

SREDNJA ZDRAVSTVENA ŠOLA CELJE



PRILAGOJENOST JAVNEGA CESTNEGA PROMETA INVALIDOM

raziskovalna naloga



Avtorica:
Urška OPRČKAL, 4. C

Mentor:
Peter ČEPIN TOVORNIK, dipl. zn., dipl. san. inž.

Mestna občina Celje, Mladi za Celje
Celje, 2013

ZAHVALA

2013

Raziskovalna naloga Prilagojenost javnega cestnega prometa invalidom bi bila težko narejena brez nekaterih ljudi in brez vloženega njihovega truda in časa. V prvi vrsti bi se najprej rada zahvalila mojemu mentorju gospodu profesorju Petru Čepinu Tovorniku, ki me je vseskozi podpiral in bodril, svetoval in mi bil v veliko pomoč pri nastajanju raziskovalne naloge.

Za strokovni pregled raziskovalne naloge se zahvaljujem gospe Cvetki Pangerl, dipl. m. s., mag. manag., ter gospe Maji Antonič, prof., ki je nalogo slovnično popravila. Zahvalo namenjam tudi gospe Nini Lobe Selič, prof., ter g. Mateju Korenu, ki sta mi pomagala pri tehnični izvedbi moje naloge. Za prevod povzetka v angleščino se zahvaljujem gospe Franji Dobrajc, prof. Zahvaljujem se tudi gospe Smilji Pevec, univ. dipl. biol., za koordiniranje raziskovalne dejavnosti na šoli.

Terensko delo pa je dobilo svoj pomen, ko sem lahko tudi koga kaj povprašala in dobila boljši in lažje razumljiv vpogled o javnem cestnem prometu v povezavi z invalidnostjo, zato se zahvaljujem gospodu Borisu Kočevanju iz Izletnika Celje, taksistu zaposlenem pri Taksi službi Gogi, ter gospe Nadi Močenik zaposleni pri društvu Slepih in slabovidnih Celje.

Navsezadnje pa se zahvaljujem tudi gospe ravnateljici Katji Pogelšek Žilavec, prof., mag. posl. ved, za vso podporo in zaupanje v moje delo.

KAZALO

2013

KAZALO VSEBINE

ZAHVALA	2
KAZALO	3
KAZALO VSEBINE.....	3
KAZALO TABEL.....	4
KAZALO SLIK.....	4
KAZALO GRAFOV	5
POVZETEK	6
ABSTRACT	7
1 UVOD	8
1.1 NAMEN IN CILJ RAZISKOVALNE NALOGE.....	8
1.2 HIPOTEZE RAZISKOVALNE NALOGE.....	9
1.3 METODE DELA	10
2 TEORETIČNI DEL	11
2.1 ZGODOVINSKI RAZVOJ	11
2.2 INVALIDNOST IN INVALIDI	11
2.2.1 SLEPI IN SLABOVIDNI.....	12
2.2.2 GIBALNO OVIRANI Z INVALIDSKIM VOZIČKOM.....	13
2.3 RAZISKAVE	14
2.4 OVIRE GRAJENEGA OKOLJA	14
2.5 ZAKONODAJA	15
2.5.1 EVROPSKA ZAKONODAJA	15
2.5.2 SLOVENSKA ZAKONODAJA	16
2.6 TERENSKO DELO.....	17
2.6.1 OBISK AVTOBUSNE POSTAJE IZLETNIK V CELJU IN POGOVOR Z GOSPODOM BORISEM KOČEVARJEM.....	17
2.6.2 OBISK POSTAJALIŠČA ZA TAKSI	18
2.6.3 POGOVOR Z GOSPO NADO MOČENIK	20
3 EMPIRIČNI DEL	21
3.1 VZOREC	21
3.2 ČAS RAZISKAVE.....	21
3.3 OBDELAVA PODATKOV	21
3.4 ANALIZA PODATKOV	21
3.5 PRIMERJAVA REZULTATOV IN RAZPRAVA.....	36
4 ZAKLJUČEK	38
5 VIRI IN LITERATURA	39
6 PRILOGE	40

KAZALO TABEL

2013

Tabela 1: Kako pogosto se srečujete z ovirami v javnem cestnem prometu?	22
Tabela 2: Kje se največkrat srečujete z ovirami v javnem cestnem prometu?	23
Tabela 3: Katere so ovire na področju javnega cestnega prometa, ki vas najbolj ovirajo?	24
Tabela 4: Kje se po vašem mnenju morajo sprejemati odločitve o ukrepih za zmanjševanje ovir v javnem cestnem prometu?	25
Tabela 5: Kaj bi bilo potrebno po vašem mnenju najprej narediti, da bi zmanjšali ovire v okolju in komunikacijske ovire na področju javnega cestnega prometa?	26
Tabela 6: Kako ocenjujete svojo varnost v cestnem prometu glede na neprilagodljivost vozil v javnem cestnem prometu?	27
Tabela 7: Menite, da želi industrija delati v vaš prid glede prilagoditve vozil v javnem cestnem prometu?	28
Tabela 8: Menite, da so ljudje, ki delajo v javnem cestnem prometu dovolj osveščeni o vaših težavah?	29
Tabela 9: Menite, da so ljudje dovolj potrpežljivi in pripravljeni pomagati invalidni osebi, ki potrebuje več časa, da vstopi in izstopi v javni cestni prevoz?	30
Tabela 10: Kako pogosto bi se udeleževali javnih prireditev, če bi bil javni cestni promet bolj prilagojen invalidom?	31
Tabela 11: Kakšna bi bila vaša pripravljenost sodelovati pri spremembi zakonodaje gibalno oviranih oseb v javnem cestnem prometu?	32
Tabela 12: Menite, da bi morali v šolski sistem uvesti vsebine o invalidih in ravnanje z njimi?	33
Tabela 13: Ali bi ob ukinitvi javnega cestnega prevoza bil vaš prevoz bolj omejen?	34
Tabela 14: Kako pogosto uporabljate javni cestni promet?	35

KAZALO SLIK

Slika 1: Vožnja invalidov	15
Slika 2: Pogovor z gospodom Borisem Kočevarjem	17
Slika 3: Klančina na avtobusu	17
Slika 4: Ogled prilagojenega avtobusa invalidom	18
Slika 5: Taxi Gogi	18
Slika 6: Razlaga taksimera	19
Slika 7: Cenik storitev	19

KAZALO GRAFOV

2013

Graf 1: Kako pogosto se srečujete z ovirami v javnem cestnem prometu?	22
Graf 2: Kje se največkrat srečujete z ovirami v javnem cestnem potniškem prometu?	23
Graf 3: Katere so ovire na področju javnega cestnega prometa, ki vas najbolj ovirajo?	24
Graf 4: Kje se po vašem mnenju morajo sprejemati odločitve o ukrepih za zmanjševanje ovir v javnem cestnem prometu?	25
Graf 5: Kaj bi bilo potrebno po vašem mnenju najprej narediti, da bi zmanjšali ovire v okolju in komunikacijske ovire na področju javnega cestnega prometa?	26
Graf 6: Kako ocenjujete svojo varnost v cestnem prometu glede na neprilagodljivost vozil v javnem cestnem prometu?	27
Graf 7: Menite, da želi industrija delati v vaš prid glede prilagoditve vozil v javnem cestnem prometu?	28
Graf 8: Menite, da so ljudje, ki delajo v javnem cestnem prometu dovolj osveščeni o vaših težavah?	29
Graf 9: Menite, da so ljudje dovolj potrpežljivi in pripravljeni pomagati invalidni osebi, ki potrebuje več časa, da vstopi in iztopi v javni cestni prevoz?	30
Graf 10: Kako pogosto bi se udeleževali javnih prireditev, če bi bil javni cestni promet bolj prilagojen invalidom?	31
Graf 11: Kakšna bi bila vaša pripravljenost sodelovati pri spremembi zakonodaje gibalno oviranih oseb v javnem cestnem prometu?	32
Graf 12: Menite, da bi morali v šolski sistem uvesti vsebine o invalidih in ravnanje z njimi?	33
Graf 13: Ali bi ob ukinitvi javnega cestnega prevoza bil vaš prevoz bolj omejen?	34
Graf 14: Kako pogosto uporabljate javni cestni promet?	35

POVZETEK

2013

Namen raziskovalne naloge z naslovom Prilagojenost javnega cestnega prevoza invalidom je bil raziskati, kako je javni cestni prevoz prilagojen invalidom ter pridobiti mnenje slednjih o njihovih izkušnjah pri prevozu in uporabi javnega cestnega prometa. Cilj pa je na podlagi pridobljenih rezultatov ozavestiti javnost o težavah invalidnih ljudi.

V teoretičnem delu so opredeljeni pojmi invalidnosti, nasveti za pomoč slepim in slabovidnim in zakonodaja, ki pokriva področje invalidov v javnem cestnem prometu.

Osnova za empirični del je bilo 40 anketnih vprašalnikov, ki so jih izpolnili paraplegiki ter slepi in slabovidni ljudje. Rezultati so pokazali, da se anketiranci redko (37, 5 %) srečujejo z ovirami v cestnem potniškem prometu, najpogosteje pa imajo težave s stopnicami (37, 5 %). 55 % jih meni, da so ljudje slabo osveščeni o težavah invalidov ter 87,5 %, da bi morali v šolski sistem uvesti vsebine o invalidih in ravnanje z njimi. 45 % invalidov bi se tudi pogosteje udeleževalo javnih prireditev, če bi bil javni cestni promet bolj prilagojen njim. Po njihovem mnenju bi se morale odločitve o ukrepih za zmanjševanje ovir v cestnem prometu najpogosteje (35 %) sprejemati na ravni države.

Ključne besede: cestni promet, invalid, javna prevozna sredstva, ovire, prilagojenost.

ABSTRACT

2013

The intention of the research entitled The adaptation of public road transport to disabled persons was to explore how the public road transport is adapted to disabled and obtain the opinion of the latter about their experience in using public road transport. The aim of the research is, on the basis of results, to raise awareness of public about the problems of disabled people.

In the theoretical part are defined the concepts of disability, tips to help the blind and visually impaired and legislation, which covers an area of disabled people in public road transport.

The basis for the empirical part was 40 questionnaires filled in by paraplegics, the blind and visually impaired people. The results showed that the respondents rarely encounter (37,5%) obstacles in the road passenger transport, most frequently they have difficulties with stairs (37,5%), 55% believe that people are not well informed about the problems of disabled people and 87,5% of them think that the content about disabled people and handling with them should be introduced into the school system. 45% of disabled would frequently attend public events if public road traffic was better adapted for them. In their opinion, decisions on measures to reduce obstacles in road traffic (35%) should be most often made at the state level.

Keywords: road traffic, disabled, means of public transport, obstacles, adaptation.

1 UVOD

2013

Javni cestni promet je zelo zanimiva in aktualna tema nove zgodovine, saj se iz leta v leto zakonodaja in zakoni na tem področju spreminjajo. Zelo spremenljiva pa je tudi uporaba javnega prevoza, saj ljudje raje živimo v razkošju in lenarjenju ter se raje na cilj odpeljemo kar z osebnim avtomobilom, za katerega pa je v velikih primerih potreben večji denarni zalogaj, saj se v veliko primerih ponavadi vozimo sami, po možnosti moramo še poravnati parkirnino, ki pa ni zanemarljiva.

Glede na stanje v našem okolju tako na državnem področju kot na osebnem kaže, da bomo morali slej kot prej kaj narediti ter začeti uporabljati javni prevoz.

Med populacijo ljudi, ki uporabljajo javni cestni promet, so tudi invalidi. Invalid je oseba, ki je pogosto pri prevozu popolnoma odvisen od druge osebe ter javnega prevoza, zato želim ljudem, ki si radi širijo znanje, ter širši javnosti predstaviti, kako se v naši državi javni cestni prevoz prilagaja invalidom, ter s tem dati morebitno pobudo, za kakšno novo prilagoditev v prometu pomoči potrebnim.

Pravica do dostopno grajenega okolja in informacij ter komunikacij v Republiki Sloveniji temelji na ustavi, ki vsaj na petih mestih določa, da ima vsakdo pravico prostega gibanja in si izbira prebivališče (32. člen), da ima pravico do zbiranja ter svobodnega združevanja z drugimi (42. člen), da ima vsakdo pravico do zdravega življenjskega okolja (72. člen) in da država ustvarja možnosti, da si državljani lahko pridobijo primerno stanovanje (78. člen), pri čemer 14. člen posebej določa, da so vsakomur zagotovljene enake človekove pravice in temeljne svoboščine ne glede na invalidnost ali katerokoli drugo osebno okoliščino. Zasnova razvojne strategije invalidskega varstva v Sloveniji, ki jo je sprejela Skupščina Republike Slovenije leta 1991, ravno tako izpostavlja pomembnost dostopnosti grajenega okolja in informacij ter komunikacij za neodvisno življenje invalidov (Nacionalne usmeritve, 2005).

Tudi invalid je samo človek, ki želi živeti normalno in polno življenje, zato menim, da smo ljudje lahko drug drugemu opora že s samo besedo, ki pa je poglobljena za nove načrte in skupne uresničitve le-teh. Pomagajmo si!

1.1 NAMEN IN CILJ RAZISKOVALNE NALOGE

Namen moje raziskovalne naloge je bil ugotoviti in raziskati prilagojenost javnega cestnega prevoza invalidom ter pridobiti mnenja slednjih o njihovih izkušnjah pri prevozu in uporabi javnega cestnega prometa.

