



SREDNJA ZDRAVSTVENA ŠOLA CELJE

OPRAVLJANJE VOZNIŠKEGA IZPITA PARAPLEGIKOV

RAZISKOVALNA NALOGA

Avtorja:

Neja Grobelnik, 1. C
Sanel Sinanović, 1. PTI

Mentor:

Peter Čepin Tovornik, dipl., zn., dipl. san. inž.

Mestna občina Celje, Mladi za Celje
Celje, 2014

OPRAVLJANJE VOZNIŠKEGA IZPITA PARAPLEGIKOV

ŠIFRA: vozniški izpit

PODROČJE: promet

LETNIK: prvi in 1. PTI



Mestna občina Celje, Mladi za Celje
Celje, 2014

ZAHVALA

Raziskovalna naloga z naslovom Opravljanje voziškega izpita paraplegikov bi bila težko narejena brez nekaterih ljudi ter brez njihovega vloženega truda in časa.

V prvi vrsti bi se najprej rada zahvalila mentorju gospodu Petru Čepinu Tovorniku, dipl. zn., dipl. san. inž., ki naju je vseskozi podpiral in bodril, svetoval in nama bil v veliko pomoč pri nastajanju raziskovalne naloge. Za strokovni pregled naloge se zahvaljujema gospe Cvetki Pangerl, dipl. m. s., mag. manag., za slovnični pregled naloge gospe Maji Antonič, prof., za prevod povzetka v angleščino se zahvaljujema gospe Franji Dobrajc, prof. Zahvaljujema se tudi gospe Nini Lobe Selič, prof., in g. Mateju Korenu za tehnično izvedbo naloge, gospe Smilji Pevec, univ. dipl. biol., za koordiniranje raziskovalne dejavnosti na šoli ter ravnateljici gospe Katji Pogelšek Žilavec, prof., mag. posl. ved, ki podpira raziskovalno delo na naši šoli.

Zahvalila bi se vsem, ki so omogočili terensko delo, kjer sva lahko tudi koga kaj povprašala in dobila boljši in laže razumljiv vpogled v delo v zvezi opravljanjem voziškega izpita paraplegikov, ter vsem, ki so izpolnili anketni vprašalnik.

Zahvala gre tudi gospe Barbari Slaček, ki je razposlala spletni anketni vprašalnik za paraplegike njihovim članom in posredovala določene kontakte za izvedbo ogledov ter intervjuje.

KAZALO

KAZALO VSEBINE

ZAHVALA	1
KAZALO	2
KAZALO VSEBINE.....	2
KAZALO TABEL.....	3
KAZALO GRAFOV	4
KAZALO SLIK.....	5
POVZETEK	6
ABSTRACT	7
1 UVOD	8
1.1 NAMEN IN CILJ	8
1.2 HIPOTEZE.....	8
1.3 METODE DE LA.....	9
2 TEORETIČNI DEL	10
2.1 INVALIDI.....	10
2.2 OCENJEVANJE VOZNIŠKE SPOSOBNOSTI INVALIDOV	10
2.2.1 PRAVNA PODLAGA	10
2.2.2 VOŽNJA AVTOMOBILA KOT DEL REHABILITACIJE	11
2.2.3 AMBULANTA ZA VOZNIKE S POSEBNIMI POTREBAMI	11
2.3 PREDELAVA AVTOMOBILA	12
2.4.1 AVTO MOTO ZVEZA SLOVENIJE (AMZS)	13
2.4.2 AVTO MOTO ZVEZA SLOVENIJE VRANSKO	15
2.4.3 DRUŠTVO PARAPLEGIKOV JUGOZHODNE ŠTAJERSKE	15
2.4.4 SORTIMO	16
2.4.5 UNIVERZITETNI REHABILITACIJSKI INŠTITUT SOČA.....	17
3 EMPIRIČNI DEL	18
3.1 VZOREC	18
3.2 ČAS RAZISKAVE	18
3.3 OBDELAVA PODATKOV	18
3.4 REZULTATI RAZISKAVE	18
3.5 INTERVJUJI.....	43
3.5.1 INTERVJU Z GOSPODOM DEJANOM LETNARJEM	43
3.5.2 INTERVJU Z GOSPODOM DANIELOM GRANDO	45
3.5.3 INTERVJU Z GOSPODOM JANEZOM HUDEJEM.....	48
3.5.4 INTERVJU Z GOSPODOM ALEŠEM POVŠETOM	50
3.5.5 INTERVJU Z GOSPODOM RASTOM HODNIKOM	52
3.5.6 INTERVJU Z GOSPODOM ALOJZEM FIDLERJEM	54
3.6 PRIMERJAVA REZULTATOV IN RAZPRAVA.....	56
4 ZAKLJUČEK	58
5 LITERATURA	59
6 PRILOGE	60

KAZALO TABEL

Tabela 1: Pri koliko dopoljenih letih ste opravljali vozniški izpit?.....	19
Tabela 2: V kakšnem stanju ste prvič opravljali vozniški izpit?.....	20
Tabela 3: So vas predstavniki kakšne šole vožnje zavrnil pri opravljanju vozniškega izpita?.....	21
Tabela 4: Kateri razlog so predstavniki šole vožnje navedli, da vas niso inštruirali?.....	22
Tabela 5: Menite, da bi se morali inštruktorji gibalno oviranih oseb (paraplegikov) v šoli vožnje dodatno izobraževati s tega področja?.....	23
Tabela 6: Menite, da gibalno ovirane osebe (paraplegiki) v cestnem prometu predstavljajo večje tveganje za nastanek prometnih nesreč?.....	24
Tabela 7: Ali ste imeli z inštruktorjem v šoli vožnje kakšne težave?.....	25
Tabela 8: Katere težave ste imeli z inštruktorjem v šoli vožnje?.....	26
Tabela 9: Menite, da morajo gibalno ovirane osebe (paraplegiki) pri opravljanju vozniškega izpita opraviti več ur vožnje kot ostale osebe?.....	27
Tabela 10: Koliko ur vožnje ste imeli, preden ste opravili vozniški izpit?.....	28
Tabela 11: Ali obstajajo predpisane lokacije posamezne šole vožnje, kjer gibalno ovirane osebe začnejo in končajo uro vožnje?.....	29
Tabela 12: Kje ste začeli in končali uro vožnje pri opravljanju vozniškega izpita?.....	30
Tabela 13: Menite, da bi morala imeti vsaka šola vožnje eno vozilo (za kategorijo B) za opravljanje vozniškega izpita gibalno oviranih oseb (paraplegikov)?.....	31
Tabela 14: Kateri so razlogi, da ste se odločili opraviti vozniški izpit?.....	32
Tabela 15: Ali imate oz. ste imeli avtomobile, prilagojene za šolo vožnje za gibalno ovirane osebe(paraplegike)?.....	33
Tabela 16: Ali ste v vaši šoli vožnje že izobraževali gibalno ovirano/-e osebo/-e (paraplegika/-e)?.....	34
Tabela 17: Koliko gibalno oviranih oseb (paraplegikov) se je do sedaj izobraževalo v vaši šoli vožnje?.....	35
Tabela 18: S katero kategorijo vozniškega izpita ste v vaši šoli vožnje usposabljali gibalno ovirane osebe (paraplegike)?.....	36
Tabela 19: Ali ste imeli pri inštruiranju gibalno oviranih oseb (paraplegikov) kakšne težave?.....	37
Tabela 20: Kje vidite težave pri inštruiranju gibalno oviranih oseb (paraplegikov) za vozniški izpit kategorije B?.....	38
Tabela 21: Ali se inštruktorji dodatno izobražujejo za gibalno ovirane osebe (paraplegike)?.....	39
Tabela 22: Menite, da bi se morali inštruktorji za gibalno ovirane osebe (paraplegike) dodatno izobraževati s tega področja?.....	40
Tabela 23: Menite, da gibalno ovirane osebe (paraplegiki) v cestnem prometu predstavljajo večje tveganje za nastanek prometnih nesreč?.....	41
Tabela 24: Ali imajo gibalno ovirane osebe (paraplegiki) pri opravljanju vozniškega izpita več ur vožnje kot ostale osebe?.....	42

KAZALO GRAFOV

Graf 1: Pri koliko dopoljenih letih ste opravljali vozniški izpit?	19
Graf 2: V kakšnem stanju ste prvič opravljali vozniški izpit?	20
Graf 3: So vas predstavniki kakšne šole vožnje zavrnil pri opravljanju vozniškega izpita? ..	21
Graf 4: Kateri razlog so predstavniki šole vožnje navedli, da vas niso inštruirali?	22
Graf 5: Menite, da bi se morali inštruktorji gibalno oviranih oseb (paraplegikov) v šoli vožnje dodatno izobraževati s tega področja?	23
Graf 6: Menite, da gibalno ovirane osebe (paraplegiki) v cestnem prometu predstavljajo večje tveganje za nastanek prometnih nesreč?	24
Graf 7: Ali ste imeli z inštruktorjem v šoli vožnje kakšne težave?	25
Graf 8: Katere težave ste imeli z inštruktorjem v šoli vožnje?	26
Graf 9: Menite, da morajo gibalno ovirane osebe (paraplegiki) pri opravljanju vozniškega izpita opraviti več ur vožnje, kot ostale osebe?	27
Graf 10: Koliko ur vožnje ste imeli, preden ste opravili vozniški izpit?	28
Graf 11: Ali obstajajo predpisane lokacije posamezne šole vožnje, kjer gibalno ovirane osebe začnejo in končajo uro vožnje?	29
Graf 12: Kje ste začeli in končali uro vožnje pri opravljanju vozniškega izpita?	30
Graf 13: Menite, da bi morala imeti vsaka šola vožnje eno vozilo (za kategorijo B) za opravljanje vozniškega izpita gibalno oviranih oseb (paraplegikov)?	31
Graf 14: Kateri so razlogi, da ste se odločili opraviti vozniški izpit?	32
Graf 15: Ali imate oz. ste imeli avtomobile, prilagojene za šolo vožnje za gibalno ovirane osebe (paraplegike)?	33
Graf 16: Ali ste v vaši šoli vožnje že izobraževali gibalno ovirano/-e osebo/-e (paraplegika/-e)?	34
Graf 17: Koliko gibalno oviranih oseb (paraplegikov) se je do sedaj izobraževalo v vaši šoli vožnje?	35
Graf 18: S katero kategorijo vozniškega izpita ste v vaši šoli vožnje usposabljali gibalno ovirane osebe (paraplegike)?	36
Graf 19: Ali ste imeli pri inštruiranju gibalno oviranih oseb (paraplegikov) kakšne težave? ..	37
Graf 20: Kje vidite težave pri inštruiranju gibalno oviranih oseb (paraplegikov) za vozniški izpit kategorije B?	38
Graf 21: Se inštruktorji dodatno izobražujejo za gibalno ovirane osebe (paraplegike)?	39
Graf 22: Menite, da bi se morali inštruktorji za gibalno ovirane osebe (paraplegike) dodatno izobraževati s tega področja?	40
Graf 23: Menite, da gibalno ovirane osebe (paraplegiki) v cestnem prometu predstavljajo večje tveganje za nastanek prometnih nesreč?	41
Graf 24: Ali imajo gibalno ovirane osebe (paraplegiki) pri opravljanju vozniškega izpita več ur vožnje, kot ostale osebe?	42

KAZALO SLIK

Slika 1: Sedež AMZS v Ljubljani	13
Slika 2: Vožnja simulatorja	14
Slika 3: Pedalke	14
Slika 4: Center varne vožnje Vransko	15
Slika 5: Sedež Društva paraplegikov jugozahodne štajerske	16
Slika 6: Podjetje Sortimo	16
Slika 7: Univerzitetni rehabilitacijski inštitut – Soča	17
Slika 8: Intervjuvanje gospoda Dejana Letnarja	44
Slika 9: Intervju z gospodom Danijelom Grando.....	47
Slika 10: Gospod Janez Hudej	48
Slika 11: Gospod Aleš Povše	50
Slika 12: Ogled prostorov podjetja Sortimo	53
Slika 13: Intervjuvanje gospoda Alojza Fidlerja	55

POVZETEK

Namen raziskovalne naloge je bil ugotoviti, kje in kako se lahko izobražuje paraplegik kot kandidat za voznika ter kako poteka celoten postopek pridobivanja voziškega izpita za paraplegika. Cilj pa je, da se javnosti predstavi opravljanje voziškega izpita paraplegikov. V teoretičnem delu so opisani invalidi, ocenjevanje voziške sposobnosti paraplegikov in predelava avtomobila zanje.

Osnova za empirični del je bilo 46 anketnih vprašalnikov, ki so jih izpolnili paraplegiki (35) in (11) predstavniki šol vožnje po Sloveniji. Rezultati so pokazali, da je 52% paraplegikov opravljalo voziški izpit med 18. in 20. letom starosti, v 57% so ga opravljali kot zdravi ljudje. V 91% niso imeli slabih izkušenj s predstavniki šol vožnje, prav tako 64% inštruktorjev ne navaja težav s paraplegiki. 60% paraplegikov meni, da bi morali inštruktorji v šoli vožnje imeti dodatna izobraževanja s tega področja, takšnega mnenja je tudi 45% inštruktorjev. 80% paraplegikov meni, da v cestnem prometu ne predstavljajo večjega tveganja za nastanek prometnih nesreč, takšnega mnenja je samo 55% inštruktorjev šol vožnje. 14% paraplegikov je mnenja, da morajo imeti več ur vožnje pri opravljanju voziškega izpita, istega mnenja je 36% inštruktorjev.

Ključne besede: paraplegiki, gibalno ovirane osebe, inštruktorji, šola vožnje, simulator.

ABSTRACT

The purpose of this research work is to find out where and how a paraplegic can educate as a candidate to become a driver and how the whole process of obtaining a driving licence is going on. The aim is to present a public how paraplegics pass the driving test.

In the theoretical part are described people with disabilities, the assessment of driving ability of paraplegics and remodelling the car for them.

The basis for the empirical part was 46 questionnaires, which are filled in by the paraplegics (35) and (11) by the representatives of driving schools in Slovenia. The results showed that 52% of paraplegics performed driving test between 18 and 20 years of age, 57% of them performed it as healthy people. 91% paraplegics didn't have bad experience with the representatives of driving schools and 64% instructors don't indicate any problems with paraplegics. 60% of paraplegics think that the instructors at school driving should have additional training in this field, 45% instructors are of the same opinion. 80% paraplegics think that they are not the risk for causing the accidents on the roads, the same opinion are only 55% instructors. 14% of paraplegics think that it is necessary to have more hours before they pass a driving test, the same opinion are 36% instructors.

Keywords: paraplegics, physically disabled persons, instructors, driving school, simulator.

1 UVOD

Javni cestni promet je zelo zanimiva in aktualna tema, 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 veliko primerih potreben večji denarni zalogaj, saj se ponavadi vozimo sami, po možnosti moramo poravnati še parkirnino, ki pa ni zanemarljiva. Med populacijo ljudi, ki uporabljajo javni cestni promet, so tudi invalidi. Oseba s posebnimi potrebami oz. invalid je oseba, ki je pogosto pri prevozu popolnoma odvisna od druge osebe ter javnega prevoza.

Sposobnost za vožnjo avtomobila je za invalidne osebe zelo pomembna, saj jim izboljša kvaliteto življenja in omogoča večjo socialno vključenost. Ocena voznških sposobnosti invalidov je zelo kompleksna in zahtevna, za izvedbo je potreben multidisciplinarni tim. Ko nastane določena okvara, sposobnost nadaljnje voznške sposobnosti ni odvisna le od diagnoze, temveč od funkcionalnih posledic bolezni ali poškodbe, ki jih je potrebno natančno oceniti (Zupan, 2014, str. 249).

1.1 NAMEN IN CILJ

Namen raziskovalne naloge je bil ugotoviti, kje in kako se lahko izobražuje paraplegik kot kandidat za voznika in hkrati, kako poteka celoten postopek pridobivanja voznškega izpita za paraplegika, s poudarkom na avtošolah.

Cilj raziskovalne naloge je, da javnosti predstaviva opravljanje voznškega izpita paraplegikov.

1.2 HIPOTEZE

Preden sva razposlala link spletnega anketnega vprašalnika anketirancem, sva si postavila pet hipotez, katere sva analizirala v razpravi. Postavila sva naslednje hipoteze:

Hipoteza 1: Večina gibalno oviranih oseb (paraplegikov) nima izkušnje zavrnitve s strani predstavnikov šol vožnje pri opravljanju voznškega izpita.

Hipoteza 2: Gibalno ovirane osebe (paraplegiki) v večjem odstotku menijo, da bi se morali inštruktorji gibalno oviranih oseb (paraplegikov) v šoli vožnje dodatno izobraževati s tega področja, kot to menijo inštruktorji.

Hipoteza 3: Inštruktorji gibalno oviranih oseb (paraplegikov) za voznški izpit kategorije B najpogosteje pri paraplegikih vidijo težave v strahu do drugačnosti.

Hipoteza 4: Več kot polovica gibalno oviranih oseb (paraplegikov) meni, da bi morala imeti vsaka šola vožnje vsaj eno vozilo (za kategorijo B) za opravljanje voznškega izpita gibalno oviranih oseb (paraplegikov).

Hipoteza 5: Najpogostejši razlog, da so se paraplegiki odločili za opravljanje voznškega izpita, je večja samostojnost.

1.3 METODE DELA

Za raziskovalno nalogo sva uporabila:

- ❖ študij različne relevantne literature;
- ❖ metodo anketnih vprašalnikov in
- ❖ intervju.

Najino delo je potekalo po naslednjem vrstnem redu:

- ❖ Najprej sva se z mentorjem dogovorila o izbrani temi.
- ❖ Zastavila sva si namen in cilj raziskovalne naloge.
- ❖ Nato sva preučili literaturo za podlago izvedbe teoretičnega dela raziskovalne naloge.
- ❖ Postavila sva si pet hipotez in določila ciljno skupino ljudi.
- ❖ Sestavila sva anketna vprašalnika.
- ❖ Nato sva pridobljene podatke analizirala, interpretirala ter jih podala v tabelah in grafih.
- ❖ Na koncu pa sva na osnovi pridobljenih podatkov hipoteze potrdila oz. ovrgla.

Po izboru teme in opredelitvi raziskovalnega problema se začne zbirati literatura, ki se potrebuje za razlaganje in reševanje zastavljenih hipotez. Najosnovnejša literatura so učbeniki, enciklopedije, leksikoni in slovarji. Po pregledu te literature sledi 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 za paraplegike (priloga 1) in anketnim vprašalnikom za inštruktorje šol vožnje (priloga 2).

Anketni vprašalnik za paraplegike ima petnajst vprašanj, vsa vprašanja so zaprtega tipa. Deset vprašanj ima ponujenih od dva do pet odgovorov. Pet vprašanj pa ima tri do štiri ponujene odgovore, pod zadnjo alinejo pa so anketiranci lahko napisali svoj odgovor, če ga niso našli med ponujenimi.

Anketni vprašalnik za inštruktorje šol vožnje ima deset vprašanj, vsa vprašanja so zaprtega tipa. Osem vprašanj ima ponujenih dva do osem odgovorov. Dve vprašanji pa imata ponujene štiri odgovore, pod zadnjo alinejo pa so anketiranci lahko napisali svoj odgovor, če ga niso našli med ponujenimi.

2 TEORETIČNI DEL

2.1 INVALIDI

Invalidi (Oprčkal, 2013, str. 11, cit. po Uršič in Kroflič, 2002) predstavljajo raznoliko skupino, zato je opredelitev pojmov invalidnost in invalid zelo zahtevno. Invalidnost je namreč odvisna od vrste in 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 (Oprčkal, 2013, str. 11, cit. po Uršič in Kroflič, 2002).

Splošne opredelitve pojma invalidnosti ni. V Slovarju slovenskega knjižnega jezika (Oprčkal, 2013, str. 11, cit. po 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. (Oprčkal, 2013, str. 12, cit. po Uršič in Kroflič, 2002,).

