

Mestna občina Celje  
Komisija Mladi za Celje

**PRILAGOJENOST MESTNIH AVTOBUSOV IN  
POSTAJALIŠČ ZA SLEPE IN SLABOVIDNE  
V CELJU  
(RAZISKOVALNA NALOGA)**

AVTORICA:  
Sara KOVČE, 2. b

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

Celje, marec 2019

Kovče, S. Prilagojenost mestnih avtobusov in postajališč za slepe in slabovidne v Celju, raziskovalna naloga, Srednja zdravstvena šola Celje

Srednja zdravstvena šola Celje  
Ipavčeva 10, 3000 Celje



# PRILAGOJENOST MESTNIH AVTOBUSOV IN POSTAJALIŠČ ZA SLEPE IN SLABOVIDNE V CELJU (RAZISKOVALNA NALOGA)



Avtorica:  
Sara KOVČE, 2. b

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

Mestna občina Celje, Mladi za Celje  
Celje, marec 2019

## ZAHVALA

Raziskovalna naloga Prilagojenost mestnih avtobusov in postajališč v Celju za slepe in slabovidne ni le moje delo, ampak so mi pri izdelavi same naloge prijazno pomagali različni ljudje.

Zahvaljujem se mentorju gospodu Petru Čepinu Tovorniku, dipl. zn., dipl. san. inž., ki mi je predlagal možnost izdelave raziskovalne naloge in mi pri tem pomagal.

Za izvedbo intervjujev se zahvaljujem predstavniku Nomaga, d.o.o. Ljubljana, Enota Celje, gospodu Petru Jevšineku, predstavniku Mestne občine Celje, gospodu Miranu Gaberšku, in predstavnikoma Medobčinskega društva slepih in slabovidnih Celje, gospe Sanji Kos in gospodu Edvardu Vodebu.

Zahvalila bi se tudi predstavnici Medobčinskega društva slepih in slabovidnih Celje, gospe Vesna Božičkovič, ki je bila pripravljena sodelovati in omogočiti anketiranje slepih in slabovidnih.

Zahvala gre tudi vsem, ki so si vzeli čas in izpolnili anketni vprašalnik, brez katerega raziskovalne naloge ne bi bilo mogoče izvesti, in vsem, ki so na kakršenkoli način prispevali k nastanku raziskovalne naloge.

Hvala tudi gospe Olgi Štancar, dipl. m. s., za strokovni pregled naloge, gospe Franji Dobrajc, prof., za prevod izvlečka v angleščino, gospe Maji Antonič, prof., za slovnični pregled, gospe Smilji Pevec, univ. dipl. biol., za koordinatorsvo raziskovalne dejavnosti na šoli ter gospe Nini Lobe Selič, prof., za tehnično podporo.

Za podporo pri izvajanju raziskovalne dejavnosti na šoli pa se zahvaljujem ravnateljici, gospe Katji Pogelšek Žilavec, prof., mag. posl. ved.

# KAZALO

## KAZALO VSEBINE

ZAHVALA.....	3
KAZALO.....	4
KAZALO VSEBINE .....	4
KAZALO SLIK.....	5
KAZALO GRAFOV.....	5
KAZALO PRILOG .....	6
POVZETEK.....	7
ABSTRACT.....	8
1 UVOD.....	9
1.1 NAMEN RAZISKOVALNE NALOGE.....	9
1.2 CILJ RAZISKOVALNE NALOGE .....	9
1.3 HIPOTEZE .....	10
1.4 METODE DELA .....	10
2 TEORETIČNI DEL.....	11
2.1 SLEPI IN SLABOVIDNI.....	11
2.1.1 GIBANJE SLEPIH IN SLABOVIDNIH.....	11
2.2 PRIPOMOČKI ZA MOBILNOST IN ORIENTACIJO ZA SLEPE IN SLABOVIDNE.....	13
2.2.1 BELA PALICA.....	13
2.2.2 ELEKTRONSKE NAPRAVE ZA MOBILNOST.....	14
2.2.3 DRUGE NAPRAVE ZA NAVIGACIJO IN ORIENTACIJO .....	14
2.3 ZAKONODAJA.....	14
3 EMPIRIČNI DEL.....	16
3.1 VZOREC.....	16
3.2 ČAS RAZISKAVE .....	16
3.3 OBDELAVA PODATKOV.....	16
3.4 REZULTATI RAZISKAVE .....	16
3.4.1 ANALIZA ANKETNEGA VPRAŠALNIKA .....	17
3.5 INTERVJUJI.....	23
3.5.1 INTERVJU Z GOSPO SANJO KOS .....	23
3.5.2 INTERVJU Z GOSPODOM EDVARDOM VODEBOM.....	24
3.5.3 INTERVJU Z GOSPODOM PETROM JEVŠINEKOM .....	26
3.5.4 INTERVJU Z GOSPODOM MIRANOM GABRŠKOM.....	28
3.6 TERENSKO DELO .....	30
3.6.1 PRILAGODITEV PROSTORA ZA SLEPE IN SLABOVIDNE.....	30
3.7 PRIMERJAVA REZULTATOV IN RAZPRAVA.....	33
4 ZAKLJUČEK .....	36

5 VIRI IN LITERATURA .....	38
5.1 LITERATURA.....	38
5.2 VIRI SLIK .....	39
6 PRILOGE .....	40

## KAZALO SLIK

Slika 1: Slepa oseba s spremljevalko in z belo palico .....	12
Slika 2: Zložljiva palica .....	13
Slika 3: Med intervjujem z gospo Sanjo Kos .....	24
Slika 4: Med intervjujem z gospodom Edvardom Vodebom .....	25
Slika 5: Po intervjuju z gospodom Petrom Jevšinekom .....	27
Slika 6: Po intervjuju z gospodom Miranom Gabrškom .....	29
Slika 7: Dostopnost informacij na glavni avtobusni postaji v Celju .....	30
Slika 8: Slepa oseba na informacijah glavne avtobusne postaje v Celju .....	30
Slika 9: Prehod pred glavno avtobusno postajo v Celju .....	31
Slika 10: Prečkanja cestišča.....	31
Slika 11: Slepa oseba pri vstopu na avtobus.....	32
Slika 12: Peron na glavni avtobusni postaji Celje .....	32

## KAZALO GRAFOV

Graf 1: Kako ocenjujete, da so mestni avtobusi in postaje v Celju prilagojeni za slepe in slabovidne? .....	17
Graf 2: Kako ocenjujete potrpežljivost ljudi v odnosu do slepih in slabovidnih, če le-ti potrebujejo več časa pri vstopu in izstopu v/iz avtobus(a)?.....	17
Graf 3: Kako ocenjujete, da so ljudje pripravljeni pomagati pri premagovanju ovir slepih in slabovidnim na avtobusnih postajališčih? .....	18
Graf 4: Kaj bi bilo potrebno po vašem mnenju najprej narediti, da bi zmanjšali tehnične in komunikacijske ovire na področju celjskega mestnega avtobusnega prometa? .....	18
Graf 5: Kako ocenjujete, da se vozniki avtobusnih prevozov osredotočajo na varnost slepih in slabovidnih v Celju? .....	19
Graf 6: Kako pogosto uporabljate javni avtobusni prevoz v Celju? .....	19
Graf 7: S čim oz. na kakšen način si pomagata, če uporabljate javni avtobusni prevoz v Celju? .....	20
Graf 8: Kako pogosto se srečujete z ovirami v javnem mestnem prometu v Celju? .....	20
Graf 9: Katere prepreke na področju javnega avtobusnega prometa v Celju vas ovirajo? .....	21
Graf 10: Ali so vam v primeru gneče na avtobusu potniki odstopili mesto/sedež? .....	21
Graf 11: Kako ocenjujete nivo kulture potnikov, če je gneča na avtobusu, da vam odstopijo mesto/sedež? .....	22
Graf 12: Ali se vam dogaja, da ne morete na avtobus, zaradi neprilagojenosti mestnega avtobusa?.....	22

## KAZALO PRILOG

Priloga 1: Anketni vprašalnik .....	40
Priloga 2: Informacije za CEle bus.....	40

## **POVZETEK**

Namen raziskovalne naloge je bil ugotoviti in raziskati prilagojenost javnih avtobusnih prevozov in postajališč za slepe in slabovidne v Celju. Cilj pa spodbuditi pristojne, da bi javni mestni promet v Celju prilagodili slepim in slabovidnim osebam in jim tako omogočili, da ga v večjem številu tudi uporabljajo.

V teoretičnem delu je opisano, kdo so slepe in slabovidne osebe, katere pripomočke te osebe uporabljajo in kakšna je zakonodaja.

Osnova za obdelavo podatkov je 5 anketnih vprašalnikov, ki so jih izpolnili slepi in slabovidni na Medobčinskem društvu slepih in slabovidnih Celje, 4 intervjuji ter ogled glavne avtobusne postaje Celje. Anketiranci ocenjujejo prilagojenost mestnih avtobusov v Celju (60 %) kot slabo, pripravljenost ljudi, da pomagajo slepi in slabovidni osebi kot zelo dobro (60 %) oz. dobro (40 %). Največ (40 %) anketiranci uporabljajo javni avtobusni prevoz v Celju, do 1-krat tedensko oz. do 1-krat mesečno, 80 % jih meni, da se pogosto srečujejo z ovirami v javnem mestnem prometu v Celju. Najpogosteje so anketiranci izpostavili stebričke in delo na cesti kot prepreke na področju javnega avtobusnega prometa v Celju. Vsi intervjuvanci so izpostavili, da je za slepe in slabovidne osebe slabo prilagojeno.

Ključne besede: anketiranci, avtobusna postaja, Celje, slaboviden, slep.

## **ABSTRACT**

The purpose of the research task was to identify and investigate the adaptability of public bus and bus stops for the blind and visually impaired in Celje. The aim is, however, to encourage the competent authorities to adapt public urban traffic in Celje to blind and partially sighted people, thus enabling them to use it in large numbers.

In the theoretical part is described who the blind and visually impaired are, what devices they use and what legislation is available.

The basis for the processing of data is 5 questionnaires completed by the blind and partially sighted at the Intercommunity Society of the blind and partially sighted Celje, 4 interviews and the visit of the main bus station Celje. The respondents assess the adaptation of city buses in Celje (60%) as bad, the readiness of people to help the blind and visually impaired person as very good (60%) or good (40%). Most (40%) respondents use public bus transport in Celje, up to 1 times per week or up to 1 times a month, 80% of them believe that they often encounter obstacles in public transport in Celje. Most often, respondents pointed pillars and road work as obstacles in the field of public bus transport in Celje. All interviewees pointed out that for the blind and visually impaired is poorly adapted.

Keywords: respondents, bus station, Celje, partially sighted, blind.



# 1 UVOD

Idejo za temo sem dobila, ko sem čakala na glavni avtobusni postaji v Celju in videla slepo osebo, kako išče pravo številko avtobusa in sprašuje ljudi okoli sebe.

Ko slišimo besedo invalid, najprej pomislimo na invalida na vozičku, velikokrat pa ne pomislimo na ljudi, ki prav tako spadajo v to skupino, a na prvi pogled ne izgledajo kot invalidi. Beseda invalid je zelo širokega pomena, sem spadajo tudi slepi in slabovidni.

Temeljni pogoj za vključenost v družbo je dostopnost. Dostopnost pomeni po eni strani fizično dostopnost do vseh javnih zunanjih površin, ulic, trgov, parkov pa tudi vseh izobraževalnih, zdravstvenih, kulturnih, upravnih in drugih pomembnih ustanov ter javnega prometa, po drugi pa tudi dostopnost do vseh drugih storitev in procesov, ki so del vsakdanjega življenja vsakogar. Med nami živijo slepi in slabovidni, gluhi in naglušni ter ljudje z gibalnimi oviranostmi, motnjami v duševnem razvoju in raznovrstnimi drugimi primanjkljaji. Vse te težave se dá večinoma omiliti, če se zavestno odločimo za dostopno družbo (Albreht in sod., 2016, str. 7).

Ljudje, ki načrtujejo nove avtobusne postaje, pozabijo oz. premalo mislijo na ljudi s posebnimi potrebami, kot so slepi in slabovidni, zato jim preprečujejo lažjo prilagoditev za uporabo javnih prevozov in s tem od drugih neodvisno življenje.

Med osebami, ki si želijo uporabljati javni avtobusni prevoz, so tudi slepe in slabovidne osebe, ki so odvisne od drugih in med drugimi potrebujejo določene prilagoditve. Te prilagoditve pa so zelo pomanjkljive na določenih javnih avtobusnih postajah.

Javnih prevozov se poslužuje vedno manj ljudi zaradi lastnih prevoznih sredstev. Polnoletni se rajši s svojim osebnim vozilom odpeljejo do željene lokacije, kot pa da bi uporabljali javni prevoz. Uporaba javnega prevoza postaja vedno manj aktualna tudi za invalide, zaradi slabo prilagojenih vozil.

## 1.1 NAMEN RAZISKOVALNE NALOGE

Namen raziskovalne naloge je bil ugotoviti in raziskati prilagojenost javnih avtobusnih prevozov in postajališč za slepe in slabovidne v Celju, na kakšen način slepa in slabovidna oseba kupuje vozovnice ter kako se ljudje prilagajajo na potrebe slepih in slabovidnih.

## 1.2 CILJ RAZISKOVALNE NALOGE

Cilj raziskovalne naloge je spodbuditi pristojne, da bi javni mestni promet v Celju prilagodili slepim in slabovidnim osebam in jim tako omogočili, da ga v večjem številu tudi lahko uporabljajo.

## 1.3 HIPOTEZE

Preden sem začela izdelovati raziskovalno nalogo, sem si zastavila tri hipoteze, in sicer: Hipoteza 1: Več kot polovica anketiranih oseb nima psa vodnika.

