



Omogočanje multimodalne mobilnosti oseb z različnimi oviranostmi

Končno poročilo

Ljubljana, januar 2017

PODATKI O PROJEKTU**Naročnik:****Ministrstvo za infrastrukturo**

Langusova 4
 1000 Ljubljana
 Matična številka: 2399270000
 ID za DDV: 25967061
 Račun: 0110-0630-0109-972
 Odgovorna oseba: Peter Gašperšič, minister

Izvajalec:**Geodetski inštitut Slovenije**

Jamova cesta 2
 1000 Ljubljana
 Matična številka: 5051649000
 ID za DDV: SI81498756
 Račun: 0110-0603-0348-025
 Odgovorna oseba: Milan Brajnik, direktor

Pogodba, aneks:

Številka naročila: 2430-16-100053	
Naslov pogodbe: Omogočanje multimodalne mobilnosti z različnimi oviranostmi	
Naročnik: številka pogodbe: /	Datum: 26.10.2016
Izvajalec: številka pogodbe: N064089/P1-RR	Datum: 28.10.2016
Aneks št. 1 k pogodbi št. 2430-16-100053	
Naročnik: številka anexa: /	Datum: 25.11.2016
Izvajalec: številka anexa: N064089/A1 k P1	Datum: 28.11.2016

Zastopniki:

Naročnik: Vojmir Drašler
 Izvajalec: mag. Roman Renner

Podizvajalec:**Beletrina, zavod za založniško dejavnost**

Kersnikova ul. 4
 1000 Ljubljana
 Matična številka:
 ID za DDV: SI12683485
 Odgovorna oseba: Mitja Čander, direktor

Pogodba:

Naslov pogodbe: Omogočanje multimodalne mobilnosti z različnimi oviranostmi
 Naročnik: številka pogodbe: N064089/P2-RR Datum: 15.12.2016
 Izvajalec: številka pogodbe: / Datum: 15.12.2016

Zastopniki:

Naročnik: mag. Roman Rener
 Izvajalec: Mitja Čander

Avtorji Geodetski inštitut Slovenije:

mag. Roman Rener, Geodetski inštitut Slovenije
 mag. Katja Oven, Geodetski inštitut Slovenije
 dr. Radovan Dalibor, Geodetski inštitut Slovenije
 Miran Janežič, Geodetski inštitut Slovenije
 Jani Demšar, Geodetski inštitut Slovenije

Avtorji Beletrina:

Darja Demšar, Beletrina
 Alma Čaušević, Beletrina

KAZALO

POVZETEK

UVOD

DEFINICIJE UPORABLJENIH POJMOV

1 SKLOP1: PREGLED IN ANALIZA STANJA, PRIPOROČIL IN PREDPISOV 19

1.1	PREGLED PRIPOROČIL IN PREDPISOV NA PODROČJU VARNOSTI, NEOVIRANEGA GIBANJA V PROMETU IN DOSTOPNOSTI.....	20
1.1.1	<i>Pomembni zakonodajni dokumenti EU</i>	20
1.1.1.1	Uredba (EU) št. 181/2011 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 16. februarja 2011 o pravicah potnikov v avtobusnem prevozu in o spremembi Uredbe (ES) št. 2006/2004	21
1.1.1.2	Smernice EU za razvoj vseevropskega prometnega omrežja	22
1.1.1.3	Bela knjiga	22
1.1.1.4	Predlog direktive Evropskega parlamenta in Sveta o dostopnosti spletišč javnega sektorja	23
1.1.2	<i>Pomembni zakonodajni dokumenti RS</i>	23
1.1.2.1	Zakonodaja, ki zadeva multimodalno mobilnost	24
1.1.2.2	Zakonodaja, ki zadeva varne poti	27
1.1.2.3	Zaključek	30
1.2	VKLJUČITEV PO ENEGA REPREZENTATIVNEGA PREDSTAVNIKA IZ VSAKE CILJNE SKUPINE (GIBALNO OVIRANI, SLEPI) V SPREMLJANJE PROJEKTA	31
1.2.1	<i>Senzorični invalidi</i>	31
1.2.2	<i>Gibalno ovirani</i>	33
1.3	PREGLED DOBRIH PRAKS SODELOVANJA IN VKLJUČEVANJA SKUPNOSTI INVALIDOV V PROBLEMATIKO MOBILNOSTI	34
1.3.1	<i>Področje prevoza v Sloveniji - Ljubljana</i>	35
1.3.2	<i>Področje prevoza v Evropi - London</i>	38
1.3.3	<i>Področje kartografskih tematskih prikazov</i>	42
1.3.4	<i>Področje varnih poti</i>	44
1.3.5	<i>Prostorsko gibanje slepih in gibalno oviranih</i>	46
1.3.6	<i>Analiza števila in vrste potencialnih uporabnikov – slepi in slabovidni</i>	48
1.4	PRIPRAVA BAZE REPREZENTATIVNIH NACIONALNIH INVALIDSKIH ORGANIZACIJ IN POSAMEZNIKOV Z RAZLIČNIMI OBLIKAMI INVALIDNOSTI	50
1.4.1	<i>NSIOS</i>	51
1.4.1.1	Članice NSIOS	52
1.4.2	<i>FIHO</i>	52

2 SKLOP 2: ZASNOVA MULTIMODALNE VARNE POTI ZA GIBALNO OVIRANE IN SLEPE. 53

2.1	PREDLOG MOŽNIH VRST MULTIMODALNEGA TRANSPORTA GLEDE NA IZSLEDKE SKLOPA 1	55
2.2	DEFINIRANJE NAČINOV, POTREB IN POSEBNOSTI MULTIMODALNEGA TRANSPORTA GIBALNO OVIRANIH IN SLEPIH OSEB	56
2.2.1	<i>Testna multimodalna pot v Ljubljani</i>	56
2.3	PRILAGODITEV OBSTOJEČE DEFINICIJE VARNE POTI ZA CILJNI SKUPINI - ZA ŠOLAJOČO MLADINO	75
2.3.1	<i>Dostopnost</i>	75
2.3.2	<i>Varne poti na splošno</i>	77
2.3.2.1	Varne poti za ciljne skupine	78
2.3.2.2	Kategorizacija varnih poti za ciljne skupine	78
2.4	ZASNOVA NAČINA PROSTORSKEGA EVIDENTIRANJA VARNE POTI V PRIMERU MULTIMODALNEGA TRANSPORTA (PEŠ, KOLO, AVTOBUS, VLAK)	81
2.4.1	<i>Zajem podatkov in objektni katalog</i>	81
2.4.2	<i>Terenski zajem podatkov</i>	82
2.4.3	<i>Terenski zajem podatkov za kartografske prikaze</i>	83
2.5	PRIPOROČILA ZA OBLIKOVANJE VARNE POTI, KI ZAGOTAVLJAJO INKLUZIJO OBEH CILJNIH SKUPIN	84
2.6	PRIPOROČILA ZA PODPORNE INFORMACIJSKO-KOMUNIKACIJSKE PRIPOMOČKE (SPLETNE IN MOBILNE APLIKACIJE) ZA CILJNI SKUPINI	86
2.6.1	<i>Priporočila izdelkov za ciljni skupini</i>	88

3	SKLOP 3: PLAN DISEMINACIJE IN PROMOCIJE	93
3.1	ŠTUDIJA KOMUNIKACIJSKIH STRATEGIJ ZA CILJNI SKUPINI IN PRIPRAVA IZVEDBENEGA NAČRTA KOMUNIKACIJSKIH KANALOV, ORODJI TER VSEBINSKIH USMERITEV SPOROČIL	93
3.2	PRIMERI DOBRIH PRAKS OZAVEŠČANJA JAVNOSTI IN PROMOCIJSKIH KAMPANJ	98
3.3	NAČRT DISEMINACIJE PODATKOV O VARNIH POTEH ZA MULTIMODALNO MOBILNOST	102
3.4	NAČRT PROMOCIJE IN INFORMIRANJA CILJNIH SKUPIN O UPORABI NOVIH MULTIMODALNIH REŠITEV	103
3.4.1	<i>Načrt komuniciranja s ciljnim skupinami invalidov.....</i>	<i>103</i>
3.4.2	<i>Načrt komuniciranja s podpornimi organizacijami in deležniki</i>	<i>105</i>
3.4.3	<i>Načrt promocije in informiranja širše javnosti o uporabi novih multimodalnih rešitev</i>	<i>107</i>
3.5	NAČRTOVANJE POSAMEZNIH PROMOCIJSKIH AKTIVNOSTI	110
3.5.1	<i>Video prispevki na RTVSLO, spletnih portalih in družbenih omrežjih (facebook, twitter, instagram, youtube).....</i>	<i>110</i>
3.5.2	<i>Novinarska konferenca, redna sporočila za javnost ter neposredno komuniciranje.....</i>	<i>110</i>
3.5.3	<i>Prispevki v lokalnih in drugih slovenskih revijah in časopisih, na radijskih postajah, spletnih portalih in družbenih omrežjih</i>	<i>110</i>
3.5.4	<i>Oglasi v množičnih medijih</i>	<i>111</i>
3.5.5	<i>Kreativne instalacije v javnem prostoru (prometna signalizacija, komunikacijski označevalci – table, nalepke)</i>	<i>111</i>
3.6	NAČRTOVANJE DRUGIH MULTIMEDIJSKIH OBLIK SPOROČANJA CILJNIM JAVNOSTIM	112
3.6.1	<i>Multimedijske vsebine</i>	<i>112</i>
3.6.2	<i>Komunikacijski označevalci</i>	<i>113</i>
4	SKLOP 4: PLAN IZOBRAŽEVANJ	117
4.1	ANALIZA POTREB IN SPECIFIK IZOBRAŽEVANJ ZA CILJNI SKUPINI	117
4.2	ŠTUDIJA NAČINA IZVEDBE IZOBRAŽEVALNIH PROGRAMOV	119
4.3	NAČRT IZOBRAŽEVANJA UPORABNIKOV IN PODPORNEGA OSEBJA, KI BODO NUDILI PODORO PRI UPORABI VARNIH POTI IN MULTIMODALNEM POTOVANJU	122
4.3.1	<i>Načrt izobraževanja podpornega osebja v prometu.....</i>	<i>124</i>
4.3.2	<i>Načrt izobraževanja ciljnih skupin invalidov</i>	<i>125</i>
4.4	NAČRT NAVODIL IN UKREPOV ZA DVIG RAZUMEVANJA VARNOSTI, NEOVIRANEGA GIBANJA V PROMETU IN DOSTOPNOSTI ZA CILJNI SKUPINI UPORABNIKOV	127
4.4.1	<i>Načrtovanje fizične dostopnosti</i>	<i>127</i>
4.4.2	<i>Načrtovanje komunikacijske dostopnosti</i>	<i>128</i>
4.4.3	<i>Načrtovanje spletne dostopnosti</i>	<i>128</i>
4.4.4	<i>Predstavitev mednarodnega standarda WCAG.....</i>	<i>130</i>
4.5	ZAKLJUČEK	136
4.5.1	<i>Izobraževalni seminarji za občine in institucije v njihovem upravljanju</i>	<i>136</i>
4.5.2	<i>Izobraževalni seminarji za ciljni skupini invalidov</i>	<i>137</i>
4.5.3	<i>Informacijske brošure in zbornik</i>	<i>137</i>
5	SKLOP 5: TESTNA IZVEDBA ZA IZBRANO IZOBRAŽEVALNO USTANOVO	138
5.1	POROČILO O STANJU DOSTOPNOSTI IZBRANE USTANOVE ZA OSEBE Z RAZLIČNIMI OVIRANOSTMI – POVZETEK OBSTOJEČIH ZBIRK PODATKOV IZ PREDHODNIH PROJEKTOV (VIR: MIZŠ)	140
5.1.1	<i>Predhodni projekt dobre prakse.....</i>	<i>141</i>
5.2	ANALIZA ŠTEVILA IN VRSTE POTENCIALNIH UPORABNIKOV (TJ. SLEPIH, GIBALNO OVIRANIH) NA IZBRANI IZOBRAŽEVALNI USTANOVNI - POVZETEK OBSTOJEČIH ZBIRK PODATKOV IZ PREDHODNIH PROJEKTOV (VIR: MIZŠ)	143
5.3	PREVZEM PODATKOV O VARNIH POTEH DOSTOPA ZA IZBRANO USTANOVO (VIR: IZOBRAŽEVALNA USTANOVA).....	145
5.4	PRILAGODITEV PODATKOV O VARNIH POTEH DOSTOPA ZA IZBRANO USTANOVO	147
6	SKLOP 6: NADGRADNJA REZULTATOV PROJEKTA “VARNO V VRTEC IN ŠOLO”	149
6.1	VSEBINSKO NAVODILO IN POZIV OTROKOM, DA IZDELAJO LASTNE PREDLOGE VARNIH POTI ZA OSEBE OBEH CILJNIH SKUPIN (VKLJUČNO Z NAGRADITVIJO DOBRIH PREDLOGOV).....	150
6.1.1	<i>Vsebinsko navodilo in priprava otrok za izvedbo delavnice za izdelavo varnih poti za osebe obeh ciljnih skupin</i>	<i>151</i>
6.2	IZDELAVA PREDLOGA ELABORATA VARNIH POTI OB UPOŠTEVANJU MOŽNOSTI MULTIMODALNEGA TRANSPORTA OSEB OBEH CILJNIH SKUPIN	154
6.2.1	<i>Predlog elaborata varnih poti z multimodalnim transportom za obe ciljni skupini.....</i>	<i>155</i>
6.2.2	<i>Zaključek</i>	<i>156</i>

6.3	IZVEDBA PROMOCIJE IN INFORMIRANJA ZA IZBRANO IZOBRAŽEVALNO USTANOVO	157
6.3.1	<i>Analiza stanja</i>	157
6.3.2	<i>Načrt komuniciranja</i>	158
6.3.3	<i>Izvedba pilotne delavnice z učenci OŠ Danile Kumer</i>	161
6.4	ZAKLJUČEK	163
6.4.1	<i>Izkušnjska delavnica o slepoti in gibalni oviranosti</i>	164
6.4.2	<i>Igre vlog v improvizaciji nudenja pomoči invalidom</i>	164
6.4.3	<i>Delavnica risanja in plesa</i>	164
6.5	IZDELAVA NAVODIL IN IZVEDBA UKREPOV ZA DVIG RAZUMEVANJA VARNOSTI, NEOVIRANEGA GIBANJA V PROMETU IN DOSTOPNOSTI ZA IZBRANO IZOBRAŽEVALNO USTANOVO	165
7	ZAKLJUČEK	172
8	PRILOGE	174
9	KAZALO FOTOGRAFIJ	174
10	KAZALO SLIK	176
11	KAZALO TABEL	177

POVZETEK

Skladno z dolgoročnim namenom projekta t.j. dvig kakovosti življenja oseb z gibalno oviranostjo in slepoto z zasnovo rešitev, ki omogočajo dostopnost in varno gibanje v multimodalnem (kombiniranem) prometu ter osnovnimi cilji izdelave priporočil za prilagoditve prometne infrastrukture in varnih poti, zasnova sistema informacijsko komunikacijskih pripomočkov, ki vključuje tudi zbirke prostorskih podatkov za podporo gibanju in plan posredovanja informacij ciljnim skupinam, kateri bo vseboval tudi plan izobraževanja ciljnih skupin (vključno z javnostjo) je projekt razdeljen v 6 medsebojno povezljivih tematskih sklopov:

- Sklop 1: Pregled in analiza stanja, priporočil in predpisov
- Sklop 2: Zasnova multimodalne varne poti za gibalno ovirane in slepe
- Sklop 3: Plan diseminacije in promocije
- Sklop 4: Plan izobraževanj
- Sklop 5: Testna izvedba za izbrano izobraževalno ustanovo
- Sklop 6: Nadgradnja rezultatov projekta “Varno v vrtec in šolo”

Podrobnejša predstavitev nalog posameznih sklopov je razvidna v naslednjem-uvodnem poglavju, njihova realizacija pa v tem pričujočem končnem poročilu.

UVOD

Izhodišča

V Sloveniji živi okoli 170.000 invalidov ali 8,5% celotne populacije. Če dodamo populacijo starejših in družine z otroci (gibanje z vozički) vidimo, da **omogočanje multimodalne mobilnosti ni samoumevno**, ampak je **slednje** predpogoj za opravljanje aktivnosti oseb z različnimi oviranostmi v mikro in makro prostoru. Navsezadnje bomo tovrstne storitve prej ali slej potrebovali mi vsi, ki se bomo kot generacija starejših soočali z različnimi funkcionalnimi oviranostmi.

EU zakonodaja podpira vključevanje in nediskriminacijo invalidov v krovnem aktu: "Evropska strategija o invalidnosti za obdobje 2010–2020". Strategija se osredotoča na odstranitev ovir. EK je določila osem glavnih področij za ukrepanje: dostopnost, sodelovanje, enakost, zaposlovanje, izobraževanje in usposabljanje, socialna zaščita, zdravje in zunanji ukrepi. „Dostopnost“ je opredeljena kot zagotavljanje invalidom, da imajo enako kot drugi dostop do fizičnega okolja, prevoza, informacijskih in komunikacijskih tehnologij in sistemov (IKT) ter drugih objektov in storitev. Na vseh teh področjih še vedno obstajajo velike ovire. Podoben akt je sprejela Slovenija in sicer: "Akcijski program za invalide 2014–2021", kjer je ena glavnih prioritet omogočanje dostopnosti invalidom na vseh področjih življenja.

Z vsebino naloge se usmerjamo v skupino slepih in slabovidnih ter gibalno oviranih oseb. Z vidika uporabnika (npr. slepe in/ali gibalno ovirane osebe) je potrebno izvesti predhodno načrtovanje poti za doseg svojega cilja. **Govorimo torej o treh procesih: lokaciji osebe v prostoru, postopku navigacije in o multimodalni mobilnosti** (uporabe različnih vrst javnega prometa za doseg cilja). Vsebina naloge je usmerjena v reševanje problematike multimodalne mobilnosti za neodvisno gibanje invalidov ter uporabe različnih vrst javnih prevozov na državni in lokalni ravni.

Namen in cilj projekta

Dolgoročni namen projekta je omogočiti dvig kakovosti življenja oseb z gibalno oviranostjo in slepoto z zasnovo rešitev, ki omogočajo dostopnost in varno gibanje v multimodalnem (kombiniranem) prometu. Prav tako morajo biti ustrezno načrtovane varne poti. Poudarek projekta bo tudi na šolajoči mladini (šole in vrtci). Podporno prometno infrastrukturo in varne poti je potrebno prilagoditi in povezati v funkcionalno celoto za ciljno skupino uporabnikov. Samostojna in učinkovita mobilnost vključuje uporabo multimodalnega transporta s prilagojeno informacijsko podporo. Dostop do javnih objektov in objektov prometne infrastrukture (npr. železniških in avtobusnih postaj) mora biti ustrezno prilagojen.

Cilj projekta so priporočila za prilagoditve prometne infrastrukture in varnih poti, zasnova sistema informacijsko komunikacijskih pripomočkov, ki vključuje tudi zbirke prostorskih podatkov za podporo gibanju in plan posredovanja informacij ciljnim skupinam, ki vsebuje tudi plan izobraževanja ciljnih skupin, vključno z javnostjo. Odločitve so temeljile na analizi potencialnih uporabnikov. Projekt vključuje testno zasnovo sistema za izbrano izobraževalno ustanovo.

Predmet projekta

Projekt je razdeljen v 6 delovnih sklopov s sledečimi nalogami:

Sklop 1: Pregled in analiza stanja, priporočil in predpisov

- pregled priporočil in predpisov na področju varnosti, neoviranega gibanja v prometu in dostopnosti,
- vključitev po enega reprezentativnega predstavnika iz vsake ciljne skupine (gibalno ovirani, slepi) v spremljanje projekta,
- pregled dobrih praks sodelovanja in vključevanja skupnosti invalidov v problematiko mobilnosti,
- analiza števila in vrste potencialnih uporabnikov (tj. slepih, gibalno oviranih) glede na lokacijo uporabnikov in vrsto trenutnega transporta (npr. peš, avtobus, vlak, nemobilni uporabnik z ali brez možnosti prevoza).
- priprava baze reprezentativnih nacionalnih invalidskih organizacij in posameznikov z različnimi oblikami invalidnosti.

Sklop 2: Zasnova multimodalne varne poti za gibalno ovirane in slepe

- predlog možnih vrst multimodalnega transporta glede na izsledke Sklopa 1,
- definiranje načinov, potreb in posebnosti multimodalnega transporta gibalno oviranih in slepih oseb,
- prilagoditev obstoječe definicije varne poti za ciljni skupini - za šolajočo mladino,
- zasnova načina prostorskega evidentiranja varne poti v primeru multimodalnega transporta (peš, kolo, avtobus, vlak),
- priporočila za oblikovanje varne poti, ki zagotavljajo inkluzijo obeh ciljnih skupin,
- priporočila za podporne informacijsko-komunikacijske pripomočke (spletne in mobilne aplikacije) za ciljni skupini.

Sklop 3: Plan diseminacije in promocije

- študija komunikacijskih strategij za ciljni skupini in priprava izvedbenega načrta komunikacijskih kanalov, orodij ter vsebinskih usmeritev sporočil,
- plan diseminacije podatkov o varnih poteh za multimodalno mobilnost,
- plan promocije in informiranja ciljnih skupin o uporabi novih multimodalnih rešitev,
- plan promocije in informiranja javnosti o uporabi novih multimodalnih rešitev,
- načrtovanje drugih multimedijskih oblik sporočanja ciljnim javnostim.

Sklop 4: Plan izobraževanj

- analiza potreb in specifik izobraževanj za ciljni skupini,
- študija načina izvedbe izobraževalnih programov,
- plan izobraževanja uporabnikov in podpornega osebja, ki bodo nudili podporo pri uporabi varnih poti in multimodalnem potovanju,
- plan navodil in ukrepov za dvig razumevanja varnosti, neoviranega gibanja v prometu in dostopnosti za ciljni skupini uporabnikov.

Sklop 5: Testna izvedba za izbrano izobraževalno ustanovo

- poročilo o stanju dostopnosti izbrane ustanove za osebe z različnimi oviranostmi – povzetek obstoječih zbirk podatkov iz predhodnih projektov (vir: MIZŠ),
- analiza števila in vrste potencialnih uporabnikov (tj. slepih, gibalno oviranih) na izbrani izobraževalni ustanovi - povzetek obstoječih zbirk podatkov iz predhodnih projektov (vir: MIZŠ),

- prevzem podatkov o varnih poteh dostopa za izbrano ustanovo (vir: izobraževalna ustanova),
- prilagoditev podatkov o varnih poteh dostopa za izbrano ustanovo.

Sklop 6: Nadgradnja rezultatov projekta “Varno v vrtec in šolo”

- vsebinsko navodilo in poziv otrokom, da izdelajo lastne predloge varnih poti za osebe obeh ciljnih skupin (vključno z nagraditvijo dobrih predlogov),
- izdelava predloga elaborata varnih poti ob upoštevanju možnosti multimodalnega transporta oseb obeh ciljnih skupin,
- izvedba promocije in informiranja za izbrano izobraževalno ustanovo,
- izdelava navodil in izvedba ukrepov za dvig razumevanja varnosti, neoviranega gibanja v prometu in dostopnosti za izbrano izobraževalno ustanovo.

DEFINICIJE UPORABLJENIH POJMOV

Ciljne skupine invalidov tega dokumenta so slepe in slabovidne osebe ter gibalno ovirane osebe.

Dostopnost je opredeljena kot zagotavljanje invalidom, da imajo enako kot drugi dostop do fizičnega okolja, prevoza, informacijskih in komunikacijskih tehnologij in sistemov (IKT) ter drugih objektov in storitev.

Fizična dostopnost je odsotnost ovir, ki bi invalidom preprečevale, da se samostojno orientirajo in gibljejo v prostoru.

Intermodalnost se nanaša na uporabo različnih prevoznih sredstev na enem potovanju (npr. z avtomobilom do parkirišča P+R ter od tam do delovnega mesta z javnim prevozom).

Invalidi so ljudje z dolgotrajnimi telesnimi, duševnimi, intelektualnimi ali senzoričnimi okvarami, ki jih v povezavi z različnimi ovirami lahko omejujejo, da bi enako kot drugi polno in učinkovito sodelovali v družbi. Definicija je podana v skladu s Konvencijo ZN.

Komunikacijska dostopnost je možnost vzpostavitve stika in izmenjave informacij, ne glede na specifične potrebe, ki jih invalidu določa njegova oviranost.

Mobilnost je kompleksen pojem, ki vključuje orientacijo, navigacijo in gibanje lastnega telesa (slepe ali gibalno ovirane osebe) v prostoru, za doseg nove lokacije v prostoru (npr. avtobusne postaje).

Multimodalno potovanje je pot, ki jo uporabnik opravi s prevoznim sredstvom ali peš, z obzirom, da za različne poti izbira različne oblike transporta.

Multimodalnost se nanaša na uporabo različnih prevoznih sredstev za različna potovanja (npr. uporaba kolesa za pot na delo ali taksija do opere).

Navigacija je skupek navodil, ki omogočajo slepi ali gibalno ovirani osebi priti iz trenutne pozicije na novo željeno/izbrano točko v prostoru. Navodila so lahko podana na več načinov. Npr. ustno, še bolj poznana in razširjena je pri nas elektronska navigacija z napravo Garmin.

Orientacija pomeni, da slepa ali gibalno ovirana oseba pozna svojo lokacijo v prostoru ter odnose do objektov v prostoru.

Podporno osebje partnerskih organizacij projekta so predstavniki organizacij in podjetij ter zaposleni, ki skrbijo za odnose z javnostmi, in tisti, ki prihajajo v neposredni stik z uporabniki storitev. To so lahko vozniki avtobusov, taksijev, osebje pri blagajniških in informacijskih pultih, osebje na vlaku, policaji, in drugi.

Spletna dostopnost je možnost dostopa do informacij in uporabe storitev na spletnih straneh, ne glede na specifične potrebe, ki jih invalidu določa njegova oviranost.

Šolska pot površina, ki je za šolarje najbolj varna in je na njej zagotovljena varna hoja pešcev.

1 Sklop1: Pregled in analiza stanja, priporočil in predpisov

Več kot 15 % vseh prebivalcev Evropske unije je invalidov, v Sloveniji pa se okvirna ocena deleža invalidov giblje okoli 12–13 % celotnega prebivalstva, kar se torej ne razlikuje bistveno od ocene v EU. Od tega ima 8 % invalidov odločbo o invalidnosti glede na različne zakone, preostalih 5 % (po ocenah invalidskih organizacij oz. članstva v njih) pa je oseb z večjo telesno okvaro. Invalidi so tako pomembna skupina, ki lahko enakovredno prispeva k razvoju družbe, pa vendar njihove zmogljivosti še niso v celoti razvite zaradi prenekaterih ovir in zmanjšane dostopnosti, na katero naletijo invalidi v življenju (Akcijski program za invalide 2014–2021).

Akcijski program za invalide 2014–2021 natančno opredeljuje termin dostopnosti. Dostopnost je širok pojem in močno povezan z mobilnostjo invalidov, ki ne obsega le dostopa do grajenega okolja in odprave arhitektonskih ovir, temveč tudi dostop do informacij oz. komunikacij in s tem omogoča invalidu vključitev v širše družbeno okolje oziroma v vse sfere človekovega življenja. Dostopnost daje invalidu možnost vključevanja v socialno, ekonomsko in politično življenje.

Vlada Republike Slovenije je leta 2005 sprejela Nacionalne usmeritve za izboljšanje dostopnosti grajenega okolja, informacij in komunikacij za invalide »Dostopna Slovenija« na podlagi Akcijskega programa 2014–2021. Njeni cilji imajo pravno podlago v številnih zakonih o urejanju prostora, gradnji objektov, dostopnosti stanovanj, dostopnosti delovnega okolja in opreme, letalskem, železniškem in cestnem prometu, elektronskih komunikacijah, itd. Ukrepi za izboljšanje dostopnosti so vezani na :

- zagotavljanje dostopnosti do cestnega prevoza (v Republiki Sloveniji do krajev prometnega območja na katerem je vzpostavljen javni potniški promet, vsak dan v tednu in taksi prevoz) – vstop, izstop, slušno in vidno obveščanje;
- zagotavljanje dostopnosti do grajenega okolja ali do vseh objektov v javni rabi;
- zagotavljanje dostopnosti do informacij in komunikacij (prilagoditev gradiva v zvezi z odločanjem na državni in lokalni ravni v lahko berljivo tehniko; uporaba slovenskega znakovnega jezika za gluhe ter zagotavljanje branja podnapisov in opisovanja dogajanja na zaslonu za slepe, vsaj pri dnevnoinformativnih, znanstvenih in drugih izobraževalnih televizijskih oddajah; spodbujanje e-dostopnosti in uporabe druge informacijsko-komunikacijske tehnologije; spodbujanje proizvajalcev, da svoje izdelke opremijo z brajevo pisavo; ohranjanje relejnih centrov za senzorno in komunikacijsko ovirane invalide, to je centrov, ki skrbijo za posredovanje informacij med gluhim/naglušnim in drugimi osebami);
- zagotavljanje dostopnosti do turističnih programov za funkcionalno ovirane osebe, spodbujanje turističnih agencij k oblikovanju turističnih dejavnosti za invalide;
- zagotavljanje varnostnih zahtev za osebe z zmanjšano mobilnostjo na potniških ladjah in hitrih potniških plovilih v skladu z Direktivo 2009/45/ES o varnostnih predpisih in standardih za potniške ladje;
- urejanje prevoza invalidnih oseb in oseb z omejeno mobilnostjo v Uredbi (ES) št. 1107/2006 o pravicah invalidnih oseb in oseb z omejeno mobilnostjo v zračnem prevozu, ki zagotavlja pravico do nediskriminacije na podlagi invalidnosti in omejene mobilnosti;

- urejanje prevoza - Uredba o izvajanju Uredbe št. 1177/2010/EU o pravicah potnikov med potovanjem po morju in celinskih plovni poteh (Uradni list RS, št. 49/13) določa izvajanje Uredbe (EU) št. 1177/2010 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 24. novembra 2010 o pravicah potnikov med potovanjem po morju in celinskih plovni poteh ter spremembi Uredbe (ES) št. 2006/2004, med katerimi so tudi določbe o kršitvah, ki se nanašajo na osebe z zmanjšano mobilnostjo. Urejanje prevoza v železniškem prometu - Pravila za (PRM - persons with reduced mobility) osebe z ovirano mobilnostjo posebno, ki so urejena v "Uredbi Komisije (EU) št. 1300/2014 z dne 18. novembra 2014 o tehničnih specifikacijah za interoperabilnost v zvezi z dostopnostjo železniškega sistema Unije za invalide in funkcionalno ovirane osebe" (Ur. l. EU št. L356/110, z dne 12. 12. 2014).

1.1 Pregled priporočil in predpisov na področju varnosti, neoviranega gibanja v prometu in dostopnosti

1.1.1 Pomembni zakonodajni dokumenti EU

Maastrichtska pogodba (1992) je kot sestavni del prometne politike uvedla vseevropska omrežja in varstvo okolja, kar je istega leta še dodatno okrepila Bela knjiga, Komisije o skupni prometni politiki.

Poudarjeno je bilo načelo trajnostne mobilnosti in cilj odprtja prometnih trgov konkurenci. Do leta 1992 so bili postavljeni temelji skupne prometne politike.

Tako so bili do leta 1992 postavljeni temelji skupne prometne politike. Velja poudariti, da je Komisija po svoji drugi Beli knjigi (2001) pričela razpravo o dolgoročni prihodnosti prometa (20–40 let) in rezultate predstavila v obliki sporočila z naslovom "Trajnostno naravnana prihodnost prometa: usmeritev k integriranemu, tehnološko naprednemu in uporabnikom prijaznemu prometnemu sistemu". V sporočilu so načrtani trendi, izzivi in možnosti evropskega prometnega sistema v prihodnosti, zlasti ob upoštevanju: a) napredka globalizacije, b) razvoja odnosov s tretjimi državami, c) povečanja tovarnega prometa, d) sprememb socialnih struktur in demografskega gibanja, e) rastoče urbanizacije, f) prihodnjega razvoja na področju trgovine, g) možnega tehnološkega napredka na področju energije, prometa in komunikacij, h) možnih posledic podnebnih sprememb ter i) sprememb, ki so potrebne na področju oskrbe z energijo.

V svoji tretji Beli knjigi o prihodnosti prometa do leta 2050 z naslovom "Načrt za enotni evropski prometni prostor – na poti h konkurenčnemu in z viri gospodarnemu prometnemu sistemu", (COM(2011)0144), ki je bila objavljena 28. marca 2011, je Komisija opisala prehod vrst prometa od starih k novim izzivom in opisala možnosti, kako bi jih lahko premagali. Zelo zahteven cilj te vizije je bilo znižanje emisij toplogrednih plinov vsaj za 60 % do leta 2050 v primerjavi z ravno leta 1990 ne da bi pri tem ovirali rast prometa in ogrozili mobilnost. Kot (ambiciozen) vmesni cilj vizije pa znižanje emisij toplogrednih plinov do leta 2020/2030 za približno 20 % v primerjavi z ravno leta 2008. Ti cilji pa so v veliki meri nezadostni glede na cilje, ki so bili decembra 2015 sprejeti na konferenci o podnebnih spremembah v Parizu (COP 21) tj. zmanjšanje emisij toplogrednih plinov za vsaj 40 % med letoma 2021 in 2030.

Skupna prometna politika se bo morala v obdobju do l. 2020 soočiti z reševanjem gospodarskih in okoljskih izzivov iz vidika znatnega zmanjšanja emisij.

Sledi prikaz EU zakonodaje, ki se nanaša na prevoz potnikov z različnimi transportnimi sredstvi.

1.1.1.1 Uredba (EU) št. 181/2011 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 16. februarja 2011 o pravicah potnikov v avtobusnem prevozu in o spremembi Uredbe (ES) št. 2006/2004

Skladno z navedeno EU uredbo imajo tudi invalidne osebe in osebe z zmanjšano mobilnostjo, ki potujejo z avtobusom, enake pravice povsod, kjer potujejo v Evropski uniji (EU). Te pravice, vključno s pravico do informacij ali do odškodnine v primeru zamude ali odpovedi, dopolnjujejo podobne pravice za potnike med potovanjem po morju in celinskih plovnih poteh in potnike v zračnem in železniškem prometu.

Ena od bistvenih zadev je zagotovitev brezplačne pomoči za invalidne osebe in osebe z zmanjšano mobilnostjo na postajah in na prevoznih sredstvih in po potrebi brezplačen prevoz za spremljevalce in nediskriminatorno obravnavo invalidnih oseb in oseb z zmanjšano mobilnostjo ter finančno odškodnino za izgubo ali poškodbo njihove opreme za gibanje v primeru nesreče.

Pravice potnikov so varovane v okviru zakonodaje v EU, ki zadeva prevoz po cesti, vodnih površinah, železnici in po zraku.

Potovanje z vlakom

Tudi potniki z omejeno mobilnostjo imajo enako pravico do železniškega prevoza kot vsi drugi. Informacije o dostopnosti vlakov morajo biti na voljo javnosti pri prevozniku.

Potniki z omejeno mobilnostjo so upravičeni do brezplačne pomoči pri vstopu in izstopu z vlaka, med prestopanjem, med potovanjem ter na železniški postaji pred potovanjem in po njem.

Vsaj 48 ur pred potovanjem se mora potnik obrniti na železniško podjetje, prodajalca vozovnic ali organizatorja potovanja ter pojasniti obliko pomoči.

Omejena mobilnost ne sme biti razlog, da se zavrne vstopanje na vlak, razen če bi bilo to v nasprotju s pravili podjetja.

Potovanje z avtobusom

Tudi potniki z omejeno mobilnostjo imajo enako pravico do avtobusnega prevoza kot vsi drugi.

Omejena mobilnost ne sme biti razlog za zavrnitev prodaje vozovnice, rezervacije ali vstopanja, razen če je to nujno zaradi veljavnih varnostnih določb ali v primerih, ko zaradi infrastrukture prevoz ne bi bil varen.

Za daljše avtobusne prevoze (več kot 250 km) velja, da mora prevoznik dovoliti brezplačen prevoz spremljevalca, če bi s tem odpravili morebitne varnostne zadržke, ki bi sicer preprečevali potovanje. Oseba z zmanjšano mobilnostjo je upravičena do pomoči na nekaterih glavnih avtobusnih postajah pri vstopu in izstopu na vozilo z avtobusa.

Pomoč je brezplačna, vendar mora biti prevoznik, prodajalec vozovnic ali organizator potovanja o tej potrebi vsaj 36 ur pred začetkom potovanja obveščen.

Potovanje z letalom

Tudi osebe z omejeno mobilnostjo imajo enako pravico do potovanja z letalom kot vsi drugi.

Ob tem so upravičene do brezplačne pomoči pri vkrcanju in izkrcanju z letala, v kabini med letom ter na letališču pred letom in po njem.

Vsaj 48 ur pred potovanjem se morajo te osebe obrniti na letalsko družbo, prodajalca vozovnic ali organizatorja potovanja ter pojasniti kakšno pomoč potrebujejo.

Prav tako se svetuje glede uporabe invalidskega vozička oz. pripomočka za gibanje ter akumulatorjev oz. baterij.

Zaradi omejene mobilnosti tovrstni potnik ne sme biti zavržen, razen če to zaradi velikosti letala fizično ni izvedljivo ali zaradi varnostnih razlogov.

Letalski prevozniki niso dolžni zagotoviti pomoči pri prehranjevanju ali jemanju zdravil med letom. Če potrebujete tovrstni potnik takšno pomoč, denimo med dolgim letom, lahko letalski prevoznik zahteva spremstvo negovalca.

Potovanje z ladjo

Tudi potniki z omejeno mobilnostjo imajo enako pravico do ladijskega prevoza kot vsi drugi.

Ob tem so upravičeni do brezplačne pomoči pri vkrcanju in izkrcanju z ladje, med potovanjem, pri prestopanju ter v pristanišču pred potovanjem in po njem.

Vsaj 48 ur pred potovanjem se mora potnik obrniti na ladijsko družbo, prodajalca vozovnic ali organizatorja potovanja ter pojasniti, kakšno pomoč potrebuje. Če ta tako ne ravna se morata prevoznik in upravitelj terminala v razumni meri potruditi, da pomagata pri vkrcanju, izkrcanju in potovanju z ladjo.

Če tovrstni potnik potrebuje posebno ureditev glede nastanitve, sedeža, dodatne pomoči ali pa mora imeti s seboj medicinsko opremo, o tem obvesti prodajalca vozovnic ob rezervaciji.

1.1.1.2 Smernice EU za razvoj vseevropskega prometnega omrežja

Smernice EU za razvoj vseevropskega prometnega omrežja so opredeljene v **Uredbi (EU) št. 1315/2013 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. decembra 2013 o smernicah Unije za razvoj vseevropskega prometnega omrežja in razveljavitvi Sklepa št. 661/2010/EU**.

Smernice omogočajo opredelitev projektov skupnega evropskega interesa, ki prispevajo k razvoju omrežja. Ti projekti bodo usmerjeni v vzpostavitev nove in nadgradnjo obstoječe prometne infrastrukture. Predvideni so tudi dodatni ukrepi za spodbujanje uporabe omrežja in gospodarjenja z viri. Za te projekte so na voljo finančna sredstva EU (Uredba (EU) št. 1316/2013).

Poskuša se odpraviti težavo na področju nezadostne multimodalne povezave (povezave med različnimi načini prevoza).

1.1.1.3 Bela knjiga

Bela knjiga (2011) (Načrt za enotni evropski prometni prostor – na poti h konkurenčnemu in z viri gospodarnemu prometnemu sistemu) je akt Komisije EU o skupni prometni politiki, ki se osredotoča na delo, ki ga je potrebno še dokončati za dokončno oblikovanje notranjega trga na področju prometa. Med drugim se osredotoča na:

- vzpostavitev integriranih transportnih omrežij, ki združujejo različne načine prevoza;
- vzpostavitev multimodalnih središč (vozlišč različnih načinov prevoza) ter odpravo tradicionalnih ozkih grl, povezanih s tehničnimi ali upravnimi dejavniki, ali s težavami z zmogljivostjo;
- izboljšanje infrastrukture v državah, ki so se EU pridružile po letu 2004;

- pomen raziskav, inovacij in naložb v promet, ki bodo v prihodnosti omogočile neodvisnost od nafte ter sektorju omogočile doseg zahtevanih ciljev glede zmanjšanja emisij CO₂, ne da bi se zmanjšala mobilnost.

1.1.1.4 Predlog direktive Evropskega parlamenta in Sveta o dostopnosti spletišč javnega sektorja

Direktiva o dostopnosti spletišč in mobilnih aplikacij javnega sektorja naj bi državam članicam pomagala izpolniti nacionalne zaveze glede spletne dostopnosti ter zavezo v zvezi s spletišči organov javnega sektorja iz Konvencije Združenih držav o pravicah invalidov. Spletna dostopnost obsega načela in tehnike, ki jih je treba upoštevati pri izdelavi spletišč, da bi vsebina teh spletišč bila dostopna za vse uporabnike, zlasti invalide v skladu s Konvencijo Združenih narodov o pravicah invalidov. Konvencija pravi, da so invalidi ljudje z dolgotrajnimi telesnimi, duševnimi, intelektualnimi ali senzoričnimi okvarami, ki jih v povezavi z različnimi ovirami lahko omejujejo, da bi enako kot drugi polno in učinkovito sodelovali v družbi.

Povzetek ciljev, ki jih direktiva zasleduje je:

- cilj te direktive je približevanje zakonov in drugih predpisov držav članic o dostopnosti vsebin spletišč organov javnega sektorja vsem uporabnikom, zlasti osebam s funkcijskimi omejitvami, vključno z invalidi;
- direktiva določa predpise, v skladu s katerimi države članice zagotovijo dostopnost vsebin spletišč, ki so last organov javnega sektorja in katerih vrste so opredeljene v prilogi;
- države članice lahko razen spletišč iz odstavka 2 vključijo tudi druge vrste spletišč organov javnega sektorja.

Direktiva bo eden od ključnih dokumentov za spletno dostopanje še nekaj naslednjih let.

Spletna dostopnost prilagojena potrebam ranljivih skupin v Sloveniji je relativno slabo razvita, kar velja tudi za javne izobraževalne ustanove vključno z visokošolskimi ustanovami. Prav z namenom povečanja dostopnosti do informacije ranljivim skupinam je eden izmed ciljev OP Razvoja človeških virov za obdobje 2017-2013 spodbujanje podjetništva in prilagodljivosti (3. Razvojna prioriteta) znotraj katere je opredeljen razvoj človeških virov in vseživljenjskega učenja (3.3.), katerega cilj je razvoj človeških virov za delo in življenje v družbi, temelječi na znanju s posodabljanjem sistemov izobraževanja in usposabljanja ter s spodbujanjem vseživljenjskega učenja. Pri tem je poudarjen pomen vlaganja v človeške vire kot pogoj za razvoj družbe in znanja, ob uporabi sodobnih informacijsko komunikacijskih tehnologij tudi pri izvajanju visokošolskih izobraževalnih programov.

Predlog projekta, ki sledi v nadaljevanju, predstavlja realizacijo omenjenih ciljev OP RČV 2007-2013.

1.1.2 Pomembni zakonodajni dokumenti RS

V nadaljevanju podajamo pomembne zakonodajne dokumente Republike Slovenije, ki zadevajo:

- mobilnost in
- varne poti.

1.1.2.1 Zakonodaja, ki zadeva multimodalno mobilnost

Zakonodaja, ki zadeva multimodalno mobilnost z relevantnimi členi je sledeča:

- **Zakon o izenačevanju možnosti invalidov (ZIMI)**, (Uradni list RS št. 94/10, 50/14)

16. člen (javni prevozi):

- (1) Invalidom mora biti zagotovljena enaka dostopnost do prevoza v cestnem in železniškem prometu ter pomorski in notranji plovbi.
- (2) Država in občina morata 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.
- (3) 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.
- (4) Upravljavec javne železniške infrastrukture in prevoznik javnih linijskih prevozov v železniškem prometu morata prilagoditi vlake in drugo železniško infrastrukturo za gibalno in senzorno ovirane invalide ter da nudijo informacije o možnosti uporabe železniškega prometa v invalidom prilagojenih oblikah.
- (5) Za uporabo pripomočka za premagovanje gibalne in senzorne oviranosti (psi vodniki in drugi psi pomočniki, invalidski voziček) se v kateri koli okoliščini ne smejo zaračunati dodatni stroški.
- (6) 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.
- (7) Upravljavec javne pomorske ali celinske plovne infrastrukture in prevoznik javnih prevozov v pomorstvu ali celinskih vodah morata prilagoditi plovila in drugo plovno infrastrukturo za gibalno in senzorno ovirane invalide ter nuditi informacije o možnosti uporabe plovnega prometa v invalidom prilagojenih tehnikah.

(vir: <http://www.pisrs.si/Pis.web/pregledPredpisa?id=ZAKO4342>)

- **Zakon o pravilih cestnega prometa (ZPrCP)**(Uradni list RS, št. 109/2010, 57/2012, 63/2013, 68/16)

I. UVODNE DOLOČBE

3. člen (pomen izrazov)

25. »Pešec oziroma peška (v nadaljnjem besedilu: pešec)« je oseba, udeležena v cestnem prometu, ki hodi po cesti, pri tem pa lahko vleče ali potiska vozilo, ali se premika z invalidskim vozičkom s hitrostjo pešca ali tak voziček potiska, in oseba, ki uporablja za gibanje drugo prevozno sredstvo, ki po tem zakonu ni vozilo.
30. »Posebna prevozna sredstva« so invalidski vozički, otroška prevozna sredstva ter športni pripomočki in naprave, ki omogočajo gibanje, hitrejšje od hoje pešca, kot so: skiro, kotalke, rolke, rolerji, smuči, sanke, otroško kolo, monokolo, motorne sani, miniatura motorna vozila, gokart in po namenu uporabe podobna prevozna sredstva, ki niso vozila po zakonu, ki ureja motorna vozila.

II. NAČELA CESTNEGA PROMETA

4. člen (skrb za varen, umirjen in nemoten potek cestnega prometa)

(4) Kadar so udeleženci cestnega prometa otroci, starejši ljudje, slepi, invalidi in druge osebe, ki niso v celoti sposobne za samostojno udeležbo v cestnem prometu, so drugi udeleženci dolžni nanje posebno paziti in jim pomagati.

III. ODGOVORNOST ZA VAREN IN NEMOTEN PROMET

7. člen (odgovornost staršev, skrbnikov oziroma rejnikov)

(1) Starši, skrbniki ter rejniki so dolžni skrbeti ali izvajati nadzorstvo nad otrokom ali mladoletnikom, ko je ta udeležen v cestnem prometu.

VI. PRAVILA VARNE USTAVITVE IN PARKIRANJA VOZIL

67. člen (parkiranje na parkirnem mestu označenem za invalide)

(1) Vozilo, parkirano na označenem parkirnem mestu za invalida, mora biti označeno z veljavno parkirno karto.

IX. VARSTVO UDELEŽENCEV CESTNEGA PROMETA

83. člen (udeležba pešcev v cestnem prometu)

(6) Pešec, ki potiska enosledno vozilo, ročni voziček ali drugo prevozno sredstvo in organizirana skupina pešcev, mora v primeru, ko ni mogoče uporabljati prometne površine namenjene hoji pešcev, hoditi ob desnem robu vozišča v smeri hoje. Pešec, ki potiska ob sebi enosledno vozilo, ga mora voditi na svoji levi strani. Določba velja tudi za osebo, ki se vozi v invalidskem vozičku.