Cilj raziskovalne naloge pa je spodbuditi ljudi za večje zanimanje o cestnem prevozu invalidov, podpiranje ter lažje prevažanje invalidov, morebiti pripomoči h kakšni na novo sprejeti prilagoditvi v javnem cestnem prometu invalidom ter na podlagi pridobljenih rezultatov ozavešiti javnost o težavah invalidnih ljudi.

1.2 HIPOTEZE RAZISKOVALNE NALOGE

2013

Preden sem razposlala anketne vprašalnike anketirancem, sem si postavila pet hipotez, katere sem analizirala v zadnjem delu.

Moje domneve so bile naslednje:

- 1. Do 50 % anketiranih je mnenja, da morajo sprejemati odločitve o ukrepih za zmanjševanje ovir v cestnem prometu na državni ravni.**
- 2. Do 30 % vprašanih je mnenja, da so ljudje, ki delajo v cestnem prometu, slabo osveščeni o njihovih težavah.**
- 3. Večina anketiranih bi se v primeru, če bi bil javni cestni promet bolj prilagojen invalidom, pogosteje udeleževalo javnih prireditev.**
- 4. Anketirani so v 40 – 50 % mnenja, da bi bilo ob ukinitvi javnega cestnega prevoza njihov prevoz bolj omejen.**
- 5. Najpogosteje anketirani uporabljajo javni cestni promet do enkrat tedensko.**

1.3 METODE DELA

2013

Za raziskovalno nalogo sem uporabila naslednje metode in tehnike dela:

- študij različne literature,
- metodo anketnega vprašalnika,
- terensko delo ter pogovor in
- študija primera.

Moje delo je potekalo po naslednjem vrstnem redu:

- najprej sem se z mentorjem dogovorila o izbrani temi;
- proučila sem literaturo za podlago izvedbe teoretičnega dela raziskovalne naloge in izdelavo anketnega vprašalnika;
- nato sem si izbrala ciljne skupine ljudi, ki sem jih želela anketirati;
- postavila sem si 5 hipotez;
- sestavila sem anketni vprašalnik s 15 vprašanji;
- podala sem se tudi na teren, da bi še v praksi raziskala javni cestni promet;
- obiskala sem ljudi, ki so na različne načine povezani z javnim cestnim prometom;
- na podlagi pridobljenih podatkov sem zastavljene hipoteze potrdila ali ovrgla ter
- zbrane podatke sem analizirala, jih obdelala in interpretirala.

Po izboru teme in opredelitvi raziskovalnega problema se začne zbirati literatura, ki jo rabimo za razlaganje in reševanje zastavljenih hipotez. Najosnovnejša literatura so učbeniki, enciklopedije, leksikoni in slovarji. Po pregledu te literature je sledilo še zbiranje dosedanjih raziskav v strokovni literaturi in periodičnih publikacijah (revije, časopisi, zborniki itd.).

V raziskavi je uporabljena deskriptivna (opisna) metoda raziskovalnega dela. Podatki so bili zbrani z anketnim vprašalnikom (priloga 1). Anketiranje je bilo izvedeno med paraplegiki ter slepimi in slabovidnimi ljudmi. Zastavljeno jim je bilo 15 vprašanj. 14 vprašanj je bilo zaprtega tipa, 1 vprašanje pa odprtega tipa. Od vprašanj zaprtega tipa je bilo 5 vprašanj z večstransko izbiro, kjer so bili ponujeni od tri do pet odgovorov, pod zadnjo alinejo pa so lahko napisali svoj odgovor, če ga niso našli med ponujenimi.

2 TEORETIČNI DEL

2013

2.1 ZGODOVINSKI RAZVOJ

Vprašanje invalidnosti je že nekaj časa priznано kot pomembno politično vprašanje v povezavi z zagotavljanjem univerzalnih človekovih pravic. Na svetovnem nivoju velja leto 1993 kot prelomno. V tem letu je Generalna skupščina Združenih narodov prvič sprejela standardna pravila za izenačevanje možnosti invalidov. Drugi ključni mejnik na tem področju je vsekakor leto 2001, ko je Generalna skupščina Združenih narodov sprejela priporočila komisije za človekove pravice in komisije za socialni razvoj, da se pripravi konvencija za pravice invalidov. Ta zgodovinski dokument, ki je bil sprejet decembra 2006, je prvi pravno zavezujoči dokument Združenih narodov s področja invalidskega varstva. Njegov temeljni namen je zagotoviti uveljavljanje človekovih pravic oziroma načela enakih možnosti in enake obravnave ter preprečevanje diskriminacije, ki jo doživljajo invalidi na različnih področjih življenja. Konvencija priznava pomen dostopnosti fizičnega, socialnega, ekonomskega okolja ter dostopnosti informacijskih in komunikacijskih tehnologij pri omogočanju invalidov, da polnopravno uživajo človekove pravice in osnovne svoboščine (Nacionalne usmeritve, 2005).

Pomemben dokument za članice Evropske unije je Lizbonska strategija, ki postavlja kot pomembna cilja bodočega razvoja Evrope ustvarjanje novih zaposlitev ter povečanje socialne kohezije, pri čemer je zagotavljanje aktivne udeležbe funkcionalno oviranih ljudi v te procese velik izziv za vse države članice. Zaradi splošne nizke rodnosti v Evropi in trenda podaljšanja življenjske dobe, oz. povečanja deleža starejšega prebivalstva lahko namreč pričakujemo, da se bo delež funkcionalno oviranih v prihodnosti povečal. Pri tem ugotavljamo, da je bilo za integracijo in enakopravno participacijo funkcionalno oviranih ljudi v vsej politiki Evropske skupnosti do sedaj premalo narejenega. Predpostavljamo tudi tezo, da so funkcionalno ovirani ljudje sami pomanjkljivo seznanjeni s svojimi pravicami do prostega gibanja in jih zaradi tega slabo izkoriščajo (Nacionalne usmeritve, 2005).

2.2 INVALIDNOST IN INVALIDI

Invalidi (Uršič in Kroflič, 2002) predstavljajo raznoliko skupino, zato je opredelitev pojmov invalidnost in invalid zelo zahtevno. Invalidnost je namreč odvisna od vrste in od stopnje. Invalidne osebe se med seboj razlikujejo glede na:

- telesno prizadetost,
- prizadetost čutil,
- umsko in psihično prizadetost
- ter težavo v duševnem zdravju.

Invalidne osebe so lahko invalidi od rojstva ali pa je njihova invalidnost nastala kasneje – v otroštvu, najstniških letih, med izobraževanjem, v času zaposlitve ali v času upokojitve (Uršič in Kroflič, 2002).

Splošne opredelitve pojma invalidnost ni. V Slovarju slovenskega knjižnega jezika (SSKJ, 2003) je pojem invalidnost označena kot »lastnost« osebe in stanje invalidnega.

»Invalidnost je širši pojem od bolezni, okvare, motenj ali prizadetosti v telesnem in duševnem razvoju in tudi od formalno priznanega družbenega statusa. Z vidika stališča »od humanum« pomeni celovitost človekovih odnosov do samega sebe in soljudi, družbe in sveta, ki se kaže kot okrnjenost človeka v njegovem samouresničevanju (realizaciji) njegovih lastnih potencialnih zmožnosti in hkrati kot bistveno zmanjšane zmožnosti za zadovoljivo igranje njegovih socialno pričakovanih vlog. S tega vidika je invalidnost tako eksistencialna kot sistemska kategorija, invalidi pa sestavni del vsakodnevnega življenja družbene skupnosti.« (Uršič in Kroflič, 2002).

Po Šuštaršiču (2005) lahko torej na invalidnost gledamo iz dveh vidikov. Prva je identifikacija, pri čemer gre za invalidno dojetje svoje lastne vloge v družbi in zasebnem življenju, druga pa dostopnost grajenega okolja in informacij oziroma komunikacij, ki omogočajo integracijo invalidov v družinsko, delovno in širše družbeno okolje (na področju izobraževanja, usposabljanja in zaposlovanja). Dostopnost pa ni pomembna le z vidika socialnega vključevanja, temveč je tudi predpogoj za uveljavljanje političnih in državljskih pravic. Brez funkcionalno grajenega dostopnega okolja in dostopa do informacij je težko ali morda celo nemogoče uresničevati politične pravice (Nacionalne usmeritve, 2005).

Po oceni svetovne zdravstvene organizacije je skoraj 10 % oziroma 600 milijonov ljudi na svetu invalidnih, med temi pa je jih več kot 60 % starih med 15 in 64 let. Po podatkih o številu invalidov glede na pravno definirani status iz leta 2002 je bilo tedaj v Sloveniji nekaj manj kot 170.000 invalidov. V primerjavi s številom takratnega prebivalstva v Sloveniji so torej invalidi s statusom predstavljali 8,84 % celotne populacije (Vertot, 2007).

2.2.1 SLEPI IN SLABOVIDNI

Po definiciji SZO iz 1993 je slabovidna tista oseba, ki ima okvaro vidne funkcije tudi po zdravljenju in/ali standardni korekciji refrakcije ter ima vidno ostrino manjšo kot 0,3 do zaznavanja svetlobe oziroma ima vidno polje ožje kot 10 stopinj okrog fiksacijske točke, vendar je (potencialno) sposobna uporabljati vid za načrtovanje in izvajanje nalog.

Človek je bitje, ki pobude realnega sveta oblikuje s čutili. Z vidom človek najceloviteje in najbolj živo dojema okolje. Z vidom zajame človek 83 % vseh informacij, s sluhom 11 %, ostalih 6 % pa z drugimi čutili. Biti slep pomeni največjo možno osamo in odmaknjenost iz družbe.

Zlato pravilo naj bi bilo, da slepega vedno, še preden kaj zanj storimo, vprašamo, če mu lahko pomagamo. Tako pokažemo, da spoštujemo njegovo osebnost. Slepega, ki ga vodimo, pa opozorimo, preden stopimo s pločnika ali nanj. Slabovidnim ljudje največkrat pomagajo pri vstopanju na tramvaj, avtobus ali vlak. Lahko se tudi zgodi, da so slepi zaradi brezobzirnega prerivanja drugih ljudi preprosto odrinjeni na stran. Zadostuje, da ga pospremimo do vrat in mu položimo roko na oprijemalo. Slep človek ima svoje noge in zato lahko normalno vstopi, ne da bi ga vlekli kot kos tovara. Pri izstopanju mu prav tako pokažemo oprijemalo in ga pustimo, da sam izstopi. Če vstopamo ali izstopamo skupaj, je vodeči vedno spredaj, da pokaže oprijemalo ali ponudi lastno roko. Opozorimo tudi na višino stopnic. Pri vstopanju v avtomobil slepega peljemo do odprtih vrat in mu položimo eno roko na njihov zgornji rob, medtem ko njegova druga roka z orientacijo otipa streho avtomobila, potem pa se oprime sedeža (Dyck, 1992).

Zelo razširjena napačna misel je, da moramo slepemu kar najhitreje ponuditi sedež. V tramvaju, vlaku ali avtobusu je to gotovo primerno, ker slepi ne more vedno dovolj hitro najti opore, če voznik nenadoma zavre. Na splošno velja to za starejše osebe, še posebno pa za starejše slepe ljudi. Tudi tu uporabimo pravilo: ponudimo sedež, slepemu pa prepustite, da ga uporabi ali pa ne. Položimo roko slepega na naslonjalo in rečemo: "Tukaj je prost sedež, " in slepi bo takoj vedel, kje je in bo sam sedel. Ali pa položimo roko na naslonjalo fotelja in rečemo: "Sedež je na vaši desni strani." Z otipom bo slepi hitro ugotovil točen položaj fotelja (Dyck, 1992).

2013

2.2.2 GIBALNO OVIRANI Z INVALIDSKIM VOZIČKOM

Pri načrtovanju (Albreht in sod., 2010) zunanjih prostorov so z vidika oseb na vozičku pomembni naslednji dejavniki:

Širina vozička

Pomembno vpliva na oblikovanje prehodov in vhodov, saj morajo biti na zunanjih javnih površinah širši od 90 cm, ter načrtovanje pešpoti, ki morajo biti dovolj široke, da je omogočeno srečanje.

Možnost obračanja vozička

Vpliva na oblikovanje pešpoti in ploščadi pred vhodi, saj voziček potrebuje za obračanje vsaj 150 cm ravnega prostora.

Višina robnika, ki ga človek na vozičku še lahko samostojno prevozi

Zaželene so poti brez robov in pragov. Robnik do višine 2 cm je še ustrezen, medtem ko so vsi višji robovi neprehodni.

Naklon poti

Na daljših poteh ne sme biti večji od 3 %, ker moramo upoštevati, da mora človek na vozičku samostojno prevoziti pot z rokami. Na krajših odsekih (do 6 m) lahko naklon doseže 5 %, izjemoma je dopusten tudi naklon do 8 %, vendar le na klančinah, krajših od dveh metrov. Posebej pomemben je tudi prečni naklon, ki ne sme biti večji od 2 %, saj je sicer obremenitev ene roke bistveno večja in vožnja zato zelo neudobna.

Vrata

Morajo biti lahka, kljuka pa enostavna za odpiranje, da jo je mogoče odpreti tudi pestjo.

Podlaga

Mora biti trdna, nedrsljiva, brez lukenj in širokih fug, da jo je mogoče hitro prevoziti brez večjega napora.

2.3 RAZISKAVE

2013

Osnovo za raziskavo predstavljata slovenska dokumenta, in sicer:

- Strategija Dostopna Slovenija in
- Akcijski program za invalide 2007-2013.

