

IV. osnovna šola Celje  
Klub mladih raziskovalcev  
**"HEUREKA"**

# **INVALIDI V GRAJENEM OKOLJU CELJSKEGA MESTNEGA JEDRA**

Avtorji:  
**TINA TOMIČ, 9.b**  
**DENIS VRENKO, 9.b**  
**DEJAN KLETEČKI, 9.b**

Mentor:  
**MOJMIR MOSBRUKER,**  
prof.geo. in zgo.

Mestna občina Celje, Mladi za Celje  
Celje, marec 2007

# **INVALIDI V GRAJENEM OKOLJU CELJSKEGA MESTNEGA JEDRA**

(Raziskovalna naloga iz prometa)

26 strani  
1 preglednica  
5 grafikonov  
10 fotografij  
2 zemljevida

Mentor:  
MOJMIR MOSBRUKER, prof. geo. in zgo.

Avtorji:  
**TINA TOMIČ, 9.b**  
**DENIS VRENKO, 9.b**  
**DEJAN KLETEČKI, 9.b**

Celje, marec 2007

<b>Povzetek</b>	<b>3</b>
<b>1 UVOD</b>	<b>4</b>
<b>2 INVALIDI IN PREMAGOVANJE ARHITEKTONSKIH OVIR</b>	<b>5</b>
<b>3 NAMEN NALOGE IN METODOLOGIJA DELA</b>	<b>7</b>
<b>4 DOSTOPNOST MESTNEGA JEDRA ZA INVALIDE</b>	<b>8</b>
<b>4.1 INVALIDI V CELJSKEM GRAJENEM OKOLJU</b>	<b>8</b>
4.1.1 Prehodnost ulic in drugih javnih prometnih površin	8
4.1.2 Dostopnost javnih objektov	10
4.1.3 Uporabnost in varnost nekaterih naprav za invalide	14
<b>4.2 PREDLOGI ZA IZBOLJŠANJE STANJA</b>	<b>16</b>
4.2.1 Mnenje ljudi	16
4.2.2 Predlogi za izboljšanje	19
<b>5 ZAKLJUČEK</b>	<b>21</b>
<b>Viri in literatura</b>	<b>23</b>
<b>Seznam prilog</b>	<b>24</b>

## **Povzetek**

V nalogi avtorji predstavljajo dostopnost objektov, javnih zgradb, prehodnost prometnic in uporabnost nekaterih naprav v Celju za invalidne osebe in stanje primerjajo s tistim izpred osmih let.

Po letu 2006 in opravljenih gradbenih posegih je mestno jedro postalo v glavnem dostopno za invalide, obiščejo pa lahko samo polovico vseh javnih zgradb v mestu. Zanje v glavnem ostajajo neuporabni bankomati in javna prevozna sredstva. Veliko arhitektonskih rešitev je nepopolno rešenih. Kar tretjini anketiranih se tovrstni problemi invalidov zdijo neustrezno rešeni. Nihče ne nasprotuje ukrepom v korist invalidov, kljub temu pa nanje vsakodnevno pozabljamo.

V prihodnje bo nujno potrebno ažurno posodabljati standarde, navodila in predpise, ki urejajo vprašanja dostopnosti v grajenem okolju za invalide, družbo o invalidih ustrezneje osveščati, sanirati ovire v starih grajenih okoljih in pri tem dosledno upoštevati normative, ki so invalidom ustrezni in prijazni.

## 1 UVOD

**"Razumen človek se prilagaja svetu. Nerazumnež vztraja pri poskusih prilagoditve sveta sebi. Zato ves napredek sloni na rezumnem človeku." (G.B.SHAW)**



*Foto 1: OZNAČBA PARKIRIŠČA, REZERVIRANEGA ZA INVALIDE  
(foto: Denis Vrenko)*

»Invalidi so osebe pri katerih se pojavijo poškodbe ali deformacije organov ali motnje v njihovem delovanju, kar povzroči nesposobnost ali pomembno zmanjšanje sposobnosti za življenje in delo v normalnih pogojih, ali imajo težave za normalne aktivnosti in zadovoljevanje življenjskih potreb in to ne glede na vzrok« (Šinkovec, 1998, str.16). Veliko tako ali drugače gibalno omejenih se v življenju vsakodnevno srečuje z arhitektonskimi ovirami, ki invalidnemu človeku otežujejo ali preprečujejo dostopnost in s tem samostojnost. »Te ovire so pogosteje še večje zaradi družbenih teženj po marginalizaciji invalidov. Dolžnost družbe je, da te ovire odstrani, zmanjša ali premosti z namenom, da vsakemu invalidu, ob upoštevanju pravic in dolžnosti vsakega posameznika, omogoči polno uživanje državljskih pravic« (Uršič, 1998, str.36).

## 2 INVALIDI IN PREMAGOVANJE ARHITEKTONSKIH OVIR

Izmed vseh Celjanov je 16% invalidnih (Mansutti, 2006). Veliko invalidnih ljudi uporablja v različnih življenjskih situacijah invalidski voziček ali so tako prizadeti, da v samostojnem gibanju uporabljajo različne ortopedske pripomočke. Nekaterim različna »prizadetost«, kot sta slepota, gluhost ipd. povzroča težave, negotovost ali celo ogroženost pri gibanju v prostoru ali uporabljanju objektov. Pri gibanju so omejeni tudi tisti, ki imajo zaradi različnih vzrokov okvarjeno koordinacijo gibov in so nesigurni pri hoji ter pri uporabi nekaterih naprav. Veliko omenjenih ljudi se ne more normalno vključevati v vsakodnevno življenje prav zaradi arhitektonskih ovir, ki neinvalidom ne predstavljajo ovir. Za invalida, ki je kakorkoli gibalno omejen, pa predstavljajo nerešljiv problem stopnice, robniki pločnikov, preozka dvigala ali pločniki, neustrezna vrata, zasedenost parkirnih prostorov, neustrezna namestitvev nekaterih naprav, pripomočkov in podobno.

»Arhitektonske ovire v zvezi s tehničnim in urbanističnim načrtovanjem so tiste ovire, ki telesno (motorično in funkcionalno) prizadetemu posamezniku otežujejo ali preprečujejo dostop do objektov, njihovo uporabo in komuniciranje med objekti« (Neuman in Vovk, 1975, str. 21). Področje preprečevanja arhitektonskih ovir obsega tudi urbanizem in arhitekturo, promet in tehniko, turizem, šport in rekreacijo, medicino, psihologijo, pravo ter vsakdanje življenje in adaptacijo delovnih mest (Uršič, 1998).