84. člen (označitev pešcev)

(1) Pešec, ki vleče ali potiska po vozišču ročni voziček ali se vozi po vozišču v invalidskem vozičku, mora imeti ponoči in ob zmanjšani vidljivosti na vozičku prižgano najmanj eno svetilko, ki oddaja belo svetlobo, pritrjeno na levi strani, ki mora biti vidna od spredaj in zadaj. Svetloba svetilke ne sme slepiti drugih udeležencev v cestnem prometu.

87. člen (varstvo otrok, spremstvo skupin, varovanje na prehodih),

(1) Otroci morajo biti kot udeleženci v cestnem prometu deležni posebne pozornosti in pomoči vseh drugih udeležencev.

90. člen (prevoz skupine otrok), spremljevalec – opredeljen tudi s Pravilnikom o spremljevalcih pri prevozu skupin otrok

(1) Skupino otrok je dovoljeno prevažati le z motornim vozilom, ki poleg splošnih pogojev, predpisanih v tem zakonu in zakonu, ki ureja motorna vozila, izpolnjuje tudi druge predpisane posebne pogoje.

91. člen (vstopanje in izstopanje potnikov, ravnanje voznikov)

(1) Mimo avtobusa ali avtotaksi vozila, ustavljenega na zaznamovanem mestu na vozišču ali na zaznamovani niši, ki je rezervirana za avtobuse ali avtotaksi vozila, morajo vozniki voziti tako, da je zagotovljena varnost pešcev. Če potniki vstopajo ali izstopajo, je treba voziti mimo z zmanjšano hitrostjo in posebno previdno.

97. člen (pogoji za uporabo posebnih prevoznih sredstev v cestnem prometu)

(3) Ne glede na prejšnji odstavek je dovoljena uporaba invalidskih vozičkov na vozišču ceste, namenjene prometu motornih vozil, na kateri ni druge primerne prometne površine, ločene od vozišča.

(vir: <https://www.uradni-list.si/1/content?id=101702>)

- **Zakon o prevozi v cestnem prometu (Uradni list RS, št. 6/2016 - uradno prečiščeno besedilo), (ZPCP-2-UPB7)**

V. PREVOZ POTNIKOV

45. člen (opredelitev)

(3) Vozni red mora prevoznik pred začetkom uveljavitve objaviti na avtobusnih postajah in avtobusnih postajališčih, na katerih so po voznem redu predvideni postanki. Splošne prevozne pogoje mora prevoznik objaviti na krajevno običajen način. Splošni prevozni pogoji morajo biti prilagojeni invalidom in njihovi uporabi.

(8) Za uporabo pripomočkov za premagovanje gibalne in senzorne oviranosti (psi vodniki, drugi psi pomočniki in invalidski vozički) izvajalec javne službe linijskega prevoza potnikov ne sme zaračunavati dodatnih stroškov.

53. člen (mestni linijski prevoz potnikov)

(4) Pri urejanju mestnih linijskih prevozov potnikov in določanju gospodarske javne službe občina upošteva zlasti:

- obseg dnevne migracije in velikost gravitacijskega območja;
- soodvisnost medkrajevnega linijskega prevoza potnikov in mestnega linijskega prevoza potnikov;
- povezanost mestnega linijskega prevoza potnikov z drugimi vrstami prometa;
- zagotovitev dostopa in prostora za invalidske vozičke na avtobusih mestnega linijskega prevoza potnikov.

53. člen (mestni linijski prevoz potnikov)

(4) Pri urejanju mestnih linijskih prevozov potnikov in določanju gospodarske javne službe mora občina upošteva zlasti:

- obseg dnevne migracije in velikost gravitacijskega območja;
- soodvisnost medkrajevnega linijskega prevoza potnikov in mestnega linijskega prevoza potnikov;
- povezanost mestnega linijskega prevoza potnikov z drugimi vrstami prometa;
- zagotovitev dostopa in prostora za invalidske vozičke na avtobusih mestnega linijskega prevoza potnikov.

IX. AVTOBUSNE POSTAJE IN AVTOBUSNA POSTAJALIŠČA TER POSTAJE IN PARKIRIŠČA ZA TOVORNA VOZILA IN AVTOBUSE

111. člen (storitve in opremljenost)

(3) Avtobusna postaja mora zagotavljati neovirano gibanje funkcionalno oviranih oseb, in nuditi informacije za invalidom primernim tehnikah.

Zagotavljanje teh nalog mora biti urejeno v okviru ustreznih služb.

(vir: <http://www.pisrs.si/Pis.web/pregledPredpisa?id=ZAKO4236>)

- **Zakon o varnosti cestnega prometa, uradno prečiščeno besedilo (ZVCP-1-UPB5) (Uradni list RS, št. 56/2008).**

I. UVODNE DOLOČBE

2. člen (načela cestnega prometa)

3) Kadar so udeleženci cestnega prometa otroci, starejši ljudje, slepi, invalidi in druge osebe, ki niso v celoti sposobne za samostojno udeležbo v cestnem prometu, so drugi udeleženci dolžni nanje posebno paziti in jim, če zakon tako določa, tudi pomagati.

V. VARSTVO UDELEŽENCEV CESTNEGA PROMETA

95. člen (Pešci)

(6) Pešec, ki potiska enosledno vozilo, ročni voziček ali drugo prevozno sredstvo in organizirana skupina pešcev, mora v primeru iz četrtega odstavka tega člena hoditi ob desnem robu vozišča v smeri hoje. Pešec, ki potiska ob sebi enosledno vozilo, ga mora voditi na svoji levi strani. Določba velja tudi za osebo, ki se vozi v invalidskem vozičku.

96. člen (Posebna prevozna sredstva)

(4) Ne glede na prejšnji odstavek je dovoljena uporaba invalidskih vozičkov na vozišču ceste, namenjene prometu motornih vozil, na kateri ni druge primerne prometne površine, ločene od vozišča.

97. člen (Osvetlitev pešcev)

(1) Pešec, ki vleče ali potiska po vozišču ročni voziček ali se vozi po vozišču v invalidskem vozičku, mora imeti ponoči in ob zmanjšani vidljivosti na vozičku prižgano najmanj eno svetilko, ki oddaja belo svetlobo, pritrjeno na levi strani, ki mora biti vidna od spredaj in zadaj. Svetloba svetilke ne sme slepiti drugih udeležencev v cestnem prometu.

VII. OVIRE IN DRUGE POSEBNOSTI V CESTNEM PROMETU

123. člen (Ovire v cestnem prometu)

(5) Če oseba iz tretjega odstavka tega člena ne odstrani ovire v predpisanem času, jo mora na podlagi odredbe uradne osebe organa, pristojnega za inšpekcijsko nadzorstvo cest, občinskega redarja ali policista, odstraniti pristojni izvajalec rednega vzdrževanja ceste, če:

1. ogroža varnost cestnega prometa;
2. onemogoča normalen promet vozil na prometnem pasu, zlasti na ozkem in nepreglednem delu ceste, v predoru, podvozu, galeriji, na mostu, nadvozu ali na križišču;
3. onemogoča promet tirnih vozil ali vlaka na prehodu ceste čez železniško progo;
4. onemogoča dovoz do garaže, dvorišča, skladiščnega prostora ali drugih, po namenu podobnih objektov, ali onemogoča dovoz do zasebnega objekta oziroma zemljišča;
5. onemogoča pešcem, zlasti osebam z otroškimi in invalidskimi vozički, uporabo pešpoti ali pločnika;
6. onemogoča kolesarjem uporabo kolesarske steze, kolesarskega pasu ali kolesarske poti.

(vir: <http://www.uradni-list.si/1/objava.jsp?urlid=200856&stevilka=2345>)

1.1.2.2 Zakonodaja, ki zadeva varne poti

Zakonodaja, ki zadeva varne poti je naslednja:

- **Resolucija o nacionalnem programu varnosti cestnega prometa za obdobje 2013-2022 in predlog Obdobnega načrta za obdobje 2015-2016 (varne šolske poti) (Uradni list RS, št. 39/2013)**

V prvem vzgojno-izobraževalnem obdobju učenci spoznajo in opazujejo varne in nevarne poti v okolici šole, spoznajo prometne znake, ki označujejo šolsko pot, spoznavajo pravila obnašanja v prometu in varne hoje, pomen vidnosti in nošenja rumene rutice in kresničke, se seznanijo z načini obnašanja sopotnika v različnih prevoznih sredstvih, se učijo vključevanja v promet po varnih šolskih poteh, seznanijo se z orientacijo v prometnem prostoru (levo, desno), seznanijo se z varno hojo po pločniku in cesti, kjer ni pločnika, s hojo ob nevarnem cestnem robu in prečkanju ceste. Učenec se seznani s prometno varnostnim načrtom šole.

(vir: <http://www.pisrs.si/Pis.web/pregledPredpisa?id=RESO92>)

- **Pravilnik o pedagoških spremljevalcih pri prevozu skupin otrok (Uradni list RS, št. 42/2009)**

I. SPLOŠNA DOLOČBA

1. člen

Ta pravilnik določa za varnost pomembne okoliščine pri prevozu skupin otrok, število spremljevalcev glede na število otrok v vozilu in njihove naloge pri spremljanju skupine otrok in pogoje, ki jih morajo izpolnjevati.

(vir: <http://pisrs.si/Pis.web/pregledPredpisa?id=PRAV10734>)

- **Zakon o cestah (ZCes-1) (Uradni list RS, št. 109/10, 48/12, 17/14 - ZUOPŽ, 36/14 - odl. US, 46/15) IX. UPRAVLJANJE, GRADNJA, VZDRŽEVANJE IN VARSTVO OBČINSKIH CEST**

100. člen (prometna ureditev na občinskih cestah, ukrepi za umirjanje prometa za varnost otrok)

– določitev ukrepov za umirjanje prometa za varnost otrok, pešcev in kolesarjev, zlasti v bližini vzgojno varstvenih, izobraževalnih in zdravstvenih ustanov, igrišč, stanovanjskih naselij in drugih območij, kjer se ti udeleženci cestnega pro- meta pojavljajo v večjem številu.

II. SKUPNE DOLOČBE O GRADNJI, VZDRŽEVANJU, UPRAVLJANJU IN VARSTVU JAVNIH CEST

20. člen (prometna signalizacija in prometna oprema)

(4) Prehodi za pešce na cestah morajo biti ponoči ustrezno osvetljeni in, razen na križiščih, označeni s predpisanimi prometnimi znaki. Na prehodih za pešce na cestah z dvema ali več prometnimi pasovi za vožnjo v eno smer mora biti promet urejen s semaforji.

21. člen (naprave in ukrepi za umirjanje prometa)

(1) Naprave za umirjanje prometa so fizične, svetlobne ali druge naprave in ovire, s katerimi se udeležencem v cestnem prometu fizično onemogoči vožnja s hitrostjo, višjo od predpisane s prometnim pravilom ali odrejene s prometnim znakom, ali se jih opozori na omejitev hitrosti na nevarnem odseku ceste.

35. člen (avtobusna postajališča)

(2) Avtobusna postajališča na glavnih in regionalnih cestah morajo biti izven vozišča.

(vir: <https://www.uradni-list.si/1/content?id=101701>)

- **Zakon o osnovni šoli (ZOs- UPB3) (Uradni list RS, št. 12/96, 33/97, 59/01, 71/04, 53/05, 60/06, 63/06, 102/07, 107/10, 87/11, 40/12 - ZUJF, 63/13, 46/16 - ZOFVI-L)**

IV. PRAVICE IN DOLŽNOSTI UČENCEV V OSNOVNI ŠOLI

56. člen (brezplačni prevoz, vloga SPV)

Učenec ima pravico do brezplačnega prevoza, če je njegovo prebivališče oddaljeno več kot štiri kilometre od osnovne šole. Otroci s posebnimi potrebami iz prvega odstavka 12. člena tega zakona imajo pravico do brezplačnega prevoza ne glede na oddaljenost njihovega prebivališča od osnovne šole, če je tako določeno v odločbi o usmeritvi.

(vir: <http://www.uradni-list.si/1/objava.jsp?urlid=200681&stevilka=3535>)

- **Pravilnik o preverjanju varnosti cestne infrastrukture in usposabljanju presojevalcev varnosti cest (Uradni list RS, št. 50/2011)**

Način presojanja varnosti cestne infrastrukture na javnih cestah, merila za razvrščanje cestnih odsekov glede na število nesreč, način, vsebino, potek in trajanje strokovnega usposabljanja presojevalcev varnosti cest (v nadaljnjem besedilu: presojevalec) in način preverjanja usposobljenosti presojevalcev za pridobitev statusa presojevalca.

(vir: <https://www.uradni-list.si/1/content?id=104279>)

- **Pravilnik o avtobusnih postajališčih (Uradni list RS, št. 106/2011 z dne 27. 12. 2011)**
- **5. člen (določitev lokacije novega avtobusnega postajališča)**

(2) Postopek za določitev lokacije avtobusnega postajališča na cesti se začne z vložitvijo zahtevka upravljavcu ceste.

(vir: <https://www.uradni-list.si/1/content?id=106702>)

- **Pravilnik o projektiranju cest Uradni list RS, št. 91/2005, 26/2006, 109/2010**

9. člen (kolesarji in pešci)

(3) Pri dimenzioniranju površin za pešce se dodatno upoštevajo dimenzije za otroški voziček dolžine 1,10 m, širine 0,55 m in višine 1,00 m ter invalidski voziček dolžine 1,50 m, širine 1,20 m in višine 1,50 m.

(vir: <http://www.pisrs.si/Pis.web/pregledPredpisa?id=PRAV5811>)

- **Tehnične specifikacije in tehnične smernice za javne ceste (TSC 02.401:2010 – dodatne označbe šolskih prehodov)**

6.2.4.2 Prehodi za pešce – dodatne označbe šolskih prehodov (V-16.2)

V območjih prehodov za pešce, ki so v elaboratih varnih poti v šolo določeni kot "šolski", se izvedejo dodatne označbe v obliki napisov ŠOLA in simbolov X.

(vir:

http://www.di.gov.si/fileadmin/di.gov.si/pageuploads/Tehnicne_specifikacije_z_cest/TSC_02_401_2010_Oznacbe_na_voziscu_Oblika_in_mere.pdf)

- **Operativni izvedbeni akt (okrožnica MŠŠ dne 5.11.1996 – Kriteriji za ugotavljanje ogroženosti učencev na poti v šolo) in predlog Pravilnika o prometni signalizaciji in prometni opremi na javnih cestah** (znak šolska pot postavljen skladno z načrtom varnih šolskih poti)

Vama šolska pot je eden izmed pogojev za varno in uspešno odvijanje pouka in za preventivno in vzgojno delo ter za večjo varnost v cestnem prometu. Prometna varnost učencev je predvsem skrb staršev ali zakonitih zastopnikov, ki morajo poskrbeti, da znajo njihovi otroci varno sodelovati v prometu in jih spremljati ali zagotoviti spremstvo na šolskih poteh. Lokalne skupnosti pa morajo skupaj s šolami, strokovnimi organi in organizacijami zagotavljati pogoje za varno sodelovanje otrok (varne prometne površine, izvajanje prometne vzgoje, vzgojne akcije in pomoč pri prečkanju cest na najnevarnejših območjih).

(vir: <https://www.avp-rs.si/wp-content/uploads/2015/05/Kriteriji-za-ugotavljanje-ogroženosti-učencev-na-poti-v-šolo.pdf>)

1.1.2.3 **Zaključek**

Zakonodaja je za ranljive skupine izrednega pomena, saj jih institucionalizira in s tem jim omogoča udejstvovanje v družbi kot enakopravne partnerje. Za nas so ključnega pomena Akcijski program za invalide 2014-2021, Direktiva o dostopnosti spletišč in mobilnih aplikacij javnega sektorja ter Bela knjiga (2011) (Načrt za enotni evropski prometni prostor – na poti h konkurenčnemu in z viri gospodarnemu prometnemu sistemu).

1.2 Vključitev po enega reprezentativnega predstavnika iz vsake ciljne skupine (gibalno ovirani, slepi) v spremljanje projekta

”Invalidi so osebe, ki so zaradi prirojene telesne napake, posledic bolezni, poškodbe nesposobni ali le delno sposobni za delo” (SSKJ). Po definiciji Svetovne zdravstvene organizacije je zdravje stanje popolnega telesnega, duševnega in socialnega blagostanja, in ne le stanje, ko človek ni bolan ali šibak. Vendar se človeku velikokrat dogajajo spremembe, zaradi katerih so določene funkcije motene. Te spremembe lahko z zdravljenjem ozdravimo. Bolezen pa lahko ostane tudi kronična ali pa povzroči smrt. Kadar se bolezen ali poškodba konča s posledico, ki omejuje ali preprečuje dejavnosti v osebnotnem, kulturnem, socialnem in ekonomskem smislu, govorimo o invalidnosti (Vute, 1989). J. W. Mc Daniel (1976, Vute 1989) pravi, da lahko telesna prizadetost povzroča motnje v socialnem udejstvovanju, pri rekreaciji in medsebojnih odnosih, še posebej takrat, ko bolj močno prizadene sposobnost komuniciranja in mobilnosti.

Okvare so lahko prisotne od rojstva ali so pridobljene, lahko so stalne ali začasne. Prizadenejo lahko senzorni sistem, motorične aktivnosti, lokomocijo in temeljijo na psihološki ali medicinski osnovi.

Prizadetost (ang. disability); po D. Thomasu (1982) prizadetost opozarja na vpliv okvare, na sposobnost za aktivnosti, ki so splošno priznane za osnovne elemente vsakdanjega življenja, kot so hoja, prehranjevanje, pogovor, itd. Prizadetost nastopi takrat, ko okvara povzroči oviro pri vsakdanjih opravilih. Funkcioniranje je krovni izraz za vse telesne funkcije, dejavnosti in sodelovanje. Podobno je zmanjšana zmožnost/invalidnost krovni termin za okvare, omejitve dejavnosti ali omejitve sodelovanja (IVZ RS, 2006).

Oviranost (ang. handicap); gre za družbeno vrednostno presojanje posledic bolezenske spremembe (socializacija), kar pomeni, da ista prizadetost pri osebah iz različnih družbenih okolij povzroča različne vrste oviranosti, tako imajo osebe pri njenem uresničevanju ali izvajanju težavo zanjo pričakovane družbene vloge ali funkcije (glede na starost, spol, socialne in kulturne značilnosti družbe, ki ji pripada) (MKOPOv, 1980).

Funkcionalna oviranost; med funkcionalno ovirane uvrščamo: ljudi s prizadetostjo vida (popolno ali delno); ljudi, ki uporabljajo invalidski voziček; ljudi, ki se težko gibljejo; ljudi s prizadetostjo sluha (popolno ali delno); ljudi s prizadeto funkcijo rok; ljudi nenavadnih telesnih mer (VovkM, 2000).

1.2.1 Senzorični invalidi

Prva skupina so senzorični invalidi. Sem spadajo slepi in slabovidni, ter gluhi in naglušni. Treba je le poudariti, da imajo slepi in slabovidni, ki imajo preko 90% izgube priznan status osebe s telesno okvaro. Gluhi in naglušni pa le 70%. Reprezentativni predstavnik te skupine je Dr. Luj Šprohar. Podajamo njegovo osebno predstavitev:

»Rodil sem se 14.8.1952 v Ljubljani. Osnovno šolo sem začel obiskovati za Bežigradom nadaljeval in zaključil pa sem jo v Zavodu za slepo in slabovidno mladino v Ljubljani. Leta 1970 sem oslepel in po končani poklicni šoli za telefoniste v Škofji Loki sem se zaposlil kot telefonist. L974 sem se vpisal na višjo šolo za socialno delo in po treh letih diplomiral. Zaposlitve nisem dobil saj je bil pojem socialnega delavca, ki je slep še popolnoma

nesprejemljiv. Zato sem se v letu 1978 vpisal v tretji letnik FDV, ki pa sem jo zaključil v letu 1991. Med tem sem se ukvarjal z glasbo, gledališčem, rekreativnim športom itn. V letu 1996 sem magistriral in v letu 2004 doktoriral iz sociologije kulture z delom »Mehanizmi izločanja marginalnih skupin«.

V letu 1997 sem postal direktor urada vlade RS za invalide. Leta 2004 pa sem bil premeščen na ministrstvo za zdravje, kjer sem delal do upokojitve v letu 2015. V vsem tem času sem sodeloval pri različnih raziskavah o socialnem položaju invalidov s poudarkom na mobilnosti. Naj omenim, da sem Belo palico sprejel po petnajstih letih slepote saj je bil moj odpor do socialnega položaja slepega človeka prevelik. Po drugi strani pa ni bilo nekih strokovnih služb, ki bi slepim pomagale premagovati bariere, ki jih je dolga leta vcešljala družba in država skozi svoje institucije. Menim, da je potrebno prej ali slej pristopiti k ustanovitvi institucije, ki bi se ukvarjala s pomočjo novo nastalim invalidom s poudarkom na slepoti.

Naj omenim, da sem se zadnjih trideset let ukvarjal tudi z literaturo in do sedaj izdal že sedem knjig od katerih se nekatere ukvarjajo prav s slepoto in socialnim položajem teh ljudi.



Fotografija 1: Predstavlja reprezentativnega predstavnika senzorno oviranih oseb.

V delu imam tudi osmo z naslovom Spomini starega sitnega slepca. Če pa sem že na kaj ponosen sem na to, da sem sposoben sam potovati in priti na katerikoli konec sveta ali v Bruselj ali London. Tudi po nekaterih mestih Slovenije se samostojno gibljem saj jih dobro poznam še posebej Ljubljano v kateri živim že vse življenje.

Trenutno sem predsednik medobčinskega društva slepih in slabovidnih Ljubljana, ki ima 950 članov, istočasno pa sem tudi član upravnega odbora zveze slepih in slabovidnih, član strokovnega sveta zveze paraplegikov Slovenije ter član Lions kluba Trnovski zvon. Sem poročen in imam dva že polnoletni hčeri.

1.2.2 Gibalno ovirani

Druga skupina so ljudje, ki se gibljejo s pomočjo invalidskega vozička – gibalno ovirani. Sem spadajo paraplegiki, tetraplegiki, distrofiki in ljudje z multiplo sklerozo. Reprezentativni predstavnik te skupine je Urša Tonejec. Podajamo njeno osebno predstavitev:

»Sem Urška Tonejec, rojena 12. 11. 1984 v Kranju. Moje obolenje se imenuje Friedreichova ataksija, kar je živčno-mišična bolezen. V začetku pubertete, torej približno pri dvanajstih letih, so starši opazili zanašanje pri hoji. Tekom odrasčanja so se težave stopnjevale in pri osemnajstih letih sem se zaradi zloma noge navadila hoje z eno berglo, pri triindvajsetih se usedla in začela uporabljati invalidski voziček. Bolezen po predvidevanjih počasi napreduje, vendar sem zaenkrat še samostojna pri večini osnovnih opravil.

Imam precej izkušenj z delom preko študentske napotnice in raznih pogodb, saj zaposlena še nisem bila. Kot študentka ruščine in bibliotekarstva sem delala v računovodstvu in turistično-informacijskem centru, kasneje pa se z menjavo študija (medijska produkcija) približala 'kreativnim vsebinam'. Med svoje izdelke lahko štejem montažo 1-urnega potopisnega filma, izdelavo reklamnih videov, TV promocijskega spota za DŠIS, obdelava TV promocijskega spota za Amnesty International, objavljanje novic na internetu in informiranje na terenu za LMIT. Od aprila do junija 2015 sem se usposabljala za montažerko na RTV Slovenija, kasneje pa sem v okviru zaposlitvene rehabilitacije opravljala delo administratorke v podjetju Zelišča Kočna.



Fotografija 2: Predstavlja reprezentativnega predstavnika sgibalno oviranih oseb.

Vsak dan se kot uporabnica invalidskega vozička srečujem z arhitektonskimi ovirami v Ljubljani, kjer bivam. Prav zato sem se odločila izdelati karto dostopnih lokacij v centru Ljubljane, in to mi je s pomočjo Geodetskega inštituta Slovenije in finančno podporo Mestne občine Ljubljana v letu 2015 uspelo.«

1.3 Pregled dobrih praks sodelovanja in vključevanja skupnosti invalidov v problematiko mobilnosti

Invalidi in njihove družine morajo imeti možnost, da lahko pod enakimi pogoji kot drugi sodelujejo na vseh ravneh družbenega in gospodarskega življenja. Imeti morajo možnost uveljaviti državljanske pravice kot so zapisane v Ustavi RS, vključno s pravico do svobode gibanja torej mobilnosti, da lahko izbirajo, kje in kako bodo živeli, da lahko potujejo v mikro in makro prostoru ter imeti popoln dostop do kulturnih, prostočasnih in športnih dejavnosti.

Zato si prizadevamo odpraviti ovire, s katerimi se invalidi srečujejo v vsakdanjem življenju kot posamezniki, potrošniki, študentje ter gospodarski in družbeni akterji. Primere teh prizadevanj smo vključili kot primere dobrih praks.

Dostopnost je ena od splošnih načel Konvencije o pravicah invalidov in zajema fizično (grajeno) okolje, komunikacije in informacije. Dostopnost omogoča mobilnost v prostoru in zato okolji delimo na:

- grajeno okolje, ki se nanaša na:
 - načrtovanje in gradnjo javnih in zasebnih zgradb,
 - načrtovanje, razvoj in vzdrževanje javnih površin (npr. parki, gozdovi ipd.) in zasebnih površin v mestnem (urbanem), primestnem (suburbanem) in podeželskem (ruralnem) prostoru.
- komunikacijsko okolje, ki se nanaša na:
 - sisteme za prenos in izmenjavo informacij,
 - sisteme za izvajanje množičnega komuniciranja prek radia, televizije, časopisov in interneta.

Pojem dostopnosti je natančno opredeljen v dokumentu z naslovom Nacionalne usmeritve za izboljšanje dostopnosti grajenega okolja, informacij in komunikacij za invalide, in sicer: »Dostopnost grajenega okolja in informacij oziroma komunikacij omogoča integracijo invalidov v družinsko, delovno in širše družbeno okolje (na področju izobraževanja, usposabljanja in zaposlovanja)«.

Mestna občina Ljubljana (MOL) ima kot instrument za nove pobude Svet za odpravljanje arhitekturnih in komunikacijskih ovir (SOAKO). Naloge sveta so:

- opozarjanje in dajanje pobud za odpravljanje arhitekturnih in komunikacijskih ovir ter preprečevanje nastajanje novih ovir in nefunkcionalnih rešitev,
- opozarjanje in dajanje pobud za urejanje prometne problematike, ki se tičejo invalidov, dajanje pobud za rešitev konkretnih problemov pristojnim organom,
- opozarjanje in informiranje javnosti o aktivnostih in problemih invalidov,
- seznanjanje in spremljanje aktivnosti v okviru projekta »Občina po meri invalidov«.

V nadaljevanju predstavljamo primere dobrih praks prevoza invalidov doma in v tujini.

1.3.1 Področje prevoza v Sloveniji - Ljubljana

Hitrejšo mobilnost v večjih urbanih prostorih omogočajo javni prevozi potnikov. V Ljubljani je Mestni potniški promet umestil v svojo ponudbo storitev celo paleto različnih oblik prevoza za invalide in sicer:

- prevoz na klic,
- e-URBAN,
- kavalirji in
- identifikacijske kartice za osebe z oviranostmi.

Prevoz na klic deluje tako, da potnik pokliče prometno nadzorni center LPP na telefonsko številko 01 58 22 425 ali 051 44 99 92, kjer poda zahtevo za prevoz na določen dan ob določeni uri in pridobi takojšnjo povratno informacijo o možnosti prevoza ter potrditev prevoza v okviru danih možnosti prevoznika LPP. Prometno nadzorni center nato obvesti voznika kdaj bo potnik z njim potoval in na ta način potniku zagotovi varnost.



Slika 1: Naslovna stran spletne strani LPP.

Za lažjo komunikacijo med uporabnikom storitve in ponudnikom (na tem mestu voznikom avtobusa) so uvedli informacijsko oblikovan sistem in sicer Identifikacijska kartica Ljubljanskega potniškega prometa, ki omogoča da voznik in potnik – oseba z oviranostjo – lažje in hitreje komunicirata.



Fotografija 3: Predstavlja avtobus mestnega potniškega prometa v Ljubljani.

Prepoznati potnika, ki ima posebne potrebe, je v kratkem času, ki ga ima voznik na voljo na postajališču včasih težko. Zato je najbolje, da se oseba z oviranostjo predstavi vozniku sama, kadar to želi, oziroma, ko potrebuje njegovo pomoč. V ta namen so izdelali identifikacijske kartice, ki jih potnik lahko poišče na spletni strani www.lpp.si, jih natisne in izreže ter vstavi v etui Urbane. Pomembno je, da dovolimo, da nevidni postanejo vidni. Ta akcija je bila nagrajena z prvo nagrado Eurocities v kategoriji »Smart living«.



Slika 2: Primeri identifikacijskih kartic.

Mestna občina Ljubljana je na letni konferenci Eurocities 2013 v Gentu prejela letno nagrado organizacije Eurocities v kategoriji »Smart living« za projekt »Zagotavljanje varnosti in enakih možnosti v prometu za otroke in osebe z oviranostmi« (Providing safety and equal opportunities in traffic for children & people with disabilities). Nagrada pomeni priznanje njihovim prizadevanjem za izboljšanje kakovosti življenja prebivalcev, zlasti najranljivejših skupin, in pomeni dodatno spodbudo za naprej.



Fotografija 4: Predstavlja reprezentativnega predstavnika gibalno oviranih oseb pri vstopanju na avtobus.

Projekt »Zagotavljanje varnosti in enakih možnosti v prometu za otroke in osebe z oviranostmi« predstavlja dobro prakso na področju sodelovanja mestne občine Ljubljana z meščani s pomočjo uporabe digitalnih tehnologij. V njem sta združeni storitvi Prevoz na klic, ki jo izvaja LPP, ter portal vzgoje in izobraževanja z opisom varnih poti v šolo (http://gismol.gisportal.si/javno/profile.aspx?id=MOL_Solstvo@Ljubljana), ki ga vzdržuje Oddelek za predšolsko vzgojo in izobraževanje Mestne uprave MOL.

Poleg invalidov nudijo tudi poseben prevoz na krajših razdaljah v samem mestnem jedru za ljudi ki težje hodijo. Zanje je dostop do vseh pomembnejših ciljev v mestni peš coni zagotovljen s tremi vozili na električni pogon, ki so jih poimenovali Kavalirji. Z njim se lahko pelje do pet potnikov hkrati, lahko ga tudi ustavite med vožnjo, ki je brezplačna.



Fotografija 5: Predstavlja reprezentativnega predstavnika senzorno oviranih oseb na avtobusnem postajališču pri prebiranju brajeve pisave na informativni tabli.

Naslednja možnost mobilnosti ki jo nudijo je EURBAN, ki je nova oblika storitve prevoza na klic. Osnova storitev poteka na območju Mestne občine Ljubljana. Storitve naročimo preko prometno nadzornega centra LPP po telefonu: 051 240 240 ali 01 58 22 555. Če potnik vstopi v električno vozilo EURBAN v okviru predhodno objavljenih voznih redov in na postajališčih LPP, plača toliko, kolikor bi plačal za vožnjo z mestnim avtobusom. Tovrstni prevozi so na voljo tam, kjer avtobusi ob določenih dnevih ali urah v dnevu vozijo redkeje. Potnik se mora mora za tovrstno potovanje prijaviti najmanj dve uri prej.

Večina avtobusov je opremljena tudi z govornim najavam avtobusnih postajališč ter premostitvenimi ploščami za vstop in izstop gibalno oviranih, pomanjkljivost tega sistema pa je, da najav ni na avtobusnih postajališčih kjer avtobus čakamo, ali kakšne druge oblike opozarjanja slepega o prihodu avtobusa. Sedaj so prepuščeni lastni iznajdljivosti.

1.3.2 Področje prevoza v Evropi - London

Kot dobro prakso v tujini, navajamo londonski mestni prevoz Transport For London, ki zajema avtobus, tramvaj, podzemno železnico, prevoz z ladjo in najnovejšo pridobitev kabinsko godolo Emirates Air Line. London je svetovna metropola v katerem je možna mobilnost vseh oseb z oviranostmi. Vsa prevozna sredstva so prilagojena gibalno oviranim osebam, kot tudi slepim in slabovidnim. Potovanja so brezplačna in tako dostopna in privlačna za vse. Začetne informacije za načrtovanje poti po Londonu dobimo na njihovem spletišču z naslovom: <https://tfl.gov.uk/transport-accessibility/>.

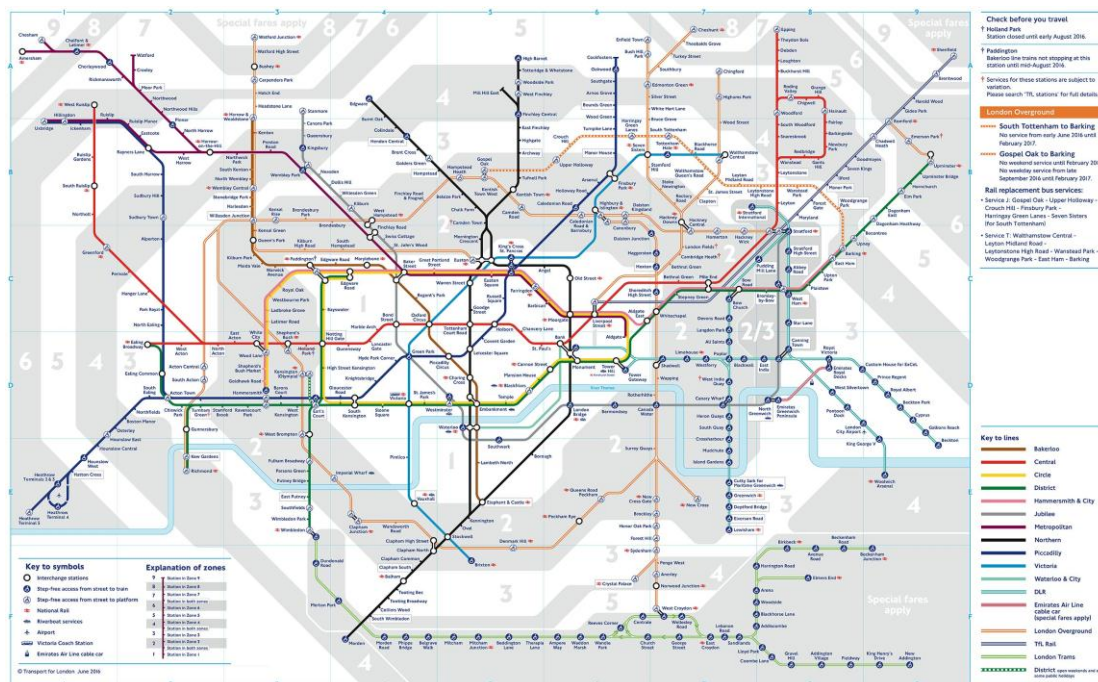
Na spletišču Transport For London je na zavihku informacij dostopnost za osebe z oviranostmi (Transport Accessibility) na vrhu menijskega stolpca. Spletišče je tudi izdelano po standardih spletišč prilagojenih za dostopnost vsem oviranostim.



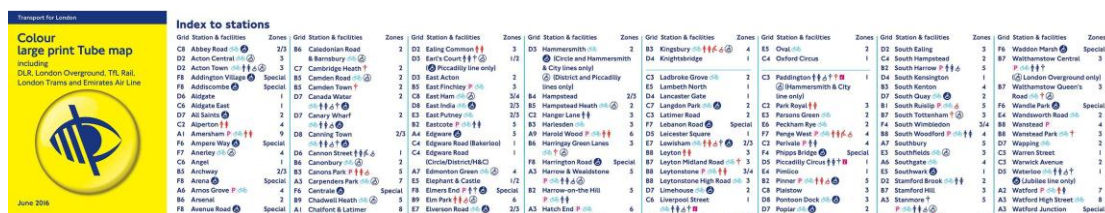
Slika 3: Primeri identifikacijskih kart za invalide za prost vstop z vožnjo z avtobusom.

Za prevoze oseb z oviranostmi so izdelali kartografske prikaze s prikazom poteka posameznih linij vseh transportov prilagojenih invalidom v Londonu. Na njih so označena vsa postajališča s pristopi brez ovir (dostopnost). Tudi v Londonu imajo posebno izkaznico, s katero se identificirate kot oseba z invalidnostjo. Kartica <Ali mi lahko pomagata> je namenjena ostalim uporabnikom, da prepoznajo potrebo ali zadrego osebe z oviranostjo in ji tako lahko priskočijo na pomoč.

Za celotno mrežo avtobusnih linij in dostopnosti je na voljo tiskana karta s povečanim tiskom in označenimi mesti prilagojenimi za invalide z oznako piktograma z invalidom na vozičku. Karta nam pomaga pri načrtovanju poti po Londonu. Tako lahko vidimo katera postajališča imajo dostop brez stopnic za vsa prevozna sredstva. To so: nacionalna železnica, rečni promet, letališče, avtobusne linije in Emirates Air Line kabinske gondole.



Na hrbtne strani je v povečanem tisku indeks s prikazom vseh vstopnih točk na različne Transporte.



Toilet facilities - useful information

Payment at station

The following toilets charge a fee ranging from 10p to 50p:

*Acton Town
*Alperton
*Bank
*Barons Court
*Blackfriars
*Boston Manor
*Charing Cross
*Clapham Junction
*Cockfosters
*London Bridge
*Marylebone
*Northfields
*Oakwood
*Osterley
*Paddington
*Piccadilly Circus
*Richmond
*South Harrow

© TfL 2016

Locations of non-Transport for London managed toilets

Please refer to the table below, or ask staff for exact location

† Bank	in subway
† Barking	in walkway, inside gateline
† Beckenham Junction	in National Rail station
† Blackfriars	in National Rail station
† Canning Town	in bus station
† Cannon Street	in National Rail station
† Cheshunt	in ticket hall
† Charing Cross	in National Rail station
† Clapham Junction	in Brighton Yard ticket hall
† Denmark Hill	behind ticket office
† Ealing Broadway	in National Rail station
† Earl's Court	on the right hand side as you exit the gate line

Baby changing facilities

The following stations have baby changing facilities inside the toilets:

Baker Street
Barking
Bush Hill Park
(unisex toilet)
Cannon Street
Chingford
(unisex toilet)
Clapham Junction
Kingsbury
Liverpool Street
(unisex toilet)
Neasden
North Greenwich
Norwood Junction
Penge West
Paddington

Slika 6: Seznam prilagojenih sanitarnih prostorov v Londonu za vse skupine invalidov.

Izjemnega pomena je tudi karta s prikazi parkirnih mest za invalide, sanitarnimi prostori (WC-ji), ki so prilagojeni gibalno oviranim osebam in se nahajajo zunaj postajnega režima ali pa so znotraj postajnega režima. Te podatke potrebujejo za načrtovanje daljših poti, kajti podatek o WC-ju ki je prilagojen gibalno ovirani osebi je lahko ključen za izbiro transportnega sredstva in pa linije prevoza.

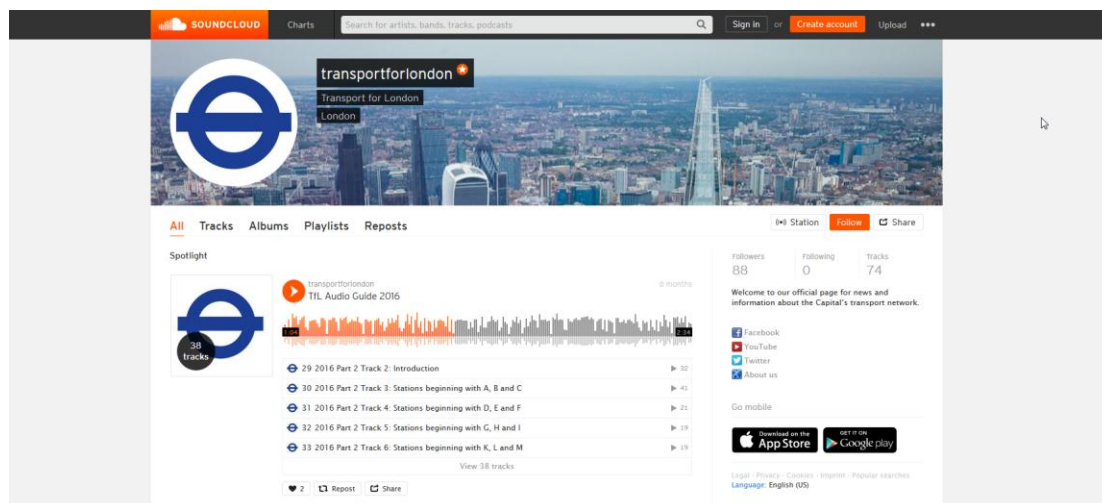


Slika 7: Tiskana karta dodatnih prevoznih sredstev v Londonu za vse skupine invalidnosti.

Na spletni aplikaciji lahko za namene planiranja potovanja spremljate prihode transportnih sredstev. Lahko jih spremljate v živo na zemljevidu Londona ali pa le želite videti, katero prevozno sredstvo je v vaši bližini.

Na področju odpravljanja komunikacijskih ovir. imajo na spletišču t.im. Transport of London Audio Guide 2016, ki vas zvočno vodi po vsebinah transporta, ki ga London nudi. Zvočni vodniki so izdelani za različne uporabe in se nahaja na naslovu <https://soundcloud.com/transportforlondon/sets/tfl-audio-guide-2016>.

Na voljo so zvočne datoteke o načinu uporabe in zvočni zapisi o dostopu do postajališča in celotnem transportu.

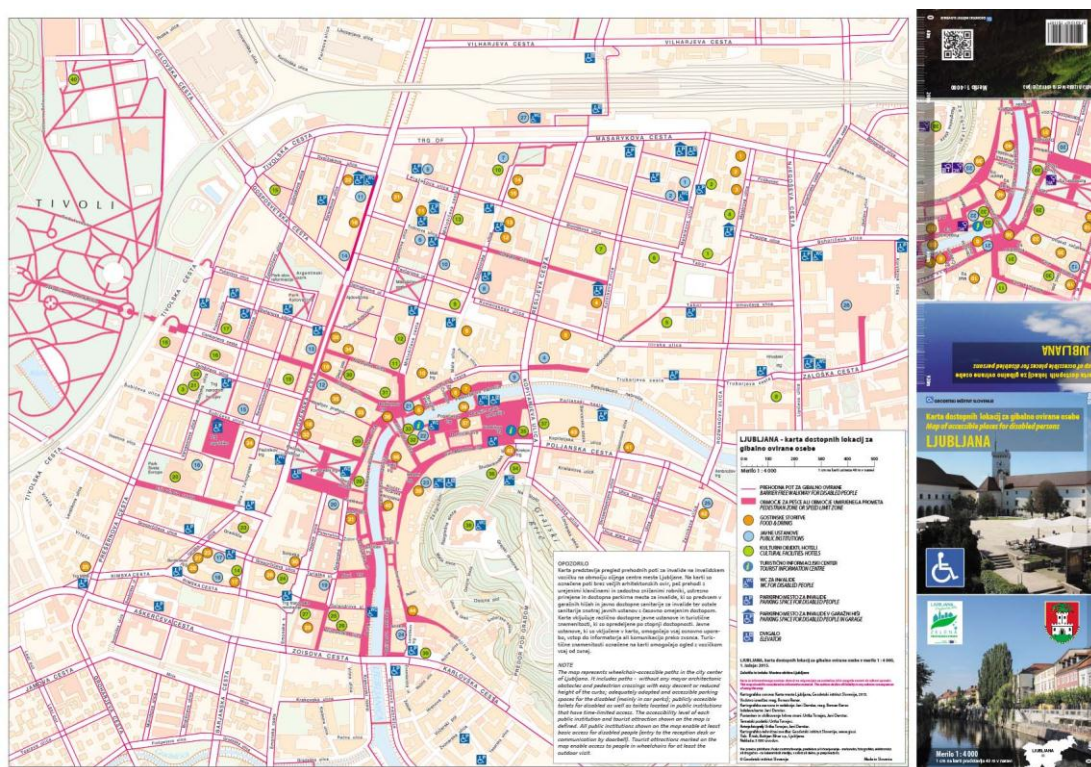


Slika 8: Prikaz spletišča, kjer so na voljo zvočni zapisi o dostopnosti do postajališč.

1.3.3 Področje kartografskih tematskih prikazov

Podajamo primer izdelave karte dostopnih lokacij za gibalno ovirane osebe za mesto Ljubljana. Namen karte je omogočiti gibalno oviranim osebam hiter in natančen prikaz možnosti gibanja v ožjem mestnem jedru Ljubljane. S kombiniranjem linijskih in točkovnih prikazov tematik, je omogočeno varnejše gibanje po mestnem središču. Gre za horizontalno kot tudi vertikalno gibanje gibalno oviranih oseb. Prikazane so poti brez ovir, katere lahko gibalno ovirani na invalidskem vozičku prevozi, kot tudi poti z delnim dostopom ter objekti opremljeni za vertikalno gibanje (objekti opremljeni s posebnimi dvigali za vozičke). Prikazane so servisne storitve, javne ustanove in turistične znamenitosti s piktogrami ter opisi na hrbtni strani. Tu so podatki o dostopnosti objekta, opremljenosti z sanitarijami prilagojenimi za gibalno ovirane osebe in pa o prisotnosti parkirnega prostora s pravimi gabariti za gibalno ovirano osebo.

S tem je globina namena še bolj izrazita saj nudi pregled objektov in servisov, ki so pomembni za gibalno ovirane pri načrtovanju poti in hkrati tudi za osebe, ki so prišli v Ljubljano in bi si rade ogledale najzanimivejše turistične točke mestnega jedra.



Slika 9: Slika predstavlja karto dostopnosti za gibalno ovirane osebe v Ljubljani.

Struktura izdelave karte je dvoplastna in sicer prikaz tematike namenjene gibalno oviranim osebam za mobilnost v mestu ter turistične tematike za ogled le teh. Primarna tematika je dostopnost lokacij objektov in prehodnost poti gibalno oviranim osebam v mestnem jedru. Tu gre tudi za prikaze javnih WC-jev za gibalno ovirane, za parkirna mesta, morebitne klančine, uporaba okenca in možnost vertikalnega gibanja. Za potrebe načrtovanja poti pred odhodom, je dobro vedeti, kje bo gibalno ovirana oseba lahko parkirala in uporabila sanitarije, ki so prilagojene gibalno ovirani osebi.

Karta je natisnjena obojestransko. Na sprednji strani se nahaja zemljevid, na hrbtni strani pa so tabelarni sezname prikazanih lokacij iz zemljevidne strani.

Na hrbtni strani je razlaga lokacij, ki so na zemljevidu označene s piktogrami in številkami. Besedilni opis je narejen dvojezično in sicer v slovenskem in angleškem jeziku. Opisane so vse kategorije prikazanih vsebin.