Strategija izhaja iz ugotovite, da je invalidsko varstvo ena najbolj občutljivih in specifičnih sestavin splošne družbenorazvojne in zlate ekonomske politike. Glavni cilji strategije so: odpraviti grajene in komunikacijske ovire, urediti dostopnost do dela, znanja, informacij, ustvarjati enake možnosti do enakih življenjskih priložnosti za invalide in vse funkcionalno ovirane ljudi ter nuditi tehnično podporo tistim, ki jo potrebujejo za uspešno vključitev v življenje in delo (Nacionalne usmeritve, 2005).

Akcijski program pa podrobno določa naloge politike invalidskega varstva med obdobjem 2007-2013, konkretne cilje, ki jih je treba uresničevati po posameznih področjih, in glavne nosilce, ki so zadolženi za njihovo uresničevanje. Glavni namen raziskave je bil izvesti obsežno analizo stanja invalidskega varstva v Sloveniji. S pomočjo ciljev, ki so določeni v obeh omenjenih dokumentih, so v raziskavi analizirali dostopnost grajenega okolja, komunikacij in informacij ter kako invalidom ti cilji zagotavljajo prosto gibanje ter jim omogočajo socialno vključevanje (Nacionalne usmeritve, 2005).

2.4 OVIRE GRAJENEGA OKOLJA

Ovire grajenega okolja se nanašajo na arhitektonske in tehnološke ovire. Po M. Vovk (2000) jih delimo na ovire zunanega prostora in ovire notranjega prostora.

Ovire zunanega prostora so:

- ovire na cestah, trgih in drugih javnih površinah (npr. cestni robniki, prometni otoki, prehodi za pešce, parkirni prostori, nadhodi, načini premagovanja višinskih razlik, prestrmi nakloni, neustrezna uporaba materialov, neprehodnost, neurejene poti in preozki prehodi ipd.).
- ovire v javnem cestnem prometu (npr. vstop in izstop v vozilo, dostop do postajališč ali postaj, elementi cestne opreme – npr. zvočna prometna signalizacija itd.),

Ovire notranjega okolja preprečujejo dostop v objekt ali onemogočajo/otežujejo njegovo uporabo (npr. preozka vrata, pretežka vrata, neustrezno oblikovana oprema (npr. držala, ograja ipd.).



Slika 1: Vožnja invalidov

2.5 ZAKONODAJA

2.5.1 EVROPSKA ZAKONODAJA

Dostopnost brez ovir na področju javnega potniškega prometa je uzakonjena v vseh državah. V nekaterih državah je dostopnost zahtevana z določbami zakonov o zagotavljanju enakosti pravic nekaterih invalidov (npr. v Avstriji, Nemčiji), v drugih pa v področnih zakonih o transportu ali javnih prevozih (npr. na Norveškem, v Italiji, na Portugalskem). V posameznih državah je zakonodaja urejena po vrstah prevozov in so predpisi za železniški, avtobusni, zračni, pomorski ipd. promet ločeni (npr. Danska).

Nekatere države imajo še posebne instrumente, ki olajšujejo dejansko izvajanje zahtev po dostopnosti v javnem prometu. Sredstva za prilagoditev ali nakup avtomobilov za invalide se dodeljujejo iz državnih sredstev (npr. v Italiji) ali iz zasebnih: V Avstriji tako npr. združenje »Življenjska pomoč« nudi finančna sredstva za nakup prilagojenih avtomobilov. V Belgiji so prilagoditvi javnega potniškega prometa namenjena državna sredstva in podpore, enako velja tudi v Franciji in Španiji. Na Finskem je posebej urejeno subvencioniranje za preureditev taksijev. V Nemčiji podobno pomoč nudi »Misija človečnosti«, v Združenem kraljestvu pomaga invalidom pri nabavi ali prilagoditvi vozil »Shema mobilnost« (Nacionalne usmeritve, 2005).

2.5.2 SLOVENSKA ZAKONODAJA

2013

Zasnova razvojne strategije invalidskega varstva v Sloveniji, ki jo je sprejela Skupščina Republike Slovenije leta 1991, izpostavlja pomembnost dostopnosti grajenega okolja in informacij ter komunikacij za neodvisno življenje invalidov. Razvojna strategija med drugim posebej opozarja na urejanje bivanjih razmer, urejanje prilagojenih prevozov ter potrebnost prilagojenega načina komuniciranja za slepe in gluhe osebe. Cilji, opredeljeni v strategiji, pa imajo pravno podlago tudi v številnih zakonih, ki jih je Republika Slovenija sprejela (kot npr. s področja urejanja prostora, gradnje objektov, dostopnosti stanovanj, dostopnosti delovnega okolja in opreme, letalskega in cestnega prometa, elektronskih komunikacij ipd.).

Ukrepi:

- prilagoditi avtobuse mestnega prometa in linijske avtobuse ter vlake za gibalno in senzorno ovirane invalide (dostop in vstop v avtobus, sprejemanje informacij po zaslonu in govorne informacije);
- preureditev enega taksija na 50.000 prebivalcev za prevoz gibalno oviranih;
- na letališčih, avtobusnih in železniških postajah zagotoviti servis za nemoten vstop in izstop gibalno in senzorno oviranim invalidom (oseba za pomoč pri orientaciji slepih in slabovidnih, gluhih in naglušnih, klančina ali dvigalo za invalide na vozičkih ...).

Javni potniški promet (JPP) predstavlja vse mobilnostne sisteme (avtobus, vlak, taksi idr.), pri katerih potniki ne potujejo v lastnih vozilih. JPP je namenjen vsem družbenim skupinam in poteka po vnaprej določenih progah, urnikih in cenah voženj (Mednarodna zveza za javni potniški promet, 2011). Proge JPP-ja med seboj povezujejo različne države (mednarodni potniški promet). JPP lahko poteka po infrastrukturi, značilni zgolj za to obliko mobilnosti (npr. železnice, letališča), ali pa poteka hkrati z drugimi načini mobilnosti (npr. avtobusni in avtomobilski potniški promet).

V primerjavi z osebnim avtomobilskim prometom ima JPP številne prednosti. Zagotavlja namreč mobilnost z manjšimi finančnimi stroški in z manjšimi zahtevami po prostoru, je energetsko učinkovitejši (prispeva k manjši porabi energije na potniški kilometer), povzroča manjše onesnaževanje in je dostopen vsem ljudem. Potnikom zagotavlja večjo dostopnost in je najbolj varna oblika mobilnosti (Mednarodna zveza za javni potniški promet, 2011). Največje slabosti JPP-ja, v primerjavi z osebnim avtomobilskim prometom, pa so manjše udobje, počasnejše potovanje, manjša prilagodljivost pri potovanju ipd. (Nacionalne usmeritve, 2005).

2.6 TERENSKO DELO

2013

2.6.1 OBISK AVTOBUSNE POSTAJE IZLETNIK V CELJU IN POGOVOR Z GOSPODOM BORISEM KOČEVARJEM

6. 3. 2013 sem obiskala gospoda Borisa Kočevarja, ki je direktor za promet na Izletniku Celje. Predstavil mi je svoje delo ter mi predstavil novosti o njihovih prilagoditvah invalidom v mestnem in medkrajevnem cestnem prometu. Z mano je delil tudi svoje zanimive izkušnje z invalidi, kadar po potrebi vozi avtobus.



Slika 2: Pogovor z gospodom Borisem Kočevarjem

Izletnik Celje je razdeljen na več enot: avtošola, vzdrževanje avtobusov, turistična agencija ter promet, ki pa je razdeljen na potniški in medkrajevni, s slednjima pa se tudi g. Kočevar ukvarja.

Na Izletniku Celje je 220 avtobusov, od tega jih je 24 mestnih, in od slednjih jih je le nekaj prilagojenih invalidom. Ti imajo klančino, so novejši, saj so bili kupljeni po razglasitvi zakona, da morajo biti mestni avtobusi prilagojeni invalidom, ostali pa so starejšega datuma. V vsakem, razen tistih starejšega roka, je tudi sedež, ki je za voznikom ob oknu rezerviran za invalida, označen pa je tudi z nalepko.



Slika 3: Klančina na avtobusu

Vozniki avtobusov posebnih usposabljanj za ravnanje z invalidi nimajo, ampak imajo enkrat letno usposabljanje, ki je obvezno, pri tem pa jih zraven poučijo še o odnosu do invalida in kako ravnati, če želi na avtobus vstopiti invalid. Avtobusni vozniki so o klančinah, katere imajo nekateri mestni avtobusi, poučeni, da jih znajo pravilno uporabiti in invalida varno vkrcati v vozilo.

G. Kočevar pa meni, da veliko prilagoditev za invalide ne bi bilo potrebnih, saj invalidi preredko uporabljajo javni cestni prevoz, ter da je prevelik finančni zalogaj za vse avtobusne družbe po Sloveniji. Prepričan je, da avtobusna podjetja zahtevanih prilagoditev ne bodo naredila, če to res ne bo predpisoval zakon.

Po pogovoru z g. Kočevarjem sem si ogledala še mestni avtobus, ki je prilagojen invalidom, katerega mi je razkazal gospod Janez Čeperlin.



Slika 4: Ogled prilagojenega avtobusa invalidom

2.6.2 OBISK POSTAJALIŠČA ZA TAKSI

Opravila sem tudi pogovor z enim od takistov podjetja Taxi Gogi. Predstavil mi je svoj poklic ter mi povedal, kako se on sooča s prevažanjem invalidov.



Slika 5: Taxi Gogi

Gospod je pri podjetju Taxi Gogi zaposlen približno osem let in dela vsak dan od 6 do 18 ur. Tudi sam se občasno sreča z invalidom, kateremu želi omogočiti na čim lažji način prispeti na zeleno lokacijo. Avtomobili niso posebno prilagojeni invalidom, v primeru invalidskega vozička pa le-tega pospravi v prtljažnik. Ima tudi izkušnje, da ga invalid zaprosi, da ponj pride do stanovanja in invalida odpelje do avtomobila. Tako je rekel, da lahko pomaga invalidu. Pripomnil je tudi, da ima več slabih izkušenj prej z vinjenimi ljudmi kot pa z ljudmi, ki potrebujejo pomoč ali so invalidi.

2013



Slika 6: Razlaga taksimera

Navedel je tudi, da mu je ta poklic všeč in da je konkurenca med taksisti vedno večja, ampak je tudi vzporedno uporaba taksijev večja. Če v delovnem času nima nobene vožnje, se z vozilom zapelje na posebej za taksije označena mesta, kjer stoji ter čaka na stranke ali pa na klic. Cena taksijev je različna ter tudi odvisna od vrste stranke ter časa vožnje, ki pa so razdeljene na dnevne, nočne, šolo obvezne otroke ter na tujce. Ima tudi posebno tarifo za čakalne ure.

	DNEVNA T1	DNEVNA T2	DNEVNA T3	DNEVNA T4
START	4,90€	3,00€	2,50€	2,30€
LKM	1,10€	1,00€	0,90€	0,80€
ČAK.URA	25,00€	25,00€	25,00€	25,00€
	NOČNA T1	NOČNA T2	NOČNA T3	NOČNA T4
START	4,90€	3,00€	2,50€	2,30€
LKM	1,30€	1,20€	1,10€	0,90€
ČAK.URA	30,00€	30,00€	30,00€	30,00€

Slika 7: Cenik storitev

Gospod pa je tudi mnenja, da ni potrebe po prilagojenih vozilih invalidom, saj invalidi ne uporabljajo dovolj tega prevoza ter da je to prevelik finančni zalogaj glede na količino prometa, ki ga imajo. Predstavil mi je tudi različne izkušnje na tem delovnem mestu, ki ga opravlja, ter mi povedal kar nekaj zanimivih dogodivščin.

2.6.3 POGOVOR Z GOSPO NADO MOČENIK

2013

Odpravila sem se tudi do gospe Nade Močenič, zaposlene pri Društvu slepih in slabovidnih Celje, ki mi je zelo nazorno obrazložila, kako se slepi in slabovidni srečujejo z javnim cestnim prevozom in kako in koliko ga uporabljajo.

Na društvu imajo tudi dve osebni vozili, katera uporabljajo za prevoz slepih in slabovidnih, kadar so ti na delovnem mestu. V društvu se največkrat srečujejo s taksiji, katere člani društva kar pogosto uporabljajo ter imajo s taksi službo tudi pogodbo. Z Izletnikom Celje posebnih pogodb nimajo več, saj tega zakon več ne zapoveduje, tako da morajo ob najemu avtobusa plačati ceno po istih tarifah kot vsi drugi uporabniki teh prevozov.

Zelo zanimivo je bilo spoznanje, da so slepi prav tiste vrste invalidi, ki so najbolj odvisni od prevozov ter tudi zelo pogosto uporabljajo javni cestni prevoz, kadar nimajo druge možnosti. Izbira vrste, kateri javni prevoz bo slep ali slaboviden uporabil pa je tudi zelo odvisna od stopnje slabovidnosti. Njim avtomobili in avtobusi niso posebno prilagojeni, invalidi imajo samo rezerviran sedež za voznikom pri oknu.

Gospa Močenič mi je tudi obrazložila, kako v Sloveniji poteka spremstvo za slepe in slabovidne ter da to tudi država delno financira. Nekaj mi je povedala tudi o FIHO fundaciji, ki se ukvarja z zbiranjem sredstev za invalide.