"V EU se posameznika spodbuja, da živi neodvisno, in se mu za to omogoča potrebne storitve - osebna asistenca, servis mobilnosti, ustrezni tehnični pripomočki. Institucije se ukinjajo," Slovenija si prizadeva za uveljavitev novega pristopa k invalidnosti, ki je utemeljen na pojmu pravice, in ne na pojmu dobroteljnosti, na priznavanju in zadovoljevanju različnih potreb invalidov, in ne na prilagajanju invalidov "normalni" družbi (Slovenci v EU, URL naslov: <http://evropa.gov.si/publikacije/slovenci-v-eu/invalidi/>, povzeto dne 2.2.2007)

Pravilnik o projektiranju objektov brez arhitektonskih ovir (UL št. 48, 30.12.1987, stran 3053) in Pravilnik o zahtevah za projektiranje objektov brez grajenih ovir (UL št. 92, 12.11.1999, stran 13647) namreč določata, da:

- dostopi do vhodnih vrat objektov morajo biti široki najmanj 120 cm,
- vhod v zgradbo s pogostejšim prometom telesno prizadetih in funkcionalno oviranih oseb mora imeti svetlo širino vrat vsaj 180 cm,
- so zunanje stopnice visoke max. 15 cm, notranje pa 17.5 cm,
- notranji hodniki morajo biti široki vsaj 90 cm,
- klančine mora biti široka najmanj 90 cm
- prehodi med sedeži, mizami, prodajnimi policami ipd. morajo biti široki najmanj 150 cm,
- nastopne ploskve ne smejo previsevati z ostrim spodnjim robom, njihova površina pa mora biti nedrseča in čimbolj vodoravna,
- telefonski aparat mora biti v javni telefonski govorilnici nameščen na višini od 100-120cm,
- hoteli in moteli, dijaški, študentski in samski domovi morajo imeti najmanj 3% sob, vendar najmanj eno, prilagojenih za potrebe funkcionalno oviranih oseb,
- pri projektiranju sob iz prejšnjega člena je treba upoštevati, da mora biti vhod dovolj širok, da omogoča vstop osebi na invalidskem vozičku s spremljevalcem, da mora biti soba tako velika, da omogoča prosto gibanje, da mora biti ob postelji dovolj velik prostor, ki

omogoča manevriranje z invalidskim vozičkom, da mora biti v sklopu sobe dostopen sanitarni prostor, opremljen z oprijemali ter prilagojen za funkcionalno ovirane osebe in da mora biti soba opremljena s klicno napravo, če je potrebna pomoč, ki omogoča nemoteno sporazumevanje tudi osebam z okvaro sluha in vida.

- tla telefonske kabine ne smejo biti višja od 8 cm glede na okolico ali pa je dostop urejen z ravnim podestom dimenzije 129 x 150 cm,
- postajališča za javni prevoz potnikov morajo biti neposredno dostopna in povezana s sistemom javnih površin v naselju,
- širina javnega odprtega parkirnega mesta za invalide mora znašati najmanj 350 cm,
- poslovni prostori, ki so namenjeni za poslovanje s strankami, morajo imeti pulte, okenca in ostalo opremo načrtovano tako, da je gornji rob pulta visok največ 90 cm, in da v prostoru z več okenci vsaj eden izpolnjuje predpisane zahteve, torej mora biti ustrezno označen.

### 3 NAMEN NALOGE IN METODOLOGIJA DELA

V nalogi smo raziskali dostopnost javnih in zgradb, prehodnost prometnic in uporabnost nekaterih naprav v Celju za invalidne osebe.

Leta 1999 so v okviru Heureka naši sošolci že opravili podobno raziskavo. Mi smo današnje stanje želeli primerjati s tistim izpred osmih let in ugotoviti negativne ali pozitivne spremembe. Raziskavo smo omejili na mestno jedro, ker je bilo isto območje raziskano tudi v omenjeni raziskavi.

Teoretične podatke smo dobili v strokovni literaturi ter na spletnem portalu Mestne občine Celje, izdatno pa so nam s podatki in mnenjem pomagali pri Društvu paraplegikov jugozahodne Štajerske in v Centru Zveze društev za cerebralno paralizo Sonček v Celju.

Seznani smo se z osnovnimi predpisi, zakoni in pravilniki ter s pomočjo intervjujev določili ovire v gradbenem okolju, ki smo jih upoštevali v raziskavi.

Nato smo si zastavili osnovne hipoteze:

1. Predvidevali smo, da so se stvari v zadnjih letih izboljšale,
2. sklepali smo, da vse ovire grajenega okolja niso odpravljene in rešene v prid invalidov in
3. menili smo, da ljudje danes bolj kritično ocenjujejo odnos do invalidnih oseb in obravnavanih problemov.

Dejansko stanje smo ugotovili s evidentiranjem ovir na prometnicah in pri dostopih v javne zgradbe (kulturne, šolske, zdravstvene in socialne ustanove, gostinski in trgovsko-obrtni objekti, banke in drugi poslovni objekti) v mestnem jedru in s kartiranjem stanja. Raziskali smo možnosti uporabe bankomatov, bančnih in poštnih okenc, poštnih nabiralnikov ipd. Stanje smo ocenili na osnovi dveh pravilnikov - Pravilnika o zahtevah za projektiranje objektov brez grajenih ovir iz leta 1999 in Pravilnika o zahtevah za zagotavljanje neoviranega dostopa, vstopa in uporabe objektov v javni rabi ter večstanovanjskih stavb iz leta 2003.

Z analizo anketiranja 50 naključno izbranih oseb smo ugotavljali odnos Celjanov do tovrstne problematike.

V zaključku smo predlagali tudi nekatere rešitve in izboljšave nerešenih problemov.

Pri raziskovalni nalogi nam je pomagal mentor gospod Mojmir Mosbrucker, ki nas je usmerjal z nasveti in nam pomagal pri izvedbi raziskave, pisanju raziskovalnega poročila in pri tehničnem oblikovanju naloge.



## **4 DOSTOPNOST MESTNEGA JEDRA ZA INVALIDE**

V vsakdanjem življenju so invalidi prikrajšani in omejeni skoraj na vsakem koraku. Osnovna dolžnost družbe je, da posameznika spodbuja, da živi neodvisno, in mu za to omogoča potrebne storitve.

V nalogi nas je zanimal del vsakodnevnih težav invalidov - kako so dostopne javne zgradbe in prehodi preko prometnic. Stanje smo ugotavljali na območju, ki ga na severu omejuje Levstikova ulica, na zahodu Jurčičeva in Gregorčičeva, na jugu Savinjsko nabrežje ter na vzhodu Ulica XIV. divizije in Aškerčeva.

V raziskavi smo posebno pozornost namenili ljudem, ki uporabljajo invalidske vozičke, ker so njihovi problemi gibanja najbolj občutljivejši in najbolj izraziti ter slepim in slabovidnim osebam.

### **4.1 INVALIDI V CELJSKEM GRAJENEM OKOLJU**

V tem poglavju smo ugotavljali možnost dostopa invalidov v javne objekte, prehodnost preko prometnic in drugih javnih površin ter uporabnost in varnost nekaterih naprav, kot so dvigala, bankomati, javni telefoni ipd.

#### **4.1.1 Prehodnost ulic in drugih javnih prometnih površin**

V prometu predstavljajo invalidnim osebam največji problem robniki pločnikov brez urejenih klančin, spolzka tla, neustrezno tlakovanje in preozki pločniki<sup>1</sup>. Velik problem predstavlja tudi pomanjkljiva varnost.

