje ili ne želi da reaguje

Zbog toga nasilje u javnom prevozu ne možemo posmatrati kao individualni problem ili pitanje lične procene rizika. Ono je rezultat strukturalnih uslova u kojima se sistem ne prepoznaje kao aktivni garant bezbednosti.

U tom smislu, ovaj protokol polazi od pretpostavke da je **nasilje predvidivo, prepoznatljivo i sprečivo, ali samo ukoliko postoje jasne definicije, procedure i odgovornost.**

KADA SISTEM MORA DA REAGUJE?

Ako znamo kako nasilje izgleda, kada se dešava i zašto se ponavlja, onda pitanje više nije da li je sistem trebalo da reaguje, već zašto nije. Ovo poglavlje polazi od jednostavne premise: **odgovornost sistema ne počinje onda kada je nasilje „nesporno dokazano“, već onda kada postoji rizik po bezbednost putnice.**

Analiza iskustava žena pokazuje da nasilje u javnom prevozu često traje više minuta, dešava se u prisustvu drugih putnika i putnica, odvija se u uslovima u kojima žena nema realnu mogućnost da se skloni ili napusti prostor. U tim situacijama, svako odlaganje reakcije dodatno **povećava rizik i ostavlja ženu** da sama procenjuje kako da preživi situaciju.

Zbog toga se reagovanje sistema ne može zasnivati na subjektivnoj proceni „težine“ događaja, već na jasnoj obavezi da se svaka prijava ili uočeni oblik nasilja tretira kao **bezbednosni incident.**

Sistem mora da reaguje odmah i bez izuzetka u sledećim situacijama:

- kada **putnica prijavi nasilje** vozaču, vozačici ili drugom osoblju
- kada vozač, vozačica ili osoblje **uoče nasilno ili uznemiravajuće ponašanje**
- kada **drugi putnici prijave** da se nasilje dešava
- kada postoji **sumnja da je putnica ugrožena**, čak i ako ona u tom trenutku ne može ili ne uspeva da verbalizuje šta se dešava
- kada je **putnica maloletna**, bez obzira na vrstu ili intenzitet incidenta

Reagovanje sistema ne zavisi od toga da li će nasilnik biti „uhvaćen na delu“, da li postoje svedoci ili da li je nasilje eskaliralo u fizički napad. Dovoljna je **procena rizika** i obaveza da se obezbedi sigurnost osobe koja koristi javni prevoz.

U praksi, ovo znači da je **svako ignorisanje, odlaganje ili relativizacija prijave oblik institucionalnog propusta koji direktno doprinosi ponavljanju nasilja.**

INSTITUCIONALNE OBAVEZE BEZ IZUZETAKA

Polazimo od pretpostavke da bezbednost u javnom prevozu ne može da zavisi od dobre volje pojedinaca, lične senzibilnosti ili procene „da li je situacija baš toliko ozbiljna“. Institucionalna odgovornost postoji upravo zato da bi **reagovanje bilo isto** u svakom vozilu, na svakoj liniji i u svakom delu grada.

Zato se obaveze definisane ovim protokolom odnose jednako na javne i privatne prevoznike i **ne mogu se relativizovati, odlagati ili tumačiti proizvoljno.**

VIDLJIV SOS SISTEM U VOZILIMA I NA STAJALIŠTIMA

Vidljivost je **osnov bezbednosti**. Kada žena ne zna kome može da se obrati, kako da prijavi nasilje ili da li će njena prijava biti shvaćena ozbiljno, sistem joj šalje poruku **da je sama.**

Institucije i prevoznici imaju obavezu da obezbede jasno istaknute SOS informacije u vozilima i na stajalištima, koje uključuju:

- **jasno imenovanje** oblika nasilja
- **jednostavno objašnjenje** kako i kome se nasilje prijavljuje
- **poruku nulte tolerancije** na seksualno uznemiravanje i nasilje

SOS informacije moraju biti razumljive, lako uočljive i dostupne u svakom trenutku, jer se nasilje ne dešava u „idealnim uslovima“, već u haosu, gužvi i stresu.

OBAVEZNA EDUKACIJA VOZAČA, VOZAČICA I OSOBLJA

Vozači i vozačice nisu dodatni resurs bezbednosti. Oni su sastavni deo sistema bez kojeg sistem ne funkcioniše. Edukacija zato ne može da bude povremena ili opciona, već **obavezna i kontinuirana**.

Edukacija mora da obuhvati:

- **prepoznavanje** svih oblika nasilja u javnom prevozu
- **postupanje** u kriznim situacijama bez eskalacije
- **komunikaciju** sa osobom koja je doživela nasilje bez okrivljavanja i preispitivanja
- jasno **poznavanje** SOS procedura i obaveze **prijave**

Bez ove edukacije, odgovornost se **prećutno prebacuje** na putnice i druge putnike, što analiza pokazuje kao jedan od ključnih razloga izostanka reakcije.

TEHNIČKE I PREVENTIVNE MERE

Preventivne mere **nisu zamena za reagovanje**, ali jesu ključan deo sistema koji nasilje čini vidljivim i sprečivim. Kada sistem nema alate da prati obrasce nasilja, ono se tretira kao **slučajnost**, a ne kao **problem**.