Gospa je tudi mnenja, da bi se lahko prilagojenost malce bolj poostrila in bi za te vrste invalidnosti predlagala, da bi se postaje bolj slušno in tipno prilagodile ter da bi bilo več možnih zvez oz. večkrat dnevnih voženj na relacijah avtobusnega prevoza. Gospa Močenič je z veseljem odgovorila na vsa vprašanja in mi razjasnila marsikateri še neznan ali pa nerazumljiv pojem.

3 EMPIRIČNI DEL

2013

3.1 VZOREC

Osnova za izdelavo raziskovalne naloge je bilo 40 anketnih vprašalnikov, ki so bili razposlani po elektronski pošti na Zvezo paraplegikov Slovenije in na Medobčinsko društvo slepih in slabovidnih Celje. Anketni vprašalnik je izpolnilo 15 žensk ter 25 moških.

3.2 ČAS RAZISKAVE

Izpolnjevanje anketnega vprašalnika je potekalo meseca februarja in marca. Delo na terenu pa je potekalo v marcu.

3.3 OBDELAVA PODATKOV

Pridobljene izpolnjene anketne vprašalnike sem razvrstila in računalniško obdelala. Grafe sem izdelala s pomočjo programa Microsoft Excel. Odstotkovno sem obdelala vsako vprašanje posebej in rezultate prikazala z grafi in tabelami.

3.4 ANALIZA PODATKOV

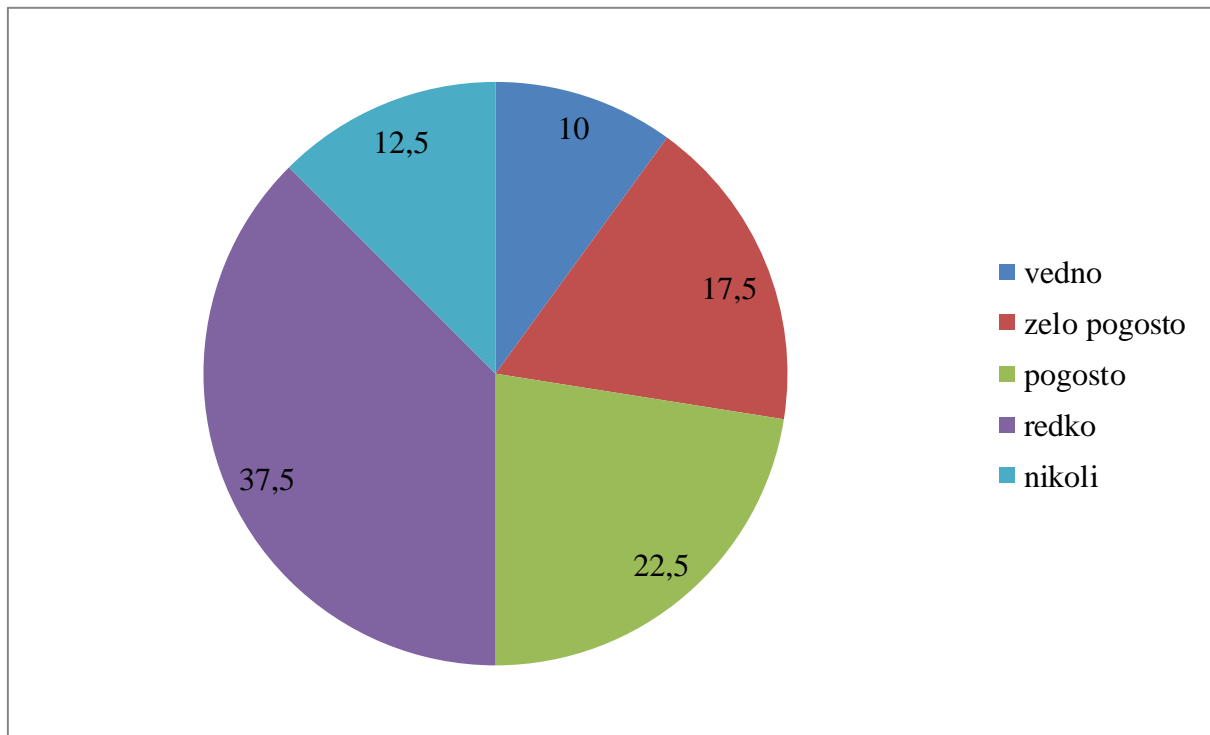
Na naslednjih straneh so prikazani rezultati kvantitativnega dela raziskave.

1. Kako pogosto se srečujete z ovirami v javnem cestnem prometu?

2013

Tabela 1: Kako pogosto se srečujete z ovirami v javnem cestnem prometu?

	ŠTEVILO	ODSTOTEK
a) vedno	4	10
b) zelo pogosto	7	17,5
c) pogosto	9	22,5
d) redko	15	37,5
e) nikoli	5	12,5



Graf 1: Kako pogosto se srečujete z ovirami v javnem cestnem prometu?

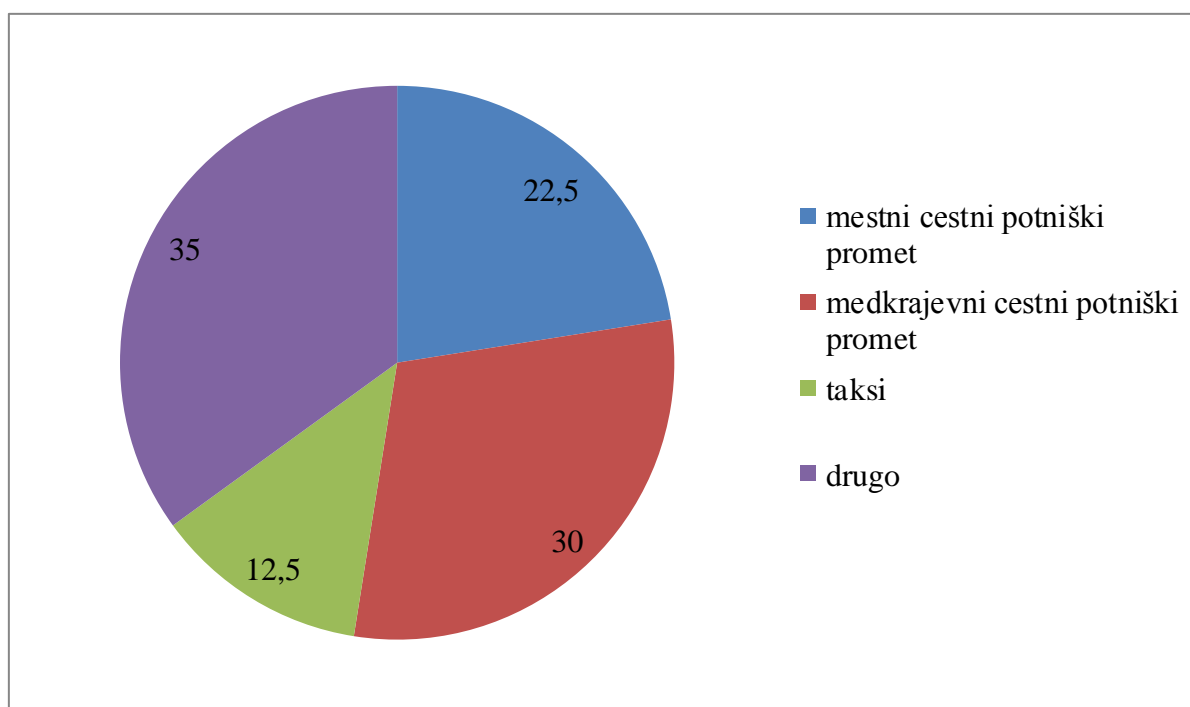
Anketiranci se najpogosteje (37,5 %) redko srečujejo z ovirami v cestnem prometu, 22,5 % pa jih meni, da se z ovirami srečujejo pogosto.

2. Kje se največkrat srečujete z ovirami v javnem cestnem prometu?

2013

Tabela 2: Kje se največkrat srečujete z ovirami v javnem cestnem prometu?

	ŠTEVILO	ODSTOTEK
a) mestni cestni potniški promet	9	22,5
b) medkrajevni cestni potniški promet	12	30
c) taksi	5	12,5
d) drugo	14	35



Graf 2: Kje se največkrat srečujete z ovirami v javnem cestnem potniškem prometu?

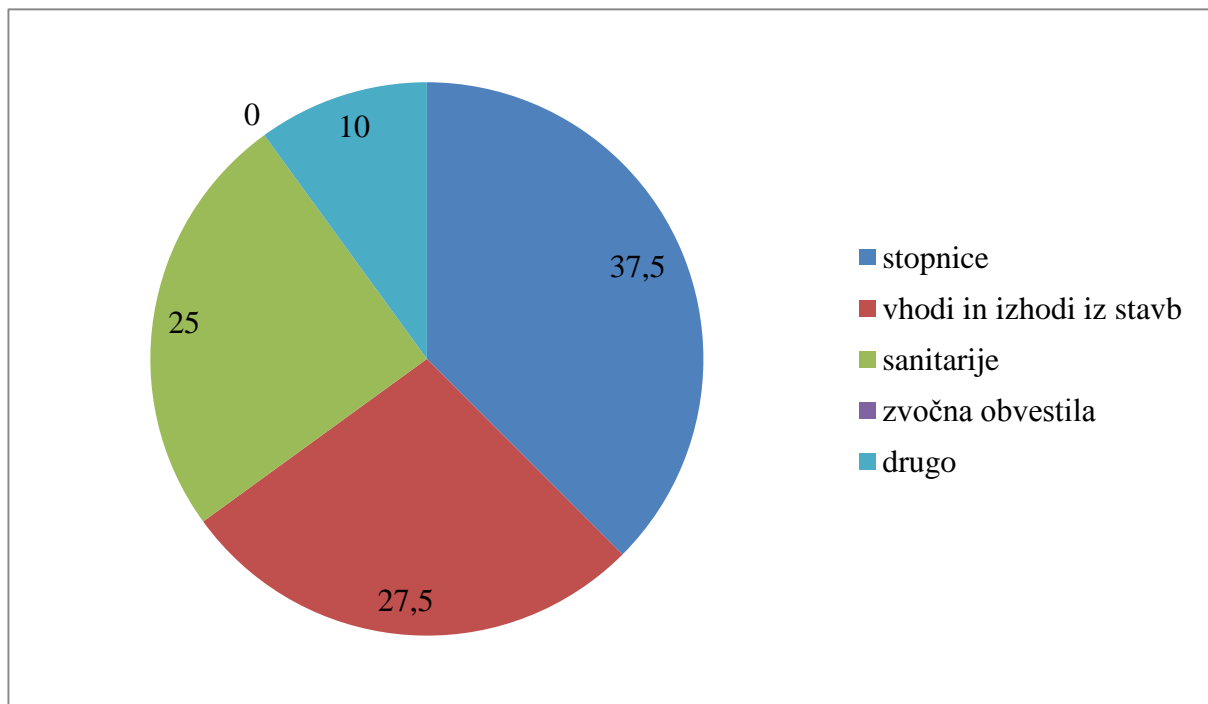
Anketiranci se največkrat (30 %) z ovirami srečujejo v medkrajevnem cestnem potniškem prometu. Pod drugo pa so napisali, da se z ovirami srečujejo povsod v prometu, ob prometnih konicah, da so parkirišča za invalide zasedena ter da se ne srečujejo z ovirami, ker uporabljajo lasten prevoz.

3. Katere so ovire na področju javnega cestnega prometa, ki vas najbolj ovirajo.

2013

Tabela 3: Katere so ovire na področju javnega cestnega prometa, ki vas najbolj ovirajo?

	ŠTEVILO	ODSTOTEK
a) stopnice	15	37,5
b) vhodi in izhodi iz stavb	11	27,5
c) sanitarije	10	25
d) zvočna obvestila	0	0
e) drugo	4	10



Graf 3: Katere so ovire na področju javnega cestnega prometa, ki vas najbolj ovirajo?

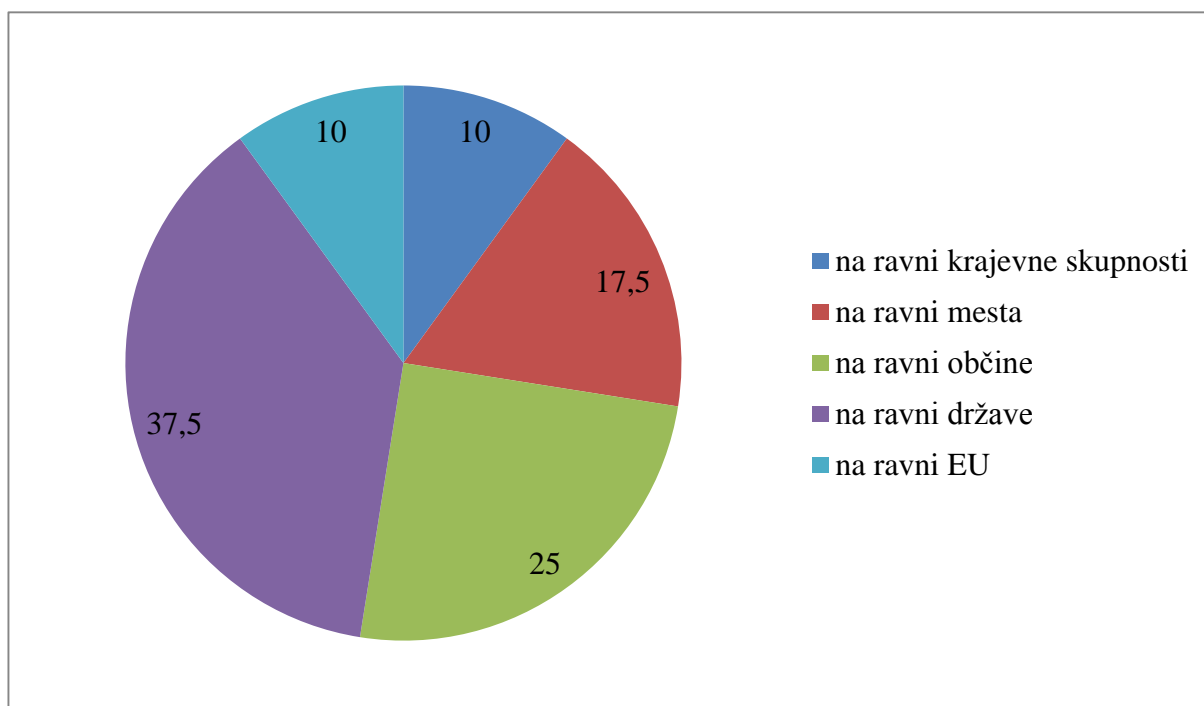
Najpogosteje (37,5 %) anketirance na področju cestnega prometa ovirajo stopnice, v 27,5 % pa jih ovirajo vhodi in izhodi iz stavb. Pod drugo so napisali, da jih najbolj ovirajo robniki, prestrne klančine, neprilagojena podlaga in višina pločnika.