2.2 OCENJEVANJE VOZNIŠKE SPOSOBNOSTI INVALIDOV

2.2.1 PRAVNA PODLAGA

Univerzitetni rehabilitacijski inštitut RS – Soča (URI-Soča) je z odločbo ministra za zdravje v soglasju z ministrom za notranje zadeve (št. 519-11/2005-15 z dne 4. 1. 2007), na podlagi drugega odstavka 180. člena, četrte in pete alineje 182. člena, prvega odstavka 183. člena in prvega odstavka 185. člena Zakona o varnosti cestnega prometa (Uradni list RS, št. 133/06) pooblaščen za opravljanje zdravstvenih pregledov in kontrolnih zdravstvenih pregledov telesno prizadetih oseb. URI-Soča je z odločbo ministra za zdravje (št. 160-35/2011-5 z dne 6. 12. 2012), na podlagi 6. točke 15. člena Zakona o voznikih (Uradni list RS, št. 109/10) in 14. člena Pravilnika o zdravstvenih pogojih voznikov motornih vozil (Uradni list RS, št. 47/11) določen za izvajalca zdravstvenih pregledov za voznike, ki za vožnjo potrebujejo prilagojeno vozilo iz 1., 2. in 4. točke 3. člena Pravilnika o zdravstvenih pogojih voznikov motornih vozil. Znanje glede ocenjevanja voziške sposobnosti invalidov so pridobivali s študijem literature,

z udeleževanjem na mednarodnih simpozijih in konferencah, predvsem pa s sodelovanjem v dveh evropskih projektih. Prvi projekt ~CONSENSUS~ (IST-2001-37029) je potekal od leta 2002 do leta 2004. Namen projekta je bil razviti mrežo strokovnjakov s področja ocenjevanja voznških sposobnosti invalidnih in starejših oseb v Evropi. Drugi projekt ~IDEA~ (B/02/B/F/PP-110.359) je potekal od leta 2004 do leta 2007. Namen projekta je bil razvoj standardiziranega protokola izobraževanja za različne profile strokovnega osebja, ki ocenjujejo sposobnost za vožnjo avtomobila starejših in invalidnih oseb: zdravniki, psihologi, delavni terapevti ali fizioterapevti, inštruktorji praktične vožnje itd. (Zupan, 2014, str. 249-250).

2.2.2 VOŽNJA AVTOMOBILA KOT DEL REHABILITACIJE

Namen rehabilitacijske obravnave je usposobiti pacienta za najvišjo možno stopnjo delovanja, kar največjo osamosvojitve pri opravljanju dnevnih aktivnosti in za čim popolnejšo socialno vključenost. Vožnja avtomobila je pomembna aktivnost vsakodnevnega življenja. Sposobnost za vožnjo avtomobila je pri osebah s trajnimi posledicami poškodb ali bolezni (invalidih) eden od pomembnih pogojev za socialno integracijo. Zato ocena sposobnosti za vožnjo in svetovanje v zvezi z varno vožnjo sodi v program celostne rehabilitacije. Vožnja avtomobila poveča mobilnost in kvaliteto življenja invalidov, jim omogoča, da so zaposleni in da so udeleženi v športnih in drugih dejavnosti. Poleg tega pa je sposobnost voziti avto tudi pomemben statusni simbol, ki poveča samozavest invalida (Zupan, 2014, str. 250).

2.2.3 AMBULANTA ZA VOZNIKE S POSEBNIMI POTREBAMI

V subspecialistični ambulanti za voznike s posebnimi potrebami delajo timsko. Tim sestavljajo psiholog, delovni terapevt, tehnik in inštruktor praktične vožnje. Osnovno vodilo pri njihovem delu je omogočati in ne omejevati, da pacienti pridobijo možnost za vožnjo avtomobila. Preglede opravljajo na osnovi napotnice osebnega zdravnika (Zupan, 2014, str. 251).

2.2.3.1 KLINIČNI PREGLED Z ANAMNEZO

Pred pričetkom vseh nadaljnjih testiranj zdravnik najprej preuči obstoječo dokumentacijo o pacientu, opravi klinični pregled z anamnezo, osnovno nevrološko, internistično in psihološko oceno ter preizkus vida. Skupaj z delavnim terapevtom opravita kompleksno funkcijsko oceno. Pri pacientih po poškodbi glave, utrpeli možganski kapi in pri pacientih z obolenji centralnega živčevja so posebej pozorni na možne epileptične napade. Veliko je takih, ki imajo antiepileptično terapijo. Pri takih pacientih pa zahtevamo potrdilo oz. mnenje lečečega nevrologa o zgodovini napadov (Zupan, 2014, str. 251).

2.2.3.2 PSIHOLOŠKO TESTIRANJE

Psiholog oceni hitrost kognitivnega procesiranja informacij, psihomotorično reagiranje, pozornost in vzdrževanje pozornosti, afektivnost pacienta. Psiholog ne opravi samo testiranja, ampak napravi tudi psihološki pregled z anamnezo in pregled pacientove dokumentacije (Zupan, 2014, str. 251-252).

2.2.3.3 TESTIRANJE NA MEDIATESTERJU

Pri vsakem pacientu, ki pride v njihovo ambulanto, se opravi testiranje na mediatesterju. Naredi se:

1. Meritve momenta sile (pri pritisku na zavoro, pri obračanju volana z obema rokama-levo-desno, pri obračanju volana z levo roko v levo ter v desno,...).
2. Merjenje reakcijskega časa (čas od sprostitve stopalke za plin do pritiska na zavoro, na svetlobni znak).
3. Test pospeševanja (simulacija vožnje z dodajanjem in odzemanjem plina).
4. Test 18 luči (meri se reakcijski čas, kako hitro pritisne na določeno luč, ki jo vidi na ekranu).
5. Testiranje vidnega polja (testiramo, kako hitro oseba vidi približujoči se luči od zadaj (s hrbtne strani) (Zupan, 2014, str. 252).

2.2.3.4 KONČNA OCENA O SPOSOBNOSTI ZA VOŽNJO

Končno oceno podajo timsko na osnovi rezultatov vseh opravljenih testiranj in preiskav. Timska ocena je lahko:

- sposobnost za samostojno vožnjo brez predelave avtomobila,
- sposobnost za samostojno vožnjo s predelavo avtomobila,
- sposobnost samostojne vožnje z omejitvijo na vožnjo podnevi,
- sposobnost za vožnjo ob spremstvu druge osebe in
- nesposobnost za vožnjo.

V prihodnosti želijo ocenjevanje še izboljšati, predvsem pa želijo bolj poudariti usposabljanje invalidnih oseb za vožnjo avtomobila tekom rehabilitacijskega programa. Poleg samega simulatorja bi seveda potrebovali še en avto, ki je predelan, da bi se lahko osebe, ki imajo posebne potrebe tudi učile na njem ter seveda en poligon, kjer bi pacienti lahko vadili osnovne tehnike vožnje in prilagajanja na vozilo pred vadbo vožnje na realnih cestah in razmerah (Zupan, 2014, str. 254).

2.3 PREDELAVA AVTOMOBILA

Invalidu zagotovimo varno vožnjo avtomobila tako, da mu avto prilagodimo oz. predelamo glede na njegovo telesno okvaro oz. glede na njegove preostale funkcijske sposobnosti. Poudarek je na individualnosti. Obstajajo določeni serijsko izdelani pripomočki - naprave za varno vožnjo, ki jih izberejo med seboj, kombinirajo in vgrajujejo v avto glede na funkcijske sposobnosti posameznika. Pri odločanju o vrsti predelave oz. prilagoditve se posledično o načinu vožnje za posameznega invalida poskušajo čim bolj ohraniti način vožnje, ki ga je uporabljal pred nesrečo oz. boleznijo, in naprave, ki jih pozna, saj se je izkazalo, da so invalidi, ki so se morali ponovno usposobiti za vožnjo, imeli več težav, če so začeli uporabljati njim neznane naprave in načine vožnje. Glede predelav oz. naprav za vožnjo invalidov poznamo mehanske in elektronske naprave. Mehanizem delovanja mehanskih naprav je preko mehanskega sistema ročic, zato je za njihovo upravljanje potrebna zadovoljiva fizična sila. V Sloveniji je trenutno večina mehanskih predelav, razlog temu je predvsem v ceni teh predelav, ki so veliko cenejše od elektronskih (Zupan, 2014, str. 253-254).

2.4 TERENSKO DELO

Ogled poteka opravljanje voznškega izpita invalidov sva si ogledala na Avto moto zvezi Slovenije v Ljubljani, kjer imajo simulator za paraplegike, na Vranskem, kjer je center varne vožnje, v Sortimu, kjer predelujejo vozila, in v Univerzitetnem rehabilitacijskem inštitutu – Soča, kjer opravljajo ocenjevanje voznških sposobnosti za invalide.

2.4.1 AVTO MOTO ZVEZA SLOVENIJE (AMZS)

AMZS Šola vožnje je prvotno nastala z združitvijo različnih avtošol. Danes imajo svoje poslovne enote v Ljubljani, Mariboru in Dravogradu. Društvene avtošole imajo več kot 40-letno tradicijo. So tudi člani portala Vozniski-izpit.com, ki je namenjen pomoči bodočim voznikom na njihovi poti do voznškega izpita.



Slika 1: Sedež AMZS v Ljubljani (Čepin Tovornik, 27. 12. 2013)

V nekaterih poslovnih enotah imajo tudi simulatorje. Osnove vožnje in nevarnosti, s katerimi se lahko srečamo v vsakdanjem prometu, lahko spoznamo, še preden sedemo za volan pravega avtomobila ali krmilo motocikla.

Avtosimulator omogoča bodočim voznikom lažji prehod znanja iz teorije v prakso. V varnem okolju in brez strahu se kandidati na avtosimulatorju naučijo prvih korakov vožnje in spoznajo vozilo. Pravilna nastavitvev sedeža, stikala, stopalke, prestavna ročica itd.

Avtosimulator omogoča več načinov (programov) vožnje, ki se prilagodijo glede na znanje kandidata. Omogočene so različne okoliščine vožnje:

- gost promet,
- ponoči,
- v megli,
- v dežju,
- vožnja po avtocesti,
- učenje ekonomične vožnje in celo simulacija alkoholiziranega stanja.



Slika 2: Vožnja simulatorja (Čepin Tovornik, 27. 12. 2013)

Simulira tudi nepredvidljive situacije, kot je nalet divjadi, nepričakovano odpiranje vrat parkiranih vozil, izsiljevanje prednosti, itd.. Možna je vožnja z ročnim ali avtomatskim menjalnikom.

Invalidom želijo na varen način približati pridobitev voziškega dovoljenja. Z vgradnjo dodatnega pripomočka kandidat lahko brez uporabe spodnjih okončin (nog) z desno roko dodaja plin ali zavira z vozilom, tako voznik z uporabo avtomatskega menjalnika in dodanimi pripomočki upravlja vozilo samo z uporabo rok. Na željo kandidata se lahko vgradijo tudi drugi dodatki, ki so predpisani vozniku-invalidu.



Slika 3: Pedalke (Čepin Tovornik, 27. 12. 2013)

Avtosimulator lahko preizkusijo tudi kandidati, ki so utrpeli hujše telesne poškodbe ali jih je strah pred ponovno vožnjo in menijo, da niso sposobni samostojno voziti vozila v prometu (AMZS, šola vožnje, 2014).

2.4.2 AVTO MOTO ZVEZA SLOVENIJE VRANSKO

AMZS center varne vožnje na Vranskem je najsodobnejši center za izvajanje varne vožnje v Sloveniji, ki je zgrajen po zgledu tovrstnih centrov v Avstriji in Nemčiji. V prvi vrsti je namenjen izvedbi vadbe varne vožnje za voznike osebnih vozil, motornih koles, tovornih vozil in avtobusov. Glede na stopnjo zahtevnosti izvajajo osnovne in nadaljevalne tečaje. Izvajajo tudi zakonsko predpisane programe izobraževanja in usposabljanja za varno vožnjo (program za izbris kazenskih točk, program za voznike začetnike, pridobivanje temeljnih kvalifikacij, program za trenerje). AMZS center varne vožnje omogoča tudi organizacijo in izvedbo različnih dogodkov s preventivno, komercialno in družbeno vsebino.

Z mentorjem sva se odpravila na Vransko na ogled njihovih prostorov ter spoznala, kako pri njih poteka delo. Inštruktor naju je peljal z avtom po poligonu, kjer se paraplegiki izobražujejo za vozniški izpit.



Slika 4: Center varne vožnje Vranksko (Čepin Tovornik, 7. 1. 2014)

2.4.3 DRUŠTVO PARAPLEGIKOV JUGOZHODNE ŠTAJERSKE

Društvo deluje na območju 33 občin širše savinjske regije. Je invalidsko društvo, ki združuje ljudi s poškodbami hrbtenjače, ki nastanejo kot posledica prometnih nesreč, raznih padcev, skokov v vodo, delovnih nesreč ali bolezni. Društvo je organizirano z namenom, da članom in ostalim občanom, ki so gibalno ovirani, pomagajo pri premagovanju težke invalidnosti, zato zanje izvajajo posebne socialne programe, v katerih lahko člani zadovoljujejo svoje osnovne in specifične potrebe, ki jih ne morejo nikjer drugje.

Društvo izvaja naslednje dejavnosti:

- posebne socialne pomoči članom,
- usposabljanje za aktivno življenje in delo,
- dvigovanje zavesti paraplegikov,
- sprejem v članstvo,
- vključevanje v življenje,
- preventivo,
- nabavo ortopedskih pripomočkov,

- odpravo arhitekturnih ovir,
- prevoze invalidov,
- obnovitveno rehabilitacijo,
- ohranjanje zdravja,
- osveščanje o varnosti v cestnem prometu in drugo (Društvo paraplegikov jugozahodne Štajerske, 2014).



Slika 5: Sedež društva paraplegikov jugozahodne Štajerske (Čepin Tovornik, 9. 1. 2014)

2.4.4 SORTIMO

Podjetje Sorti d.o.o., je generalni uvoznik in zastopnik opreme Sortimo za Slovenijo ter celotni Balkan. Na trgu so že od leta 1995, Sortimo Nemčija pa deluje že več kot 30 let. V tem času je podjetje razvilo že tretjo generacijo opreme (priloga 3), s katero je Sortimo postavil nove standarde na področju kakovosti, varnosti in inovacij. Njihove prednosti so znanje, izkušnje, tradicija in razvoj, odlikujejo jih kvaliteta, varnost, uporabnost in praktičnost. Njihova filozofija na poti do uspeha pa je strast, navdušenje, kreativnost in predanost (Sortimo, 2014).



Slika 6: Podjetje Sortimo (Čepin Tovornik, 11. 3. 2014)

2.4.5 UNIVERZITETNI REHABILITACIJSKI INŠTITUT - SOČA

Univerzitetni zavod za rehabilitacijo SOČA je aprila 1991 postal enovit javni zdravstveni zavod, leta 1993 pa se je UZR – SOČA preimenoval v Inštitut Republike Slovenije za rehabilitacijo. V letu 2009 je bil sprejet sklep, da se inštitut preimenuje v Univerzitetni rehabilitacijski inštitut Republike Slovenije - Soča.

Inštitut je v 50 letih svojega obstoja postal mednarodno uveljavljena ustanova, ki s svojim znanjem, izkušnjami, raziskovalnim delom in številnimi nastopi naših strokovnjakov na pomembnih mednarodnih konferencah in delavnicah pripomore k razvoju rehabilitacijske dejavnosti. Inštitut je organizacija, ki jo lahko prištevamo med uspešnejše na področju zdravstva. Inštitut je organizacija, ki se v jasnem vremenu pelje na izlet in pred seboj ne vidi večjih ovir, odloči pa se, da je čas za usmeritev, ki bo inštitut popeljala med vodilne institucije na področju rehabilitacije v Evropi in svetu (Univerzitetni rehabilitacijski inštitut – Soča, 2014).

Izvajajo celostno rehabilitacijo z namenom izboljšanja kakovosti življenja pacientov oz. rehabilitantov in vrnitve v ustrezno življenjsko okolje. Z raziskovanjem in izobraževanjem razvijajo in posodablajo rehabilitacijsko doktrino (Univerzitetni rehabilitacijski inštitut – Soča, 2014).



Slika 7: Univerzitetni rehabilitacijski inštitut – Soča (Čepin Tovornik, 11. 3. 2014)

3 EMPIRIČNI DEL

3.1 VZOREC

Osnova za izdelavo raziskovalne naloge je bilo 46 spletnih anketnih vprašalnikov. 35 anketnih vprašalnikov so izpolnili paraplegiki po Sloveniji (v nadaljevanju se uporablja tudi beseda gibalno ovirana oseba), 11 pa predstavniki šol vožnje po Sloveniji. Anketni vprašalnik za paraplegike je izpolnilo 25 moških ter 10 žensk. Anketni vprašalnik za inštruktorje šol vožnje je izpolnilo 8 moških in 3 ženske. Opravljenih je bilo tudi 6 intervjujev, in sicer:

- z gospodom Dejanom Letnarjem,
- z gospodom Danijelom Grando,
- z gospodom Janezom Hudejem,
- z gospodom Alešem Povšetom,
- z gospodom Rastom Hodnikom in
- z gospodom Alojzom Fidlerjem.

3.2 ČAS RAZISKAVE

Izpolnjevanje spletnega anketnega vprašalnika je potekalo meseca februarja. Delo na terenu pa je potekalo od decembra 2013 do marca 2014.

3.3 OBDELAVA PODATKOV

Pridobljene izpolnjene anketne vprašalnike sva razvrstila in računalniško obdelala. Grafe sva izdelala s pomočjo programa Microsoft Excel. Odstotkovno je bilo obdelano vsako vprašanje posebej, rezultati so prikazani s tabelami in grafi.

3.4 REZULTATI RAZISKAVE

Na naslednjih straneh so prikazani rezultati kvantitativnega dela raziskave.

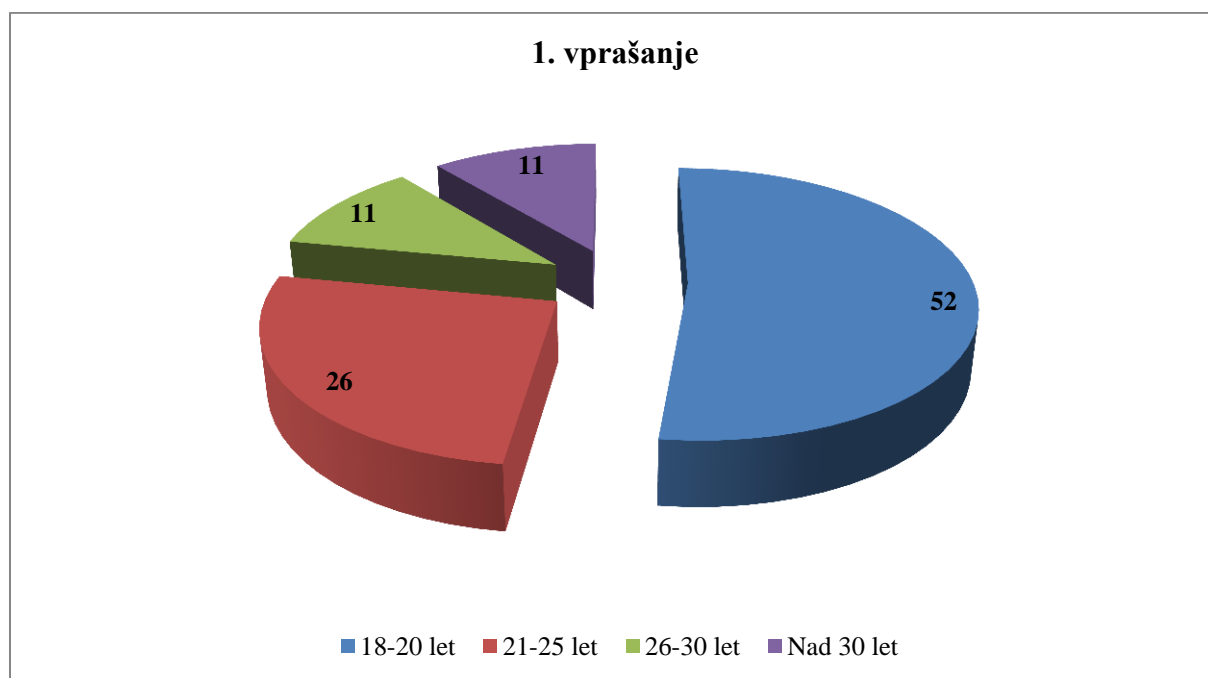
ANALIZA ANKETNEGA VPRAŠALNIKA PARAPLEGIKOV

V nadaljevanju sledi analiza anketnega vprašalnika, ki so ga izpolnjevali paraplegiki. Spletni anketni vprašalnik je bil poslan na Zvezo paraplegikov Slovenije, od koder je bil razposlan njihovim članom. Pri reševanju je sodelovalo 35 anketirancev, katerim je bila zagotovljena anonimnost.

1. Pri koliko dopoljenih letih ste opravljali voziški izpit?

Tabela 1: Pri koliko dopoljenih letih ste opravljali voziški izpit?