- | | | |
|----|---------------------|--|
| 1. | Storitev: | Ime/naziv lokala |
| 2. | Service: | Angleški prevod imena/naziva |
| 3. | Naslov/Adress: | Naslov lokacije |
| 4. | Prehodnost/Passage: | Določa, če je prehodni oziroma prevozen celoten lokal ali je del lokala nedostopen zaradi stopnic ali drugih arhitektonskih ovir |
| 5. | WC: | V posameznem lokalu se nahaja WC za invalide |
| 6. | Parkirni prostor: | Lokal ima rezervirano parkirno mesto za invalide |

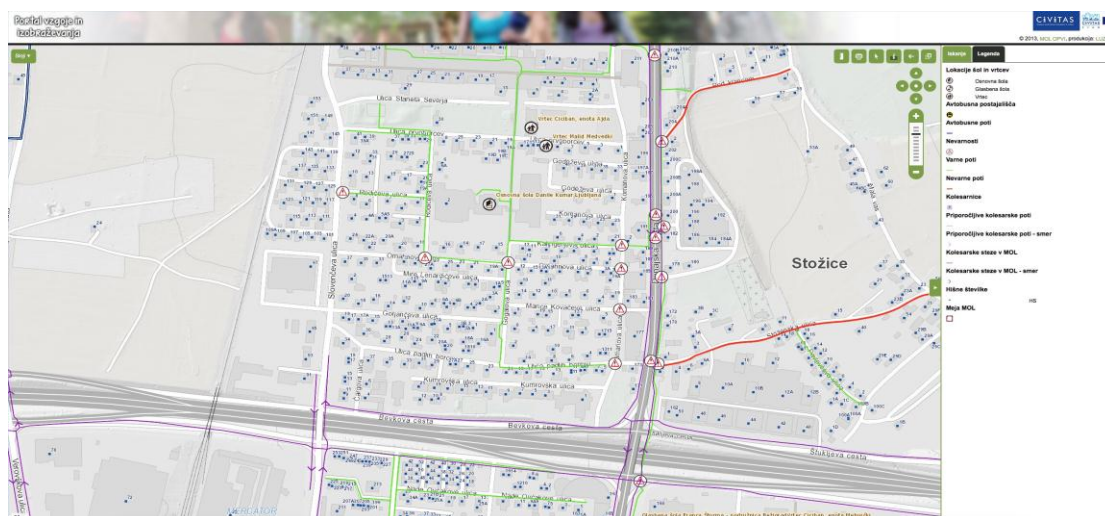
1.3.4 Področje varnih poti

Slovenija deluje na projektu mreže CIVINET. V to mrežo so že upete naslednje države EU: Francija, Španija, Portugalska, Italija, Slovenija, Velika Britanija in Irska. Kot druga mesta v Evropi se tudi večja slovenska mesta spopadajo s problemi, ki jih povzroča naraščajoči promet. Gostota in intenzivnost je vsako leto večja.

Tega zahtevnega izziva se je Evropska komisija med drugim lotila s programom CIVITAS, ki omogoča sofinanciranje demonstracijskih projektov na področju trajnostne mobilnosti v mestih. Ena od področij je tudi mobilnost invalidov. Mreža povezuje mesta, ki so zainteresirana za razvoj ambicioznih politik urbane mobilnosti ter ukrepov za čistejši, uporabnikom prijaznejši, energetsko učinkovitejši, trajnostni promet v mestih in za vključevanje invalidnih oseb.

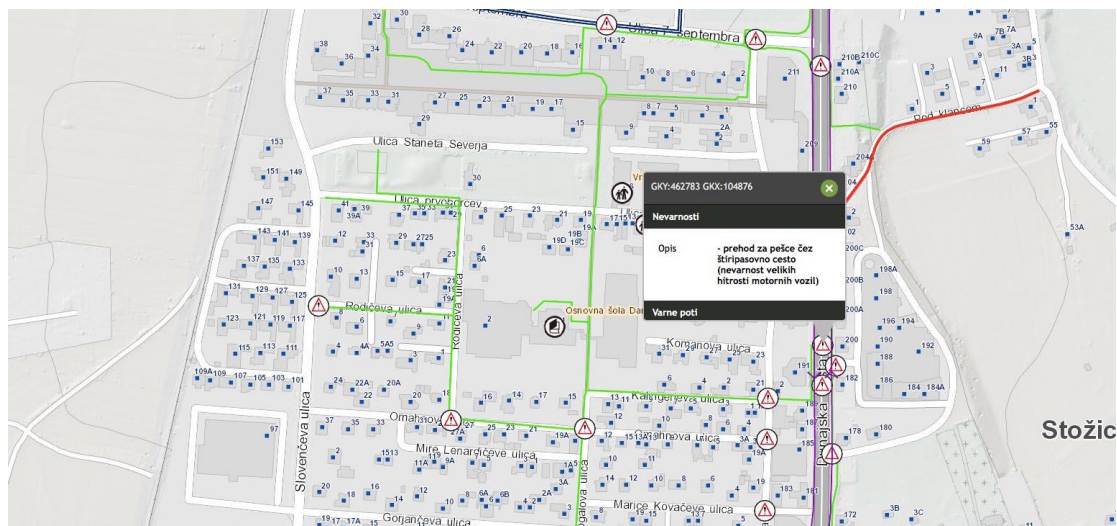
Dolgoročnejši cilj slovenske mreže CIVINET pa je povezati različne akterje v platformo, ki bo omogočila strukturirane razprave o izzivih in rešitvah na področju trajnostne mobilnosti. Za naše področje sta zanimiva ukrepa na področju kolektivnega prevoza in intermodalne povezave ter varne in zanesljive mobilnosti za vse.

Kot dobro prakso navajamo izdelavo portala za vzgojo in izobraževanje Mestne občine Ljubljana v okviru projekta Civitas, na katerem lahko poizvedujemo po varnih in nevarnih poteh za vse osnovne šole v mestni občini Ljubljana.



Slika 11: Spletna podlaga za prikaz varnih poti v šolo OŠ Danile Kumar, MOL.

Na spletnem zemljevidu interaktivno prikazujemo sloj varnih poti v šolo z vsemi nevarnimi točkami na tej poti in nevarnimi odseki. Prikazujemo lahko tudi sloj varnih avtobusnih prevozov šolarjev v šolo za posamezno osnovno šolo.



Slika 12: Spletna podlaga za prikaz varnih poti v šolo OŠ Danile Kumar, MOL – podrobnejši prikaz.

1.3.5 Prostorsko gibanje slepih in gibalno oviranih

Tako slepi in slabovidni, kot tudi ljudje, ki so gibalno ovirani in se gibljejo s pomočjo invalidskega vozička, uporabljajo za doseg svojega cilja v smislu prostorskega gibanja različne načine kako priti na željeni cilj.

Slepi uporabljajo LPP predvsem mladi, ki so še toliko pokretni, da jim to ne predstavlja problema. Ob tem pa največkrat navajajo težavo, kako zaznati pravo številko avtobusa, na katerega želijo. Bolj praktični uporabljajo zato govorno komunikacijo, tako da sprašujejo čakajoče potnike ali voznike avtobusa, ko se le ta ustavi. Nekaj več težav je na postajališčih, kjer ustavljajo štirje avtobusi ali je več različnih prog. V takem primeru je še toliko bolj pomembna komunikacija s čakajočimi potniki. Razmišlja se, da bi morda v GPS uvedli program, ki bi s pritiskom na določeno tipko zaznal kateri avtobus prihaja na postajališče. Vendar je v prometu toliko motečih faktorjev, da je problem s tehnične plati težje izvedljiv. Tu pač pridemo do že znane formule, ki pravi, da je najboljši pripomoček za slepe drug človek. Seveda pa zahteva samostojno gibanje v promet precej poguma in dobre orientacije. LPP bi moral poizkusiti uvajati vhode v avtobus pri vozniku in na kocu, se pravi pri zadnjem delu. Čisto preprosta praktična analiza pokaže, da avtobusi na postajališčih stoje več časa, ker se morajo vsi potniki vkrcati pri vozniku. Če pa bi bil še dodaten vhod zadaj, bi se tam lahko vkrcali potniki mlajše generacije oziroma tisti, ki so bolj pokretni. LPP za to ne kaže preveč zanimanja. Vsekakor pa je dobrodošla zvočna najava postajališč, pod pogojem, da voznik sproti ažurira smer vožnje in da tudi najave ne zaostajajo za dejanskim stanjem in lokacijo, kjer se avtobus dejansko nahaja.

Enako uporabljajo usluge LPP tudi ljudje na invalidskih vozičkih, le da potrebujejo prilagojene avtobuse, ki imajo nekakšno premično klančino, ki se spusti do tal, tako da se invalid lahko zapelje v vozilo. Tako prirejenih avtobusov je malo in zato je potrebno poznati podatke kdaj in kje se nahaja ustrezno urejen avtobus.

Taksi je dobrodošlo prevozno sredstvo, ki pa finančno ni dosegljivo vsakomur, sploh, če je prisiljen v pogosto uporabo. V takih primerih država nekoliko subvencionira prevoze. Gre za vožnje na dialize, ali v primerih kroničnih bolnikov, ki prevoz potrebujejo stalno.

Seveda imajo mnogi invalidi tudi individualne prevoze, pri tem pa je značilno, da so relativno samostojni lahko samo paraplegiki, ki s pomočjo mini dvigal, lahko svoj voziček spravijo v svoje vozilo in ga po potrebi spravijo ven ter aktivirajo.

Za različne oblike in vrste invalidnosti je gibanje tudi v smislu pešačenja ali vožnje z vozičkom v mesto po opravkih različno. Tu je v Ljubljani ustrezno poskrbljeno, saj imajo slepi v večini križišč zvočne semaforje, ki jim najavljajo, kdaj je križišče prehodno zanje. Ljudje na vozičkih pa se poslužujejo klančin ob robu pločnikov, da lahko zapeljejo na cesto z vozičkom. Ob tem je zanimivo, da vsa tovrstna pomagala in preureditve pomagajo tudi ljudem, ki vsega tega ne potrebujejo. Zvočni semaforju opozarjajo vse ljudi na to, daj gori zelena luč. Tudi tiste, ki se pogovarjajo med seboj ali po telefonu. Klančine koristijo kolesarjem in materam, ki vozijo svoje male otroke z vozički. Tako se tudi vzpostavljajo mostovi sobivanja in korektne medsebojnosti naših občin odnosov.

V veliko pomoč so invalidom njihova društva, ki jim na različne načine pomagajo s prevozi ali osebno asistenco. Prvo opravljajo profesionalni šoferji, ki so zaposleni na društvih, drugo pa prostovoljci ali ljudje, ki so zaposleni preko javnih del. Mimogrede lahko omenimo, da so

zelo koristne kazni, kjer morajo različni obsojenci odslužiti svojo kazen z določenim številom ur ali dni v pomoči invalidom.

Velik problem pa vsaj slepim ljudem predstavljajo kolesarji. Vozijo hitro in po napačni smeri in ker imajo hitra in moderna kolesa, jih slepa oseba ne sliši. Veliko izkušenj imajo slepi ravno z njimi, saj avtomobili in motorji niso problem, ker so slišni na daleč. Tu pride v poštev večja previdnost slepih ljudi in pa pomoč drugih oseb v primeru prečkanja kolesarske steze.

Slepe ljudi nekoliko plaši sodobnost in prihodnost, kjer bodo vedno bolj v uporabi električni avtomobili, saj bodo praktično neslišni. Verjetno se bo morala najti neka rešitev, ki bo slepe opozarjala na bližajoči se avto, kot sedaj z določenimi zvočnimi signali opozarjajo, da vozilo pelje v vzvratno smer.

Pri prometu je potrebno opozoriti na vremenske faktorje, ki vplivajo na pomoč ostalih udeležencev v prometu. Če pada dež ali sneg, ljudje po izstopu iz avtobusa bežijo v zaklon in se ne menijo za slepe ljudi, če jih ravno ne prosijo glasno za pomoč. Nasprotno pa je v primerih sončnega in toplega vremena mnogo ljudi, ki se sami ponudijo v pomoč. Pri tem lahko omenimo, da se za pomoč ponujajo predvsem mladi ljudje. Od starejših pa pretežno ljudje iz naših bivših republik. Velik problem pa je pomoč starejših ljudi, saj so sami zelo slabo pokretni, a bi vseeno radi pomagali.

Ob tem poglavju je potrebno nujno opozoriti na najpomembnejšo poanto, ki slepe dela samostojne, neodvisne in suverene. To je lastna skrb za kondicijo in orientacijo. V tistih primerih, ko slepi ljudje dosti hodijo sami ali telovadijo ali pa se bavijo z rekreativnimi športi, praviloma nimajo težav z gibanjem v prometu. Dosti jim pri tem pomaga ponavljanje okolja, še posebej, če so ga kdaj v preteklosti videli. V kolikor pa se na novo navajajo na prostor oziroma kraj v katerem živijo, pa si ustvarijo svojo posebno sliko, ki je vsaj zanje praktična.

Treba je omeniti tudi prodor novejših komunikacijske tehnologije kot je GPS, ki je že integriran v mobilni telefon. Tovrstne naprave z razvojem znanosti dosegajo vrhunske rezultate. Včasih zgrešijo cilj samo za nekaj centimetrov. Istočasno opozarjajo slepega ves čas kje se trenutno nahaja. Včasih slepi slišijo vprašanje videčega človeka, če ve kako priti z avtobusa do trgovine ali lokala in ali ima korake preštete. To je vprašanje nepoznavalcev, saj avtobus ne ustavi vedno na isti točki. Včasih, ko jih istočasno pride na avtobusno postajališče več, je potrebno kar nekaj orientacijske spretnosti, da se slepa oseba pravočasno prebije do željenega avtobusa.

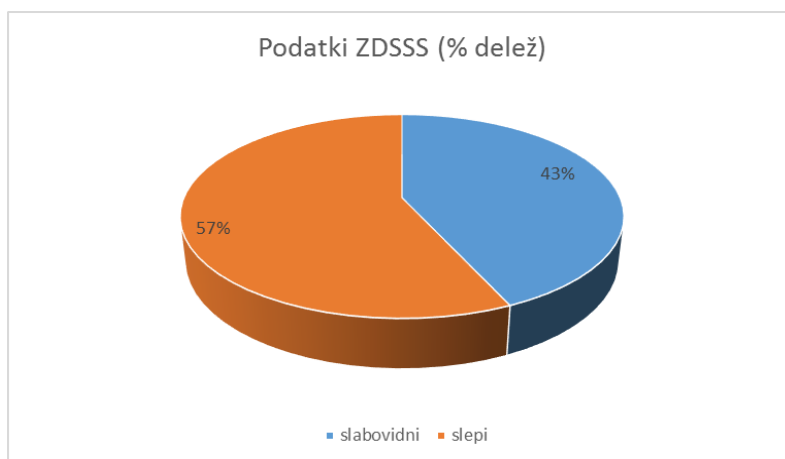
Tu obstaja še problem ali sprejeti ponujeno pomoč ali ne. Sprejeta pomoč ne sme poslabšati pogojev tistim, ki tako pomoč nujno potrebujejo. Nekateri slepi ljudje pomoč odklonijo zaradi samostojnosti, drugi jo odklonijo zaradi samo-dokazovanja. Pri nudenju pomoči slepi osebi je zelo pomembna izbira pravilnega pristopa pomoči osebe, ki želi pomagati k slepemu. Če ga potegne za seboj in ga praktično prisili, da mora slediti, ni v redu. Ker s tem vsiljuje pomoč človeku, ki jo morda sploh ne potrebuje. Z leti pa vsakdo razvije kulturni odnos tudi do nevednežev, ki imajo pač veliko dobre volje, a zelo malo izkušenj ali znanja. Prav taki ljudje lahko napravijo slepemu človeku veliko škode. Zato slepi ljudje vljudno odklanjajo pomoč, če začutijo, da tisti, ki ponuja pomoč ne vzbuja zaupanja. Zatorej je pravilo ljudem, ki vidijo: »ne vsiljujte pomoči slepemu, če vas za pomoč ne prosi«. Če pa opazite nekaj, za kar pa slepa oseba ne more vedeti, ali nekaj, kjer bi lahko z malo pomoči veliko pomagali, pa poizkusite z vprašanjem »Ali morda potrebujete pomoč?«. Lepa beseda lepo mesto najde, in to je zanesljiva formula, za uspešen kontakt in pomoč. Vse ostalo je lahko le moteče in neprijetno

za oba – slepo osebo in pomagalka. Vsekakor pa s čim manj podcenjevanja ali lastne superiornosti, da ne rečemo pobalinstva, ki pa se kaj rado zgodi. Na srečo bela palica ureja to našo medsebojnost in zmanjšuje nesporazume.

1.3.6 Analiza števila in vrste potencialnih uporabnikov – slepi in slabovidni

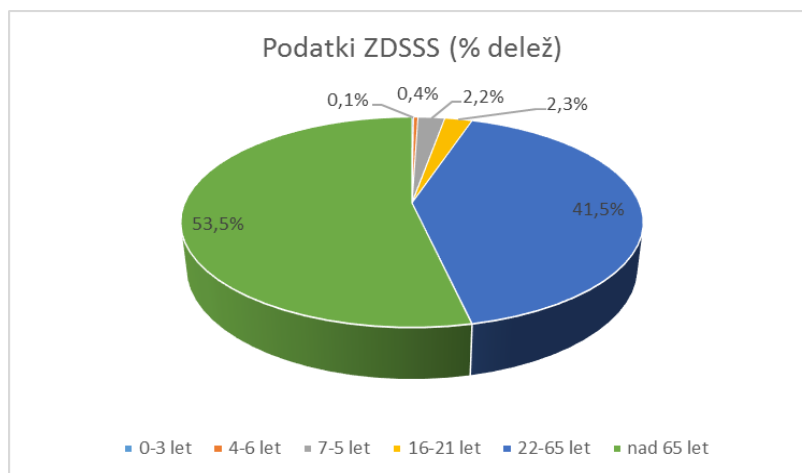
Po grobih ocenah naj bi bilo v Sloveniji približno od 8.000 - 10.000 slepih in slabovidnih oseb. Skladno s trenutno rastočo številko prebivalstva nad 65 let, ki jih prizadene starostna oslabelost vida, pa to število še narašča. Pogosto se za število slepih in slabovidnih v Sloveniji uporablja podatek o številu članov ZDSSS, ki je imelo konec l. 2009 4.021 članov (vir: Eva Kodrič-Dačić, et. al., 2010). Po teh ocenah se število slepih in slabovidnih v Sloveniji giblje od 0,2 do 0,5 % vsega prebivalstva. V l. 2016 je opažen padec članstva v ZDSSS. Trenutna ocena se giblje okrog 3850 članov.

Način izbire multimodalne mobilnosti ni le odvisen od fizičnih omejitev v prostoru, temveč tudi od stopnje slepote posameznika. Spodnji graf prikazuje deleža slabovidnih in slepih članov:



Slika 13: Delež slabovidnih in slepih članov ZDSSS

Izbira različnih vrst transportov pri slepih in slabovidnih je glede na starostno skupino praviloma lahko različna. Po podatki ZDSSS je starostna struktura članov ZDSSS sledeča:



Slika 14: Starostne skupine članov ZDSSS.

Mlajše kot so slepe in slabovidne osebe, večjo pomoč pri gibanju v prostoru potrebujejo (predvsem otroci) in drugačno izbiro multimodalnosti, kot pri populaciji slepih in slabovidnih v mladostni in zreli dobi. Podobno lahko trdimo za slepe in slabovidne, ki so ostareli.

Geografska razporeditev in razpršenost slepih in slabovidnih bistveno vpliva na možnost koriščenja multimodalne mobilnosti, saj se med slovenskimi regijami in nenazadnje tudi med slovenskimi občinami in naselji oblike ter razpoložljivost različnih vrst transporta razlikujejo.

V odvisnosti od vrste in stopnje gibalne oviranosti ljudi, od njihove starosti, od stopnje prostorske oviranosti ter od razpoložljive vrste transportnih sredstev v danih lokacijah je izbira načina multimodalne mobilnosti za vsakega posameznika različna.

1.4 Priprava baze reprezentativnih nacionalnih invalidskih organizacij in posameznikov z različnimi oblikami invalidnosti

Ločimo tri vrste reprezentativnih institucij za različne vrste invalidov:

1. Prva skupina so **senzorični invalidi**. Sem spadajo slepi in slabovidni, ter gluhi in naglušni. Slepi in slabovidni, ki imajo preko 90% izgube vida, priznan status osebe s telesno okvaro. Gluhi in naglušni pa le 70%.
2. Ljudje, ki se **gibljejo s pomočjo invalidskega vozička**. Sem spadajo paraplegiki, tetraplegiki, distrofiki in ljudje oboleni za multiplo sklerozo.
3. V tretjo skupino pa so uvrščeni ljudje **s težavami v duševnem zdravju** oz. s težavami v duševnem razvoju. Za njih obstajajo poleg stalnih asistentov tudi nekakšni varuhi njihovih pravic, saj ne morejo živeti in funkcionirati samostojno.

Ministrstvo za delo, družino, socialne zadeve in enake možnosti Republike Slovenije je na svojih spletnih straneh objavilo izvleček iz registra invalidskih organizacij, ki šteje 38 krovnih invalidskih organizacij (IO), ki so bodisi državne bodisi lokalnega pomena:

Zap. št.	Naziv IO	Naslov	Kraj	Pošta	Delovanje
IO-001	Društvo študentov invalidov Slovenije	Kardeljeva pl. 6	Ljubljana	1000	državna
IO-002	Društvo distrofikov Slovenije	Linhartova cesta 1/III	Ljubljana	1000	državna
IO-003	YHD - Društvo za teorijo in kulturo hendikepa	Neubergerjeva 7	Ljubljana	1000	državna
IO-004	Zveza društev civilnih invalidov vojn Slovenije	Dunajska cesta 129	Ljubljana	1000	državna
IO-005	Zveza društev slepih in slabovidnih Slovenije	Groharjeva ulica 2	Ljubljana	1000	državna
IO-006	Zveza Sožitje - zveza društev za pomoč osebam z motnjami v duševnem razvoju Slovenije	Samova ulica 9/II	Ljubljana	1000	državna
IO-006/51	Društvo specialna olimpijada Slovenije	Samova 9	Ljubljana	1000	državna
IO-007	Društvo laringektomiranih Slovenije	Parmova 53	Ljubljana	1000	državna
IO-008	Zveza invalidskih društev ILCO Slovenije	Trubarjeva 15	Maribor	2000	državna
IO-009	Zveza društev gluhih in naglušnih Slovenije	Drenikova ulica 24	Ljubljana	1000	državna
IO-010	Zveza za šport invalidov Slovenije - Paraolimpijski komite	Cesta 24. junija 23	Ljubljana	1231	državna
IO-011	Združenje multiple skleroze Slovenije	Maratova ulica 14	Ljubljana	1000	državna
IO-012	Društvo paraličnikov Slovenije - PARAS	Cesta 24. junija 23	Ljubljana	1231	državna
IO-013	Zveza delovnih invalidov Slovenije	Dunajska cesta 101	Ljubljana	1000	državna
IO-014	Društvo Vizija - PZS - društvo gibalno oviranih Slovenije	Stari trg 25	Slovenske Konjice	3210	državna
IO-015	Zveza paraplegikov Slovenije	Štihova ulica 14	Ljubljana	1000	državna
IO-016	Zveza društev vojnih invalidov Slovenije	Hacquetova 4	Ljubljana	1000	državna
IO-017	Sonček-Zveza društev za cerebralno paralizo Slovenije	Rožanska ulica 2	Ljubljana	1000	državna
IO-018	Društvo revmatikov Slovenije	Parmova 53	Ljubljana	1001	državna
IO-019	Sklad SILVA	Fijeroga 10	Šmarje	6274	državna
IO-020	Združenje invalidov - FORUM Slovenije	Linhartova 1/VI	Ljubljana	1000	državna
IO-021	Društvo invalidov Bohinj	Triglavska 35	Boh. Bistrica	4264	lokalna
IO-022	Društvo vojaških vojnih invalidov mobiliziranih Slovencev v nemško vojsko 1941-1945	Gregorčičeva 5/a	Celje	3000	državna
IO-023	Društvo invalidov Mežica	Trg 4. Aprila 4	Mežica	2392	lokalna
IO-024	"INVALID" Zveza društev invalidov in oseb invalidnosti Slovenije	Trg mladosti 6	Velenje	3320	državna
IO-025	Medobčinsko društvo gluhih in naglušnih Slovenske Konjice, Vitanje in Zreče	Mestni trg 17	Slovenske Konjice	3210	lokalna
IO-026	Društvo invalidov Ruše	Falska cesta 17	Ruše	2342	lokalna
IO-027	Invalidsko društvo ILCO Posavje	Cesta krških žrtiev 131	Krško	8270	lokalna
IO-028	Kulturno prosvetno in športno rekreativno društvo slepih in slabovidnih Karel Jeraj	Jamova cesta 5	Ljubljana	1000	državna
IO-029	Zasavsko društvo za cerebralno paralizo	Cankarjev trg 2	Zagorje ob Savi	1410	lokalna
IO-030	Društvo POLŽEK - društvo za otroke s posebnimi potrebami	Kandijska cesta 47	Novo mesto	8000	lokalna
IO-031	Društvo za kronično vnetno črevesno bolezen - Klinični oddelek za pediatrijo	Ljubljanska ulica 5	Maribor	2000	državna
IO-032	Društvo gluhoslepih Slovenije "DLAN"	Grablovičeva 28	Ljubljana	1000	državna
IO-033	Združenje vojnih invalidov 91	Luznarjeva 3a	Kranj	4000	državna
IO-034	ILCO Invalidsko društvo oseb s stomo Nova Gorica	Gregorčičeva 13	Dornberg	5294	lokalna
IO-035	Center društvo za pomoč osebam z motnjami avizma	Lavričeva ulica 5	Maribor	2000	državna
IO-036	Društvo za rehabilitacijo invalidov Slovenije "Top power studio Maribor"	Ulica Staneta Severja 7	Maribor	2000	lokalna
IO-037	ILCO invalidsko društvo Gorenjske	Gorenja vas - Reteče 61a	Škofja Loka	4220	lokalna
IO-038	Društvo Sožitje - društvo za pomoč osebam z motnjami v duševnem razvoju Obselelje in Kozjansko	Podplat št. 11 b	Podplat	3241	lokalna

Tabela1: Tabela izvlečka iz registra invalidskih organizacij.

Vsaka od teh IO združuje v sebi nove (manjše) invalidske organizacije, ki tako skupno predstavljajo 235 IO v Sloveniji. Celoten seznam je dosegljiv na linku: http://www.mddsz.gov.si/si/delovna_podrocja/invalidi_vzv/invalidske_organizacije/izvlecek_iz_registra_invalidskih_organizacij/.

Od 38 krovnih invalidskih organizacij je 19 reprezentativnih invalidskih organizacij. Ministrstvo za delo, družino, socialne zadeve in enake možnosti Republike Slovenije na svojih spletnih straneh objavlja izvleček iz registra reprezentativnih invalidskih organizacij:

	Zap. št.	Datum vpisa	Naziv IO	Naslov	Kraj	Pošta	Št. odločbe	Datum odločbe
1								
2	RIO-001	21.7.2003	Društvo distrofikov Slovenije	Linhartova 1/III	Ljubljana	1000	116-02-004/03-008	1.7.2003
3	RIO-002	16.10.2004	Društvo študentov invalidov Slovenije	Kardeljeva ploščad 5	Ljubljana	1000	116-02-002/03-006	16.9.2004
4	RIO-003	15.10.2004	Zveza društev slepih in slabovidnih Slovenije	Groharjeva ulica 2	Ljubljana	1000	116-02-003/03-011	16.9.2004
5	RIO-004	20.10.2004	Zveza delovnih invalidov Slovenije	Dunajska cesta 101	Ljubljana	1000	116-02-014/03-020	16.9.2004
6	RIO-005	23.10.2004	Zveza društev gluhih in naglušnih Slovenije	Drenikova 24	Ljubljana	1000	116-02-011/03-013	1.10.2004
7	RIO-006	28.10.2004	Zveza Sožitje - zveza društev za pomoč osebam z motnjami v duševnem razvoju Slovenije	Samova 9/II	Ljubljana	1000	116-02-007/03-099	27.9.2004
8	RIO-007	28.10.2004	Zveza paraplegikov Slovenije	Štihova 14	Ljubljana	1000	116-171/03-006	6.10.2004
9	RIO-008	28.10.2004	Zveza društev civilnih invalidov vojn Slovenije	Dunajska cesta 129	Ljubljana	1000	116-02-005/03-009	27.9.2004
10	RIO-009	20.10.2004	Zveza društev vojnih invalidov Slovenije	Hacquetova 4	Ljubljana	1000	116-02-018/03-019	27.9.2004
11	RIO-010	28.10.2004	Društvo laringektomiranih Slovenije	Parmova 53	Ljubljana	1000	116-02-008/03-005	4.10.2004
12	RIO-011	28.10.2004	Zveza za šport invalidov Slovenije - Paraolimpijski komite	Cesta 24. junija 23	Ljubljana	1231	116-02-012/03-006	4.10.2004
13	RIO-012	28.10.2004	Združenje multiple skleroze Slovenije	Maroltova ulica 14	Ljubljana	1000	116-02-015/03-005	6.10.2004
14	RIO-013	28.10.2004	Društvo paralitikov Slovenije - PARAS	Cesta 24. junija 23	Ljubljana	1000	116-02-016/03-004	7.10.2004
15	RIO-014	27.10.2004	Zveza invalidskih društev ILCO Slovenije	Trubarjeva 15	Maribor	2000	116-02-010/03-004	7.10.2004
16	RIO-015	15.1.2005	YHD - Društvo za teorijo in kulturo hendikepa	Neubergerjeva 7	Ljubljana	1000	11602-14/2004/4	24.12.2004
17	RIO-016	23.5.2005	Društvo revmatikov Slovenije	Parmova 53	Ljubljana	1000	11602-13/2004/7	21.4.2005
18	RIO-017	26.1.2006	Zveza Sonček - Zveza društev za cerebralno paralizo	Rožanska ulica 2	Ljubljana	1000	11602-6/2005/7	3.1.2006
19	RIO-018	22.4.2006	Društvo Vita za pomoč po nezgodni poškodbi glave	Jakšičeva 7	Ljubljana	1000	11602-16/2004/10	24.3.2006
20	RIO-019	12.8.2013	Društvo gluho-slepih Slovenije "DLAN"	Linhartova 13	Ljubljana	1000	14102-1/2012/5	18.7.2013

Tabela 2: Tabela reprezentativnih invalidskih organizacij.

Večina reprezentativnih in drugih invalidskih organizacij, ki delujejo na državni ravni, se povezujejo v NSIOS.

1.4.1 NSIOS

NSIOS prostovoljno povezuje reprezentativne in druge invalidske organizacije, ki delujejo na državni ravni, ki s podpisom pogodbe o ustanovitvi in delovanju Nacionalnega sveta invalidskih organizacij Slovenije, delujejo za doseg poslanstva, namenov in ciljev NSIOS. V NSIOS se lahko vključi vsaka invalidska organizacija, ki to želi in deluje na državni ravni.

Nacionalni svet invalidskih organizacij Slovenije (NSIOS) je ustanovljen skladno z določili 25. in 26. člena Zakona o invalidskih organizacijah in združuje 20 nacionalnih invalidskih organizacij. 17 od teh ima status reprezentativnosti za določeno skupino invalidov. Vključene invalidske organizacije zastopajo interese okoli 98,5 % vseh organiziranih slovenskih invalidov in delujejo v več kot 220 lokalnih društvih po vsej Sloveniji.

Z vključitvijo Slovenije v Evropsko unijo je NSIOS postal tudi polnopravni član Evropskega invalidskega foruma (European Disability Forum – EDF) s proaktivno funkcijo. To pomeni, da povzemamo vse zasnovane sodobne evropske invalidske politike, hkrati pa posredujemo specifične slovenske invalidske interese in aktualne vsebine za oblikovanje novih sistemskih rešitev, ki so po svoji naravi značilne in obvezne za našo državo (vir: <http://www.nsios.si/>).

1.4.1.1 Članice NSIOS

- Zveza društev slepih in slabovidnih Slovenije
- Zveza društev gluhih in naglušnih Slovenije
- Društvo distrofikov Slovenije
- Zveza paraplegikov Slovenije
- Združenje multiple skleroze Slovenije
- Sožitje - Zveza društev za pomoč osebam z motnjami v duševnem razvoju Slovenije
- Zveza delovnih invalidov Slovenije
- Zveza društev civilnih invalidov vojn Slovenije
- Zveza društev vojnih invalidov Slovenije
- Zveza za šport invalidov Slovenije - Paraolimpijski komite
- Društvo laringektomiranih Slovenije
- Zveza invalidskih društev ILCO Slovenije
- Društvo revmatikov Slovenije
- Društvo študentov invalidov Slovenije
- Društvo paralitikov Slovenije
- Združenje invalidov - Forum Slovenije
- Društvo VIZIJA - PZS - društvo gibalno oviranih
- Društvo VITA - za pomoč po nezgodni poškodbi glave
- Društvo za kronično vnetno črevesno bolezen
- Društvo gluhoslepih Slovenije "DLAN"
- Kulturno prosvetno in športno rekreativno društvo slepih in slabovidnih Karel Jeraj

1.4.2 FIHO

FIHO (Fundacija za financiranja Invalidskih in Humanitarnih Organizacij v Republiki Sloveniji) je namenjena financiranju oz. sofinanciranju:

- izvajanja posebnih socialnih programov in storitev invalidskih organizacij oziroma programov humanitarnih organizacij za reševanje socialnih stisk in težav oziroma reševanje socialnih potreb posameznikov,
- delovanja invalidskih oziroma humanitarnih organizacij ter
- naložb v osnovna sredstva invalidskih oziroma humanitarnih organizacij ter njihovo vzdrževanje (vir: <http://www.fiho.si/?id=fundacija.php>).

FIHO namreč upravlja s sredstvi, ki jih pridobiva s plačevanjem dajatev za prirejanje iger na srečo po določbah zakona o igrah na srečo (Uradni list RS, št. 27/95), in sicer:

- s plačili koncesijskih dajatev za trajno prirejanje klasičnih iger na srečo,
- s plačili koncesijskih dajatev za prirejanje posebnih iger na srečo,
- s plačili dajatev za občasno prirejanje klasičnih iger na srečo

FIHO upravlja tudi s sredstvi, ki jih pridobiva z darili, volili in drugimi prihodki (vir: <http://www.fiho.si/?id=fundacija.php>).

2 Sklop 2: Zasnova multimodalne varne poti za gibalno ovirane in slepe

Mobilnost invalidov je v veliki meri odvisna od cestne in železniške infrastrukture. Brez podpore ustreznega omrežja je mobilnost zelo omejena.

Naložbe v prometno infrastrukturo imajo na splošno pozitiven učinek na gospodarsko rast, ustvarjajo blaginjo in delovna mesta ter krepijo trgovino, geografsko dostopnost in s tem tudi mobilnost vseh ljudi. Načrtovati jih je treba tako, da je pozitiven učinek na mobilnost čim večji in negativen učinek na okolje čim manjši. Kombiniranje različnih načinov prevoza omogoča nemoten prevoz, s katerim se lahko izognemo zastojem in nismo odvisni le od avtomobila. Multimodalnost, invalidne ljudi spodbuja h kombiniranju različnih vrst prevoza, kar lahko pogosto zagotovi hitrejšo in prijetnejšo potovanje. S sprejemanjem pametnih odločitev o tem, katero vrsto prevoza bomo uporabili, lahko prihranimo denar in pomagamo okolju z vidika trajnostnega razvoja – le pripravljeni moramo biti poskusiti nekaj novega in drugega.

Z izbiranjem, spreminjanjem in kombiniranjem vrste transporta, so potovanja lahko tudi udobnejša. Na potovanju lahko poslušamo glasbo, beremo knjigo, se pogovarjamo s sopotniki (odvisno od oviranosti) in tako je naše potovanje kvalitetnejše.

Informacijska komunikacijska tehnologija nam zagotavlja enostavnejše in zanesljivejše načrtovanje poti, saj lahko časovno spremljamo različna prevozna sredstva na naši načrtovani poti. Na drugi strani nam omogočajo zagotavljanje čistejšega zraka in okolja. To nam omogoča časovno načrtovanje in s tem tudi večjo točnost. Poleg časovnega sledenja imamo tudi naročanje na točno določeno uro in lokacijo v prostoru. V večjih urbanih sredinah je možnosti za multimodalnost seveda večja. Tu imamo več različnih ponudnikov, ki te storitve tudi nudijo. S tem se povečuje konkurenčnost takih prevozov proti individualni uporabi osebnega avtomobila. Iz tega je razvidno, da je multimodalna mobilnost teži k uporabi učinkovitejšega prevoza z vidika ohranjanja okolja in časovnega vidika.

Poleg dobre mreže prometne infrastrukture, mora biti tudi usklajena platforma postajališč tako, da omogočajo funkcionalno oviran ljudem dostopnost do objektov in informacij in da so med seboj povezani. Tako nastajajo multimodalne platforme za potnike, kar pomeni vzpostavitev spletnih informacij in sisteme za elektronsko rezervacijo in elektronsko povezovanje, ki vključujejo vsa prevozna sredstva, bi morali olajšati multimodalna potovanja.

Varna pot za multimodalnost oziroma varno potovanje z multimodalnostjo zagotavlja varno potovanje za invalide z kombiniranjem različnih prevoznih sredstev prilagojenih invalidnim osebam.

Konvencija o pravicah invalidov v 9. členu nedvomno opredeli pravico invalidov do neodvisnega življenja in dostopa »do fizičnega okolja, prevoza, informacij in komunikacij, vključno z informacijskimi in komunikacijskimi tehnologijami in sistemi, ter do drugih objektov, naprav in storitev, ki so namenjene javnosti ali se zanjo opravljajo v mestu in na podeželju«. Pri tem je v konvenciji poudarjeno, da se ukrepi, »ki zajemajo prepoznavanje in odpravljanje ovir pri dostopnosti, med drugim nanašajo na:

- a) grajene ovire - v stavbah, na cestah, pri prevoznih sredstvih ter druge notranje in zunanje grajene ovire, ki potrebujejo prilagoditve ter opremo, tudi v šolah, stanovanjskih zgradbah, zdravstvenih ustanovah in na delovnih mestih
- b) komunikacijske ovire - dostopnost do informacijskih, komunikacijskih in drugih storitev (to so predvsem spletne strani), ter tudi elektronske storitve in pomoč v nujnih primerih.

Ministrstvo pristojno za promet v letu 2010 poročalo o uresničevanju realiziranih ciljev na naslednjih področjih javnega potniškega prometa:

- **Železniški promet**

- V mednarodnem prometu na podlagi mednarodnega sporazuma med železniškimi prevozniki slepe osebe z ustrezno izkaznico in osebe na invalidskih vozičkih, imetniki izkaznice ali potrdila o invalidnosti plačajo vozovnico po veljavni splošni ponudbi za določeno potovanje. Njihovi spremljevalci pa potujejo brezplačno v 1. ali 2. razredu.
- V notranjem prometu je dovoljen brezplačen prevoz psov spremljevalcev v vseh vlakih.
- Dostop za invalide je možen do objektov javne železniške infrastrukture, namenjeni potnikom. Ministrstvo upošteva Direktivo Evropske unije št. 2001/85, ki določa tehnične zahteve za prilagojene mestne in primestne avtobuse.
- Slovenske železnice sodelujejo v evropskem projektu »Pubtrans4all«, katerega cilj je razviti standard za namestitev sistema pomoči, ki se lahko uporablja za različne vrste voznega parka in infrastrukture.
- Zagotavljanje nemotenega vstopa in izstopa gibalno in senzorno oviranim invalidom na letališčih, avtobusnih in železniških postajah: osebna pomoč pri orientaciji slepim in slabovidnim, urejene klančine oziroma dvigala za invalide na vozičkih, itd. v skladu z Direktivo št. 96/48 o hitrih vlakih, Uredbo o pravicah potnikov v železniškem prometu COM 2004/143, dokumentom Evropske unije za železniški promet COM 617/1999 ter Uredbo (ES) št. 1107/2006 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 5. julija 2006 o pravicah invalidnih oseb in oseb z omejeno mobilnostjo v zračnem prevozu.
- V daljinskem oziroma medmestnem prometu je prevoz oseb na invalidskih vozičkih mogoč na vlakih ICS (Inter City Slovenija), kjer sicer velja obvezna rezervacija sedežev. Za potovanje z vlakom ICS je potrebno plačati ICS dodatek v polnem znesku. Mogoč je tudi na večini vlakov Euro City (EC) in na nekaterih vlakih Inter City. Vlaki, ki imajo v sestavi vagone za prevoz oseb na invalidskih vozičkih, so v voznih redih posebej označeni.

Avtobusni promet - Zagotavljanje dostopnosti do vseh krajev v Sloveniji z javnim prevozom vsak dan v tedn oz. invalidom, ki ne morejo voziti lastnega vozila, zagotavljati določeno število ustrezno cenejših prevozov.

- Avtobusi mestnega prometa oziroma linijski avtobusi in vlaki za gibalno in senzorno ovirane invalide so opremljeni z možnostjo dostopa in vstopa, sprejemanja informacij na zaslonu in prek govorno podprtih informacij. - Prilagajanje avtobusov mestnega prometa oziroma linijskih avtobusov in vlakov za gibalno in senzorno ovirane invalide glede na Direktivo Evropske unije št. 2001/85, ki določa tehnične zahteve za prilagojene mestne in primestne avtobuse.
- To področje je urejeno v 16. člen Zakona o izenačevanju možnosti invalidov (Uradni list RS, št. 94/10), ki med drugim zavezuje izvajalca gospodarske javne službe, da na ustrezen način zagotovi prevoz za tovrstne osebe. Zakon dopušča možnost prilagoditve v obdobju največ 10 let v cestnem prometu oz. 15 let v železniškem prometu, se pravi do 11.12.2020 in do 2025.

2.1 Predlog možnih vrst multimodalnega transporta glede na izsledke Sklopa 1

Multimodalnost invalidne ljudi spodbuja h kombiniranju različnih vrst prevoza, kar lahko pogosto zagotovi hitrejše in prijetnejše potovanje. S sprejemanjem pametnih odločitev o tem, katero vrsto prevoza bomo uporabili, lahko prihranimo denar in pomagamo okolju z vidika trajnostnega razvoja – le pripravljeni moramo biti poskusiti nekaj novega in drugačnega.

Z izbiranjem, spreminjanjem in kombiniranjem vrste transporta, so potovanja lahko tudi udobnejša. Na potovanju lahko poslušamo glasbo, beremo knjigo, se pogovarjamo s sopotniki (odvisno od oviranosti) in tako je naše potovanje kvalitetnejše.

Poleg dobre mreže prometne infrastrukture, mora biti tudi usklajena platforma postajališč tako, da omogočajo funkcionalno oviran ljudem dostopnost do objektov in informacij in da so med seboj povezani. Tako nastajajo multimodalne platforme za potnike, kar pomeni vzpostavitev spletnih informacij in sisteme za elektronsko rezervacijo in elektronsko povezovanje, ki vključujejo vsa prevozna sredstva, bi morali olajšati multimodalna potovanja. Na podlagi Evropske strategije za invalide 2010 – 2020, so preko študije "Disability benefits and Entitlements in European Counties", je Evropska komisija predlagala pripravo enotne Evropske kartice ugodnosti za invalide. Ker Slovenija še nima nacionalne kartice, se je odločila pristopiti k projektu. Ciljne skupine so vse skupine invalidov: slepi in slabovidni, gluhi in naglušni, gluhoslepi, osebe s telesnimi okvarami, osebe z motnjami v duševnem razvoju in osebe z drugimi dolgotrajnimi okvarami zdravja in širša javnost. Kartica bo invalidom omogočala enotnejšo obravnavo in posebne ugodnosti pri potovanju v druge države EU, še posebej, ko gre za dostopnost prometa, turizma, kulture, športa in prostega časa. To je tudi delček uresničevanja Konvencije o pravicah invalidov, Akcijskega programa za invalide 2014 - 2021 in Evropske strategije o invalidnosti za obdobje 2010-2020: obnovljena zaveza za Evropo brez ovir na nacionalnem in lokalnem nivoju v vsakodnevem, konkretnem življenju invalidov v Republiki Sloveniji¹. Tako bo uporaba Evropske kartice ugodnosti za invalide še bolj vzpodbudila invalide za uporabo različnih transportov tudi z vidika trajnostnega razvoja.

Zaključek

Možnosti vrst multimodalnega transporta so predvsem odvisno od prilagoditev transportnih sredstev (avtobus, vlak, taksi, ladja ali letalo) in infrastrukturnih objektov (avtobusnih postaj, železniških postaj, pločnikov, semaforiziranih križišč...). Tu govorimo predvsem o dostopnosti do teh objektov in transportnih storitev, torej dostopnosti brez grajenih in komunikacijskih ovir.

¹ Povzeto po besedilu Evropska kartica ugodnosti za invalide s spleta:
http://www.mddsz.gov.si/si/delovna_podrocja/invalidi_vzv/evropska_kartica_ugodnosti_za_invalide/

2.2 Definiranje načinov, potreb in posebnosti multimodalnega transporta gibalno oviranih in slepih oseb

Za definiranje načinov, potreb in posebnosti multimodalnega transporta gibalno oviranih in slepih oseb smo si izbrali testno multimodalno pot, ki smo jo dejansko v praksi tudi realizirali in izvedli s reprezentativnim predstavnikom slepih in slabovidnih ter predstavnikom gibalno oviranih oseb.

2.2.1 Testna multimodalna pot v Ljubljani

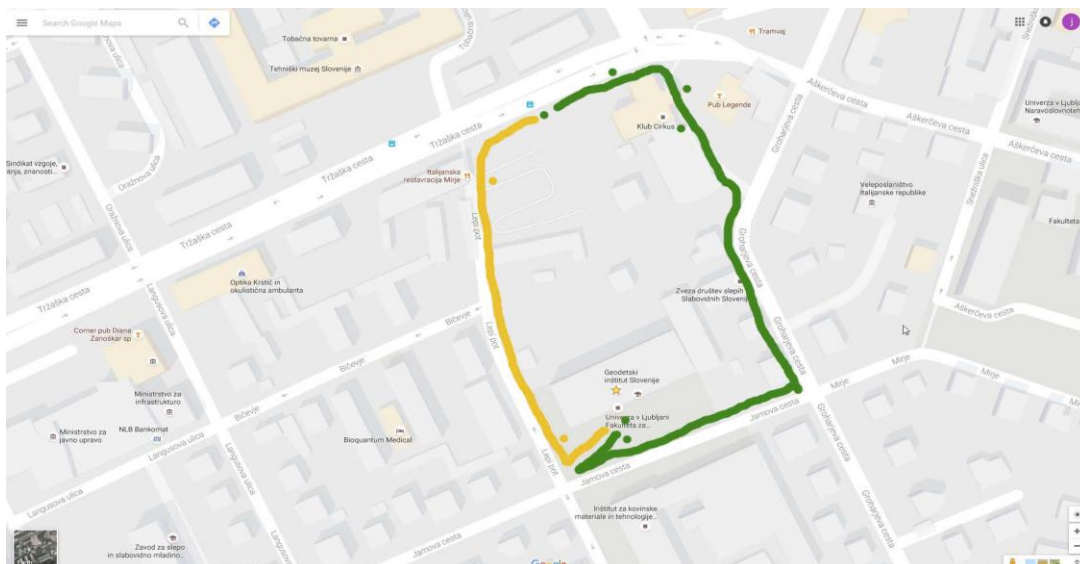
Vrste multimodalnega transporta načrtujemo že pri izberi multimodalne poti. Za podlago izdelave multimodalne poti smo vzeli kartografsko podlago Google maps. Pot smo načrtovali v mestu Ljubljana, in sicer smo kot testno izbral traso od stavbe Geodetskega inštituta Slovenije do glavne železniške postaje. Na natisnjeno karto smo vrisali potek poti s spremljanjem uporabe različnih transportnih sredstev. Tako smo načrtovali prevoz z mestnim potniškim prometom, peš, z vlakom Slovenskih železnic in taksi prevozom. Traso smo izbrali glede na kriterije varnosti poteka potovanja, kar pomeni da smo izbrali traso, kjer pot poteka po površinah za pešce ločeno od cestišča in da so le te površine širše od 1,5 m in križišča semaforizirana in ozvočena. Vse grajene in komunikacijske ovire, ki smo jih zaznali na poti smo evidentirali.

Pot smo opravili z dvema reprezentativnima predstavnikoma slepih in gibalno oviranih oseb. Na pot smo se odpravili ločeno, najprej s slepo osebo, nato še z gibalno ovirano osebo.

Pri pregledu načrta poti sta sodelovala oba predstavnika reprezentativnih skupin in s svojimi predlogi in opozorili že v samem načrtu pred potovanja opozorila na nevarnosti in pasti na poti. Po uskladitvi smo traso vrisali s peš dostopi, transportne poti, postajališča in predvidena prečkanj cestišč.