4. Kje se po vašem mnenju morajo sprejemati odločitve o ukrepih za zmanjševanje ovir v javnem cestnem prometu?

2013

Tabela 4: Kje se po vašem mnenju morajo sprejemati odločitve o ukrepih za zmanjševanje ovir v javnem cestnem prometu?

	ŠTEVILO	ODSTOTEK
a) na ravni krajevne skupnosti	4	10
b) na ravni mesta	7	17,5
c) na ravni občine	10	25
d) na ravni države	15	37,5
e) na ravni EU	4	10



Graf 4: Kje se po vašem mnenju morajo sprejemati odločitve o ukrepih za zmanjševanje ovir v javnem cestnem prometu?

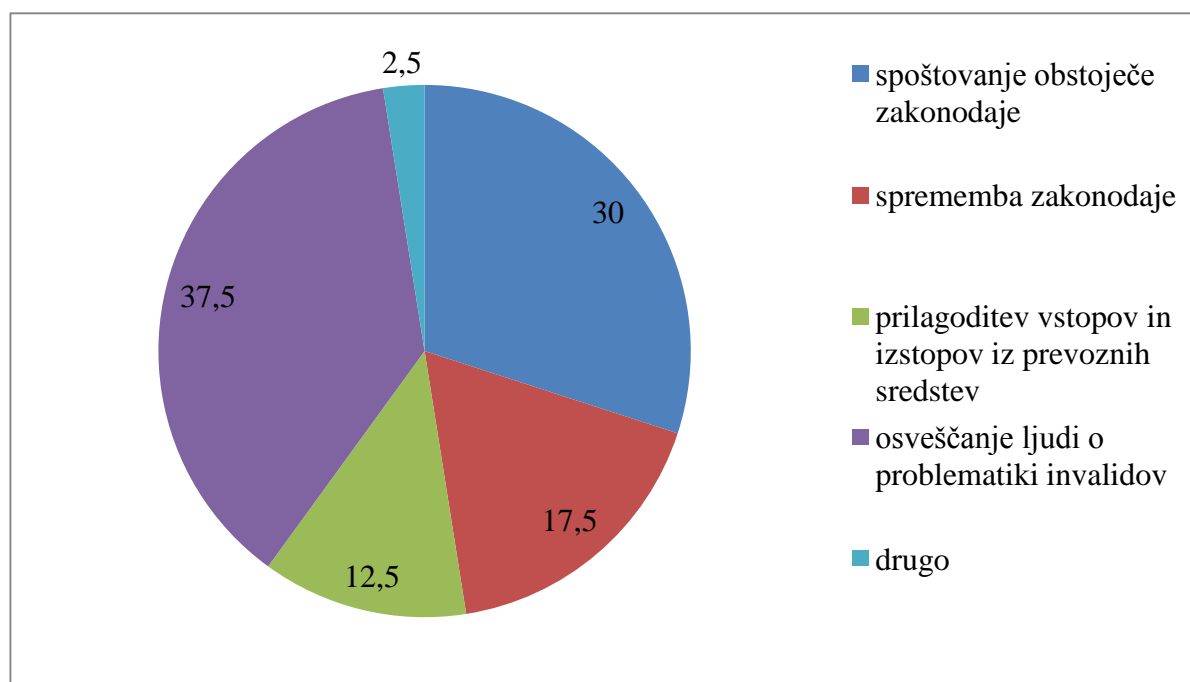
Po mnenju anketirancev se morajo sprejemati odločitve o ukrepih za zmanjševanje ovir v cestnem prometu najpogosteje (37,5 %) na ravni države, v 25 % pa na ravni občine. V 10 % pa so mnenja, da bi se morale odločitve sprejemati na ravni EU ter na ravni krajevne skupnosti.

5. Kaj bi bilo potrebno po vašem mnenju najprej narediti, da bi zmanjšali ovire v okolju in komunikacijske ovire na področju javnega cestnega prometa?

2013

Tabela 5: Kaj bi bilo potrebno po vašem mnenju najprej narediti, da bi zmanjšali ovire v okolju in komunikacijske ovire na področju javnega cestnega prometa?

	ŠTEVILO	ODSTOTEK
a) spoštovanje obstoječe zakonodaje	12	30
b) sprememba zakonodaje	7	17,5
c) prilagoditev vstopov in izstopov iz prevoznih sredstev	5	12,5
d) osveščanje ljudi o problematiki invalidov	15	37,5
e) drugo	1	2,5



Graf 5: Kaj bi bilo potrebno po vašem mnenju najprej narediti, da bi zmanjšali ovire v okolju in komunikacijske ovire na področju javnega cestnega prometa?

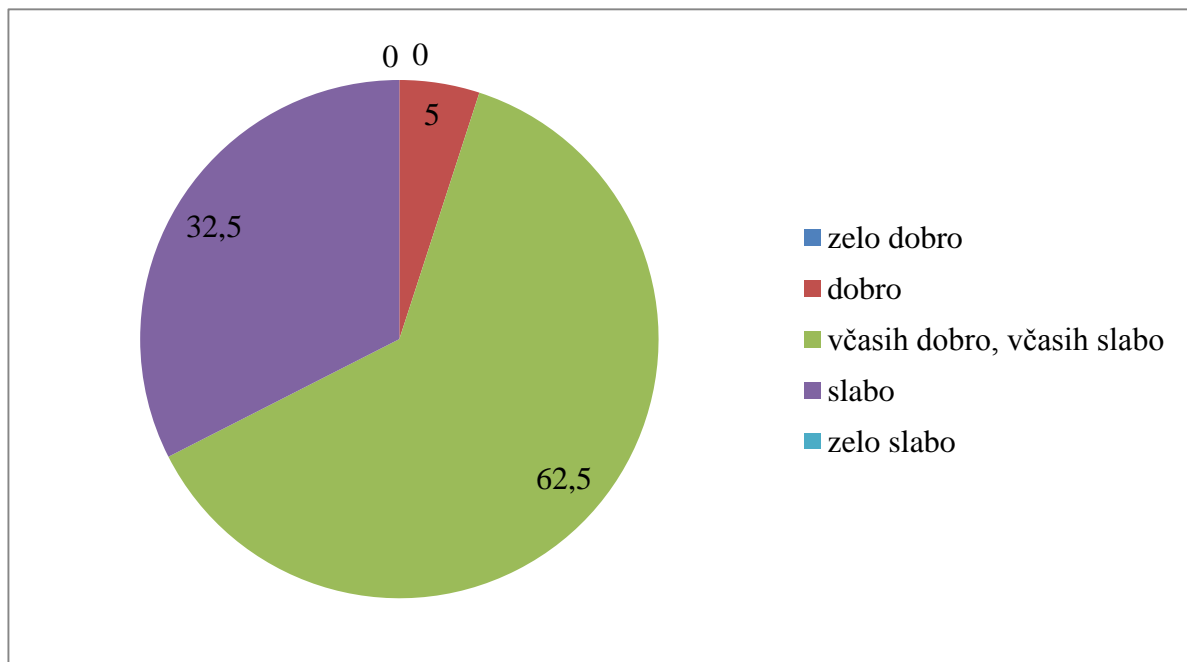
Anketiranci najpogosteje (37,5 %) menijo, da bi bilo za zmanjšanje ovir v okolju in komunikacijskih ovir na področju cestnega prometa potrebno osveščanje ljudi o problematiki invalidov, v 30 % pa, da bi se obstoječa zakonodaja spoštovala. Pod drugo pa je anketirani napisal, da bi bilo potrebno izvajanje vsega naštetega.

6. Kako ocenjujete svojo varnost v cestnem prometu glede na neprimernost vozil v javnem cestnem prometu?

2013

Tabela 6: Kako ocenjujete svojo varnost v cestnem prometu glede na neprimernost vozil v javnem cestnem prometu?

	ŠTEVILO	ODSTOTEK
a) zelo dobro	0	0
b) dobro	2	5
c) včasih dobro, včasih slabo	25	62,5
d) slabo	13	32,5
e) zelo slabo	0	0



Graf 6: Kako ocenjujete svojo varnost v cestnem prometu glede na neprimernost vozil v javnem cestnem prometu?

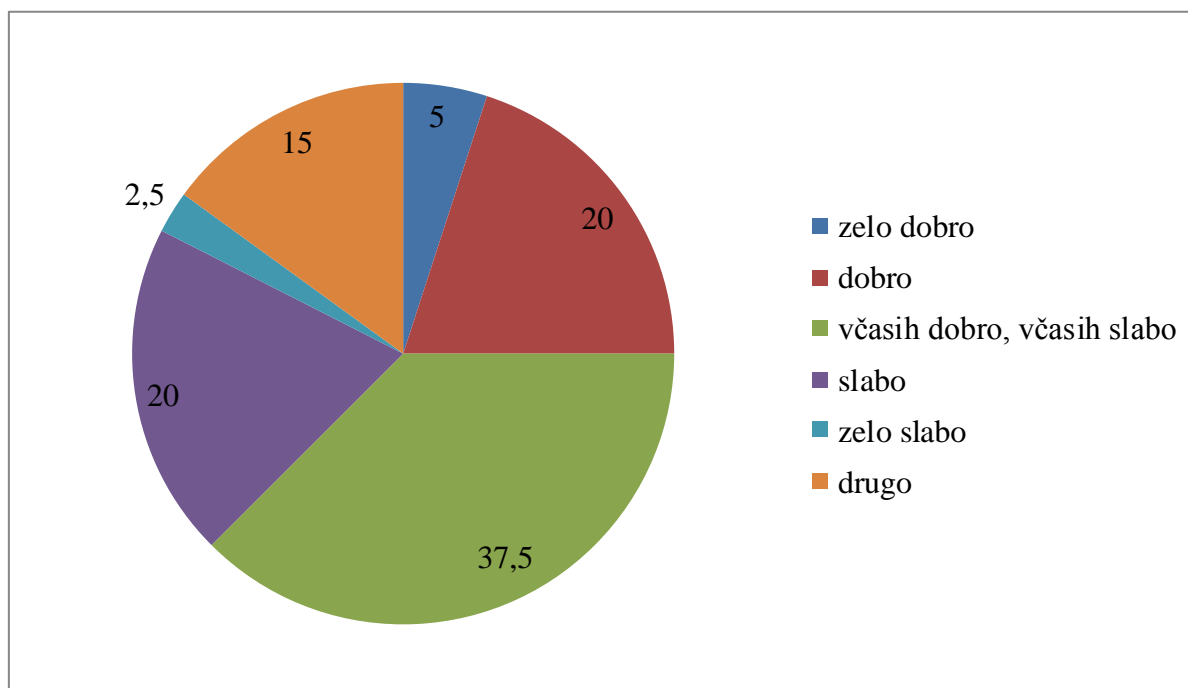
Anketiranci svojo varnost v primeru neprimernosti vozil v cestnem prometu v 62,5 % ocenjujejo kot srednje (včasih dobro, včasih slabo), v 32,5 % pa kot slabo.

7. Menite, da želi industrija delati v vaš prid glede prilagoditve vozil v javnem cestnem prometu?

2013

Tabela 7: Menite, da želi industrija delati v vaš prid glede prilagoditve vozil v javnem cestnem prometu?