Hipoteza 2: Največ slepih in slabovidnih ocenjuje nivo kulture potnikov, če je gneča na avtobusu, nizko.

Hipoteza 3: Glavna avtobusna postaja Celje je slabo prilagojena za slepe in slabovidne.

## 1.4 METODE DE LA

Za izdelavo raziskovalne naloge sem uporabila naslednje metode in tehnike dela:

- prebiranje virov in iskanje literature,
- intervjuvanje,
- anketiranje,
- terensko delo in
- fotografiranje.

Moje delo je potekalo v naslednjem vrstnem redu:

- na samem začetku sem si izbrala temo in o svoji izbiri poročala mentorju;
- določila sem namen in cilj raziskovalne naloge;
- nato sem si zastavila 3 hipoteze;
- za teoretični del sem poiskala obstoječo literaturo;
- z mentorjem sem se odpravila na teren, kjer sem opravila 2 intervjuja z predstavnikoma Medobčinskega društva slepih in slabovidnih Celje;
- naslednjič sem se z mentorjem in z osebo, ki je slepa, sprehodila po Celju in skupaj smo odšli na avtobus;
- prav tako sem opravila intervju s predstavnikoma Nomaga in Mestne občine Celje;
- izdelala sem anketni vprašalnik, s katerim sem anketirala slepe in slabovidne;
- nato sem dobljene rezultate analizirala in interpretirala ter sestavila grafe;
- na podlagi dobljenih rezultatov sem hipoteze potrdila oz. ovrgla;
- na koncu sem napisala zaključek z možnimi predlogi.

Po izboru teme in opredelitvi raziskovalnega problema je sledilo zbiranje literature. Uporabljena literatura so bile enciklopedije in leksikoni. Po pregledu le-teh je nadaljnje delo zajemalo iskanje dosedanjih raziskav v strokovni literaturi in periodičnih publikacijah (revije, časopisi, zborniki, itd.).

Anketni vprašalnik (priloga 1) je sestavljen iz 13 vprašanj, od katerih je 12 vprašanj zaprtega tipa in 1 vprašanje odprtega tipa. Pri vseh 12 vprašanjih so imeli anketiranci možnost pod drugo napisati odgovor, če ga niso našli med ponujenimi. 3 vprašanja imajo štiri odgovore, 6 vprašanj 5 odgovorov, 2 vprašanja 6 odgovorov in 1 vprašanje ima deset odgovorov.

Izvedla sem tudi štiri strukturirane intervjuje. Eden vsebuje 5, eden 6 in dva 7 vprašanj.

## 2 TEORETIČNI DEL

### 2.1 SLEPI IN SLABOVIDNI

Invalid je oseba, ki je telesno ali duševno prizadeta. Invalid 1. kategorije (hud invalid): po zakonu o pokojninskem in invalidskem zavarovanju (ZPIZ) invalidna oseba, ki zaradi poškodbe pri delu, poklicne bolezni ali poškodbe zunaj dela oz. bolezni izgubi možnosti za delo. Na podlagi invalidnosti pridobi takšna oseba pravice iz invalidskega zavarovanja (delovni invalid). Invalid 2. ali 3. kategorije (hudo prizadeta oseba): v skladu z ZIPZ je invalid, ki kljub invalidnosti lahko najmanj polovico delovnega časa opravlja svoje ali drugo ustrezno delo (SSKJ, 2006, str. 1698).

Invalid je torej človek, ki ima težave, zaradi katerih ne more živeti čisto tako, kot običajno živijo ljudje.

Med slepe in slabovidne osebe se uvrščajo tisti, ki se glede na definicijo slepote in slabovidnosti umeščajo v 1., 2., 3., 4. ali 5. skupino. Po mednarodni definiciji, ki jo je Republika Slovenija povzela po Svetovni zdravstveni organizaciji (World Health Organisation – WHO), je slepa ali slabovidna oseba tista, ki ima naslednjo stopnjo okvare vida:

a) kriteriji slabovidnosti:

- vidna ostrina od 0,3 do 0,1 – 1. kategorija;
- vidna ostrina manj od 0,1 do 0,05 (štetje prstov na 3 metre) ali zoženo vidno polje na 20 stopinj ali manj okrog fiksacijske točke, ne glede na ostrino vida – 2. kategorija.

b) kriteriji slepote:

- vidna ostrina manj od 0,05 (prsti na 3 metre) do 0,02 (prsti na 1,5 metra) ali zoženo vidno polje okrog fiksacijske točke na 5 – 10 stopinj, ne glede na ostrino vida – 3. kategorija;
- vidna ostrina manj od 0,02 (prsti 1,5 na metra) od zaznavanja svetlobe ali zoženost vidnega polja okrog fiksacijske točke do 5 stopinj, ne glede na ostrino vida – 4. kategorija;
- vidna ostrina 0 (amaurosis) – dojem svetlobe negativen – 5. kategorija (Zveza društev slepih in slabovidnih Slovenije, 2019).

#### 2.1.1 GIBANJE SLEPIH IN SLABOVIDNIH

Slepi in slabovidni si pri gibanju in orientaciji pomagajo na različne načine. Medtem ko slepi za uspešno samostojno gibanje potrebujejo veliko usposabljanja in treninga v orientaciji in mobilnosti, slabovidni večinoma niso deležni posebnega usposabljanja, ampak se opirajo predvsem na ostanke vidne zaznave in pripomočke, ki podpirajo vid (Albreht in sod., 2016, str. 21).

Slepi in slabovidni se gibljejo na več načinov, in sicer (Hafner, 2016, str. 21):

### **1. Samostojno z varnostno držo.**

Samostojno gibanje slepih je omejeno predvsem na notranje prostore, ki jih poznajo. Pri tem uporabljajo predvsem roke. Ena roka diagonalno zaščiti obraz in tako registrira višinske ovire v prostoru (na primer odprta vrata, steno), z drugo pa se po navadi dotika vodilnega roba (na primer stene, pohištva, ograje na stopnišču).

### **2. S spremljevalcem.**

Slepi se oprime spremljevalca za komolec in mu sledi pri hoji (slika 1). Spremljevalec ga vodi in mu nakazuje pot z neverbalno tehniko (na primer pred ozkim prehodom postavi roko za hrbet, pred stopnicami se na kratko ustavi). Sočasno mu spremljevalec pot tudi opisuje in mu tako pomaga spoznavati okolico. Hoja s spremljevalcem je dobrodošla kot kondicijski trening, ker je slepi v pasivni vlogi, sicer pa je za njegovo samostojno življenje nujno, da se nauči tudi drugih oblik gibanja.

### **3. S pomočjo bele palice.**

Hoja z belo palico je samostojen, varen in tudi najbolj znan način gibanja slepih. Bela palica je pripomoček, ki slepemu omogoča gibanje in hkrati sporoča drugim udeležencem, da uporabnik ne vidi. Palica kot podaljšek roke s pomočjo zvoka in vibracij služi za prepoznavanje in zaznavanje ključnih predmetov v okolju (ovir, strukture tal, vzpetin, stopnic in podobno). Bela palica uporabniku posreduje informacije in zavaruje njegovo telo od pasu navzdol, ne zazna pa višinskih ovir, kot so viseče table, prometni znaki v višini glave ali viseče veje dreves. S pomočjo posrednega tipa se slepi nauči prepoznavati predmete, materiale, stike, taktilne oznake, orientacijske točke in posamezne poti.



**Slika 1: Slepa oseba s spremljevalko in z belo palico**  
(Kovče, 23. 1. 2019)

## 2.2 PRIPOMOČKI ZA MOBILNOST IN ORIENTACIJO ZA SLEPE IN SLABOVIDNE

### 2.2.1 BELA PALICA

Bela palica je simbol slepote in opozarja na to, da uporabnik bele palice ne vidi. Služi kot pripomoček za orientacijo. Obstaja več vrst belih palic, ki se razlikujejo po uporabnosti:

- cele palice so zelo dobre za samostojno gibanje, saj so zelo natančne pri določanju podlage;
- zložljive palice (slika 2) so praktične z vidika transporta, še posebej takrat, ko jih ne potrebujemo več;
- teleskopske palice imajo možnost nastavitve dolžne;
- oporne palice z ročajem pa pomagajo starejšim slepim osebam, ker se lahko na njih pri hoji tudi oprejo (Zveza društev slepih in slabovidnih Slovenije, 2019).



**Slika 2: Zložljiva palica**  
(Kovče, 23. 1. 2019)

Poznamo več tehnik hoje z belo palico:

- NIHALNA TEHNIKA, kjer uporabnik niha s palico v nizkem loku iz ene točke k drugi. Za to tehniko slepi uporabljajo klasično belo palico.
- DRSNA TEHNIKA, kjer uporabnik drsi s palico po tleh pred seboj od ene točke k drugi. Za to tehniko je potrebna palica s kolescem. Ta tehnika je najpogostejša in

zelo uporabna na mestnih tlakovanih površinah, težje pa se uporablja na makadamskih površinah, naravnih poteh in podobno.

- **DIAGONALNA TEHNIKA**, kjer uporabnik drži palico v desni roki in s konico palice drsi po vodilni liniji na levi strani telesa. Diagonalna tehnika se uporablja na hodnikih ali ob daljših znanih vodilih, kot so stavbe, robovi pločnikov ali taktilne vodilne linije, kjer ni veliko ovir (Albreht in sod, 2016, str. 21).

## 2.2.2 ELEKTRONSKE NAPRAVE ZA MOBILNOST

V to skupino sodijo naprave, ki s pomočjo ultrazvoka, infrardečih žarkov in laserja določajo, ugotavljajo in opozarjajo na prepreke. Vsaka od naštetih tehnologij ima svoje prednosti in slabosti. Infrardeče naprave denimo ne zaznajo odboja od gladkih steklenih površin, ultrazvočne naprave pa slabo zaznavajo gladke poševne površine. Najboljše rezultate zagotavlja uporaba teh pripomočkov skupaj z belo palico, seveda pa je potrebna predhodna osvojitve delovanja in uporabe naprave. V to skupino uvrščamo tudi kompase in druge navigacijske naprave (Zveza društev slepih in slabovidnih Slovenije, 2019).

## 2.2.3 DRUGE NAPRAVE ZA NAVIGACIJO IN ORIENTACIJO

Naprave, ki sodijo v to kategorijo, pomagajo pri orientaciji in mobilnosti tako, da podajajo podatke o lokaciji in smeri potovanja posameznega uporabnika. Poznamo od preprostih talnih taktilnih oznak, zvočnih javljalnikov do kompleksnih elektronskih sistemov za navigacijo (Zveza društev slepih in slabovidnih Slovenije, 2019).

## 2.3 ZAKONODAJA

Enakopravnost vseh ljudi je kot človekova pravica opredeljena v slovenski ustavi, ki se uresničuje tudi z različno področno zakonodajo (Albreht in sod., str. 10).

Pravice invalidnih oseb in oseb z omejeno mobilnostjo do prevoza v javnem potniškem prometu posebej določa uredba EU o pravicah potnikov, in sicer **Uredba (EU) št. 181/2011** Evropskega parlamenta in Sveta z dne 16. februarja 2011 **o pravicah potnikov v avtobusnem prevozu**, sprejeta v nacionalno zakonodajo z **Uredbo o izvajanju Uredbe (EU) o pravicah potnikov v avtobusnem prevozu**, Ur. l. RS, št. 15/2013 (Draksler, str. 6).

Glede na določila Uredb EU (181/2011 in 1371/2007) je prevoznik v javnem potniškem prometu dolžan zagotoviti pomoč invalidnim osebam in osebam z zmanjšano mobilnostjo, in sicer:

- možnost, da lahko invalidi in osebe z zmanjšano mobilnostjo sporočijo svoj prihod na postajo in zaprosijo za pomoč na vnaprej določenih točkah,
- pomoč osebam, da se premaknejo z določene točke do okenca za prodajo vozovnic, v čakalnico, na območje za vstopanje,
- pomoč pri vstopu v vozilo,
- sprejem in namestitev njihove prtljage,

- pomoč pri izstopu iz vozila,
- pomoč do točke zaključka procesa potovanja (Draksler, str. 7).

Ves čas potovanja jim morajo biti zagotovljene tudi vse potrebne informacije (Draksler, str. 7).

**Zakon o izenačevanju možnosti invalidov (ZIMI), Uradni list RS 94/10**, v 16. členu (javni prevoz) določa, da:

- mora invalidom biti zagotovljena enaka dostopnost do prevoza v cestnem in železniškem prometu ter pomorski in notranji plovidbi;
- morata država in občina pri upravljanju gospodarske javne službe javni linijski prevoz potnikov v cestnem prometu in linijski prevoz v mestnem prometu zagotoviti tako, da izvajalci opravljajo prevoz v okviru javnih služb z avtobusi, ki so dostopni gibalno in senzorno oviranim invalidom ter da nudijo informacijo o možnosti uporabe teh dveh javnih služb v invalidom prilagojenih oblikah;
- kadar izvajalec gospodarske javne službe ne more zagotoviti gibalno in senzorno oviranim invalidom prilagojenega medkrajevnega linijskega prevoza z rednimi avtobusnimi linijami, jim mora zagotoviti drug ustrezen način prevoza, razen če dokaže, da bi mu taka zagotovitev drugega ustreznega načina prevoza povzročala nesorazmerno breme. V tem primeru mora zagotoviti drug ustrezen način prevoza v obsegu, ki ne povzroča takega bremena;
- za uporabo pripomočka za premagovanje gibalne in senzorne oviranosti (psi vodniki in drugi psi pomočniki, invalidski voziček) se v katerikoli okoliščini ne smejo zaračunati dodatni stroški;
- na avtobusnih postajah in pomembnejših avtobusnih postajališčih, pomembnejših železniških postajah in pristaniščih je treba gibalno in senzorno oviranim invalidom ter psom vodnikom in drugim psom pomočnikom zagotoviti nemoten vstop in izstop ter tudi dostopnost informacij v njim prilagojenih oblikah.