Pot smo razdelili na tri odseke z multimodalnim transportom. Tako smo prvi odsek poti od Geodetskega inštituta Slovenije (v nadaljevanju GIS) do postajališča mestnega potniškega prometa opravili peš (z vozičkom). Naslednji odsek smo od enega postajališča do drugega postajališča opravili s prevoznim sredstvom mestnega potniškega prometa. Tretji odsek je od postajališča do železniške postaje je potekal zopet peš. Četrty odsek od železniške postaje do lokacije v Šiški smo opravili s taksijem.

Poti smo razdelili na odseke, to je potovanje od točke A do točke B z enim načinom potovanja. Na tej poti smo pisno in slikovno beležili vse ovire, ki so se izkazale kot težava v mobilnosti.



Slika 15: Slika prikazuje odsek prve poti v zeleni barvi za slepo osebo v rumeni barvi za gibalno ovirano osebo, s pikami so označene prepoznane ovire.

Prvi odsek poti je bila pot od GIS do postajališča LPP na Tržaški cesti kjer smo nameravali vstopiti na avtobus številka 6.

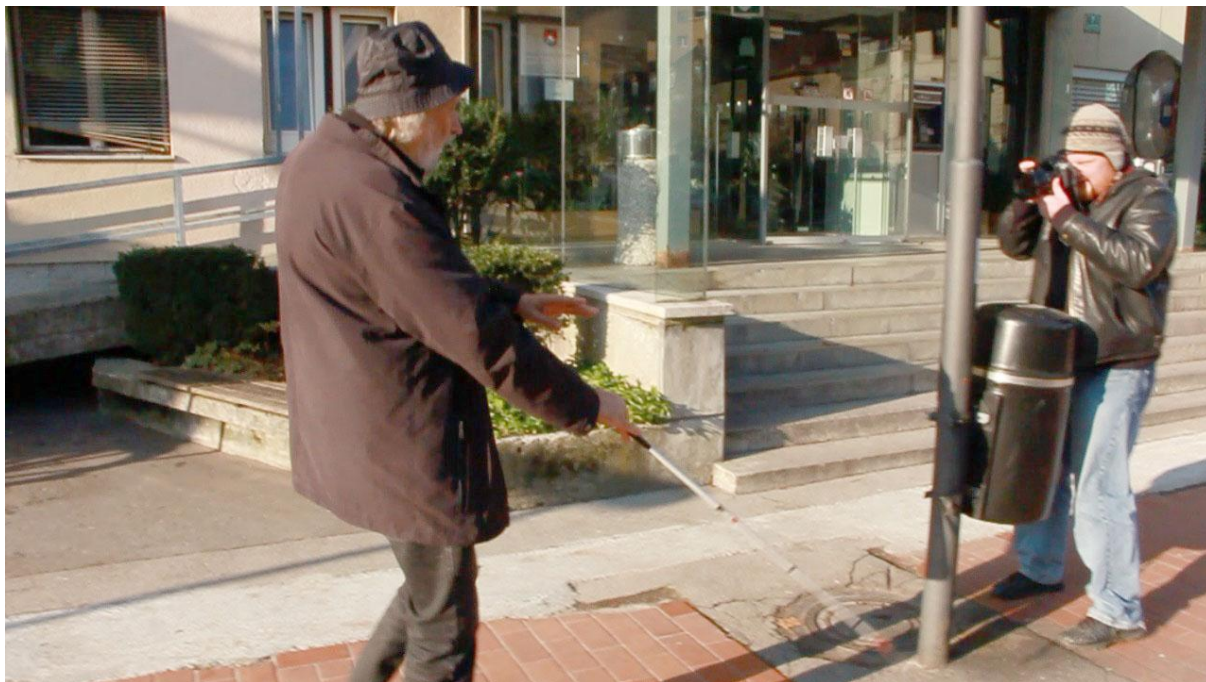


Fotografija 6: Predstavlja slepega z ovirami na pločniku - kolesa.

Pot smo pričeli na GIS. Prva oseba s katero smo opravili multimodalno pot je bila slepa oseba dr. Luj Šprohar. Že takoj na samem začetku smo naleteli na težavo s kolesi v katera se je Luj zapletel.

Predlagamo: težavo bi lahko rešili z teksturo keramike v asfaltu, ki bi opozarjala slepega in tudi ostale osebe o spremembi na pešcevi površini. V našem primeru da je tu parkiranje koles.

Z malce pomoči smo ga usmerili na pravo pot in krenili proti Jamovi cesti in po njej do križišča z Groharjevo cesto, ki jo je prehodil popolnoma samostojno brez večjih težav. Po Groharjevi ulici smo pot nadaljevali v smeri Tržaške ceste preko ploščadi, kjer smo naletel na naslednjo oviro. Ulične samostoječe luči mestne razsvetljave so nameščene na tej ploščadi.



Fotografija 7: Predstavlja slepega in oviro na ploščadi - javno svetilko.

Predlagamo: težavo bi lahko rešili z teksturo okoli svetilke z robnimi ploščami, slepa oseba je tu imela pomislek, kajti vendarle ni potrebno vsega okolja zaznamovati. Slepí naj bi take ovire zaznali z belo palico.

Pot smo nadaljevali ob Tržaški cesti do postajališča LPP. Pot je bila zelo stresna predvsem zaradi kolesarske poti, ki poteka vzporedno s pešpotjo in ni fizično ločena. Ločena je le z barvo, ki pa jo slepi s palico ne zazna. Slepí mora prečkati kolesarsko stezo. Težava je v tem, da drvečih kolesarjev ne zazna dovolj hitro in nemalokrat bela palica zaide med napere kolesa in nesreča je tu. Hkrati tudi kolesarji ne pazijo dovolj. Večini se zelo mudi in ne upoštevajo slepe osebe, kar smo videli pri naši poti. Večina je peljala brez zmanjšane hitrosti in tako ni imela zavorne poti, če bi ji slepa oseba prečkala kolesarsko stezo.

Predlagamo: težavo bi lahko rešili z umirjanjem kolesarskega prometa in dodatnimi oznakami na mestih, ki so zelo kritična in izpostavljena in teksturnimi ploščami med kolesarsko stezo in površino za pešce. Torej gre za talno tipno oznako, ki slepega opozori na nevarnost in hkrati bi bilo dobro razmisliti o novem segmentu taktilnega talnega vodilnega sistema prečkanje kolesarske steze z novo talno tipno oznako. Taka rešitev bi bila po našem mnenju nujna, kajti na to pomanjkljivost veliko slepih oseb opozarja.



Fotografija 8: Predstavlja slepega pri prečkanju kolesarske steze, ki je zelo nevarno tako za slepega kot kolesarja.

Kmalu smo se približali avtobusnemu postajališču kjer kljub talnemu taktilnemu vodilnemu sistemu (TTVS) ni bilo opozorila približevanja objektu.



Fotografija 9: Predstavlja slepo osebo, ki se približuje postajališču mestnega potniškega prometa.

Predlagamo: težavo bi lahko rešili s talno ploščo s čepki, ki opozarja na nevarnost in s tem bližanju postajališča da se slepi ne zaleti v objekt.

Z vstopom na avtobus mestnega potniškega prometa, smo pričeli z naslednjim odsekom potovanja od postajališča na Tržaški cesti do postajališča LPP na Bavarskem dvoru. Peljali smo se z novejšim modelom avtobusa, prilagojenim za invalide. Težave so nastale pri hoji po avtobusu, kajti ta ni imel po sredini držala in slepa oseba je tipala po stropu avtobusa do pregiba kjer smo se ustavili. Avtobus je imel izklopljene zvočne najave za funkcionalno

ovirane osebe. Zvočna najava pomaga slepim pri orientaciji med vožnjo z avtobusom, ker jim najavi ime postajališča. Hkrati so najave tudi za starejše in turiste ter morda za nekoga, ki je prvič v Ljubljani.

Predlagamo: težavo bi lahko rešili z dodatnim držalom po sredini avtobusa in seveda z vklopom zvočnih najav postajališč.



Fotografija 10: Predstavlja slepega pri vožnji z avtobusom brez držala v vrtljivem zglobov avtobusa.

Med pogovorom nam je dr. Luj zaupal kako on ve kje je, namreč po občutjih ob zavojih in tresljajih ki jih povzroča cestišče, po zvokih ki prihajajo skozi odprta vrata ali po vonju, kadar je v bližini objekt s specifičnim vonjem - pekarna (vonj po pecivu).

Ko smo prispeli do postajališča na Bavarskem dvoru, se nam je zaključil drugi del našega odseka. Tako smo pričeli s tretjim odsekom in sicer od točke postajališča LPP Bavarski dvor do glavne železniške postaje v Ljubljani. Do tja smo bili namenjeni peš. Odsek smo načrtovali tako, da ima varne prehode čez cesto, kar pomeni križišča in prehode z ozvočenimi semaforji.

Na poti se nam je kaj hitro pokazala težava na katero skoraj nismo pozorni, razen če smo slepa oseba. Prometni znak je bil prenizko nameščen kar predstavlja oviro, predvsem višinski gabarit hojnice. Tako bi se lahko z glavo zaletel v prometni znak, če ga ne bi opozorili.

Predlagamo: dvig prometnih znakov na višino nad 2,3 m, neglede na vsebino znaka. Tu so vštet prometni znaki in tudi druge opozorilne ali oglasne table.



Fotografija 11: Predstavlja višinsko oviro.

Pot smo nadaljevali ob cesti Trg Osvobodilne fronte. Na poti so bile tudi ovire, ki so pritrjene na steno ob kateri slepi hodi - ker je rob in je bolj varno, če ne naleti na oviro kot je dvignjen smetnjak. Vseeno ovira ni tako moteča, da bi bilo potrebno ukrepati.



Fotografija 12: Predstavlja slepega pri srečanju z visečimi ovirami pritrjene na fasade objektov.

Nato smo prispeli do prvega semaforiziranega križišča, ki smo ga morali prečkati. Tudi tu se izkaže, kako nevarna so lahko srečanja s kolesarji, kajti kolesarska pot pelje ravno mimo naprave, ki oddaja zvok za slepega. Ko smo se bližali križišču, ni bilo nobenega zvoka in na zvočni napravi je bila zapuščena embalaža za kavo. Slep je zadel skodelico in otipal zvočno napravo ki ni delovala. Tako se je moral zanesti na spremljevalce, kajti samostojno priti čez cesto je bilo nemogoče. Če bi bila sama, bi morala prositi za pomoč naključnega mimoidočega.



Fotografija 13: Predstavlja slepo osebo pri ozvočenem semaforju, kjer zvok ne dela in ga poskuša otipati.

Predlagamo: preverjanje delovanja zvočnih naprav na semaforjih.

Pot smo nadaljevali naprej po cesti Trg Osvobodilne fronte, kjer smo naleteli na objekt, ki ni temeljen in je postavljen na površini za pešce. Gre za zimski vrt lokala, pred njim je steber in kar neprijetna ovira za slepega. Brez opozorila spremljevalca, bi se zagotovo zaletel če ne v steber pa v improvizirani objekt.

Predlagamo: prepoved ali omejitev dovoljen za postavljanje takšnih objektov na površinah za pešce. Če pridobijo dovoljenje, bi morali biti izdelani po napotkih iz priročnika Načrtovanje in prilagajanje grajenega okolja v korist funkcionalno oviranim ljudem (Vovk 2000).



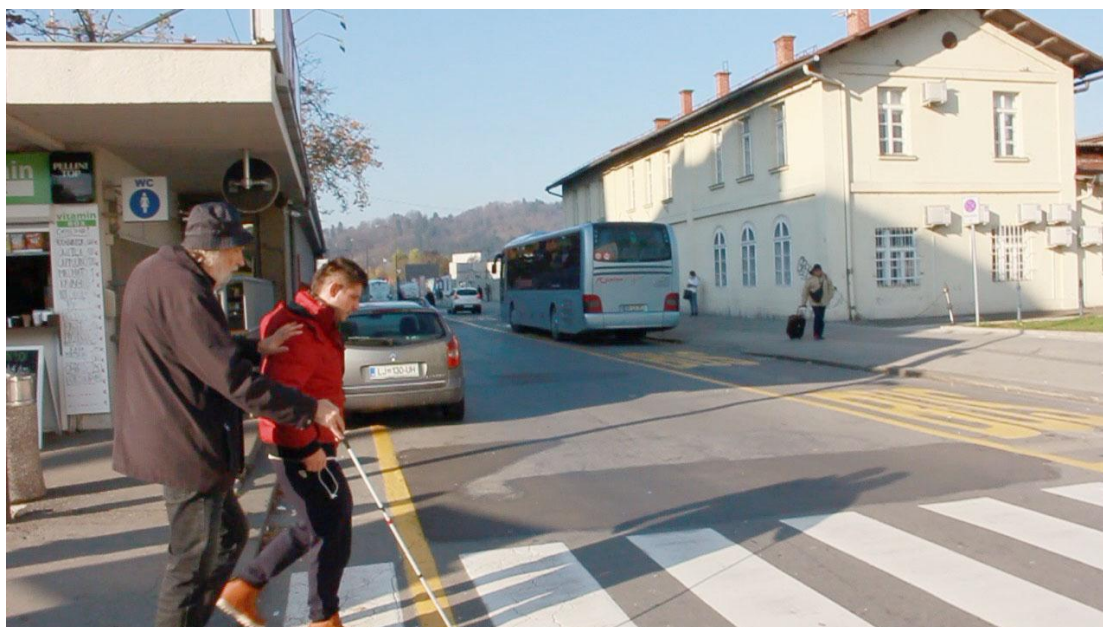
Fotografija 14: Predstavlja slepo osebo pri srečanju z začasnim objektom postavljenem na peščevi površini.

Nato smo prečkali cesto Trg Osvobodilne fronte in takoj naleteli na naslednjo oviro. Prečkanje ceste brez zvočne naprave. Res da ni gostega prometa, vozijo predvsem avtobusi a zato toliko bolj nevarno. Tako je slepi prosil mimoidoče, da bi mu pomagali prečkati cestišče. K sreči se je odzval mladenič in pospremil slepega čez cesto.



Fotografija 15: Predstavlja slepo osebo na prehodu brez ozvočenega semaforja, kjer je popolnoma nemočna.

Predlagamo: postavitev ozvočenih semaforjev tudi na prehode, ki so namenjeni samo za pešce.



Fotografija 16: Predstavlja slepo osebo ki prečka cestišče s pomočjo naključnega mimoidočega.

Nato smo pot nadaljevali ob robu stavbe železniške postaje do glavnega vhoda na železniško postajo. Na poti do vhodnih vrat smo zopet naleteli na izbočeno stopnišče pomožnega vhoda v objekt železniške postaje. Vhod je le moteč, ni nevaren za padec.

Predlagamo: bolj premišljene vhode, predvsem brez stopnic le klančina.



Fotografija 17: Predstavlja slepo osebo ki se zaradi lažje orientacije giblje ob objektu in naleti na grajeno oviro - stopnice..

Po vstopu skozi glavna vhodna vrata smo naleteli na težavo orientacije v notranjem prostoru (orientacija v interjeru), ker slepi ni našel vhodnih vrat kjer prodajajo karte za prevoz z vlakom. Ob pomoči spremljevalca je lahko vstopil v del stavbe, kjer prodajajo vozovnice in kjer se lahko informira o nadaljnji poti.

Predlagamo: prostori bi morali biti bolj odprti (praksa na železniških postaja v tujini je oceanski sistem - brez odvečnih sten). Tako bi bil tloris postaje bolj pregleden, hitro dostopen in olajšana bi bila mobilnost ranljivih skupin. Predlagamo tudi opremljanje javnih objektov s sistemom iBeacon na notranjo orientacijo v prostorih.



Fotografija 18: Predstavlja slepo osebo ki se ne more orientirati v notranjosti objekta na tleh ni talniga tipnega vodilnega sistema.

Po nakupu vozovnice smo se odpravili na zunanji postajni del, da bi odšli do perona kjer nas čaka vlak za Kranj. A že po nekaj korakih smo naleteli na nizko zidano oviro. Na prehodnem delu do podhod je postavljen širok rob v dolžini cca 5m in višine 0,5 m. Objekt je kar nevaren za invalide, saj ni nobenih opozoril da je tam postavljen in tudi nobene večje smiselne povezave za njegov obstoj ni videti.



Fotografija 19: Predstavlja slepo osebo pri grajeni oviri, ki nima večje funkcionalne vrednosti na tem prostoru.

Predlagamo: odstranitev nepotrebnih objektov.



Fotografija 20: Predstavlja slepo osebo pri srečanju z naključno oviro v prostoru, v tem primeru je skuter, lahko bi bil avto, kolo.

Že nekaj korakov naprej nas preseneti skuter, ki je bil parkiran sredi pohodne ploščadi. Slepí je zadel z belo palico skuter vendar ni vedel za kakšno oviro gre. Ker je skuter nizek in nestabilen bi ga slepi če bi ga želel bolj detajlno zaznati prevrnil in se tudi poškodoval.

Predlagamo: večje ozaveščanje o prisotnosti invalidov in seveda o neprimernosti parkiranja kakršnihkoli prevoznih sredstev na površinah namenjene pešcem.

Tudi naprej ni bilo dosti boljše, ker so se pojavila cvetlična korita in stebri.

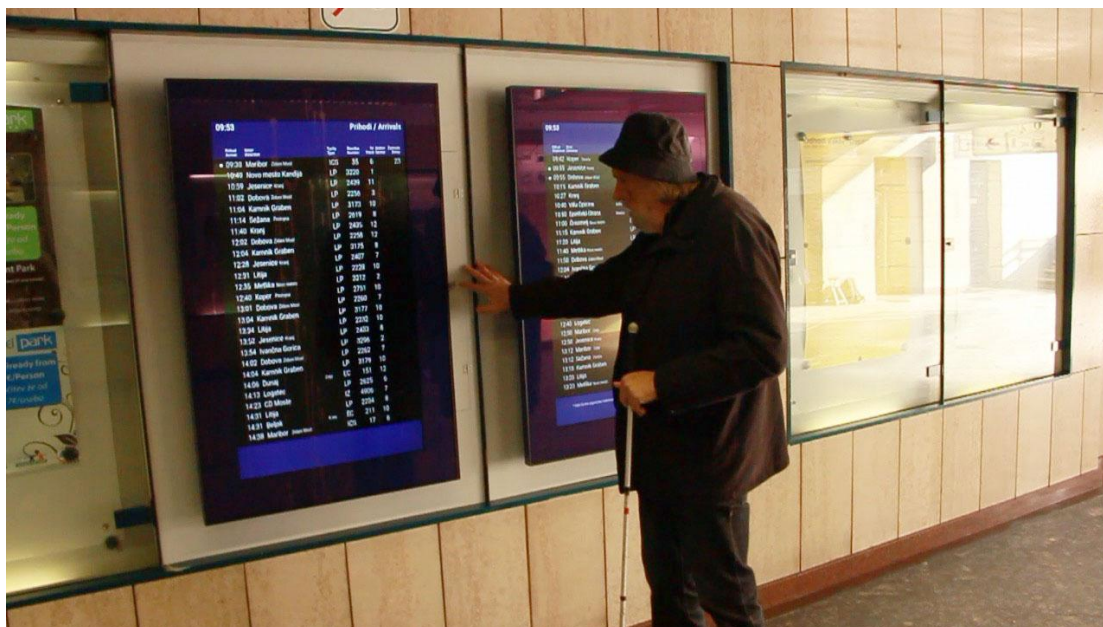


Fotografija 21: Predstavlja slepo osebo ki naleti na oviro cvetličnega korita.

Ko smo se spustili po stopnišču v podhod pod železniškimi tiri, smo prišli do informacijske table o odhodih vlakov - elektronske informacijske table. Tu naletimo na prvo informacijsko

komunikacijsko oviro, kajti slepi ni vedel kaj je na informacijski tabli. Ker ni bila ne označena z brajevo pisavo in ni bila opremljena z zvočnimi informacijami.

Predlagamo: napis v brajici o prisotnosti gumba z zvočnimi napovedmi vlakov, Torej vizualno pisne informacije je potrebno urediti v zvočno datoteko formata mp3 ali pa opozorilo na mobilno aplikacijo na pametnem telefonu, kadar se slepi približa informativni tabli da ga le ta z vibracijo opozori na informacijo locirano v prostoru.



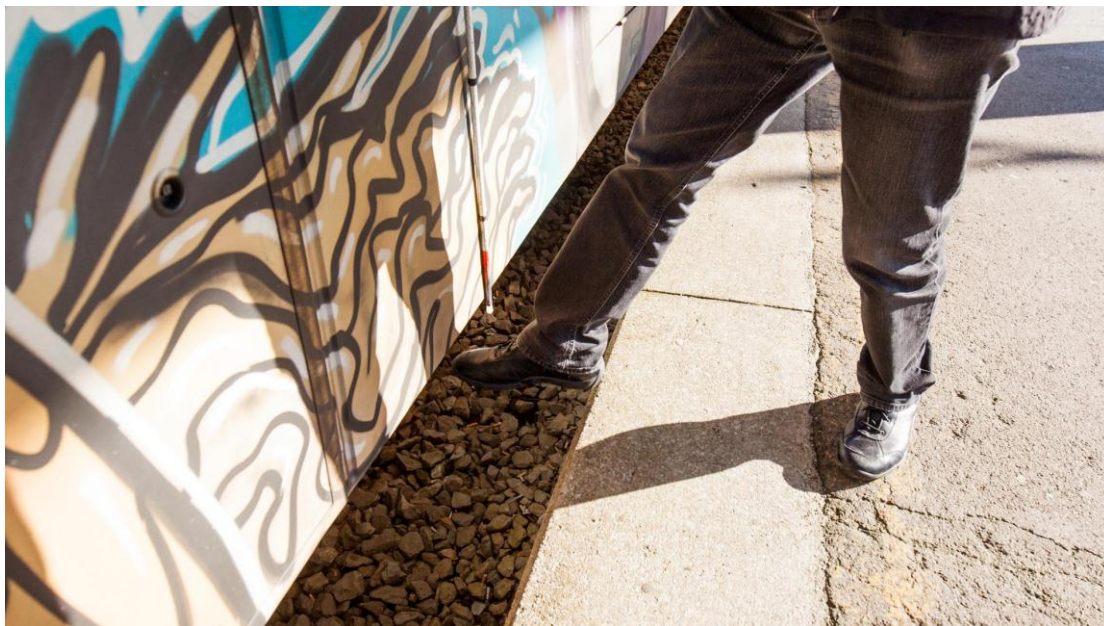
Fotografija 22: Predstavlja slepo osebo pri informacijski tabli, ki ni prilagojena za slepe in slabovidne osebe.

Na poti do perona smo naleteli še na nekaj avtomatov za pijačo in hrano in reklamnih panojev postavljenih na sredino pešceve površine z namenom večje vidnosti za mimoidoče, za slepega je to ovira zaradi katere lahko grdo pade.



Fotografija 23: Predstavlja slepo osebo pri srečanju z avtomatom s hrano.

Predlagamo: umestitev avtomatov za pijačo in hrano v stenske niše.



Fotografija 24: Predstavlja slepo osebo pri vstopanju na vlak, kjer je vidna prevelika razdalja med peronom in vhodom na vlak.

Nato smo nadaljevali pot do vlaka. Ko smo prispeli do vlaka, smo zaznali veliko razdaljo med peronom in vhodom na vlak. Luknja je tako velika, da z lahkoto zdrsne slepa oseba do polovice telesa v luknjo.

Predlagamo: ker niso vlaki in peroni standardizirani prihaja do diskrepance v oddaljenosti vhoda in perona. Na tem mestu bi lahko imeli na železniški postaji premestitvene ploščadi tako za slepe kot za gibalno ovirane. Kadar bi imeli slepega ali gibalno oviranega potnika, bi poskrbeli za ploščad na pravem vlaku.

Za tem smo odšli še na zadnji del poti in sicer vožnjo s taksije. Tu ni bilo večjih težav ne z vstopom ne izstopom iz taksij. Tako se je končala naša prva pot s slepo osebo. Na multimodalni poti smo uporabili avtobus mestnega potniškega prometa, peš hojo, železniški prevoz, na koncu zaključili z vožnjo s taksijem.

Ugotovili smo, da je potovanje slepe osebe v smislu multimodalnosti če odštejemo grajene ovire na cesti razmeroma udobno in ni večjih težav. Tu predvsem govorimo o prilagoditvah prevoznih sredstev. Glede na gibalno ovirane osebe, imajo slepi več težav pri komunikacijskih ovirah.



Fotografija 25: Predstavlja slepo osebo ko vstopa v taksi.

Nato smo z drugim reprezentativnim predstavnikom gibalno oviranih Uršo Tonejec odšli na enako pot. Prvi del smo izvedli po drugi strani prihoda do postajališča. Ker smo pot opisali že pri prvem predstavniku, bomo tu opisovali samo težave in ovire na poti. Na težavo smo naleteli takoj na samem startu. Klančina iz pločnika na cestišče je izdelana zelo slabo.



Fotografija 26: Predstavlja gibalno ovirano osebo.

Predlagamo: pri izdelavi klančin bi se morali izvajalci bolj potruditi, ne le klančine narediti. Vozički distrofikov so bolj občutljiv kot vozički paraplegikov.

Na poti do postajališča smo naleteli na zapornico, vendar je bilo še ravno prav prostora, da se je pripeljala mimo, dostopnost po pločniku ni bila možna, ker je bil preozek in ima postavljene stebričke.



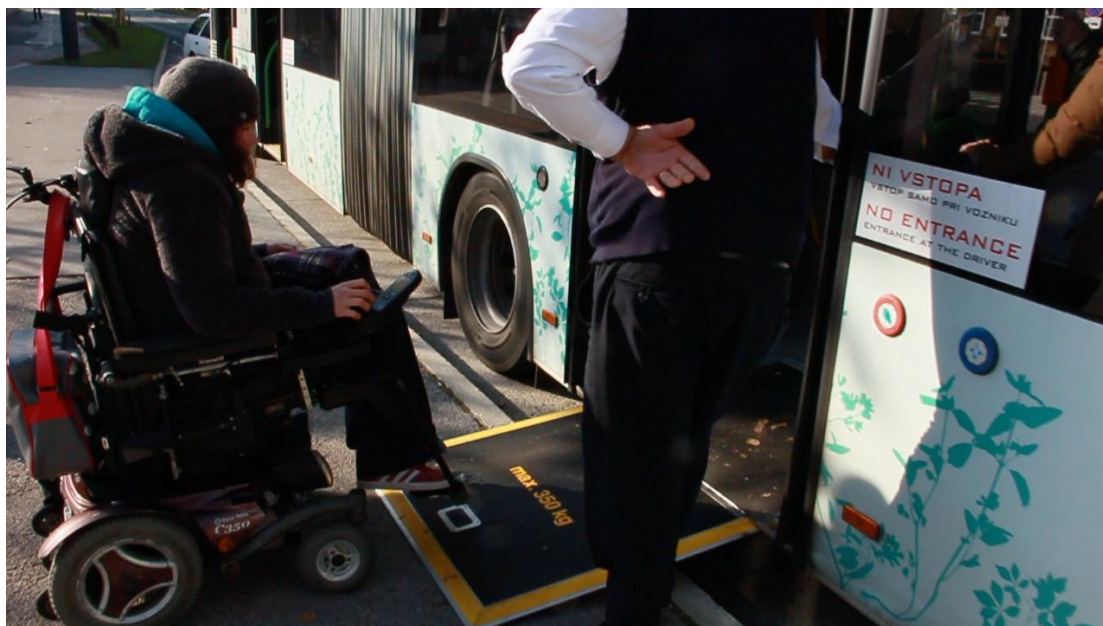
Fotografija 27: Predstavlja gibalno ovirano osebo pri težavnem prehodu na cestišču.

Po prihodu na postajališče mestnega potniškega prometa, smo ga pričakali brez predhodne najave oziroma klica invalida za potrebe prevoza invalidne osebe. Ko je avtobus prispel, je takoj zaznal namig gibalno ovirane osebe in po vstopu vseh potnikov na avtobus pristopil do nje, jo nagovoril kam potuje -katera je njena postaja za izhod, spustil rampo za uvoz vozička na avtobus in Urša je lahko zapeljala voziček v avtobus in parkirala na mestu namenjenem invalidom. Navkljub uri, ko je velika gostota potnikov, nismo imeli večjih težav z vstopom.



Fotografija 28: Predstavlja gibalno ovirano osebo pred potovanjem z avtobusom.

Tudi sam uvoz z vozičkom na avtobus je bil hiter in brez zapletov, saj je bil voznik avtobusa usposobljen za tak prevoz.



Fotografija 29: Predstavlja gibalno ovirano osebo pri uvozu na avtobus preko dvizne ploščadi.

Potovanje na delu, ki je namenjen invalidnim osebam z vozičkom je dobro urejen. Avtobus je imel vklopljene tudi govorne najava postajališč, kar je tudi Urša pritrdila, da ji to odgovarja.



Fotografija 30: Predstavlja gibalno ovirano osebo pri vožnji z avtobusom.

Ko smo prispeli na Postajališče Bavarski dvor, smo celotni postopek za izstopanje iz avtobusa ponovili in poudariti je potrebno, veliko pripravljenost voznika za pomoč invalidni osebi kot tudi ozaveščenost, da je imel vklopljene govorne najave avtobusnih postajališč, ki se jim približujemo.

Več težav se nam je pojavilo pri sami poti do železniške postaje. Klančine iz pločnika na cestišče niso povsod urejene ali pa so zaparkirane s naključnim neuvidevnim voznikom, ki

tako invalidni osebi prepreči normalen prihod na cestišče. Tako je morala Urša pri tej težavi se obrniti, peljati nazaj in okoli po drugi poti kjer je bilo možno zapeljati na cestišče.



Fotografija 31: Predstavlja gibalno ovirano osebo pri težavnem prehodu iz pločnika na cestišče.

Predlagamo: večjo pozornost pri izdelavi klančin v premagovanju nivoja pločnika in cestišča. Z novim pristopom v Ljubljani to je isto nivojsko prečkanje, je to zelo dobro rešeno.

Pri nakupu vozovnice ni bilo večje težave pri dostopu, težava nastopi, ker se mora invalid na invalidskem vozičku najaviti en dan pred potovanjem na informacijah, da mu uredijo dostop do peronov oziroma ali je potovanje sploh mogoče. To pomeni, da so vse postaje prilagojene dostopanju invalidov in da so tudi vlaki, ki jih bo invalidna oseba potrebovala prilagojeni. Ker na glavni železniški postaji zaradi okvare transporterjev na stopniščih do peronov, morajo gibalno ovirane osebe dostopati do vlakov z najavo hišniku, ki jih pospremi po službeni poti. Tako žal nismo mogli dlje kot do informacij.



Fotografija 32: Predstavlja gibalno ovirano osebo pri nakupu vozovnice.



Fotografija 33: Predstavlja gibalno ovirano osebo pri prehodu skozi zelo ozka vrata brez samodejnega odpiranja, torej potrebuje pomoč spremljevalca ali naključne osebe v prostoru.

Skozi preozka samo zapirajoča vrata je komaj pripeljala v prostor, kjer je soba z informacijami.

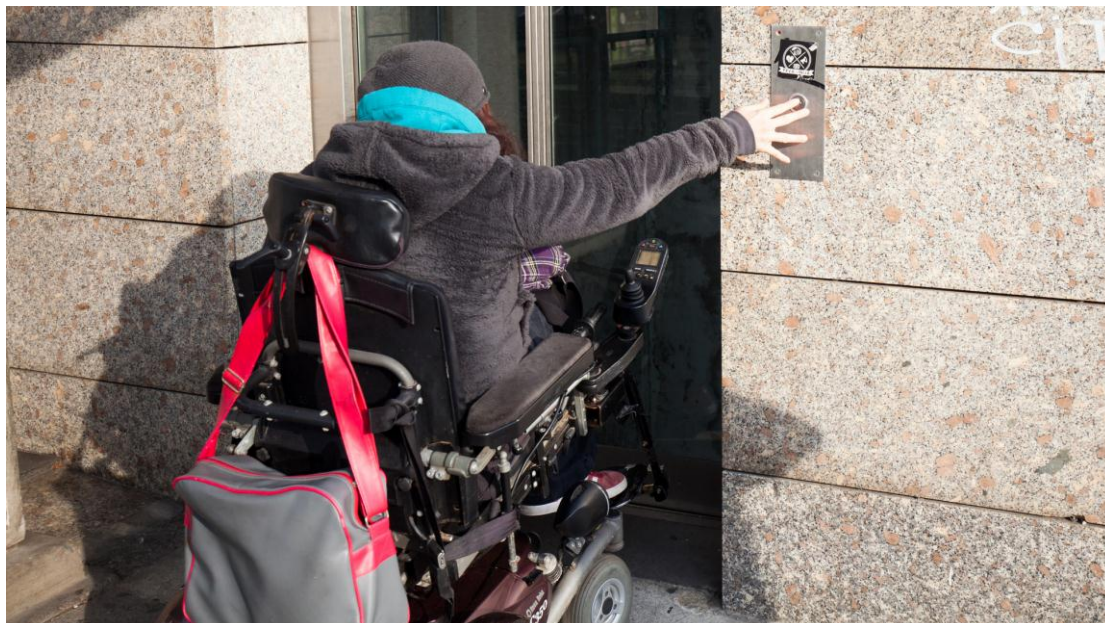


Fotografija 34: Predstavlja gibalno ovirano osebo.

Tu se je pojavila težava, ker ni mogla odpreti vrat. Vrata so bila ozka in se niso odpirala na senzor.

Predlagamo: pri javnih stavbah in servisnih objektih, bi morali imeti več vrat na senzor za samodejno odpiranje ali pa uporabljati drsna vrata.

Končno smo prispeli do peronov, kjer smo se želeli spustiti v podhod. Tu je slepi lahko šel po stopnicah, gibalno ovirana oseba bi morala iti z dvigalom. Dvigalo je bilo v okvari in tako se je končalo naše potovanje. Taksija v Ljubljani prilagojenega za prevoz invalida ni, možno je le z najavo preko društva distrofikov.



Fotografija 35: Predstavlja gibalno ovirano osebo pri vходу v dvigali, ki je bilo žal v okvari.

Tu se je naša pot končala.

Ugotovili smo, da je potovanje gibalno ovirane osebe v smislu multimodalnosti bolj omejujoče kot za slepe osebe. Tu predvsem govorimo o prilagoditvah prevoznih sredstev, kjer so avtobusi v večini primerov prilagojeni, ostala javna prevozna sredstva pa ne. Velika ovira so potniški vagoni, ki ne ustrezajo standardom grajenih peronov na železniških postajah. Tu so še taksi službe, kjer je sedaj za individualno vožnjo potrebno naročiti društvena vozila. Upamo si trditi, da imajo gibalno ovirane osebe več težav v multimodalnem potovanju kot slepe oseba. Prednost je le v tem, da imajo manj komunikacijskih ovir.

2.3 Prilagoditev obstoječe definicije varne poti za ciljni skupini - za šolajočo mladino

Ko govorimo o varnih poteh za ljudi s senzorno in gibalno oviranostjo, je smiselno poti razdeliti na dve kategoriji: dostopne in nedostopne poti. Dostopne poti v nadaljevanju lahko kategoriziramo na bolj ali manj varne. Pri gibanju v prostoru pa je iluzorno pričakovati odsotnost ovir (tu govorimo o grajenih in komunikacijskih ovirah), zato je pomembno oblikovanje varnih poti, ki omogočajo logičen dostop do vseh objektov in javnih prostorov (Zapušek Černe, Albreht, Struna Bregar, 2013). Ovire za navadnega človeka ne predstavljajo večje težave, pri gibalno in senzorno oviranih oseb pa ovire na njihovi poti lahko povzročajo velike težave in jih lahko celo spravijo v nevarnost. Tako pridemo do spoznanja, da bolj ko so poti v urbanem okolju izvedene po meri ciljne skupine, bolj so varne in lažje jih premagujejo vsi neglede na funkcionalno oviranost. Zato si obravnavana skupina ljudi najbolj želi, da bi bil ves urbani javni prostor na enem nivoju.

Za reševanje problematike je potrebo oblikovati prostor tako, da ga lahko brez težav uporabljajo vsi. S tem je mišljeno, da ga lahko uporabljajo tudi funkcionalno ovirani ljudje, med katere spada tudi ciljna skupina. To pomeni da je potrebno urbani prostor oblikovati po meri najšibkejšega in ne več po meri povprečnega človeka (Albreht, Kristof, Pučnik, Bera, Žiberna, 2010).

2.3.1 Dostopnost

Dostopnost se v splošnem uporablja za opis dejstva, da je do določenega cilja možno priti. Za ovirane osebe ima še poseben pomen, saj jim omogoča gibanje v grajenem okolju in uporabo javnih površin in objektov ter dostop do njih. Dostopnost grajenega okolja se povečuje z odpravo arhitektonskih in komunikacijskih ovir. Med drugim je definirana tudi kot ena od splošnih načel Konvencije o pravicah invalidov in zajema fizično (grajeno) okolje, komunikacije in informacije. Ranljivim skupinam ljudi omogoča vključitev v širše družbeno okolje oziroma v vsa področja človeškega življenja.

Dostopna pot je za ciljno skupino osebo je pot, po kateri lahko iz začetne točke (A) samostojno pride do končne točke (B). To pomeni, da se lahko taka oseba s tehničnimi pripomočki za svojo kategorijo oviranosti (s pomočjo invalidskega vozička na ročni pogon ali elektromotornim vozičkom, belo palico ali s pomočjo drugih pripomočkov za gibanje), lahko brez težav prepelje po poti oz. le-to prehodi.

Za ciljne skupine je potrebno zagotoviti ustrezno dostopnost z načrtovanjem prostora. Za invalide na vozičkih je potrebno upoštevati širino vozička, možnost obračanja vozička, višino robnikov, naklon poti ter višino sedeža vozička, ki vpliva na oblikovanje strežnih pultov, avtomatov ipd. Za ljudi z oteženo hojo so pomembni predvsem deljenje stopnišč s podesti, primerno oblikovanje ograj ob stopnicah in klančinah, premišljena izbira tlakov, primerna širina vrat in prehodov, da je omogočen enostaven prehod z berglami, ter pozornost pri izbiranju vrat, ki morajo biti lahka in oblikovana tako, da jih je mogoče odpreti z eno roko ali s senzorjem (Zapušek Černe, Albreht, Struna Bregar, 2013).

Pri pojmovanju dostopnosti se srečamo z določenimi kriteriji, po katerih lahko neko pot definiramo kot varno pot. Skupino gibalno oviranih oseb v najbolj splošnem smislu razdelimo

na osebe z invalidskim vozičkom in osebe, ki uporabljajo pripomočke ali imajo samo hojo nekoliko oteženo. Za določevanje kriterijev moramo naprej pregledati dejavnike, ki pripomorejo k njihovi določitvi.

Ker se težje in težko gibalno ovirane osebe lahko večinoma gibljejo samo z vozičkom (na ročni pogon ali na elektromotorni pogon), je potrebno upoštevati njihove karakteristike pri določitvi prostora, ki ga uporabljajo. Paziti je potrebno tudi na slepe in slabovidne, ki imajo manj omejitev. Pomembni so naslednji dejavniki:

- **Širina vozička**
Vpliva na potrebno širino prehodov in vhodov na zunanjih javnih površinah, saj mora biti širina le-teh večja od 90 cm.
- **Obračanje invalidskega vozička**
Ima pomemben vpliv pri pešpoteh in ploščadih pred vhodi, ker je za njegovo obračanje potrebno vsaj 150 cm ravne površine.
- **Višina robnika**
Zaželeno so poti brez robov in pragov, vendar je tega razmeroma malo. Zato velja na prehodu za osebe na invalidskem vozičku za ustrezen robnik vsak do višine 2 cm, ker višji od tega so neprehodni. Pri prehodu za pešce pa je lahko višina robnika do 6 cm, saj ta še omogoča prehod za ljudi, ki težko hodijo. Obrat je pri slepih, kajti oni potrebujejo robove in robnike za lažjo orientacijo.
- **Višina sedeža**
Višina sedeža vozička ima vpliv pri oblikovanju inventarja grajenega okolja, kot so pulti na avtobusnih ali železniških postajah, avtomati, tipkovnice v dvigalih, za slepe bi morale biti dodatno opremljena z Brajico. Te mora oseba na invalidskem vozičku doseči tudi iz sedečega položaja (v višini 90-120 cm). To višino je potrebno upoštevati tudi pri mestih (npr. sanitarije), kjer se taka oseba presede in morajo biti ta na isti višini kot voziček (46-48 cm).
- **Naklon poti**
Uporabnik vozička na ročni pogon se lahko varno vozi po poti, ki ima naklon manjši od 3%, na krajših odsekih do 6 m pa je ta lahko največ 5%. Izjema pa je tukaj klančina z do 8% naklonom, vendar mora biti krajša od dveh metrov. V izogib večje obremenitve ene roke in neudobni vožnji je lahko prečni naklon največ 2%.
- **Vrata**
Potrebna so lahka vrata, kljuka pa omogočati enostavno odpiranje - tudi na potisk prečne kljuke (palice). Za slabovidne je steklena vrata potrebno opremiti z nalepljenimi črtami ali teksturami da se zaznajo kot objekt ne kot praznina.
- **Podlaga**
Mirna vožnja vozička brez večjega napora je mogoča le na trdni, neдрseči podlagi, ki je brez lukenj in širokih fug, kar omogoča tudi slepim lažjo hojo in tipanje z belo palico.
- **Teža vozička**
Premostitvene plošče za uporabo različnih transportnih sredstev morajo imeti nosilnost min. 350 kg za vozičke, ki jih uporabljajo distrofiki.
- **Ograja**
Ograja je postavljena ob stopnicah in klančinah za lažje premagovanje višinskih razlik. Zgornji rob mora imeti oblikovan tako, da služi kot vodilo za roke in omogoča nemoteno drsenje po njem. Na začetku in koncu ograje mora biti držaj z vodoravnim iztekom in so namenjene slepim in slabovidnim.

Med gibalno ovirane osebe spada tudi veliko takih, ki so trajno ali občasno poškodovani, ampak pri gibanju ne uporabljajo vozička. Precej takih uporablja za gibanje druge pripomočke, nekateri pa teh ne uporabljajo, vendar imajo nekoliko oteženo hojo. Za njih je potrebno upoštevati naslednje dejavnike:

- **Širina prehodov**
Prehodi so lahko široki najmanj 90 cm za neovirano hojo osebe z berglami ali hojco.
- **Stopnice**
Osebe s pripomočki večinoma raje hodijo po klančini, vendar dostikrat izberejo tudi stopnice. To se zgodi v primerih, ko je klančina od vhoda zelo oddaljena ali ko gre le za posamezne stopnice. Tako morajo biti te ustrezno oblikovane za lažje premagovanje - nastopna ploskev stopnice ne sme presegati čela stopnice, saj se s tem prepreči zadevanje ob rob pri hoji navzgor.
- **Podlaga**
Podlaga mora biti ravna in ne drseča ter oblikovana brez robov nad 2 cm, da ne pride do spotikanja.
- **Prostori za počitek**
Razdalja med prostori za počivanje ne sme biti večja od 100 m.
- **Podest**
Podesti, ki se uporabljajo za prekinitve med stopnicami, morajo biti za to skupino ljudi postavljeni na vsakih 15 stopnic.
- **Ograja**
Enako kot v zgornjem odstavku, le da so tu v pomoč starejšim in tistim ki potrebujejo oporo.
- **Lahka vrata**
Vrata morajo biti lahka za odpiranje - možnost odpiranja z eno roko.
(Povzeto po: Albreht, A. in drugi. 2010)

2.3.2 Varne poti na splošno

Po splošni definiciji je varna pot podana kot gibalni prostor od ene točke do druge točke, kjer oseba s posebnimi potrebami lahko neodvisno ter varno doseže končni cilj. Zato se takim osebam z načrtovanjem varnih poti omogoča obvladovanje in premagovanje ovir, ki so težje premostljive. Ti ukrepi pripomorejo k večji samostojnosti posameznika in njegovi samopodobi. Za svojo uspešno mobilnost potrebujejo specialna znanja, dodatne spretnosti, motivacijo in neodvisnost v okviru lastne organiziranosti in varnega gibanja. Pomemben dejavnik pri osebah s posebnimi potrebami je znanje orientacije in mobilnosti v (urbanem) prostoru. To jim je omogočeno s specialnim šolanjem, kjer se lahko naučijo različnih metod in tehnik orientacije in mobilnosti v prostoru.

Za zagotavljanje varne poti je pomembno klasificirati in evidentirati vse znane ovire za obravnavano skupino invalidnih oseb. Dostopnost in varnost poti omogoča njeno predhodno načrtovanje, vključno z upoštevanjem naslednjih dejavnikov:

- samostojnost,
- hitrost,
- učinkovitost
- in možnost izbire.

Zgoraj navedeni dejavniki so podlaga za doseganje varnih in lahko dostopnih poti. Seveda pa je pomembno upoštevanje posebnih potreb posameznika, ki se glede na različne skupine oseb s posebnimi potrebami zelo razlikujejo.

(povzeto po: Rener, Radovan, Žolgar, Mahkovic, Mesner, 2013)

2.3.2.1 Varne poti za ciljne skupine

Varne poti za gibalno ovirane in slepe ter slabovidne osebe morajo ustrezati določenim pogojem, ki se navezujejo na enostavno prehodnost poti s pripomočki za hojo (palice, bergle, hodulje, bela palica) in z invalidskim vozičkom. Predvsem za varno gibanje ljudi z vozičkom in uporabnike bele palice je pomembno upoštevati vse grajene ovire v urbanem prostoru, še posebej pa višinske ovire. Le-te jim najbolj onemogočajo brezskrbno gibanje. Prav slednje je mogoče doseči s pomočjo predhodnega načrtovanja optimalne poti. Tako pot se lahko izbere s pomočjo kategorizacije varnih poti, kjer ima na voljo različne možnosti poti z različnimi stopnjami ustreznosti in različnimi dolžinami. Velikokrat pride do situacije, da najvarnejša pot ni najkrajša od možnih, ampak ravno obratno.

2.3.2.2 Kategorizacija varnih poti za ciljne skupine

Kot osnova za kategoriziranje so definirani pogoji elementov, kateri se pojavljajo v grajenem okolju. Posamezni pogoji so razdeljeni na tri ali pet stopenjsko lestvico glede na stopnjo varne prehodnosti oz. premostitve z invalidskim vozičkom. Pri kategorizaciji smo ocenjevali poti po naslednjih pogojih:

1. pogoj: Širina pločnika/poti

Širina pločnika oz. poti je različna glede na obsega peš prometa. Ob pomembnejših cestah v mestu so pločniki širši kot tisti, ki so ob stranskih cestah. Priporočljiva širina pločnika oz. poti 180 cm, kar omogoča srečanje dveh oseb z invalidskimi vozički. Na drugi strani pa je minimalna prehodna širina 120 cm. Spodaj je podana preglednica ocene varnosti glede na širino pločnika:

ŠIRINA PLOČNIKA	OCENA
večja od 180 cm	5
160 - 180 cm	4
140 - 159 cm	3
120 - 139 cm	2
manjša od 120 cm	1

Tabela 3: Tabela za oceno širine pločnika.

2. pogoj: Material površine na pločniku/poti

Material javnih površin je pomemben dejavnik pri gibanje po urbanem prostoru. Za površine pločnikov se uporabljajo različni materiali: od asfaltnih površin, ki so najugodnejša za gibanje, do peščenih površin, ki so neuporabne za vožnjo z invalidskim vozičkom. Spodaj so podani različni materiali s ocenami varnosti:

MATERIAL POVRŠINE PLOČNIKA	OCENA
asfaltna površina	5
tlakovana površina z betonskimi pranimi ploščami	4
tlakovana površina z betonskimi tlakovci	3
tlakovana površina z granitnimi kockami	2
peščena površina	1

Tabela 4: Tabela za oceno materiala površine pločnika.