	ŠTEVILO	ODSTOTEK
18-20 let	18	52%
21-25 let	9	26%
26-30 let	4	11%
Nad 30 let	4	11%



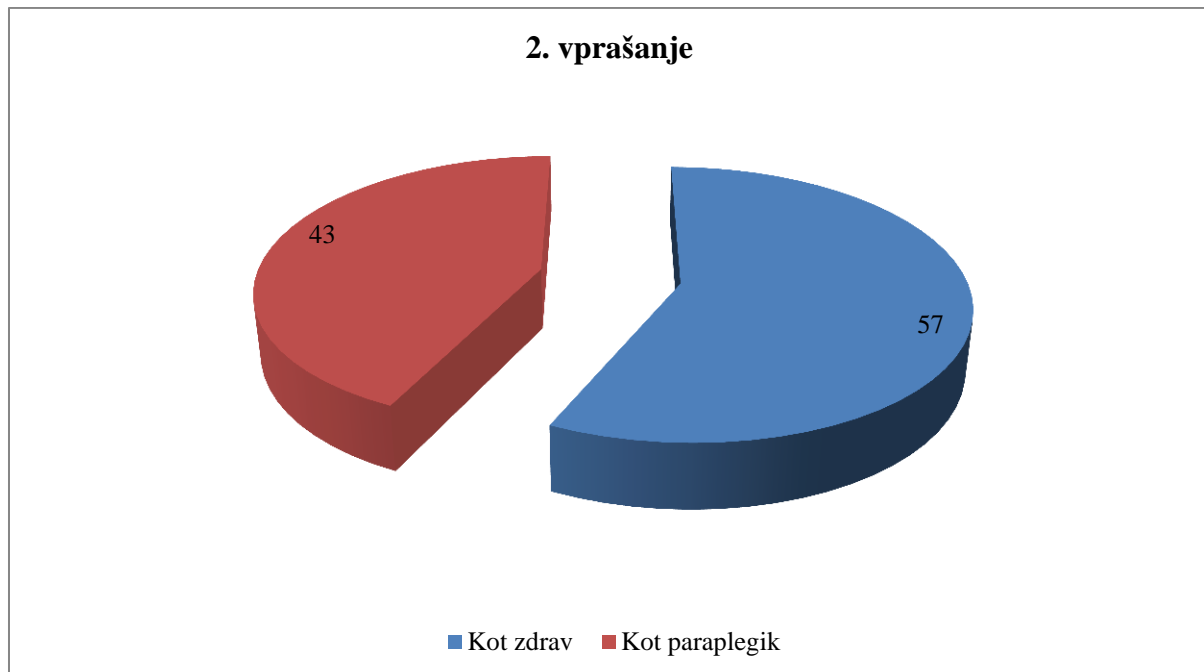
Graf 1: Pri koliko dopoljenih letih ste opravljali voziški izpit?

52% paraplegikov je opravljalo voziški izpit med 18 in 20 letom starosti.

2. V kakšnem stanju ste prvič opravljali voziški izpit?

Tabela 2: V kakšnem stanju ste prvič opravljali voziški izpit?

	ŠTEVILO	ODSTOTEK
Kot zdrav	20	57%
Kot paraplegik	15	43%



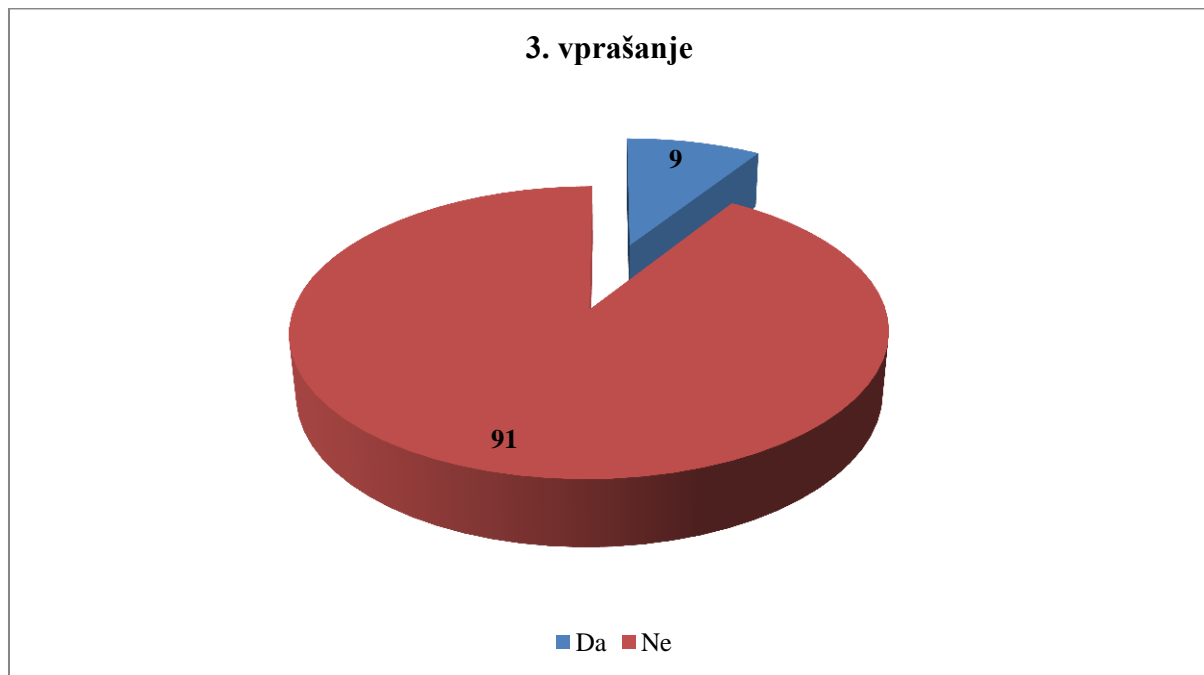
Graf 2: V kakšnem stanju ste prvič opravljali voziški izpit?

Več kot polovica (57%) anketirancev je voziški izpit opravljala kot zdrava oseba. Ostali so ga opravljali kot paraplegiki.

3. So vas predstavniki kakšne šole vožnje zavrnil pri opravljanju voziškega izpita?

Tabela 3: So vas predstavniki kakšne šole vožnje zavrnil pri opravljanju voziškega izpita?

	ŠTEVILO	ODSTOTEK
Da	3	9%
Ne	32	91%



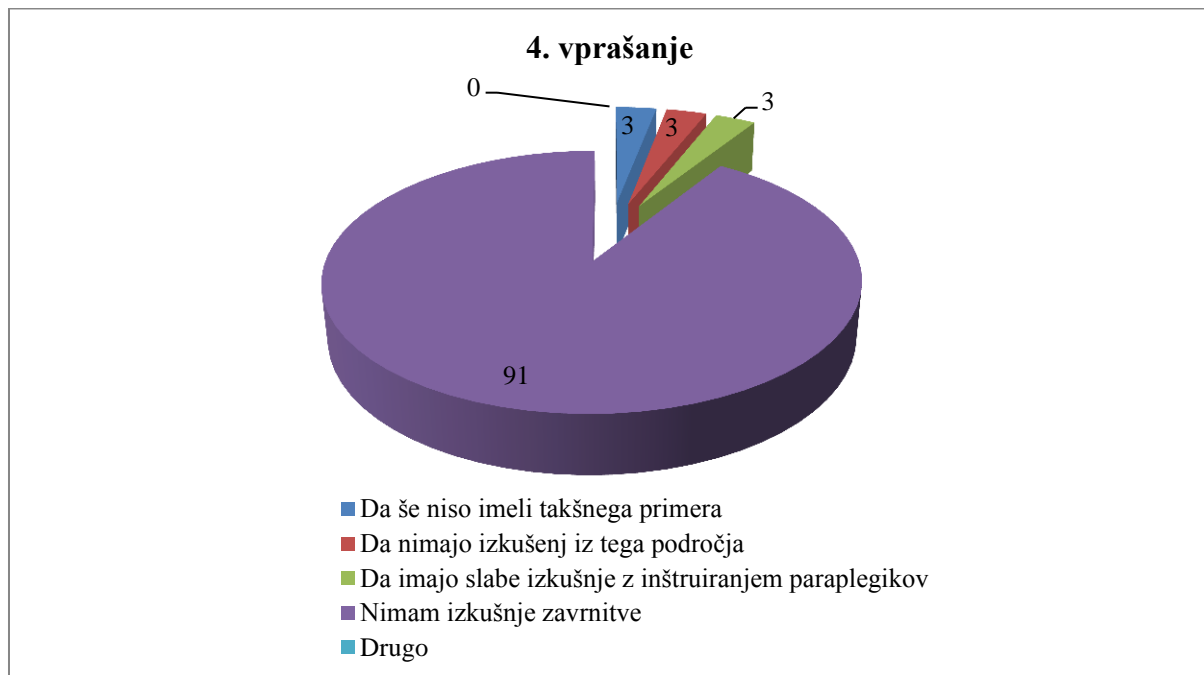
Graf 3: So vas predstavniki kakšne šole vožnje zavrnil pri opravljanju voziškega izpita?

Skoraj vsi (91%) anketiranci so na vprašanje odgovorili, da jih še noben predstavnik šole vožnje ni zavrnil pri opravljanju voziškega izpita.

4. Kateri razlog so predstavniki šol vožnje navedli, da vas niso inštruirali?

Tabela 4: Kateri razlog so predstavniki šole vožnje navedli, da vas niso inštruirali?

	ŠTEVILO	ODSTOTEK
Da še niso imeli takšnega primera	1	3%
Da nimajo izkušenj s tega področja	1	3%
Da imajo slabe izkušnje z inštruiranjem paraplegikov	1	3%
Nimam izkušnje zavrnitve	32	91%
Drugo	0	0%



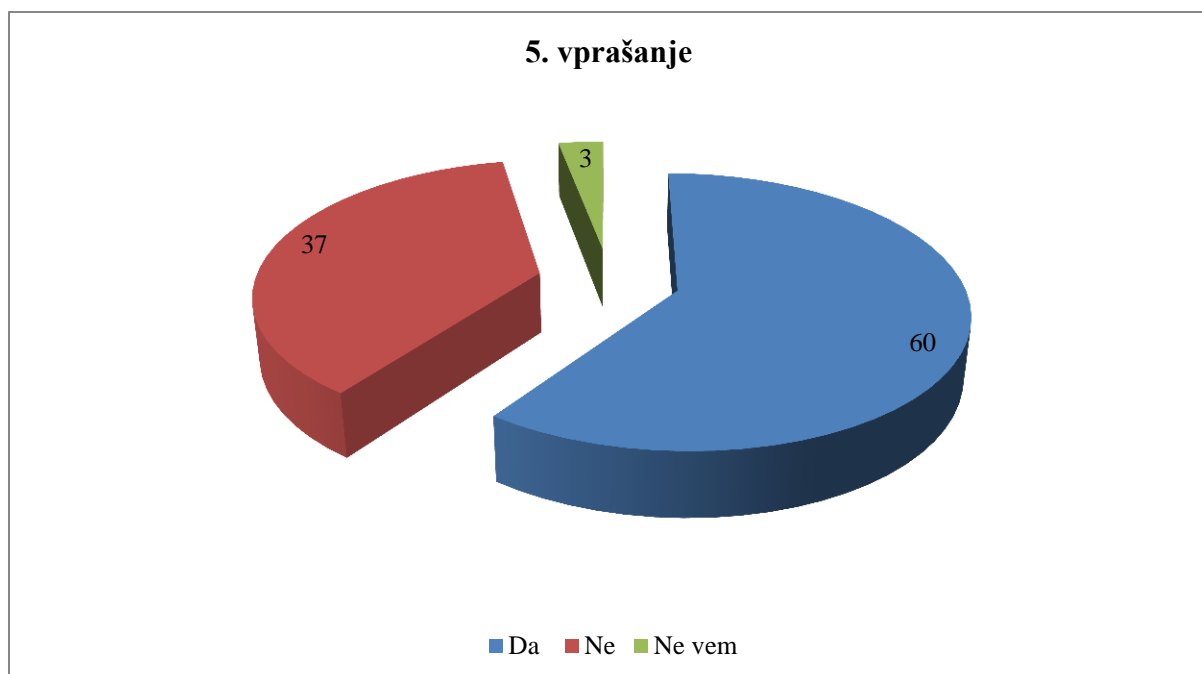
Graf 4: Kateri razlog so predstavniki šole vožnje navedli, da vas niso inštruirali?

Velika večina (91%) paraplegikov ni imela izkušnje zavrnitve s strani inštruktorja pri opravljanju voziškega izpita.

5. Menite, da bi se morali inštruktorji gibalno oviranih oseb (paraplegikov) v šoli vožnje dodatno izobraževati na tem področju?

Tabela 5: Menite, da bi se morali inštruktorji gibalno oviranih oseb (paraplegikov) v šoli vožnje dodatno izobraževati na tem področju?

	ŠTEVILO	ODSTOTEK
Da	21	60%
Ne	13	37%
Ne vem	1	3%



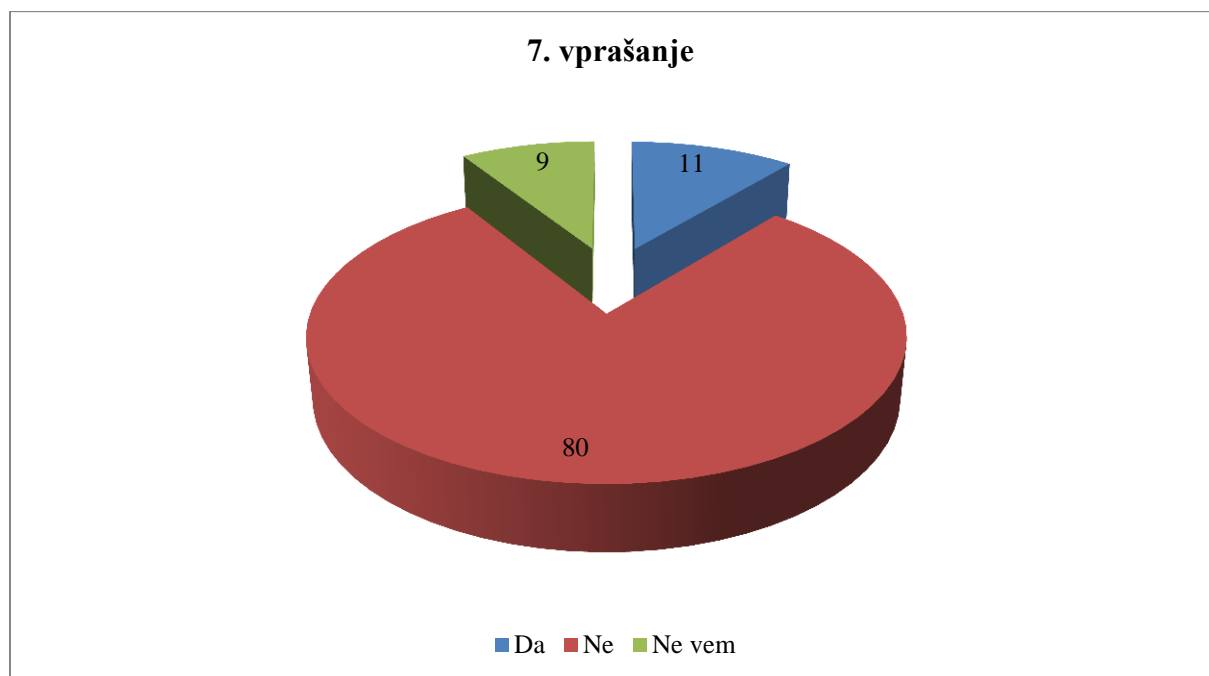
Graf 5: Menite, da bi se morali inštruktorji gibalno oviranih oseb (paraplegikov) v šoli vožnje dodatno izobraževati na tem področju?

60% anketirancev meni, da bi se inštruktorji gibalno oviranih oseb (paraplegikov) morali v šoli vožnje dodatno izobraževati na tem področju.

6. Menite, da gibalno ovirane osebe (paraplegiki) v cestnem prometu predstavljajo večje tveganje za nastanek prometnih nesreč?

Tabela 6: Menite, da gibalno ovirane osebe (paraplegiki) v cestnem prometu predstavljajo večje tveganje za nastanek prometnih nesreč?

	ŠTEVILO	ODSTOTEK
Da	4	11%
Ne	28	80%
Ne vem	3	9%



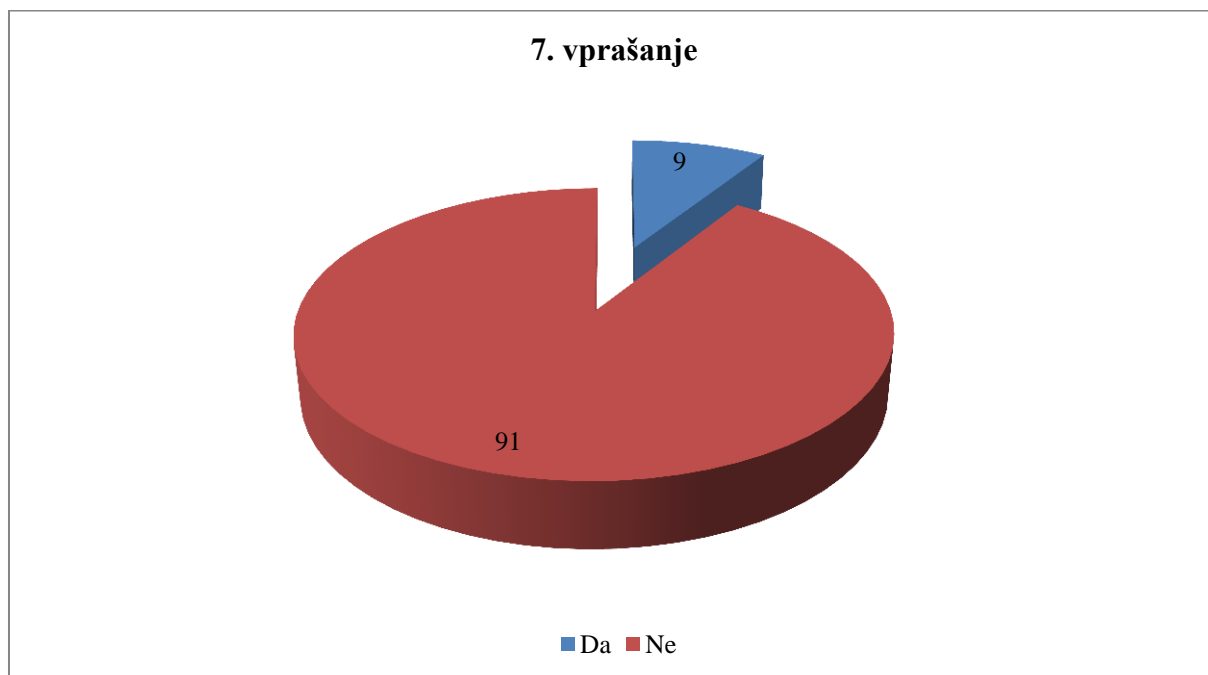
Graf 6: Menite, da gibalno ovirane osebe (paraplegiki) v cestnem prometu predstavljajo večje tveganje za nastanek prometnih nesreč?

80% anketirancev meni, da gibalno ovirane osebe (paraplegiki) ne predstavljajo večjega tveganja za nastanek prometnih nesreč.

7. Ali ste imeli z inštruktorjem v šoli vožnje kakšne težave?

Tabela 7: Ali ste imeli z inštruktorjem v šoli vožnje kakšne težave?

	ŠTEVILO	ODSTOTEK
Da	3	9%
Ne	32	91%



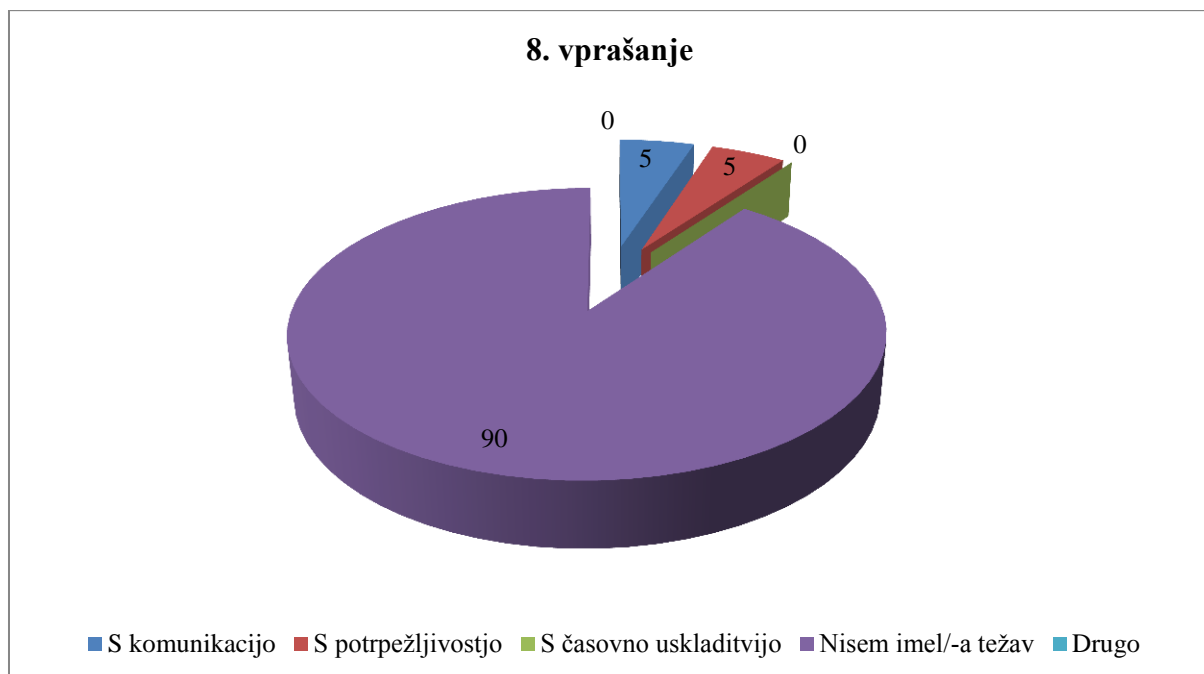
Graf 7: Ali ste imeli z inštruktorjem v šoli vožnje kakšne težave?