Institucionalne obaveze uključuju:

- obezbeđivanje **funkcionalnih kamera** u vozilima gde je to predviđeno
- adekvatno **osvetljenje i bezbednosne procene** stajališta
- **mapiranje** rizičnih linija, pravaca i vremenskih intervala
- unutrašnje **procedure kontrole i sankcionisanja** propusta u reagovanju

Bez ovih mera, nasilje ostaje nevidljivo u statistikama, ali prisutno u životima žena.

KAKO SE REAGUJE U PRAKSI: SOS PROCEDURA

SOS procedura postoji da bi se u trenutku nasilja **izbegla improvizacija**. U situacijama straha i panike, jasno definisan redosled koraka štiti i putnicu i osoblje, i sprečava dalje ugrožavanje bezbednosti.

Reagovanje mora biti **brzo, smireno i predvidivo**, jer svako oklevanje produžava situaciju u kojoj je žena izložena nasilju.

Svaki korak ima svoju funkciju i nijedan se ne preskače.

OBAVEZNI REDOSLED POSTUPANJA

- **Zaustavljanje vozila** na bezbednom mestu, ukoliko situacija to zahteva
- **Kontakt sa dispečerskim centrom** bez odlaganja
- **Pozivanje policije** u skladu sa procedurom i procenom rizika
- **Zaštita putnice**, uključujući fizičko udaljavanje od nasilnika i boravak u sigurnijem delu vozila
- **Evidentiranje događaja** u službenoj dokumentaciji

ULOGA VOZAČA I VOZAČICA U KRIZNIM SITUACIJAMA

Vozač ili vozačica nisu policija, ali jesu osobe koje imaju **kontrolu** nad prostorom vozila i direktnu vezu sa sistemom. Ta pozicija nosi odgovornost da se reaguje, a ne da se procenjuje da li je nasilje „dovoljno ozbiljno“.

U kriznim situacijama, uloga vozača i vozačica podrazumeva:

- momentalnu **reakciju**
- smirenu i jasnu **komunikaciju**
- aktiviranje **SOS** procedure
- odbijanje da se **nasilje** ignoriše ili relativizuje

Svako nepostupanje u ovim situacijama ostavlja poruku da sistem nije na strani putnice.

POSEBNA ZAŠTITA: DECA I MALOLETNE PUTNICE

Maloletne putnice i deca zahtevaju **poseban nivo zaštite** jer često nemaju kapacitet da same prepoznaju, imenuju ili prijave nasilje. Zbog toga se u svim situacijama koje uključuju decu primenjuje princip **nulte tolerancije**.

U slučaju nasilja ili sumnje na nasilje nad maloletnom putnicom ili detetom:

- reagovanje je **obavezno i hitno**
- **policija se poziva** bez odlaganja
- maloletna putnica se **ne ostavlja sama** i ne izlaže dodatnom stresu

Svako drugačije postupanje predstavlja ozbiljan institucionalni propust.

ŠTA NE RADITI?

Ovo poglavlje postoji jer je analiza „Koliko je sigurna tvoja vožnja?“ pokazala da se nasilje često ne nastavlja samo zbog **nedostatka procedura**, već i zbog **pogrešnih reakcija sistema**.

Zabranjeno je:

- **ignorirati** prijavu nasilja
- tražiti od putnice da **dokazuje** šta se dogodilo
- relativizovati nasilje komentarima o „**gužvi**“, „**nesporazumu**“ ili „**preterivanju**“
- **okrivljavati** putnicu zbog njenog ponašanja, izgleda ili prisustva
- ostaviti putnicu **samu** sa nasilnikom
- **odlagati reagovanje** iz lične procene da „nije strašno“

Ove prakse direktno proizvode ponavljanje nasilja.

EVIDENCIJA, ODGOVORNOST, JAVNOST

Bez evidencije nema odgovornosti, a bez odgovornosti nema promene. Svaki incident mora biti dokumentovan, ne zbog birokratije, već zbog mogućnosti da se prepoznaju obrasci i unaprede mere zaštite.

Institucije i prevoznici imaju obavezu da:

- vode internu **evidenciju** svih prijavljenih incidenata
- koriste agregirane podatke za **identifikaciju** rizičnih linija i stajališta
- periodično **obaveštavaju** javnost o primeni protokola, bez ugrožavanja privatnosti

Transparentnost je osnov poverenja u sistem.

OVO JE MINIMUM

Ovi protokoli ne predstavljaju maksimum onoga što je moguće, već minimum onoga što je neophodno. Oni ne traže posebne resurse, već doslednu primenu odgovornosti koja već postoji.

Bezbednost žena u javnom prevozu nije pitanje dodatnih mera, već osnovnog prava na slobodno kretanje.

Sve ispod ovog minimuma nije lični propust, sve ispod ovog minimuma je svesna politička odluka.



NASLOV:

Protokoli za zaštitu žena od seksualnog uznemiravanja i nasilja u javnom prevozu - Minimum institucionalne odgovornosti zasnovan na iskustvima žena

IZDAVAČ:

Žensko udruženje Kolubarskog okruga

AUTORKA:

Hristina Cvetinčanin Knežević

GODINA IZDANJA:

2025

Ova e-publikacija objavljena je uz finansijsku pomoć Evropske unije. Za sadržinu ove publikacije isključivo je odgovorna inicijativa Ne plaši se mraka i ta sadržina nužno ne izražava zvanične stavove Hartefakta i Evropske unije.