	ŠTEVILO	ODSTOTEK
a) zelo dobro	2	5
b) dobro	8	20
c) včasih dobro, včasih slabo	15	37,5
d) slabo	8	20
e) zelo slabo	1	2,5
f) drugo	6	15



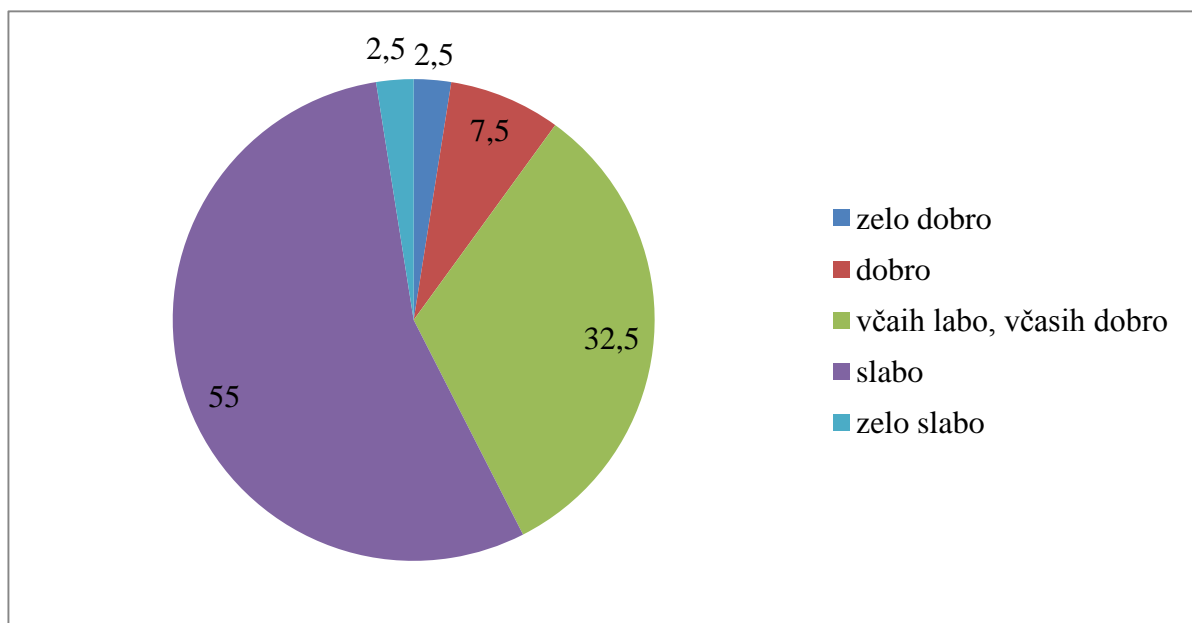
Graf 7: Menite, da želi industrija delati v vaš prid glede prilagoditve vozil v javnem cestnem prometu?

Anketiranci najpogosteje (37,5 %) menijo, da industrija želi delati v njihov prid glede prilagoditve vozil v cestnem prometu srednje (včasih dobro, včasih slabo), v 20 % pa kot dobro. Slepi in slabovidni pa so pod drugo navedli, da niso vozniki.

8. Menite, da so ljudje, ki delajo v javnem cestnem prometu dovolj osveščeni o vaših težavah? 2013

Tabela 8: Menite, da so ljudje, ki delajo v javnem cestnem prometu dovolj osveščeni o vaših težavah?

	ŠTEVILO	ODSTOTEK
a) zelo dobro	1	2,5
b) dobro	3	7,5
c) včasih dobro, včasih slabo	13	32,5
d) slabo	22	55
e) zelo slabo	1	2,5



Graf 8: Menite, da so ljudje, ki delajo v javnem cestnem prometu dovolj osveščeni o vaših težavah?

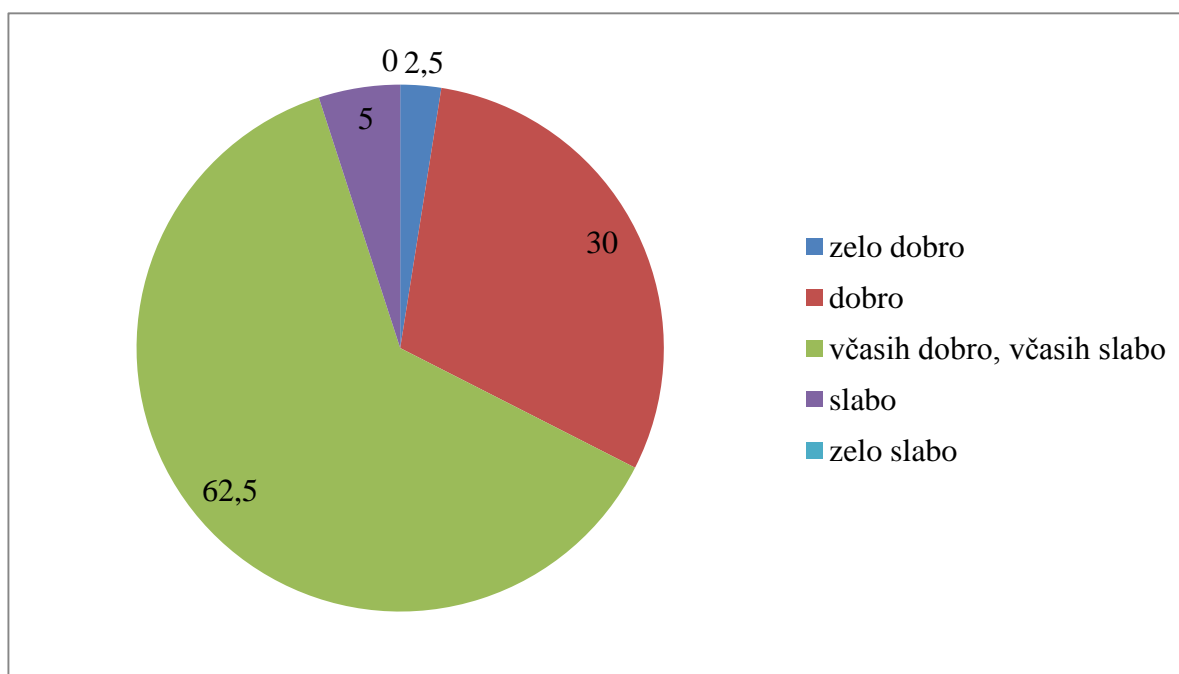
55 % anketiranih je mnenja, da so ljudje, ki delajo v cestnem prometu, slabo osveščeni o njihovih težavah ter 32,5 % srednje (včasih dobro, včasih slabo).

9. Menite, da so ljudje dovolj potrpežljivi in pripravljeni pomagati invalidni osebi, ki potrebuje več časa, da vstopi in izstopi v javni cestni prevoz?

2013

Tabela 9: Menite, da so ljudje dovolj potrpežljivi in pripravljeni pomagati invalidni osebi, ki potrebuje več časa, da vstopi in izstopi v javni cestni prevoz?

	ŠTEVILO	ODSTOTEK
a) zelo dobro	1	2,5
b) dobro	12	30
c) včasih dobro, včasih slabo	25	62,5
d) slabo	2	5
e) zelo slabo	0	0



Graf 9: Menite, da so ljudje dovolj potrpežljivi in pripravljeni pomagati invalidni osebi, ki potrebuje več časa, da vstopi in izstopi v javni cestni prevoz?

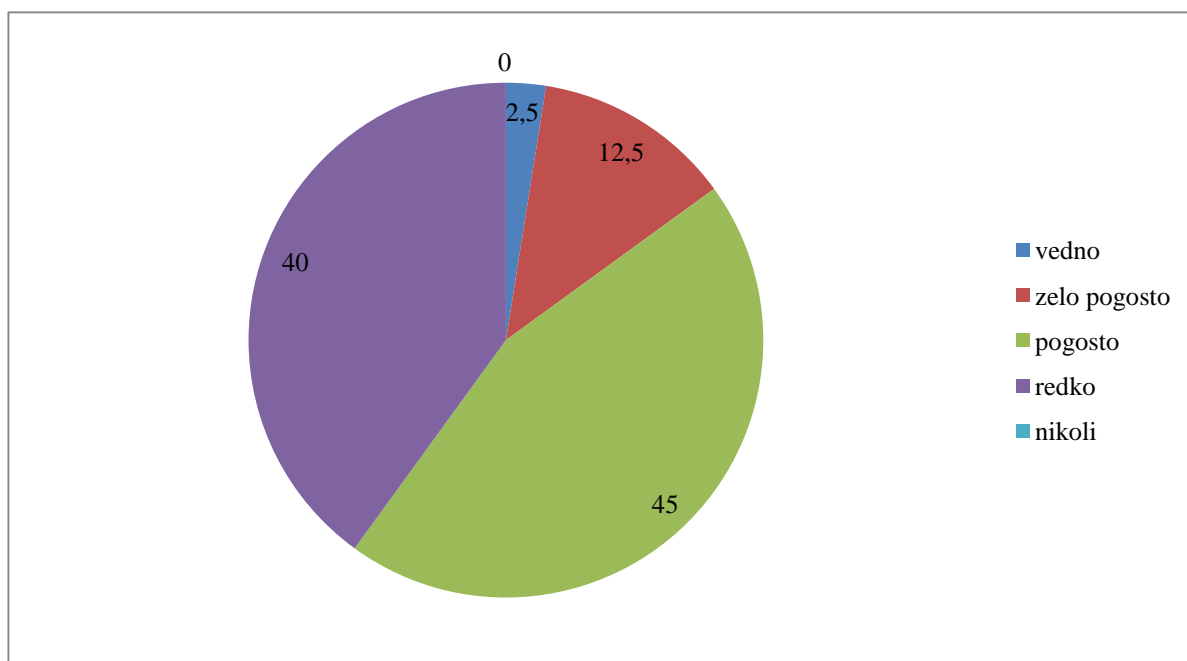
62,5 % anketiranih je menilo, da so ljudje srednje (včasih dobro, včasih slabo) potrpežljivi in pripravljeni pomagati invalidni osebi, ki potrebuje več časa, da vstopi in izstopi v javni cestni prevoz, 30 % pa jih meni, da so pripravljeni pomagati.

10. Kako pogosto bi se udeleževali javnih prireditev, če bi bil javni cestni promet bolj prilagojen invalidom?

2013

Tabela 10: Kako pogosto bi se udeleževali javnih prireditev, če bi bil javni cestni promet bolj prilagojen invalidom?

	ŠTEVILO	ODSTOTEK
a) vedno	1	2,5
b) zelo pogosto	5	12,5
c) pogosto	18	45
d) redko	16	40
e) nikoli	0	0



Graf 10: Kako pogosto bi se udeleževali javnih prireditev, če bi bil javni cestni promet bolj prilagojen invalidom?

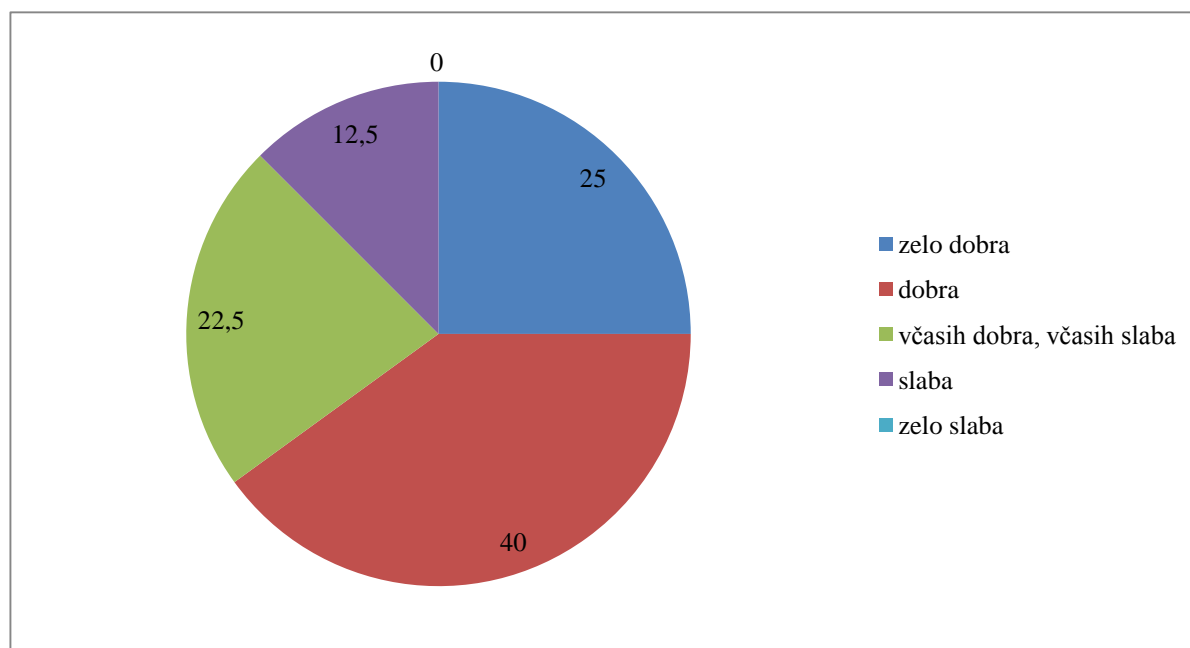
45 % anketiranih bi se pogosteje udeleževalo javnih prireditev, če bi bil javni cestni promet bolj prilagojen invalidom, 40 % pa jih je mnenja, da bi se redko udeleževali javnih prireditev.

11. Kakšna bi bila vaša pripravljenost sodelovati pri spremembi zakonodaje gibalno oviranih oseb v javnem cestnem prometu?

2013

Tabela 11: Kakšna bi bila vaša pripravljenost sodelovati pri spremembi zakonodaje gibalno oviranih oseb v javnem cestnem prometu?