## 3 EMPIRIČNI DEL

### 3.1 VZOREC

Osnova za obdelavo podatkov je 5 anketnih vprašalnikov, ki so jih izpolnili slepi in slabovidni, in sicer 3 moški (60 %) in 2 ženski (40 %), ter 4 intervjuji.

Anketni vprašalnik so izpolnili ljudje različnih starostnih skupin, in sicer:

- od 21 do 35 let: 1 (20 %),
- od 36 do 50 let: 3 (60 %),
- nad 50 let: 1 (20 %).

Anketiranci so opredelili stopnjo slepote, in sicer:

- slep/-a: 4 (80 %),
- slaboviden/-a: 1 (20 %).

Nobeden od anketirancev nima psa vodnika.

### 3.2 ČAS RAZISKAVE

Anketiranje je potekalo od 20. 1. 2019 do 25. 1. 2019.

Intervjuji so bili izvedeni:

- s predstavnikoma društva slepih in slabovidnih g. Edvardom Vodebom in go. Sanjo Kos, 29. 11. 2018,
- s predstavnikom Nomaga g. Petrom Jevšinekom 7. 2. 2019 ter
- s predstavnikom Mestne občine Celje g. Miranom Gabrškom 11. 2. 2019 .

### 3.3 OBDELAVA PODATKOV

Podatke sem predstavila v odstotkih ter jih prikazala s pomočjo grafov. Uporabila sem program Microsoft Office Word in Microsoft Office Excel.

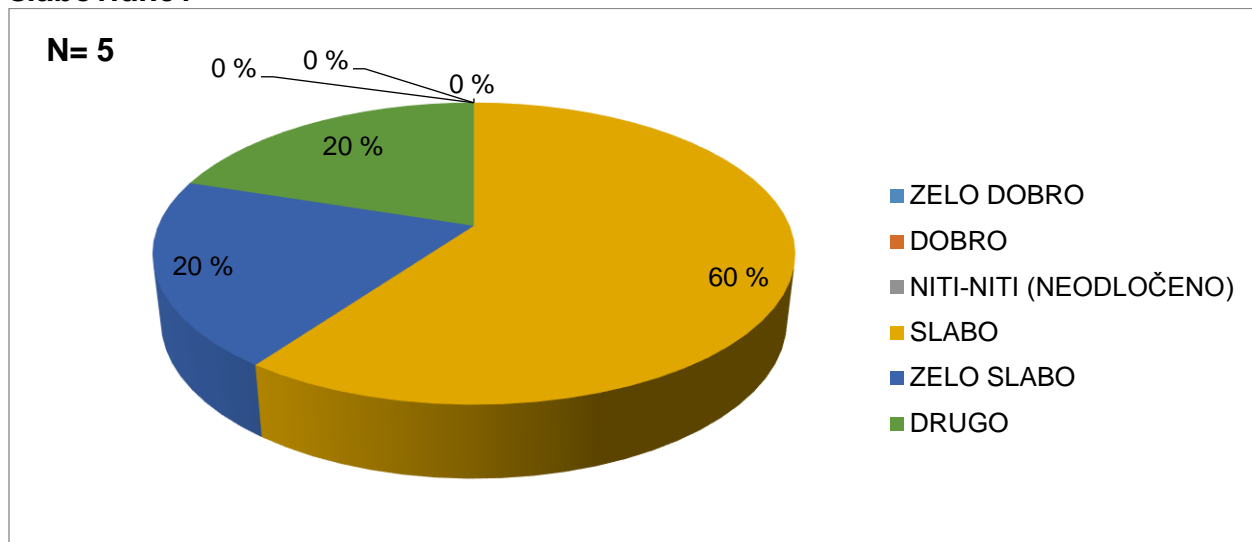
### 3.4 REZULTATI RAZISKAVE

Na naslednjih straneh so v grafih za vsako vprašanje posebej predstavljeni rezultati, pridobljeni iz anketnega vprašalnika.



### 3.4.1 ANALIZA ANKETNEGA VPRAŠALNIKA

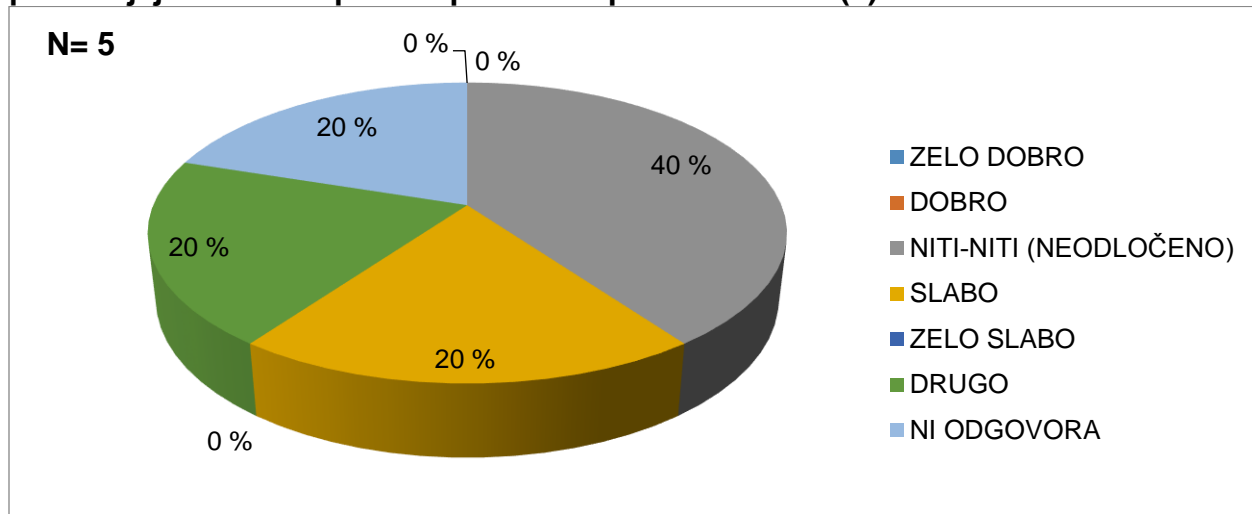
#### 1. Kako ocenjujete, da so mestni avtobusi in postaje v Celju prilagojeni za slepe in slabovidne?



Graf 1: Kako ocenjujete, da so mestni avtobusi in postaje v Celju prilagojeni za slepe in slabovidne?

Trije (60 %) anketiranci ocenjujejo, da so mestni avtobusi in postaje v Celju slabo prilagojene za slepe in slabovidne, eden (20 %) jih ocenjuje kot zelo slabo, eden (20 %) pa je pod drugo napisal, da gre s taksijem.

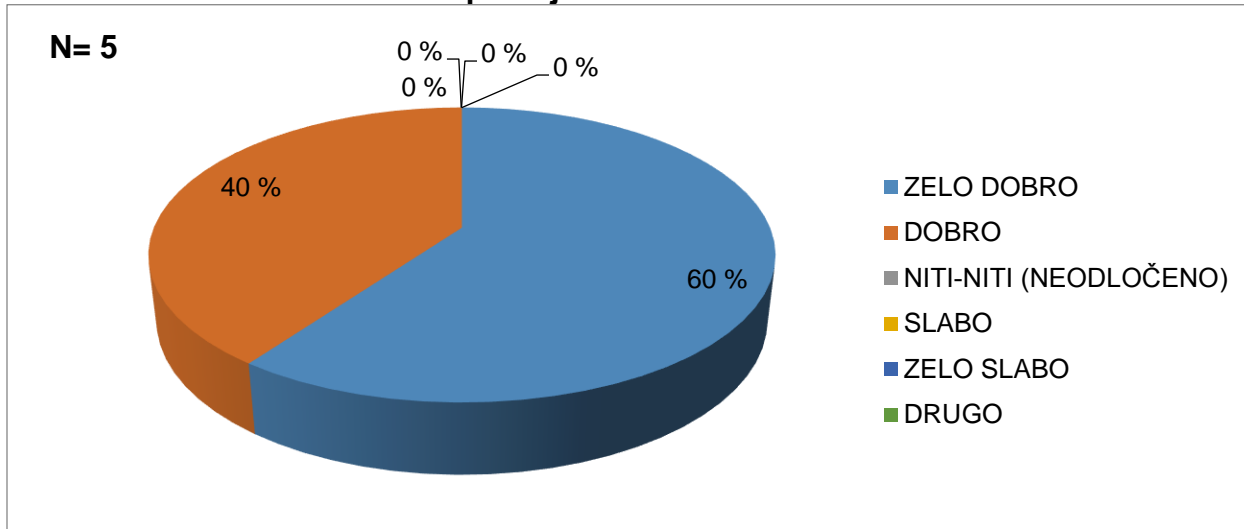
#### 2. Kako ocenjujete potrpežljivost ljudi v odnosu do slepih in slabovidnih, če le-ti potrebujejo več časa pri vstopu in izstopu v/iz avtobus(a)?



Graf 2: Kako ocenjujete potrpežljivost ljudi v odnosu do slepih in slabovidnih, če le-ti potrebujejo več časa pri vstopu in izstopu v/iz avtobus(a)?

Pri vprašanju o potrpežljivosti ljudi v odnosu do slepih in slabovidnih pri vstopu in/ali izstopu sta se dva anketiranca (40 %) odločila neodločeno, eden (20 %) potrpežljivost ocenjuje kot slabo, eden (20 %) pa je pod drugo napisal, da meni, da je odvisno od vsake osebe posebej.

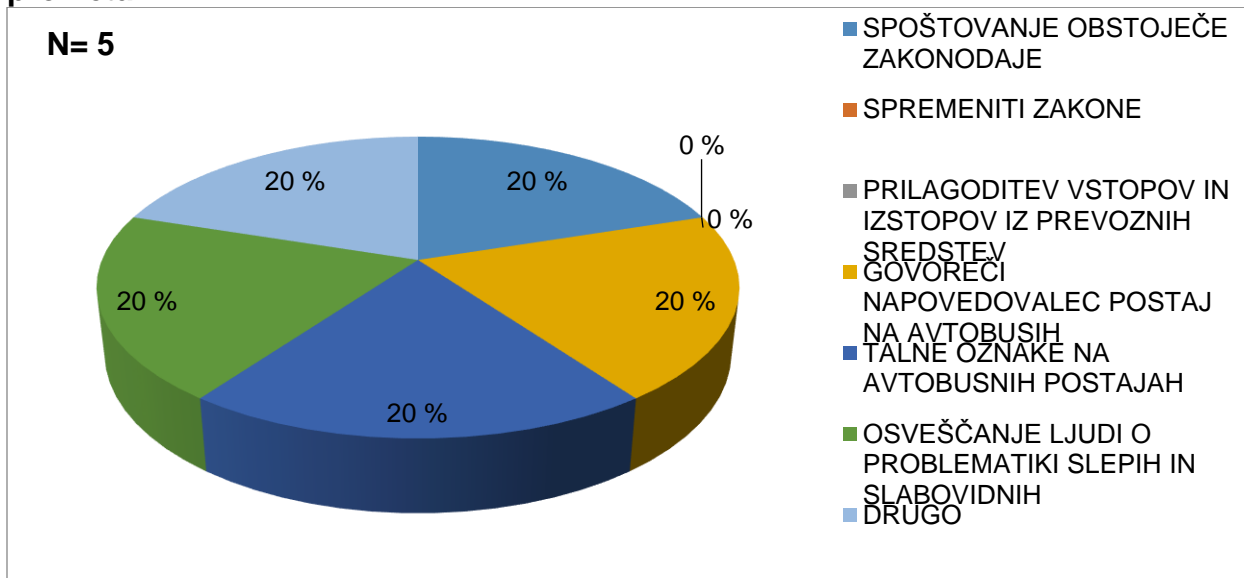
### 3. Kako ocenjujete, da so ljudje pripravljeni pomagati pri premagovanju ovir slepim in slabovidnim na avtobusnih postajališčih?



Graf 3: Kako ocenjujete, da so ljudje pripravljeni pomagati pri premagovanju ovir slepim in slabovidnim na avtobusnih postajališčih?

Trije anketiranci (60 %) menijo, da so ljudje pripravljeni pomagati pri premagovanju ovir slepim in slabovidnim zelo dobro, dva (40 %) pa menita, da dobro.