3. pogoj: Naklon klančine na prehodu za pešce

Naklon klančine ima veliko vlogo pri varnem prečkanju prehoda čez cestišče. Najbolj varno je premostiti klančino z naklonom do 5 % oz. 1 : 20 (ena enota višine proti dvajsetim enotam dolžine). Največji še ustrezni naklon je lahko 8% oz. 1 : 12. Tako so nakloni razdeljeni na tristopenjsko s dodeljenimi ocenami:

NAKLON KLANČINE NA PREHODU ZA PEŠCE	OCENA
manjši od 5 % (1 : 20)	3
5 % - 8 %	2
večji od 8 % (1 : 12)	1

Tabela 5: Tabela za oceno naklona klančine na prehodu za pešce.

4. pogoj: Višina robnika na prehodu za pešce

Višina robnika, ki se jo lahko še brez težav premosti je 2 cm. Robnik z višino 8 cm ali več pa je za invalidski voziček neprevozen. Višinske razlike med 2 do 8 cm pa so težje prevozne in je pri prečkanju takih robnik dobrodošla pomoč druge osebe.

Ocena varnosti glede na višino robnika na prehodu:

VIŠINA ROBNIKA NA PREHODU ZA PEŠCE	OCENA
manjša od 2 cm	5
2 - 3,9 cm	4
4 - 5,9 cm	3
6 - 7,9 cm	2
večja od 8 cm	1

Tabela 6: Tabela za oceno višine robnika na prehodu za pešce.

5. pogoj: Prečkanje prehoda za pešce

Za ljudi z oteženo hojo in ljudi z vozički je pomembno število pasov na cestišču, ki jih morajo prečkati. Več kot je prometnih pasov, večja je razdalja prečkanja in večji je čas prehoda. Tako je lažje prečkanje stranskih ulic kot bolj pomembnih cest. Točkovanje pri prečkanju je razdeljeno glede na število pasov, ki jih je potrebno prečkati:

PREČKANJE PREHODA ZA PEŠCE	OCENA
en vozni pas	5
dva vozna pasova	4
tri vozni pasovi	3
štiri vozni pasovi	2
pet voznih pasov ali več	1

Tabela 7: Tabela za oceno prečkanja prehoda za pešce.

6. pogoj: Širina zunanje klančine

Pri širini zunanje klančine je situacija podobna kot pri širini klančine. To pomeni, da je priporočljiva širina 180 cm. Najmanjša širina je lahko 90 cm, da jo lahko še uporablja oseba z invalidskim vozičkom.

Ocena varnosti glede na širino zunanje klančine:

ŠIRINA ZUNANJE KLANČINE	OCENA
večja od 180 cm	5
150 - 180 cm	4
120 - 149 cm	3
90 - 119 cm	2
manjša od 90 cm	1

Tabela 8: Tabela za oceno širine zunanje klančine.

7. pogoj: Naklon zunanje klančine

Za naklon zunanje klančine veljajo enaki pogoji kot pri naklonu klančine na prehodu. Tako so najbolj ustrezne klančine z naklonom do 5 % oz. 1 : 20. S tujo pomočjo ali z vozičkom na električni pogon se lahko premaguje tudi klančine z naklonom 8% oz. 1 : 12.

Ocena varnosti glede na naklon zunanje klančine:

NAKLON ZUNANJE KLANČINE	OCENA
manjši od 5 % (1:20)	3
5 % - 8%	2
večji od 8 % (1:12)	1

Tabela 9: Tabela za oceno naklon zunanje klančine.

Poti po posameznih odsekih ocenimo glede na zgoraj podane pogoje. Odseki so razdeljeni glede na vrsto transporta ki ga uporabimo oziroma pot ki jo prehodimo.

Za vsako pot izračunamo povprečne ocene po določenih pogojih in skupno oceno varnosti poti. Povprečne ocene po vsakem izmed pogojev se izračunajo s seštevanjem vseh ocen istega pogoja in deljene s številom pojavljanja med vsemi odseki na izbrani poti. Skupna ocena pa je podana iz vsote vseh povprečnih ocen pogojev, katera je nato deljena s številom pogojev.

Opombe pri ocenjevanju:

- če se klančina na nekem mestu zoži, dobi le-ta oceno od zoženega dela
- če se pločnik enkrat ali večkrat zoži, dobi le-ta oceno od najožjega dela
- če je na pločniku pas za kolesarje in pas za pešce, se upošteva samo širino pasu za pešce
- če je pločnik/pot iz različnih materialov, se upošteva najslabši material med vsemi
- če imata klančini na en strani prehoda drugačno oceno kot klančina na drugi strani, potem je za oceno tega pogoja izbrana povprečna vrednost teh dveh

2.4 Zasnova načina prostorskega evidentiranja varne poti v primeru multimodalnega transporta (peš, kolo, avtobus, vlak)

Prostorsko evidentiranje je možno na dva načina in sicer na osnovi objektnega kataloga ali spletne karte s seznamom dostopnosti.

Geodetski inštitut Slovenije se ukvarja s tem področjem že več kot 30 let in je za Geodetsko upravo Slovenije razvil idejni objektni katalog že zadnjih 10 let.

Objektni katalog je navodilo za izdelavo podatkovne baze za osebe s posebnimi potrebami. Slednje pomeni izbiro objektov, ki bodo vključeni v podatkovno bazo, v kakšni obliki se le-ti pojavljajo v naravi in kako bodo prikazani v podatkovni bazi.

2.4.1 Zajem podatkov in objektni katalog

Objektna skupina je najvišji nivo hierarhije objektnega kataloga. Pomensko je objektna skupina agregat, opisana s šifro in imenom objektne skupine. Celotna šifra objekta je štirimestna, prvo mesto z leve označuje objektno skupino. Objektne skupine in podskupine so naslednje:

1. objekti v pomoč mobilnosti
2. ovire:
 - stalne
 - začasne
3. javni objekti in zgradbe

Objektna podskupina

V nekaterih primerih je smiselno objektno skupino razdeliti v podskupine. V našem primeru smo objektno skupino ovir razdelili na podskupino stalne in začasne ovire.

Objekt

Objekt predstavlja najnižji nivo hierarhije objektnega kataloga. Objekt ima štirimestno šifro, drugo mesto označuje podskupino, tretje in četrto mesto z leve označujeta dejanski objekt. Če je objektov manj kot 10 je na tretjem mestu ničla. Objekte opisujejo atributi, ki so navedeni v nadaljevanju.

Definicija

Definicija služi za čimbolj enoličen opis objektov. Opisu mora ustrezati ena sama entiteta in obratno – entiteta mora biti razpoznavna iz definicije. Definicija lahko vsebuje kriterij dimenzije ali kako drugo kvantitativno ali kvalitativno opredelitev objekta.

Sloj

V sloj lahko združimo različne objekte, katerih uporaba je najbolj pogosta in frekventna. Sloje je mogoče podati po testiranju celotnega objektnega kataloga.

Topološka oblika

Objekt bo opredeljen z eno od naslednji možnosti:

- točka
- linija
- linija z zapiranjem (areal)

Način zajema

Atributi

Glavni atribut je pri vseh objektih šifra objekta, ki je štirimestno število. Vsak sloj in vsak objekt ima več lastnih atributov, ki so opisani v nadaljevanju. Pri vnosu atributov je potrebno biti pozoren na različne možnosti. Pri nekaterih objektih je možen le en izbor pri drugih je več opcij.

Ker vseh objektov ne moremo eksaktno opredeljevati, je pri šifriranju (atributiranju) potrebna osebna presoja oziroma interpretacija operaterja.

Opombe

H kateremkoli objektu je mogoče oz. priporočljivo vključiti opombe, če je to potrebno. Opombe so lahko v obliki dodatnih navodil in pojasnil.

Seznam objektov in razdelitev objektov po objektnih skupinah in podskupinah:

1000 Objekti v pomoč varni mobilnosti

1001 Semafor za pešce

1002 Prehod za pešce

1003 Pločnik

1004 Klančina

1005 Cesta

1006 Pot

1007 Pasaža

1008 Podhod

2000 Ovire

2100 Stalne ovire

2101 Stopnice

2102 Rampa

2103 Ovira na pločniku

2104 Ožina na pločniku

2005 Prečkanje kolesarske steze

2200 Začasne ovire

2201 Ovira na pločniku

2202 Parkirani avtomobili

3000 Javni objekti, zgradbe

3001 Vhod v javno zgradbo

3002 Parkirišče

3003 Bankomat

Podrobnejša predstavitev objektnega kataloga bo podana v končnem poročilu tega projekta.

2.4.2 Terenski zajem podatkov

Za namen te naloge sta izmed objektov v objektnem katalogu izbrana dva objekta iz skupine 1000 – Objekti v pomoč varni mobilnosti in sicer semafor za pešce in prehod za pešce. Pozicija izbranih objektov bo zajeta iz barvnega DOF-a v merilu 1:1000 oziroma 1 : 5 000 z ekransko digitalizacijo. Vsi ostali atributi so zajeti s terenskim zajemom razen uradnih imen ulic, oz. cest, ki se bodo vnašali v pisarni.



Fotografija 36: Predstavlja slepo osebo pri prehodu za pešce z zvočnim signalom.

Zajema se samo linija prehoda za pešce. V primeru ko je prehod semaforiziran se zajame pozicija kandelabra, ki predstavlja prvi sloj. Drugi sloj predstavljajo prehodi za pešce brez semaforja. Tretji sloj predstavljajo semaforji, ki se jih generira avtomatsko iz začetnih točk linije prvega sloja.

2.4.3 Terenski zajem podatkov za kartografske prikaze

Terenski ogled poteka za gibalno ovirane s pomočjo participacije invalida in sicer tako, da on prevozi področje kartiranja oziroma prikaza na karti in označuje dele ulic in cest z informacijo o prevoznosti ali neprevoznosti. To poteka odsekoma od križišča do križišča. Vsako križišče je potrebno tudi evidentirati o prisotnosti klančine na pločniku do cestišča oziroma nivojskem srečanju pločnika in cestišča. Evidentirati je potrebno semaforizirana križišča in prisotnost ozvočenja semaforja za prehod slepih oseb. Evidentirati je potrebno tudi odsekoma klančine, stopnice in druge ovire, ki naredijo pot nedostopno.

Evidentiranje je grafično na v naprej pripravljeno podlago in s fotoaparatom poslikamo zatečeno stanje ovir.

2.5 Priporočila za oblikovanje varne poti, ki zagotavljajo inkluzijo obeh ciljnih skupin

Varne poti se nanašajo na premagovanje poti peš, z avtobusom, vlakom ali taksijem. Za gibalno ovirane in slepe osebe morajo ustrezati določenim pogojem, ki se navezujejo na enostavno prehodnost poti s pomočjo tehničnih pripomočkov za hojo (bela palica za slepe) in z invalidskim vozičkom (za gibalno ovirane). Predvsem za varno gibanje obeh skupin ljudi je pomembno upoštevati vse grajene in komunikacijske ovire v urbanem prostoru, še posebej tudi višinske ovire. Le-te jim tudi onemogočajo brezskrbno gibanje.

Za zagotavljanje inkluzije na varnih poteh, moramo upoštevati naslednje vidike objektov in ovir: objekte za pomoč varni mobilnosti, stalne ovire in začasne ovire.

Objekte v pomoč varni mobilnosti

- dovolj širok pločnika/poti,
- material površine na pločniku/poti ne sme drseti ali pa biti preveč strukturiran,
- naklon klančine na prehodu za pešce,
- višina robnika na prehodu za pešce,
- prečkanje prehoda za pešce,
- širina zunanje klančine,
- naklon zunanje klančine,
- ozvočenje semaforjev
- prečkanje cestišča z največ dvema voznima pasovoma
- objektih zaradi robov
- talni tipni vodilni sistem

Stalne ovire

- stopnice
- rampe
- ovira na pločniku
- ožina na pločniku
- prečkanje kolesarske steze

Začasne ovire

- ovira na pločniku
- parkirani avtomobili
- javni objekti, zgradbe
- vhod v javno zgradbo
- parkirišče
- bankomat, avtomati z napitki in hrano

Ko govorimo o multimodalnem potovanju, moramo upoštevati še vse ovire – komunikacijske in grajene za dostopanje do različnih transportnih sredstev.

Tako je tu izrednega pomena, pred načrtovanje poti, zaznavanje problemov. Pri predpripravi se je potrebno za vse različne Transporte pozanimati na informacijskih točkah posameznega transporta o pogojih potovanja in o vseh možnostih dostopnosti posameznih postaj ali

postajališč. Tako lahko že v tej fazi ugotovimo ali je transport sploh možen z vidika dostopnosti. Potrebno je tudi vedeti, ali je prevozno sredstvo prilagojeno za prevoz gibalno ovirane osebe. Tu nastajajo predvsem težave pri preveliki razdalji med peronom železniške postaje in vhodnih vrat vlaka. Vlaki nimajo dvžnih premostljivih ploščadi, kot jih imajo avtobusi mestnega potniškega prometa, ki so prilagojeni za prevoz gibalno oviranih oseb. Izvedljivost potovanja je za slepo ali gibalno ovirano oseba različna. Zaradi dostopnosti infrastrukture na postajališči in postajah, je za slepega lažja in na voljo je tudi več različnih oblik transporta. Gibalno ovirani imajo večje omejitve, kar smo že opisali.

2.6 Priporočila za podporne informacijsko-komunikacijske pripomočke (spletne in mobilne aplikacije) za ciljni skupini

Infrardeči, oz. AM/FM navigacijski sistemi za slepe so se v zadnjih letih razvili do te mere, da jih je več držav začelo uporabljati pri vsakodnevni orientaciji slepih.

Osnovna ideja je, da slepi dobiva sporočila preko posebnih oddajnikov, ki so nameščeni na ključnih mestih, npr.: na ulici, na podzemskih prehodih, na avtobusnih in železniških postajah, na poštah, bankah, itd. Slepí nosi s seboj majhen sprejemnik, ki mu na ukaz (pritisk na gumb) posreduje sporočilo.

Slednje je lahko posredovano preko zvočnika, slušalk, vibratorja ali kako drugače. Zaradi velikih težav pri odbojih npr. v podhodi, tunelih-podzemska železnica, se uporabljajo poleg infrardečega valovanja kot dopolnilo še AM/FM valovanje različnih frekvenc. Informacije se lahko oddajajo na več kanalih (običajno štirje).

Sprejemnik, ki ga nosi slepi, ima lahko še nekaj funkcij (npr. naprava meri razdaljo do ovir). Slepí se tako lažje izogne le-tem, se usmerja na zeleno točko v prostoru, itd. Omenjene naprave za orientacijo so velik korak naprej pri pomoči slepemu. Ta jih bo s pridom uporabljal pri gibanju v prostoru in sicer največkrat v kombinaciji z dolgo palico.

V preteklosti je bil najdlje razvit ameriški sistem »talking signs«. Slepí ga v ZDA uporabljajo predvsem v zahtevnih okoliščinah za orientacijo. To so kompleksne zgradbe z veliko prehodi, sistemi podzemske železnice, mestna jedra, itd. Z njimi beležijo zelo dobre rezultate, saj se lahko slepi po nekaj urah naučijo uporabe.

GPS za navigacijo slepih

Uporaba satelitskega sistema za navigacijo slepih in slabovidnih oseb je ena od najbolj obetajočih pripomočkov oz. tehnologij.

Globalni navigacijski satelitski sistemi

Globalni navigacijski satelitski sistemi (GNSS) so sistemi za določitev položaja na podlagi opazovanj signala oddanega iz satelitov. Trenutno sta v operativnem delovanju dva sistema in sicer GPS (angl. Global Positioning System), ki je v lasti ZDA ter GLONASS (angl. Global Navigation Satellite System), ki je v lasti Ruske Federacije. Leta 1999 je Evropa začela razvijati lastni navigacijski sistem Galileo.

Trenutno je najbolj razširjena uporaba GPS sprejemnikov, ki omogočajo določitev položaja na podlagi opazovanj signala iz GPS satelitov. Sistem GPS je v začetku 70. let začelo razvijati obrambno ministrstvo ZDA. Koncept sistema je ustrezal zahtevam ameriške vlade, da lahko v vsakem trenutku na kateremkoli koncu Zemlje in v vsakem vremenu uporabnik določi svoj položaj. Sistem sestavljajo trije glavni segmenti: vesoljski, kontrolni in uporabniški.

Sistem GPS omogoča enostavno določitev položaja kadarkoli in kjerkoli na Zemlji, kar je sprožilo praktično uporabnost sistema za širok spekter uporabnikov, od najbolj zahtevnih uporabnikov v geodetski stroki do najmanj zahtevnih uporabnikov za potrebe navigacije.

Najbolj primerna metoda za vodenje slepe osebe z GPS sprejemnikom je kinematična. Na podlagi vnaprej vnesene poti in določitve položaja slepe osebe v realnem času, naprava vodi slepega do zelenega cilja. Kakovost vodenja pa je odvisna predvsem od natančnosti določitve položajev točk na poti v realnem času oz. natančnosti opazovanj pri kinematični izmeri.

Za uporabo orientacije slepega se je pojavila na tržišču prva komercialna naprava Trekker ameriškega proizvajalca s prilagojeno tipkovnico in umetnim zvokom.

Najobsežnejši projekt, ki ga je v preteklosti na področju navigacije slepih oseb financirala EU je bil MOBIC (približno pred desetimi leti). Sistem je bil kompleksen in razdeljen v 2 dela:

- Mobic pre-journey system je bil sistem za predpripravo slepega na gibanje v okolju. Vseboval je naslednje naprave, PC, enoto za sintetični govor, brajevo vrstico, govoreče taktilne karte, specialni software za planiranje poti,
- Mobic outdoor system je bil sistem za gibanje izven doma. V posebno jakno je bil vgrajen PC z GIS podatkovno bazo, kompasom, GPS sistemom, mobilnim telefonom ter enoto za sintetični govor.

Projekt je bil izredno zanimiv vendar do prenosa v prakso ni prišlo.

GIS sistemi

GIS so geografski informacijski sistemi. Uporabljamo jih za zajem, shranjevanje in analizo prostorskih podatkov oz. tistih podatkov za osebe s posebnimi potrebami, ki jih potrebujemo za izdelavo taktilnih kart in navigacijo. GIS sistemi vsebujejo natančna pravila glede zajema in shranjevanja podatkov t.j topologijo sistema.

Spletna karta

Vsebina karte je izbrana s stališča uporabnosti urbanega okolja za gibalno ovirane osebe in slepe ter slabovidne. Za načrtovanje poti, ki je pomemben sestavni del življenja invalidov, je primerna spletna karta, ki je sestavljena iz osnovnega kartografskega prikaza (vir podatkov iz baz Geodetskega inštituta Slovenije) ali nosilca Google Maps za območje prikaza in tematskih slojev, ki so namenjeni dostopnosti in varnih poti na območju prikaza. Posamezne sloje je možno selektivno prikazovati ali pa vse hkrati.

Sloji prikazovanja se delijo na:

- linijske,
- ploskovne in
- točkovne.

Z linijami prikazujemo dostopnost in prevoznost odsekov med križišči ali peš potmi. Linije prikazujejo možnost kontinuiranega potovanja. Prikazuje se tudi vsa možna prečkanja cestišča na prehodih za pešce in sicer tam kjer je narejena klančina iz pločnika do cestišča. Vse prekinitve linije pomenijo arhitektonske ovire na pločniku ali cestišču.

Ploskovno prikazujemo urbane površine namenjene brezprometnim površinam, površinam ki so namenjene izključno pešce, kolesarjem in ostalim uporabnikom ki ne uporabljajo motornega prevoznega sredstva. Tu gre za ulice, trge ali ploščadi v urbanem prostoru.

Točkovni prikaz je prikaz z piktogrami, ki označujejo predvsem pomembne objekte ki jih ciljne skupine potrebujejo. Tu gre za parkirišča namenjena invalidom, javnim sanitarijam prilagojenim za invalide z uporabo evro ključa za dostopanje vanj le invalidom, dvigala namenjena za premagovanje nivojskih težav.

Ta zbirka podatkov omogoča invalidom natančnejši časovno načrtovanje poti v urbanem prostoru brez zadreg.

2.6.1 Priporočila izdelkov za ciljni skupini

Izdelke ločimo glede na oviranosti;

a) **senzorna oviranost** – to so slepe in slabovidne osebe, za katere bi izdelali za orientacijo in mobilnost v prostoru kartografske prikaze s tipnimi kartami in za fizično mobilnost opremljanje prostorov s sistemom iBeacon

b) **gibalna oviranost** - to so gibalno ovirane osebe, za katere bi izdelali za orientacijo in mobilnost v prostoru kartografske prikaze na tiskanih kartah in karte na spletiščih

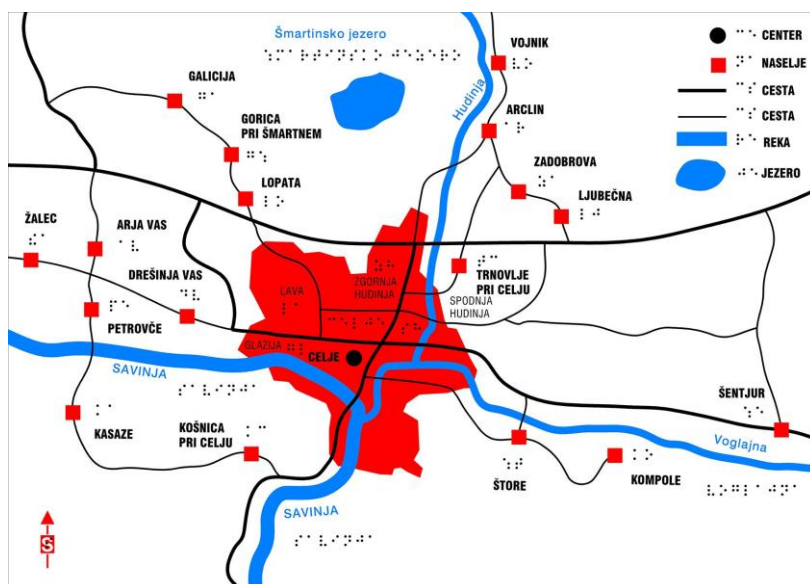
Priporočila za zagotavljanje inkluzije zajemajo izdelke, ločene glede oviranosti in na okolje na katerega se nanašajo oziroma za kakšno uporabo so namenjeni. Tu gre za izdelke namenjene orientaciji in izdelke namenjene navigaciji.

Predlagamo izvedbo sistema in storitev v podporo varni in učinkoviti mobilnosti in sicer na naslednjih treh ravneh: država, občina in javni objekti. Način izvedbe je postopek inovativnih vzorcev za posamezne ciljne skupine. V nadaljevanju podajamo predloge in opise za posamezne ciljne skupine.

SENZORNA OVIRANOST - SLEPI IN SLABOVIDNI

Za kartografske prikaze za slepe in slabovidne predlagamo:

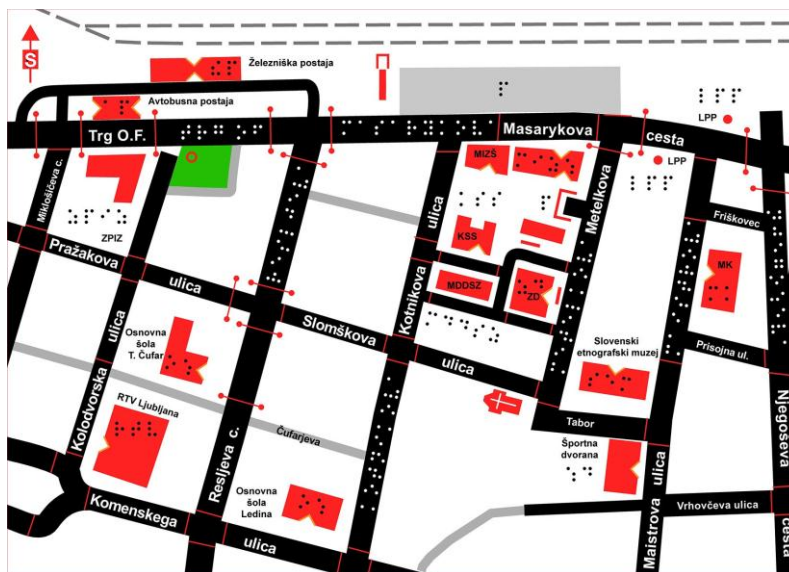
- a. pregledne tipne karte mest v merilu 1 : 50 000
 - pomoč za splošni vpogled na širši prostor
 - izdelava kognitivnih prostorov v miselno karto



Slika 16: Tipna karta v merilu 1 : 50 000 za orientacijo slepe osebe v zunanjem prostoru.

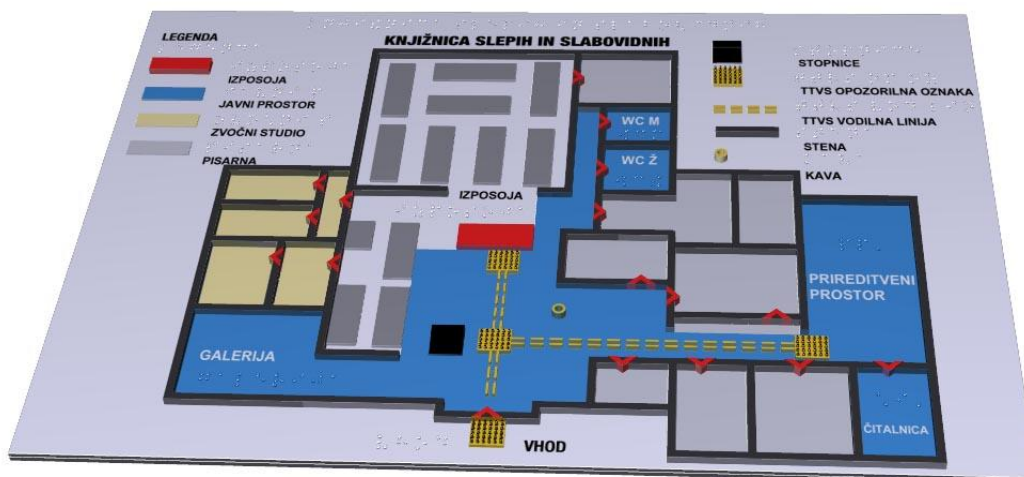
- b. detaljne mestne tipne karte v merilu 1 : 2 500
 - pomoč za detajlni vpogled na prostor

- za gibanje v mikro prostoru, okolici objektov prikaza
- za prepoznavanje pomembnih objektov prikazanih na tipni karti (železniška postaja, banka, pošta, parkirni prostori...)



Slika 17: Tipna karta v merilu 1 : 2500 za orientacijo in navigacijo slepe osebe v zunanjem prostoru.

- d. tipne karte zgradb, tloris objekta v merilu 1 : 500
- pomoč za detajlni vpogled na notranjost prostora
 - za gibanje v objektu
 - za prepoznavanje pomembnih delov objekta (prireditveni prostor, wc, galerija, čitalnica, ...)
 - omejitev objekta s stenami z vrisanim vhodom in vertikalnim gibanjem (dvigala)

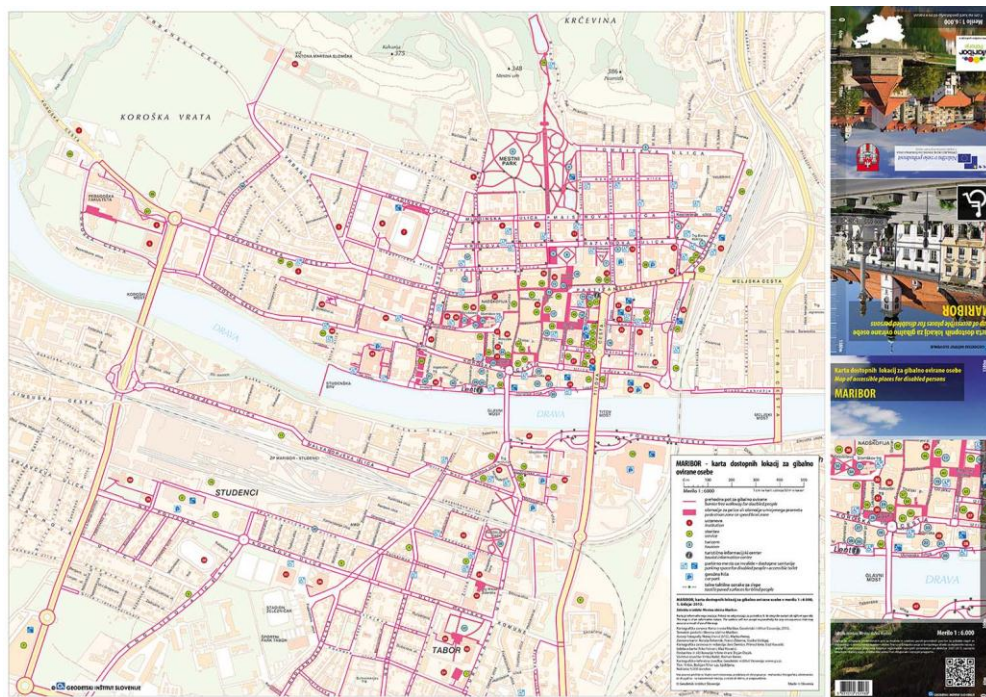


Slika 18: Model tipnega tlorisa za orientacijo in navigacijo slepe osebe v notranjem prostoru.

GIBALNA OVIRANOST - GIBALNO OVIRANI

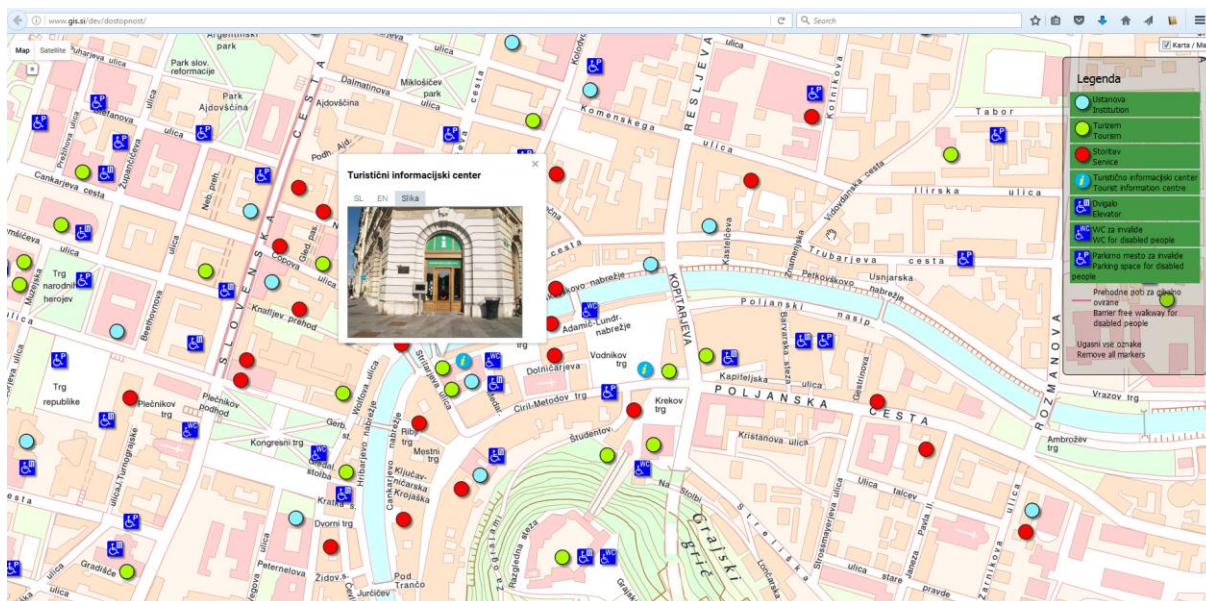
Za kartografske prikaze za gibalno ovirane predlagamo izdelavo kart:

- a. tiskane mestne karte dostopnosti do objektov in opisi prehodnosti objektov in prilagojenosti invalidom v merilu 1: 5 000



Slika 19: Karta mesta Maribor v merilu 1 : 5 000 z dostopnostjo do grajenih objektov za gibalno ovirane osebe.

- pomoč za vpogled o dostopnosti objektov v mestu
 - za navigacijo z vozičkom v mestu in s tem dostop do podatkov o prevoznosti cestnih površin in prehodnosti objektov
 - za prepoznavanje lokacij pomembnih objektov (parkirni prostori namenjeni invalidom, wc prilagojen invalidom, dvigala za vertikalno gibanje ...)
 - opisni del z opisi prehodnosti in prilagojenosti objektov invalidom
- b. ureditev spletišča za dostopnost slepih in slabovidnih oseb, skladno z novo EU direktivo s prikazom spletne karte s slikovnim vsebinam in dostopanja do podatkov o dostopnosti geokodiranih podatkov v prostoru



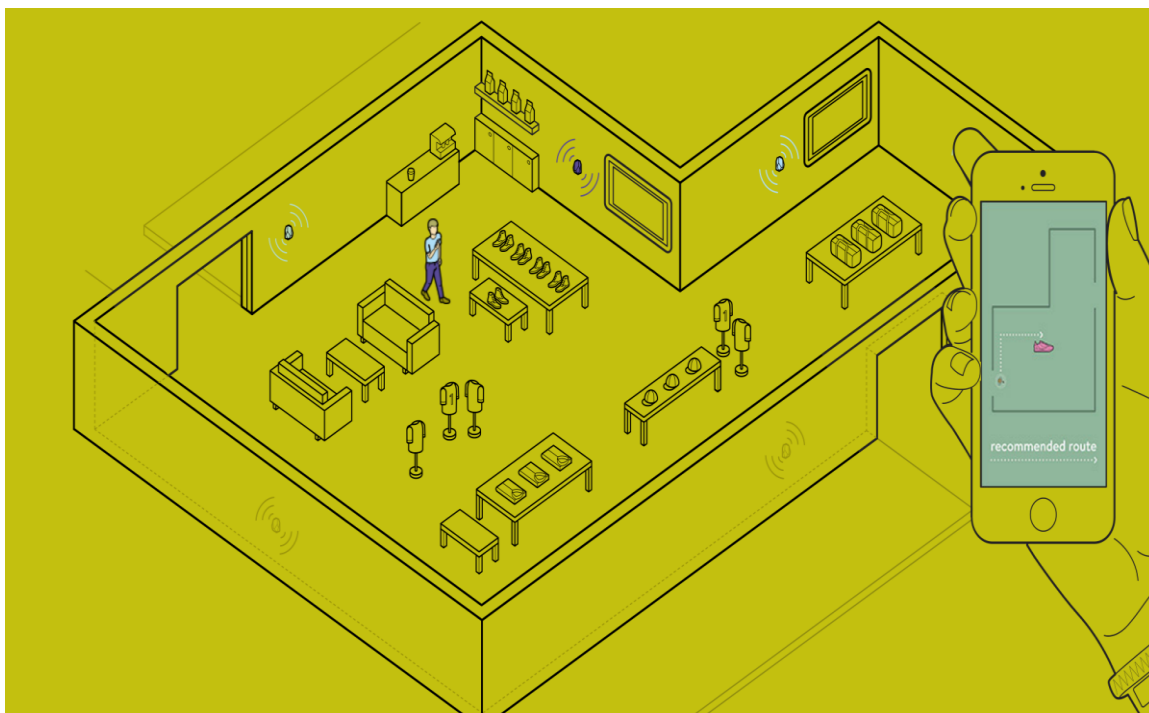
Slika 20: Spletna karta z minijskim delom z interaktivnim dostopanjem do različnih podatkov o objektih, ki so podprte s slikovnimi prikazi le teh za lažje prepoznavanje na terenu.

- pomoč za vpogled o dostopnosti objektov v mestu na spletišču preko mobilnih naprav
- s slojem za mobilnost v mestu z vozičkom - prevoznost cestnih površin
- s slojem za prepoznavanje lokacij pomembnih objektov (parkirni prostori namenjeni invalidom, wc prilagojen invalidom, dvigala za vertikalno gibanje ...)
- s možnostjo prikaza fotografij objektov in opisom prilagojenosti objekta invalidom (ali je dostopen, ima wc za invalide...)

Za mobilnost v prostoru za slepe in slabovidne predlagamo:

Za navigacijo v mikro okolju zgradbe - indoor navigacijo z BLE eBeacon tehnologijo;

- nakup opreme za testiranje,
- izdelava aplikacije oz. uporaba in prilagoditev že obstoječe aplikacije na tržišču, priprava podatkov
- izvedba testa :orientacija in navigacija za slepe in
- z uporabo tehnologije kot so WiFi, Bluetooth, iBeacon lahko uporabnika lociramo znotraj zgradbe in mu pomagamo, da se lažje orientira postajah, muzejih, razstavnih prostorih, v izobraževalnih ustanovah, pisarnah, nakupovalnih centrih, na letališčih, konferencah in v industrijskih objektih.
- v notranjih prostorih se lahko uporabnik pozicionira, istočasno pa mu lahko posredujemo dodatne informacije, vezane na mikro prostor/regijo v kateri se nahaja.
- obisk opremljenega objekta, posredovanje informacij poteka enosmerno od avdio slušalke do uporabnika.
- z uporabo iBeacon tehnologije lahko institucije izboljšajo učno izkušnjo z izmenjavo informacij v obliki kratkih vprašalnikov in raziskav.
- uporabnika navigirajo ali usmerjajo k naslednji lokaciji ali eksponatu, odvisno od poglobljenosti njegovega interesa in časa, ga opomnijo na točke, ki so lahko zanj zanimive
- uporaba takšnih tehnologij odpira veliko možnosti domiselnega aktiviranja obiskovalca opremljenih prostorov in s tem izboljšuje uporabniško izkušnjo.



Slika 21: Primer uporabe iBeacon (orientacija v prostoru).

Za navigacijo v makro okolju Mobilnost v prostorih na prostem (makro prostoru) za slepe in slabovidne predlagamo GPS navigacijo za slepe:

- z uporabo GPS tehnologije se zlahka najdemo pri orientaciji v “zunanjem” prostoru, v “notranjem” prostoru, kjer preživimo veliko časa, pa nam lahko pomaga notranja navigacija.
- Izbira opreme – pametni telefon in aplikacije
- Zajem in priprava podatkov za gibanje slepega v okolici izbranega objekta (železniške postaje)
- Izvedba testiranja na izbrani lokaciji



Slika 22: Prikaz uporabe GPS sprejemnika, ki ga ima slepi na klobuku in usmerja slepega v zunanjem prostoru.

3 Sklop 3: Plan diseminacije in promocije

3.1 Študija komunikacijskih strategij za ciljni skupini in priprava izvedbenega načrta komunikacijskih kanalov, orodij ter vsebinskih usmeritev sporočil

Ameriški komunikacijski strateg Harold Lasswell je postavil enega prvih komunikacijskih modelov, ki je v uporabi še danes, in sicer se glasi, da je bistvo komunikacije: »kdo pravi kaj, komu, po katerem kanalu in s kakšnim učinkom«. Model je bil razvit leta 1948, še danes pa se v komunikacijskih strategijah uporablja omenjene elemente: opredelitev sporočevalca in ciljnih javnosti, vsebine in oblike sporočila, komunikacijske aktivnosti ter načine sporočanja in merjenja rezultatov komunikacijskih aktivnosti. Preden definiramo posamezne elemente tovrstnega komuniciranja, bomo opredelili pojem in uporabo termina 'komunikacijska strategija'.

Komunikacijska strategija je besedna zveza, ki je sestavljena iz besed 'komunikacija' in 'strategija'. Komunikacija je prenašanje informacij z izmenjavo misli, sporočil ali informacij skozi govor, signale, slike, pisano besedo ali vedenje. Beseda komunikacija izhaja iz latinščine (communis) in pomeni »deliti«. ² Beseda strategija izhaja iz grških besed stratos (vojska) in ago (voditi). Tudi danes se pogosto uporablja v kontekstu vojaških operacij, poleg tega tudi v politiki, ekonomiji in drugih dejavnostih. Strategija je dolgoročen načrt dejanj, potrebnih za reševanje problemov pri doseganju določenega cilja. ³ V prenesenem pomenu, strategija predstavlja premišljeno ravnanje, ki opredeljuje vrednote, kriterije in korake, s katerimi vodstvo organizacij ali države obravnava in usmerja različne aktivnosti za uresničevanje zastavljenih ciljev. ⁴ S strategijo lahko upravljamo tudi komuniciranje organizacije s svojimi deležniki. Strateško upravljanje komuniciranja ali odnosov z javnostmi se uporablja z namenom identificiranja priložnosti in nevarnosti v okolju, v katerem določena organizacija deluje. S takšnim delovanjem organizacije natančno opredelijo svoje cilje in jih s premišljenimi aktivnostmi tudi dosegajo. ⁵

Glavni koraki komunikacijske strategije so:

- situacijska analiza;
- komunikacijski cilji;
- strategija in taktika;
- ciljne javnosti;
- komunikacijska sporočila;
- komunikacijska orodja in aktivnosti;
- časovni potek aktivnosti;
- evalvacija in vrednotenje učinkov.

Projekti, ki vključujejo kompleksnejše vedenjske situacije, potrebujejo situacijsko analizo oziroma analizo vplivov in zahtev mikro in makro okolja ter odzive nanje. Pri tem lahko uporabimo SWOT analizo, ki se je uveljavila v 80. letih in predstavlja analizo notranjega in

² Duck, S. in McMahan, D. T. (2011). *Basics of Communication, A Relational Perspective*. Los Angeles: Sage.

³ Vir Wikipedia: <https://sl.wikipedia.org/wiki/Strategija>

⁴ Bacović Dolinšek Olivera, 9 korakov učinkovitega komuniciranja. Založba buča, 2007

⁵ Pavlin Špela, Komunikacijska strategija. Splet: <https://repozitorij.uni-lj.si/Dokument.php?id=19961>

zunanjega okolja. Prek zbranih informacij lahko ugotavljamo položaj organizacij in učinkovitosti virov in možnosti.⁶

Glede na analizo stanja se določijo takšni komunikacijski cilji, s katerimi bo organizacija usmerjala ciljno javnost k določenemu vedenju. Tipični komunikacijski cilji, iz katerih izhajajo vse nadaljnje aktivnosti, so: informiranje, prepričevanje, motiviranje in grajenje medosebnega razumevanja. Organizacija včasih želi s komunikacijskimi cilji doseči sporazum s ciljno javnostjo. V splošnem bi lahko rekli, da je cilj komuniciranja organizacije ustvariti širše in globlje razumevanje med posamezniki, organizacijami, javnostjo in mediji, z željo doseganja boljše usklajenosti.⁷ To lahko dosežemo s tem, da ciljnim javnostim in splošni javnosti zagotovimo ustrezne in razumljive informacije, ki bi jim omogočile oblikovanje stališč in pozitivnega odnosa do obravnavanih vsebin.⁸

Strateško načrtovanje za doseganje komunikacijskih ciljev določa, kje želi biti organizacija v prihodnosti in kako bo do tja prišla. Medtem ko strategija temelji na dolgoročnem načrtu dejanj za doseg želenega cilja, je taktika usmerjena na kratkoročne odločitve. Taktične odločitve vključujejo primeren medij za prenos sporočila, pravi čas za sporočanje novice, zahteve za podporo materialov, zahteve za dajanje navodil medijev in odgovorne posameznike za izvedbo različnih delov načrta.⁹

Javnost nastane oziroma se spremeni iz latentne (pasivne) v dejavno, ko člani javnosti zaznajo svojo vpletenost v ravnanje organizacije; ali ko preko ravnanja organizacije zaznajo problem; ali ko zaznajo neoviranost pri reagiranju na nastali problem.¹⁰ Ciljne javnosti so vsi deležniki, na katere želi organizacija vplivati, zato mora razumeti njihovo stopnjo zavesti, znanja, prepričanja, odnosa, vrednosti in vedenja.¹¹ Deležnike oziroma javnosti lahko po Grunigu¹² razdelimo na štiri stopnje:

- nejavnost (problem, ki ga naslavlja organizacija/projekt, se jo ne dotika);
- možna javnost (problem organizacije/projekta se jo dotika);
- pozorna javnost (ima znanje o problemu, ki ga naslavlja organizacija/projekt);
- aktivna javnost (se aktivno sooča z reševanjem problema, ki ga naslavlja organizacija/projekt).

Glede na omenjene kategorije so za organizacijo ali projekt zanimive tiste javnosti, katere se dotika problem, ki ga organizacija ali projekt naslavlja, ter javnosti, ki že imajo znanje o tem problemu. Prve je potrebno informirati in osveščati, z drugimi pa je mogoče o problemu razpravljati in jih spodbujati k aktivnemu delovanju. Aktivne javnosti imajo navadno že jasno izoblikovana mnenja in navade, ki jih niso pripravljeni spreminjati, zato ima nanje organizacija/projekt zelo malo vpliva.

Mediji oziroma novinarji zasedajo vmesni prostor med organizacijo/projektom in deležniki oziroma javnostmi. Po eni strani posredujejo informacije med organizacijo in deležniki, po drugi strani pa so mediji sami deležniki organizacije, saj je potrebno informacije in cilje uskladiti najprej z njimi, da jih lahko ustrezno posredujejo drugim javnostim.

⁶ Bacović Dolinšek Olivera, 9 korakov učinkovitega komuniciranja. Založba buča, 2007

⁷ Pavlin Špela, Komunikacijska strategija. Splet: <https://repozitorij.uni-lj.si/Dokument.php?id=19961>

⁸ Bacović Dolinšek Olivera, 9 korakov učinkovitega komuniciranja. Založba buča, 2007

⁹ Devereaux Ferguson, Communication Planning, Sage, 1999

¹⁰ Grunig, Todd, Managing public relations, New York Fort Worth, 1984

¹¹ Devereaux Ferguson, Communication Planning, Sage, 1999

¹² Hunt, Todd in James E. Grunig, Tehnike odnosov z javnostmi, DZS 1994/95

Komunikacijska sporočila morajo biti prilagojena ciljnim javnostim, če jih želimo z njimi nagovoriti in vplivati na njihovo mišljenje in delovanje. Sporočilo mora biti enostavno, lahko razumljivo in sprejemniku blizu (da se z njimi lahko strinjajo). Pogostost pojavljanja sporočil je pomembna, kadar želimo ohranяти obstoječa stališča, domet sporočila pa je pomembnejši takrat, ko želimo doseči učinke osveščanja in razumevanja predmeta sporočanja.¹³ Organizacija mora vnaprej določiti odziv, ki ga pričakuje od javnosti, ki ji je sporočilo namenjeno, in odzivu tudi prilagoditi sporočilo. Sporočilo ima določeno obliko in vsebino, ki mora biti prilagojena naslovniku sporočila tako, da bo delovalo v skladu z modelom AIDA: zbudilo pozornost, zanimanje, željo in sprožilo aktivnost (dejanje).

Pri oblikovanju sporočila je potrebno izpostaviti enega od apelov ali načinov komunikacije: racionalni, emocionalni ali moralni. Glede na področje, v katerega spada problem, ki ga želimo komunicirati, ter glede na značilnosti ciljnih javnosti se odločamo za kateri ton komunikacije se uporabi za posamezno sporočilo.

Komunikacijska orodja se razlikujejo glede na to, katere javnosti organizacije ali projekta nagovarjamo. Organizacija mora izbrati učinkovit prenosnik sporočila, da bo sporočilo doseglo naslovnika in doseglo komunikacijski cilj. Osnovna delitev po prenosniku sporočila deli komuniciranje na osebno in neosebno.¹⁴ Osebna komunikacija poteka v neposrednem stiku z javnostmi. Organizacija lahko pospeši kanale osebne komunikacije, da delujejo v njihovem imenu, s tem da:¹⁵

- identificirajo in posebno pozornost posvetijo posameznikom in skupinam, ki imajo velik vpliv;
- ustvarijo mnenjske vodje, jih informirajo in prosijo, da organizaciji pomagajo pri doseganju ciljev projekta;
- delujejo preko vplivnih oseb v družbi (poslanci, lokalni politiki, župani, večji gospodarstveniki);
- prosijo znane osebe za pomoč pri objavah v medijih in oglaševanju;
- razvijejo oglaševanje, ki ima veliko sporočilno vrednost.