	ŠTEVILO	ODSTOTEK
a) zelo dobra	10	25
b) dobra	16	40
c) včasih dobra, včasih slaba	9	22,5
d) slaba	5	12,5
e) zelo slaba	0	0



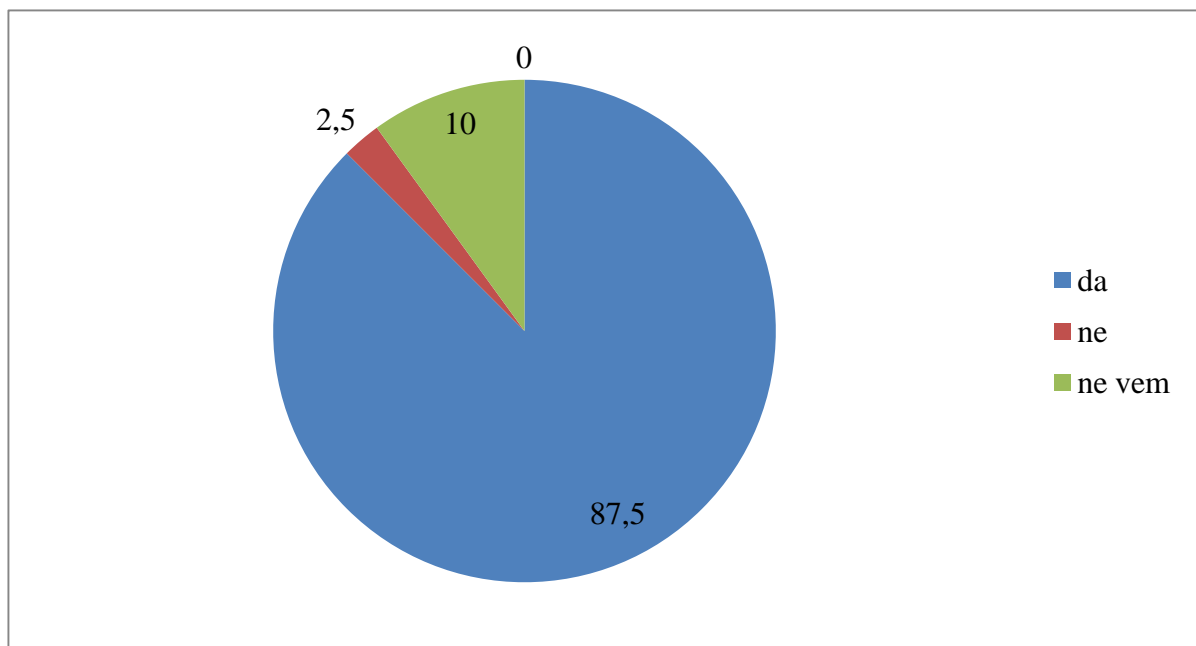
Graf 11: Kakšna bi bila vaša pripravljenost sodelovati pri spremembi zakonodaje gibalno oviranih oseb v javnem cestnem prometu?

40 % anketiranih meni, da je njihova pripravljenost sodelovati pri spremembi zakonodaje gibalno oviranih oseb v cestnem prometu dobra, 25 % pa zelo dobra.

12. Menite, da bi morali v šolski sistem uvesti vsebine o invalidih in ravnanje z njimi? 2013

Tabela 12: Menite, da bi morali v šolski sistem uvesti vsebine o invalidih in ravnanje z njimi?

	ŠTEVILO	ODSTOTEK
a) da	35	87,5
b) ne	1	2,5
c) ne vem	4	10



Graf 12: Menite, da bi morali v šolski sistem uvesti vsebine o invalidih in ravnanje z njimi?

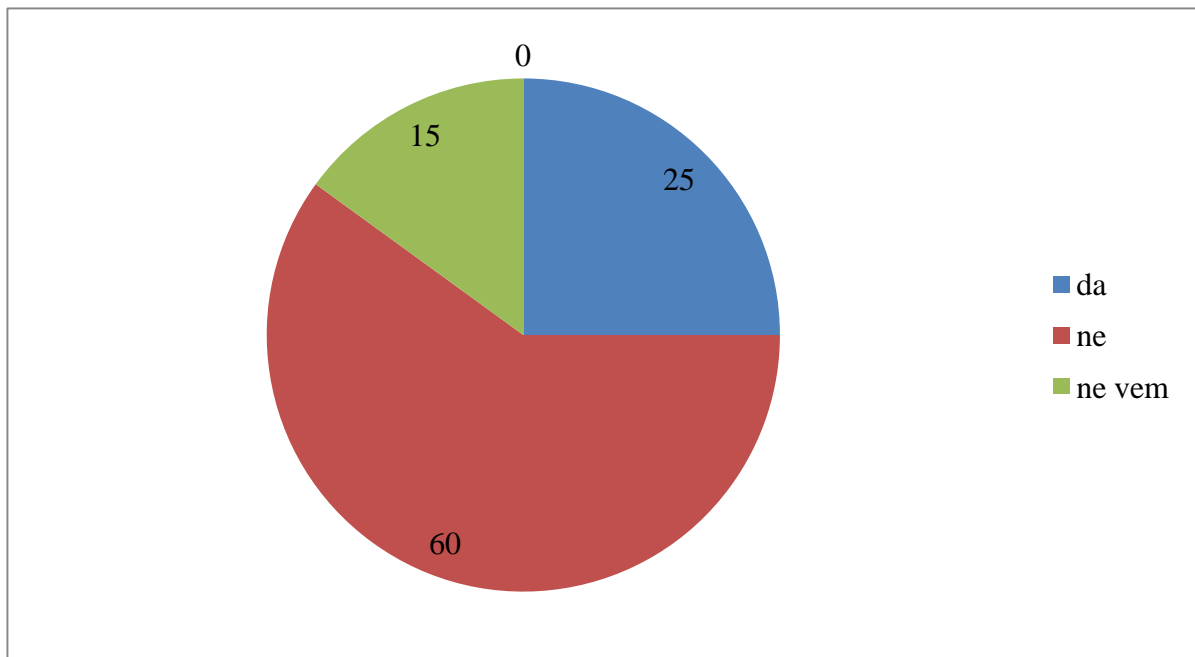
Da bi morali v šolski sistem uvesti vsebine o invalidih in ravnanju z njimi, je 87,5 % anketiranih odgovorilo pritrdilno, 10 % le-teh pa se glede tega vprašanja ni moglo opredeliti.

13. Ali bi ob ukinitvi javnega cestnega prevoza bil vaš prevoz bolj omejen?

2013

Tabela 13: Ali bi ob ukinitvi javnega cestnega prevoza bil vaš prevoz bolj omejen?

	ŠTEVILO	ODSTOTEK
a) da	10	25
b) ne	24	60
c) ne vem	6	15



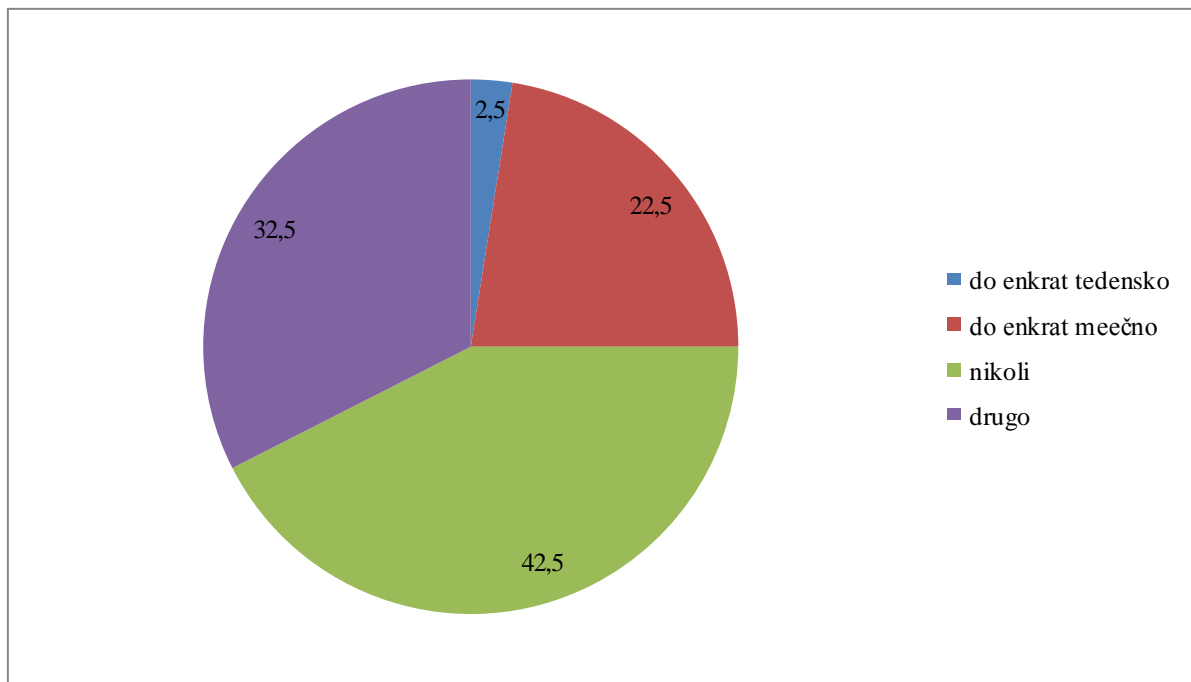
Graf 13: Ali bi ob ukinitvi javnega cestnega prevoza bil vaš prevoz bolj omejen?

60 % anketiranih ob ukinitvi javnega cestnega prevoza ne bi bilo pri prevozu bolj omejenih, 25 % pa bi to spremembo občutilo.

14. Kako pogosto uporabljate javni cestni promet?

Tabela 14: Kako pogosto uporabljate javni cestni promet?

	ŠTEVILO	ODSTOTEK
a) do enkrat tedensko	1	2,5
b) do enkrat mesečno	9	22,5
c) nikoli	17	42,5
d) drugo	13	32,5



Graf 14: Kako pogosto uporabljate javni cestni promet?

42,5 % anketiranih nikoli ne uporablja javnega cestnega prometa, tisti, ki pa ga uporabljajo, pa so v 22,5 % odgovorili, da ga uporabljajo najpogosteje enkrat mesečno. Pod drugo pa so navedli, da jih prevažajo drugi, da se prevažajo sami s posebno prilagojenim vozilom, da uporabljajo vlak, da ga uporabljajo enkrat letno, pa po potrebi, vsak dan ali pa več kot enkrat tedensko.

3.5 PRIMERJAVA REZULTATOV IN RAZPRAVA

2013

Invalidi so v anketnem vprašalniku odgovorili, da se z ovirami v javnem cestnem prometu srečujejo redko. Tako je odgovorilo največ anketirancev. Z ovirami se najpogosteje srečujejo v medkrajevnem cestnem prometu. Največ težav imajo pri uporabi stopnic, zatem pa sledijo težave z vhodi in izhodi iz stavb.

Najpogosteje anketirani menijo, da bi se morale odločitve o ukrepih za zmanjševanje ovir v javnem cestnem prometu sprejemati na ravni države. Na to vprašanje je bila vezana prva hipoteza, ki je predvidevala, da do polovice anketiranih meni, da se morajo odločitve o ukrepih za zmanjševanje ovir v cestnem prometu sprejemati na državni ravni, zato je **prva hipoteza potrjena**.

Da bi se težave z ovirami v javnem cestnem prometu zmanjšale, anketiranci najpogosteje menijo, da bi se to doseglo z osveščanjem ljudi o problematiki invalidov, zatem pa sledijo tisti, ki menijo, da bi se težave zmanjšale, če bi prišlo do spremembe zakonodaje.

Anketirani svojo varnost v primeru neprilagodljivosti vozil najpogosteje ocenjujejo kot včasih dobro in včasih slabo, velikokrat tudi srednje, zatem pa sledijo tisti, ki menijo, da ocenjujejo svojo varnost v primeru neprilagodljivosti vozil kot slabo.

Glede industrije anketirani menijo, da želi industrija nekako srednje delati v njihov prid glede prilagoditve vozil v javnem cestnem prometu, zatem sledijo tisti, ki so mnenja, da industrija dela dobro v njihov prid ter v enakem odstotku tisti, ki menijo, da industrija dela slabo za njih.

Anketirani najpogosteje (55 %) menijo, da so ljudje, ki delajo v javnem cestnem prometu, slabo osveščeni o njihovih težavah. Na to vprašanje je bila vezana druga hipoteza, ki se je glasila, da bo do 30 % vprašanih mnenja, da so ljudje, ki delajo v cestnem prometu, slabo osveščeni o njihovih težavah, zato **druga hipoteza ni potrjena**.

Za ljudi, ki delajo v javnem cestnem prometu, večina anketiranih meni, da so včasih bolj oz. dobro, drugič manj oz. slabo potrpežljivi in pripravljeni pomagati invalidni osebi.

45 % anketiranih je mnenja, da bi se pogosto udeleževali javnih prireditev, če bi bil javni cestni promet bolj prilagojen invalidom. Na to vprašanje se je nanašala tretja hipoteza, ki se glasi, da bi večina anketiranih v primeru, če bi bil javni cestni promet bolj prilagojen invalidom, le-tega pogosto uporabljali. Ker je na to vprašanje odgovorilo manj kot polovica anketiranih, **tretja hipoteza ni potrjena**.

Da bi bili anketirani pripravljeni sodelovati pri spremembi zakonodaje, so najpogosteje odgovorili, da bi včasih bili in včasih ne pripravljeni sodelovati, zatem pa sledijo tisti anketirani, ki kažejo slabšo pripravljenost za sodelovanje.

Večina anketiranih meni, da bi bilo potrebno v šolski sistem uvesti vsebine o invalidih in ravnanje z njimi, samo en anketiranec je bil nasprotnega mnenja, štirje pa se glede tega vprašanja niso mogli odločiti.

60 % anketiranih tudi meni, da se ob ukinitvi javnega cestnega prevoza za njih ne bi nič spremenilo oz. njihovo prevažanje ne bi bilo bolj omejeno. Na to vprašanje se je navezovala četrta hipoteza, ki se je glasila, da bodo anketirani v 40 do 50 % mnenja, da bi bilo ob ukinitvi javnega cestnega prevoza njihovo prevažanje bolj omejeno. Ker je na to vprašanje odgovorilo samo 25 % anketiranih, **četrta hipoteza ni potrjena**.