91% anketirancev ni imelo težav z inštruktorjem šole vožnje.

8. Katere težave ste imeli z inštruktorjem v šoli vožnje?

Tabela 8: Katere težave ste imeli z inštruktorjem v šoli vožnje?

	ŠTEVILO	ODSTOTEK
S komunikacijo	2	5%
S potrpežljivostjo	2	5%
S časovno uskladitvijo	0	0%
Nisem imel/-a težav	33	90%
Drugo	0	0%



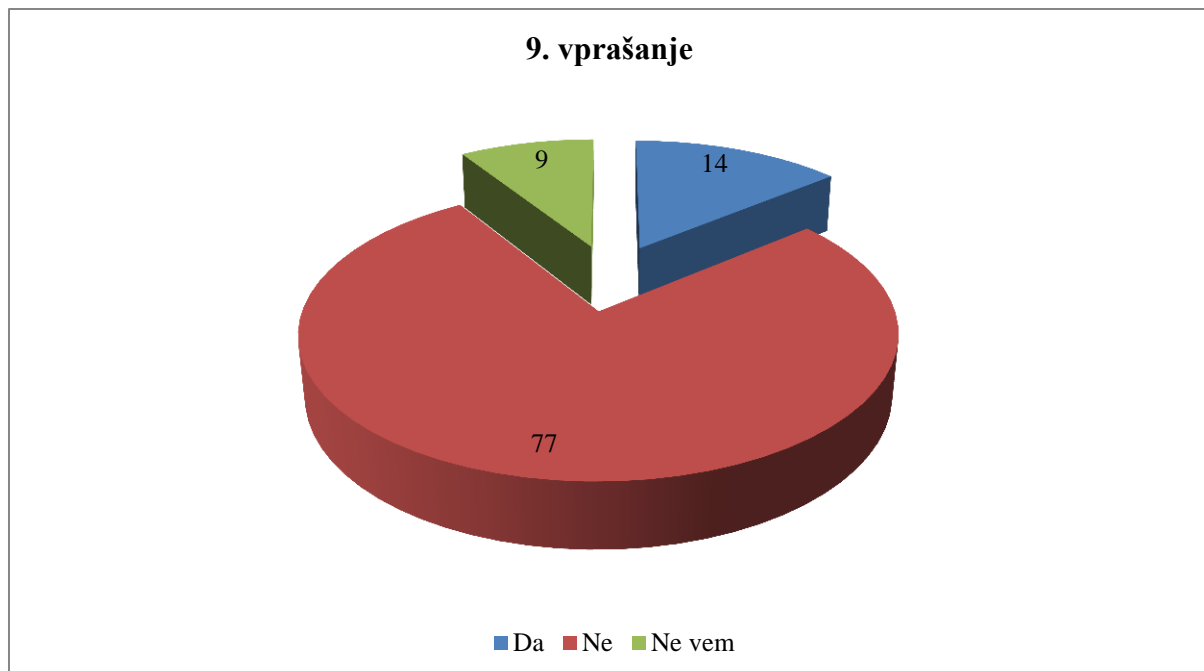
Graf 8: Katere težave ste imeli z inštruktorjem v šoli vožnje?

90% paraplegikov ni imela z inštruktorjem nobenih težav pri opravljanju voziškega izpita.

9. Menite, da morajo gibalno ovirane osebe (paraplegiki) pri opravljanju voznškega izpita opraviti več ur vožnje kot ostale osebe?

Tabela 9: Menite, da morajo gibalno ovirane osebe (paraplegiki) pri opravljanju voznškega izpita opraviti več ur vožnje kot ostale osebe?

	ŠTEVILO	ODSTOTEK
Da	5	14%
Ne	27	77%
Ne vem	3	9%



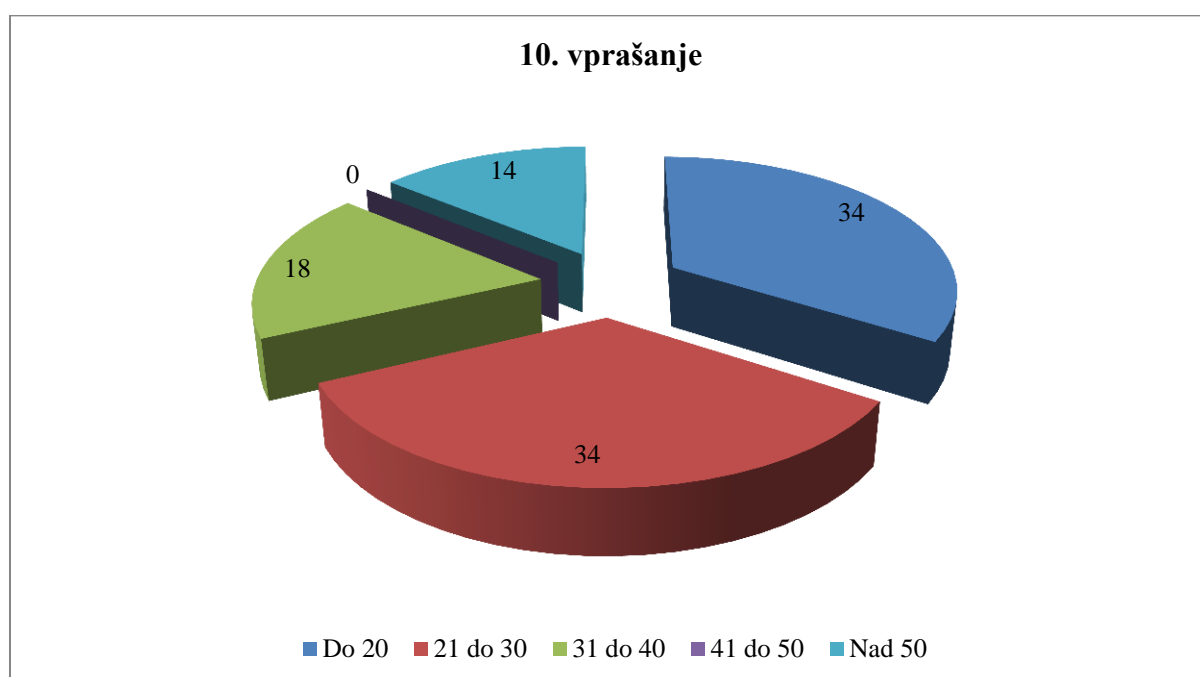
Graf 9: Menite, da morajo gibalno ovirane osebe (paraplegiki) pri opravljanju voznškega izpita opraviti več ur vožnje kot ostale osebe?

77% anketirancev meni, da gibalno ovirane osebe (paraplegiki) ne potrebujejo več ur vožnje kot ostale osebe.

10. Koliko ur vožnje ste imeli, preden ste opravili voziški izpit?

Tabela 10: Koliko ur vožnje ste imeli, preden ste opravili voziški izpit?

	ŠTEVILO	ODSTOTEK
Do 20	12	34%
21 do 30	12	34%
31 do 40	6	18%
41 do 50	0	0%
Nad 50	5	14%



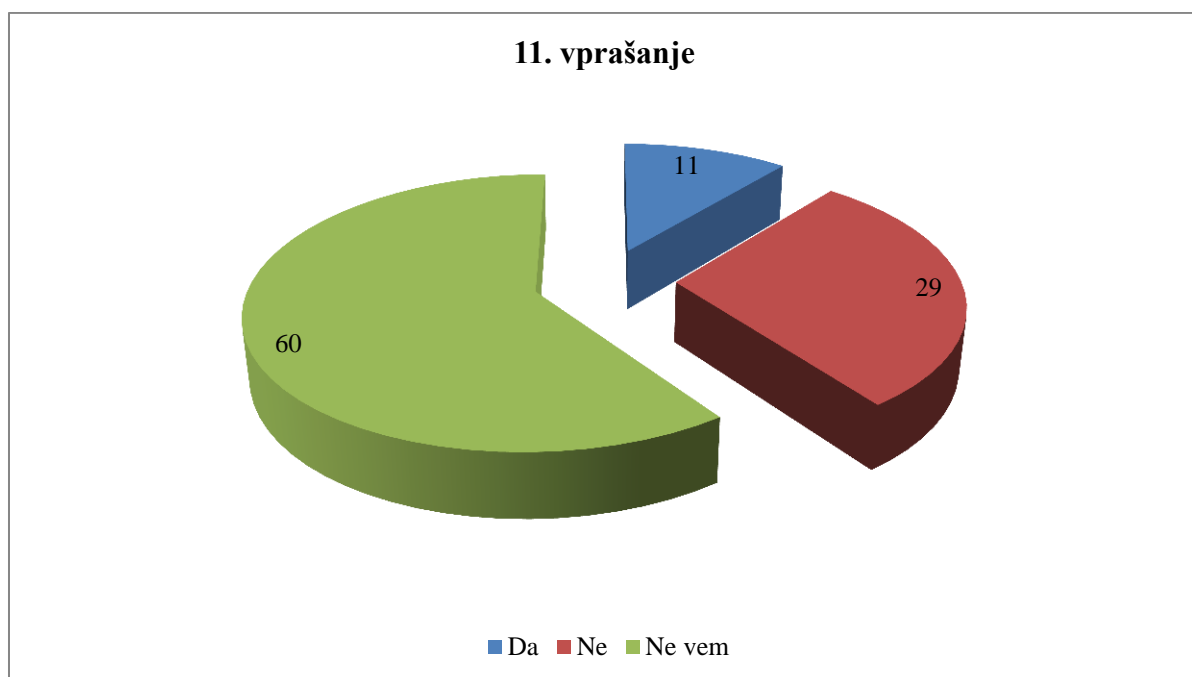
Graf 10: Koliko ur vožnje ste imeli, preden ste opravili voziški izpit?

Med anketiranimi paraplegiki je največ tistih, ki so imeli od 21 do 30 in do 21 ur vožnje (34%).

11. Ali obstajajo predpisane lokacije posamezne šole vožnje, kjer gibalno ovirane osebe začnejo in končajo uro vožnje?

Tabela 11: Ali obstajajo predpisane lokacije posamezne šole vožnje, kjer gibalno ovirane osebe začnejo in končajo uro vožnje?

	ŠTEVILO	ODSTOTEK
Da	4	11%
Ne	10	29%
Ne vem	21	60%



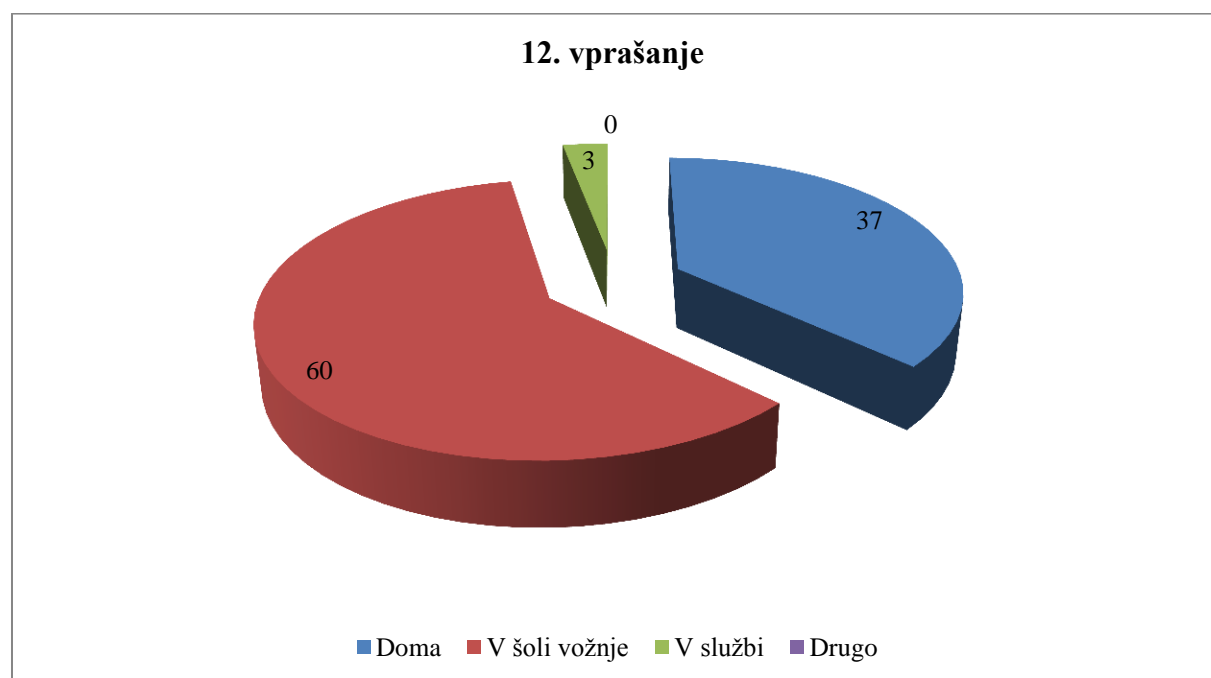
Graf 11: Ali obstajajo predpisane lokacije posamezne šole vožnje, kjer gibalno ovirane osebe začnejo in končajo uro vožnje?

Če obstajajo predpisane lokacije posamezne šole vožnje, kjer gibalno ovirane osebe začnejo in končajo uro vožnje, 60% anketiranih ne ve. Tistih, ki so pritrdilno odgovorili na to vprašanje, je 11%.

12. Kje ste začeli in končali uro vožnje pri opravljanju vašega voziškega izpita?

Tabela 12: Kje ste začeli in končali uro vožnje pri opravljanju voziškega izpita?

	ŠTEVILO	ODSTOTEK
Doma	13	37%
V šoli vožnje	21	60%
V službi	1	3%
Drugo	0	0%



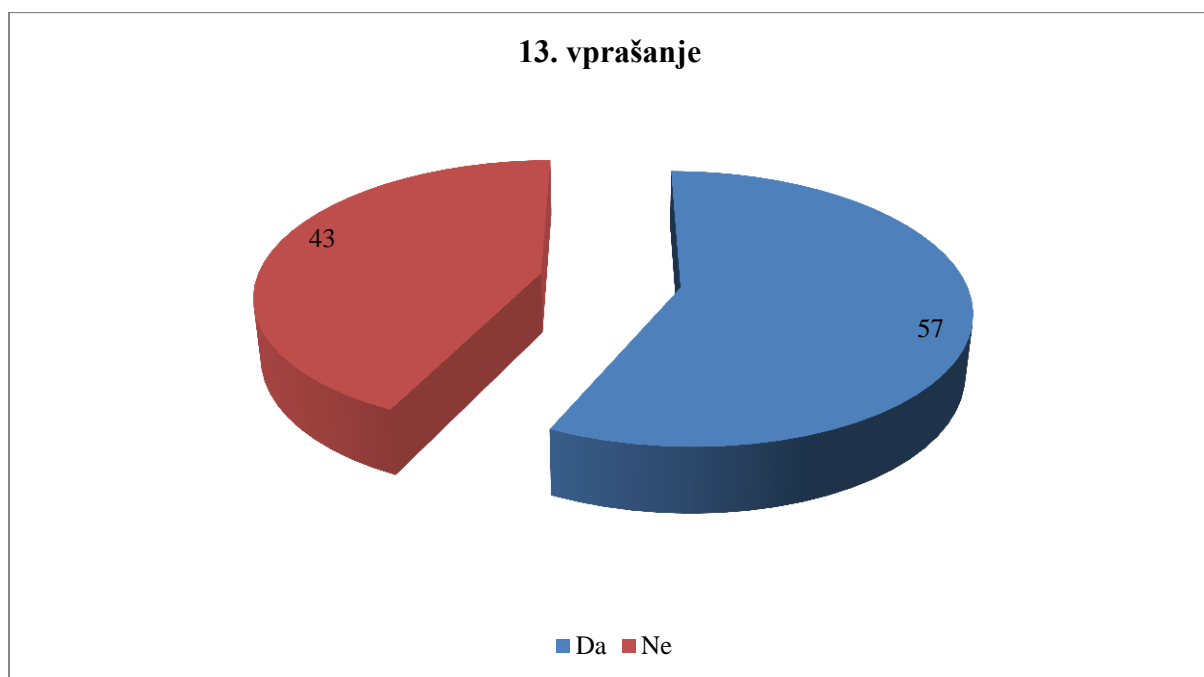
Graf 12: Kje ste začeli in končali uro vožnje pri opravljanju voziškega izpita?

Pri 60% anketirancev je začetek in konec ure vožnje pri opravljanju voziškega izpita potekal v šoli vožnje.

13. Menite, da bi morala imeti vsaka šola vožnje vsaj eno vozilo (za kategorijo B) za opravljanje voznškega izpita gibalno oviranih oseb (paraplegikov)?

Tabela 13: Menite, da bi morala imeti vsaka šola vožnje eno vozilo (za kategorijo B) za opravljanje voznškega izpita gibalno oviranih oseb (paraplegikov)?

	ŠTEVILO	ODSTOTEK
Da	20	57%
Ne	15	43%



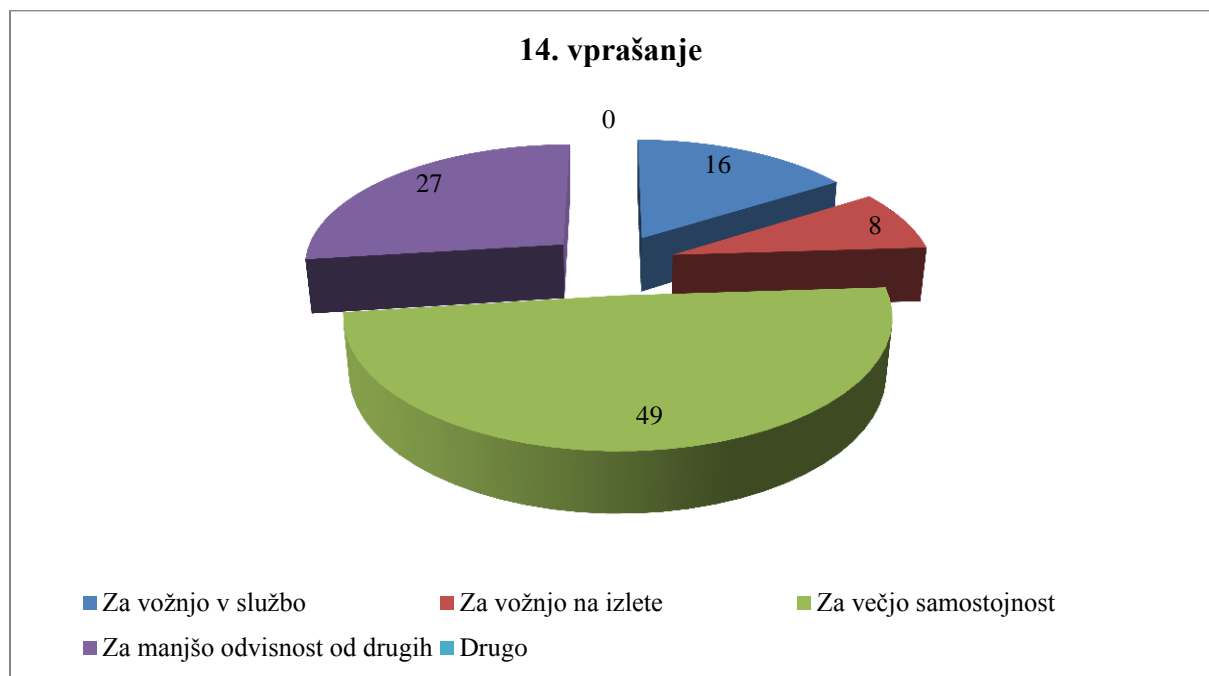
Graf 13: Menite, da bi morala imeti vsaka šola vožnje eno vozilo (za kategorijo B) za opravljanje voznškega izpita gibalno oviranih oseb (paraplegikov)?

Dobra polovica anketirancev meni, da bi morala imeti vsaka šola vožnje (za kategorijo B) vozilo za opravljanje voznškega izpita gibalno oviranih oseb.

14. Kateri so razlogi, da ste se odločili opraviti vozniški izpit?

Tabela 14: Kateri so razlogi, da ste se odločili opraviti vozniški izpit?