Neosebna komunikacija lahko vključuje vse medije: časopise, revije, radio, televizija, plakati, dogodki, neposredna elektronska ali navadna pošta. Osebna in neosebna komunikacija se medsebojno krepi, tako prek vzbujanja pozornosti ciljnih javnosti kot prek večjega učinka delovanja v smeri komunikacijskih ciljev.

Vladni odnosi z javnostmi so odnosi s predstavniki vladnih in javnih organov, ki oblikujejo politike, ki vplivajo na delovanje organizacije ali projekta. Vladni in javni odnosi se delijo na opazovanje političnega okolja, predstavljanje svojih stališč do spornih vprašanj, zagovarjanje svojih in izpodbijanje nasprotnih stališč ter pritisk na odločevalce.¹⁶ Lobiranje je komuniciranje z vplivnimi javnostmi (vlado, parlamentom in političnimi javnostmi) z namenom vplivanja na stališča in odločitve odločevalcev s pomočjo usmerjenega komuniciranja. Orodja, s katerimi lahko posredujemo prepričljive argumente so: objavlanje rezultatov raziskovalnih poročil in/ali javnomnenjskih raziskav, sodelovanje pri delu vladnih ali paravladnih delovnih teles, pravna dejanja, osebno delo vodilnih na humanitarnih in drugih

¹³ Hunt, Todd in James E. Grunig, Tehnike odnosov z javnostmi, DZS, 1994/95

¹⁴ Mojca Nidorfer Šiškovič, magistrsko delo, 2003

¹⁵ Kotler, Trženjsko upravljanje. Analiza, načrtovanje, upravljanje in nadzor. Slovenska knjiga, 1994

¹⁶ Gruban, Verčič, Zavrl, Pristop k odnosom z javnostmi, Pristop, 1997

splošno priznanih področjih, grajenje samostojne politične baze, ki pritiska na vlado, parlament ali javno upravo.¹⁷

Odnosi z mediji so lahko odzivni, strateški ali krizni. Odzivni odnosi pomenijo, da se organizacija odziva na vprašanja novinarjev in da so ključni predstavniki organizacij pripravljeni in usposobljeni za dajanje intervjujev ter javno nastopanje. Strateški odnosi z mediji temeljijo na pobudah organizacije, ki predvidi želje in zanimanje novinarjev za poročanje širši javnosti. Krizne odnose z mediji je potrebno načrtovati v primeru, da se organizacija znajde v krizni situaciji in je dolžna zainteresirane javnosti pravočasno in pravilno obvestiti o dogajanju.¹⁸

Medijski načrti temeljijo na štirih elementih, iz katerih lahko nastanejo vsebine: novica, zgodba, nastop in dogodek. Novice se najpogosteje pojavljajo v dnevnikih tiskanih in elektronskih poročilih. Pomembna so predvsem zaradi splošnega širokega dosega javnosti. Zgodbe se razvijajo iz zaporedja novic, ki se razvijajo skozi čas. Nastopi so povezani z novicami in zgodbami. Dobro pripravljen in izpeljan nastop lahko potrdi ali spremeni pogled na novice, zato je pomembno, kakšen vpliv naredi govorec na novinarje. Dogodki so najpogostejši sprožilec novic, zato se občasno pojavljajo tudi zgolj z namenom, da bi postali novica.

Medijski načrti opredeljujejo tudi orodja, s katerimi organizacija prenese sporočilo do ciljnih javnosti z željo, da izpolni komunikacijske cilje. Najpogostejša orodja v medijih so: pregled objav in analiza medijskega poročanja; pisne predstavitve, brošure, gradiva; slikovno in zvočno gradivo (posnetki, fotografije); elektronska sporočila za javnost; intervjuji, izjave in novinarske konference; predstavitve na spletni strani organizacije. Pomembno orodje je tudi adrema ali seznam kontaktov novinarjev in medijev. Govorci ali predstavniki organizacije/projekta morajo obvladovati zakonitosti klasične retorike (veščine nastopanja, prepričevalna moč, ter značilnosti, ki vzbujajo zaupanje in simpatičnost). Pomembna je tudi strokovnost govorca, znati morajo jasno določiti kontekst zgodbe, smisel dogodkov v zgodbi in posledic, ki iz tega izhajajo, ter pripoved posredovati na zanimiv način.

V primeru, ko se organizacija ali projekt ukvarja s kompleksnejšimi družbenimi problemi, za katere je potrebna vzpostavitev mreže strokovnih deležnikov, je potrebno načrtovati odnose tudi z drugimi organizacijami, ki delujejo na tem polju. Da bi organizacije prepričali, da prepoznajo skupni problem in se začnejo z njim aktivno ukvarjati, je potrebno razviti koncept družbene odgovornosti podjetij.

Koncept družbene odgovornosti temelji na prepričanju, da podjetja pri poslovanju ne bi smela gledati le na lastne interese in dobiček, temveč na celoten vpliv na družbo, oziroma kako lahko prispevajo h kakovosti življenja v družbi. Pri tem ne gre le za delovanje v skladu z zakoni, temveč tudi za aktivno sodelovanje pri reševanju družbenih problemov.¹⁹ Družbena odgovornost podjetij temelji na načelu poslovne etike, kar pomeni, da so aktivnosti podjetja izvajane na način, da delajo dobro in ustvarjajo blaginjo tako za svojo organizacijo kot za skupnost. V članku *Piramida družbene odgovornosti gospodarskih družb* je dr. Archie B. Carroll opredelil štiri področja socialne odgovornosti podjetij, na podlagi katerih je razvil definicijo družbene odgovornosti podjetij: »Družbena odgovornost združuje ekonomska, zakonska, etična in filantropična pričakovanja, ki jih družba v določenem obdobju naslavlja

¹⁷ Gruban, Verčič, Zavrl, Pristop k odnosom z javnostmi, Pristop, 1997

¹⁸ Verčič, Zavrl, Rijavec, Odnosi z mediji, GV založba, 2002

¹⁹ Nickels v Manček, Trženje s hkratno podporo dobrodelnih namenov, 1999

na podjetja.«²⁰ Družbeno odgovornost podjetij opredeljuje niz vrednot, politik, strategij in akcij, ki zmanjšujejo kakršnekoli negativne družbene in okoljske vplive družbe ter vzpostavljajo odnose z zaposlenimi in ustvarjajo dodano vrednost za lokalno skupnost, v kateri delujejo.²¹ Podjetja najprej sprejmejo načela upravljanja, kjer zapišejo svoje namene in vrednote ter odgovornosti do svojih deležnikov. Aktivnosti na področju družbene odgovornosti navadno delijo na notranje in zunanje. Notranja dimenzija je povezana z investicijami v intelektualni kapital, zdravje in varnost zaposlenih. Zagotavljajo se tudi ustrezni delovni pogoji in skrb za zadovoljstvo zaposlenih z delom. Zunanja dimenzija družbene odgovornosti pa se kaže v oblikovanju dobrih odnosov z deležniki organizacije, kot so lokalna skupnost, partnerji, dobavitelji in potrošniki. Kaj ljudje verjamejo o organizaciji, njenih izdelkih in storitvah, ki se oblikujejo glede na lastne izkušnje kot izkušnje drugih, imenujemo ugled podjetja. Korporativni ugled podjetja je zasnovan na percepciji vedenj in izkušenj uporabnikov izdelkov ali storitev podjetja ter vseh tistih, ki pridejo v stik z organizacijo.²²

Časovni potek aktivnosti je pomemben za načrtovanje okvirnih rokov za izvajanje aktivnosti in doseganje kratkoročnih, srednjeročnih in dolgoročnih ciljev.

Evalvacija in vrednotenje učinkov se lahko izvaja prek različnih orodij in tehnik, kot so: raziskave, fokusne skupine, analiza medijskih objav, analiza vsebine in strokovne ocene.²³ Rezultati se lahko kažejo v spremembi količine vedenja in vsebine mnenja ciljnih javnosti organizacije. Lahko jih merimo tudi po tem, koliko so se mnenja ciljnih javnosti o določenem problemu utrdila ali spremenila.

Najnovejši model strateškega komuniciranja, ki se uporablja od konca osemdesetih let 20. stoletja, je integrirano (tržno) komuniciranje, ki poudarja integracijo komunikacijskega načrtovanja brez prevladovanja posameznih komunikacijskih funkcij. Vsaka organizacija poišče zase pravo razmerje med komunikacijskimi orodji, da uresniči cilje organizacije ter doseže učinkovitost in jasnost komuniciranja.²⁴

²⁰ Povzela Regina Anaejionu v članku What Is Corporate Social Responsibility?. Splet: <http://smallbusiness.chron.com/corporate-social-responsibility-11605.html>.

²¹ Povzeto po predstavitvi podjetja Porte Novelli. Splet: <http://www.porternovelli.com/>.

²² Harrison, Public relations, an introduction, New York, 1995

²³ Devereaux Ferguson, Communication Planning, Sage, 1999

²⁴ Percy Larry, Strategies for implementing integrated marketing communications. NTC Bussiness Books, 1997

3.2 Primeri dobrih praks ozaveščanja javnosti in promocijskih kampanj

Evropski teden mobilnosti (ETM)²⁵ poteka vsako leto od 16. do 22. septembra. Njegov cilj je spodbuditi evropske občine, da uvedejo in promovirajo trajnostni promet. Tema leta 2015 je bila multimodalnost, zato bomo analizirali strategije komuniciranja v slovenskih občinah.

Aktivnosti v tednu mobilnosti so ljudi spodbujale, da razmislijo o različnih možnostih prevoza, ki so jim na voljo, ter izberejo najbolj ustrezno obliko, ki odgovarja namenu in okoliščinam vsakega potovanja posebej.

Komunikacijska sporočila so opozarjala na prepogosto uporabo osebnega avtomobila, ki ga Slovenci uporabljamo za vse svoje potrebe, čeprav bi bilo za določene poti smiselno izbrati drugo obliko prevoza. Predstavljeni so bili negativni vidiki uporabe avtomobila, kot je izguba časa zaradi prometnih zastojev ter večji finančni stroški. Kolesarjenje in uporaba javnega prevoza se je spodbujala s predstavitvijo pozitivnih vidikov uporabe, kot je krepitev osebnega zdravja, hitrejša in udobnejša potovanja ter prispevek h okoljevarstvu. Pri tem je bil izpostavljen trajnostni vidik ohranjanja čistega okolja tako v času naših življenj kot generacij za nami. Sporočila so ljudi spodbujala k razmisleku in k aktivnostim izbiranja, kombiniranja in spreminjanja uporabe različnih vrst prevozov.

Ton komunikacije sporočil je uporabljal ekonomski in okoljski vidik komunikacije. Izpostavljeni so bili podatki o ekonomskih in zdravstvenih koristih posameznika pri uporabi različnih prevoznih sredstev (prihranek časa in denarja, priložnost za krepitev zdravja). Prav tako so podatki nagovarjali posameznika k prepoznavanju osebne odgovornosti do okolja (izboljšanje kakovosti življenja v lokalnem okolju in globalno), omenjeni so bili tako okoljevarstveni kot gospodarski učinki razvoja okolja.

Predstavljene so bile različne oblike multimodalnosti: hoja, kolesarjenje, javni prevoz in souporaba avtomobila ter intermodalnosti: kombinacija aktivne mobilnosti (hoje, kolesarjenja) in javnega prevoza ter kombinacija osebnega vozila in javnega prevoza. Prepoznana je bila potreba po spletnih in drugih orodjih, ki bi uporabnikom omogočili lažje načrtovanje potovanja in kombiniranje načina potovanja z informacijami v realnem času. Predstavljeni so bili nekateri primeri dobrih praks v Evropi, medtem ko v Sloveniji na tem področju še ni vzpostavljene dobre prakse. Agencija za varnost prometa je s pomočjo podjetja SGB razvila mobilno aplikacijo na področju varnih poti v šolo. Aplikacija Lilly&Val²⁶ izobražuje otroke o prometnih predpisih, pravilih in prometni kulturi, ter jim pomaga poiskati varno pot v šolo. Aplikacija se je uveljavila v naslednjih občinah: Kranj, Škofja Loka, Ig, Brezovica in Cerklje na Gorenjskem.

Drugi primer dobre prakse izvaja Ministrstvo za infrastrukturo in prostor, ki prek projekta integracije javnega potniškega prometa na državni ravni povezuje železniški potniški promet, javni linijski avtobusni promet in mestni promet. Načrt za uvedbo enotne vozovnice, ki bo za določena območja omogočila uporabo medkrajevnega avtobusa, vlaka ali mestnega prometa, bo ljudem pomenila lažjo uporabo javnih prevoznih sredstev. Prestopanje med različnimi

²⁵ Evropski teden mobilnosti 2015. Splet: <http://www.tedenmobilnosti.si/2016/teden-mobilnosti/slovenski-organizatorji/>

²⁶ Mobilna aplikacija Lilly&Val - moja varna pot v šolo. Splet: <http://www.lillyval.com/sl/o-aplikaciji/>

prevoznimi načini bo dodatno olajšano s poenotenjem voznih redov in izboljšanim sistemom informiranja potnikov.²⁷ Na podlagi tovrstnih rešitev se lahko razvije sistem spletnega ali mobilnega orodja, ki bo uporabnike spodbujalo k multimodalni uporabi potovanja.

Aktivnosti Evropskega tedna mobilnosti 2015 so se osredotočale na različne oblike komunikacijskih aktivnosti: dogodke, objave v medijih, množično oglaševanje, brošure, izobraževanje itd. Nagovorjene so bile različne ciljne javnosti: zaposleni, družine in študenti.

Največja učinkovitost je bila dosežena z organizacijo aktivnosti, ki so se vršile na lokalni ravni. Organizirale so jih posamezne občine, ki so bile vključene v ta projekt. Akcije, ki so jih občine izvajale v tednu mobilnosti so bile:

- organizacija dogodkov na javnih prostorih - Dan brez avtomobila 22. septembra;
- vzpostavitev okolijske cone ali cone za pešce za en dan v tednu, ob nedeljah;
- spodbujanje kolesarjenja zaposlenih v javni upravi ali javnem sektorju v službo – tekmovanje »Sestavi kolesarsko trojko«, pripravljena je bila tudi spletna stran »Pripelji srečo v službo«;
- ter druge pobude kot so informacijske točke, likovni, fotografski ali video natečaji.

Komuniciranje se je izvajalo tako prek množičnih medijev kot prek brošur in publikacij, ki so z jasnimi predstavitvami sprememb pojasnjevali bralcem, zakaj in kako lahko uporabljajo nove oblike mobilnosti. Predstavljeni so bili številni primeri dobrih praks iz tujine ter priporočila za uvajanje komunikacijskih spodbud. Na področju hoje so to: smerokazi in enostavni zemljevidi za pešce, ki kažejo smer, razdaljo in potreben čas. Na področju kolesarjenja je pomembna predvsem dobra infrastruktura kolesarskih prog ter uporaba t.i. „kolesarskih boksov“ na semaforiziranih križiščih, ki se nahajajo pred stop črto za avtomobile. Na področju multimodalnih informacij v realnem času so bila priporočena spletna orodja z zagotavljanjem informacij v realnem času, t.i. „monitor mobilnosti“ za medkrajevne in regionalne vlake ter vlake na dolge razdalje, medkrajevne avtobuse in avtobuse na dolge razdalje ter razpoložljivost vozil za souporabo avtomobilov in souporabo koles. Predstavljena so bila tudi orodja za iskanje najboljših poti za hojo, kolesarjenje, javni prevoz ali avtomobil ter informacije za število prostih parkirnih mest za avtomobile in kolesa.

Spletna stran tedna mobilnosti: <http://www.tedenmobilnosti.si>, se je uporabljala kot informacijska točka za občine in posameznike, da so lahko dostopali do informacij in argumentacij za spodbujanje multimodalnega prevoza.

Uporabljeni so bili naslednji komunikacijski kanali in materiali: logotip, letak, plakat, majica in kapa, drobní promocijski material, transparent, pingvin, dopis za končne uporabnike in nagovor ter dopis za zaposlene v organizacijah in nagovor, predloga dokumentov za Word in PPT, e-mail podpis bannerji, šablona za kolesarske steze in facebook profil ter naslovna in prikazana fotografija FB in spletna stran.

Evropski teden mobilnosti v Sloveniji ni vključeval ranljivih skupin ali ciljnih skupin invalidov, zato bi na kratko izpostavili še druge primere učinkovitih promocijskih kampanj v Evropi za oblikovanje aktivne tedenske akcije na področju vključevanja invalidov. V nemškem mestu Hamburg so julija 2001 pripravili promocijsko kampanjo: **Mobilnost za vsakogar** – ali preprosto HVV. Kampanja je bila namenjena izboljšanju komunikacije med osebjem HVV, invalidi in potniki, ki niso invalidi, ter jih informirati o najnovejših

²⁷ Slovenska platforma za trajnostno mobilnost. Splet: <http://www.trajnostnamobilnost.si/en-gb/platforma/projektnepovezave.aspx>

spremembah v ukrepih, ki se izvajajo za prilagoditev javnega prometa za potrebe invalidov. V tednu kampanje je posebni avtobus obiskal institucije, kjer živijo, delajo ali se izobražujejo invalidne osebe. Prav tako je obiskal različna javna mesta z namenom obveščanja ljudi o izboljšavah avtobusnih postaj in vozil. Ključna značilnost v tednu kampanje so bile storitve javnega prevoza in poti, ki so jih invalidni potniki delili z osebjem podjetja. Med vožnjo so lahko invalidi pojasnili, na kakšne težave so naleteli pri uporabi avtobusnih in železniških storitev. Zaposleni v podjetju so se tako lahko boljše zavedali težav invalidov, prav tako pa so imeli priložnost obrazložiti invalidnim osebam, s kakšnimi težavami se sami srečujejo v vsakodnevem delu. Vzpostavili so dvosmerni učni proces in osebni stik, ki je pomemben za razumevanje pozicije vseh udeležениh.

V Britanskem **Warrington Borough Council** so zaposlene odrasle osebe z učnimi težavami, ki v vlogi skrivnostnega potnika uporabljajo lokalne avtobusne prevoze. Te osebe lahko prek osebne izkušnje identificirajo težave med potovanjem in o tem poročajo okrožnemu svetu v občini, da lahko ti v prihodnje zagotovijo ustrezne oblike pomoči za druge ljudi z učnimi težavami, kar bi lahko spodbudilo uporabo lokalnega javnega prevoza.

Transport for London invalidom na spletni strani²⁸ omogoča načrtovanje poti z različnimi prevoznimi sredstvi, peš ali s kolesom. Pri tem imajo invalidi možnost izbire določenih omejitev ali preferenc glede na svojo oviranost. Fizična dostopnost za gibalno ovirane na nekaterih postajah z določenimi prevoznimi sredstvi ni omogočena, zato je načrtovanje dostopne poti še toliko pomembnejše. Prek interneta lahko potniki dostopajo do vseh informacij o voznih redih in možnostih kombiniranja prevoznih sredstev. Podrobneje so razložene posamezne možnosti, ki so na voljo za osebe z različnimi vrstami invalidnosti. Na voljo je tudi pregled informacij o zaporah ali delnih zaporah prog javnega prometa, vsaj šest mesecev vnaprej. Tako se lahko invalidne osebe lažje organizirajo in si načrtujejo pot in brezplačno uporabo različnih vrst javnega prevoza (podzemne železnice, avtobusov, taksijev, rečne ladjice do najbolj znanih lokacij v Londonu).

Prav tako si na spletni strani lahko ogledamo deset kratkih video spotov, kjer nam osebe z različnimi invalidnostmi predstavijo uporabo različnih prevoznih sredstev. Videi se med seboj nekoliko razlikujejo, nekateri so krajši, bolj dinamični, z osebnim nagovorom protagonista videa, ki predstavi svoj namen in pot do cilja ter video zaključi s spodbudo, da bi osebe z invalidnostjo preizkusile javni prevoz. Drugi videi so daljši in podrobneje predstavijo vse vidike dostopnosti (fizično dostopnost, komunikacijsko in dostop do informacij prek spletnih in drugih aplikacij).

Protagonisti so osebe z izkušnjo invalidnosti (osebe na navadnem in električnem invalidskem vozičku, slepa oseba), ki gledalca tudi osebno nagovorijo. Njihove pripovedi so iskrene do te mere, da izrazijo nepopolno dostopnost vseh postaj in prevoznih sredstev, možne nevarnosti ali ovire, na katere mora biti uporabnik pozoren, ter velik obseg informacij, med katerimi mora uporabnik najti svojo pot. Informacije so predstavljene prek letakov, spletne aplikacije za načrtovanje poti ter pomoči osebja.

Ob prvi uporabi javnega prevoza si osebe z invalidnostjo lahko naročijo tudi mentorja, ki jih bo spremljal na poti in jim predstavil uporabo in različne možnosti, ki so na voljo

²⁸ Transport for London, pregled zaprtih ali delno zaprtih prog za invalide. Splet: <http://content.tfl.gov.uk/station-closures.pdf>

posamezniku z določeno invalidnostjo. Organizirajo tudi izobraževalne pakete, ki so pripravljeni posebej za invalidne šolske otroke.

Dobre medijske objave lahko pomagajo pri ozaveščanju splošne javnosti o tem, katere storitve so invalidom na voljo. Prav tako pa podjetje Transport for London izdaja revijo *Transport for All* v lastni produkciji in s tem spodbuja in zagotavlja informacije za invalidne potnike. Na voljo je več različic revije: z velikimi črkami, v Braillovi pisavi, v zvočni obliki in prevedena v različne jezike.

Na spletni strani najdemo tudi tekstovne predstavitve posameznikov z določeno invalidnostjo (gluhota, slepota, gibalna oviranost: uporaba navadnega in električnega vozička, kognitivna oviranost: avtizem), ki predstavijo svoje razloge za uporabo javnega prometa ter pozitivne in negativne izkušnje z njihovo uporabo. Osebne zgodbe so zanimive predvsem zaradi predstavitve praktičnih težav ali ovir, s katerimi se srečujejo in človeškega pogleda nanje. Na primer, veliko postaj na podzemni železnici še ni dostopnih za osebe na invalidskih vozičkih, vendar oseba izraža razumevanje, da se stanje izboljšuje in da v nekaterih primerih zato raje uporablja avtobus. Takšno sporočilo je sicer nemogoče predstaviti s strani zaposlenih v organizaciji. Prek osebnih zgodb uporabnikov pa so takšna mnenja legitimna in nagovarjajo tudi ostale uporabnike k razumevanju trenutne situacije. V osebnih predstavitev uporabniki predstavijo tudi nekatere koristne predloge (kot je uporaba twiterja za komunikacijo z zaposlenimi). Prav vsi uporabniki poudarjajo ustrežljivost in profesionalnost osebja, ki je zadolženo za pomoč in informacije. Predstavitve so v tekstovni obliki s fotografijo avtorja. Nekatere zgodbe lahko poslušamo tudi v zvočni obliki.

Poleg osebnih zgodb so na voljo tudi opisi različnih prilagoditev javnega prevoza za posamezne oviranosti, tako s stališča fizične kot komunikacijske dostopnosti. Spletna dostopnost je opisana na dodatni podstrani, kjer so predstavljene glavne funkcionalne rešitve za navigacijo po spletni strani z uporabo tehničnih pripomočkov ali za prilagoditev barvnega kontrasta in velikosti teksta. Spletna stran je sicer usklajena z WCAG 2.0 standardom in dosega srednji nivo dostopnosti AA.

3.3 Načrt diseminacije podatkov o varnih poteh za multimodalno mobilnost

Načrt diseminacije podatkov o varnih poteh za multimodalno mobilnost bo pripravljen na podlagi dogovora z mrežo deležnikov, ki bodo vključeni v proces priprave varnih poti za ciljne skupine invalidov. Varna pot v šolo za izobraževano ustanovo OŠ Danile Kumar bo nadgrajena z oznakami in predlogi za ureditev poti za gibalno ovirane ter slepe in slabovidne. Pripravljene bodo tipne karte za lažjo orientacijo slepih in slabovidnih v prostoru. Za gibalno ovirane bodo izdelani zemljevidi v fizični in elektronski obliki. Podatki o ureditvi varnih poti v šolo bodo posredovani ciljnim skupinam invalidov (učencem in njihovim staršem ali skrbnikom), zaposlenim v izobraževalni ustanovi (učiteljem, ravnatelju, socialnemu delavcu in drugim zaposlenim), predstavnikom lokalne oblasti in državne uprave. Karte v fizični obliki bodo posredovane osebno na sestankih ali izobraževalnih srečanjih, kjer bodo podane tudi razlage o njihovi uporabi in dostopnosti. Prav tako bodo karte predstavljene v digitalni obliki na spletni strani projekta in izobraževalne ustanove.

V mestnih občinah (izbranih bo 10 občin z največjim številom prebivalstva) bo narejen popis ovir za ciljne skupine invalidov. Na podlagi teh podatkov bosta pripravljeni tipna in navadna karta za neovirano gibanje v javnem prostoru. Zemljevidi v fizični obliki bodo na voljo končnim uporabnikom v različnih izobraževalnih ustanovah, knjižnicah, mestnih občinah, invalidskih društvih, turističnih in drugih organizacijah, kjer bi slepi, slabovidni ali gibalno ovirani lahko iskali pomoč in informacije za neovirano gibanje v lokalnem prostoru. Zemljevidi v digitalni obliki bodo na voljo na spletni strani projekta, spletnih straneh invalidskih in drugih zainteresiranih organizacij ter medijskih in drugih spletnih portalih. Informacije in povezave do spletne strani s kartografskim gradivom bomo razširjali prek invalidskih društev in organizacij ter jih oglaševali prek medijskih in drugih spletnih portalov. Širšo javnost bomo obveščali prek medijev, novinarjem bomo pripravili predstavitevne informacije in jim predstavili možnosti za intervjuje.

Kot podporo pri branju in razumevanju informacij prek tipnih ali navadnih kart za splošno javnost in uporabnike zemljevidov bomo pripravili informacijske brošure in zbornik člankov. Brošure bodo splošni javnosti posredovale različne informacije o ciljnih skupinah invalidov, da bo tako lažje razumela ovire na poti in možnosti neoviranega gibanja v prostoru. Promocijske brošure bodo na voljo na različnih informacijskih točkah, na občinah, v javnih in občinskih podjetjih, šolah, knjižnicah, turističnih centrih, železniških in avtobusnih postajah ter invalidskih in drugih nevladnih organizacijah.

Pripravljene bodo video prispevki, ki bodo splošno javnost osveščali o specifikah in potrebah invalidov ter ji predstavili možnosti samostojnega gibanja invalidov v prostoru. Za ciljne skupine invalidov bodo pripravljeni posebni video prispevki, ki bodo dostopni tudi predstavnikom slepih in slabovidnih. Simulirali bodo uporabo tipnih in navadnih kart v fizični in digitalni obliki ter uporabo javnega prevoza. Ciljne skupine invalidov se bodo na ta način seznanile z možnostmi in uporabo kartografskega materiala in javnega prevoza za multimodalno mobilnost. Video prispevki bodo diseminirani prek spletnih mest, medijskih in drugih portalov. Prav tako bodo prispevki dostopni prek youtube kanala, povezavo do njih pa bomo promovirali prek invalidskih organizacij, javnih in občinskih podjetij, občine, ministrstev, šol, prek spletnih medijskih objav in družbenih medijev.

3.4 Načrt promocije in informiranja ciljnih skupin o uporabi novih multimodalnih rešitev

Vsakršne spremembe in uporaba novih načinov mobilnosti invalidom predstavljajo veliko novih in zahtevnih izzivov, zato se pri mnogih pojavlja odpor do spreminjanja uporabe ustaljenih poti in preverjenih oblik prevoza. Raziskovanje novega terena in prevoznih sredstev za različna potovanja predstavlja slepim in slabovidnim ter gibalno oviranim velik napor, zato bomo tem skupinam poleg izobraževalnih programov ponudili tudi premišljeno in pregledno informativno promocijsko gradivo. Organizirali bomo promocijske akcije, ki bodo odmevale tako znotraj primarne ciljne skupine invalidov kot znotraj širše javnosti, ki jo bomo nagovarjali tudi prek prepoznavnih medijskih dogodkov.

3.4.1 Načrt komuniciranja s ciljnimi skupinami invalidov

Načrt komuniciranja se bo osredotočal na informiranje o možnostih neoviranega gibanja v javnem prostoru in uporabe javnega prevoza ter spodbujal njihovo uporabo. Večji doseg in učinkovitost bomo dosegli s pomočjo predhodnih aktivnosti anketiranja, na podlagi katerih bomo s ciljnimi skupinami vzpostavili pro-aktivne in vključujoče odnose. Komuniciranje s ciljnimi skupinami invalidov bo potekalo dvosmerno, z aktivno udeležbo različnih deležnikov ciljnih skupin v regionalno-lokalnem okolju. Namen promocijskih aktivnosti je dvig stopnje informiranosti invalidov o izboljšani dostopnosti, ki je implementirana v njihovem lokalnem okolju ali na državni ravni. Prav tako jih bomo prek video vsebin in drugih promocijskih aktivnosti spodbudili k uporabi multimodalne mobilnosti.

1) SITUACIJSKA ANALIZA:

- Anketa o uporabniški izkušnji invalidov bo izvedena prek invalidskih društev in organizacij.

2) KOMUNIKACIJSKI CILJI:

- Informiranje končnih uporabnikov o možnostih neoviranega gibanja in uporabi javnega prevoza v njihovem lokalnem okolju.
- Spodbujanje končnih uporabnikov k uporabi kartografskega materiala pri gibanju v javnem prostoru in uporabi javnega prevoza v vsakdanjem življenju.
- Spodbujanje invalidov k aktivnemu življenju in delovanju v družbi.

3) CILJNE SKUPINE:

- Zveze in lokalna invalidska društva: slepih in slabovidnih, paraplegikov, distrofikov, Sonček, društva za pomoč osebam po nezgodni poškodbi glave ter drugih društev, namenjenih ljudem s kroničnimi boleznimi in obolenji, prav tako tudi Združenje Multiple skleroze Slovenije in Nacionalni svet invalidskih organizacij RS.
- Člani omenjenih invalidskih društev in zvez.

4) STRATEGIJA IN TAKTIKA:

- Ciljne javnosti invalidov bomo dosegli prek direktnega komuniciranja (z invalidskimi zvezami, društvi in organizacijami) ter njihovega aktivnega vključevanja v projektne aktivnosti.
- Prvi nagovor in anketo bomo izvedli ob začetku projekta, da pridobimo informacije o potrebah invalidov in stanju fizične, komunikacijske in spletne dostopnosti v lokalnih okoljih.

- Ciljne javnosti invalidov bomo vključili v izobraževalne programe ter jih tudi na druge načine informirali in spodbujali k spremembi vedenja in uporabi kartografskega materiala za neovirano gibanje v prostoru ter uporabi javnega prevoza - prek promocijskih brošur, video posnetkov in zbornika objav o možnostih razvoja in uporabe multimodalne mobilnosti.
- Za prenos sporočil bomo uporabili naslednje komunikacijske kanale in orodja: ankete, skupna srečanja, sestanki, seminarji, direktni marketing, elektronsko sporočanje, spletni portali, namenjeni invalidom in spletni mediji, namenjeni širši javnosti, redna sporočila za javnost, novinarska konferenca, članki v časopisih in revijah, televizijske in radijske oddaje in intervjuji, brošure, video spoti in drugo.
- Materiali za komuniciranje z invalidi bodo obsegali naslednje: adrema elektronskih naslovov, vsebinska zasnova brošur, zbornikov, video spotov, sporočil za javnost, izjav in predlogov člankov.
- Čas za sporočanje novic o projektnih aktivnostih: v začetku projekta bomo komunicirali cilje, možnosti in aktivnosti projekta; ob zaključku pa bomo poročali o uporabi kartografskega materiala in javnega prevoza za multimodalno mobilnost.
- Priprava materialov in izvedba komunikacijskih aktivnosti je vezana na upoštevanje obstoječe dostopnosti za ciljne skupine invalidov. Seznanjanje z navadami, potrebami in ustreznimi kanali komuniciranja s ciljnim skupinami invalidov je nujno tako za predavatelje kot tudi organizatorje izobraževalnih in promocijskih vsebin.
- Status invalida je osebni podatek, zato je ciljne skupine invalidov težko nagovoriti direktno, saj je nemogoče pridobiti njihove kontaktne podatke. Komunikacijo bomo tako vzpostavili prek invalidskih društev in organizacij, ki delajo z njimi. Prvi kontakt bo vzpostavljen prek sestanka oziroma osebnega stika, komunicirali pa bomo tudi prek drugih komunikacijskih kanalov (email, telefon, pošta, sestanki).

5) KOMUNIKACIJSKA SPOROČILA:

- Komunikacijska sporočila bodo oblikovana na način, da se bodo predstavniki invalidov z njimi poistovetili in bodo zastopala njihove pravice in želje za samostojno življenje in delovanje v družbi. Sporočila bodo pozitivno naravnana in bodo spodbujala invalide k aktivnemu vključevanju v javno okolje in prostor.
- Domet sporočil bo obsegal širok krog slepih in slabovidnih oseb ter oseb, ki imajo različne gibalne oviranosti, bodisi zaradi poškodbe, bolezni, starosti ali kognitivnih in nevroloških ovir.
- Sporočila bodo oblikovana glede na posamezne vsebine (vrste javnega prevoza ali vrste tehnologije, ki bo uporabljena za orientacijo in mobilnost v prostoru) in bodo predstavljena na način, da bodo vsem razumljiva in dostopna.
- Uporabljen bo predvsem racionalni, a motivacijski ton komuniciranja, saj želimo invalide seznaniti s prednostmi, ki jih prinaša multimodalna mobilnost, hkrati pa jih spodbuditi k aktivaciji in odločitvi za samostojno vključevanje v javni promet in prostor.
- Sporočila bodo oblikovana na način, da bodo vzbudila pozornost invalidov s tem, da jim bodo ponudila nove možnosti neoviranega gibanja v prostoru in multimodalne mobilnosti. Željo po aktivni uporabi kartografskega materiala za gibanje v prostoru in multimodalnega prevoza bomo spodbudili z natančno predstavitvijo uporabe kartografskega materiala in javnega prevoza s strani uporabnikov z enako ali podobno invalidnostjo. Temu bodo namenjeni predvsem video posnetki, ki bodo podali veliko praktičnih informacij in uporabniških izkušenj ter s tem pripravili pripadnike ciljnih javnosti k načrtovanju poti in samostojni uporabi javnega prevoza ter gibanja v javnem prostoru.

6) KOMUNIKACIJSKA ORODJA IN AKTIVNOSTI:

- Komunikacijska orodja, namenjena invalidom, bodo v veliki meri temeljila na sloganu »Nič o nas brez nas«, ki je slogan invalidskih organizacij in aktivnosti, ki se zavzemajo za to, da invalidi sami predstavljajo svoje potrebe in ovire, s katerimi se srečujejo. Zato bomo med ciljnim skupinami invalidov izpostavili posameznike, ki bodo prek svojih izkušenj in predstavitev uporabe javnega prevoza in orientacije v prostoru vplivali na druge osebe z izkušnjo invalidnosti.
- Informacije, ki jih bomo posredovali prek mnenjskih vodij bodo imele večjo težo in pomembnost ravno zaradi tega, ker jih bodo posredovali invalidi sami. Z mnenjskimi vodji bomo izmenjevali informacije o projektnih aktivnostih in odzivih invalidov nanje. Prek njih bomo vzpostavili kanale osebne komunikacije in invalide motivirali k podajanju mnenj in uporabi multimodalnega prevoza in mobilnosti v javnem prostoru. Pripravili bomo serijo člankov in intervjujev z mnenjskimi vodji, ki se bodo predstavljali v medijih.
- Uporabljeni bodo naslednji komunikacijski kanali: kanali komuniciranja invalidskih organizacij s svojimi člani, spletni portali invalidskih organizacij, lokalni in nacionalni časopisi, revije, RTVSLO in komercialne radijske postaje ter družbeni mediji, kot so facebook, twitter, instagram in youtube. Poleg teh bomo neposredno komunikacijo vzpostavljali tudi prek navadne in elektronske pošte.

7) EVALVACIJA IN VREDNOTENJE UČINKOV:

- Merjenje in vrednotenje učinkov komunikacijskih aktivnosti za invalide bo obsegalo spremljanje in analizo anket, medijskih objav in objav na družbenih omrežjih.
- Odzive nanje in mnenja invalidov bomo spremljali prek mnenjskih vodij, s katerimi bomo vzpostavili sodelovanje, in se tekom izvajanja projektnih aktivnosti večkrat sestali in pogovorili tudi o kvalitativnih učinkih spreminjanja in utrjevanja mnenj ciljnih javnosti invalidov o določenem izzivu pri uporabi javnega prevoza oziroma javnega prostora.
- Pripravili bomo manjšo raziskavo med fokusno skupino različnih predstavnikov ciljnih skupin invalidov. Prek skupinske interakcije in vnaprej strukturiranega vprašalnika bomo posameznike spodbudili k bolj poglobljenemu razmišljanju in oceni projektnih aktivnosti. Raziskavo bo vodil moderator, ki bo s ciljnim skupinami komuniciral že med izvajanjem projektnih aktivnosti in bo lahko primerjal rezultate ankete, ki jo bomo izvedli v začetku projekta za pridobitev informacij o oceni stanja fizične, komunikacijske in spletne dostopnosti prevoza in javnega prostora.

3.4.2 Načrt komuniciranja s podpornimi organizacijami in deležniki

Komunikacijo s podpornimi organizacijami in deležniki, ki delujejo na področju upravljanja javnega prostora in prevoza, bomo zasnovali na podlagi strateškega razvijanja in komuniciranja družbene odgovornosti. Spodbujali bomo proces aktiviranja družbene vloge lokalnih skupnosti, občinskih in drugih podjetij ter nevladnih organizacij pri reševanju socialne vključenosti, brezposelnosti in drugih oblik prispevanja k družbeni blaginji. Podjetja bomo spodbujali, da prepoznajo področje dostopnosti za eno od najpomembnejših pri zagotavljanju njihovega ugleda. Na tej predpostavki bomo gradili načrt promocije in informiranja za podporne organizacije projekta. Promocijska gradiva bodo aktivirala proces ozaveščanja o fizični, komunikacijski in spletni dostopnosti za invalide, ki ga bomo nadgradili z izobraževalnimi aktivnostmi.

1) SITUACIJSKA ANALIZA:

- Anketo o stanju fizične, komunikacijske in spletne dostopnosti bomo izvedli med podpornimi organizacijami in drugimi deležniki, predvsem med predstavniki lokalnih skupnosti in javnih podjetij.

2) KOMUNIKACIJSKI CILJI:

- Osveščanje o družbeni odgovornosti podjetij in pravicah invalidov.
- Informiranje o fizični, komunikacijski in spletni dostopnosti ter potrebah invalidov.
- Seznanjanje lokalnih skupnosti s sodobnimi oblikami dostopnosti.
- Spodbujanje urejanja dostopnosti storitev, informacij in produktov za invalide.
- Spodbujanje proaktivnega razmišljanja in delovanja za večjo vključevanje invalidov v družbo.
- Spodbujanje empatije in izgradnja enakopravnega odnosa do ranljivih skupin.

3) CILJNE SKUPINE:

- Ciljne skupine so: občinski sveti in službe občinskih uprav, sveti za invalide, občinska in javna podjetja, društva in nevladne organizacije ter druga zainteresirana javnost.

4) STRATEGIJA IN TAKTIKA:

- Ciljne javnosti ponudnikov prevoznih storitev in odgovornih za dostop in nemoteno uporabo javnega prostora bomo dosegli prek občin in občinskih uprav ter direktnega komuniciranja in aktivnega vključevanja v projektne aktivnosti.
- Prvi nagovor in anketo bomo izvedli ob začetku projekta, da pridobimo informacije o potrebah in stanju dostopnosti v posameznem lokalnem okolju.
- Poleg izobraževalnih programov bomo ciljne javnosti informirali in spodbujali k uvedbi fizične, komunikacijske in spletne dostopnosti njihovih storitev, informacij in izdelkov. Ciljne javnosti bomo nagovorili prek zbornika prispevkov o možnostih razvoja in uporabe multimodalne mobilnosti ter prek drugih promocijskih materialov (video vsebin, oglasov in medijskih člankov).
- Uporabljeni bodo naslednji komunikacijski kanali in orodja za prenos sporočil: ankete, skupna srečanja, sestanki, seminarji, direktni marketing, elektronsko sporočanje, spletni portali, namenjeni invalidom, in spletni mediji, namenjeni širši javnosti, redna sporočila za javnost, novinarska konferenca, članki v časopisih in revijah, televizijske in radijske oddaje in intervjuji, brošure, video spoti in drugo.
- Materiali za komuniciranje z invalidi bodo obsegali naslednje: adrema elektronskih naslovov, vsebinska zasnova brošur, zbornikov, video spotov, sporočila za javnost, izjave in predlogi člankov.
- Čas za sporočanje novic o projektih aktivnostih: v začetku projekta bomo komunicirali cilje, možnosti in aktivnosti projekta; ob zaključku pa bomo poročali o rezultatih spodbujanja multimodalne mobilnosti.
- Organizatorji, strokovnjaki in osebe z izkušnjo invalidnosti, ki bodo izvajali izobraževalne in komunikacijske aktivnosti, se morajo vnaprej seznaniti s potrebami in cilji posameznih aktivnosti ter pričakovanji predstavnikov občin, podjetij in zainteresirane javnosti. Materiale bomo pripravili v skladu z vnaprej dogovorjenimi aktivnostmi, ki jih bomo dokončno zasnovali na podlagi rezultatov raziskave področja (anket).

5) KOMUNIKACIJSKA SPOROČILA:

- Komunikacijska sporočila bodo nagovarjala predstavnike javnih podjetij in javne uprave tako, da bodo v njih vzbujala občutke družbene odgovornosti. Področje dostopnosti bo predstavljeno kot nujna komponenta za vključevanje invalidov v družbo in njihovo polno udejstvovanje. Sporočila bodo pozitivno naravnana in bodo spodbujala odgovorne akterje k aktivnemu delovanju na področju urejanja fizične, komunikacijske in spletne dostopnosti.
- Sporočila bodo nagovarjala predstavnike državne in lokalne uprave, predstavnike javnih in občinskih podjetij ter drugih zasebnih podjetij, izobraževalnih ustanov ter društev in nevladnih organizacij.
- Sporočila bodo oblikovana glede na posamezne vsebine (urejanje fizične dostopnosti, načrtovanje komunikacijske dostopnosti, razumevanje in urejanje spletne dostopnosti), ki bodo predstavljene na jasn in konkreten način.
- Uporabljena bosta racionalni in etično-moralni ton komuniciranja, ki bosta spodbudila odgovorne, da prilagodijo svoje storitve in produkte, da bodo dostopni tudi invalidom.
- Sporočila bodo ciljno naravnana in bodo izpostavljala konkretne probleme in možnosti zagotavljanja rešitev zanje. Na ta način bomo dosegli, da se določenim vprašanjem in zahtevam odgovorni v podjetjih in organizacijah ne bodo mogli izogniti. Prav tako bomo v sporočilih poudarili tudi načela spoštovanja človekovih pravic in etičnosti, ki naj bi jim sledili v podjetjih in organizacijah. S tem bomo nagovorili predstavnike podjetij ter državne in lokalne uprave, da se aktivirajo na področju urejanja dostopnosti, saj jih bomo spodbudili tako s stališča konkretnih kot splošnih razlogov za urejanje dostopnosti.

6) KOMUNIKACIJSKA ORODJA IN AKTIVNOSTI:

- Promocijo bomo vršili neposredno prek vplivnih oseb v družbi in odgovornih na državni in lokalni ravni (poslanci, predstavniki ministrstev, občin, lokalnih politikov in gospodarstvenikov). Nagovorili jih bomo prek elektronske in navadne pošte ter prek sestankov, organiziranih dogodkov in izobraževanj.
- Prav tako bomo sporočila posredovali prek oglasov v množičnih medijih, časopisih, revijah ter prek radijskih in televizijskih kanalov.

7) EVALVACIJA IN VREDNOTENJE UČINKOV:

- Evalvacija oziroma vrednotenje učinkov bo potekala prek spremljanja in analize medijskih objav ter drugih oblik merjenja kvalitativnih učinkov.
- Kvalitativne učinke bomo merili prek pogovorov s predstavniki državnih in lokalnih organov ter predstavniki gospodarstvenikov, društev in nevladnih organizacij.
- V okviru izobraževalnih programov bomo pripravili manjšo raziskavo, ki jo bomo izvedli prek strukturiranega vprašalnika v skupinah različnih predstavnikov ciljnih javnosti.
- Pridobili bomo oceno o informiranosti in pripravljenosti ciljnih skupin na prilagoditev dostopnosti v posameznih javnih službah in organizacijah ter jo primerjali z rezultati anketnega vprašalnika, ki ga bomo izvedli v začetku projekta.

3.4.3 Načrt promocije in informiranja širše javnosti o uporabi novih multimodalnih rešitev

Ozaveščanje javnosti je eden prvih in najpomembnejših ukrepov na področju lažjega vključevanja invalidov v družbeno življenje. Splošno javnost je potrebno informirati o potrebah ciljnih skupin invalidov in specifikah življenja z določeno invalidnostjo. Več

informacij, ko bodo ljudje pridobili o invalidih, več empatije bodo zmožni in manj strahu se bo izrazilo ob skupnih sodelovanjih. Z razširjanjem informacij med splošno javnostjo aktiviramo proces ozaveščanja in spodbujanja dostopnosti storitev, informacij in produktov.

1) SITUACIJSKA ANALIZA:

- Pregledali bomo medijske objave o tematiki neoviranega gibanja v javnem prostoru in uporabe javnega prevoza za ciljne skupine invalidov v zadnjih letih.
- Podrobneje bomo preučili komunikacijske kampanje občin, prijaznih invalidom, in druge aktivnosti na ravni države, ki so skušale spodbujati vključevanje invalidov v družbene procese.
- Na podlagi situacijske analize bomo izdelali inovativno strategijo komuniciranja, ki bo presegla že utrjene družbene vzorce in poglede ter v javnost prinesla nova vedenja in spoznanja.

2) KOMUNIKACIJSKI CILJI:

- Cilj obveščanja in informiranja splošne javnosti je večje zavedanje o potrebah in pravicah invalidov do uporabe javnega prostora in prevoza.
- Namen utrjevanja prisotnosti invalidov v družbi je, da se nevtralizira govor o ranljivih skupinah in se jih ne predstavlja kot izjemo, temveč kot del celotne družbe.
- Prek komunikacijskih sporočil in drugih aktivnosti želimo dvigniti raven zavedanja, vključenosti in sprejetosti invalidov v družbi.

3) CILJNE SKUPINE:

- Ker gre za širšo zainteresirano javnost, so ciljne skupine zelo raznolike. Kljub temu naj jih naštejemo nekaj, na katere se bomo še posebej osredotočili: otroci in mladi, družine, starejša populacija, ženske srednjih let ter drugo urbano prebivalstvo.