Anketirani najpogosteje ne uporabljajo javnega cestnega prometa. Na to vprašanje se je navezovala peta hipoteza, ki se je glasila, da anketirani najpogosteje uporabljajo javni cestni promet do enkrat tedensko, zato **peta hipoteza ni potrjena**, ker anketirani najpogosteje ne uporabljajo javnega cestnega prometa do enkrat tedensko.

Anketni vprašalnik je vseboval tudi vprašanje s predlogi, kaj predlagati, da bi se stanje v okolju, kjer so invalidi oz. v naši družbi, kaj spremenilo. Anketirani predlagajo, da bi se na prehodu za pešce uporabila tipka za slepe ljudi s posebno lučko, ki bi opozarjala voznike in ostale, da gibalno ovirana oseba prečka cesto, da bi bila vsa javna prevozna sredstva prilagojena za invalide na vozičkih, enaka prilagoditev bi bila potrebna na pločnikih. Anketirani menijo, da bi pri vsaki prilagoditvi morali sodelovati strokovnjaki, ki se s tem ukvarjajo, in bi tako lahko bile prilagoditve še boljše in uporabnejše za invalide. Za izboljšanje varnosti v cestnem prometu bi bilo potrebno vzgajati že mlade, ki bi bili tako še bolj pripravljeni pomagati invalidom, in jih tako naučiti biti bolj potrpežljiv.

Zelo cenim ljudi, ki so fizično bolj potrebni pomoči drugega, a tega sploh ne želijo kazati oz. izkoriščati, dokler to res ni potrebno. Mnogokrat opazujem kakšnega invalida, ki uporablja javni prevoz, in me njihov ponos in iznajdljivost zelo navdušuje ter mi daje pobudo, da naredim kaj za njih, čeprav sami morda menijo, da pomoči ne potrebujejo. Zelo si želim, da bi lahko vsak človek, ne glede na telesne ovire, kolikor se da izkoristil svoj čas ter raziskoval okolico, kar pa mu lahko v veliki meri omogoči tudi javni cestni prevoz.

V odnosu do sočloveka je najpomembnejša spoštljivost, strpnost in pripravljenost biti človek nekomu, ki potrebuje našo pomoč. Da pa to lahko dosežemo, je potrebno mladino vzgajati v tem duhu in jim razkazati svet okoli nas. Če bomo dobro pogledali okoli sebe, bomo hitro našli osebo, ki je potrebna pomoči, in če se bomo poskušali vživeti v njeno vlogo, jo bomo tudi lažje razumeli ter ji znali pomagati. Zaradi tega je potrebna osveščenost in razvoj občutljivosti za potrebe in stiske drugega. Tovrstno vzgojo bi bilo potrebno izvajati skozi vsa življenjska obdobja, in to na vseh ravneh, ne samo v vzgojno-izobraževalnih institucijah, tudi preko medijev, formalnih in neformalnih združenj. Nujno bi bilo sprejeti tudi popravke v zakonodaji ter poskrbeti, da bi se je vsi držali.

4 ZAKLJUČEK

2013

Invalid ni le oseba, ki jo običajno prepoznamo po fizični drugačnosti od nas, ampak je tudi oseba, ki si želi enakega življenja kot mi ostali in ki potrebuje kdaj samo prijazno besedo ali pa dotik, da bi se počutil bolj cenjenega in enakega ostali družbi.

Pri nastajanju raziskovalne naloge sem ugotovila in na novo spoznala marsikatero težavo in omejenost invalidov pri vključevanju v vsakdanje življenje. Menim, da si vsi zaslužimo živeti življenje, ki nam je dano, zato bi bilo prav, da si pomagamo ter da skušamo s skupno močjo izkoristiti danosti in možnosti, ki so nam dane v največji meri.

Želim, da bi se invalidi čutili čim bolj enake ostali družbi in živeli čim bolj polno življenje.

Ker je prevažanje iz enega konca na drugega v teh časih zelo pomembna oblika odkrivanja sveta, sem želela spoznati, ter tudi drugim odpreti oči, da tudi invalidi lahko uporabljajo javni cestni prevoz, sploh če sami nimajo možnosti sesti za volan.

5 VIRI IN LITERATURA

2013

Albreht, A. in sod. (2010). *Prostor za vse. Priročnik za načrtovanje brez ovir v zunanjem javnem prostoru*. Maribor: Mestna občina.

Dyck, H. (1992). *Ne tako ampak tako*. Knjižica nasvetov za prijaznejše druženje s slepimi in slabovidnimi. Ljubljana.

Kresal, B. (2007). *Vodnik po pravicah invalidov v slovenski zakonodaji*. Ljubljana, Inštitut za delo pri pravni fakulteti.

Nacionalne usmeritve za izboljšanje dostopnosti grajenega okolja, informacij in komunikacij za invalide. Uradni list RS, št. 113/2005. Ljubljana.

Slovar slovenskega knjižnega jezika (2000). Ljubljana, DZS.

Šuštaršič, B. (2005). *Aktualnost preprečevanja diskriminacije invalidov*, v: Kroflič, M. in Uršič, C. (ur) *Človekove pravice in invalidi – za 14. člen – od ideje do ustavnega zakona*, str. 23-26. Ljubljana, NSIOS, Zveza delovnih invalidov Slovenije, Inštitut RS za rehabilitacijo.

Uršič, C. Kroflič, M. (2002). *Kodeks o ravnanju z invalidnostjo na delovnem mestu: tripartitno strokovno srečanje o ravnanju z invalidnostjo na delovnem mestu*, Ljubljana, Inštitut RS za rehabilitacijo, Zveza delovnih invalidov Slovenije.

Vertot, P. (ur) (2007). *Invalidi in druge osebe s posebnimi potrebami v Sloveniji*, Ljubljana, Statistični urad RS.

Vovk, M. (2000). *Načrtovanje in prilagajanje grajenega okolja v korist funkcionalno oviranim ljudem: priročnik*. Ljubljana, Urbani izziv – publikacije.

Invalid avtobus. Dostopno na:

https://www.google.si/search?hl=sl&q=invalid&bav=on.2,or.r_qf.&bvm=bv.43828540,d.Yms&biw=1680&bih=968&wrapid=tlif136364566399910&um=1&ie=UTF-8&tbm=isch&source=og&sa=N&tab=wi&ei=5JRHUdLCJIXPsgaP1oDQBw#um=1&hl=sl&tbm=isch&sa=1&q=invalid+avtobus&oq=invalid+avtobus&gs_l=img.3...85313.88543.2.88890.11.11.0.0.0.0.261.1759.2j6j3.11.0...0.0...1c.1.6.img.S9pi4HOZHx4&bav=on.2,or.r_qf.&bvm=bv.43828540,d.Yms&fp=4c4c6ff0d7ae5078&biw=1680&bih=968&imgrc=w-298a2vc2Sh1M%3A%3BYtOi1DVceceNnM%3Bhttp%25A%25F%25Fwww.zveza-paraplegikov.si%25Fmma%25Fflpp-2%25F2009050810465572%25Fmin%25F%3Bhttp%25A%25F%25Fwww.zveza-paraplegikov.si%25Farhiv_novic%25F2009050810542116%25F%3B238%3B179 (10. 3. 2013).

6 PRILOGE

2013

Priloga 1: Anketni vprašalnik

ANKETNI VPRAŠALNIK

2013

Sem Urška Oprčkal, dijakinja Srednje zdravstvene šole Celje. Veseli me delo z ljudmi, ki potrebujejo pomoč in so veseli družbe in hvaležni življenju. Odločila sem se raziskati, kako je cestni javni prevoz prilagojen invalidom. Želim, da bi z mojimi ugotovitvami pripomogla h kakšni prilagoditvi, da bi tistemu, ki to res potrebuje, olajšala izvajanje vsakdanjih opravil. Da pa bom raziskovalno nalogo lahko naredila, Vas prosim za pomoč. Anketni vprašalnik je anonimen.

Datum izpolnjevanja anketnega vprašalnika. _____

Spol (obkrožite): M Ž

Koliko ste stari?

- a) od 15 do 20 let.
- b) od 21 do 35 let.
- c) od 36 do 50 let.
- d) nad 50 let.

1. Kako pogosto se srečujete z ovirami v javnem cestnem prometu?

- a) vedno
- b) zelo pogosto
- b) pogosto
- c) redko
- d) nikoli

2. Kje se **največkrat** srečujete z ovirami v javnem cestnem prometu?

- a) mestni potniški promet
- b) medkrajevni potniški promet
- c) taksi
- d) drugo (napišite): _____

3. Katere so ovire na področju javnega cestnega prometa, ki vas **najbolj** ovirajo?

- a) stopnice
- b) vhodi in izhodi iz stavb
- c) sanitarije
- d) zvočna obvestila
- e) drugo (napišite): _____

4. Kje se po vašem mnenju morajo sprejemati odločitve o ukrepih za zmanjševanje ovir v javnem cestnem prometu?

- a) na ravni krajevne skupnosti
- b) na ravni mesta
- c) na ravni občine
- b) na ravni države
- c) na ravni EU

5. Kaj bi bilo potrebno po vašem mnenju **najprej** narediti, da bi zmanjšali ovire v okolju in komunikacijske ovire na področju javnega cestnega prometa?

- a) spoštovanje obstoječe zakonodaje
- b) sprememba zakonodaje
- c) prilagoditev vstopov in izstopov iz prevoznih sredstev
- d) osveščanje ljudi o problematiki invalidov
- e) drugo (napišite): _____

6. Kako ocenjujete svojo varnost v cestnem prometu glede na neprilagodljivost vozil v javnem cestnem prometu?

- a) zelo dobro
- b) dobro
- c) včasih dobro, včasih slabo
- d) slabo
- e) zelo slabo

7. Menite, da želi industrija delati v vaš prid glede prilagoditve vozil v javnem cestnem prometu?

- a) zelo dobro
- b) dobro
- c) včasih dobro, včasih slabo
- d) slabo
- e) zelo slabo

8. Menite, da so ljudje, ki delajo v javnem cestnem prometu, dovolj osveščeni o vaših težavah?

- a) zelo dobro
- b) dobro
- c) včasih dobro, včasih slabo
- d) slabo
- e) zelo slabo

9. Menite, da so ljudje dovolj potrpežljivi in pripravljeni pomagati invalidni osebi, ki potrebuje več časa, da vstopi in izstopi v javni cestni prevoz?

- a) zelo dobro
- b) dobro
- c) včasih dobro, včasih slabo
- d) slabo
- e) zelo slabo

10. Kako pogosto bi se udeleževali javnih prireditev, če bi bil javni cestni promet bolj prilagojen invalidom?

- a) vedno
- b) zelo pogosto
- c) pogosto
- d) redko
- e) nikoli

11. Kakšna bi bila pripravljenost sodelovati pri spremembi zakonodaje gibalno oviranih oseb v javnem cestnem prometu?

2013

- a) zelo dobra
- b) dobra
- c) včasih dobra, včasih slaba
- d) slaba
- e) zelo slaba

12. Menite, da bi morali v šolski sistem uvesti vsebine o invalidih in ravnanje z njimi?

- a) da
- b) ne
- c) ne vem

13. Ali bi ob ukinitvi javnega cestnega prevoza bil vaš prevoz bolj omejen?

- a) da
- b) ne
- c) ne vem

14. Kako pogosto uporabljate javni cestni promet?

- a) do 1-krat tedensko
- b) do 1-krat mesečno
- c) nikoli
- d) drugo (napišite): _____

15. Napišite predloge za izboljšanje varnosti v javnem cestnem prometu z vašega vidika.

IZJAVA*

Mentor PETER ČEPIN TOVORNIK, v skladu z 2. in 17. členom Pravilnika raziskovalne dejavnosti »Mladi za Celje« Mestne občine Celje, zagotavljam, da je v raziskovalni nalogi z naslovom PRILAGOJENOST JAVNEGA CESTNEGA PROMETA INVALIDOM, katere avtorica je URŠKA OPRČKAL

- besedilo v tiskani in elektronski obliki istovetno,
- pri raziskovanju uporabljeno gradivo navedeno v seznamu uporabljene literature,
- da je za objavo fotografij v nalogi pridobljeno avtorjevo (-ičino) dovoljenje in je hranjeno v šolskem arhivu,
- da sme Osrednja knjižnica Celje objaviti raziskovalno nalogo v polnem besedilu na spletnih portalih z navedbo, da je nastala v okviru projekta Mladi za Celje,
- da je raziskovalno nalogo dovoljeno uporabiti za izobraževalne in raziskovalne namene s povzemanjem misli, idej, konceptov oziroma besedil iz naloge ob upoštevanju avtorstva in korektnem citiranju,
- da smo seznanjeni z razpisni pogoji projekta Mladi za Celje.

Celje, 9. 3. 2013



Srednja zdravstvena šola Celje

Podpis mentorja

Podpis odgovorne osebe

* Pojasnilo

V skladu z 2. in 17. členom Pravilnika raziskovalne dejavnosti »Mladi za Celje« Mestne občine Celje je potrebno podpisano izjavo mentorja(-ice) in odgovorne osebe šole uvezati v izvod za knjižnico, dovoljenje za objavo avtorja(-ice) fotografskega gradiva, katerega ni avtor(-ica) raziskovalne naloge, pa hrani šola v svojem arhivu.