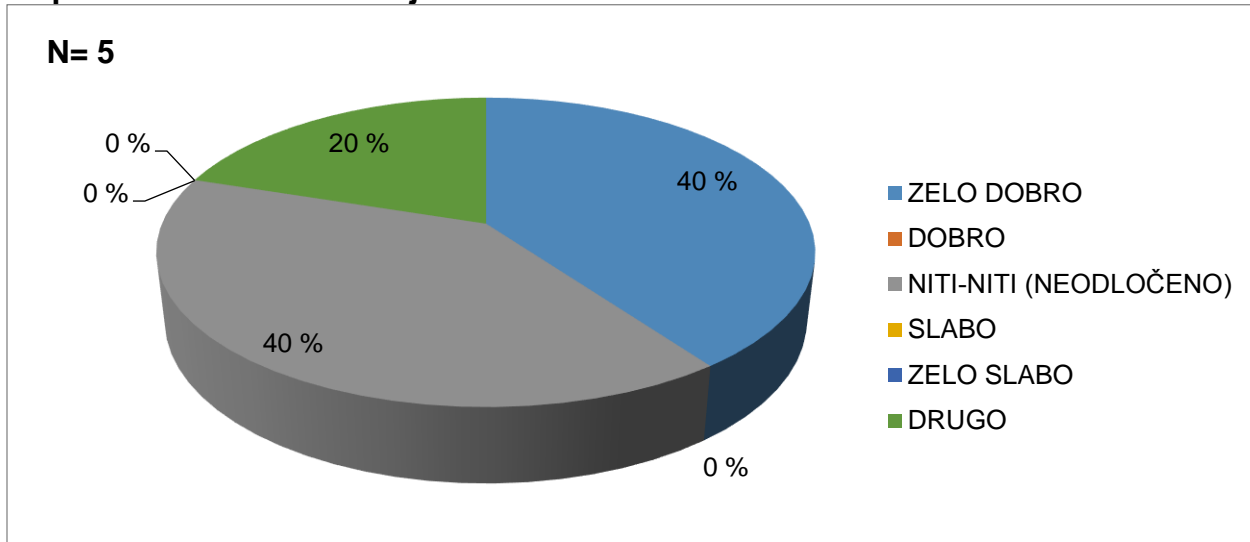
### 4. Kaj bi bilo potrebno po vašem mnenju najprej narediti, da bi zmanjšali tehnične in komunikacijske ovire na postajah na področju celjskega mestnega avtobusnega prometa?



Graf 4: Kaj bi bilo potrebno po vašem mnenju najprej narediti, da bi zmanjšali tehnične in komunikacijske ovire na postajah na področju celjskega mestnega avtobusnega prometa?

Po mnenju vseh anketirancev bi bilo potrebno za zmanjšanje ovir na postajah upoštevati zakonodajo, vpeljati govorečega napovedovalca, talne oznake in osveščanje ljudi. Eden pa si želi, da bi stebre, na katerih so napisane številke avtobusov, opremili z Braillovo pisavo.

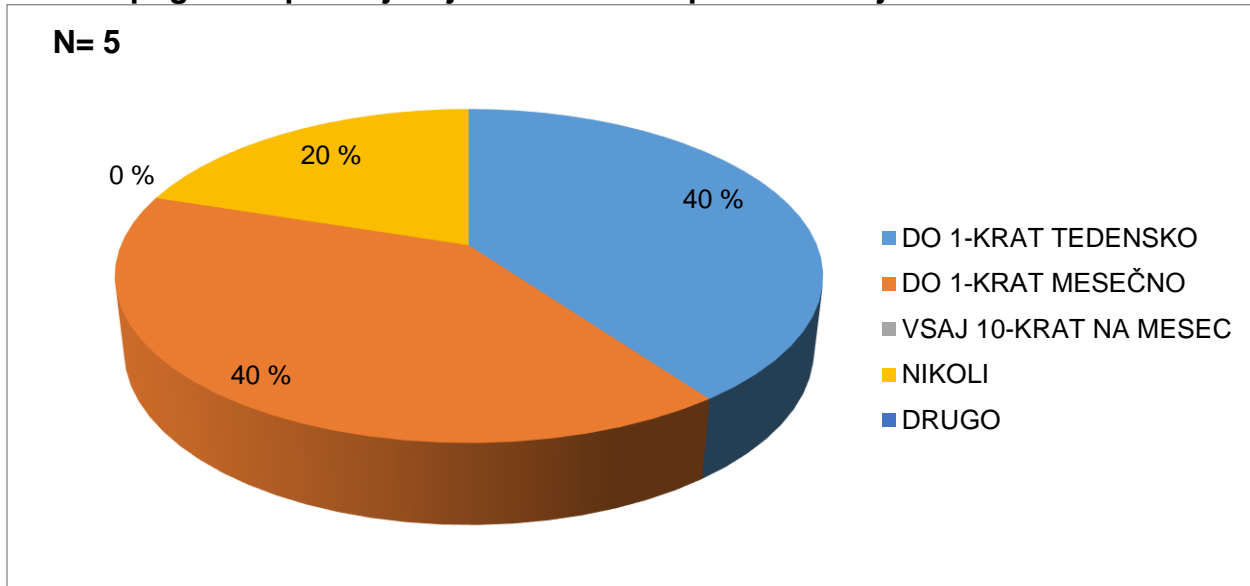
### 5. Kako ocenjujete, da se vozniki avtobusnih prevozov osredotočajo na varnost slepih in slabovidnih v Celju?



Graf 5: Kako ocenjujete, da se vozniki avtobusnih prevozov osredotočajo na varnost slepih in slabovidnih v Celju?

Dva (40 %) anketiranca menita, da se vozniki avtobusnih prevozov zelo dobro osredotočajo na slepe in slabovidne, dva (40 %) sta glede tega neodločena in eden (20 %) je pod drugo napisal, da ne vedo, da je slep.

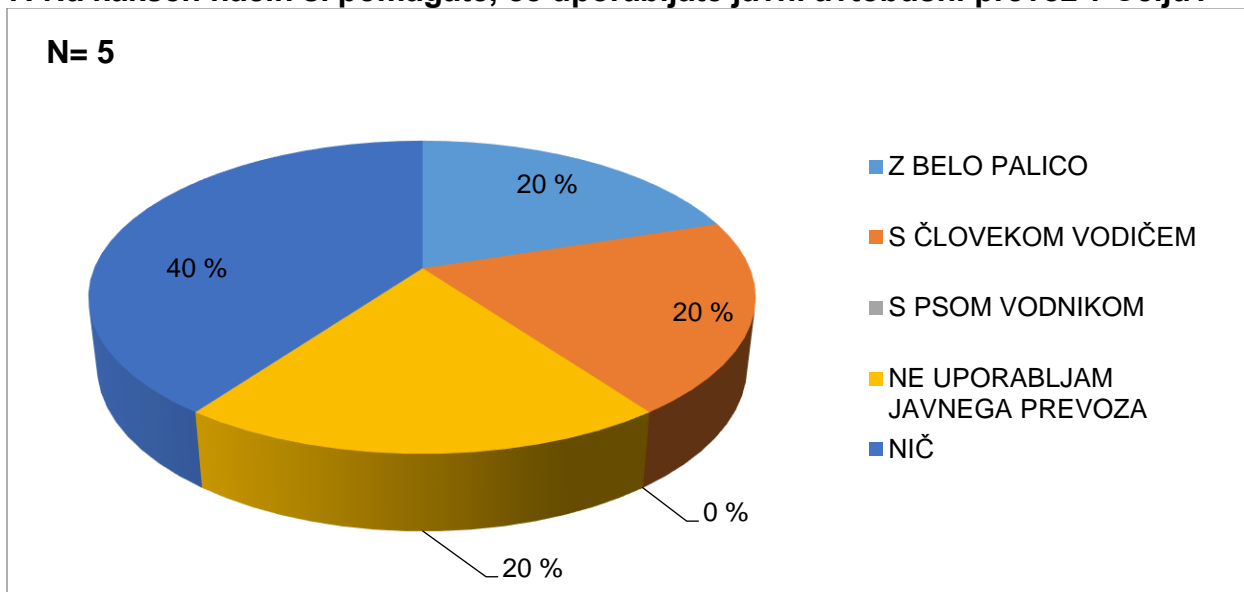
### 6. Kako pogosto uporabljate javni avtobusni prevoz v Celju?



Graf 6: Kako pogosto uporabljate javni avtobusni prevoz v Celju?

Dva (40 %) anketiranca sta odgovorila, da javni avtobusni prevoz uporabljata do 1-krat mesečno, dva (40 %) ga uporabljata do 1-krat tedensko in eden (20 %) nikoli ne uporablja javnega avtobusnega prevoza v Celju.

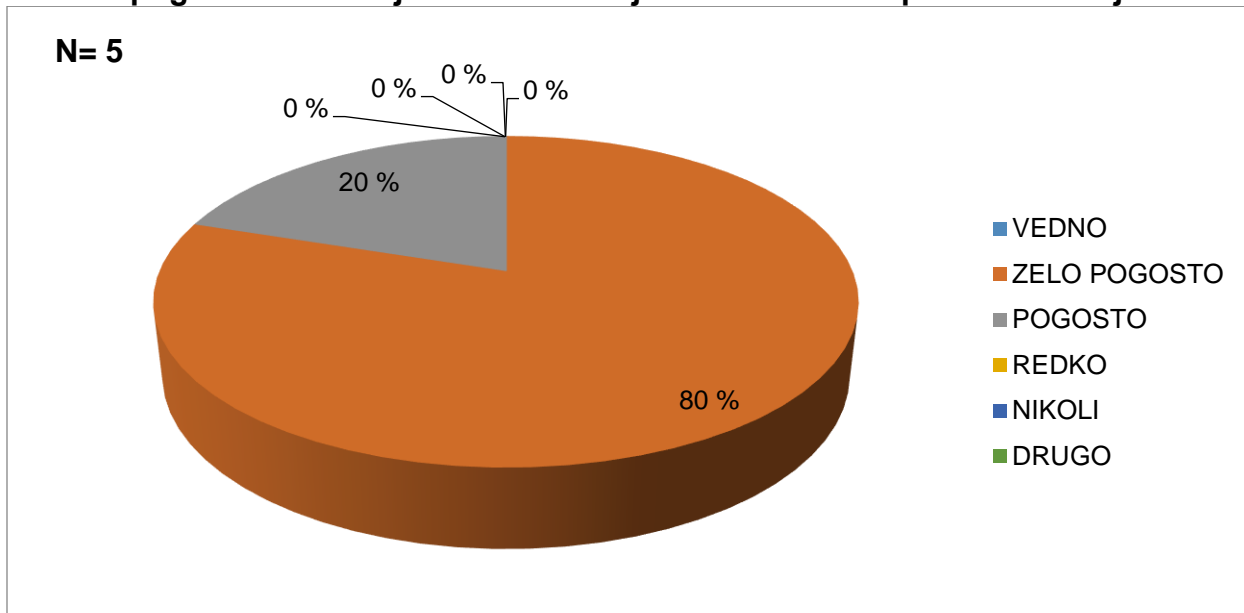
### 7. Na kakšen način si pomagata, če uporabljata javni avtobusni prevoz v Celju?



Graf 7: S čim oz. na kakšen način si pomagata, če uporabljata javni avtobusni prevoz v Celju?

Dva (40 %) anketiranca sta odgovorila, da si z ničemer ne pomagata pri uporabi javnega prevoza, eden (20 %) ne uporablja javnega prevoza, eden (20 %) ima človeka vodiča in eden (20 %) si pomaga z belo palico.

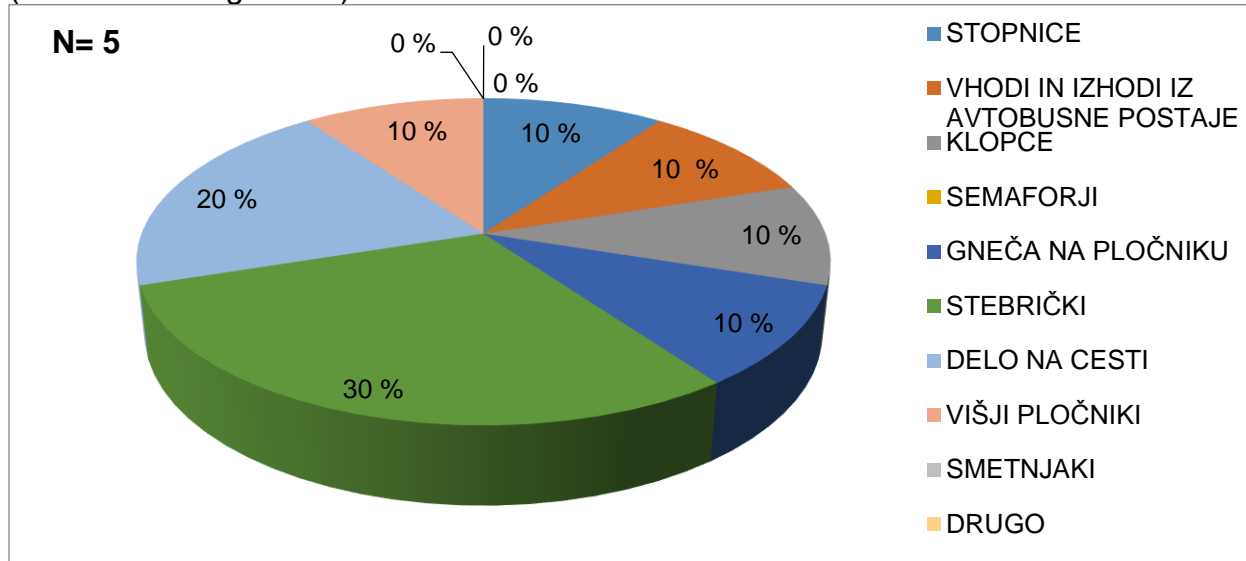
### 8. Kako pogosto se srečujeta z ovirami v javnem mestnem prometu v Celju?



Graf 8: Kako pogosto se srečujeta z ovirami v javnem mestnem prometu v Celju?

Največ anketirancev (80 %) se zelo pogosto srečuje z ovirami v javnem mestnem prometu v Celju, eden (20 %) pa se s tem srečuje pogosto.