	ŠTEVILO	ODSTOTEK
Za vožnjo v službo	8	16%
Za vožnjo na izlete	4	8%
Za večjo samostojnost	24	49%
Za manjšo odvisnost od drugih	13	27%
Drugo	0	0%



Graf 14: Kateri so razlogi, da ste se odločili opraviti vozniški izpit?

49% anketirancev je opravilo izpit zaradi večje samostojnosti, 27% pa zaradi manjše odvisnosti od drugih.

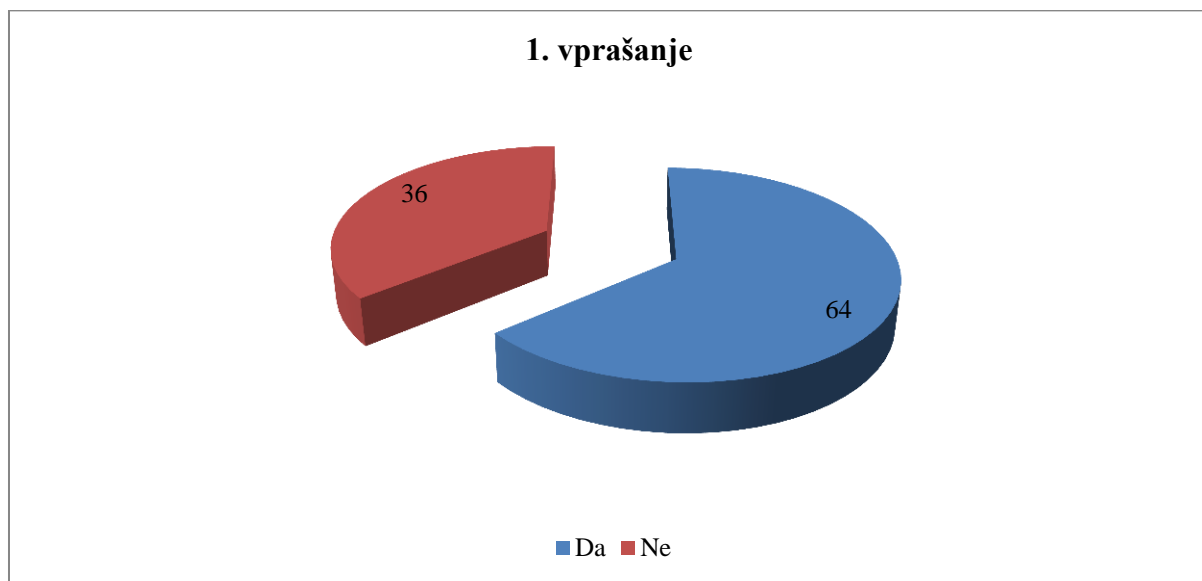
ANALIZA ANKETNEGA VPRAŠALNIKA ZA INŠTRUKTORJE ŠOL VOŽNJE

V nadaljevanju sledi analiza anketnega vprašalnika, ki so ga izpolnjevali inštruktorji šol vožnje po Sloveniji. Pri reševanju je sodelovalo 11 anketirancev, katerim je bila zagotovljena anonimnost, od tega je bilo 8 moških in 3 ženske.

1. Ali imate oz. ste imeli avtomobile prilagojene za šolo vožnje za gibalno ovirane osebe (paraplegike)?

Tabela 15: Ali imate oz. ste imeli avtomobile prilagojene za šolo vožnje za gibalno ovirane osebe (paraplegike)?

	ŠTEVILO	ODSTOTEK
Da	7	64 %
Ne	4	36%



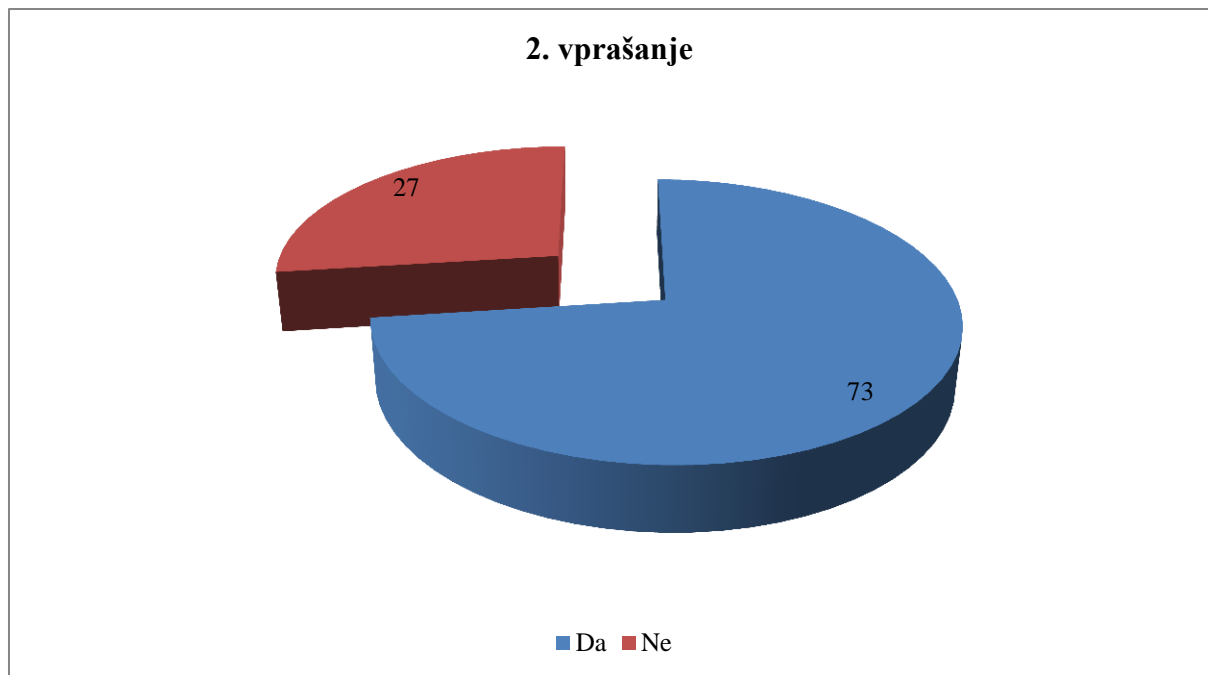
Graf 15: Ali imate oz. ste imeli avtomobile prilagojene za šolo vožnje za gibalno ovirane osebe (paraplegike)?

64% inštruktorjev je odgovorilo, da je imela njihova šola vožnje oz. ima prilagojen avtomobil za gibalno ovirane osebe (paraplegike).

2. Ali ste v vaši šoli voznje že izobraževali gibalno ovirano/-e osebo/-e (paraplegika/-e)?

Tabela 16: Ali ste v vaši šoli voznje že izobraževali gibalno ovirano/-e osebo/-e (paraplegika/-e)?

	ŠTEVILO	ODSTOTEK
Da	8	73 %
Ne	3	27 %



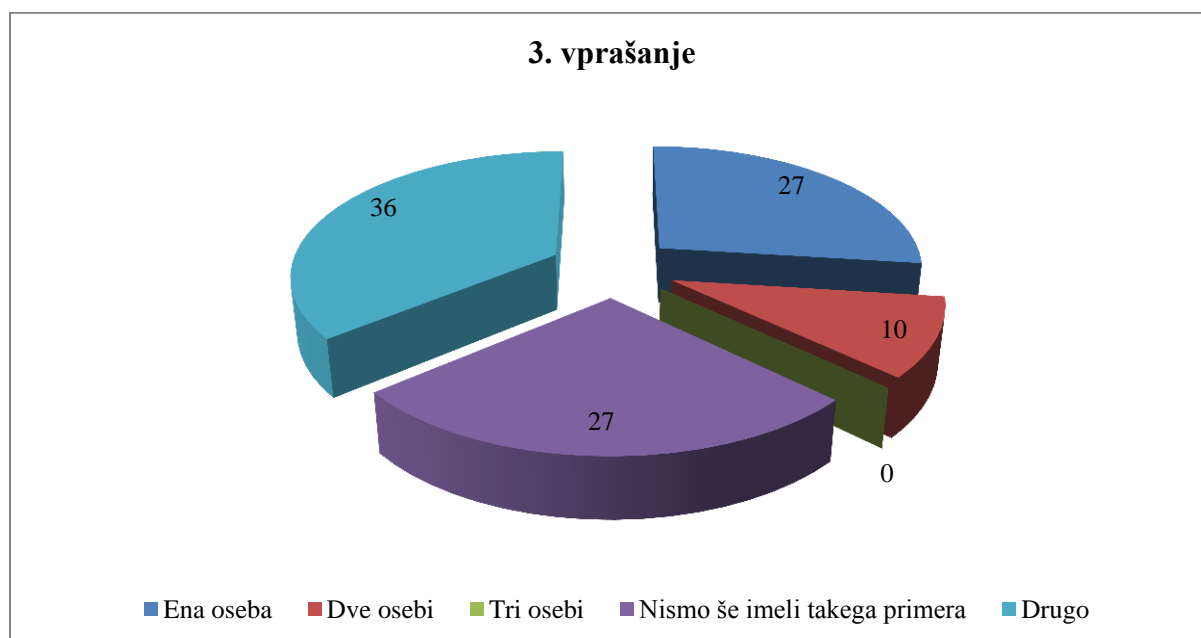
Graf 16: Ali ste v vaši šoli voznje že izobraževali gibalno ovirano/-e osebo/-e (paraplegika/-e)?

73% inštruktorjev je odgovorilo, da so že izobraževali gibalno ovirano osebo (paraplegika).

3. Koliko gibalno oviranih oseb (paraplegikov) se je do sedaj izobraževalo v vaši šoli vožnje?

Tabela 17: Koliko gibalno oviranih oseb (paraplegikov) se jedo sedaj izobraževalo v vaši šoli vožnje?

	ŠTEVILO	ODSTOTEK
Ena oseba	3	27 %
Dve osebi	1	10 %
Tri osebi	0	0 %
Nismo še imeli takega primera	3	27 %
Drugo	4	36%



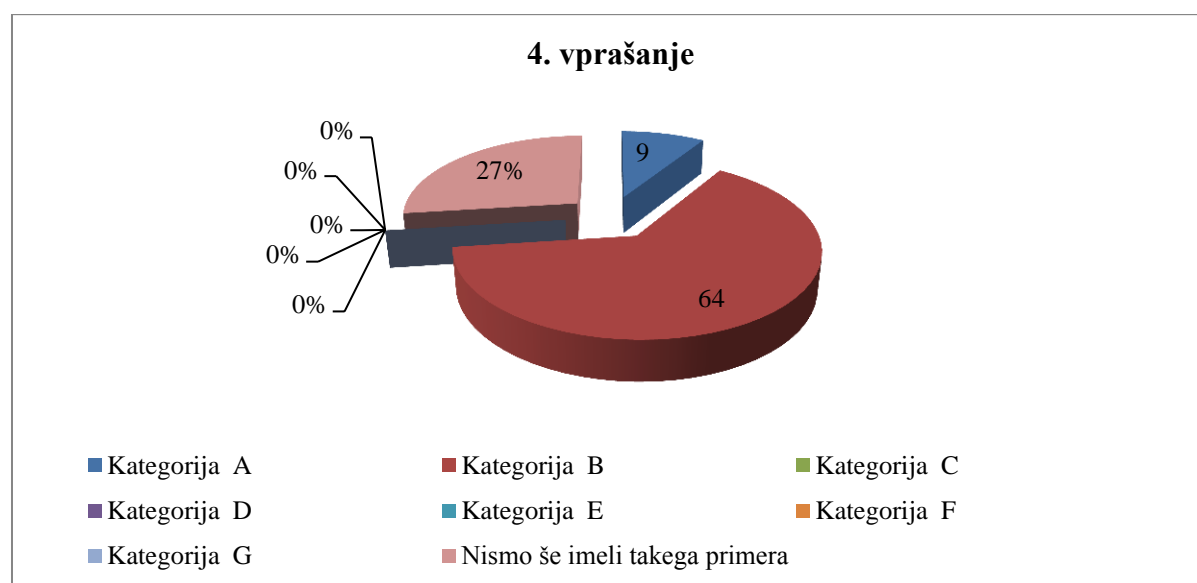
Graf 17: Koliko gibalno oviranih oseb (paraplegikov) se je do sedaj izobraževalo v vaši šoli vožnje?

27 % inštruktorjev je navedlo, da se je v njihovi šoli vožnje do sedaj izobraževala ena oseba oz. da takega primera še niso imeli. Pod drugo so napisali, da se je v njihovi šoli vožnje izobraževalo več kot 10 oseb.

4. S katero kategorijo voznškega izpita ste v vaši šoli vožnje usposabljali gibalno ovirane osebe (paraplegike)?

Tabela 18: S katero kategorijo voznškega izpita ste v vaši šoli vožnje usposabljali gibalno ovirane osebe (paraplegike)?

	ŠTEVILO	ODSTOTEK
Kategorija A	1	9 %
Kategorija B	7	64 %
Kategorija C	0	0 %
Kategorija D	0	0 %
Kategorija E	0	0 %
Kategorija F	0	0 %
Kategorija G	0	0 %
Nismo še imeli takega primera	3	27 %



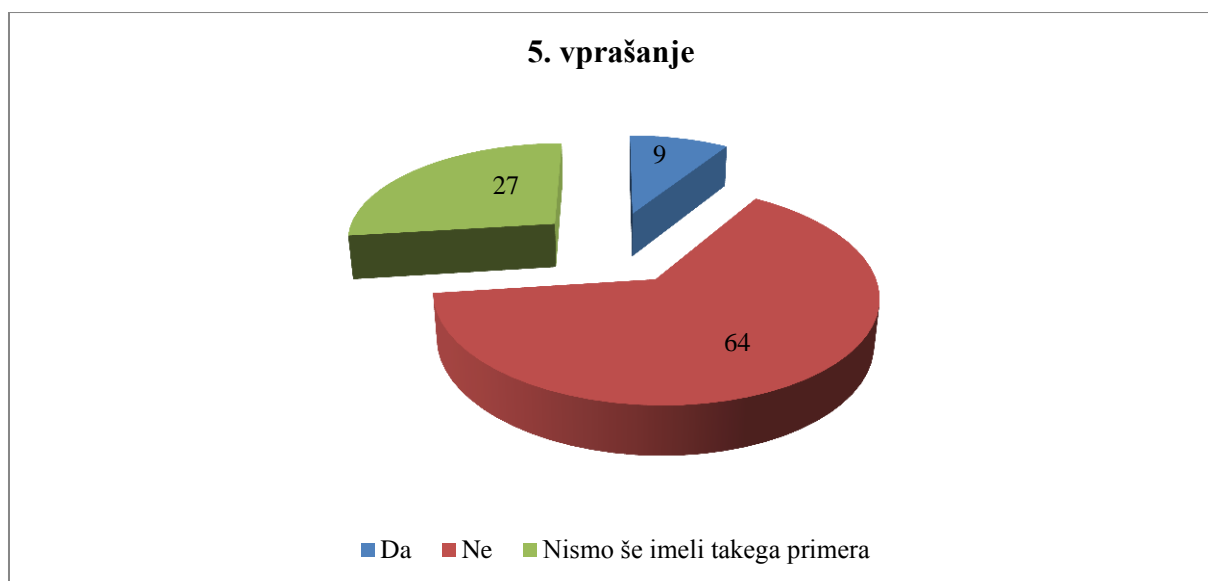
Graf 18: S katero kategorijo voznškega izpita ste v vaši šoli vožnje usposabljali gibalno ovirane osebe (paraplegike)?

64% anketiranih je napisalo, da so v njihovi šoli vožnje usposabljali za voznški izpit za B kategorijo, 27 % anketiranih pa je odgovorilo, da takega primera še niso imeli.

5. Ali ste imeli pri inštruiranju gibalno oviranih oseb (paraplegikov) kakšne težave?

Tabela 19: Ali ste imeli pri inštruiranju gibalno oviranih oseb (paraplegikov) kakšne težave?

	ŠTEVILO	ODSTOTEK
Da	1	9 %
Ne	7	64 %
Nismo še imeli takega primera	3	27 %



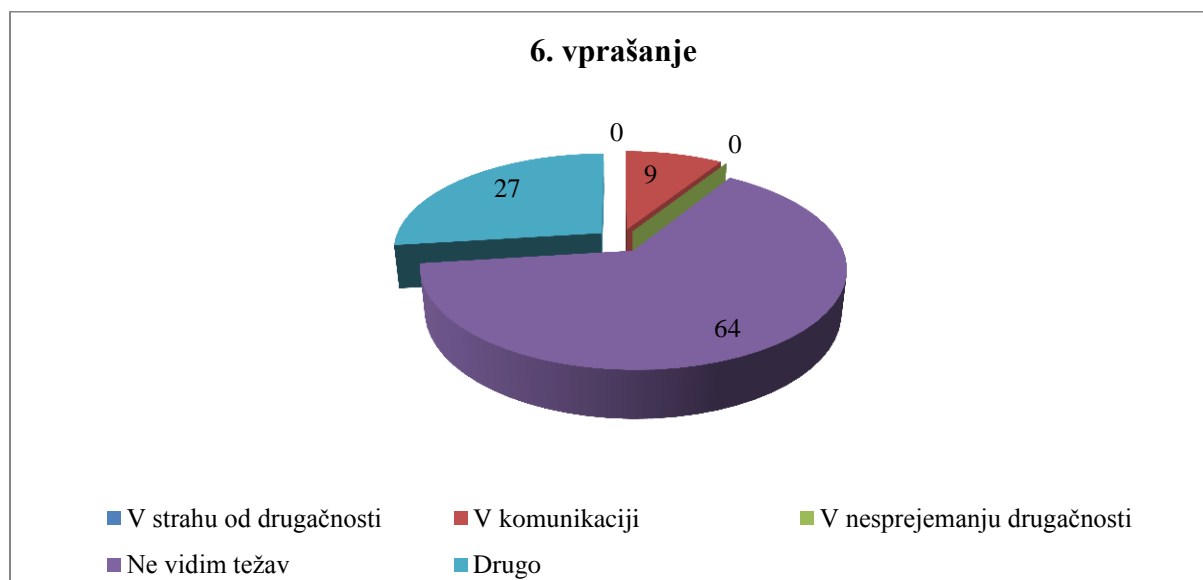
Graf 19: Ali ste imeli pri inštruiranju gibalno oviranih oseb (paraplegikov) kakšne težave?

Več kot polovica anketiranih oz. 64% je odgovorila, da pri inštruiranju gibalno oviranih oseb (paraplegikov) niso imeli težav, eden pa je odgovoril, da so v njihovi šoli vožnje imeli težave pri opravljanju vozniškega izpita paraplegikov.

6. Kje vidite težave pri inštruiranju gibalno oviranih oseb (paraplegikov) za vozniški izpit kategorije B?

Tabela 20: Kje vidite težave pri inštruiranju gibalno oviranih oseb (paraplegikov) za vozniški izpit kategorije B?

	ŠTEVILO	ODSTOTEK
V strahu od drugačnosti	0	0 %
V komunikaciji	1	9 %
V nesprejemanju drugačnosti	0	0 %
Ne vidim težav	7	64 %
Drugo	3	27 %



Graf 20: Kje vidite težave pri inštruiranju gibalno oviranih oseb (paraplegikov) za vozniški izpit kategorije B?

Več kot polovica anketiranih je odgovorilo, da ne vidi težav pri inštruiranju gibalno oviranih oseb (paraplegikov), 9% anketiranih je kot problem navedlo komunikacijo, medtem ko pa 27% anketiranih navaja druge probleme, kot so premalo vloženega truda in zelo zahtevno delo.

7. Se inštruktorji dodatno izobražujejo za gibalno ovirane osebe (paraplegike)?

Tabela 21: Ali se inštruktorji dodatno izobražujejo za gibalno ovirane osebe (paraplegike)?