4) STRATEGIJA IN TAKTIKA:

- Ciljne javnosti bomo nagovorili prek različnih kanalov množičnega komuniciranja, prek kreativnih prostorskih intervencij, video spotov, promocijskih brošur in prek oglasov v medijih. Kombinacija nekonvencionalnih in ustaljenih kanalov komuniciranja bo sprožila močnejše in pozitivnejše učinke v širši javnosti, saj bodo sporočila javnost po eni strani presenečala s kreativnimi rešitvami na nepričakovanih mestih v javnem prostoru, po drugi strani pa bodo sporočila v množičnih medijih pojasnjevala in informirala javnost o invalidih in uporabi multimodalnega prevoza ter jo tako senzibilizirala.
- Uporabljeni bodo naslednji komunikacijski kanali in orodja za prenos sporočil: ankete, skupna srečanja, sestanki, seminarji, direktni marketing, elektronsko sporočanje, spletni portali in spletni mediji, namenjeni širši javnosti, družbena omrežja (facebook, twitter, insagram in youtube), redna sporočila za javnost, novinarska konferenca, članki v časopisih in revijah, televizijske in radijske oddaje in intervjuji, brošure, video spoti, instalacije znotraj prometne signalizacije in prometnih znakov, dogodki in drugo.
- Materiali za komuniciranje bodo obsegali naslednje: adrema elektronskih naslovov, vsebinska zasnova brošur, zbornikov, video spotov, sporočil za javnost, izjav in predlogov člankov, grafične podobe za prometno signalizacijo in prometne znake.
- Promocija in informiranje o projektnih aktivnostih bosta potekala v času izvajanja celotnega projekta, s posebnimi poudarki ob posameznih dogodkih in izobraževalnih aktivnostih. Večji poudarek bo tudi ob zaključku projektnih aktivnosti, ko se bodo komunicirali rezultati projekta.

- Odgovorni za odnose z javnostmi morajo biti seznanjeni s potrebami invalidov in cilji projektnih aktivnosti. Pomembna je tudi predhodna priprava in seznanjanje z načini komuniciranja in predstavljanja invalidov v družbi, ki je predpogoj za strateško načrtovanje komunikacijskih sporočil v sklopu projekta. Novinarje in druge zunanje sodelavce je potrebno informirati o specifikah invalidov in njihovega položaja v družbi ter vplivati na njihovo mnenje oziroma predstavljanje invalidov v medijih.
- Materiali se bodo pripravili v skladu z vnaprej dogovorjenimi aktivnostmi, prav tako se bo glede na izvajanje projektnih aktivnosti pripravil tudi časovni načrt promocije in komuniciranja z javnostjo.

5) KOMUNIKACIJSKA SPOROČILA:

- Komunikacijska sporočila bodo predstavljala invalide kot eno izmed družbenih skupin, ki lahko suvereno in samostojno funkcionira v družbi, če je le okolje prilagojeno na način, da se v njem lahko samostojno giblje in deluje - če torej družba, v kateri živijo, temelji na dostopnosti za vse.
- Sporočila bodo pozitivno naravnana in bodo predstavljala nevtralno pozicijo invalidov v družbi ter nagovarjala širšo javnost k medosebni interakciji in brezpogojnemu sprejemanju.
- Doseg sporočil bo obsegal širšo javnost, sporočila bodo oblikovana za različne ciljne skupine: za družine, otroke in mlade, za starejše in ostale.
- Uporabljena bosta racionalni in emocionalni ton komuniciranja, ki bosta javnost nagovorila s podatki in izjavami invalidov glede njihovih realnih možnosti aktivnega vključevanja v družbo.

6) KOMUNIKACIJSKA ORODJA IN AKTIVNOSTI:

- Komunikacijska orodja bodo med drugim izpostavljala nekatere osebne zgodbe invalidov ter njihove izkušnje in potrebe pri uporabi javnega prevoza in gibanja v prostoru.
- Z uporabo različnih medijskih kanalov (RTV, spletni portali, revije in časopisi ter druge spletne strani) se bomo dogovorili za objavo oglasov in promocijskih člankov ter pripravili serijo predstavitev o invalidih in multimodalni mobilnosti. Prav tako bomo video in tekstovne vsebine predstavljali prek družbenih in množičnih medijev.

7) EVALVACIJA IN VREDNOTENJE UČINKOV:

- Evalvacija in vrednotenje učinkov bo potekalo prek spremljanja in analize medijskih objav in oglasov ter prek všečkanja in deljenja objav prek družbenih medijev.
- Prek družbenih omrežij in spletnih strani bomo izvedli tudi nagradno igro, ki bo zbrala informacije o razumevanju in odnosu splošne javnosti do vključevanja invalidov v družbo.

3.5 Načrtovanje posameznih promocijskih aktivnosti

3.5.1 Video prispevki na RTVSLO, spletnih portalih in družbenih omrežjih (facebook, twitter, instagram, youtube)

Nabor video prispevkov za promocijo vključevanja, dostopnosti in enakih možnosti invalidnih oseb v vsakdanjem življenju za splošno javnost. Video prispevki bodo predstavljali slepe in slabovidne ter gibalno ovirane pri uporabi javnega transporta in gibanja v javnem prostoru.

Nabor video prispevkov za promocijo multimodalne mobilnosti za ciljne skupine invalidov (za slepe bodo videi opremljeni z avdiodeskripcijo). Video prispevki bodo podrobneje predstavljali možnosti multimodalne uporabe javnih prevoznih sredstev za invalide in primere načrtov za gibanje v prostoru.

Video prispevke bomo lansirali prek zakupljenega medijskega prostora na RTV Slovenija ter prek različnih medijskih in drugih spletnih strani. Video prispevki bodo edukativne in osveščevalne narave, njihov glavni namen pa bo po eni strani spodbuditi in opogumiti ciljne skupine invalidov k načrtovanju novih in učinkovitejših načinov prevoza (multimodalna mobilnost), po drugi strani pa senzibilizirati in seznaniti širšo javnost o težavah, s katerimi se srečujejo invalidne osebe v okolju, ki nima urejene dostopnosti.

3.5.2 Novinarska konferenca, redna sporočila za javnost ter neposredno komuniciranje

Pred začetkom projekta bomo pripravili novinarsko konferenco, na kateri bomo javnost informirali o namenih in ciljih projekta, načrtovanih aktivnostih in primerih tujih dobrih praks. Preko novinarske konference, rednih sporočil za javnost in preko osebnega komuniciranja z uredniki in novinarji bomo spodbudili uredništva različnih medijev, da bodo v času trajanja projekta pripravila tematske članke, prispevke, reportaže, oddaje in intervjuje o dostopnosti in multimodalni mobilnosti. Komuniciranje z mediji bo temeljilo na načelu »Nič o nas brez nas«, kar pomeni, da invalidi sami predstavljajo svoje potrebe in ovire, s katerimi se srečujejo, zato bomo medije spodbujali, da kot sogovornike v prispevke vključijo čim več predstavnikov primarne ciljne javnosti.

3.5.3 Prispevki v lokalnih in drugih slovenskih revijah in časopisih, na radijskih postajah, spletnih portalih in družbenih omrežjih

Pripravljen bo nabor kolumn in izjav, ki jih bodo oblikovali invalidi na podlagi svojih izkušenj in razmišljanj o orientaciji v javnem prostoru, uporabi javnega prevoza in splošnega vključevanja v družbo. Teksti bodo predstavljali odsev realnega stanja o prilagojenosti okolja za invalide ter o ovirah in potrebah invalidov za samostojno vključevanje v družbene procese.

Objave bomo plasirali prek medijskih spletnih portalov, prek revij in časopisov ter družbenih medijev. Prizadevali si bomo, da bi ključni nacionalni medij RTVSLO skupaj s svojim portalom MMC RTVSLO prevzel glavno medijsko sponzorstvo projekta.

3.5.4 Oglasi v množičnih medijih

Prek vizualnih oglasov v množičnih medijih se bo spletla zgodba o ključnem pomenu samostojnosti invalidov v družbi in njihovem sodelovanju v različnih družbenih procesih. Oglasi bodo na zanimiv in pozitiven način promovirali dostopnost in vključenost invalidov v družbo. Rdeča nit oglasov bosta značilna grafična podoba in pomenljiv slogan, ki bo zrcalil krovno sporočilo celotne kampanje – dostopnost za vse.

Oglasi se bodo pojavljali v lokalnih in nacionalnih časopisih in revijah, spletnih portalih, medijskih in drugih spletnih straneh, televizijskih in radijskih medijih, družbenih omrežjih ter na promocijskem gradivu projekta. Namenjeni bodo tako primarni ciljni javnosti, torej invalidom, kot tudi širši zainteresirani javnosti.

3.5.5 Kreativne instalacije v javnem prostoru (prometna signalizacija, komunikacijski označevalci – table, nalepke)

V javnem prostoru bodo širšo zainteresirano javnost presenečali označevalci ali prometne table, simboli v sistemu prometne signalizacije (oznake pri prehodih za pešce) in nalepke znotraj posameznih javnih stavb. Vsebinska predstavitev elementov sledi v nadaljevanju.

Kreativne instalacije bodo postavljene v lokalnih skupnostih, ki bodo aktivno sodelovale v projektu. Vnaprej se bomo dogovorili za izpostavljena javna mesta in institucije, kamor bomo umestili posamezne elemente kreativnih instalacij.

3.6 Načrtovanje drugih multimedijskih oblik sporočanja ciljnim javnostim

3.6.1 Multimedijske vsebine

Multimedijske vsebine so danes najprivlačnejši način komuniciranja s širšo javnostjo. Kratki video prispevki so praktični, saj lahko v kratkem času posredujejo veliko število informacij. Video vsebine bomo posredovali prek različnih komunikacijskih kanalov, od televizije do številnih spletnih mest, kot so: informativni portali, spletne strani invalidskih organizacij, lokalnih skupnosti, nevladnih organizacij, družbena omrežja, youtube in google play kanali. Prav tako bomo vide posredovali prek raznoterih medijev, kot so: elektronski displeji v avtobusih in vlakih ter drugi spletni in mobilni kanali.

Prek video prispevkov bomo gradili zgodbo o multimodalnosti in kombiniranju različnih sredstev javnega prevoza ter hoje. Video posnetki bodo imeli različne protagoniste in se bodo osredotočali na dve vrsti oviranosti (slepoto in slabovidnost ter gibalno oviranost). Vsebina posnetkov bo temeljila na osebni perspektivi uporabnika, prav tako pa bo pripovedovalec (narator) zgodbe predstavil informacije o splošni dostopnosti prostora in prevoznega sredstva. Posnetki bodo dinamični, vizualno atraktivni in bodo vsebovali ravno dovolj informacij, da gledalca ne bodo preobremenili.

Pripravili bomo dva sklopa posnetkov. Prvi skop posnetkov bo informativne narave in bo namenjen osebam z invalidnostjo, da se seznani z različnimi možnostmi gibanja v javnem prostoru ter uporabe javnega prevoza. Drugi sklop posnetkov bo promocijski in bo namenjen splošni javnosti, da se seznani z možnostmi, ki so invalidom trenutno na voljo. Cilj teh posnetkov sta osveščanje splošne javnosti in spodbujanje invalidov k vključevanju v družbo.

Informativni videi bodo daljši (predvidoma tri do pet minut) in bodo namenjeni podrobni predstavitvi dostopnosti javnega prostora in načrtovanja poti prek kartografskega materiala ter predstavitvi uporabe javnih prevoznih sredstev za invalidne osebe. Za nemoteno gibanje v prostoru bodo predstavljene različne možnosti dostopa do spletnih in fizičnih zemljevidov (tipnih kart za slepe in slabovidne ter kart za gibalno ovirane) in predstavitve informacij, ki jih uporabniki lahko pridobijo za uspešno načrtovanje poti in gibanja v javnem prostoru. Predstavljene bodo tudi različne možnosti dostopa do informacij o javnem prevozu (na primer prek spletne strani, mobilne aplikacije, možnosti najave avtobusa prek sms sporočila, prek zemljevidov in elektronskih tabel na avtobusnih in železniških postajah, ki prikazujejo urnik prihoda avtobusov in vlakov). Videi bodo natančno opisovali tudi način dostopa do vlaka na železnici ali vstopa in izstopa iz avtobusa, predvidene umestitve osebe z invalidskim vozičkom na avtobusu in vlaku ter predstavitev komunikacije z voznikom ali osebjem na avtobusu, v vlaku ali taksiju. V video posnetkih bomo predvideli tudi različne možne ovire na poti in možne zaplete situacij (primer zapleta: na avtobusu so prostori, rezervirani za invalide, zasedeni) ter predstavili rešitve, ki so v teh primerih na voljo. Na tak način se bodo lahko invalidne osebe vnaprej pripravile na potek dogodkov, zaradi česar se bodo zmanjšali tudi njihovi strahovi, prav tako bo manjša možnost dodatnih zapletov. Izpostavili bomo tudi potek nakupa in uporabe vozovnic, dolžino potovanja, uporabo multimodalnosti in kombiniranja različnih vrst prevoznih sredstev itd. Vsi videi se bodo zaključili s spodbudo, naj uporabniki z invalidnostjo preizkusijo različne oblike mobilnosti in uporabe javnega prevoza.

Posnetki, ki bodo predstavljali dostopnost za slepe in slabovidne bodo opremljeni z avdiodeskripcijo, ki bo slepim in slabovidnim omogočila, da vse pomembne vizualne informacije prejmejo prek zvočnega kanala. V kolikor bi želeli vse omenjene podrobnosti opisati v tekstu, bi potrebovali veliko več časa za prebiranje informacij, hkrati pa tovrstno branje od bralca zahteva tudi več koncentracije, motivacije in napora. Video posnetki, četudi jih slepa oseba ne vidi, lažje predstavijo uporabo prevoznih sredstev in orientacije v prostoru. Posnetki bodo zvočno bolj bogati, saj lahko slepe in slabovidne osebe prek zvočnih indikatorjev prepoznajo tipične kraje ali prevozna sredstva, kot so avtobus, osebno vozilo – taksi, vlak ali prometna cesta oziroma križišče.

Promocijski videi bodo krajši (povprečna dolžina bo minuta in pol do dve minuti), da ne bi obremenili gledalca s preveliko količino informacij. Motivacija splošne javnosti za ogled video posnetkov o tematiki dostopnosti za invalide je manjša, zato je pomembno, da so videi dinamični in zanimivi ter pozitivno naravnani. Vsebinsko posameznih videov bodo predstavljale pripovedi oseb z invalidnostjo, ki bodo izhajale iz svoje osebne zgodbe in konkretnega namena gibanja v prostoru. Na kratko bodo opisani tudi kraji, kamor so namenjeni (trgovine, kavarne, turistične znamenitosti, športni in kulturni objekti). S tem bomo izpostavili tudi atraktivnost oziroma neobhodnost teh krajev in poudarili razlog za njihov obisk. Tako bomo splošno javnost informirali o tem, da so tudi invalidi lahko samostojni pri gibanju v prostoru in uporabi javnih prevoznih sredstev, ter da se z veseljem udeležujejo dogodkov na prostem, obiskujejo kulturne, športne in turistične objekte, če so jim le-ti–dostopni. Videi bodo opremljeni s slovenskimi in angleškimi podnapisi.

3.6.2 Komunikacijski označevalci

Druga vrsta informiranja in promocije, ki jo bomo izvajali poleg klasičnega komuniciranja, pa so označevalci (table, oznake v prometni signalizaciji, nalepke), ki bodo splošno javnost opozarjali na prisotnost invalidov v javnem prostoru in pri uporabi javnega prevoza. Večinoma je pozornost splošne javnosti osredotočena na invalide zgolj ob posameznih dogodkih, ki so povezani s projekti za invalide ter ob svetovnih dnevih opozarjanja na določene ranljive skupine v družbi (na primer Mednarodni dan invalidov, Mednarodni dan bele palice, itd.). Ob teh dnevih mediji namenjajo posebno pozornost dogodkom in informacijam, ki dvigujejo raven zavedanja splošne javnosti o potrebah invalidov in njihovem vključevanju v družbo. S promocijo tega projekta pa želimo spodbuditi senzibilnost in aktivno razmišljanje splošne javnosti v vsakodnevnih situacijah, na cesti, v avtobusu, vlaku, na poti v šolo, trgovino ali na zabavo. Prek vzpostavitve različnih vrst označevalcev (tabel, nalepk in prometne signalizacije na semaforjih) želimo javnost opozarjati, da so v promet vključene tudi invalidne osebe ter da je javni prostor prostor za vse. Oznake bodo javnost do določene mere presenetile in bodo zato vzbudile več pozornosti, kar se bo posledično kazalo v večjem učinku kampanje, saj bodo označevalci umeščeni na mestih, kjer jih sicer ne bi pričakovali. Table, nalepke in prometna signalizacija bodo voznike, pešce in potnike v javnih prevoznih sredstvih opozarjale na varen in neoviran promet ter varno gibanje v prostoru tudi za invalide. Zato je pomembno, da z označevalci sporočimo javnosti, naj bo še posebej pozorna na omejitve in potrebe invalidov, kot so recimo slepe osebe pri prečkanju ceste ali gibalno ovirane osebe pri vstopu in izstopu iz avtobusa.

Signalizacija na semaforjih predstavlja ikone za gibalno ovirane ter slepe in slabovidne, ki se prikažejo na semaforiziranih križiščih namesto zelene luči za pešce ali kolesarje. Ikone bodo opozarjale na prisotnost invalidov v prometu. Opozarjanje na teh mestih je izpostavljeno

še posebej zato, ker prečkanje ceste v križišču predstavlja poseben izziv za slepe in slabovidne ter gibalno ovirane, če križišča niso ustrezno prilagojena potrebam invalidov.



Slika 23: Prikazane so štiri ikone, prva predstavlja simbol osebe na invalidskem vozičku, druga simbol osebe s psom vodnikom, tretja simbol za slabovidne in četrta ikona predstavlja slepo osebo z belo palico.

Ikone bodo v sodelovanju z izbranim oblikovalcem stilistično obdelane do te mere, da bodo poenostavljene v liniji in zanimive glede na situacijo, v katerih bodo invalidne osebe predstavljene. Oseba na invalidskem vozičku bo na primer predstavljena v gibanju, prav tako slepa oseba z belo palico. Minimalni detajli bodo ikone oblikovno izpopolnili, da bodo čim bolj atraktivni in pripovedni. Radi bi izpostavili primer dobre prakse promocije družbeno odgovornega projekta prek signalizacije na semaforjih, ki je bil uspešno izveden v Londonu. Tam so semaforji za pešce opremili s simboli za gejevske pare in transseksualne osebe, ki so opozarjali na vključenost LGBT skupnosti v Londonu. Promocija je bila izvedena na 50ih semaforjih okrog trga Trafalgar v Londonu. Umetniška akcija je bila zelo uspešna in med prebivalci dobro sprejeta, zato so jo po treh mesecih še podaljšali.²⁹



Fotografija 37: Fotografija predstavlja semafor, kjer namesto zelene luči sveti zelena ikona dveh moških, ki se držita za roko. Ikona je oblikovana na način, da se v sredini izriše srce.

²⁹ Dailymail, Online. Splet: <http://www.dailymail.co.uk/news/article-3795097/Gay-traffic-lights-stay-No-plans-sex-symbols-three-months-replaced-green-man-celebrate-London-LGBT-Pride.html>



Fotografija 38: Fotografija predstavlja semafor za pešce, kjer se namesto zelene luči prikaže simbol dveh krogov s puščicami. Simbol je značilen za označevanje moškega spola.

Označevalci v obliki prometnih znakov bodo prav tako opozarjali na vključenost slepih in slabovidnih ter gibalno oviranih v družbo. Udeležence v prometu bomo na ta način opozarjali, naj invalidom omogočijo varno gibanje in orientacijo v prostoru. Table se bodo od prometnih znakov razlikovale v obliki in pripovedi, saj bodo manj tehnične, vsebovale bodo informativno in emotivno komponento, oblikovno bodo stilistične in dovršene. Invalidne osebe bodo na tablah predstavljene v vsakdanjih življenjskih okoliščinah, kot so pomerjanje oblek, obedovanje v lokalu s prijatelji, oddaja pisemske pošiljke, sprehajanje psa, vožnja z avtobusom in podobno. Table so umetniško delo Petre Varl, priznane umetnice pri nas in v tujini. Umetnica je v preteklosti že izdelala najrazličnejše motive za table, ki so bile postavljene v javni prostor.



Fotografija 39: Fotografija predstavlja tri table, ki so montirane na galerijski steber z različnih strani. Ena od tabel prikazuje dve starejši gospe, druga prilazuje deklico, ki se drži za roko starejše ženske, tretja prikazuje starejši par na sprehodu s psom. Predstavljena dela z razstave so bila nato prenesena na ulice mesta Maribor.



Fotografija 40: Fotografija predstavlja rumeno tablo z dvema šolarjema, ki sta umetniško stilizirana, pod tablo pa je trikotni prometni znak z dvema osebama in napisom šola »school«. Prometni znak stoji pred stavbo in iz napisov na njej je razvidno, da se nahaja v Veliki Britaniji.

Nalepke bodo predstavljale serijo motivov z osebami na invalidskih vozičkih, osebami z gibalno oviranostjo ter slepimi in slabovidnimi osebami v različnih situacijah in interakcijah. Pojavljale se bodo v različnih prostorih (na avtobusu, vlaku, v kavarnah, knjižnicah, športnih objektih itd.). Na nevsiljiv način bodo osveščale javnost, da so med nami tudi invalidi. Z njimi želimo izboljšati odnos širše družbe do invalidov. Predstaviti jih želimo kot običajne ljudi, ki imajo vsakodnevne opravke in tudi čas za sprostitev. Motivi bodo stilizirani in bodo poudarjali interakcijo med osebami z invalidnostjo in brez nje. Na ta način bomo nevtralizirali komunikacijo o invalidih ter javnost opozorili na njihovo sprejemanje v družbi.



Slika 24: Ikona prikazuje dve osebi za mizo, ena oseba sedi na invalidskem vozičku, druga na stolu.

4 Sklop 4: Plan izobraževanj

4.1 Analiza potreb in specifik izobraževanj za ciljni skupini

Izobraževanja za ciljni skupini slepih in slabovidnih ter gibalno oviranih so namenjena informiranju in spodbujanju uporabe kartografskega materiala in javnega prevoza za multimodalno mobilnost. Vsaka od ciljnih skupin ima specifične potrebe pri uporabi različnih vrst prevoza. Prav tako se pri dostopanju do informacij ciljne skupine invalidov srečujejo s specifičnimi ovirami pri načrtovanju multimodalnega potovanja. V izobraževalne programe bodo vključene vsebine s področja fizične, komunikacijske in spletne dostopnosti.

Priprava vsebin in izvedba izobraževalnih programov bosta načrtovani v skladu s potrebami ciljnih skupin invalidov. Prilagojen bo način posredovanja informacij strokovnih delavcev ter urejen dostop do informacij in gradiv prek računalnika in drugih elektronskih naprav. Izobraževanja bodo zastavljena na praktičen način, predstavili se bodo rezultati projekta in rešitve, ki jih lahko pripadniki ciljnih skupin koristijo pri načrtovanju multimodalnega potovanja. Računalniki ali druge elektronske naprave, s katerimi lahko končni uporabniki dostopajo do zbranih podatkov o multimodalni mobilnosti, bodo prilagojeni potrebam ciljnih skupin.

Slepi in slabovidni lahko izobraževanja spremljajo brez težav oziroma dodatnih pripomočkov, nujno je le, da se govorniki in mentorji izobraževanj zavedajo, da je potrebno zanje podrobno opisati tako vizualne elemente kot prostorske koncepte (to so lahko izročki za projekcijo ali delovni material, lahko gre za opis poti ali orientacijo prek barvnih oznak in drugih vidnih elementov v predstavitvi). Uporaba slikovnega materiala bo omejena zgolj na nujno potrebne elemente, delovni material pa bo prilagojen njihovemu načinu branja informacij (na primer tipne karte ali uporaba Braillove pisave za slepe oziroma povečanega teksta za slabovidne, gradiva bodo posredovana tudi v digitalni obliki). Pri izvajanju izobraževanj je potrebno predvideti osebno asistenco in pripomočke za samostojno uporabo računalnika ali elektronskih naprav, s katerimi lahko slepi in slabovidni samostojno opravljajo delo na računalniku, elektronski tablici ali telefonu.

Slabovidni uporabljajo za branje prek računalniškega zaslona elektronske lupe in računalniške programe, ki tekst povečajo in prilagodijo barvni kontrast. Eden takšnih programov je ZOOM tekst. Slepi si pomagajo z bralniki zaslona, to so računalniški programi za sintezo govora, ki uporabniku preberejo, kar se izpiše na zaslonu, poleg tega nekateri programi ponujajo tudi naprednejše možnosti iskanja informacij in izvajanja različnih ukazov, s katerimi lahko upravljamo računalnik. Za slovenski jezik je razvit program e-Bralec, do katerega lahko slepi in slabovidni dostopajo brezplačno. Slepi sicer najpogosteje uporabljajo program Jaws zaradi dodatnih možnosti, ki jim olajšajo delo z računalnikom in spletom. Slepim je pri uporabi računalniškega zaslona v veliko pomoč brajeva vrstica. To je elektronska naprava, ki nadomešča zaslon in je sestavljena iz številnih, v vrsto postavljenih brajevih celic, ki s pomočjo modulov izbočijo besedilo z zaslona računalnika v brajico. Na voljo so tudi brajevi tiskalniki, ki namesto brizganja črnila na papir tiskajo kombinacijo izbočenih pik brajeve pisave, ter programska oprema, ki navadna besedila in grafične slike prevaja v brajico. Za vnos informacij slepi in slabovidni uporabljajo klasične tipkovnice, ki jih po potrebi priredijo z otipljivimi brajevimi oznakami ali povečanimi tipkami. Pri vnosu informacij jim je lahko v pomoč sintetizator govora, ki vsak pritisk na tipko hkrati prevaja tudi v zvočno informacijo.

Delo z računalnikom in spletom je za slepe in slabovidne drugačno, saj elektronske naprave informacij ne pridobijo s pregledovanjem zaslonskega prikaza, temveč neposredno iz izvora informacije, ki je pri spletnih straneh izvorna datoteka HTML, pri programih Word in operacijskem sistemu Windows pa programski jezik. Programi za pomoč slepim imajo težave le s prebiranjem PDF datotek, zato se bomo takšnim oblikam dokumentov izogibali.

Gibalno ovirane osebe se lahko srečujejo z različnimi oblikami ovir glede na vrsto in obseg invalidnosti (paraplegiki, tetraplegiki, osebe po poškodbi glave in možganov se srečujejo s paraliziranoostjo določenega dela telesa ali s težavami tresočih rok). Gibalno oviranost lahko povzročijo tudi različna stanja, bolezni, obolenja ali posledice poškodb. Med najbolj poznanimi in najbolj pogostimi so: cerebralna paraliza; spina bifida; mišična in živčno mišična obolenja; multipla skleroza; stanja po poškodbi glave; stanja po poškodbi hrbtenice; kronične bolezni in obolenja. Ne glede na vzrok invalidnosti pa je vsem predstavnikom te skupine skupno, da morajo biti prostori, v katerih poteka izobraževanje, dostopni, prav tako pa so pomembne dostopne sanitarije, parkirišče in urejena varna pot do objekta. Gibalno ovirane osebe lahko sprejemajo informacije brez dodatnih pripomočkov, te potrebujejo le pri uporabi računalnika ali drugih elektronskih naprav. Pri oblikovanju delavnic je potrebno predvideti mentorje in osebno asistenco, saj določene gibalno ovirane osebe (na primer tetraplegiki), ne morejo samostojno pisati, razen ob uporabi računalnika in tehničnih pripomočkov. Pomembno je, da se izobraževanja oblikujejo na način, da so lahko udeleženci čim bolj samostojni oziroma si predhodno pridobijo pomoč z osebno asistenco.

Pri delu z računalnikom so gibalno oviranim v pomoč tehnični pripomočki, od prilagoditve klasične tipkovnice do izdelave posebnih pripomočkov, ki temeljijo na principu miške ali tipkovnice, ki se programira z novimi ukazi. Pripomočke se oblikuje glede na zmožnosti uporabnika pri upravljanju bodisi samo z eno roko, z enim ali dvema prstoma ali s pomočjo paličice za usta. Težave pri uporabi računalnika in spleta se pojavljajo predvsem ob zahtevi po hkratnem pritisku na dve ali več tipk, zato se za te primere programirajo posebni ukazi na ustreznih pripomočkih, ki nadomeščajo klasično tipkovnico in miško. Možne rešitve predstavljajo tudi zaslonske tipkovnice v kombinaciji z zasloni na dotik, ki jih posamezniki sprožajo z miško, igralnimi palicami ali vnosnimi tablicami. V najtežjih primerih motoričnih omejitev je mogoča tudi uporaba programske opreme za govorni vnos ukazov.

Predvideti moramo tudi možnost kombinirane invalidnosti slepote in gibalne oviranosti. Osebe se po prostoru navadno gibljejo s psom spremljevalcem, pogosto pa uporabljajo tudi osebno asistenco.

Za izvajanje izobraževanja morajo imeti predavatelji, strokovni sodelavci in mentorji programa že predhodne izkušnje dela s ciljnim skupinami invalidov. Prostori in računalniška oprema morajo biti skrbno izbrani in ustrezno opremljeni. Dobrodošlo je, da se zainteresiranim posameznikom ponudi možnost uporabe osebne asistencije in prevoza, ki bi bil organiziran s strani posameznega invalidskega društva. Le tako lahko zagotovimo, da bodo lahko udeleženci izobraževanj brez težav sodelovali v programu izobraževanj.

4.2 Študija načina izvedbe izobraževalnih programov

Izobraževalni programi za ciljne skupine invalidov in druge deležnike, ki so vključeni v proces urejanja dostopnosti izdelkov in storitev za invalide, so pomembni predvsem s stališča ozaveščanja pravice invalidov do informiranosti in obveščenosti ter s stališča urejanja dostopnosti do informacij prek mednarodnih in uveljavljenih standardov.

Evropska konvencija o varovanju človekovih pravic in temeljnih svoboščin ter *Ustava RS* obravnavata pravico do obveščenosti vsakega posameznika, ki je nadalje opredeljena v *Zakonu o izenačevanju pravic invalidov*. Štirinajsti člen tega zakona preprečuje diskriminacijo zaradi invalidnosti pri zagotavljanju pravice do obveščenosti: »Diskriminacija zaradi invalidnosti vključuje onemogočanje sprotne in enakovredne dostopa do informacij, namenjenih javnosti, brez dodatnih stroškov za invalida, upoštevajoč pri tem načelo primerne oziroma razumne prilagoditve v invalidom dostopnih oblikah zapisov, jezikov in tehnologij, ki ustrezajo različnim vrstam invalidnosti.«³⁰ Ciljne skupine invalidov bomo osveščali o njihovih pravicah in praksah urejanja dostopnosti javnega prevoza in javnega prostora pri nas in v svetu. Posamezniki z oviranostjo pogosto niso seznanjeni s svojimi pravicami ali pa se še vedno čutijo družbi v breme, zato ne zahtevajo prilagoditev, ki bi jih različni predstavniki javnih služb sicer morali zagotoviti in jim omogočiti enak dostop do informacij in storitev kot drugim družbenim skupinam. Prek izobraževalnih programov želimo tako invalide informirati o njihovih pravicah in jim predstaviti dobre prakse urejanja dostopnosti v Sloveniji in tujini. Invalide je potrebno prek izobraževanj podpreti tudi z IKT veščinami, da bodo lažje uporabljali računalnik in splet ter brez težav dostopali in uporabljali informacije. Spodbujanje vseživljenjskega učenja za te populacije je pomembno, saj se prek učenja in izobraževanja skozi vsa obdobja življenja zagotavlja večjo samostojnost in kakovost življenja oseb z invalidnostjo. Izobraževanje v skupinah dviguje motivacijo udeležencev za osvajanje novega znanja in zadovoljuje potrebe posameznikov po socialni vključenosti. Z učenjem udeleženci pridobivajo tudi interese, značajske poteze, vrednote, odnos do sebe in drugih ter druge osebnostne lastnosti.³¹ Tako zasnovano vseživljenjsko učenje ima dve razsežnosti: 1) razsežnost trajanja, ki označuje učenje skozi vse življenje; 2) razsežnost širine, ki označuje, da se učimo povsod (ne le v šoli) in kar koli (ne le šolske predmete).

Invalidi v Sloveniji se pogosto pritožujejo nad neustreznim odnosom uslužbencev, ki nudenje dodatne pomoči ali prilagoditev za invalide razumejo kot svojo dobro voljo in ne kot standardiziran postopek, ki ga je potrebno opraviti profesionalno in v skladu s potrebami invalidov. Pogosto je bilo zaznati naslednje specifične vedenja podpornega osebja: aroganca uradnega osebja, nerazumevanja težav invalidov, neusposobljenost za komunikacijo z invalidi (predvsem s slepimi in gluhi), birokratska neprijaznost, nedostopnost, nepotrpežljivost, nepoznavanje drugačnosti in nepripravljenost za pomoč.³² Podporno osebje v podjetjih in institucijah, ki skrbijo za pomoč in informiranje uporabnikov storitev, je potrebno seznaniti s tem, kaj so potrebe in ovire invalidov ter na kakšen način jim lahko posredujejo informacije in nudijo pomoč pri uporabi njihovih storitev.

³⁰ Zakon o izenačevanju invalidov. Splet: <http://www.pisrs.si/Pis.web/pregledPredpisa?id=ZAKO4342>

³¹ Strategija vseživljenjskega učenja v Sloveniji, 2007. Splet: <http://www.andragosko-drustvo.si/wp-content/uploads/2015/08/prezentacija-Zoran.pdf>

³² Dostopnost do grajenega in komunikacijskega okolja kot predpogoj za socialno vključevanje invalidov - uporabniška perspektiva. Splet: <http://www.irssv.si/upload2/Dostopnost%20grajenega%20in%20komunikacijskega%20okolja%20kot%20predpogoj%20za%20socialno%20vkljucevanje%20invalidov%202008.pdf>

Evropska komisija si prizadeva, da bi okolje in družbo uredili po principu 'oblikovanja za vse',³³ ki omogoča, da bi bilo družbeno okolje dostopno vsem in da bi se v njem lahko vsi čim bolj razvijali in uresničevali svoje sposobnosti. Za spodbujanje tega procesa pa je nujna organizacija različnih oblik izobraževanj. Formalno izobraževanje v izobraževalnih ustanovah je na področju seznanjanja s potrebami in funkcionalnostjo invalidov nezadostno, saj tematike dostopnosti še niso resno zastopane niti v kurikulumih za poklice arhitektov in oblikovalcev. V osnovne in srednje šole bo koristno vključiti program delavnic za praktično seznanjanje otrok z izkušnjo invalidnosti ter vzpostavljanje etičnega odnosa do invalidov. Za občinska in javna podjetja je potrebno pripraviti izobraževalne programe, prek katerih se bodo udeleženci seznanili z ovirami in potrebami oseb z različnimi invalidnostmi ter oblikovali postopke komuniciranja in nudenja pomoči invalidom za svoje storitve. Poleg zagotavljanja fizične in komunikacijske dostopnosti bomo pozornost posvetili tudi urejanju dostopa do informacij in storitev prek spleta in mobilnih aplikacij. Dolgoročni učinki takšne vrste neformalnih izobraževanj se kažejo tudi v nadaljnjem razvoju priložnostnega in neformalnega učenja, ko ima sprejemnik informacij zavesten namen, da še nadalje razvija svoje znanje in ga aktivira ob priložnostih, ko lahko invalidom ponudi pomoč ali skupaj z njimi sodeluje v posameznih aktivnostih. Sporočilo *Evropske komisije o vseživljenjskem učenju* iz leta 2001³⁴ prav tako potrjuje pomen neformalnega izobraževanja, razvijanja veščin in vseživljenjskega učenja za vse evropske državljane. Nedavno je bilo to poudarjeno tudi v *Strategiji Evropa 2020*³⁵ za pameten, trajnostni in inkluziven razvoj ter v *Strateškem okviru za izobraževanje in usposabljanje 2020*³⁶. Ta temeljna strategija vključuje razpravo o vprašanjih, povezanih z razvojem pravih veščin za 21. stoletje, spodbujanjem odprtega in prilagodljivega učenja ter promoviranjem sodelovanj in partnerstev med javnimi in zasebnimi ustanovami.

Informacijska dostopnost je v sodobnem času enako pomembna kot fizična dostopnost, vendar večkrat popolnoma spregledana tako na področju omogočanja dostopnosti do informacij na spletnih straneh kot prek drugih virov informiranja. Hitri razvoj informacijskih in računalniških tehnologij je zagotovo eno od področij, pri katerem je potrebno razvijati veščine za IKT (informacijsko komunikacijske tehnologije) pri zaposlenih v javnem sektorju ter spodbujati razvoj storitev in uporabe informacij prek svetovnega spleta. Pojem spletne dostopnosti je v Sloveniji še relativno nov, medtem ko so potrebe ciljnih skupin invalidov glede fizične dostopnosti med splošno javnostjo bolj ali manj ozaveščene. Izhajajoč iz omenjenega dejstva bodo izobraževalni programi vključevali urejanje fizične dostopnosti kot podstata celotnega projekta, medtem ko bodo vsebine urejanja spletne in komunikacijske dostopnosti podane z večjim poudarkom in spodbudo k čim prejšnji preureditvi spletnih strani in omogočanju dostopnosti do javnih informacij.

Potreba po urejanju dostopnosti do informacij na spletu se kaže predvsem s strani uporabnikov, saj vse več otrok, mladih in odraslih v državah Evropske unije dnevno uporablja splet kot medij za pregledovanje digitalnih vsebin, uporabo družbenih omrežij in neformalno učenje oziroma informiranje. Za invalide predstavlja splet nov medij, ki jim lahko nudi veliko novih možnosti za dostop in vključevanje v različne družbene aktivnosti, če so le spletne strani urejene na način, da do njih lahko dostopajo in manevrirajo tudi invalidi.

³³ Evropska strategija o invalidnosti za obdobje 2010–2020: obnovljena zaveza za Evropo brez ovir. Splet: <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/SL/ALL/?uri=CELEX%3A52010DC0636>

³⁴ Europe 2020. Splet: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2010:2020:FIN:EN:PDF>

³⁵ Council conclusions of 12 May 2009 on a strategic framework for European cooperation in education and training ('ET 2020'). Splet: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:C:2009:119:0002:0010:EN:PDF>

³⁶ Strateški okvir za izobraževanje in usposabljanje 2020. Splet: http://ec.europa.eu/education/policy/strategic-framework/index_sl.htm

Evropska komisija predlaga uporabo zakonodajnih in drugih instrumentov, kot so standardizacija, optimizacija dostopnosti do grajenega okolja, prevoza in IKT v skladu s programom za digitalne tehnologije in vodilnimi pobudami Unije inovacij.³⁷ V skladu z evropskimi smernicami bodo izobraževanja za ciljne skupine invalidov in podporno osebje partnerskih organizacij temeljila na omogočanju dostopa in uporabe informacij na spletnih straneh. Prva stopnja v procesu izobraževanja je prilagajanje okolja oziroma spletnih strani, da jih lahko slepi in slabovidni ter gibalno ovirani nemoteno uporabljajo s pomočjo tehničnih pripomočkov za uporabo računalnika. Druga stopnja izobraževanja pa je informiranje, poučevanje in spodbujanje ciljnih skupin uporabnikov k uporabi nove spletne strani, kjer bodo lahko dostopali do koristih informacij pri načrtovanju svoje poti prek multimodalne mobilnosti.

Programi izobraževanja bodo upoštevali specifike in posebne potrebe ciljnih skupin, ki so bile omenjene v predhodnem poglavju. Govorci in strokovni mentorji bodo seznanjeni s potrebami ciljnih skupin tako pri komuniciranju in razumevanju informacij kot pri delu z računalnikom in spletom. Pri zadnji fazi bo potrebno vključiti tudi osebno asistenco ter mentorstvo pri delu z računalnikom in spletom. Potrebna bo izposoja tehničnih pripomočkov, kot so brajeve vrstice, računalniški programi za povečevanje teksta in urejanje barvnega kontrasta ter programi bralnikov zaslona. Izobraževanja bodo zastavljena na način, da bodo združevala teoretično in praktično znanje. Zaradi različnih metod dela s ciljnim skupinama invalidov bodo izobraževanja razdeljena na dve enakovredni usposabljanji, in sicer na skupino slepih in slabovidnih oseb ter skupino gibalno oviranih oseb. Izobraževanje bo potekalo nekaj ur dnevno, z vmesnimi prekinitvami. Usposabljanja bodo vsebinsko vodili vabljeni predavatelji in strokovni sodelavci projekta, predstavniki ciljnih skupin invalidov. Prav tako bo pri praktičnem delu izobraževanj sodeloval mentor, ki bo udeležence usmerjal in jim nudil pomoč pri delu z računalnikom in spletom. Pri skupinskem delu z invalidi je velikokrat potrebna individualna pomoč – zaradi tega razloga je nuja prisotnost mentorjev in strokovnih sodelavcev.

³⁷ Evropska strategija o invalidnosti za obdobje 2010–2020: obnovljena zaveza za Evropo brez ovir. Splet: <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/SL/ALL/?uri=CELEX%3A52010DC0636>

4.3 **Načrt izobraževanja uporabnikov in podpornega osebja, ki bodo nudili podporo pri uporabi varnih poti in multimodalnem potovanju**

Razvita bosta dva sklopa izobraževanj. Prvi bo namenjen informiranju ter spodbujanju državnih in občinskih organov, podjetij, izobraževalnih institucij in organizacij v javni in zasebni lasti k urejanju dostopnosti za invalide. Izobraževalne seminarje bomo izvajali v desetih občinah z največjim številom prebivalcev. Predstavljene bodo potrebe in specifične ciljne skupine invalidov glede fizične dostopnosti in gibanja v javnem prostoru, uporabe javnega prevoza, avtomobila in drugih oblik mobilnosti. Predstavljene bodo tudi potrebe ciljnih skupin invalidov glede komunikacijske dostopnosti, dostopa do informacij prek spletnih strani in možnosti vzpostavljanja stika z organizacijo oziroma institucijo, ki je odgovorna za dostopnost prevoza v posameznem kraju. Izobraževanja bomo izvajali z namenom ozaveščanja in spodbujanja deležnikov v prometu in javnem prostoru, da uredijo fizično, komunikacijsko in spletno dostopnost za nemoteno gibanje in uporabo storitev ciljnih skupin invalidov.

Usposabljanje bo obsegalo tako teoretični kot praktični del, kjer bomo skupaj z udeleženci in predstavniki oseb z izkušnjo invalidnosti preizkusili ovire, s katerimi se srečujejo invalidi pri uporabi določenih storitev in skupaj iskali možne rešitve za nemoten dostop do informacij in uporabo storitev za ciljne skupine invalidov. Prek dela v skupinah bomo krepili znanje in spretnosti, ki so potrebni za delo z invalidi. Izpostavili bomo prednosti prilagoditev za invalide, ki izboljšajo uporabniško izkušnjo tudi ostalim uporabnikom (brez oviranosti). Prek delavnic bodo udeleženci oblikovali pravilnik ukrepov za informiranje, svetovanje in pomoč invalidom pri uporabi njihovih storitev. Pogovorili se bomo tudi o pripravi načrta za postopno urejanje dostopnosti izdelkov in storitev ter fizičnega in spletnega okolja za invalide.

Drugi sklop izobraževanj bo namenjen informiranju ciljnih skupin invalidov o pravicah in možnostih, ki jih lahko koristijo v svojem lokalnem okolju in na državnem nivoju. Predstavila se jim bo uporaba kartografskega materiala (tipnih kart ter kart za gibalno ovirane) v njihovem lokalnem okolju ter drugih izbranih krajih po Sloveniji. Izobraževalni seminarji bodo organizirani v sodelovanju z invalidskimi društvi in partnerskimi organizacijami. Seznanili jih bomo z dostopnimi oblikami prevoza in gibanja v javnem prostoru ter z možnostjo dostopa do informacij in uporabe storitev prek spletnih strani. Ciljne skupine invalidov bomo izobraževali na področju IKT veščin, uporabe računalnika in drugih elektronskih naprav, prek katerih lahko vzpostavijo kontakt in pridobijo prave informacije za načrtovanje multimodalnega potovanja. Izobraževanja bodo spodbujala ciljne skupine invalidov k uporabi različnih vrst mobilnosti in javnega prevoza, kjer je to mogoče.

Kjer bodo možnosti dopuščale, bomo praktični del usposabljanja invalidov za uporabo javnega prevoza izvedli na način, da bomo organizirali potovanje z določenim prevoznim sredstvom ali opravili skupinski terenski ogled možnih poti v javnem prostoru.



Fotografija 41: Slepa oseba z belo palico hodi ob desni strani pločnika, kolesarji vozijo po kolesarski stezi na levi strani pločnika.



Fotografija 42: Slepa oseba pritiska na gumb za odpiranje vrat vagona.

1.3.1 Analiza stanja dostopnosti za invalide

Pred izobraževalnimi seminarji bomo izvedli analizo stanja fizične, komunikacijske in spletne dostopnosti javnega prostora in prevoza za invalide ter ocenili odnos ciljnih javnosti invalidov do uporabe multimodalne mobilnosti. Pripravili bomo dva vprašalnika in se povezali z različnimi akterji, ki so vključeni v ponudbo storitev javnega prevoza in urejanja javnega prostora, ter s predstavniki ciljnih skupin invalidov. Prvi vprašalnik bomo naslovili na lokalna invalidska društva in organizacije, ki se ukvarjajo s ciljnimi skupinami invalidov. Drugi vprašalnik bomo naslovili na državna in občinska podjetja s področja prometa in urejanja javnega prostora. V nadaljevanju sta predstavljena metodologija in namen izvedbe posamezne analize.

VPRAŠALNIK 1:

METODOLOGIJA – CAWI (Computer Assisted Web Interview) prek orodja MonkeySurvey

POPULACIJA – predvidevamo N=30

SODELUJOČA DRUŠTVA – nacionalna in občinska invalidska društva občin Ljubljana, Maribor, Kranj, Celje, Koper, Novo Mesto, Velenje, Domžale, Nova Gorica, Kamnik

OBDODBE – 2 meseca

ANKETIRANCI – predstavniki invalidskih društev in posamezniki iz ciljnih skupin invalidov

NAMEN RAZISKAVE – oceniti odnos ciljnih javnosti do uporabe multimodalnega prometa; pregled priložnosti ter tveganj: obeti za izboljšave in razvoj v naslednjih letih

VPRAŠALNIK 2:

METODOLOGIJA – CAWI (Computer Assisted Web Interview) prek orodja MonkeySurvey

POPULACIJA – predvidevamo N=200

SODELUJOČE OBČINE - Ljubljana, Maribor, Kranj, Celje, Koper, Novo Mesto, Velenje, Domžale, Nova Gorica, Kamnik

OBDODBE – 2 meseca

ANKETIRANCI – predstavniki Ministrstva za promet in infrastrukturo, vodje občinskih oddelkov za promet in socialo ter vodje sektorja za korporativno družbeno odgovornost občinskih podjetij

NAMEN RAZISKAVE – oceniti status dostopnosti javnega prostora in prevoza za ciljni skupini; pregled priložnosti ter tveganj: obeti za izboljšave in razvoj v naslednjih letih

Podatke, pridobljene prek spletnih vprašalnikov (v kolikor bo potrebno, bomo informacije pridobivali tudi prek ustne ali papirne oblike vprašalnikov), bomo analizirali in jih povezali glede na geografske parametre in vrste organizacij. S pomočjo SWOT analize bomo analizirali, kakšne so prednosti in slabosti gibanja v javnem prostoru in prometu za ciljni skupini invalidov ter kakšne priložnosti in ovire so na voljo za izboljšanje dostopnosti in uporabe multimodalne mobilnosti v lokalnem okolju. Povzetke podatkov in informacij za lokalno okolje ter primere dobrih praks bomo predstavili na izobraževalnih seminarjih. Prek delavnic bomo te podatke dopolnili z informacijami o potrebah in realnih možnostih načrtovanja procesa dela za izboljšanje fizične, komunikacijske in spletne dostopnosti za ciljne javnosti.