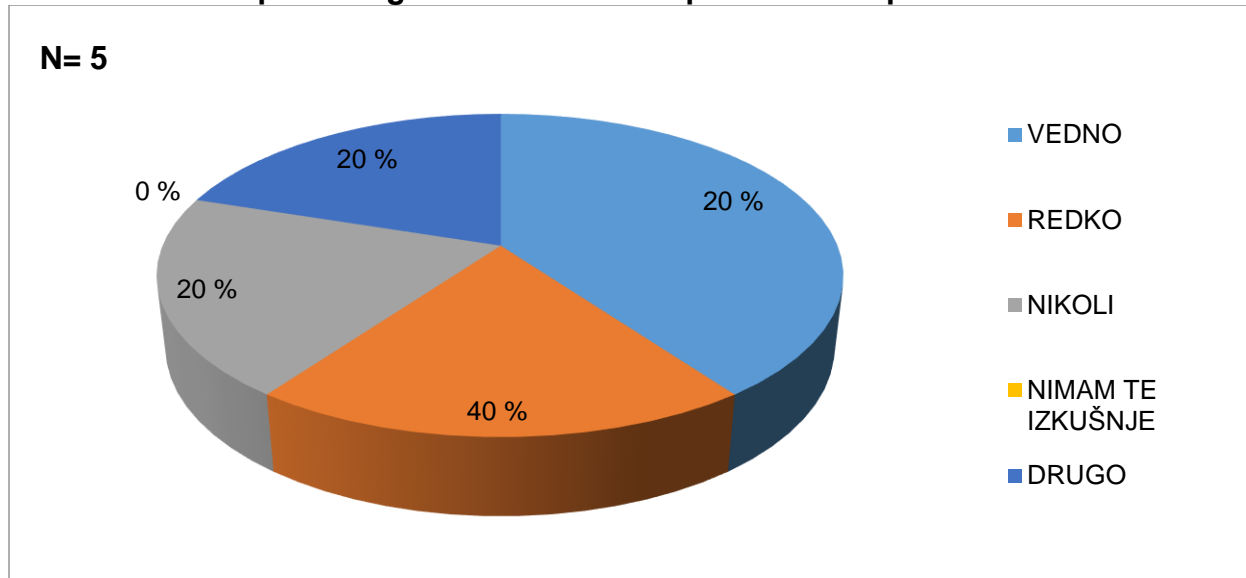
### 9. Katere prepreke na področju javnega avtobusnega prometa v Celju vas ovirajo? (možnih več odgovorov)



Graf 9: Katere prepreke na področju javnega avtobusnega prometa v Celju vas ovirajo?

Anketiranci menijo, da so prepreke, ki jih ovirajo na področju javnega prometa v Celju stebrički (30 %), delo na cesti (20 %), stopnice (10 %), vhodi in izhodi iz avtobusne postaje (10 %), gneča na pločniku (10 %), višji pločniki (10 %) in klopce (10 %).

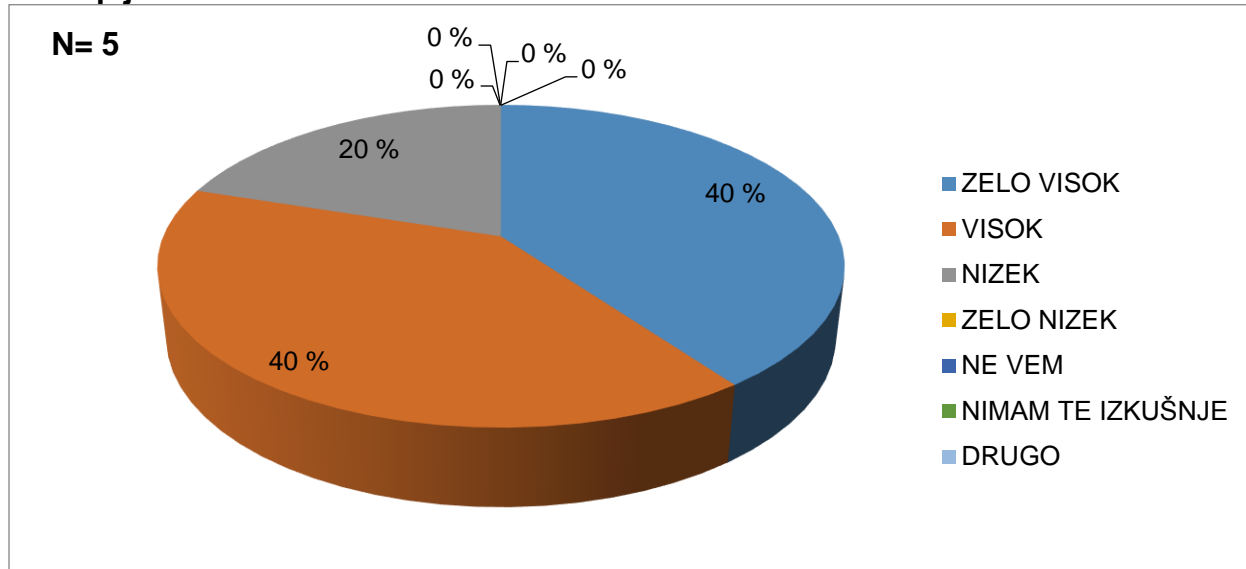
### 10. Ali so vam v primeru gneče na avtobusu potniki odstopili mesto/sedež?



Graf 10: Ali so vam v primeru gneče na avtobusu potniki odstopili mesto/sedež?

Dvema anketirancema (40 %) so potniki na avtobusu vedno odstopili mesto/sedež, enemu (20 %) redko, enemu (20 %) nikoli, eden (20 %) pa je pod drugo napisal, da lahko stoji.

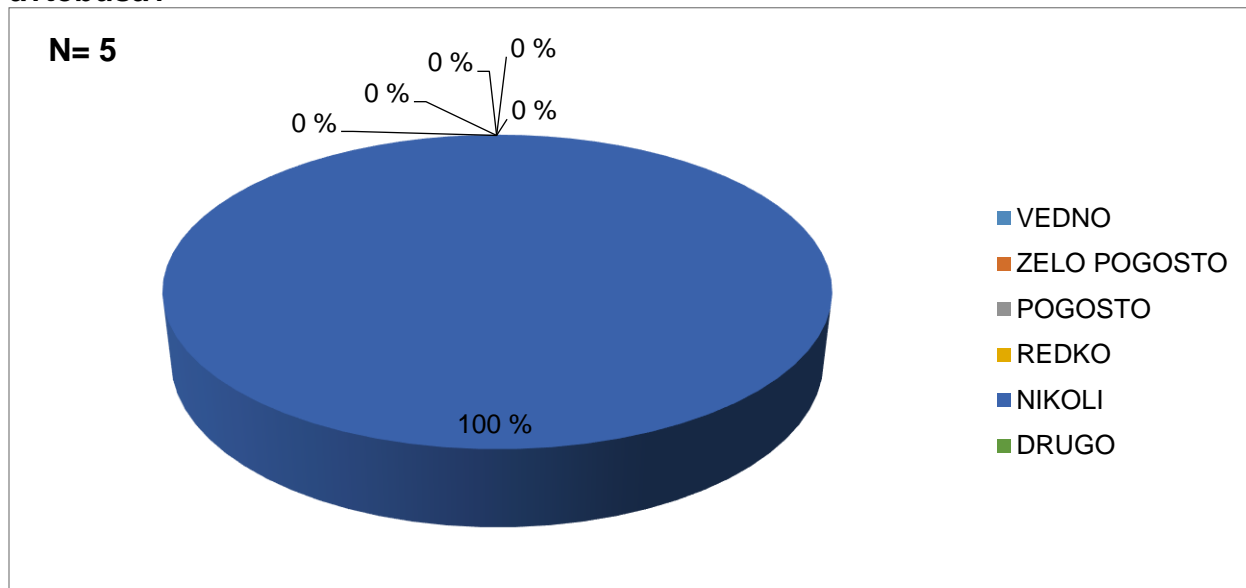
### 11. Kako ocenjujete nivo kulture potnikov, če je gneča na avtobusu, da vam odstopijo mesto/sedež?



Graf 11: Kako ocenjujete nivo kulture potnikov, če je gneča na avtobusu, da vam odstopijo mesto/sedež?

Dva (40 %) anketiranci ocenjujeta nivo kulture potnikov zelo visok, dva (40 %) visok, medtem ko eden anketirani (20 %) ocenjuje, da je kultura nizka.

### 12. Ali se vam dogaja, da ne morete na avtobus zaradi neprilagojenosti mestnega avtobusa?



Graf 12: Ali se vam dogaja, da ne morete na avtobus, zaradi neprilagojenosti mestnega avtobusa?

Nobenemu od anketiranih se še ni zgodilo, da ne bi mogel na avtobus zaradi neprilagojenosti mestnega avtobusa.

## 3.5 INTERVJUJI

### 3.5.1 INTERVJU Z GOSPO SANJO KOS

Intervju z gospo Sanjo Kos (slika 3) je bil opravljen na Medobčinskem društvu za slepe in slabovidne Celje 29. 11. 2018 z namenom, da ugotovim, kakšen je njen pogled na javne prevoze v mestu Celju.

Gospa Sanja Kos prihaja iz okolice Vranskega, zaposlena je na Medobčinskem društvu slepih in slabovidnih Celje. Je diplomantka sociologije in interdisciplinarnega družboslovja. Je slepa, zaznava samo svetlobo, ob dobrih priložnostih pa obliko senc. Z slepoto živi že od otroštva.

#### **1. Uporabljate še kakšne pripomočke poleg palice za slepe in slabovidne ?**

»Sedaj, zadnje čase se še tega toliko ne uporablja, vendar se že uporablja aplikacija z navigacijo preko telefona, kar sicer je v določenih primerih v mestih lahko uporabno, po drugi strani je to lahko ovira, ker se težko osredotočiš na okolico in navigacijo hkrati.«

#### **2. Kako ocenjujete vašo varnost v prometu?**

»Avtomobili, kolesarji, zelo moraš biti previden. Veliko bolje bi lahko bilo, če se nekateri vozniki ne bi vozili, kot da so sami na cesti.« Pove pa tudi: »Kultura šteje, pred 3 leti sem odšla preko ceste, bila je zelena luč, zvočni semafor in avto pripelje. Še dobro, da nisem bila sama, saj takrat bi se nekaj zgodilo.«

#### **3. Ali so postajališča v Celju dovolj prilagojena za slepe in slabovidne?**

»Pogrešamo talne oznake, ki povedo začetek in konec avtobusne postaje. Ljubljana je bolj prilagojena kot Celje. Zelo pomemben pa je tudi človeški faktor, vozniki običajno povedo številko avtobusa, da vemo, če lahko gremo na avtobus ali ne. Želim si, da bi v Celju imeli na avtobusu zvočno napovedane postaje, ki nam povedo, da se bližamo postaji in da se moramo pripraviti.«

#### **4. Kje vi osebno vidite, da so največje ovire, in kje menite, da so rešitve v Celjskem prometu?**

»Križišča, ki so bolj prometna, bi bila lahko označena z zvočnimi semaforji, z zgledom po Ljubljani. Zvok, ton, ki je ušesom prijazen, ima dve funkciji. Prva je ta, da lahko slišiš 2 do 3 metre vstran in ga lahko s palico zaznaš, druga pa je ta, da veš, da je zelena luč. Avtobuse bi lahko zvočno opremili tako, da ko se avtobus približuje določeni postaji, postajo zvočno napove. Marsikatera rešitev je enostavna in ni veliko dela ter je veliko bolj ugodna, če bi jo storili že na začetku kot pa potem naknadno.«

#### **5. So vam ljudje pripravljeni pomagati?**

»Velikokrat se zgodi, da sami pristopijo in povprašajo za pomoč, včasih pa je težava, da najdeš človeka na postaji. Sama sem že veliko videčih ljudi ozavestila, kako je potrebno pomagati slepi osebi.«



**Slika 3: Med intervjujem z gospo Sanjo Kos**  
(Čepin Tovornik, 29. 11. 2018)

### 3.5.2 INTERVJU Z GOSPODOM EDVARDOM VODEBOM

Intervju z gospodom Edvardom Vodebom (slika 4) je bil opravljen na Medobčinskem društvu slepih in slabovidnih Celje 29. 11. 2018 z namenom, da ugotovim, kakšen je njegov pogled na javne prevoze v mestu Celju.