	ŠTEVILO	ODSTOTEK
Da	0	0 %
Ne	11	100 %
Ne vem	0	0 %



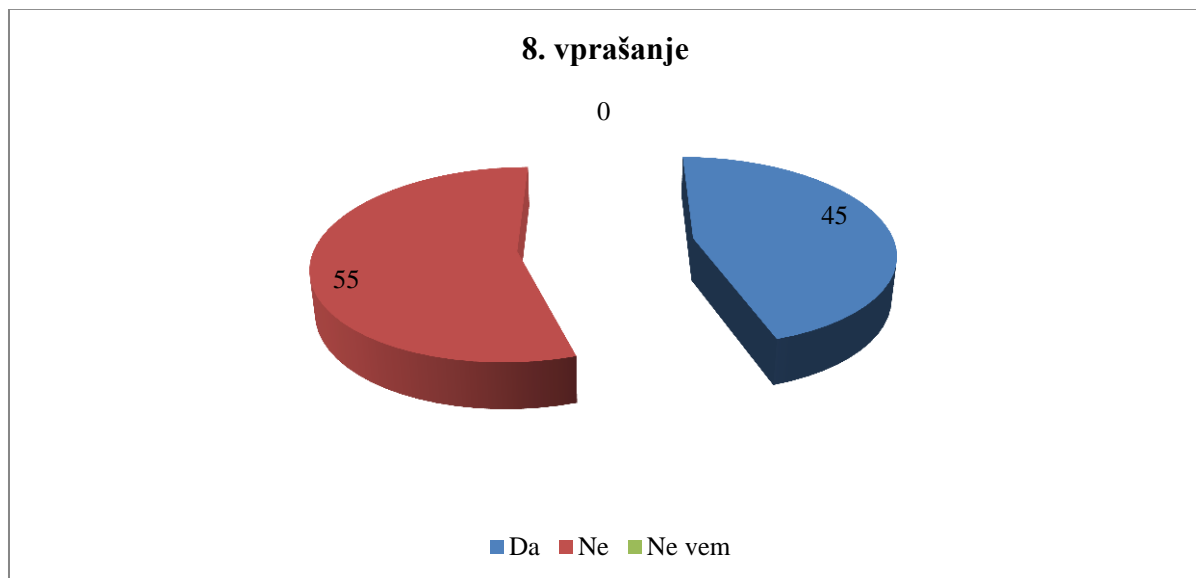
Graf 21: Se inštruktorji dodatno izobražujejo za gibalno ovirane osebe (paraplegike)?

Vsi anketirani menijo, da se inštruktorji dodatno ne izobražujejo za gibalno ovirane osebe.

8. Menite, da bi se morali inštruktorji za gibalno ovirane osebe (paraplegike) dodatno izobraževati na tem področju ?

Tabela 22: Menite, da bi se morali inštruktorji za gibalno ovirane osebe (paraplegike) dodatno izobraževati na tem področju?

	ŠTEVILO	ODSTOTEK
Da	5	45 %
Ne	6	55 %
Ne vem	0	0 %



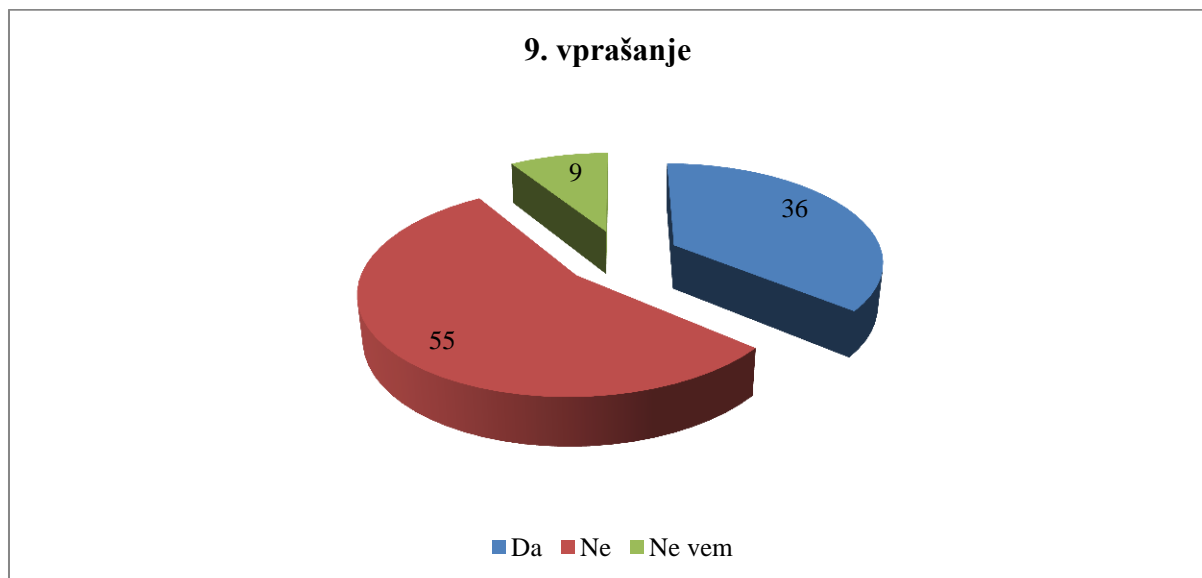
Graf 22: Menite, da bi se morali inštruktorji za gibalno ovirane osebe (paraplegike) dodatno izobraževati na tem področju?

Več kot polovica anketiranih meni, da se inštruktorjem v šoli vožnje ni potrebno dodatno izobraževati za gibalno ovirane osebe.

9. Menite, da gibalno ovirane osebe (paraplegiki) v cestnem prometu predstavljajo večje tveganje za nastanek prometnih nesreč ?

Tabela 23: Menite, da gibalno ovirane osebe (paraplegiki) v cestnem prometu predstavljajo večje tveganje za nastanek prometnih nesreč?

	ŠTEVILO	ODSTOTEK
Da	4	36 %
Ne	6	55 %
Ne vem	1	9 %



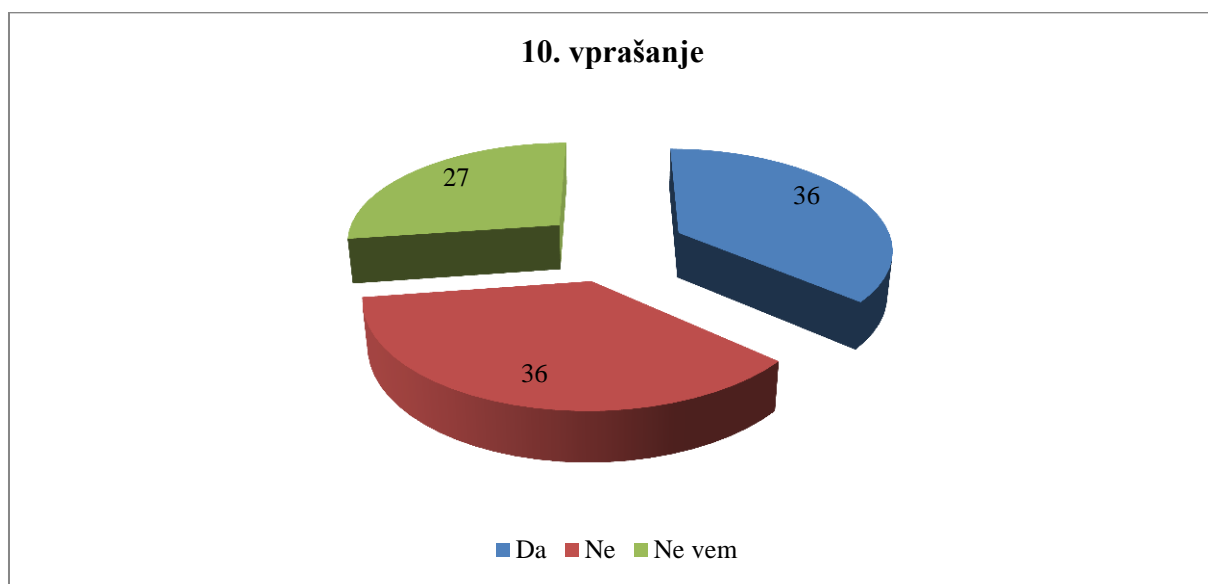
Graf 23: Menite, da gibalno ovirane osebe (paraplegiki) v cestnem prometu predstavljajo večje tveganje za nastanek prometnih nesreč?

55% anketiranih meni, da gibalno ovirane osebe (paraplegiki) ne predstavljajo večjega tveganja za nastanek prometnih nesreč, 36% anketiranih pa je nasprotnega mnenja.

10. Ali imajo gibalno ovirane osebe (paraplegiki) pri opravljanju vozniškega izpita več ur vožnje kot ostale osebe ?

Tabela 24: Ali imajo gibalno ovirane osebe (paraplegiki) pri opravljanju vozniškega izpita več ur vožnje kot ostale osebe?

	ŠTEVILO	ODSTOTEK
Da	4	36 %
Ne	4	36 %
Ne vem	3	27 %



Graf 24: Ali imajo gibalno ovirane osebe (paraplegiki) pri opravljanju vozniškega izpita več ur vožnje kot ostale osebe?

36% anketiranih meni, da imajo gibalno ovirane osebe (paraplegiki) pri opravljanju vozniškega izpita več ur vožnje kot ostale osebe, nasprotnega mnenja pa je prav tako 36% anketirancev.

3.5 INTERVJUJI

V nadaljevanju sledijo intervjuji, ki so bili posneti z osebami, ki so tako ali drugače povezane z gibalno oviranimi osebami (paraplegiki), in s paraplegiki samimi.

3.5.1 INTERVJU Z GOSPODOM DEJANOM LETNARJEM

Intervju je bil opravljen na AMZS v Ljubljani 27. 12. 2013 z namenom pridobiti informacije o delovanju simulatorja.

1. Nama lahko na začetku poveste nekaj o simulatorju?

Od leta 2008 imamo simulator za učenje B-kategorije ter A-kategorije. Simulator za kategorijo B smo pred kakšnim mesecem prilagodili za invalide, da lahko poskusijo voziti pred vožnjo, ker opravljajo vse z rokami in je malo drugače. Z ročico dodajo plin in zavirajo. Ta simulator omogoča vožnjo v naselju, izven naselja, po avtocesti in omogoča različne načine vožnje, kot je npr. vožnja v snegu, dežju, megli ter eden od načinov je tudi vožnja v alkoholiziranem stanju. Kandidati poskusijo osvojiti osnovne tehnike na simulatorju, se pravi, da poskusijo speljevati, ustavljati.

2. Ali obstajajo različni tipi simulatorjev?

Mislim, da ne. Večino so simulatorji za avto, obstajajo pa še simulatorji, kot je naš, z razliko, da se lahko nagiba, vendar je veliko dražji. Drugih simulatorjev ni, večina je narejena samo na takšen način, z ekrani in z vsemi pripomočki v vozilu. Naš simulator je uvožen iz Nemčije, kjer delajo simulatorje tudi za vlake, za letala pa nisem prepričan. Pri nas imamo simulatorje za motor, avto in pa simulator za prevračanje vozila ter izstopanje iz vozila v prevrnjenem stanju, kako se rešiti, če si obrnjen na glavo in privezan s pasom.

3. So simulatorji za gibalno ovirane osebe drugačni od ostalih oseb?

Ne. Vsi invalidi imajo prirejen svoj osebni avto za invalida. Imajo posebne ročice oz. bunke ter pripomočke, ki spadajo v klasičen avto. S to bunko dodajo plin ter zavirajo. Če vozniki zberejo več kot 18 kazenskih točk, zgubijo voziško dovoljenje in ga nato morajo opravljati ponovno. Kot voznik začetnik lahko imate največ 7 kazenskih točk. Zakon nam zdaj omogoča, da tisti, ki imajo več kot 3 kazenske točke, lahko te točke "zbijajo", in to je spet poseben tečaj. To lahko opravljate samo enkrat v 3 letih in ko ga naredite, vam priznajo "zbijanje" točk.

4. Kakšno je vaše stališče do gibalno oviranih ljudi (paraplegikov) voznikov?

Invalidi imajo načeloma velik interes do opravljanja voziškega izpita. Interes pri njih je velik, če imajo to možnost, so zelo dosledni. Res pa je, da so na začetku malo manj gibalno sposobni kot ostali udeleženci, ker se morajo prilagoditi na bunko, drugačen način vožnje, vendar je to za njih začetek, zato se hitro učijo. Moram povedati, da so teoretično veliko bolj podkovani kot pa drugi vozniki, ker imajo interes in malo več časa. Večinoma je pri njih potrebno imeti več ur zaradi privajanja, saj za vožnjo uporabljajo samo roke.

5. So kakšni podatki, koliko ur šole vožnje mora imeti gibalno ovirana oseba?

Letos sem imel pet ali šest gibalno oviranih oseb, ki sem jih poučeval osebno v povprečju 60 do 70 ur. Seveda je pa odvisno od njihovih sposobnosti.

6. Ali so inštruktorji enaki pri obeh populacijah?

Ja. Edina razlika je v vozilih in gibalno oviranim osebam je po zakonu omogočano, da opravljajo voziški izpit v svojem osebni avtomobilu, če ga imajo. So eni izmed redkih voznikov, ki imajo to možnost.

7. Koliko gibalno oviranih oseb ste že izobraževali in ali menite, da bi bilo potrebno kakšno dodatno znanje za inštruktorje s tega področja?

Izobraževalo se jih je približno 10. Menim, da ni potrebe po dodatnem znanju s tega področja, edina težava je, da lahko kandidati opravljajo izpit z lastnim vozilom, kjer inštruktorji nimajo dodatne zavore.

Inštruktorji morajo zato znati nazorno razlagati, saj kandidatovo vozilo nima dodatne zavore. Zaradi tega se redki odločajo za poučevanje gibalno oviranih oseb. Problem je ravno v tem, da je ta varnost manjša, ker ta vozila nimajo dodatne stopalke za zavoro.



Slika 8: Intervjuvanje gospoda Dejana Letnarja (Čepin Tovornik, 27. 12. 2013)

8. Ali kot inštruktor lahko zavrnete takšnega voznika?

Lahko. Sam rehabilitacijski center ima svoja lastna vozila, prilagojena za gibalno ovirane osebe, in jih tudi posojajo.

9. So imele gibalno ovirane osebe, ki ste jih inštruirali, svoje osebno vozilo?

Ne. Vendar smo že imeli nakup v mislih.

10. Obstajajo lokacije, kje se dobite z gibalno oviranimi osebami?

Mi moramo priti po njih ali pa jih pripeljejo k nam. Oni niso mobilni, se pravi gredo pred njihovo ustanovo, kjer živijo, ali oni pridejo do nas. Vozimo uro do dve, odvisno, koliko so zmožni.

3.5.2 INTERVJU Z GOSPODOM DANIJELOM GRANDO

Intervju je bil opravljen v centru varne vožnje na Vranskem 7. 1. 2014 z namenom ugotoviti, koliko gibalno oviranih oseb je pri njih že opravljajo tečaj varne vožnje.

1. Lahko predstavite svoj poklic?

Sem inštruktor varne vožnje, pokrivam voznike začetnike, vendar ne vseh skupin, le prve dve stopnje. Izvajam tudi tečaje za kamione, kamione s prikolico. Sodelujem tudi v različnih projektih pri določenih podjetjih, podatke pri tem je potrebno zelo dobro spremljati. Opravljam še vsa ostala vzdrževalna dela na poligonu, napravah. Tako, da je zadeva kar pestra.

2. Lahko predstavite center varne vožnje

Center je bil odprt 2. septembra 2008, se pravi da smo že 5 let tu. Center predstavlja poligon varne vožnje, združuje dva dela, in sicer prvi del je upravna stavba, drug del je sam poligon varne vožnje. Na poligon varne vožnje ne morete, ker je v celoti zagrajen. Vstop je možen izključno z inštruktorjem ali pa s skupino. Upravna stavba služi kot teoretični del, v njej so predavalnice, v kateri se udeleženci seznanijo o teoriji. Potem vse teoretično znanje, ki ga obnovimo v učilnicah, preizkusimo na vajah na modulih. Skoraj vedno začnemo pri slalomu, to je prva vaja, tukaj pogledamo, kako vozniki sedijo v avtomobilu. Ponavadi sedijo narobe. Popravljamo jih ter jim pokažemo, zakaj je pomemben pravilen položaj. Potem gremo na vajo zaviranja na različnih podlagah. Zaviramo na gladki podlagi, asfaltu, mešani podlagi. Potem sledi vaja umikanja, hitro se morajo umakniti neki oviri npr. vodna ovira, vodni stolp, spolzka podlaga. Nato sledi vaja v ovinkih, kjer se srečujemo z dvema problemoma, in sicer podkrmarine in prekrmarine. Torej učimo se, kaj storiti v tej situaciji, ko avto postane podkrmarin, torej avto zdrsne na sprednji osi avtomobila. Naučimo se, kako ukrotiti avto, da ne zleti s ceste. Potem gremo na vajo zanašanja, pri tej vaji hidravlična plošča zanese zadek avtomobila, pri tem mora voznik z vrtenjem volana umiriti avtomobil. Zadnja vaja je vaja na klancu, pri kateri se spuščamo po klancu, zaviramo, umikamo se vodni oviri, potem še vožnja v ovinek, tako da malo pokombiniramo vse vaje. Pri voznikih začetnikih je še ena posebna vaja, in to je varnostna razdalja. V nadaljevanju veliko vaj delamo na asfaltni podlagi, potem imamo še en del poligona, ki je namenjen vožnji po makadamu. Torej na naših poligonih lahko poskusite precej stvari.

Mogoče še to, ko ste ravno omenili gibalno prizadete ljudi. Pri nas poteka tudi konferenca ne hodim, vendar vozim. Ta stavba je bila tudi tako narejena, da je prijazna takšnim osebam s posebnimi potrebami. Lahko se peljejo z dvigalom, na vrhu je tudi restavracija. nekajkrat smo tudi delali z gluhonemimi ljudmi, ki niso prizadeti gibalno, vendar imajo probleme s sluhom.

3. Je bila ta ustanova narejena zaradi zakonskih zahtev?

Ne. Ta ustanova ni bila narejena samo zaradi zakonskih zadev. Med letoma 2003/04 se je pojavila potreba za izgradnjo centra, ki bi ga postavili tukaj. Občina Vransko je prišla na idejo, da bi tukaj zgradili ta center, ki bi bil tudi športni park z daljšo dirkalno stezo. Zaradi finančnih sredstev ni bilo izvedljivo, tako da je nastal le ta center. Če pridejo boljši časi, pa bo seveda prišla tudi dirkalna steza, kot v sosednjih državah. Poligon varne vožnje ni narejen samo za to, da se na njem izvaja varna vožnje, dogajajo se tudi dirke (Evropski supermoto, dirke v kartingih, supermoto,...). Ena bolj takih adrenalinskih dirk je paralelni kros, kjer z dvema avtomobiloma naenkrat paralelno dirkate v krogu.

4. Kako sodelujete z inštruktorji?

V tem pogledu smo mogoče malo specifični. V našem centru delamo z našimi lastnimi inštruktorji, trenutno nas je 11. Poligona ne dajemo v najem, vse, kar delamo, delamo z našimi ljudmi (prireditve, promocije,...).

5. Če bi bil inštruktor, kam se moram oglasiti?

Vi lahko pridete k nam kot udeleženec natečaja, ne morete pa priti kot inštruktor delat k nam. Tudi če imate licenco inštruktorja, je potrebno pridobiti še našo dodatno licenco, ki zahteva precej več znanja. Začne se od raznih treningov komunikacije, izdelovanja delavnic in drugo. Vsaki dve leti je potrebno licenco obnoviti.

6. Če bi bil inštruktor pri Izletniku Celje, bi moral iti z mojim kandidatom na kateri poligon varne vožnje?

V osnovi morate ločiti dve stvari, ki jih v Sloveniji zelo pogosto zamenjujejo. Vsak voznik začetnik ima pravico iti na natečaj za voznika začetnika oz. na ta skupinski del (psihološka delavnica, varna vožnja) kjer koli v Sloveniji. Na to avtošola nima vpliva. Vi ga lahko usmerite nekam, vendar odloča sam, kam bo šel. Torej vsak državljan se lahko prostovoljno odloča, ali bo opravljal varno vožnjo na Vranskem, Celju, Ptuju itd. Večinoma so pa inštruktorji, ki so bili zadolženi za opravljanje izpita, tudi inštruktorji pri varni vožnji. Pri nas tega ni, tu je razlika, ker smo mi le izključno inštruktorji varne vožnje.

7. Kaj pomeni off-road?

To je vožnja z vozili 4x4. Posebnost je, da moraš narediti tečaj za taka vozila, to so predvsem terenski avtomobili.

8. Ali je tečaj varne vožnje namenjen samo za avtomobile?

Tečaj varne vožnje v našem centru imamo za vse kategorije. Pri nas so specifične kategorije za motorna kolesa, kjer imamo malo drugačen program izvedbe varne vožnje. Bolj poudarimo teoretični del. V drugem delu pa morajo uporabljati naše motorje, ki so brez sedeža, ter premagovati različne ovire. Izvajamo tudi tečaje za kamione, avtobuse in druge tečaje.

9. Kolikokrat ste se srečali z gibalno oviranimi osebami, kako ste delali z njimi, na kakšen način?

Na našem poligonu ne delamo veliko z gibalno oviranimi osebami. Poskušamo se prilagoditi vsaki posamezni stranki. Z gibalno oviranimi se ponavadi dela individualno (potrebna je daljša razlaga, potrpežljivost). V nekaterih primerih gibalno omejeni težko zdržijo ves dan. Bistveno pri teh ljudeh je, da je izobraževanje bolj naporno, težje, ker vozijo in vse ostalo delajo samo z rokami (plin, zavora,...). Delamo tudi delavnice ter ocenjujemo njihovo sposobnost. Vaje zahtevajo zelo veliko energije, popolno zbranost in moč.