V mestnem jedru Celja smo ocenili prehodnost večine prometnic in prometnih površin in ugotovili, da se je stanje v primerjavi z zadnjo raziskavo, bistveno izboljšalo. Izmed 124 pregledanih križišč, prehodov za pešce in drugih križanj prometnic smo ugotovili, da jih je okoli desetina (pred osmimi leti tretjina) samo delno neustreznih za prehod invalidov na vozičkih, medtem ko neustreznih<sup>2</sup> na konkretnem prostoru ni bilo. Polovica izmed njih je neustreznih<sup>3</sup> za prehod slepih in slabovidnih. Izmed neustreznih prehodov izstopajo prehodi od Savinjskega nabrežja proti mestnemu jedru in prehodi v Razlagovi ulici.

---

<sup>1</sup> Invalidski voziček (ne glede na pogon) se šteje med posebna prevozna sredstva in se lahko uporablja v cestnem prometu samo tam, kjer je dovoljena hoja pešcev oziroma vožnja koles. Pri tem se ne smejo ovirati ali ogrožati pešci ali kolesarji. Invalidske vozičke je dovoljeno uporabljati tudi na vozišču ceste, ki je sicer namenjeno prometu motornih vozil, če ni ustreznih pločnikov ali kolesarskih površin. Pri tem mora voznik invalidskega vozička upoštevati predpise, ki se uporabljajo za pešce oziroma kolesarje.

<sup>2</sup> upoštevajoč bližnje križišče z urejeno klančino ali nekaj deset metrov oddaljen urejen prehod za invalide

<sup>3</sup> vsi prehodi brez zvočnih obeležij so za slepe brez spremstva nevarni



**Foto 2: Z INVALIDSKIM VOZIČKOM PO KOLESARSKI STEZI**  
(foto: Denis Vrenko)



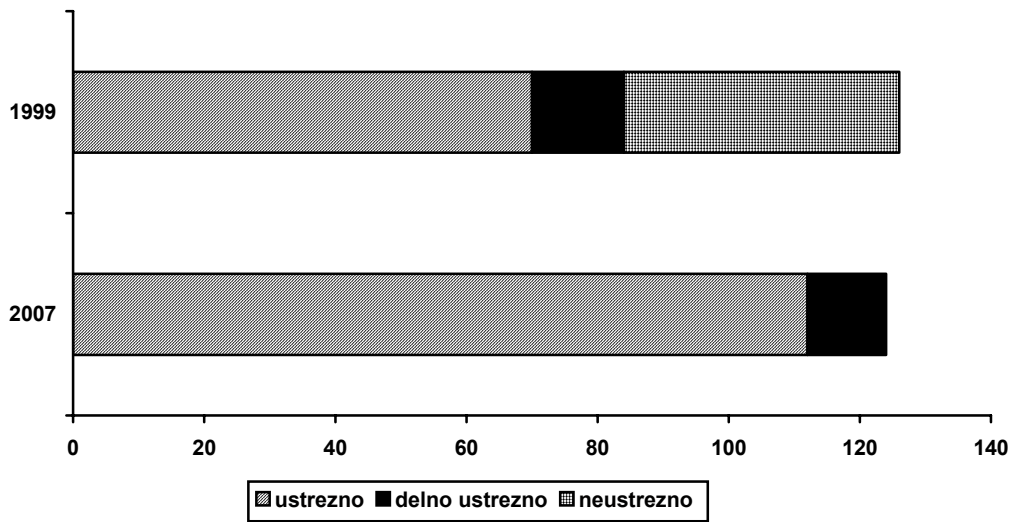
**Foto 3: ARHITEKTONSKO USTREZNO PREHODNO KRIŽIŠČE ZA GIBALNO OVIRANE**  
(foto: Denis Vrenko)

Vzpodbuden je podatek, da so v zadnjih 8 letih ustrezno opremili prej neprehodne prehode v Levstikovi, Miklošičevi, Jurčičevi in Ljubljanski ulici, Aškerčevo in Ulico XIV. divizije ter prehode v mestnem jedru. Urejeni so torej prehodi v Gosposki ulici, obnovljena križišča Trubarjeve in Jurčičeve ulice, Vodnikove in Gregorčičeve ulice, Kersnikove, Levstikove in Kosovelove ulice, prehod na Krekovem trgu in Trgu Celjskih knezov ter nekateri drugi prehodi.

Poleg izgradnje novih klančin so odstranili tudi večino neustrezno grajenih klančin, ki so pločnik povezovale s cestiščem ali kolesarsko stezo (delno Levstikova, Trg celjskih knezov idr).

Invalidnim osebam še vedno predstavlja problem tudi manj ustrezno tlakovanje po osrednjih ulicah mestnega jedra, ki jih ovirajo ali jim onemogočajo mobilnost (deloma Prešernova in Stanetova ulica, v glavnem pa Muzejski trg, Na okopih in Slomškov trg).

*Grafikon 1: PREHODNOST PROMETNIH POVRŠIN ZA INVALIDE LETA 1999 IN 2007  
(Vir: Sadar in soavtorji, 1999 in Kartiranje prometnih površin, februar 2007)*



#### 4.1.2 Dostopnost javnih objektov

Izmed javnih zgradb smo v nalogi izbrali in predstavili dostopnost za invalide v kulturne in družbene javne zgradbe, gostinske in turistične objekte, trgovine ter obrtno-poslovne objekte. Evidentirali smo 256 javnih zgradb in ocenili možnost dostopa za invalidne osebe.

Najpogostejše arhitektonske ovire predstavljajo:

- pragovi ali stopnice (sodišče, trgovski kompleks Rimljanka, večina gostinskih obratov v mestnem jedru, Zavod za zaposlovanje, Slovensko ljudsko gledališče, Celjska mestna hranilnica, Pokrajinski muzeji, vse šole idr.),
- preozka vrata ali takšna z neustreznim odpiranjem (npr. stavba Krekove banke na Trgu celjskih knezov, nekateri uradi v občinski stavbi, cerkve, večina objektov z obrtno dejavnostjo...),
- ovire v notranjem prostoru, kot so drseča tla, preozki hodniki, notranji pragovi, neustrezna dvigala, premalo prostora v notranjosti, nedostopni WC (npr. večina gostinskih lokalov, banke, ).

Preglednica 1: **DOSTOPNOST JAVNIH ZGRADB ZA INVALIDE LETA 1999 IN 2007**  
(Vir: Sadar in soavtorji, 1999 in kartiranje javnih zgradb, februar 2007)

vrsta javnih zgradb	ustrezno		neustrezno		skupaj	
	1999	2007	1999	2007	1999	2007
kulturne in družbene	26	43	68	49	94	92
turistične in gostinske	18	22	23	31	44	53
trgovski in obrtni objekti	44	42	61	69	105	111
<b>SKUPAJ</b>	<b>88</b>	<b>107</b>	<b>152</b>	<b>149</b>	<b>243</b>	<b>256</b>

Izmed pregledanih 256 javnih zgradb smo ugotovili, da je še vedno nedostopnih ali delno nedostopnih<sup>4</sup> 58% objektov, med njimi največ objektov s trgovsko in obrtno dejavnostjo (62%), turistično in gostinsko (58%) ter najmanj kulturnih in družbenih javnih zgradb (53%). Največkrat so objekti nedostopni zaradi pragov in stopnic, včasih zaradi krožnih ali preozkih vrat. Velikokrat so rešitve urejene deloma in nepopolno (spolzka tla, preozki notranji hodniki, notranje stopnice, nedosegljivi gumbi dvigala, previsoka okenca za stranke, nedostopnost na potniške perone na celjski železniški postaji ipd.)