Gospod Edvard Vodeb prihaja iz Šmartnega v Rožni dolini. Delal je v Gorenju kot telefonist. Član društva je že okoli 60 let, 20 let je predsednik Medobčinskega društva slepih in slabovidnih Celje. Pred 50 leti je popolnoma oslepel zaradi glavkoma. Gospod pove: »Če ne upaš, je to prva ovira.«

#### **1. Ste imeli psa vodiča?**

»Imel. Pred precej leti, ko sem še hodil v službo. Pes vodič je dober pripomoček, ampak ima marsikdo narobno predstavo. Pot moraš poznati, psa vodiš sam, on ti samo pove, če so pred teboj kakšne ovire, ko se ustavi, moraš z belo palico raziskati, zakaj se je ustavil. Vsako leto mora pes na obnovo spomina. Kupijo psa, ki je na zdravniškem pregledu dober, ne sme se ustrašiti poka, avtomobila ipd.. Če ga opravi, se začne po letu in nekaj mesecih šolanje, ki traja 6 mesecev. Najprej vaditelj s psom opravi izpit, ki traja 45 min, po določenem kraju. Po opravljenem izpitu se pes in slepa oseba spoznata in začneta vaditi skupaj. Slepa oseba in pes opravita izpit, ki prav tako traja 45 min. Če slabo ravnaš s psom, ti ga imajo pravico kadarkoli vzeti.«

#### **2. So vam ljudje pripravljeni pomagati?**

»Ljudje pomagajo, sam nimam teh težav, radi pomagajo, včasih še preveč želijo pomagati. Ko hodim po cesti, se moram dotakniti ene hiše ali nečesa, kar mi pomaga pri orientaciji, zato ljudje mislijo, da se bom zaletel in me želijo ustaviti.«



### **3. Ali so postajališča v Celju dovolj prilagojena za slepe in slabovidne?**

»V Celju sploh niso, to so normalne postaje. Primer: jutri gremo na pohod, dobimo se na stari avtobusni postaji, ki ima število 4, slep ne more vedeti, kje je to. Avtobusna postaja je dolga, malo lahko na pamet izračunaš, čisto točno ne moreš vedeti, ker ni nikjer označeno.«

### **4. Kako ocenjujete vašo varnost v prometu?**

»Ko grem čez cesto, porinem palico čisto pred sebe, da se ima avto čas ustaviti. In za tiste, ki ne vedo, kaj je bela palica, vsaj počakajo in razmislijo, zakaj to počnem. Nikoli ne smeš stopiti hitro na cesto, v takem primeru se zgodi največ nesreč. Vedno grem preko ceste počasi s palico naprej.«

### **5. Kako društvo sodeluje z Mesto občino Celje?**

»Pogovarjali smo se z županom in povedali smo mu, kje bi morali biti semaforji. Enkrat je večji posluh, drugič ga ni. Pravijo, da se ljudje pritožujejo glede zvočnih semaforjev, zato jih ugasnejo ali pa dajo bolj po tiho. Mariborska cesta bi potrebovala semafor, ko gremo proti Celju, prav tako bi bil najbolj potreben pred društvom.«

### **6. Kje vi osebno vidite, da so največje ovire in kje menite, da so rešitve v celjskem prometu?**

»Zdaj bi morali to narediti, ko se bo začel odvijati mestni promet. V Celju so kupili okoli 10 ali 11 avtobusov, ti avtobusi bi naj bili že decembra, ker je to začetek odprtja voznega parka, ki bi morali biti zvočno opremljeni.«



**Slika 4: Med intervjujem z gospodom Edvardom Vodebom  
(Čepin Tovornik, 29. 11. 2018)**

### 3.5.3 INTERVJU Z GOSPODOM PETROM JEVŠINEKOM

Intervju z gospodom Petrom Jevšinekom (slika 5) je bil opravljen na glavni avtobusni postaji Celje 7. 2. 2019 z namenom, da ugotovim, kakšen je njegov pogled na javne prevoze v mestu Celju in kakšne vizije imajo v prihodnje za izboljšavo glavne avtobusne postaje Celje.

Gospod Peter Jevšinek je regijski vodja operative za vzhod, to pomeni, da je zadolžen za celoten operativni del. Vzhodni del je razdeljen od Koroške, Savinjske do Rogaške, Zasavja. Vključujejo 8 poslovnih enot, ki vključuje 273 vozil, in njegova naloga je, da skrbi za vzdrževanje vozil, organizacijo samega operativnega dela in za izvajanje nemotenih procesov skupaj s posameznimi vodji enot.

#### **1. Ko slišite besedo invalid na kaj pomislite, ali menite, da sem spadajo tudi slepi in slabovidni?**

»Tudi. Invalid je zelo širok pojem. Znotraj delovnega okolja se dnevno, mesečno, srečujem z raznimi odločbami, ki jih dobijo zaposleni. Invalid ni samo nekdo, ki je slep ali slaboviden ali na invalidskem vozičku. So tudi druge invalidne osebe, ki na zunaj izgledajo čisto normalno, da si ne mislimo, da je kaj s to osebo narobe, ampak imajo druge omejitve pri vsakodnevnih opravilih. Na pojem invalida pomislim zelo široko.«

#### **2. Kako so v Celju avtobusne postaje in avtobusi prilagojeni za slepe in slabovidne in kakšna je vaša vizija v prihodnje?**

»Avtobusna postaja kot takšna ni prilagojena invalidom oz. prilagojena je toliko, kolikor to ureja Pravilnik o izgradnji avtobusnih postaj ter Pravilnik o opremljenosti avtobusnih postajališč. Tako kot določa zakon, je tudi zgrajena glavna avtobusna postaja Celje. Prilagojenost postaje je takšna, da lahko invalidi dostopajo do avtobusnih postajališč. Vizija ni odvisna samo od podjetja Nomago, ampak je to odvisno tudi od države. Lastnik glavne avtobusne postaje je podjetje Nomago, vsa postajališča, kjer vstopajo in izstopajo potniki na javnem linijskem prevozu, pa niso v oskrbi prevoznika. Skrb avtobusnih postajališč je v oskrbi lokalne skupnosti, torej je občina dolžna, da so dostopna invalidom, prevoznik je samo dolžen, da izvaja javni linijski prevoz v skladu s koncesijo in z voznimi sredstvi, ki jim omogoča vstop na avtobus. Veliko avtobusnih postaj je zapuščenih in se potniki nevedoč, da je to stvar občine, obračajo na nas.«

#### **3. Ali načrtujete, da bi avtobuse zvočno opremili?**

»Ne. Trenutna uredba, ki jo je sprejela Evropska komisija leta 2010 zavezuje prevoznika, ki izvaja javni linijski prevoz potnikov, da je po letu 2021 vsa nova vozila, ki bodo opravljala javni linijski prevoz, potrebno opremiti z dostopom za invalide, to pomeni, da morajo imeti vozila nakladalno rampo, da omogoča invalidnim osebam vstop na avtobus. Za prevoze na daljših relacijah naša vozila niso dostopna invalidnim osebam, vendar to ne pomeni, da takšne invalide odklanjamo. Mi kot prevoznik smo dolžni, da invalidno osebo spremljamo na avtobus, to nam določa pravilnik iz leta 2013, ki ga je sprejela vlada, in zavezuje prevoznike, da svoje voznike poučimo kako postopati, kadar pride invalidna oseba na avtobus, kako je potrebno s takšno osebo komunicirati.«

#### **4. Ali imate namen prilagoditi spletno stran za slepe in slabovidne?**

»V kratkem ne, na dolgi rok pa nisem jaz tisti, ki odloča o tem, to je področje informatike in marketinga. Zagotovo pa se podjetje zaveda, da so potniki tudi slepi in slabovidni, zato sledimo predpisom, ki jih predpisuje država. Potnikom na nek način pomagamo, da pridejo iz točke A do točke B. Vsak potnik ima 24 ur na dan možnost poklicati na informacijsko številko, če želi pridobiti kakšno informacijo.«

#### **5. Ali ste imeli s strani slepih in slabovidnih oseb pri koriščenju avtobusnih storitev kakšne težave in kako ste jih rešili?**

»Do danes vsaj jaz, da bi vedel za težavo, ne. Prej bi verjetno prišlo do kakšnih pritožb, če ne bi ves čas bila odgovorna oseba na glavni avtobusni postaji, da se lahko neposredno obrnejo na to osebo. Ves čas je prisotno prometno osebje, ki usmerja ljudi na pravilni peron, vsaka napoved avtobusa je tudi zvočno napovedana, tako da je tudi za potnika, ki je slep ali slaboviden lažje potovati.«



**Slika 5: Po intervjuju z gospodom Petrom Jevšinekom**  
(Čepin Tovornik, 7. 2. 2019)

#### **6. Kako je potekal razvoj mestnega avtobusnega prometa v Celju in kako sodelujete z Mestno občino Celje?**

»Z Mestno občino Celje sodelujemo zelo dobro. Z letošnjim letom je občina vzpostavila mestni prevoz na območju Celja, kjer dnevno obratuje 8 avtobusov na 5 linijah. Odziv Celjank in Celjanov je zelo dober, avtobusi so nadpovprečno zasedeni, saj je tudi cena avtobusnih vozovnic tudi zelo dostopna. Lansko leto je zaživel Nomago bikes, ki ljudem nudi možnost izposoje koles. Prihodnost gre zagotovo v modernizacijo javnega linijskega prevoza. V veliki meri bo tudi odvisno od tega, ko leta 2020 poteče koncesija javnega linijskega prevoza, kako bo država prevoz oblikovala in kakšno strategijo bo pri tem imela.

Naša želja je, da se število pripeljanih potnikov povečuje, da se izognemo nepotrebnim zamaškom v velikih mestih, s tem pa povečamo potovalno hitrost. Ali bodo spremembe, ni odvisno samo od prevoznika, kako se bo odvijal javni linijski promet, ampak je prevoznik v veliki meri odvisen od države in njene strategije.«

#### **7. Kakšno je vaše sodelovanje glede prilagoditev avtobusnega prometa in postajališč za slepe in slabovidne z Medobčinskim društvom za slepe in slabovidne Celje?**

»Za postavitev postajališč je odgovorna mesta občina Celje, občina je tista, ki postavlja postajališča in je odgovorna tudi za njihovo vzdrževanje, prevoznik samo izvaja javni linijski prevozu potnikov. Odkar sem jaz na tej funkciji, še nismo sodelovali z Medobčinskim društvom slepih in slabovidnih Celje.«

### **3.5.4 INTERVJU Z GOSPODOM MIRANOM GABRŠKOM**

Intervju z gospodom Miranom Gabrškom (slika 6) je bil opravljen na Mestni občini Celje 11. 2. 2019 z namenom, da ugotovim, kakšen je njegov pogled na javne prevoze v mestu Celje, kako so se lotili razvoja mestnega avtobusnega parka in kako je le-ta prilagojen za slepe in slabovidne osebe.

Gospod Miran Gaberšek opravlja na Mestni občini Celje delo višjega svetovalca in se strateško ukvarja z načrtovanjem prometa.

#### **1. Ko slišite besedo invalid na kaj pomislite, ali pomislite, da sem spadajo tudi slepi in slabovidni?**

»Ob besedi invalid pomislim na skupino ranljivih ljudi, ki rabijo večjo pozornost v prometu in določene ugodnosti, ki jim jih nudimo, če lahko.«

#### **2. Kako je mesto Celje prilagojeno za slepe in slabovidne?**

»Zelo. V Sloveniji veljamo za eno izmed najbolj socialnih mest, smo zelo naklonjeni pomoči in imamo različne akcije na temo slepih in slabovidnih. Konkretno za slepe in slabovidne smo naredili v preteklosti nekaj taktilnih načrtov, to so 3D-karte z Braillovo pisavo, da jih lahko slepe in slabovidne osebe preberejo. Ti načrti so narejeni za ožje mesto Celje.«

#### **3. Ali imate v prihodnosti namen semaforje zvočno opremiti?**

»Semaforje opremljamo z zvočnimi dajalniki, ki piskajo, ko je zelena luč, in obratno, ko je rdeča luč.«

#### **4. Ali mislite, da so v Celju avtobusne postaje dovolj prilagojene in zakaj tako mislite?**

»Ne. Lahko bi bili vozni redi v Braillovi pisavi, ampak jih ni. Ni jih, ker ni velike pobude s strani društva slepih in slabovidnih. Pobuda z njihove strani je prišla samo glede 3D-kart in glede zvočnih dajalnikov na semaforških napravah.«

**5. Kako ocenjujete glavno avtobusno postajo glede na prilagoditev slepim in slabovidnim ter ali načrtujete kakšne spremembe ?**

»Glavna avtobusna postaja ni v upravljanju Mestne občine Celje, ampak je čisto v domeni Nomaga, oni so upravljavci in lastniki. Z Nomagom drugega, kot da izvajajo javne mestne prevoze v Celju, nimamo nič.«

**6. Kako poteka, kako je in kako bo potekal razvoj avtobusnega prometa v Celju in kako vi sodelujete s podjetjem Nomago?**

»Jaz sem avtor razvoja mestnega (priloga 2) avtobusnega parka in s podjetjem Nomago sodelujemo na način, da izvaja prevoze. Začelo se je zelo zgodaj z vprašanji, kolikšno območje mesta Celje zajeti, kakšni avtobusi so primerni, koliko stroškov lahko namenimo javnemu celjskem prometu. Začeli smo z anketo leta 2016 v sklopu celostne prometne strategije. V sklopu je nabor ukrepov, ki jih bo mestna občina v Celju naredila. Iz ankete je bilo ugotovljeno, da anketiranci želijo bolj pogost promet na območjih Nova vas, Hudinja in drugod. Linije so postavljene na podlagi ankete in našega strokovnega znanja.«

**7. Kako sodelujete z Medobčinskim društvom slepih in slabovidnih Celje?**

»Vse njihove želje poskušamo ustreči. Do mene do sedaj še ni prišla pobuda, da bi radi imeli vozne rede v Braillovi pisavi. Nameščamo pa semaforske dajalnike. Društvo bi lahko bilo bolj prodorno. Sodelovanje ocenjujem kot dobro. Zdaj se lotevamo projekta ko, bomo taktilne načrte ponovno obnovili, vendar društvo slepih in slabovidnih pri tem ni tako aktivno zraven.«



**Slika 6: Po intervjuju z gospodom Miranom Gabrškom**  
(Čepin Tovornik, 11. 2. 2019)



## 3.6 TERENSKO DELO

### 3.6.1 PRILAGODITEV PROSTORA ZA SLEPE IN SLABOVIDNE

V sredo, 23. 1. 2019, sva se z mentorjem odpravila do glavne avtobusne postaje Celje, kjer sta naju že čakali gospa Sanja Kos, ki je slepa, in njena spremljevalka gospa Vesna Božičkovič, s katerima smo si ogledali glavno avtobusno postajo Celje in opravili intervju. Kasneje smo se odpravili na avtobus, s katerim smo se odpeljali v Vojnik in potem nazaj v Celje.

Po pogovoru in ogledu avtobusne postaje Celje bi bilo potrebno, kljub temu da je zgrajena po zakonodaji, dodati še nekatere prilagoditve za slepe in slabovidne.

Informacije morajo biti označene tako, da so vidne in dostopne vsem ljudem. Na sliki 7 je prikaz neustreznega podajanja informacij na glavni avtobusni postaji v Celju. Informacijska tabla bi morala imeti ustrezno velike znake in kontrast. Te na sliki pa so majhne in zato težko berljive celo za uporabnike, ki nimajo težav z vidom. Za slepe in slabovidne osebe bi morali namestiti elektronski prikazovalnik za prikazovanje voznih redov in prihodov avtobusov. Na elektronskem prikazovalniku morajo biti pomembne informacije zapisane z ustrezno velikimi in kontrastnimi znaki, mora pa imeti tudi možnost zvočne uporabe. Zaradi nepravilne informacijske table se morajo slepi in slabovidni prilagoditi na drugačen način, stopiti morajo do prometnika (slika 8).