Slika 9: Intervju z gospodom Danijelom Grando (Čepin Tovornik, 7. 1. 2014)

10. Imate kakšne posebne specializacije za izobraževanje gibalno oviranih oseb (paraplegikov)?

Ne, nimamo posebnih specializacij. Obliko tečaja preuredimo glede na njihova povpraševanja (nekdo bi rad vozil, nekdo samo zaviral). Pri večini se pojavlja zanimanje, kako se hitro ustaviš.

11. Ali menite, da je potrebno imeti kakšno dodatno znanje za gibalno ovirane osebe (paraplegike) kot inštruktor?

Da, predvsem v psihološkem pomenu (prepoznavanje travm). Delo s takimi ljudmi je posebno, zahteva posebno obravnavo.

12. Kakšno je vaše mnenje o gibalno oviranih ljudeh (paraplegikih) v prometu ter o nesrečah, ki jih povzročajo?

Kot sem že povedal, je potrebno najprej razčleniti, od kdaj je oseba gibalno ovirana (že od rojstva ali po nesreči oz. poškodbi). Pomembno je tudi, kako je gibalno ovirana (samo spodnji del, posledica nesreč). S takimi osebami smo imeli zelo pozitiven odnos, kajti želijo se učiti, pridobiti novo znanje. Podatkov o nesrečah, ki jih gibalno ovirane osebe povzročajo, nimamo in tudi ne vem, če je kje to zapisano.

13. Kakšna je glavna razlika med zdravimi in gibalno oviranimi pri inštruiranju?

Jaz mislim, da so paraplegiki bistveno bolj zreli, se zavedajo, da so prikrajšani, ter bolj odreagirajo za volanom. Predvsem so pa manj nagnjeni k izpadom (alkohol, hitra vožnja, droge). Skratka rečeno, manj tvegajo. Ko pa nekdo dobi voziški izpit, to pomeni, da je popolnoma zmožen za vožnjo.

3.5.3 INTERVJU Z GOSPODOM JANEZOM HUDEJEM

Intervju s predsednikom Društva paraplegikov jugozahodne Štajerske je bil izveden 9. 1. 2014 na sedežu društva v Celju z namenom ugotoviti, kako paraplegik vidi in doživlja opravljanje voziškega izpita.

1. Se na začetku lahko na kratko predstavite?

Moje ime je Janez Hudej, prihajam iz Vinske Gore pri Velenju. Ko sem bil star 18 let, sem se ponesrečil z motorjem. Po rehabilitaciji sem najprej končal srednjo šolo, nato še študij. Zdaj delam v Gorenju v računalniškem bloku. Od leta 2000 sem tudi predsednik Društva paraplegikov jugozahodne Štajerske. Delujemo na širšem Celjskem območju. Društvo je bilo ustanovljeno z namenom pomagati vsem članom pri premagovanju težke invalidnosti. Izvajamo tudi veliko projektov, delamo tudi v tujini. Ukvarjamo se tudi z različnimi športi, sodelujemo tudi na paraolimpijskih igrah, pomagamo pri nabavi ortopedskih sredstev, sodelujemo pri likovnih natečajih.



Slika 10: Gospod Janez Hudej (Čepin Tovornik, 9. 1. 2014)

2. Kako ste opravljali voziški izpit?

Izpit sem opravljal po rehabilitaciji, in sicer v Ljubljani. Večina paraplegikov si danes kupi avto ter ga predela in na njem delajo izpit z inštruktorjem. Drugače pa si lahko tudi tukaj sposodijo predelan avtomobil. Pri opravljanju izpita pa nisem imel nobenih težav, hitro sem zadevo obvladal, inštruktor je bil zelo prijazen, zavedal se je moje pomanjkljivosti, tako da res vse je bilo v najlepšem redu.

3. Ali bi inštruktorji šole vožnje potrebovali dodatna znanja pri inštruiranju paraplegikov?

Seveda inštruktor mora imeti znanje in izkušnje, brez tega ne gre. Drugače pa paraplegik nima kaj delati za volanom, če se ne počuti kot enakopraven na cesti. Inštruktor te mora kot takega tudi obravnavati, brez razlik in poudarkov. Na cesti smo vsi enaki.

4. Koliko imate v vašem društvu kandidatov, ki opravljajo voziški izpit?

Trenutno nimamo nobenega. Večina, ki se je včlanila v društvo, je že imela izpit od prej.

5. Ali je potrebno še enkrat opravljati izpit potem, ko ga oseba že ima?

Ne, ni potrebno. Potrebno je le opraviti zdravniški pregled, kjer ugotovijo, ali si zmožen za podaljšanje izpita.

6. Kako ste doživljali opravljanje vozniškega izpita?

Jaz sem že prej delal izpit in sem potreboval zelo malo časa, da sem se navadil na nove »komande« v avtomobilu. Ker sem že vozil motor, sem bil navajen na ročno prestavljanje. Avtomobil je za nas velikega pomena, hoditi ne moremo, avtobusa in vlaka ne moremo uporabljati. Avtomobili so naše druge noge. Vsemu bi se lahko odrekel, avtomobilu pa težko. To je za nas mobilnost.

7. Kako ste zadovoljni z javnim prevozom?

Kot sem že povedal, na avtobuse in vlake ne moremo, sicer v Ljubljani je že nekaj avtobusov, prilagojenih za invalide. V drugih državah pa te sisteme imajo zelo razvite, invalid lahko pride dobesedno, kam si zaželi.

8. Ali obstaja kakšna statistika glede prometnih nesreč, ki jih povzročijo invalidi?

V Sloveniji se vodi le statistika vzroka prometne nesreče (alkohol, droge, hitra vožnje) ne pa, kdo je nesrečo povzročil.

9. Se je kdaj kakšna šola vožnje obrnila na vas za pomoč?

Ne, nismo še imeli takega primera, mogoče so na zvezo klicali, nas niso oz. se ne spominjam, da bi to bilo v krajšem času. Mogoče so se pa obračali na naše člane za nasvete.

10. Ali je potrebna večja potrpežljivost pri opravljanju vozniškega izpita s strani inštruktorja?

Seveda, kot sem že rekel, za volanom morata biti oba enaka, pred tem pa pogovor, potrpežljivost. Inštruktor mora biti prilagodljiv, da gre po invalida domov in ga po koncu vožnje odpelje nazaj domov.

11. Kakšne projekte izvajate v vašem društvu?

»Še vedno vozim«, ta je nekam najbolj aktualen za zdaj. Gre pa za način osveščanja mladih preko interaktivnih delavnic, kjer imajo mladi možnost spoznati prometno varnost z drugega zornega kota, preko pripovedi ponesrečenca. Tako lahko mladi tudi dojamejo pomen upoštevanja prometnih pravil. Ponesrečenec pove svojo zgodbo, kako je on to vse doživljal. Te zgodbe so precej zanimive mladim in jih radi poslušajo.

12. Kakšno sporočilo bi dali mladim na splošno v zvezi s to problematiko?

Ko se usedete za volan, ste potencialni kandidat, da se ti zgodi prometna nesreča. Prevzemite del odgovornosti in povejte sami sebi, da boste nekaj naredili, da ne pride do tega (da se sami ponesrečite ali pa druge). To vedno povemo učencem. Jaz sem sam kriv za svojo poškodbo, tega več ne morem spremeniti. Potrebna je premišljenost in odgovornost.

3.5.4 INTERVJU Z GOSPODOM ALEŠEM POVŠETOM

Intervju je bil izveden na sedežu društva paraplegikov v Celju 5. 3. 2014 z namenom ugotoviti, kakšne izkušnje ima gospod glede opravljanja voziškega izpita.

1. Se lahko na začetku predstavite, kako je prišlo do poškodbe?

Sem Aleš Povše, prihajam iz Šmartnega ob Paki, na vozičku sem že dobrih 25 let. Na vozičku sem pa zato, ker sem na glavo skakal v bazen in si zlomil vrat. Zaradi skoka v Savinjo, priletel sem na kamen in si zdrobil tri vretenca. Če ne bi bilo mojih prijateljev takrat, mene tudi zdaj ne bi bilo. Sicer sem bil pri zavesti, samo vse mi je odpovedalo, roke, noge. Nobenega dela nisem čutil, sam vem, da me je nosilo po vodi. Potem smo še dolgo čakali na rešilca, pa ga ni bilo. Danes so drugačni časi kot takrat, danes je več znanja. Imam to srečo, da čutim vse okončine, zdaj po rehabilitaciji, vendar spodnji del ni 100% občutljiv. Stanje se je izboljševalo 2-3 leta po rehabilitaciji, potem se je vse zaustavilo.



Slika 11: Gospod Aleš Povše (Čepin Tovornik, 5. 3. 2014)

2. Kakšno je življenje na invalidskem vozičku?

Na vozičku se da praktično vse narediti, in če ne bi bil na vozičku, pol tega, kar sem doživel, niti zamisliti si ne bi mogel. Hodil sem v srednjo šolo, bil na maturantskem plesu, sedaj se pa potapljam že 10 let. Samo volja je potrebna. Največ se potapljam na Jadranu. Bil se že povsod po svetu, celo potapljal sem se z morskimi psi. Najgloblje se potapljam do 50 m. Ponavadi se gremo potapljat konec poletja.

3. Kdaj ste opravljali voziški izpit?

Voziški izpit sem opravljal v Velenju pred 18 leti.

4. Kakšne so vaše izkušnje glede opravljanja voziškega izpita?

Voziški izpit sem opravljal s svojim avtom, ker sem že takrat bil na vozičku, in takrat avto šola ni imela takega avtomobila, ki bi meni odgovarjal, tako da sem izpit moral opravljanje z svojim avtom. Inštruktorja sem že od prej poznal, tako da pri tem ni bilo nobenih problemov. Enakovredno me je obravnaval kot ostale, edino, da moj avto ni imel komand, ki jih ima inštruktor na svoji strani, pa je zato inštruktor uporabljal ročno zavoro. Izpit sem delal kot paraplegik.

5. Menite, da bi se morali inštruktorji na tem področju dodatno izobraževati?

Odvisno je seveda od tega, kakšen je tisti, ki opravlja izpit, ali je paraplegik, tetraplegik. Jaz sem v bistvu tetraplegik, ker tudi z desno roko ne funkcioniram dobro. Seveda nekateri inštruktorji bi se ustrašili, ko bi dobili takega kandidata, še z okvarjeno roko, ampak danes so že take predelave avtomobilov, da se da vse narediti brez težav. Mogoče bi bilo potrebno izobraževanje na tehničnem sodobnem področju, da vidijo, kaj nova tehnika ponuja. Osebnostno pa mislim, da ne potrebujejo dodatnega znanja.

6. So že imeli kakšne izkušnje v šoli vožnje, ko ste opravljali vozniški izpit?

Ne, jaz sem bil prvi. Inštruktor je bil pripravljen na sodelovanje, dogovorili smo se, da bom imel svoj avto.

7. Je bilo kaj strahu pri opravljanju vozniškega izpita?

Ne, ker za nas je avto še bolj pomemben kot za druge ljudi. Ker brez njega bi težko bil. Jaz sem si kupil avto, ga dal predelati in potem sem šel z očetom na prazno parkirišče poskusit, kako tehnika funkcionira, in sem videl, da ni tako težko.

8. Ali imate vozniki s posebnimi potrebami na cesti kakšne težave?

Na cesti srečaš marsikoga. Na primer jaz nimam nikoli znaka na avtomobilu, da sem invalid, kajti menim, da sem enakopraven kot vsi ostali in da ni potrebno, da se od daleč vidi, da si hendikepiran. Spoštovati je treba prometne predpise in mislim, da tako ne bo nobenega problema. Negativnih izkušenj pa še nisem imel glede tega, saj dokler ne vedo, da si invalid, ti nima kaj biti.

9. Ali ste imeli več ur vožnje kot ostali?

Mislim, ko sem delal izpit, da sem imel tam nekje okoli 34-35 ur, kaj več pa ne. Zato ker sem imel svoj avto, mi je avtošola šla na roko, pa tudi nisem kaj veliko plačal za opravljanje. Izpit sem opravil v prvem poskusu, tako da ni bilo nobenih težav.

10. Kakšen je pogled udeležencev cestnega prometa do paraplegikov?

Na cesti ni problema, kar se je mogoče malo izboljšalo zadnja leta, težavo predstavljajo parkirna mesta. Ne vem, če ljudje vedo, da mi potrebujemo malo več prostora za parkirati, da lahko pridemo iz avtomobila.

11. Kakšen avto vozite?

Za pridobitev avta sem moral iti v Ljubljano v Sočo, da so ocenili, kakšen avtomobil potrebujem. Jaz moram imeti avtomatika, zato ker sem tetraplegik. Da se voziti tudi z navadnim, ampak so bolj priporočeni avtomatiki. Potem sem naredil zdravniški pregled v Velenju. Potem sem si kupil avto, ga predelal, od avtošole pridobil znak L, ki sem si ga dal na streho in to je bilo to. Ko sem vozil, je inštruktor prihajal domov po mene.

12. Zakaj ste se odločili opravljati vozniški izpit?

Če si na vozičku, je avto kot druge noge. Če hočeš biti samostojen, ga nujno potrebuješ. Če ne bi imel avtomobila, bi lahko dal odpoved v službi, avto je skoraj obvezen za nas. Na avtobus ne gre, na vlak tudi ne, tako da ti druga ne preostane, kot da imaš avto.

13. Kdo vam je predelal avtomobil?

Avto mi je predelal gospod s Koroške, ki se ukvarja s predelavami, sicer pa je on tudi sam na vozičku. V Sloveniji je okoli 4-5 firm, kjer se lahko predela avtomobil. Pred predelavo je potrebno avto pregledati, če ustreza pogojem, ali je za predelavo primeren, ali ni. Predelava traja 1-2 dni, cenovno pride okoli 600-700 pa do 1500 evrov. Odvisno je tudi, kakšno predelavo potrebuješ.

14. Kdo pregleda predelane avtomobile?

Predvsem na tehničnem pregledu pogledajo. Včasih si moral iti v Ljubljano na potniški promet, zdaj se pa lahko praktično na vsakem tehničnem naročišč. Vsi predelovalci imajo to zdaj urejeno, tako da papirjev ni težko dobiti.

15. Kakšno sporočilo bi dali mladim, da bi se bolj pazili, da ne bi prihajalo do nesreč?

Jaz pravim, skakanje sploh ni problem, če se ti prepričaš o globini vode. Če bi lahko, bi še vedno skakal na glavo, samo zdaj bi pogledal, kam bi skočil. Seveda pa se morate paziti, premišljeno narediti, saj se hitro kaj zgodi, ampak če si prepričan v nekaj, da ni vredno ter da ni sigurno, potem tega ne naredi.

16. Kako vam pomaga društvo?

Jaz sem imel srečo, da se poznal nekoga, ki je bil tudi v društvu ter hodil k meni, ko mi je bilo najtežje in me spravljal v razne dejavnosti, spodbujal me je, da se čim bolj vključujem. Imamo športne dejavnosti, v društvu se vedno nekaj novega dogaja, izleti, srečanja, tako da nam marsikaj omogočajo. Tu tudi dobiš nasvete za predelavo stanovanja, v bistvu zelo veliko pomagajo, tudi finančno z zbiranjem sredstev. Jaz sem tu kar zelo vključen, predvsem v športne dejavnosti ter v urejanje našega časopisa.

3.5.5 INTERVJU Z GOSPODOM RASTOM HODNIKOM

Intervju je bil opravljen v podjetju Sortimo v Ljubljani 11. 3. 2014 z direktorjem podjetja g. Rastom Hodnikom z namenom ugotoviti, kako poteka predelava avtomobilov in koliko avtomobilov predelajo za paraplegike.

1. Se na začetku lahko predstavite?

Moje ime je Rasta Hodnik in skupaj z Dejanom imava podjetje Sortimo si, ki predstavlja vodilnega proizvajalca opreme za predelana vozila, to je Sortimo. S tem se ukvarjava že vrsto let, v zadnjem letu imava tudi svoje podjetje in se samostojno s tem ukvarjava. Osnovna dejavnost je zastopanje Sortima. Prodajni produkt je velik. Trenutno smo v najetih prostorih, kjer je bilo prej drugo podjetje, ki se je ukvarjalo s podobno dejavnostjo.

Imam že kar dolgo delovno dobo. Po poklicu sem diplomirani tehniški inženir računalništva in informatike. S tem sem se ukvarjal, ko sem bil malo starejši od vaju zdaj. Vmes sem delovno mesto zamenjal, ko sta se mi rodili prvi hčerki, sem prenehal delati in ker moraš biti v računalništvu veliko aktiven, sem se potem začel ukvarjati s tem, od leta 2008 dalje. Prej sploh nisem poznal te dejavnosti, ker je to nekaj drugega kot računalništvo, vendar sem zdaj tukaj in mi je všeč, predvsem zato, ker ta nemški proizvajalec da zelo veliko na razvoj in v teh 6, 7 letih so se stvari bistveno spremenile. Razvili so take produkte, ki niso samo za delovno opremo, ampak so tudi širšega pomena in nam gre kar dobro.

2. Koliko avtomobilov predelate letno?

V najboljših časih smo predelali več kot 100 avtomobilov na leto, zdaj se pa časi zelo spreminjajo in se tudi pri nas zelo pozna. V tem podjetju je bilo včasih zaposlenih 14 oseb, vendar, kot sem že povedal, se časi zelo spreminjajo, dejavnost se spreminja, ekonomija slovenska se spreminja.

3. So za to delo potrebni kakšni izpiti ali pa posebna šola?

Ja. Sortimo ima specialno šolo in brez tega šolanja se ne moreš s tem ukvarjati. Poudarek je predvsem na uporabi programa. Gre za program risanja. Izbereš avto, katerega boš predelal, nato pa vstavljaš elemente, kot na primer za kuhinjo, program je povezan s proizvodnjo, tako da gredo vsi izhodni podatki direktno v to proizvodnjo in se tam naredi delovni nalog ter izris, kako moraš posamezne komponente sestaviti. To je osnova, potem moraš imeti tudi znanje za sestavljanje te opreme skupaj. To je šolanje, brez katerega ne gre. Vsako leto moraš certifikat obnoviti in tudi Sortimo daje podjetju ta certifikat, da je sposoben za montažo te opreme, ker naslednji korak je, da moraš ta avtomobil, ki ga predelaš, dati na homologacijo in to homologacijo avtomobila lahko izvede samo pooblaščen oseba.

4. Imate kaj reklamacij?

Reklamacij imamo zelo malo. Mislim, da odkar sva midva prevzela, nisva imela še nobene. Se pa zgodi, sploh samo podjetje, ko razvije novo generacijo nekega produkta. Običajno se pojavi kakšna takšna stvar, na katero mogoče nismo bili pozorni, vendar je stvar tako urejena, da se vse brezplačno e zamenja, ponavadi je v celi generaciji kakšen manjši segment, ki ga je treba urediti.

5. Kateri je bil do zdaj vaš največji projekt?

Mislim, da je bil to projekt kombijev. Bilo je 15 kombijev, katera vrednost 1 kombija je bila skoraj dvajset tisoč evrov. Bil je zelo velik posel. Avto se je delal več kot en teden. S tem da je bila noter zadaj dodana tudi klima. Za spajanje optike morajo biti dokaj optimalni delovni pogoji, ker če je fantom vroče, ni dobro. Znoj in optika ne gresta skupaj. Zdaj sva delala mariborski laboratorij, kjer dela fotografije varov po nuklearni, to je bil tudi velik projekt.



Slika 12: Oglad prostorov podjetja Sortimo (Čepin Tovornik, 11. 3. 2014) VIR

6. Na kakšne načine promovirate svoje podjetje?

Preko spletnih strani, čeprav je že podjetje Sortimo zelo poznano in ljudje pokličejo kar sami. Sortimo je nek sinonim za delovno opremo za potujoče delavnice in dobimo veliko klicev. Drugače je bila pa promocija v prejšnjih časih precej preko sejmov in obrtnega dela. Veliko je tudi direktne pošte, drugače pa predvsem preko interneta.

7. Predelujete tudi avtomobile paraplegikov?

Seveda. Pred leti je bilo predelav avtomobilov za paraplegike veliko, predelovali so se tudi kombiji, ki so jih imela njihova društva, sedaj pa zaradi ekonomske krize tega ni več.

3.5.6 INTERVJU Z GOSPODOM ALOJZEM FIDLERJEM

Intervju je bil opravljen v prostorih Univerzitetnega rehabilitacijskega inštituta Soča 11. 3. 2014 z namenom ugotoviti, kako se ugotavlja oz. ocenjuje sposobnost paraplegikov za opravljanje vozniškega izpita.

1. Se lahko na začetku predstavite.

Sem Alojz Fidler, živim v Volčjem potoku, tukaj sem zaposlen kot svetovalec na Inštitutu za podporne tehnologije. Imamo ambulanto za voznike s posebnimi potrebami. Izključno delamo z osebami s posebnimi potrebami.