V primerjavi z letom 1999 je bilo nedostopnih manj (58%) javnih zgradb kot pred osmimi leti (62%). Dostop so vzorno uredili pri polovici javnih zgradb kulturniškega in družbenega značaja in se je delež neurejenih dostopov zmanjšal (72% leta 1999 in 53% leta 2007) – študijska knjižnica, zdravstveni dom, podružnica Banke Celje na Prešernovem trgu, uradi Mestne občine Celje in upravne enote, celjska enota Davčnega urada RS, lekarna v Prešernovi ulici itd. Povečal pa se je delež nedostopnih zgradb s turistično in gostinsko (z 52% leta 1999 na 58% leta 2007) ter trgovsko in obrtno dejavnostjo (z 58% na 62%).

<sup>4</sup> kot delno nedostopne smo ocenili tiste objekte, kjer arhitektonske ovire onemogočajo samostojni dostop brez večjega truda (npr. prag, nihajna vrata ipd.); med nedostopne pa smo šteli tiste, kjer je vhod z vozičkom, berglami ali slepim praktično onemogočen



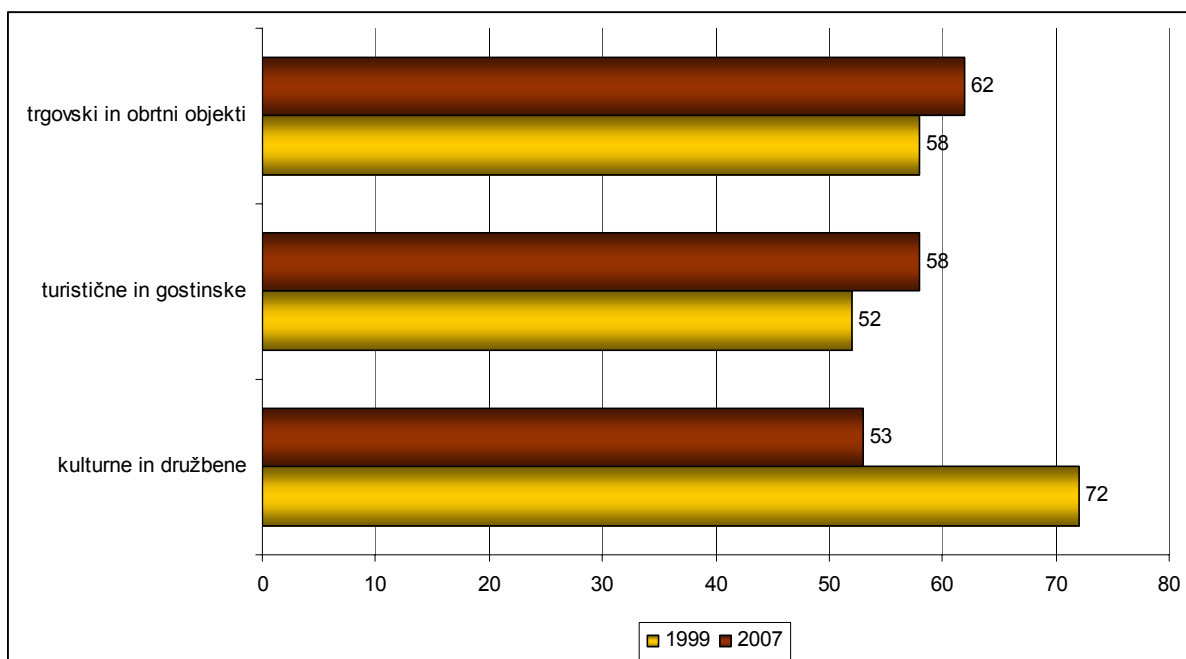
*Foto 4: VRATA IN STOPNICE ONEMOGOČAJO VSTOP INVALIDOM  
(Foto: Denis Vrenko)*



*Foto 5: KLANČINE NE SMEJO BITI PRESTRME ALI IMETI DRSEČIH TLAKOVCEV  
(Foto: Denis Vrenko)*

V mestnem jedru je za invalide nedostopnih 31 objektov s turistično ali gostinsko dejavnostjo ter kar 69 trgovin ali obrtnih storitev. Na žalost je med njimi veliko tistih, ki so pred kratkim izvedli obnovo objektov in večje gradbene posege (trgovina Peko in Astra v Prešernovi ulici, Moda v Stanetovi idr). Ustrezno sta dostopni na primer trgovini Drogerie Markt in Trim, ali Šerifijeva prodajalna bureka v Stanetovi ulici, trgovini Ciciban in Zlatarn Celje v Prešernovi ulici idr. Ponekod so dostop invalidom zagotovili na nenavaden, a učinkovit način – zvonec za priklic osebja v McDonaldsu, dostop v frizerstvo Zoran Hair Team v Gosposki ulici čez dvorišče, invalidsko dvigalo pri vhodu v zgradbo Zavoda za pokojninsko in invalidsko zavarovanje, avtomatska vrata v trgovinah DM, Metro idr.

*Grafikon 2: DELEŽ ZA INVALIDE NEDOSTOPNIH JAVNIH ZGRADB LETA 1999 IN 2007  
(Vir: Sadar in soavtorji, 1999 in kartiranje javnih zgradb, februar 2007)*



### 4.1.3 Uporabnost in varnost nekaterih naprav za invalide

»V vsakodnevnem življenju pa ljudje pogostokrat uporabljamo tudi nekatere naprave in objekte, brez katerih si dandanes ne moremo več zamišljati sodobnega življenja. To so npr. bankomati, kioski, parkirni prostori, javna prevozna sredstva idr. Večino tovrstnih naprav in objektov invalidi ne morejo uporabljati...

Invalidi ne morejo uporabljati večino bankomatov, saj invalidi z vozičkov ne dosežejo številčnic. Enak problem ostajajo bankomati za slabovidne. Problematični so tudi parkirni prostori, saj so največkrat zasedeni z avtomobili neinvalidov ali pa so velikokrat od pločnika ločeni z robnikom.

Invalidom predstavljajo arhitektonske ali splošne ovire tudi previsoki pulti, blagajniška okenca (okenca na železniški in avtobusni postaji, v bankah in na pošti...), razne police (kioski), obešalniki, neustrezni poštni nabiralniki ter previsoko nameščeni gumbi v dvigalih. Arhitektonske ovire so pogostokrat ustrezno rešene, vendar so zaradi neustrezne in pomanjkljive izvedbe in neustrezno izbranih materialov, omejeno uporabne (spolzka tla, strmina, ozkost, nezmožnost priklica upravitelja dvigala itd). Z vsem tem je invalidom bistveno omejeno ali pa je vsem sploh onemogočeno samostojno gibanje...

Neustrezno so urejeni tudi prevozi z javnimi prevoznimi sredstvi, npr. nedostopnost na avtobuse, vlake, na železniški peron...« (Sadar in soavtorji, 1999, str. 13).