**Slika 7: Dostopnost informacij na glavni avtobusni postaji v Celju**  
(Kovče, 23. 1. 2019)



**Slika 8: Slepa oseba na informacijah glavne avtobusne postaje v Celju**  
(Kovče, 23. 1. 2019)

Zvočni semaforji poleg informacije o tem, ali je prižgana zelena ali rdeča luč, slepim in slabovidnim služijo tudi kot orientacijska točka (Albreht in sod., 2016, str. 35).

Semafor, na katerem je nameščen zvočni signal, je pretih in nima informacije o smeri čez cesto in zasnove ceste, ki bi slepi in slabovidni osebi nudilo informacijo (slika 9).



**Slika 9: Prehod pred glavno avtobusno postajo v Celju**  
(Kovče, 23. 1. 2019)



**Slika 10: Prečkanja cestišča**  
(Kovče, 23. 1. 2019)

Avtobusna postaja Celje je za slepe in slabovidne osebe prilagojena zelo slabo. Talne površine so iz nedrsečih materialov, ampak niso prilagojene slepim in slabovidnim. Iz slike 10 je razvidno, da manjka oznaka meje varnega območja, spremljevalni pas, označene številke za slepe in slabovidne, steber bi moral biti označen z vidnejšo barvo za slepe in slabovidne.

Informacije na avtobusih, ki uporabnike obveščajo o prihodu avtobusa na zeleno postajališče, morajo biti tako zvočne kot tudi pisne, da jih lahko zaznajo tudi osebe z okvaro vida. Skoraj večina avtobusov ni zvočno označenih, tako da se mora slepa in slabovidna oseba zanašati na spremljevalca oz., če je sama, na voznika avtobusa (sliki 11 in 12).



**Slika 11: Slepa oseba pri vstopu na avtobus**  
(Čepin Tovornik 23. 1. 2019)



**Slika 12: Peron na glavni avtobusni postaji Celje**  
(Kovče, 23. 1. 2019)



### 3.7 PRIMERJAVA REZULTATOV IN RAZPRAVA

Za pridobitev verodostojnih podatkov, ki bi pomagali potrditi ali ovreči hipoteze, sem se odločila za anketni vprašalnik, ki so ga izpolnili slepi in slabovidni. Pri anketnem vprašalniku so sodelovale štiri slepe in ena slabovidna oseba, od tega so trije moški in dve ženski. Tri anketirane osebe pripadajo starostni skupini od 36 do 50 let, po ena pa od 21 do 35 let in nad 50 let.

**Prva hipoteza** se glasi, da **več kot polovica anketiranih oseb nima psa vodnika**. Vse anketirane osebe so odgovorile, da nimajo psa vodnika, zato **je hipoteza potrjena**. Preden sem začela z vprašanji, sem slepe in slabovidne vprašala, če imajo psa vodnika, in 100 % so obkrožili ne.

Pri prvem vprašanju sem želela izvedeti, kako slepi in slabovidni ocenjujejo prilagojenost mestnih avtobusov in postaj v Celju. Trije (60 %) menijo, da so mestni avtobusi in postaje slabo prilagojene, eden (20 %), da zelo slabo in eden (20%) je pod drugo napisal, da ne uporablja javnega avtobusa v mestu Celje.

Dva (40 %) anketiranca sta neodločena pri ocenjevanju potrpežljivost ljudi v odnosu do slepih in slabovidnih, če le- ti potrebujejo več časa pri vstopu in izstopu v/iz avtobus(a), eden (20 %) slabo, eden (20 %) pa je pod drugo zapisal, da je potrpežljivost odvisna od posamezne osebe. Iz navedenega sklepam, da ljudje niso potrpežljivi, ko slepa in slabovidna oseba potrebuje več časa za vstop in izstop v/iz avtobus(a).

Pripravljenost ljudi pri premagovanju ovir slepim in slabovidnim na avtobusnih postajališčih anketiranci ocenjujejo kot dobro (40 %) oz. zelo dobro (60 %). Iz tega sklepam, da so ljudje pripravljeni pomagati slepi in slabovidni osebi pri premagovanju ovir.

Vseh 5 (100 %) anketirancev se je pri vprašanju, kaj bi bilo potrebno po vašem mnenju najprej narediti, da bi zmanjšali ovire na postajah in komunikacijske ovire na področju celjskega mestnega avtobusnega prometa odločili, da je treba spoštovati obstoječe zakone, treba je namestiti govorečega napovedovalca na postajah na avtobusih, prav tako bi bilo potrebno narediti talne oznake na avtobusnih postajah, ljudi bi bilo treba ozaveščati o problematiki slepih in slabovidnih in pod drugo je eden napisal, da bi bilo potrebno na glavni avtobusni postaji Celje stebre opremiti z Braillovo pisavo, da jih ne bi bilo treba šteti.

Anketiranci ocenjujejo voznike avtobusnih prevozov glede na varnost slepih in slabovidnih kot zelo dobro (40 %), dva (40 %) se nista mogla odločiti, eden (20 %), ki ne uporablja palice pa je pod drugo napisal, da je odvisno na koga naletiš. Menim, da bi se vozniki avtobusnih prevozov lahko bolj osredotočali na varnost slepih in slabovidnih.

Dva (40 %) anketiranca uporabljata do 1-krat mesečno javni avtobusni prevoz v Celju, dva (40 %) do 1-krat tedensko in eden (20 %) nikoli. Iz raziskave (Berus, 2012, str. 92) je razvidno, da se slepi in slabovidni veliko več vključujejo v promet, in sicer vsakodnevno

60 %, nekajkrat tedensko 10 %, nekajkrat mesečno 10 % in manj kot enkrat mesečno 10 %.

Sedmo vprašanje se glasi s čim oz.na kakšen način si pomagata, če uporabljate javni avtobusni prevoz v Celju. Dva (40 %) si z ničemer ne pomagata, eden (20 %) ne uporablja javnega prevoza, eden (20 %) ima človeka vodiča in eden (20 %) si pomaga z belo palico.

Naslednje vprašanje je bilo, kako pogosto se srečujete z ovirami v javnem mestnem prometu v Celju, in štirje (80 %) so odgovorili, da zelo pogosto in eden (20 %), da pogosto. Iz odgovorov je razvidno, da je v javnem mestnem prometu v Celju veliko ovir, katere preprečujejo slepi in slabovidni osebi, da bi varno prišla na cilj.

Slepe in slabovidne osebe najbolj ovirajo stebrički (30 %), delo na cesti (20 %) stopnice (10 %), vhodi in izhodi z avtobusne postaje (10 %), klopce (10 %), gneča na pločniku (10 %) in višji pločniki (10 %). Iz dobljenih rezultatov sklepam, da je na področju javnega avtobusnega prometa v Celju veliko različnih ovir, ki ovirajo slepo in slabovidno osebo.

Deseto vprašanje se je glasilo, ali so vam v primeru gneče na avtobusu potniki odstopili mesto/sedež, in dvema anketirancema (40 %) so potniki na avtobusu vedno odstopili mesto/sedež, enemu (20 %) redko, enemu (20 %) nikoli, eden (20 %) pa je pod drugo napisal, da lahko stoji. Menim da bi ljudje morali, če vidijo slepo ali slabovidno osebo, odstopiti mesto/sedež.

**Druga hipoteza** se glasi, da **največ slepih in slabovidnih ocenjuje nivo kulture potnikov, če je gneča na avtobusu, nizko ni potrjena**, saj samo eden (20 %) od anketirancev ocenjuje, da je kultura nizka, dva (40 %) ocenjujeta, da je zelo visoka, dva (40 %) pa, da je visoka. Moje mnenje je, da bi morali kulturo potnikov, če je gneča, še zvišati.

Na vprašanje, ali se vam kdaj zgodi, da ne morete na avtobus zaradi neprilagojenosti mestnega avtobusa, je vseh 5 (100 %) odgovorilo, da nikoli.

Pri zadnjem vprašanju so imeli možnost anketiranci napisati predloge za izboljšanje varnosti v javnem avtobusnem prometu v Celju z njihovega vidika. Kot predloge so navedli, da si želijo, da bi bili pločniki označili z označevalnimi trakovi, prvi sedeži označeni za invalide ter da bi mestni avtobusni promet peljal tudi do njihovega društva.

**Tretja hipoteza** se glasi, da **je glavna avtobusna postaja Celje slabo prilagojena za slepe in slabovidne**, kar so potrdili v intervjuju g. Miran Gabršek, g. Peter Jevšinek, g. Edvard Vodeb in ga. Sanja Kos. Gospa Sanja Kos meni, da bi morali Celje prilagoditi po zgledu Ljubljane, gospod Edvard Vodeb je povedal, da je glavna avtobusna postaja Celje navadna avtobusna postaja in nima posebnih prilagoditev za slepe in slabovidne. Po pogovoru z Gospodom Petrom Jevšinekom sem ugotovila, da je glavna avtobusna postaja Celje prilagojena toliko, kolikor jim naroča pravilnik, in po intervjuju z gospodom Miranom Gabrškom, ki je potrdil, da avtobusna postaja Celje ni prilagojena. Hipoteza **je**

**potrjena**, saj so to potrdili intervjuvanci in tudi sama sem to videla na ogledu glavne avtobusne postaje v Celju.

Spremembe, ki bi pripomogle k boljšemu in lažjemu gibanju slepih in slabovidnih oseb, so sledeče (Zveza društev slepih in slabovidnih Slovenije, 2019):

1. **TALNE, TAKTILNE IN VIZUALNO KONTRASTNE OZNAKE:** označitev začetka/konca stopnic/robov stopnic, vhodov v stavbo in prostorov v stavbi, prehodov za pešce pred stavbo, spremembe v nivoju tal, talne oznake pred statičnimi, nevarnimi, nizkimi ali visečimi ovirami.
2. **DRŽALA, OGRAJE:** smiselna raba oz. umestitev zelo izboljša gibanje obiskovalcev.
3. **STEKLENE POVRŠINE** (npr. steklena vrata): je potrebno označiti z barvnimi in dovolj kontrastnimi trakovi, vhod pa s primernimi talnimi oznakami.
4. **OZNAKE, NAPISI:** v povečanem tisku (kontrastne barve), tipne (reliefne) oznake prostorov in nadstropij, napisi v Braillovi pisavi.
5. **BARVNI KONTRASTI:** poleg napisov se barvni kontrasti ustrezno uporabljajo za opozorilne znake, označitev poti hoje ali prostora gibanja (kontrast med tlemi in steno).
6. **USTREZNI MATERIALI:** izogibati se izrazito belim površinam in materialom, ki se odsevajo in se bleščijo oz. talnim površinam, ki se zatikajo ali drsijo, pravilno umestiti preproge, ki lahko služijo kot vodilo slepim in slabovidnim.
7. **OSVETLITEV:** vir svetlobe mora biti postavljen tako, da povzroča čim manj senc, bleščanja oz. zaslepitve, primerna osvetlitev hodnikov oz. vseh površin, kjer se gibljejo uporabniki.
8. **AKUSTIKA PROSTORA:** dobra akustika pomaga slepemu pri lažji orientaciji v prostoru.
9. **KARTA PROSTOROV:** tipna in barvno kontrastna karta prostorov.

## 4 ZAKLJUČEK

Vsak dan se po mestu Celje gibljejo slepe in slabovidne osebe, katere lahko prepoznamo po značilni beli palici ali pa jih sploh ne zaznamo. V Mestni občini Celje in njeni okolici bi bilo potrebno veliko prilagoditev za lažje bivanje slepih in slabovidnih.

Ljudi bi bilo potrebno ozavestiti, da je okoli nas veliko različnih skupin invalidov, takšnih ali drugačnih, in ena izmed teh skupin so tudi slepi in slabovidni. Prilagoditve kot to, da so semaforji zvočno opremljeni, da slepi in slabovidni vedo, kdaj lahko in kdaj ne smejo prečkati ceste, praktično ni. Iz intervjujev, rezultatov anketnega vprašalnika in terenskega dela sem ugotovila, da je glavna avtobusna postaja v Celju slabo prilagojena za slepe in slabovidne in da bi bilo potrebno veliko finančnih sredstev, da bi se vse izboljšalo.

Po mojem mnenju je veliko prilagoditev lažje rešljivih kot pa izgledajo. Veliko lažje bi bilo če bi imeli nekoga, ki bi usklajeval predloge in določal rešitve med Mestno občino Celje, Medobčinskim društvom slepih in slabovidnih Celje ter podjetjem Nomago.

V Sloveniji imamo pravilnike, po katerih je zgrajena glavna avtobusna postaja Celje. Slovenske pravilnike bi bilo treba narediti bolj po zgledu EU-pravilnika, saj so njihove prilagoditve za slepe in slabovidne na glavnih avtobusnih postajah boljše. Prav tako bi lahko ljudje, ki načrtujejo načrte za nove postaje, lahko dodali prilagoditve tudi, če jih ni v pravilniku.

Slepi in slabovidni ocenjujejo prilagoditve javnih avtobusnih prevozov kot slabe, menijo, da bi bilo treba marsikaj spremeniti v smislu prilagoditev njihovim potrebam. Po mnenju anketirancev je nivo kulture ljudi zelo visok, čeprav bi bilo potrebo ljudi še vedno osveščati o problematiki slepih in slabovidnih.