2. Kakšno delo opravljate?

Delam v tej ambulanti, kjer so pregledi brezplačni. Zdravnik osebo najprej napoti na mediatest (priloga 4), to je statični simulator, kjer izvajamo meritve mišične moči. Tu določamo, ali je sposoben voziti avtomobil ali ne, ter določimo, katero predelavo avtomobila bo imel. Predelave so različne in tudi cenovno različne od 1000 evrov naprej. Ambulanta sicer dela že zelo dolgo, vendar smo ljudi pošiljali na medicino dela, da bi tam opravili preglede. Odkril sem, ne vem točno, v katerem členu to piše, da so pregledi za osebe, ki so gibalno ovirane brezplačni. Potem sva z dr. Zupanom začela akcijo pridobivanja vseh licenc, papirjev, to je trajalo tam nekje okoli 4 leta. Imeli smo tam nekje 220 pregledov do zdaj, zdaj so nam še dodali 60 hospitalnih, to so predvsem tisti, ki so pri nas po poškodbah in, preden gredo domov, opravijo celotni postopek. Tisti pacienti, ki so pri nas, se pravi tisti, ki so po kapeh, po poškodbi glave, morajo iti vsi čez te naše postopke, teste, ta sita, in tu se vidi, ali je oseba pripravljena oz. sposobna za voznika. Procedura pri nas je taka, z oddelka ga zdravnik najprej napoti na mediatest, to je nek simulator vožnje, ki je statičen. Spodaj so senzorji, ki merijo mišično moč, lahko simuliramo servovolani (1kg ali tudi več), obračanje glave, zaviranje, reakcijski čas. Pri mišičnih atrofijah ni mišične moči in zato tukaj merimo, koliko je še mišične moči, in tako tudi prilagodimo avto oz. primerno predelavo (hidravlika, servovolani, avtomatik). Pri zavorah je malo težje, zato je tudi možno vgraditi električno zavoro, ki jo potem uporabljamo normalno brez težav. Večina predelav je mehanskih, ker je pri nas je zelo velika finančna kriza in si večina ne more privoščiti drugega. Če govorimo o cenah, potem je le-ta tam nekje okoli 1000 evrov pa navzgor. Variant je veliko, ker vsaka oseba ni enaka, nima enakih potreb, veliko je razlik, tako da se je treba tudi pri predelavi prilagoditi. Pri nas mislim, da samo 3-4-je vozijo tako predelane avtomobile, da imajo vgrajen džoistik, eden ki ga poznam, je paraolimpijec v plavanju Darko Đurič, ki ima samo eno roko, ter ni imel druge variante, kot voziti s džoistikom. Cena take predelave je od 25 do 60 tisoč evrov. Obstajajo tudi druge variante, da se vgradi namesto volana disk ali pa čisto majhen volan, zavore pa ima na ročkah na vratih. Te stvari so precej drage.

3. Kakšen je način dela pri vas?

V ambulanti za voznike s posebnimi potrebami delamo timsko. Tim sestavljajo psiholog, delovni terapevt, tehnik in inštruktor praktične vožnje. Osnovno vodilo pri našem delu je omogočati in ne omejevati, da pacienti pridobijo možnost za vožnjo avtomobila. Preglede opravljamo na osnovi napatnice osebnega zdravnika.

Pred pričetkom vseh nadaljnjih testiranj, zdravnik najprej preuči obstoječo dokumentacijo o pacientu, opravi klinični pregled z anamnezo, osnovno nevrološko, internistično in psihološko oceno ter preizkus vida. Skupaj z delovnim terapevtom opravita kompleksno funkcijsko oceno. Pri pacientih po poškodbi glave, utrpeli možganski kapi in pri pacientih z obolenji centralnega živčevja smo posebej pozorni na možne epileptične napade. Veliko je takih, ki imajo antiepileptično terapijo. Pri takih pacientih pa zahtevamo potrdilo oz. mnenje lečečega nevrologa o zgodovini napadov.

Psiholog oceni hitrost kognitivnega procesiranja informacij, psihomotorično reagiranje, pozornost in vzdrževanje pozornosti, afektivnost pacienta. Psiholog ne opravi samo testiranja, ampak napravi tudi psihološki pregled z anamnezo in pregled pacientove dokumentacije.

4. Kakšne možnosti glede vožnje obstajajo pri paraplegikih po vašem testiranju?

Končno oceno podamo timsko na osnovi rezultatov vseh opravljenih testiranj in preiskav. Timska ocena je lahko, da je oseba sposobna za samostojno vožnjo brez predelave avtomobila, sposobna za samostojno vožnjo s predelavo avtomobila, sposobna samostojne vožnje z omejitvijo na vožnjo podnevi, sposobna za samostojno vožnjo z omejitvami radiusa vožnje od kraja bivanja, sposobna za vožnjo ob spremstvu druge osebe, nesposobna za samostojno vožnjo, niti ne z omejitvami in, potrebnost specialnega usposabljanja na prilagojenem vozilu.



Slika 13: Intervjuvanje gospoda Alojza Fidlerja (Čepin Tovornik, 11. 3. 2014)

3.6 PRIMERJAVA REZULTATOV IN RAZPRAVA

Večina ljudi, ko postane polnoletnih želi opravljati vozniški izpit. Nič drugače ni pri opravljanju vozniškega izpita gibalno oviranih oseb (paraplegikov).

Iz raziskave je razvidno, da je 52% paraplegikov opravljalo vozniški izpit med 18 in 20 letom starosti, večina ga je opravljala, ko si bili še nepoškodovani oz. zdravi.

91% paraplegikov ni imelo težav s predstavniki šole vožnje v smislu zavrnitve pri opravljanju vozniškega izpita, tisti, ki pa so jih zavrnil, pa so kot razlog v enem primeru navedli, da šola vožnje še ni inštruirala paraplegika, v enem primeru, da nimajo izkušenj s tega področja, ter v enem primeru, da imajo slabe izkušnje z inštruiranjem paraplegikov. Tudi g. Povše ima pozitivno mnenje o inštrukturu šole vožnje. Na vprašanje ali so vas predstavniki kake šole vožnje zavrnil pri opravljanju vozniškega izpita, je bila vezana **prva hipoteza**, ki je **potrjena**, saj večina (91%) nima izkušnje zavrnitve s strani šole vožnje. 73% šol vožnje je že izobraževalo paraplegika oz. gibalno ovirano osebo, najpogosteje so opravljali vozniški izpit kategorije B.

Paraplegiki v 60% menijo, da bi se morali inštruktorji za inštruiranje gibalno oviranih oseb dodatno izobraževati s tega področja, eden anketiranec pa glede tega ne ve. Vsi anketirani inštruktorji so odgovorili, da se dodatno ne izobražujejo za inštruiranje gibalno oviranih oseb, čeprav jih 11% meni, da bi bilo to potrebno. **Druga hipoteza** se je glasila, da bodo paraplegiki v večjem odstotku menili, da bi se morali inštruktorji v šolah vožnje za njih dodatno izobraževati, kot to menijo inštruktorji sami, zato je **hipoteza** potrjena. G. Hudej je v intervjuju poudaril, da morajo inštruktorji imeti znanja in izkušnje ter da morajo paraplegike enakovredno obravnavati.

G. Letnar pravi, da so invalidi načeloma zelo zainteresirani za opravljanja vozniškega izpita. . So zelo dosledni. Res pa je, da so na začetku malo manj gibalno sposobni kot ostali udeleženci.

Večina paraplegikov ni imela težav z inštruktorjem v šoli vožnje. Tisti, ki pa so imeli težave, so kot vzrok navedli težavo v komunikaciji in s potrpežljivostjo. Samo en inštruktor je navedel, da je imel težave pri inštruiranju paraplegika, ki so bile povezane s komunikacijo. Na vprašanje kje vidite težave pri inštruiranju gibalno oviranih oseb (paraplegikov) za vozniški izpit, je bila vezana **tretja hipoteza**, ki **ni potrjena**, saj nihče od anketiranih kot razlog težav ni navedel strah do drugačnosti.

Paraplegiki sami sebe ocenjujejo v 80%, da v cestnem prometu ne predstavljajo večjega tveganja za nastanek prometnih nesreč, medtem ko je takšnega mišljenja 55% inštruktorjev šol vožnje.

Paraplegiki v 77% menijo, da gibalno oviranim osebam pri opravljanju vozniškega izpita ni potrebno opraviti več ur vožnje kot ostalim osebam, takšnega mnenja je 36% inštruktorjev šol vožnje. Najpogosteje so paraplegiki imeli do 20 oz. 21 do 30 ur vožnje, preden so opravili vozniški izpit. G. Letnar je v intervjuju poudaril, da paraplegiki teoretični del bolje obvladajo kot ostali, saj so zainteresirani, morajo pa imeti več časa oz. ur za opravljanje praktičnega dela, saj imajo samo dve roki.

Paraplegiki v 60% ne vedo, če obstajajo predpisane lokacije posamezne šole vožnje, kjer gibalno ovirane osebe začnejo in končajo uro vožnje, v večini primerov pa so paraplegiki začeli in končali uro vožnje v šoli vožnje.

57% paraplegikov meni, da bi morala imeti vsaka šola vožnje vsaj eno vozilo za opravljanje voziškega izpita za gibalno ovirane osebe. Na to vprašanje je bila vezana **četrta hipoteza**, ki pravi, da več kot polovica gibalno oviranih oseb meni, da bi morala imeti vsaka šola vožnje vsaj eno vozilo prilagojeno paraplegikom, zato **je hipoteza potrjena**.

Najpogostejši razlog, da so se paraplegiki odločili opravljati voziški izpit po njihovem mnenju je zaradi večje samostojnosti, sledi pa zaradi vožnje v službo. **Peta hipoteza** se je glasila, da bodo paraplegiki kot najpogostejši razlog za opravljanje voziškega izpita navedli večjo samostojnost, zato **je hipoteza potrjena**.

4 ZAKLJUČEK

Vožnja avtomobila je spretnost, ki zahteva koordinirano senzorično in motorično aktivnost v nevarnem okolju z uporabo drage opreme. Za varno in zanesljivo vožnjo je potrebno ustrezno telesno in duševno zdravje. Vožnja avtomobila je tudi kompleksna zadeva, ki zahteva sposobnosti in spretnosti v različnih situacijah.

Vozniška uspešnost je rezultat vozniške spretnosti, ki se razvije na osnovi obsežne vadbe in izkušenj ter vozniške zmožnosti. Uspešen voznik je tisti, ki ne povzroča prometnega nasilja in s svojimi ustreznimi manevri uspe preprečiti morebitne posledice neustreznega ravnanja drugih udeležencev v prometu.

Za ocenjevanje vozniških sposobnosti zdravih oseb obstaja veliko ocenjevalnih postopkov in testov, ocenjevanje vozniške sposobnosti bolnih ali invalidnih oseb pa je še bolj kompleksno in zahtevno. Ko nastopi določena bolezen ali poškodba, vprašanje glede nadaljnje vozniške sposobnosti ni odvisno samo od diagnoze, temveč predvsem od funkcionalnih posledic bolezni ali poškodbe.

Avtomobil je za gibalno ovirane osebe (paraplegike) skoraj nepogrešljiv pripomoček, ki jim pomaga premagovati krajše in daljše razdalje. Še posebej, ker je večina javnih prevoznih sredstev njim še vedno nedostopna. Seveda pa je za vožnjo avtomobila treba imeti vozniško dovoljenje, kar gibalno ovirani osebi povzroča več težav kot zdravim osebam.

Teoretični del jim ne predstavlja večjih težav, zatakne pa se pri praktičnem delu izpita, ko za učenje vožnje potrebujejo avtomobil na ročno upravljanje. Vsi tisti, ki želijo opravljati vozniški izpit, tudi nimajo svojega avtomobila, zato je potrebno včasih čakati kar nekaj časa na prilagojen avtomobil pri zvezi paraplegikov. Ko opravijo vozniški izpit, jim namreč nudi veliko lažjo pot pri ponovnem vračanju v družbene tokove in nov način življenja, saj v večini postanejo samostojni in neodvisni od drugih.

Meniva, da bi za paraplegike bilo v naši družbi potrebno narediti več, saj so že zaradi svojega stanja prikrajšani za marsikatero stvar. Več finančnih sredstev bi bilo potrebno nameniti društvu paraplegikov, da bi lahko članom omogočili predelavo vozil in druge stvari, ki jih gibalno ovirane osebe (paraplegiki) potrebujejo. Paraplegiki bi se morali več vključevati v šolski sistem, saj bi s svojimi zgodbami dosegli, da bi mladina začela drugače razmišljati o svojem početju na cestah, bodisi kot vozniki, sopotniki ali kako drugače kot udeleženci v cestnem prometu. Potrebno bi bilo izobraževanje inštruktorjev šol vožnje na področju gibalno oviranih oseb, saj sedaj tega nimajo. To je povedal tudi g. Granda, ki meni, da bi bilo potrebno izobraževanje predvsem v psihološkem smislu.

Pridobitev vozniškega izpita pomeni pridobitev večje samostojnosti in neodvisnosti, hkrati pa tudi odgovornosti za pravilno ravnanje v cestnem prometu. Tega se moramo zavedati vsi in ko bomo to ozavestili, bomo lahko preprečili kakšno nesrečo in s tem tudi zmanjšali možnost za nastanek invalidnosti.

5 LITERATURA

AMZS, šola vožnje. (2014). Pridobljeno s: http://avtosola.amzs.si/si/837/O_nas.aspx (1. 3. 2014).

AMZS, šola vožnje. (2014). Pridobljeno s: <http://avtosola.amzs.si/simulatorji/default.aspx> (1. 3. 2014).

Društvo paraplegikov jugozahodne štajerske (2014). Zgibanka.

Oprčkal, U. (2013). *Prilagojenost javnega cestnega prometa invalidom*: raziskovalna naloga, Mladi za Celje, Celje.

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

Sortimo. (2014). Pridobljeno s: <http://sortimo.net/index.php?page=o-podjetju> (1. 3. 2014).

Univerzitetni rehabilitacijski inštitut Republike Slovenije – Soča. (2014). Pridobljeno s: http://www.ir-rs.si/sl/O_institutu/Zgodovina/ (1. 3. 2014).

Univerzitetni rehabilitacijski inštitut Republike Slovenije – Soča. (2014). Pridobljeno s: http://www.ir-rs.si/sl/O_institutu/Poslanstvo_in_vizija/ (1. 3. 2014).

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.

Zupan, A. (2014). *Ocenjevanje voziške sposobnosti oseb s posebnimi potrebami (invalidov) v Sloveniji*, Ljubljana, Univerzitetni rehabilitacijski inštitut-Soča.

Viri slik:

Čepin Tovornik, P. Slika 1 – 13.

6 PRILOGE

Priloga 1: Anketni vprašalnik za paraplegike

Priloga 2: Anketni vprašalnik za inštruktorje šol vožnje

Priloga 3: Sortimo

Priloga 4: Testiranje na mediatesterju

ANKETNI VPRAŠALNIK ZA PARAPLEGIKE

Spoštovani!

Sva Neja Grobelnik in Sanel Sinanović, dijaka Srednje zdravstvene šole Celje. S tem anketnim vprašalnikom želiva izvedeti, ali lahko gibalno ovirane osebe opravljajo izpit ter kako so šole vožnje temu prilagojene. Pri vsakem vprašanju je možen samo en odgovor, razen pri vprašanjih, kjer je to posebej napisano. Anketni vprašalnik je anonimen. Hvala za sodelovanje.

Datum izpolnjevanja anketnega vprašalnika: _____

Spol: Ž M

1) Pri koliko dopoljenih letih ste opravljali vozniški izpit?

- a) 18-20 let
- b) 21-25 let
- c) 26-30 let
- d) nad 31 let

2) V kakšnem stanju ste prvič opravljali vozniški izpit?

- a) kot zdrav
- b) kot paraplegik

3) So vas predstavniki kakšne šole vožnje zavrnil pri opravljanju vozniškega izpita?

- a) da
- b) ne

4) Kateri razlog so predstavniki šole vožnje navedli, da vas niso inštruirali? (možnih je več odgovorov)

- a) da še niso imeli takšnega primera
- b) da nimajo izkušenj s tega področja
- c) da imajo slabe izkušnje z inštruiranjem paraplegikov
- d) nimam izkušnje zavrnitve
- e) drugo (napišite): _____

5) Menite, da bi se morali inštruktorji gibalno oviranih oseb (paraplegikov) v šoli vožnje dodatno izobraževati na tem področju?

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

6) Menite, da gibalno ovirane osebe (paraplegiki) v cestnem prometu predstavljajo večje tveganje za nastanek prometnih nesreč?

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

7) Ali ste imeli z inštruktorjem v šoli vožnje kakšne težave?

- a) da
- b) ne

8) Katere težave ste imeli z inštruktorjem v šoli vožnje?

- a) s komunikacijo
- b) s potrpežljivostjo
- c) s časovno uskladitvijo
- d) nisem imel/-a težav
- e) drugo (napišite): _____

9) Menite, da morajo gibalno ovirane osebe (paraplegiki) pri opravljanju voziškega izpita opraviti več ur vožnje kot ostale osebe?

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

10) Koliko ur vožnje ste imeli, preden ste opravili voziški izpit?

- a) do 20 ur
- b) 21 do 30 ur
- c) 31 do 40 ur
- d) 41 do 50 ur
- e) nad 50 ur

11) Ali obstajajo predpisane lokacije posamezne šole vožnje, kjer gibalno ovirane osebe začnejo in končajo uro vožnje?

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

12) Kje ste začeli in končali uro vožnje pri opravljanju voziškega izpita?

- a) doma
- b) v šoli vožnje
- c) v službi
- d) drugo (napišite): _____

13) Menite, da bi morala imeti vsaka šola vožnje vsaj eno vozilo (za kategorijo B) za opravljanje voziškega izpita gibalno oviranih oseb (paraplegikov).

- a) da
- b) ne

14) Kateri so razlogi, da ste se odločili opraviti voziški izpit? (možnih je več odgovorov)

- a) za vožnjo v službo
- b) za vožnjo na izlete
- c) za večjo samostojnost
- d) za manjšo odvisnost od drugih
- e) drugo (napišite): _____

ANKETNI VPRAŠALNIK ZA INŠTRUKTORJE ŠOL VOŽNJE

Spoštovani!

Sva Neja Grobelnik in Sanel Sinanović, dijaka Srednje zdravstvene šole Celje. S tem anketnim vprašalnikom želiva izvedeti, ali lahko gibalno ovirane osebe (paraplegiki) opravljajo vozniški izpit ter kako so šole vožnje temu prilagojene. Pri vsakem vprašanju obkrožite samo en odgovor, razen pri vprašanjih, kjer je to posebej napisano. Anketni vprašalnik je anonimen. Hvala za sodelovanje.

Datum izpolnjevanja anketnega vprašalnika: _____

1) Ali imate oz. ste imeli avtomobile, prilagojene za šolo vožnje za gibalno ovirane osebe (paraplegike)?

- a) da
- b) ne

2) Ali ste v vaši šoli vožnje že izobraževali gibalno ovirano/-e osebo/-e (paraplegike) ?

- a) da
- b) ne

3) Koliko gibalno oviranih oseb (paraplegikov) se je do sedaj izobraževalo v vaši šoli vožnje?

- a) ena oseba
- b) dve osebi
- c) tri osebe
- d) nismo še imeli takšnega primera
- e) drugo (napišite): _____

4) S katero kategorijo vozniškega izpita ste v vaši šoli vožnje usposabljali gibalno ovirane osebe (paraplegike)? (možnih je več odgovorov)

- a) kategorija A
- b) kategorija B
- c) kategorija C
- d) kategorija D
- e) kategorija E
- f) kategorija F
- g) kategorija G
- h) nismo še imeli takšnega primera

5) Ali ste imeli pri inštruiranju gibalno oviranih oseb (paraplegikov) kakšne težave?

- a) da
- b) ne
- c) nismo še imeli takšnega primera

6) Kje vidite težave pri inštruiranju gibalno oviranih oseb (paraplegikov) za vozniški izpit kategorije B? (možnih je več odgovorov)

- a) v strahu do drugačnosti
- b) v komunikaciji
- c) v nesprejemanju drugačnosti
- d) ne vidim težav
- e) drugo (napišite): _____

7) Se inštruktorji dodatno izobražujejo za gibalno ovirane osebe (paraplegike)?

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

8) Menite, da bi se morali inštruktorji za gibalno ovirane osebe (paraplegike) dodatno izobraževati na tem področju?

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

9) Menite, da gibalno ovirane osebe (paraplegiki) v cestnem prometu predstavljajo večje tveganje za nastanek prometnih nesreč?

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

10) Ali imajo gibalno ovirane osebe (paraplegiki) pri opravljanju vozniškega izpita več ur vožnje kot ostale osebe?

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