*Foto 6: (PRE)VELIKOKRAT NEUPRAVIČENO »ZAPARKIRAN« ZNAK NA CELJSKIH ULICAH  
(foto: Dejan Kletečki*



*Foto 7: PREHODNOST ZNOTRAJ PROSTOROV MLADINSKE KNJIGE  
(foto: Denis Vrenko)*



*Foto 8: DVIGALO ZA INVALIDE ZAVOD ZA POKOJNINSKO IN INVALIDSKO ZAVAROVANJE  
(Foto: Selimovič, v Sadar in soavtorji, 1999)*



## 4.2 PREDLOGI ZA IZBOLJŠANJE STANJA

V tem poglavju predstavljamo konkretne predloge za izboljšanje stanja, ki smo jih sestavili s pomočjo opazovanja, analizo anketiranja naključno izbranih ljudi ter načrte odgovornih inštitucij, ki smo jih zasledili na spletnem portalu Mestne občine Celje.

### 4.2.1 Mnenje ljudi

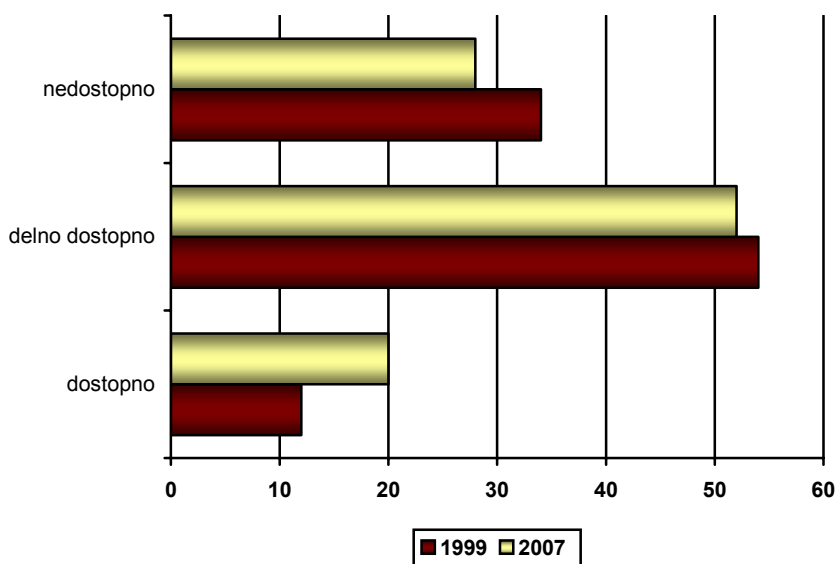
»Dvigovanje zavesti o poznavanju problematike invalidnih oseb, njihovih pravicah, potrebah in zmožnostih, sodi med osnovne pogoje za enakopravno življenje in delovanje invalidov. Zato nas je tudi zanimalo, kakšen odnos imajo Celjani do tovrstne problematike in katere konkretne ukrepe predlagajo za izboljšanje stanja« (Sadar in soavtorji, 1999, str. 15). Tako smo anketirali 50 naključno izbranih Celjanov, različnega spola in starosti. Tri četrtine vprašanih je poznalo invalidno osebo oziroma je bilo osebno gibalno omejenih.

Naključno izbrane mimoidoče smo povprašali po njihovem mnenju o dostopnosti javnih zgradb za gibalno invalidne osebe in slabovidne. Opozorili smo jih na specifičnosti tovrstnih invalidov in analizirali njihove odgovore.

Grafikon 3: MNENJE LJUDI O DOSTOPNOSTI JAVNIH ZGRADB ZA INVALIDE V %

N = 50 anketiranih

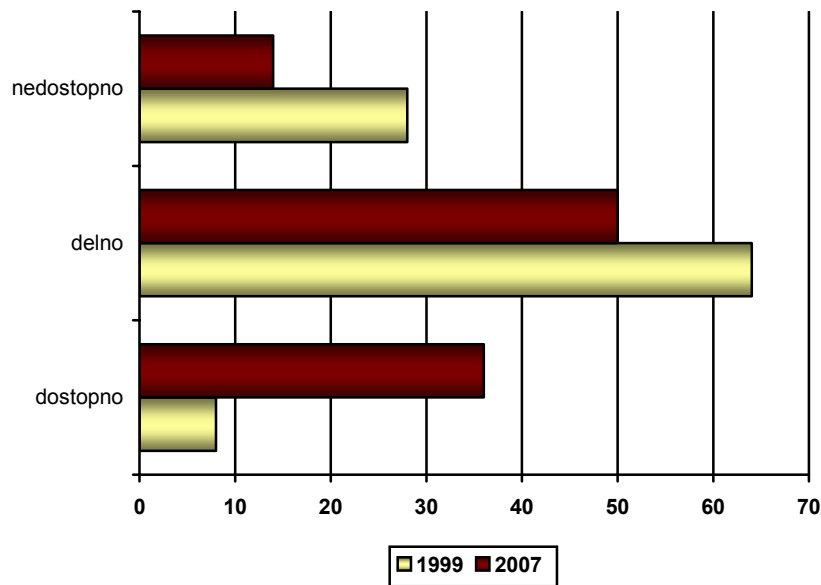
(Vir: Sadar in soavtorji, 1999, anketiranje Celjanov, februar 2007)



Večina vprašanih (52 %) je menila, da so javne zgradbe za invalide delno dostopne. Pri naštevanju dostopnih in nedostopnih zgradb ter ovir so bili izjemno kritični in dosledni. V primerjavi z letom 1999 je manj ljudi izrazilo mnenje, da so javne zgradbe nedostopne ali delno dostopne, 8% več pa jih je menilo, da so ustrezno dostopne za gibalno ovirane invalidne osebe. Dobra četrtina anketiranih je menila, da so javne zgradbe nedostopne za invalide. O slabovidnih in slepih osebah so bili anketirani manj kritični. Mnenje ljudi se z dejanskim stanjem le delno ujema, saj je nedostopnih več kot polovica vseh javnih zgradb. Menimo, da

so odstopanja posledica neseznanjenosti s konkretnimi predpisi in navodili o invalidom prijaznem grajenem okolju.