Vsak človek mora imeti enako pravico do prostega in varnega gibanja, zato bi bilo potrebno Mestno občino Celje in glavno avtobusno postajo bolj prilagoditi z Braillovo pisavo na stebrih, s 3D-maketami, prilagojenimi slepim in slabovidnim osebam, ki bi slepi in slabovidni osebi pomagala pri lažjem gibanju po mestu Celje.

Na občini imajo enak posluš do vseh skupin invalidov in jim želijo pomagati, kar je bilo povedano v intervjuju, krati pa pričakujejo, da bo društvo slepih in slabovidnih bolj aktivno sodelovalo z njimi. Menim, da bi s sodelovanjem lahko razrešili veliko problemov.

V Sloveniji je veliko invalidnih skupin. Med invalidnimi skupinami so tudi slepe osebe, ki ne vedo, kako izgledajo barve, kako je, če lahko brez vsake pomoči stopijo kamor koli želijo in slabovidne osebe, ki se borijo z nekaj odstotki vida in ga poskušajo čim bolje izkoristiti. Premalo se zavedamo, kako je, če oslepiš in se ti spremni življenje. Ljudje se preveč ukvarjamo s tem, kako izgledamo in se premalo posvečamo okolici, ki je slepe osebe ne morejo videti. Menim, da je vid dar, ki ga je treba spoštovati in izkoristiti tudi za pomoč ljudem okoli sebe.

Slepe in slabovidne osebe niso drugačne od nas, želijo si enakega življenja in včasih bi potrebovali samo posluh, prijazno besedo, da bi se počutili bolj podobni nam. Z različnimi prilagoditvami v okolju bi jim to lahko omogočili.

Pri nastajanju raziskovalne naloge sem ugotovila in na novo spoznala, s katerimi težavami se srečujejo slepe in slabovidne osebe pri vključevanju v vsakdanje življenje in kako si pomagajo pri lažjem premagovanju ovir/težav.

## 5 VIRI IN LITERATURA

### 5.1 LITERATURA

Albreht, A. in sod. Z belo palico po mestu. Priročnik za načrtovanje talnega taktilnega vodilnega sistema. Zavod DOSTOP. Izd. Ljubljana, 2016, str. 7, 35)

Dostopno na:

<http://www.zveza-slepih.si/wp-content/uploads/2016/11/2016-11-02-Z-belo-palico-po-mestu.pdf> (27. 2. 2019).

Berus, A. Slepri in slabovidni v prometu, diplomska naloga št.: 460/PTS, Univerza v Ljubljani, Fakulteta za gradbeništvo in geodezijo, Ljubljana, 2012, str. 92

Dostopno na: <https://repozitorij.uni-lj.si/Dokument.php?id=98020&lang=slv> (24. 2. 2019).

Draksler, C. Invalidi in osebe z zmanjšano mobilnostjo v javnem potniškem prometu. Priročnik za prevoznike. Ministrstvo za infrastrukturo in prostor. Ljubljana, 2014 str. 6, 7.

Dostopno na:

[http://www.mzi.gov.si/fileadmin/mzi.gov.si/pageuploads/DPR/Javni\\_potniski\\_promet/INVALIDI\\_IN\\_OSEBE\\_Z\\_ZMANJSANO\\_MOBILNOSTJO\\_V\\_JPP\\_Prirocnik\\_za\\_prevoznike\\_1\\_izdaja.pdf](http://www.mzi.gov.si/fileadmin/mzi.gov.si/pageuploads/DPR/Javni_potniski_promet/INVALIDI_IN_OSEBE_Z_ZMANJSANO_MOBILNOSTJO_V_JPP_Prirocnik_za_prevoznike_1_izdaja.pdf) (6. 3. 2019).

Hafnar, V: Albreht, A. in sod. Z belo palico po mestu. Priročnik za načrtovanje talnega taktilnega vodilnega sistema. Zavod DOSTOP. Izd. Ljubljana, 2016, str. 21.

Dostopno na:

<http://www.zveza-slepih.si/wp-content/uploads/2016/11/2016-11-02-Z-belo-palico-po-mestu.pdf> (27. 2. 2019).

Osnovne prilagoditve za slepe in slabovidne v prostoru. Zveza društev slepih in slabovidnih Slovenije. Dostopno na:

<http://www.zveza-slepih.si/dostopnost/osnovne-prilagoditve-za-slepe-in-slabovidne-v-prostoru/> (20. 1. 2019).

Slovar slovenskega knjižnega jezika, 2006, str. 1698.

Zakon o izenačevanju možnosti invalidov (ZIMI), Uradni list RS 94/10, str. 14535.

Dostopno na: <http://www.pisrs.si/Pis.web/pregledPredpisa?id=ZAKO4342> (28. 2. 2019).

Zveza društev slepih in slabovidnih Slovenije. Okvare vida. Dostopno na:

<http://www.zveza-slepih.si/okvare-vida/> (20. 1. 2019).

Zveza društev slepih in slabovidnih Slovenije. Pripomočki za mobilnost in orientacijo za slepe in slabovidne. Dostopno na:

<http://www.zveza-slepih.si/katalog-pripomockov/2-pripomocki-za-mobilnost-in-orientacijo/> (20. 1. 2019).

## 5.2 VIRI SLIK

- Čepin Tovornik, P. Slika 3: Med intervjujem z gospo Sanjo Kos (29. 11. 2018).  
Čepin Tovornik, P. Slika 4: Med intervjujem z gospodom Edvardom Vodebom (29. 11. 2018).  
Čepin Tovornik, P. Slika 5: Po Intervjuju z gospodom Petrom Jevšinekom (7. 2. 2019).  
Čepin Tovornik, P. Slika 6: Po intervjuju z gospodom Miranom Gabrškom (11. 2. 2019).  
Čepin Tovornik, P. Slika 11: Slepa oseba pri vstopu na avtobus (23. 1. 2019).  
Kovče, S. Slika na naslovnici: Glavna avtobusna postaja Nomago Celje (23. 1. 2019).  
Kovče, S. Slika 1: Slepa oseba s spremljevalko in z belo palico (23. 1. 2019).  
Kovče, S. Slika 2: Zložljiva palica (23. 1. 2019).  
Kovče, S. Slika 7: Dostopnost informacij na glavni avtobusni postaji v Celju (23. 1. 2019).  
Kovče, S. Slika 8: Slepa oseba na informacijah glavne avtobusne postaje v Celju (23. 1. 2019).  
Kovče, S. Slika 9: Prehod pred glavno avtobusno postajo v Celju (23. 1. 2019).  
Kovče, S. Slika 10: Prečkanje cestišča (23. 1. 2019).  
Kovče, S. Slika 12: Peron na glavni avtobusni postaji Celje (23. 1. 2019).

## **6 PRILOGE**

Priloga 1: Anketni vprašalnik

Priloga 2: Informacije za CEle bus



## **ANKETNI VPRAŠALNIK PRILAGOJENOST MESTNIH AVTOBUSOV IN POSTAJALIŠČ ZA SLEPE IN SLABOVIDNE V CELJU**

Sem Sara Kovče, dijakinja 2. letnika Srednje zdravstvene šole Celje. Odločila sem se raziskati, kako so mestni avtobusi in postajališča v Celju prilagojeni za slepe in slabovidne. Želim si, da bi s svojo raziskovalno nalogo pripomogla k spremembi prilagoditev slepim in slabovidnim. Da bom raziskovalno nalogo lahko naredila, Vas prosim za pomoč pri izpolnitvi anonimnega anketnega vprašalnika. Pri vsakem vprašanju je možen samo en odgovor, razen tam, kjer je posebej napisano.

Datum izpolnjevanja anketnega vprašalnika: \_\_\_\_\_

Spol (obkrožite):        M                    Ž

Opreделите stopnjo slepote:

- a)    slep/-a
- b)    slaboviden/-a

Starost (obkrožite):

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

Imate psa vodnika?

- a) da
- b) ne

1. Kako ocenjujete, da so mestni avtobusi in postaje v Celju prilagojeni za slepe in slabovidne?

- a)    zelo dobro
- b)    dobro
- c)    niti-niti (neodločeno)
- d)    slabo
- e)    zelo slabo
- f)    drugo (napišite): \_\_\_\_\_

2. Kako ocenjujete potrpežljivost ljudi v odnosu do slepih in slabovidnih, če le-ti potrebujejo več časa pri vstopu in izstopu v/iz avtobus(a)?

- a)    zelo dobro
- b)    dobro
- c)    niti-niti (neodločeno)
- d)    slabo
- e)    zelo slabo
- f)    drugo (napišite): \_\_\_\_\_

3. Kako ocenjujete, da so ljudje pripravljeni pomagati pri premagovanju ovir slepim in slabovidnim na avtobusnih postajališčih?

- a) zelo dobro
- b) dobro
- c) niti-niti (neodločeno)
- d) slabo
- e) zelo slabo
- f) drugo (napišite): \_\_\_\_\_

4. Kaj bi bilo potrebno po vašem mnenju najprej narediti, da bi zmanjšali tehnične in komunikacijske ovire na postajah na področju celjskega mestnega avtobusnega prometa?

- a) spoštovanje obstoječe zakonodaje
- b) spremeniti zakone
- c) prilagoditev vstopov in izstopov iz prevoznih sredstev
- d) govoreči napovedovalec postaj na avtobusih
- e) talne oznake na avtobusnih postajah
- f) osveščanje ljudi o problematiki slepih in slabovidnih
- g) drugo (napišite): \_\_\_\_\_

5. Kako ocenjujete, da se vozniki avtobusnih prevozov osredotočajo na varnost slepih in slabovidnih v Celju?

- a) zelo dobro
- b) dobro
- c) niti-niti (neodločeno)
- d) slabo
- e) zelo slabo
- f) drugo (napišite): \_\_\_\_\_

6. Kako pogosto uporabljate javni avtobusni prevoz v Celju?

- a) do 1-krat tedensko
- b) do 1-krat mesečno
- c) vsaj 10-krat na mesec
- d) nikoli
- e) drugo (napišite): \_\_\_\_\_

7. Na kakšen način si pomagata, če uporabljate javni avtobusni prevoz v Celju?

- a) z belo palico
- b) s človekom vodičem
- c) s psom vodnikom
- d) ne uporabljam javnega prevoza
- e) drugo (napišite): \_\_\_\_\_

8. Kako pogosto se srečujete z ovirami v javnem mestnem prometu v Celju?

- a) vedno
- b) zelo pogosto
- c) pogosto
- d) redko
- e) nikoli
- f) drugo (napišite): \_\_\_\_\_

9. Katere prepreke na področju javnega avtobusnega prometa v Celju vas ovirajo? (možnih več odgovorov)

- a) stopnice
- b) vhodi in izhodi iz avtobusne postaje
- c) klopce
- d) semaforji
- e) gneča na pločniku
- f) stebrički
- g) delo na cesti
- h) višji pločniki
- i) smetnjaki
- j) drugo (napišite): \_\_\_\_\_

10. Ali so vam v primeru gneče potniki odstopili mesto/sedež?

- a) vedno
- b) redko
- c) nikoli
- d) nimam te izkušnje
- e) drugo (napišite): \_\_\_\_\_

11. Kako ocenjujete nivo kulture potnikov, če je gneča na avtobusu, da vam odstopijo mesto/sedež?

- a) zelo visok
- b) visok
- c) nizek
- d) zelo nizek
- e) ne vem
- f) nimam te izkušnje
- g) drugo (napišite): \_\_\_\_\_

12. Ali se vam dogaja, da ne morete na avtobus zaradi neprilagojenosti mestnega avtobusa?

- a) vedno
- b) zelo pogosto
- c) pogosto
- d) redko
- e) nikoli
- f) drugo (napišite): \_\_\_\_\_

13. Napišite predloge za izboljšanje varnosti v javnem avtobusnem prometu v Celju z vašega vidika.

---

---

---

---

Zahvaljujem se vam za sodelovanje.

## POMEMBNE INFORMACIJE

**CELE  
BUS** \*\*\*

### Cenik

Dnevna vozovnica <sup>1</sup>	1 EUR
Enkratna vozovnica – nakup na avtobusu	1 EUR
Tedenska vozovnica <sup>2</sup>	5 EUR
Mesečna vozovnica <sup>3</sup>	15 EUR
Letna vozovnica <sup>4</sup>	100 EUR
Brezstična kartica	3 EUR

### Opomba:

- <sup>1</sup> velja od prve uporabe
- <sup>2</sup> velja 7 dni od dneva prve uporabe
- <sup>3</sup> velja mesec dni od dneva prve uporabe
- <sup>4</sup> velja leto dni od dneva prve uporabe

### Popusti

- Otroci do 6. leta brezplačno (v spremstvu odrasle osebe).
- Otroci od 7. do 15. leta 50 % popusta na letno vozovnico.
- Dijaki, študenti, upokojenci in invalidi 25 % popusta na letno vozovnico.

Skupaj skrbimo  
za kakovost bivanja.  
Izberimo okolju in  
denarnici prijazen  
prevoz.



### CELEBUS

od 28. januarja 2019

- Prihodi avtobusov na linijah 1,2,3 na 20 minut, na liniji 4 na 40 minut, na liniji 5 na 1 uro.
- Ob nedeljah in praznikih ne vozi.

• **CELEBUS do 2. februarja 2019 vozi BREZPLAČNO**

VOZIM NA STISNjen  
ZEMELJSKI PLIN  
(CNG) –  
ZA ČISTO CELJE



### Prodajna mesta vozovnic:

- Nomago (Aškerčeva ulica 20, 3000 Celje)
- Mestna občina Celje, Glavna pisarna (Trg celjskih knezov 9, 3000 Celje)

Več informacij, vozni red in spletna prodaja na:  
<https://city.nomago.si/celje>

Telefonska številka 03/425-3456