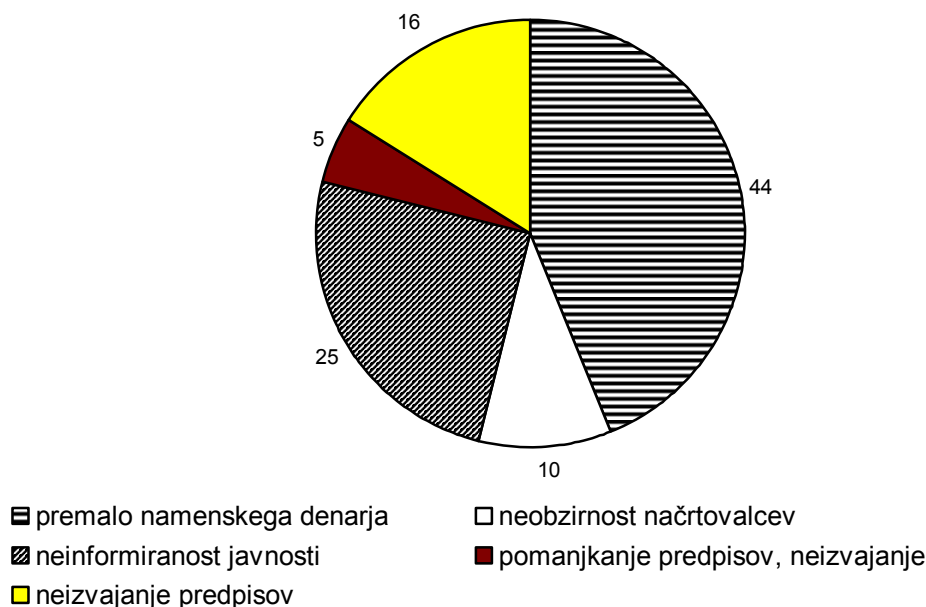
**Grafikon 4: MNENJE LJUDI O PROMETNI DOSTOPNOSTI ZA INVALIDE V %**  
N = 50 anketiranih  
(Vir: Sadar in soavtorji, 1999, anketiranje Celjanov, februar 2007)



Anketirani Celjani so več kritičnosti pokazali v ocenah o prehodnosti prometnic za invalide. Menijo, da je v prometnem okolju za invalide vse boljše poskrbljeno in da se je stanje bistveno izboljšalo, kar ustreza dejanskemu stanju in naporom odgovornih oseb in služb. Tudi invalidi<sup>5</sup>, ki smo jih intervjuvali, se pridružujejo omenjeni oceni.

<sup>5</sup> v nevezanem intervjuju smo pridobili podatke štirih invalidov

Grafikon 5: **GLAVNE OVIRE PRI ODPRAVLJANJU PROBLEMOV V %**  
(Vir: Anketiranje Celjanov, februar 2007)



Anketirane smo tudi povprašali, kje so po njihovem glavne ovire pri hitrejšem odpravljanju tovrstnih problemov<sup>6</sup>. Slaba polovica (44%) anketiranih je pravilno ocenila<sup>7</sup>, da je rdeča nit tovrstnih problemov kronično pomanjkanje namenskega denarja. Četrtnina je izpostavila neinformiranost javnosti in tako »neustrezno kontrolo politiki«. Desetina vprašanih je objektivno ocenilo, da reševanje tovrstnih problemov ni stvar posameznika ali njihove neobzirnosti, pač pa celostnega systemskega (ne)reševanja problema. Najmanj vprašanih Celjanov (5%) je menilo, da tovrstnih predpisov sicer ne manjka, se pa nedosledno izvajajo (16%).

Za izboljšanje stanja so anketirani predlagali:

1. Dosledno izvajati predpise in pooprčiti kontrolo.
2. Nujno je potrebno prilagoditi javni prevoz.
3. Na invalide je potrebno nevsiljeno in redno opozarjati v medijih.
4. Organizirati izobraževalne in informativne akcije.

<sup>6</sup> Anketirani so lahko izbrali več odgovorov.

<sup>7</sup> Ocenjevalci so enotni, da pri novogradnjah ni problemov v upoštevanju pravilnikov, medtem, ko so adaptacije silno drage. Problemi, kot so pomanjkanje denarja, dragi posegi, težnja po ohranjanju videza spomeniško zavarovanega objekta, namestitve dvigal, dragih tehničnih izboljšav in naprav itd., se redno navajajo na spletnih straneh, v načrtih, poročilih in drugih obvestilih odgovornih služb pri reševanju tovrstnih problemov.

## 4.2.2 Predlogi za izboljšanje

»Za sociološko dojetje invalidnosti se mi zdi najustreznejša primerjava z dosmrtnim zaporom, kar se enako kaže za človeka v omejeni mobilnosti, omejenem komuniciranju in omejenem razumevanju zunanjega sveta. Težji invalidi smo v takem položaju, kot bi bili v dosmrtnem zaporu. Ko se neinvalidni ljudje ali družba kot taka opredeljuje do nas, pride do moralne točke, da nas ne morejo znova obsoditi na ječo, temveč se lahko ukvarjajo le s humanizacijo te ječe« (Šuštaršič, 1998, v Sadar in soavtorji, 1999, str 17).

V nalogi smo izpostavili dva problema, ki ju je potrebno obravnavati skupno in sicer odpravljanje ovir v grajenem prostoru ter dostopnost do javnih zgradb, s čimer želimo zagotoviti invalidom lažje gibanje v mestu in večjo samostojnost.

Na področju mobilnosti in samostojnosti invalidnih oseb, je potrebno

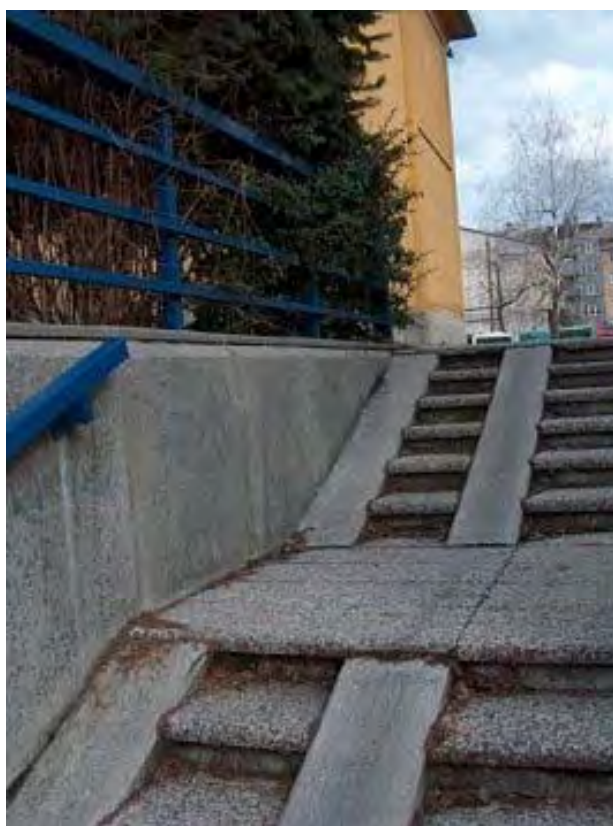
- dosledno upoštevati zakone in predpise ter okrepiti delovanje inšpekcije pri nadzoru,
- sprotno dopolnjevati zakonodajo z novimi zahtevami do okolja,
- povezovati, izmenjevati informacij in širiti dobro prakso,
- spodbujati spoštovanje invalidovega dostojanstva in
- zagotoviti boljšo komunikacijo invalidov in drugih funkcionalno oviranih ljudi na področju e –dostopnosti.

V Celju pa bi bilo še potrebno

- sanirati ovire na stanovanjskih območjih v starih grajenih okoljih (stopnišča, širina vhoda, robnik na pločniku...),
- uvesti izposojanje invalidskih vozičkov ali fizično pomoč v javnih zgradbah,
- zagotoviti prazni parkirni prostor na mestih, namenjenim invalidom (osveščanje in dosledno kaznovanje za prekrške),
- namestiti dvigala za invalide in/ali namestiti vrata s samodejnim odpiranjem in/ali razširiti vhode v nekatere zgradbe,
- urediti dostop do notarjev, frizerskih salonov, nekaterih zobozdravnikov, trgovin ipd.
- urediti reliefne talne označbe pred prehodi za pešce za slepe,
- omogočiti vstop v javne objekte psu vodiču slepega,
- prilagoditi avtobuse mestnega prometa ter vlake za gibalno in senzorno ovirane invalide (dostop in vstop v avtobus, sprejemanje informacij po zaslonu in govorne informacije),
- zagotoviti servis za nemoten vstop in izstop gibalno in senzorno oviranim invalidom na avtobusnih in železniških postajah in
- vsaj mestoma uvesti bankomate, poštne nabiralnike in podobne naprave, ki bi jih lahko uporabljali iz avtomobila in bi bili nameščeni v višini (so)voznika.



**Foto 9: GIBALNO OVIRANIM OSEBAM PRIJAZEN VHOD,  
SLABOVIDNIM PA NEUSTREZNOST ODTEHTA AVTOMATSKO ODPIRANJE**  
(foto: Denis Vrenko)



**Foto 10: TEŽKO PREHODNA STRMA KLANČINA ONEMOGOČA SAMOSTOJNOST**  
(foto: Denis Vrenko)

## 5 ZAKLJUČEK

Izmed vseh Celjanov je približno 16% prebivalstva invalidnega. »Funkcionalno oviranih ljudi je veliko, saj mednje prištevamo vse tiste, ki se iz kakršnega razloga ne morejo samostojno premikati, upravičeno pa še vse tiste, ki se težko premikajo zaradi starosti ali bolezni, matere z vozički ipd.... Vsi ti nam predstavljajo eno izmed značilnih skupin prebivalstva, kateri moramo pri gradnji in obnovi posvetiti posebno pozornost... Nedopustno namreč je, da se prizadetost ljudi, ki se ne morejo sami premikati, največkrat kaže v povezavi invalida z okoljem, ki mu je »na papirju« izredno naklonjeno... skoraj zagotovo pa lahko trdimo, da je večina ljudi vsaj enkrat v življenju oviranih na takšen način...« (Naglič, Kumer, 1997, str. 2)

Veliko omenjenih ljudi se ne more normalno vključevati v vsakodnevno življenje prav zaradi arhitektonskih ovir, ki neinvalidom ne predstavljajo ovir. Za invalida, ki je kakorkoli gibalno omejen, pa velikokrat predstavljajo nerešljiv problem stopnice, robniki pločnikov, preozka dvigala ali pločniki, neustrezna vrata, zasedenost parkirnih prostorov, nedosegljivost nekaterih naprav in pripomočkov ter podobno (Sadar in soavtorji, 1999).

Kakor smo domnevali na začetku, stanje pri nas še zdaleč ni zadovoljivo, čeprav se je v zadnjih osmih letih bistveno izboljšalo. Za invalide je delno ali težko prehodnih 10% vseh prehodov čez prometnice v mestnem jedru. Poleg tega lahko invalidi obiščejo samo 42 % vseh javnih zgradb (kulturne in izobraževalne ustanove, gledališče, banke, urade, obrtne delavnice, trgovine, gostinske lokale ipd.) v mestu. Zanje so v glavnem neuporabna tudi večina bankomatov in javna prevozna sredstva. Ljudem se tovrstni problemi invalidov zdijo rešeni le delno (četrtnina anketiranih), desetina jih meni, da problemi sploh niso rešeni. Pomembne javne zgradbe, kot so muzeji, gledališče, nekateri uradi v zgradbi Občine, notariati, servisne in obrtniške delavnice ipd., niso dostopne invalidnim osebam, zato so ti ljudje dodatno ovirani in izolirani pri delu, študiju in pri večini vsakodnevnih opravkov. Nihče ne nasprotuje ukrepom v njihovo korist, razmeroma nezanemarljivi pa se ljudem zdijo tudi tovrstni stroški. Pri odpravljanju nemobilnosti, nesamostojnosti in nedostopnosti za invalide moramo:

- dosledno upoštevati zakone in predpise ter okrepiti delovanja inšpekcije pri nadzoru,
- sprotno dopolnjevati zakonodajo z novimi zahtevami do okolja,
- povezovati, izmenjevati informacije in širiti dobro prakso,
- spodbujati spoštovanja invalidovega dostojanstva in
- zagotavljati čim boljšo komunikacijo invalidov in drugih funkcionalno oviranih ljudi na področju e –dostopnosti.
- ustrezno in redno obveščati in opozarjati javnost.

Tako bo nujno potrebno razvijati in izpopolnjevati navodila, standarde in predpise, ki urejajo vprašanja dostopnosti tudi za invalide. Arhitekta in gradbenike bo potrebno izobraževati na tak način, da bo zavest o načrtovanju invalidom prijazne arhitekture samoumevna. Pri oblikovanju predpisov in praktičnem urejanju lokalnega okolja se bo nujno potrebno predhodno posvetovati z invalidi. Ustrežneje bo potrebno osveščati družbo o problematiki invalidov. Odpraviti bo potrebno še obstoječe ovire v starih grajenih okoljih in pri tem dosledno upoštevati normative, ki so ustrezni za invalide.

Tako bi bilo s tega področja uporabno preučiti tudi invalidov vsakdanjik, evidentirati njegove težave in predlagati rešitve. Veliko nerešenih problemov je tudi v stanovanjih invalidov, v javnem prevozu, zagotavljanju enakopravnosti do izobraževalnega in zdravstvenega sistema ter na področju zaposlovanja. Vse te teme so še odprte, nepopolno raziskane ter aktualne, v vsakem primeru pa ne bo odveč na njih vedno znova opozarjati.

## ***Viri in literatura***

1. Čosić Selma, 2004. Ureditev dostopa invalidov do javnih zgradb v Celju. Diplomaska naloga. Zveza za šport invalidov. URL naslov: <http://sport.si21.com/sport-invalidov/>
2. Invalid, Poročilo YHD - Društva za teorijo in kulturo hendikepa na spletnih straneh Urada RS za informiranje, URL naslov: <http://evropa.gov.si/publikacije/slovensci-v-eu/invalidi/>.
3. Mansutti Alenka, 2006. Delovni invalidi v luči kvotnega sistema. Diplomsko delo. Celje.
4. Nacionalne usmeritve za izboljšanje dostopnosti grajenega okolja, informacij in komunikacij za invalide, URL naslov: [http://www.mddsz.gov.si/fileadmin/mddsz.gov.si/pageuploads/dokumenti\\_\\_pdf/dostopna\\_slovenija.pdf](http://www.mddsz.gov.si/fileadmin/mddsz.gov.si/pageuploads/dokumenti__pdf/dostopna_slovenija.pdf)
5. Naglič Saša in Kumer Vanja, 1997. Infrastruktura, prijazna do invalidov. Raziskovalna naloga. SFTSP šola, Celje.
6. Neuman Zdravko in Vovk Marija s sodelavci, 1975. Premagovanje arhitektonskih ovir za telesno prizadete osebe. Ljubljana.
7. Pravilnik o zahtevah za zagotavljanje neoviranega dostopa, vstopa in uporabe objektov v javni rabi ter večstanovanjskih stavb, UL, št. 97. Ljubljana, 25/10-2003.
8. Sadar Lučka in soavtorji., 1999. Dostopnost mestnega jedra za invalide. Raziskovalna naloga. Celje.
9. Šinkovec Janez, 1998. Človekovo dostojanstvo in načelo enakosti pri varstvu človekovih pravic invalidov. Skupaj smo močnejši. Zbornik s posveta 8. in 9. maja 1998. Inštitut Republike Slovenije za rehabilitacijo. Ljubljana.
10. Šuštaršič Boris, 1998. Slovenski invalidi na prelomnici tisočletja. Skupaj smo močnejši. Zbornik s posveta 8. in 9. maja 1998. Inštitut Republike Slovenije za rehabilitacijo. Ljubljana.
11. Uršič Cveto, 1998. Standardna pravila za izenačevanje možnosti invalidov in invalidska politika v Sloveniji. Skupaj smo močnejši. Zbornik s posveta 8. in 9. maja 1998. Inštitut Republike Slovenije za rehabilitacijo. Ljubljana.
12. Vodič po pravicah invalidov na URL naslovu: [http://www.zveza-zdis.si/content/vodnik\\_po\\_pravicah\\_invalidov.doc](http://www.zveza-zdis.si/content/vodnik_po_pravicah_invalidov.doc)



## Seznam prilog

### Grafični prikazi in preglednice:

**Grafikon 1: PREHODNOST PROMETNIH POVRŠIN ZA INVALIDE LETA 1999 IN 2007**

(Vir: Sadar in soavtorji, 1999 in Kartiranje prometnih površin, februar 2007)

**Grafikon 2: DELEŽ ZA INVALIDE NEDOSTOPNIH JAVNIH ZGRADB LETA 1999 IN 2007**

(Vir: Sadar in soavtorji, 1999 in kartiranje javnih zgradb, februar 2007)

**Grafikon 3: MNENJE LJUDI O DOSTOPNOSTI JAVNIH ZGRADB ZA INVALIDE V %**

(Vir: Sadar in soavtorji, 1999, anketiranje Celjanov, februar 2007)

**Grafikon 4: MNENJE LJUDI O PROMETNI DOSTOPNOSTI ZA INVALIDE V %**

(Vir: Sadar in soavtorji, 1999, anketiranje Celjanov, februar 2007)

**Grafikon 5: GLAVNE OVIRE PRI ODPRAVLJANJU PROBLEMOV V %**

(Vir: Anketiranje Celjanov, februar 2007)

**Preglednica 1: DOSTOPNOST JAVNIH ZGRADB ZA INVALIDE LETA 1999 IN 2007**

(Vir: Sadar in soavtorji, 1999 in kartiranje javnih zgradb, februar 2007)

### Fotografije:

**Foto 1: OZNAČBA PARKIRIŠČA, REZERVIRANEGA ZA INVALIDE**

(foto: Denis Vrenko)

**Foto 2: Z INVALIDSKIM VOZIČKOM PO KOLESARSKI STEZI**

(foto: Denis Vrenko)

**Foto 3: ARHITEKTONSKO USTREZNO PREHODNO KRIŽIŠČE ZA GIBALNO OVIRANE**

(foto: Denis Vrenko)

**Foto 4: VRATA IN STOPNICE ONEMOGOČAJO VSTOP INVALIDOM**

(Foto: Denis Vrenko)

**Foto 5: KLANČINE NE SMEJO BITI PRESTRME ALI IMETI DRSEČIH TLAKOVCEV**

(Foto: Denis Vrenko)

**Foto 6: (PRE)VELIKOKRAT NEUPRAVIČENO »ZAPARKIRAN« ZNAK NA CELJSKIH ULICAH**

(foto: Dejan Kletečki)

**Foto 7: PREHODNOST ZNOTRAJ PROSTOROV MLADINSKE KNJIGE**

(foto: Denis Vrenko)

**Foto 8: DVIGALO ZA INVALIDE ZAVOD ZA POKOJNINSKO IN INVALIDSKO ZAVAROVANJE**

(Foto: Selimovič, v Sadar in soavtorji, 1999))

**Foto 9: GIBALNO OVIRANIM OSEBAM PRIJAZEN VHOD,**

**SLABOVIDNIM PA NEUSTREZNOST ODTEHTA AVTOMATSKO ODPIRANJE**

(foto: Denis Vrenko)

**Foto 10: TEŽKO PREHODNA STRMA KLANČINA ONEMOGOČA SAMOSTOJNOST**

(foto: Denis Vrenko)

### Vprašalniki:

- ANKETNI VPRAŠALNIK ZA CELJANE

### Zemljevidi:

- Karta 1: DOSTOPNOST JAVNIH ZGRADB ZA INVALIDE
- Karta 2: PREHODNOST PROMETNIH POVRŠIN ZA INVALIDE

## ***MNENJE LJUDI - anketni vprašalnik<sup>8</sup>***

### *Predstavitev dela... naslov naloge...namen anketiranja*

1. Ali ste že bili kdaj osebno gibalno moteni ali omejeni (bergle, voziček, zlomi, slepota...) oziroma ali poznate takšnega človeka?
  - a) DA
  - b) NE
2. Ali menite, da je invalidom omogočen dostop v večino javnih zgradb (trgovine, knjižnice, muzeji, uradi...) v celjskem mestnem jedru?
  - a) v glavnem da
  - b) delno
  - c) v glavnem ne
  - d) ne
3. Ali menite, da je za invalide v prometu (križišča, prehodi za pešce, tlakovanje...) ustrezno poskrbljeno?
  - a) ustrezno
  - b) delno ustrezno
  - c) neustrezno
4. Ali menite, da so za invalide javne zgradbe ("občina", sodišča, upravne enote, banke, knjižnice, kinodvorane...):
  - a) večinoma dostopne
  - b) slabo dostopne
  - c) večinoma nedostopne
5. Ali menite, da so za invalide javna prevozna sredstva (avtobusna postajališča, avtobusi, vlaki, železniški peroni ipd.)
  - a) večinoma dostopni
  - b) slabo dostopni
  - a) večinoma nedostopni
6. V čem vidite glavne ovire pri hitrejšem odpravljanju tovrstnih ovir (rangirajte: z 1 označite odgovor, ki se vam zdi najverjetnejši, s 5 pa tistega najmanj verjetnega)?
  - \_\_\_ premalo namenskega denarja
  - \_\_\_ pomanjkanje ustreznih predpisov
  - \_\_\_ premalo informiranosti javnosti o tovrstnih problemih (ljudje, mediji...)
  - \_\_\_ premalo obzirnosti in odgovornosti načrtovalcev in izvajalcev gradbenih del
  - \_\_\_ premalo kontrole in sankcij
7. Katere konkretne ukrepe oziroma tehnične ter gradbene izboljšave predlagate?  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_
8. Kaj menite o odnosu do invalidnih oseb?
  - neustrezen (Zakaj? \_\_\_\_\_)
  - ustrezen
  - deloma ustrezen (Katera so "šibka" področja? \_\_\_\_\_)

<sup>8</sup> Predloga: Sadar in soavtorji, 1999.