4.3.1 Načrt izobraževanja podpornega osebja v prometu

Izvedli bomo 10 izobraževalnih seminarjev v različnih občinah po Sloveniji. Sodelovali bomo s predstavniki vladnih in občinskih organov ter k sodelovanju povabili podjetja v javni in

zasebni lasti. Program seminarja bo razdeljen v dva sklopa, prvi bo podajal strokovna znanja in prakse ter obsegal naslednje tematike:

- Predstavitev potreb in zmožnosti slepih in slabovidnih ter gibalno oviranih.
- Predstavitev fizične dostopnosti in ovir v lokalnem prostoru.
- Predstavitev ovir in možnosti uporabe prevoza za invalide v lokalnem okolju.
- Predstavitev komunikacijske in spletne dostopnosti do javnih informacij.

Drugi sklop seminarja bo namenjen praktičnim delavnicam in usmerjeni debati z udeleženci seminarja. Namen aktivnosti je soočenje različnih vidikov udeležencev na področju urejanja dostopnosti ter prepoznavanje sprememb in korakov, ki so potrebni za ustrezno ureditev dostopnosti pri posameznih organizacijah in javnih organih.

- Predstavitev analize informacij spletnih vprašalnikov za lokalno okolje.
- Predstavitev povzetkov analiz in dobrih praks dostopnosti v Sloveniji in tujini.
- Postavitev izhodišč za skupinsko delo različnih deležnikov in udeležencev seminarja (predstavniki invalidov, predstavniki ministrstva, občine, policije in drugih državnih organov, predstavniki občinskih podjetij, nevladnih organizacij,...).
- Obravnava različnih področij dostopnosti in priprava ukrepov za informiranje, svetovanje in pomoč invalidov pri uporabi storitev.
- Pogovor o pripravi individualnih načrtov za postopno urejanje fizične in spletne dostopnosti za različne sektorje storitev.
- Terenski ogled gibanja invalidov v prostoru in uporabe javnega prevoza v lokalnem okolju.

Seminar je namenjen ozaveščanju problematike treh ravni dostopnosti (fizične, komunikacijske in spletne) in vzpostavitev dialoga med različnimi deležniki, ki so odgovorni za prilagoditev prostora in storitev, da jih bodo lahko uporabljali tudi invalidi. Informacije, zbrane v drugem sklopu izobraževanja, bodo v nadaljevanju projekta vključene v načrt navodil in ukrepov za dvig razumevanja varnosti, neoviranega gibanja in dostopnosti.

4.3.2 Načrt izobraževanja ciljnih skupin invalidov

V sodelovanju z invalidskimi društvi in organizacijami, ki izobražujejo in zaposlujejo invalide, bomo izvedli 10 izobraževalnih seminarjev po Sloveniji. Izobraževanja bodo namenjena predstavitvi rezultatov projekta in izobraževanju invalidov na področju IKT znanj, z namenom dostopa do informacij za načrtovanje multimodalnega potovanja in spodbujanja uporabe le-tega. Program seminarja bo razdeljen na dva dela, prvi bo teoretski in bo pokrival naslednje tematike:

- Predstavitev kartografskega materiala za načrtovanje in lažje gibanje v lokalnem okolju.
- Predstavitev možnosti uporabe javnega prevoza in ugodnosti za invalide.
- Predstavitev komunikacijske in spletne dostopnosti.

Drugi del izobraževanja bo praktičen in bo namenjen seznanjanju z rezultati projekta in spodbujanju uporabe multimodalne mobilnosti. Delali bomo z elektronskimi napravami ter se odpravili na terenski ogled lokalnega okolja in raziskali možnosti uporabe javnega prevoza:

- Predstavitev analize informacij spletnih vprašalnikov za lokalno okolje.

- Delavnica uporabe računalnikov in elektronskih naprav za dostopanje do informacij javnega značaja na urejenih spletnih straneh.
- Delo v skupinah z namenom razprave in oblikovanja priporočil za standardizacijo ukrepov in nujenja pomoči invalidom s strani uslužbencev v javnih podjetjih.
- Terenski ogled lokalnega okolja s pomočjo kartografskega materiala in uporabe javnega prevoza v lokalnem okolju.

Seminar je namenjen predstavitvi kartografskega materiala za neovirano gibanje v lokalnem prostoru ter spodbujanju uporabe javnega prevoza in multimodalne mobilnosti. Tematike izobraževanja so zasnovane celostno in uporabniku prijazno. Upoštevajo specifične potrebe ciljnih skupin invalidov in jih vodijo prek posameznih korakov (dostopnosti okolja, prevoza, informacij in komunikacij) do končne uporabe in enostavnega načrtovanja multimodalnega potovanja. Izbrane informacije na področju oblikovanja priporočil za standardizacijo ukrepov in nujenja pomoči invalidom s strani uslužbencev v javnih podjetjih bodo v nadaljevanju projekta vključene tudi v načrt navodil in ukrepov za dvig razumevanja varnosti, neoviranega gibanja in dostopnosti.



Fotografija 43: Oseba na invalidskem vozičku se nahaja pred dvižno zapornico, v ozadju vidimo avto, ki se približuje, na desni strani cestišča je pešec.

4.4 Načrt navodil in ukrepov za dvig razumevanja varnosti, neoviranega gibanja v prometu in dostopnosti za ciljni skupini uporabnikov

Načrt navodil in ukrepov bo predstavljal izbor informacij, zbranih s strani državnih organov javne uprave, policije, občin in občinskih javnih podjetij, zasebnih podjetij, nevladnih organizacij, invalidskih društev in zainteresirane splošne javnosti. Informacije bodo predstavljene jasno in atraktivno, z namenom informiranja in lažjega načrtovanja urejanja fizične, komunikacijske in spletne dostopnosti.

4.4.1 Načrtovanje fizične dostopnosti

Na področju neoviranega gibanja v prostoru bo predstavljeno kartografsko gradivo za ciljni skupini invalidov. Podrobneje bodo predstavljene različne oblike dostopnosti: fizična, komunikacijska in spletna. V okviru fizične dostopnosti bodo opredeljeni pogoji, ki morajo biti izpolnjeni, da se lahko slepi in slabovidni ter gibalno ovirani brez težav orientirajo in samostojno gibljejo. Predstavljeni bodo posamezni elementi, ki lahko v javnem prostoru predstavljajo ovire za ciljni skupini invalidov. Predstavljeni bodo predpisi, kako lahko posamezno oviro odstranimo ali jo preoblikujemo do te mere, da ne predstavlja več težave, na primer: kakšna mora biti višina pločnika, oprijemal in ograje, kakšna mora biti širina vstopnih vrat, kolikšen je lahko naklon klančine, da je premostljiv za gibalno ovirane. Prav tako se bodo predstavile potrebe po uporabi kontrastnih in drugih oznak za slabovidne, predstavljena bo smotrnost uporabe vodilnih poti in brajevih napisov za slepe.



Fotografija 44: Spodnji del električnega invalidskega vozička se nahaja na cestišču pred pločnikom, ki je previsok za kolesa električnega vozička.

Izsledki iz delavnic izobraževalnih seminarjev za podporne institucije v prometu bodo razširjeni in podprti s teoretičnimi koncepti in praktičnimi primeri. Namen teh izsledkov je prepoznati različne nivoje ukrepov in dostopnosti, ki jih morajo tako država, občina kot tudi posamezne institucije prilagoditi tako, da lahko prostore, izdelke, storitve in informacije uporabljajo tudi ciljne skupine invalidov. Navodila oziroma predstavitev posameznih

korakov, ki vodijo do izboljšanja fizične, komunikacijske in spletne dostopnosti, bodo lahko v pomoč različnim deležnikom in končnim uporabnikom.

Zavest o nujnosti prilagoditve fizične dostopnosti objektov smo kot družba že ponotranjili, malokdo pa razmišlja o tem, da za posameznikovo polno in uspešno delovanje nista nič manj pomembni tudi komunikacijska dostopnost ter dostopnost do informacij in komunikacij prek svetovnega spleta. Posebna pozornost bo zato namenjena pripravi navodil in ukrepov za omogočanje komuniciranja s predstavniki ciljnih skupin invalidov ter omogočanje samostojnega dostopa do informacij prek spleta.

4.4.2 Načrtovanje komunikacijske dostopnosti

Na področju komunikacijske dostopnosti bodo opredeljene možnosti in potrebe, ki jih imajo senzorni in fizični invalidi pri vzpostavljanju kontakta, komuniciranju in razumevanju informacij (na primer navodil za gibanje v prostoru). Predstavljene bodo različne alternative dostopa do informacij in potrebne prilagoditve komunikacijskih kanalov, prek katerih lahko uporabniki dostopajo do informacij. Izsledki z delavnic izobraževalnih seminarjev za ciljni skupini invalidov bodo oblikovani v priporočila za standardizacijo ukrepov in nudenja pomoči invalidom, ki bodo lahko v korist splošni javnosti, še posebej pa zaposlenim v prometu, uslužbencem policije in vsem, ki delujejo v stiku z javnostmi. Namen priporočil in navodil za profesionalno komuniciranje in nudenje pomoči invalidom je osveščanje in vzpostavitev profesionalnega odnosa do invalidov kot končnih uporabnikov storitev.



Fotografija 45: Oseba na invalidskem vozičku se pri informacijskem pultu pogovarja z blagajničarko. V ozadju je še nekaj drugih oseb.

4.4.3 Načrtovanje spletne dostopnosti

Področje spletne dostopnosti je v Sloveniji najmanj poznano in zato tudi najmanj razširjeno. Obetamo si, da se bodo spremembe začele kmalu vršiti zaradi nedavno sprejete Direktive Evropskega parlamenta in Sveta o dostopnosti spletišč organov javnega sektorja. Direktiva

obvezuje države članice EU, da dostopnost spletišč vpeljejo v svojo zakonodajo. S tem je tudi invalidom omogočen neoviran dostop do informacij prek spleta. V evropskih državah EU–27 povprečno le 5 % javnih spletnih strani v celoti izpolnjuje standarde spletne dostopnosti, čeprav jih je več delno dostopnih. Z namenom ozaveščanja o problematiki in možnostih pravičnega načrtovanja spletne dostopnosti v organizacijah javnega sektorja, so v nadaljevanju predstavljeni besedilo in navodila za urejanje dostopnosti spletnih strani, ki jih bomo prek izobraževalnih seminarjev predstavili tudi predstavnikom države, občin ter javnih in zasebnih podjetij.

Z odkritjem svetovnega spleta je človeštvo zaživelu novo dimenzijo življenja. Danes so računalnik, mobilni telefon in svetovni splet »družinski člani« sodobne družine. Po podatkih Statističnega urada RS je v prvem četrtletju 2014 imelo v Sloveniji dostop do interneta 77 % gospodinjstev. Slovenija med državami EU in širše dosega visoko dostopnost do osnovnih storitev e-uprave, vendar te storitve še vedno niso dostopne vsem uporabnikom. Potrebe, ki jih imajo ciljne skupine invalidov pri dostopu do informacij prek spleta, izhajajo iz načina uporabe računalnika ali drugih elektronskih naprav. Mnogi namreč uporabljajo tehnične pripomočke, ki jim omogočajo dodatne oziroma alternativne možnosti uporabe računalnika in drugih naprav. Več o potrebah in prilagoditvah, ki jih ciljni skupini invalidov potrebuje pri uporabi računalnika, je navedeno že v poglavju Analize potreb in specifik izobraževanj za ciljni skupini. Pomembno je, da so spletne strani urejene na način, da upoštevajo specifično naravo ciljnih skupin invalidov glede iskanja informacij in prebiranja podatkov na spletnih straneh, prav tako pa je pomembno, da so spletne strani urejene na način, da jih lahko uporabniki pregledujejo in po njih navigirajo z uporabo svojih tehničnih pripomočkov.

Z namenom standardizacije dostopnosti spletnih strani in uveljavljanja enotnih načel pri dostopu do informacij, se je uveljavil mednarodni standard WCAG 2.0, ki ga razvija Konzorcij za svetovni splet (W3C). V njem so predstavljena priporočila, organizirana v štiri načela, ki opisujejo osnovne cilje, h katerim bi morali vsi stremeti, da bodo spletne vsebine postale dostopne. Ta načela so: zaznavanje, operabilnost, razumevanje, robustnost. Za posamezna priporočila so definirani kriteriji uspešnosti, s katerimi preverimo skladnost s priporočili. Obstajajo trije nivoji skladnosti: A (nizka), AA (srednja) in AAA (visoka). V nadaljevanju so podrobneje predstavljeni posamezni sklopi priporočil, dodane pa so tudi razlage, za katere ranljive skupine je potrebno omenjena priporočila upoštevati.



Fotografija 46: Slepa oseba z belo palico preverja, kje se konča pločnik in začne cestišče oziroma prehod za pešce. Na pločniku je v velikih črkah izpisano besedilo, ki pešce usmerja k nakupu vozovnic. Ob straneh so parkirani avtomobili.

4.4.4 Predstavitev mednarodnega standarda WCAG

Zaznavanje

Zaznavanje - informacije in komponente uporabniškega vmesnika morajo biti predstavljene uporabnikom na načine, ki jih lahko uporabniki zaznavajo:

- to pomeni, da morajo biti uporabniki sposobni zaznavati predstavljene informacije (informacije ne smejo biti nevidne njihovim čutom)

Priporočilo 1.1: Tekstovne alternative: ponuditi je potrebno tekstovno alternativo za vse netekstovne vsebine (npr. slike, zemljevide, druge grafične komponente)

Tekstovna oblika je najbolj primerna za nadaljnjo uporabo, zato morajo netekstovni elementi imeti tudi tekstovne alternative. Tisti, ki ne vidijo dobro, si lahko tekst povečajo. Tisti, ki ne morejo brati, lahko uporabijo bralnik zaslona oz. uporabijo brajevo vrstico. Obstajajo določene izjeme, za katere ni tako enostavno zagotoviti tekstovne alternative (npr. varnostni sistem CAPTCHA, kjer je za nadaljnji korak potrebno prepisati črke iz prikazane slike).

Priporočilo je namenjeno predvsem slepim in slabovidnim, ki imajo težave z branjem teksta in gledanjem ostalih vizualnih elementov (fotografije, slike, grafi, animacije, spletne publikacije itd.). Težave imajo lahko tudi gluhi in naglušni, če so informacije predstavljene v zvočni obliki.

Priporočilo 1.2: Časovni mediji (time-based media): ponuditi je potrebno alternativo za na času temelječe medije (npr. zvočni in video posnetki)

Za vse zvočne posnetke je potrebno zagotoviti alternativni tekstovni dokument, ki je ekvivalent posnetku (npr. tekstovni prepis). Za video posnetke je treba zagotoviti podnapise. Če želimo imeti skladnost nivoja AA, je potrebno podnapise zagotoviti tudi pri prenosih v živo, prav tako je potrebno za ta nivo zagotoviti zvočne opise posnetih video vsebin. Za nivo AAA je potrebno za zvočne in video posnetke zagotoviti ekvivalent z uporabo znakovnega jezika (tolmač znakovnega jezika).

Priporočilo je namenjeno predvsem gluhim in naglušnim, ki imajo težave z poslušanjem zvoka v posnetkih. Priporočilo naslavlja tudi slepe in slabovidne, ki ne vidijo video posnetkov in bi lahko opis dobili preko zvočnega opisa za vizualne informacije.

Priporočilo 1.3: Prilagodljivost: Ustvarjati je potrebno vsebine, ki jih je možno predstavljati na različne načine (npr. z enostavnejšim izgledom) brez izgube informacij ali strukture

Namen tega priporočila je zagotoviti, da so informacije, predstavljene na način, ki ga lahko zaznavajo uporabniki, npr. da so informacije izgovorjene na glas ali pa so predstavljene z enostavnejšim izgledom. Če so informacije predstavljene na način, ki je lahko ugotovljen s

programsko opremo, potem jih lahko predstavljamo na različne načine (vizualno, zvočno, taktilno itd.). Predvsem je pomembno, da so vsebine ustvarjene tako, da jih lahko bralnik zaslona na ustrezen način predstavi uporabniku.

Za doseganje nivoja A je potrebno zagotoviti vse možnosti za programsko ugotavljanje informacij, strukture in povezav ter omogočiti, da bo iz vsebine mogoče programsko ugotoviti smiselno bralno zaporedje in da navodila za operiranje z vsebinami ne bodo temeljila le na senzorskih karakteristikah komponent, kot so npr. oblika, velikost, vizualna lokacija, orientacija, zvok ipd.

Priporočilo je namenjeno predvsem slepim in slabovidnim, ki imajo težave z vsebinami, predstavljenimi na način, ki zanje ni primeren. Pri uporabi bralnika zaslona se lahko določene informacije izgubijo, čemur se je potrebno izogibati.

Pri uporabi bralnika zaslona se lahko pojavijo težave:

- če navodila oz. informacije temeljijo na uporabi barv, velikosti, oblike oz. prek pozicije na zaslonu (senzorne značilnosti);
- če je postavitev strani takšna, da bralnik zaslona ne bo mogel brati v smiselnem zaporedju (npr. koledar dogodkov);
- če veliko število elementov (predvsem v glavi strani) onemogoča, da bi bralnik zaslona hitro prišel do najpomembnejših informacij;
- če v primeru daljšega teksta le-ta ni pravilno razdeljen na poglavja (ni vmesnih označb za poglavja), potem pri uporabi bralnika ne moremo preskočiti poglavij;
- če se pri vnosnih poljih ne uporabljajo oznake na pravi način, potem bralnik zaslona ne pove, kaj je potrebno vnesti v vnosno polje.

Priporočilo 1.4: Razločljivost: Uporabnikom je potrebno poenostaviti gledanje in poslušanje, med drugim tudi z ločevanjem ozadja in ospredja

Pri uporabi barv je pomembno to, da barve ne smejo biti edini način posredovanja informacij, namigovanja na akcije, sugeriranja odgovora itd. Percepcija barv se lahko razlikuje, zato je potrebno paziti, na kakšen način se uporabljajo (nivo A).

Pri uporabi zvoka je v primeru, da se zvok pojavi avtomatsko za več kot 3 sekunde, potrebno vzpostaviti mehanizem za ustavljanje zvoka, ki je ločen od sistemskega upravljanja zvoka (nivo A). Pojavlja se namreč težava s sočasno uporabo bralnika zaslona, saj želimo, da ta normalno dela še naprej, zvok »iz ozadja« pa bi radi izklopili ločeno. Za nivo AAA zvok iz ozadja ne sme biti glasnejši od 20 dB, možno ga je tudi izključiti.

Pomembna je tudi izbira pravega kontrasta med vizualno predstavitvijo teksta/slike in ozadjem, kjer bi naj bilo razmerje najmanj 4,5:1 (nivo AA). Izjeme so velike pisave, kjer je razmerje lahko najmanj 3:1. Za nivo AAA se zahteva razmerje najmanj 7:1 (za veliko pisavo 4,5:1). Izjema so logotipi, ki imajo lahko kakršnikoli kontrast.

Priporočilo je namenjeno osebam z različnimi oviranostmi in ne le določeni ranljivi skupini.

Določene dele tega priporočila (npr. kontrast) je mogoče preverjati tudi z avtomatsko analizo spletne strani. Večino stvari lahko analiziramo na osnovi gledanja oz. poslušanja:

- preverja se uporabljeni kontrast na strani (besedilo na zaslonu mora imeti ustrezno kontrastno razmerje z ozadjem);
- preverja se berljivost teksta ob povečani pisavi;
- preverja se, če so informacije predstavljene z uporabo barv na način, ki bi lahko bil problematičen za slabovidne, barvno slepe, starejše osebe in druge, ki imajo težave z zaznavanjem barv;
- preverja se, če se na spletni strani pojavlja zvok, ki bi lahko motil zvok bralnika zaslona (uporabnik sliši dvojni zvok) – v primeru tovrstnega zvoka naj se preveri, če ga je možno zaustaviti oz. utišati;
- preverja se, če se kje uporabljajo slike namesto teksta (slike besedila), ki so lahko problematične (neberljive) zaradi uporabljene pisave, velikosti črk, barve, razmika med vrsticami ali poravnave;
- napredne lastnosti strani (za napredni nivo AAA): preverja se, če je na strani možno nastaviti barve ozadja in ospredja, če tekst ni nikoli obojestransko poravnan, če tekstovni bloki niso preširoki (max 80 znakov na vrstico, če so razmiki med vrsticami dovolj veliki (po občutku)).

Operabilnost

Operabilnost – komponente uporabniškega vmesnika in navigacija morajo biti operabilne:

- to pomeni, da morajo biti uporabniki sposobni uporabljati uporabniški vmesnik (vmesnik ne sme zahtevati interakcije)

Priporočilo 2.1: Dostopnost prek tipkovnice: Vsa funkcionalnost mora biti dostopna s tipkovnice

Za nivo A so dovoljene določene izjeme, za nivo AAA pa izjeme niso dovoljene.

Priporočilo je namenjeno vsem, ki ne morejo uporabljati miške, najpogosteje so to slepe osebe in tetraplegiki.

Ko klikamo ali pa se sprehajamo s tipkovnico, nek element na zaslonu označimo in pravimo, da ta element dobi fokus. Ta element je poimenovan tudi kot aktivni gradnik. Ob sprehajanju s tipkovnico gledamo, če je zaporedje aktivnih gradnikov logično nanizano. Gledamo tudi, kako je aktivni gradnik označen - zaželeno je, da je označba vidna (npr. okvir okoli aktivnega gradnika), ne želimo pa si nevidnih označb, saj ne vemo, kateri je aktivni gradnik. Pri nevidnih označbah nam je v pomoč le internetni naslov, ki se izpiše levo spodaj.

Priporočilo 2.2: Dovolj časa: Uporabnik mora imeti na voljo dovolj časa za prebiranje in uporabo vsebin

V primeru, da so vsebine časovno omejene, mora imeti uporabnik možnost prilagajanja časa za prikaz (nivo A). V primeru premikajočih, utripajočih in drsečih informacij za več kot 5 sekund mora obstajati možnost narediti premor, možno pa mora biti tudi ustaviti ali skriti tovrstne informacije (nivo A).

Za dosega nivoja AAA se je potrebno odpovedati časovno omejenim vsebinam, saj časovna omejenost ni ključnega pomena za spletne strani (razen pri določenih vrstah multimedije in prenosih v živo).

Časovno omejene vsebine se tipično pojavljajo v situacijah, ko poteka interakcija uporabnika s spletno stranjo – na primer ob nakupu izdelka ali vstopnice oz. ob izpolnjevanju vprašalnika imajo uporabniki na voljo zgolj nekaj časa, da dokončajo postopek.

Priporočilo je namenjeno različnim skupinam, ki potrebujejo več časa, da odreagirajo, natipkajo oz. dokončajo aktivnosti. Slabovidni potrebujejo več časa za branje in lociranje stvari na zaslonu. Slepí uporabljajo bralnik zaslona in potrebujejo več časa za razumevanje postavitve zaslona, za iskanje informacij in operiranje na zaslonu. Ljudje s kognitivnimi oz. jezikovnimi omejitvami potrebujejo več časa za branje in razumevanje. Gluhi najraje komunicirajo z znakovnim jezikom, za branje pa običajno potrebujejo nekoliko več časa kot ostali. V primeru, da se na zaslonu pojavljajo premikajoče, utripajoče in drseče informacije, se lahko pojavijo težave pri razumevanju preostalega dela spletne strani, saj moteči dražljaji preusmerjajo pozornost nekam drugam.

Priporočilo 2.3: Napadi: Izogibajmo se načrtovanju vsebin, ki lahko povzročijo napade

Vsebine, ki utripajo, lahko negativno vplivajo in vodijo v negativne reakcije oz. napade. Utripajočim vsebinam se je potrebno izogibati oz. jih je potrebno uporabljati na način, ki ne prinaša tveganj (nivo A).

Priporočilo je namenjeno različnim skupinam, ki so občutljive na agresivne utripajoče vsebine, ki se pojavljajo na spletnih straneh. Takšne vsebine lahko povzročijo negativne reakcije oz. napade. Še posebej so tovrstne vsebine nevarne za ljudi s fotosenzitivno epilepsijo, kjer epilepsijo izzovejo različni provokativni dejavniki, najpogostejše gre za svetlobne dražljaje.

Priporočilo 2.4: Navigacija: Obstajati morajo načini, ki uporabnikom omogočajo navigacijo, iskanje vsebin in ugotavljanje, kje na spletni strani se nahajajo

Za spletno dostopnost je pomembna dobro definirana navigacija po spletišču. Spletne strani morajo imeti opisljive in informativne naslove strani, zaporedje navigacije med povezavami, obrazci in drugimi elementi mora biti logično in intuitivno, namen povezave je jasen iz konteksta povezave (nivo A). Za nivo AA je potrebno implementirati različne načine dostopov do spletnih strani (npr. kazalo, zemljevid strani, iskalnik itd.), glave in oznake obrazcev morajo opisovati temo oz. namen, uporabniki pa morajo imeti možnost izvedeti za lokacijo na spletni strani. Za nivo AAA je potrebno zagotoviti informacijo o lokaciji spletne strani znotraj spletišča, namen povezave je jasen že iz same povezave, za organiziranje vsebin pa naj se uporabijo glave sekcij.

Priporočilo je namenjeno različnim skupinam, ki jim lahko navigacija po spletišču izboljša uporabniško izkušnjo. Še posebej je dobro definirana navigacija v pomoč slepim in slabovidnim, ki lahko tako hitreje dostopajo do najpomembnejših vsebin.

Razumevanje

Razumevanje – informacije in operiranje z uporabniškim vmesnikom mora biti razumljivo:

- to pomeni, da morajo biti uporabniki sposobni razumeti informacije in način dela z uporabniškim vmesnikom (vsebine in operacije ne smejo biti nerazumljive)

Priporočilo 3.1: Berljivost: Vsebina mora biti berljiva in razumljiva

Za nivo A je potrebno implementirati programsko prepoznavanje jezika spletne strani (npr. z uporabo `<html lang="en">`). Če se del spletne strani nahaja v drugem jeziku, je potrebno za nivo AA ta del označiti z drugim jezikom (npr. uporabo `<blockquote lang="es">`). Berljivost olajša delo podpornim tehnologijam, ki lažje obdelajo vsebine.

Za nivo AAA je potrebno podati definicije za vse nenavadne besede, stavke in kratice. V primeru, da je izgovorjava pomembna informacija, je potrebno podati še izgovorjavo besed. Podpora za stopnjo branja omogoča, da je v primeru zahtevnih tekstov na voljo tudi poenostavljena različica teksta.

K berljivosti sodi tudi uporaba jezikov. Pripadniki ranljivih skupin imajo precej težav pri uporabi tujih jezikov, zato je zaželena uporaba maternega jezika (slovenščine).

Priporočilo je namenjeno predvsem slepim in slabovidnim ter tudi drugim skupinam, ki imajo določene težave z berljivostjo (npr. tuji jezik).

Priporočilo 3.2: Predvidljivost: Spletne strani se pojavljajo in operirajo na predvidljiv način

Veliko težav ljudem povzročajo nekonsistentni in nepredvidljivi uporabniški vmesniki. Potrebno je težiti k predvidljivemu uporabniškemu vmesniku.

Za nivo A je potrebno zagotoviti, da se pomembnejše spremembe na uporabniškem vmesniku ne zgodijo brez uporabnikovega soglasja (npr. ob vnosih v obrazce, ob premikanju med komponentami).

Za nivo AA je potrebno zagotoviti dosledno navigacijo, ki je enaka (se ponavlja) za različne spletne strani. Prav tako morajo biti elementi, ki se ponavljajo na različnih straneh, dosledno identificirani (npr. iskalno polje zgoraj ima vedno enako oznako).

Za nivo AAA je potrebno omogočiti izklop večjih sprememb, ki se zgodijo brez vednosti uporabnika (npr. pojavna okna).

Priporočilo je namenjeno različnim skupinam, ki od spletne strani pričakujejo predvidljivo obnašanje.

Priporočilo 3.3: Pomoč pri vnosu: Uporabniku je potrebno pomagati s preprečevanjem in popravljanjem napak

Pri delu na spletni strani lahko prihaja do napak, ki jih želimo minimizirati. To se še posebej pogosto dogaja pri vnosu podatkov v obrazce.

V primeru napake pri vnosu (npr. vpis podatkov v obrazec) je potrebno napako identificirati in uporabniku opisati problem. V primeru zahtevanega vnosa je potrebno uporabniku podati oznake oz. navodila (nivo A).

Za nivo AA je potrebno v primeru napake uporabniku sugerirati popravke. V primeru občutljivih podatkov (npr. pravni, finančni itd.) mora biti omogočeno, da so brisanja in spremembe reverzibilne (prehod v začetno stanje), preverjene (z možnostjo popravljanja) in potrjene (obstajati mora mehanizem za pregled in potrditev podatkov).

Za nivo AAA je potrebno zagotoviti kontekstno pomoč z navodili in priporočili za pravilno uporabo pri vnosu.

Priporočilo je namenjeno različnim skupinam, ki od spletne strani pričakujejo pomoč pri vnosu. Še posebej je potrebno imeti v mislih slepe in slabovidne, za katere so primerni predvsem tekstovni opisi napak (izogibati se je potrebno opisom, ki temeljijo izključno na uporabi barv).



Fotografija 47: Slepa oseba v podhodu hodi z belo palico ob steni, ki je poslikana z grafiti. V desni roki drži belo palico, v levi drži telefon ob ušesu.

Robustnost

Robustnost – vsebine morajo biti dovolj robustne, da so lahko zanesljivo interpretirane z različnih prikazovalnikov in raznih tehničnih pripomočkov:

- to pomeni, da morajo biti uporabniki sposobni dostopati do vsebin tudi, če se tehnologije razvijajo naprej (če so se tehnologije spremenile, morajo vsebine ostati dostopne)

Priporočilo 4.1: Kompatibilnost: Potrebno je maksimizirati kompatibilnost vsebin s trenutnimi in bodočimi uporabniškimi agenti, vključno s podpornimi tehnologijami

Vsebine morajo biti zastavljene robustno, tako da jih bodo lahko interpretirala sedanja in bodoča orodja, ki jih uporabljajo uporabniki. Vsebine naj bo tako moč prikazati v starejših, trenutnih in bodočih brskalnikih.

Za nivo A je potrebno zagotoviti, da se za prikaz vsebin uporablja standardni HTML/XHTML jezik in da se ne uporabljajo odstopanja oz. razširitve, ki niso podprte na vseh brskalnikih. Posebej je potrebno paziti pri uporabi tehnologij Flash, Java, Silverlight, Javascript, pri katerih lahko prihaja do razlik pri podpori v brskalnikih.

Priporočilo je namenjeno različnim skupinam, še posebej tistim, ki uporabljajo starejše brskalnike in razne tehnične pripomočke. Namenjeno je tudi tistim, ki uporabljajo različne nove mobilne naprave (pametni telefoni in tablice).

4.5 Zaključek

Načrt navodil in ukrepov bo predstavljen v zborniku, v katerem bo zbrana zakonodaja s področij fizične, komunikacijske in spletne dostopnosti, predstavljeni bodo standardi, priporočila in dobre prakse. Zbornik bo namenjen strokovni javnosti, državnim organom, občinam in vsem, ki lahko prispevajo k oblikovanju prijaznega okolja in prevoza za vse udeležence v prometu.

V brošurah bomo predstavili informacije, ki bodo namenjene splošni javnosti in ciljnim skupinam invalidov. Prek njih bomo spodbujali končne uporabnike k večji uporabi varnih poti in multimodalne mobilnosti. Splošno javnost bomo seznanjali z možnostmi, ki so dostopne invalidom. Prav tako bomo prek brošur izobraževali in informirali splošno javnost glede lažje komunikacije in nudenja pomoči ciljnim skupinam invalidov.

4.5.1 Izobraževalni seminarji za občine in inštitucije v njihovem upravljanju

Izobraževalni seminarji bodo namenjeni informiranju ter spodbujanju državnih in občinskih organov, podjetij, izobraževalnih institucij in organizacij v javni in zasebni lasti k urejanju dostopnosti za invalide. Izobraževalne seminarje bomo izvajali v desetih občinah z največjim številom prebivalcev. Predstavljene bodo potrebe in specifične ciljne skupine invalidov glede fizične dostopnosti in gibanja v javnem prostoru, uporabe javnega prevoza, avtomobila in drugih oblik mobilnosti. Predstavljene bodo tudi potrebe ciljnih skupin invalidov glede komunikacijske dostopnosti, dostopa do informacij prek spletnih strani in možnosti vzpostavljanja stika z organizacijo oziroma institucijo, ki je odgovorna za dostopnost prevoza v posameznem kraju. Izobraževanja bomo izvajali z namenom ozaveščanja in spodbujanja deležnikov v prometu in javnem prostoru, da uredijo fizično, komunikacijsko in spletno dostopnost za nemoteno gibanje in uporabo storitev ciljnih skupin invalidov.

Usposabljanje bo obsegalo tako teoretični kot praktični del, kjer bomo skupaj z udeleženci in predstavniki oseb z izkušnjo invalidnosti preizkusili ovire, s katerimi se srečujejo invalidi pri

uporabi določenih storitev in skupaj iskali možne rešitve za nemoten dostop do informacij in uporabo storitev za ciljne skupine invalidov. Prek dela v skupinah bomo krepili znanje in spretnosti, ki so potrebni za delo z invalidi. Izpostavili bomo prednosti prilagoditev za invalide, ki izboljšajo uporabniško izkušnjo tudi ostalim uporabnikom (brez oviranosti). Prek delavnic bodo udeleženci oblikovali pravilnik ukrepov za informiranje, svetovanje in pomoč invalidom pri uporabi njihovih storitev. Pogovorili se bomo tudi o pripravi načrta za postopno urejanje dostopnosti izdelkov in storitev ter fizičnega in spletnega okolja za invalide.

4.5.2 Izobraževalni seminarji za ciljni skupini invalidov

Sklop izobraževanj bo namenjen informiranju ciljnih skupin invalidov o pravicah in možnostih, ki jih lahko koristijo v svojem lokalnem okolju in na državnem nivoju. Predstavila se jim bo uporaba kartografskega materiala (tipnih kart ter kart za gibalno ovirane) v njihovem lokalnem okolju ter drugih izbranih krajih po Sloveniji. Izobraževalni seminarji bodo organizirani v sodelovanju z invalidskimi društvi in partnerskimi organizacijami. Seznanili jih bomo z dostopnimi oblikami prevoza in gibanja v javnem prostoru ter z možnostjo dostopa do informacij in uporabe storitev prek spletnih strani. Ciljne skupine invalidov bomo izobraževali na področju IKT veščin, uporabe računalnika in drugih elektronskih naprav, prek katerih lahko vzpostavijo kontakt in pridobijo prave informacije za načrtovanje multimodalnega potovanja. Izobraževanja bodo spodbujala ciljne skupine invalidov k uporabi različnih vrst mobilnosti in javnega prevoza, kjer je to mogoče.

4.5.3 Informacijske brošure in zbornik

Načrt navodil in ukrepov bo predstavljen v zborniku, v katerem bo zbrana zakonodaja s področij fizične, komunikacijske in spletne dostopnosti, predstavljeni bodo standardi, priporočila in dobre prakse. Zbornik bo namenjen strokovni javnosti, državnim organom, občinam in vsem, ki lahko prispevajo k oblikovanju prijaznega okolja in prevoza za vse udeležence v prometu.

V brošurah bomo predstavili informacije, ki bodo namenjene splošni javnosti in ciljnim skupinam invalidov. Prek njih bomo spodbujali končne uporabnike k večji uporabi varnih poti in multimodalne mobilnosti. Splošno javnost bomo seznanjali z možnostmi, ki so dostopne invalidom. Prav tako bomo prek brošur izobraževali in informirali splošno javnost glede lažje komunikacije in nudenja pomoči ciljnim skupinam invalidov.

5 Sklop 5: Testna izvedba za izbrano izobraževalno ustanovo

Javna agencija RS za varnost prometa izdaja smernice za šolske poti, ki so medresorsko usklajene na ravni pristojnih inštitucij.

Smernice za šolske poti so osnovane na aktualni zakonodaji in primerih dobrih praks iz lokalnih okolij, ki učinkovito ter celostno pristopajo k večji varnosti na šolskih poteh. Dokument predstavlja koristen in uporaben pripomoček osnovnim šolam in lokalnim skupnostim za izdelavo učinkovitih načrtov šolskih poti, za celovitejši pregled in izboljšanje varnosti šolskih poti ter za poenoteno označevanje šolskih poti.

Smernice so nadgradnja operativnega izvedbenega akta – okrožnice takratnega Ministrstva za šolstvo in šport, z dne 5.11.1996, ki je opredelil kriterije za ugotavljanje ogroženosti učencev na poti v šolo. Z novimi smernicami preciziramo osnovne kriterije za varnejše šolske poti, določamo vsebino in postopek za oblikovanje učinkovitih načrtov ter definiramo izhodišča za obvezno presojo varnosti na šolskih poteh. Smernice so povzete iz spletne strani Agencija za varnost prometa.

Izbrana izobraževalna ustanova je osnovna šola Danile Kumar iz Ljubljane. Osnovna šola se nahaja v občini Bežigrad, na Godeževi ulici 11. Šola je pričela delovati jeseni 1961. leta, v letu 1986 je bil izgrajen drugi prizidek. Od ustanovitve šola deluje kot popolna osemletka, od septembra 2003 pa so pričeli izvajati devetletni program in leta 2009 pričeli izvajati popolni devetletni program. Od leta 1993 delujejo na šoli tudi oddelki mednarodnega programa za učence od 6 do 14 let starosti. Od jeseni 2005 pa v okviru mednarodnega programa deluje tudi mednarodni vrtec.

Šolski prostor OŠ Danile Kumar obsega tri stavbe šole ki so med seboj povezane in zunanje površine (igrišča, zelenice, dovoz in parkirišče) med Kalingerjevo ulico, Rodičevo ulico in Godeževo ulico.

Varna pot v šolo in spremstvo

Skrb za varnost otrok je opredeljena v Načrtu varnih poti. Načrt varnih poti je izdelan v sodelovanju s strokovnjaki za varnost v prometu in v sodelovanju s policijo. Objavljen je v vsaki stavbi šole in na spletni strani šole ter MOL-a.

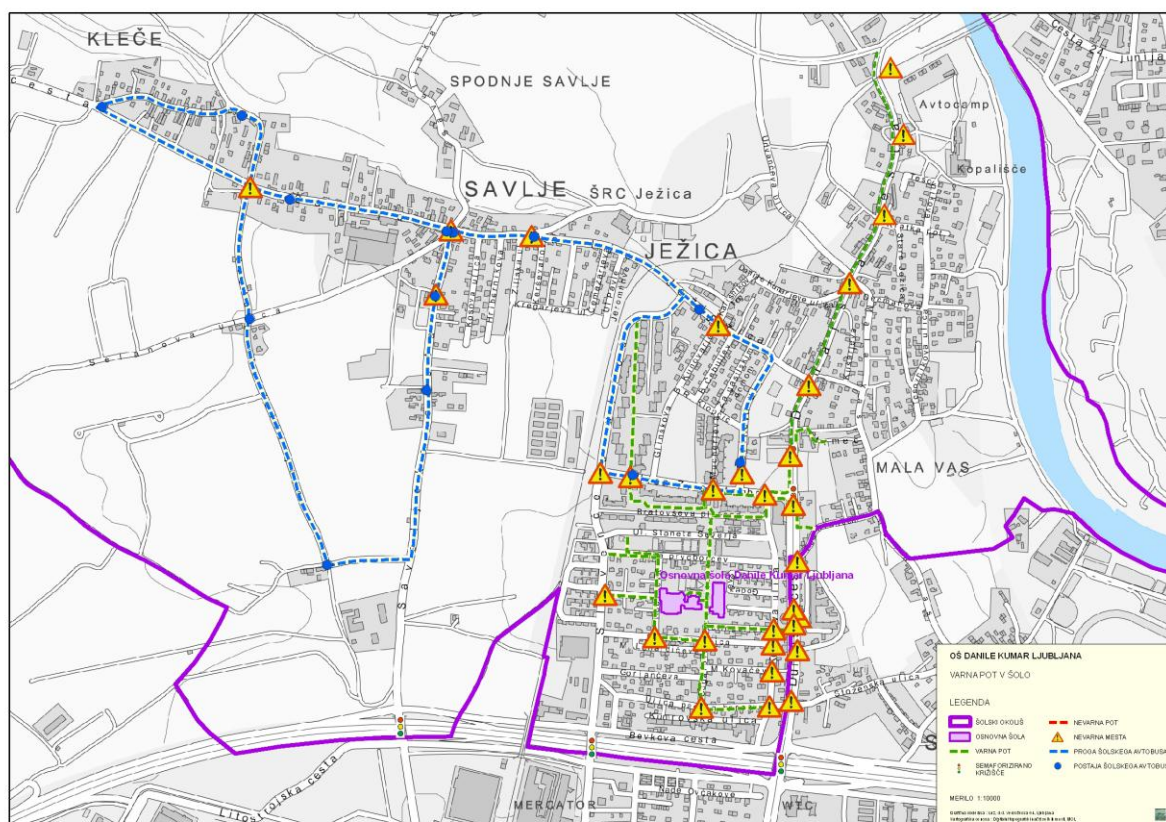
Starše bomo ozaveščali, da je skrb za varno pot otroka v šolo in iz nje ena najpomembnejših nalog, saj lahko tudi oni sami veliko postorijo s pravočasnim seznanjanjem otrok z vsemi nevarnostmi, spremstvom otroka in predvsem z lastnim zgledom.

Otrok bo lahko za prihod v šolo uporabljal kolo, če mu bodo to dovolili starši in bo imel opravljen kolesarski izpit ter bo ustrezno opremljen s čelado.

Nekatera območja šolskega okoliša niso prometno najvarnejša. Še posebno izpostavljamo Saveljsko cesto in prehode preko Dunajske ceste, čeprav so nekateri prehodi opremljeni s semaforji.

S sistemom enosmernih cest v naselju se je promet izrazito spremenil na bolje, urejena so bila nova parkirna mesta in mesta za kratkotrajno ustavljanje, ki staršem omogočajo obvezno spremstvo otrok v šolo, tudi kadar se pripeljejo z avtom. Za učence je z novo prometno ureditvijo pot v šolo postala varnejša. Povzeto iz Vodnika za leto 2016/17 OŠ Danile Kumar.

Na spletni strani osnovne šole se nahaja tudi zavihek Šolska pot, kjer je grafični prikaz šolskih poti, nevarnih točk na tej poti, prikaz poti šolskega avtobusa s postajališči. Poudarek je na nevarnih točkah šolske poti.



Slika 25: Kartografski prikaz šolskih poti s točkami nevarnosti, ki so ga izdelali na osnovni šoli Danile Kumar .

Podatek varne poti v šolo smo dobili od izobraževalne ustanove.

Smernice za šolske poti

Smernice za šolske poti so tudi uporaben pripomoček za učinkovito in poenostavljeno komuniciranje preventivno-vzgojnih vsebin za šolarje in starše, hkrati pa usmerjajo k bolj sistematičnemu in koordiniranemu pristopu na področju prometne varnosti na lokalni ravni ter k varnejši cestno-prometni infrastrukturi.

Za učinkovit sistem zagotavljanja večje varnosti na šolskih poteh je namreč nujno sodelovanje pristojnih institucij – osnovnih šol, ki oblikujejo načrte šolskih poti in jih komunicirajo z učenci in starši, lokalnih skupnosti, ki upravljajo s cestno infrastrukturo ter lokalnih svetov za preventivo in vzgojo v cestnem prometu, ki povezujejo vse pristojne lokalne deležnike področja varnosti v cestnem prometu in so zakonsko pristojni za presojo ogroženosti varnosti učenca na poti v šolo. Pri tem ima posebno vlogo tudi policija, saj lahko preko svojih nadzorstvenih in preventivno-vzgojnih nalog bistveno pripomore k večji varnosti na šolskih poteh.

Javna agencija Republike Slovenije za varnost prometa si prizadeva, da bo izdanim smernicam in oblikovanju učinkovitejših ter bolj poenotenih načrtov sledile tudi izboljšave na zakonodajnem področju. V zvezi s tem bodo tudi v nadaljevanju potekala usklajevanja med

pristojnimi inštitucijami, ki bodo še dodatno pripomogla k boljšim pogojem za varno sodelovanje otrok na šolskih poteh.

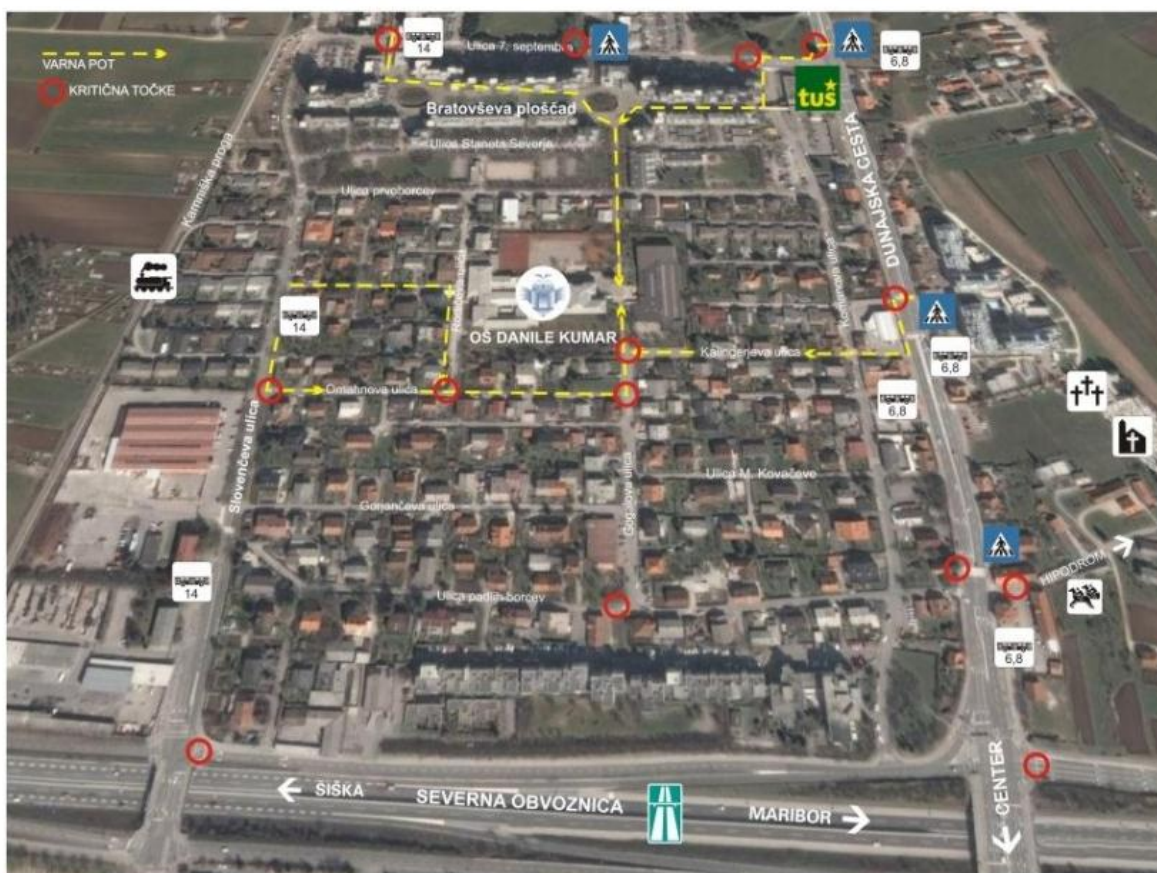
5.1 Poročilo o stanju dostopnosti izbrane ustanove za osebe z različnimi oviranostmi – povzetek obstoječih zbirk podatkov iz predhodnih projektov (vir: MIZŠ)

Javna agencija RS za varnost prometa je okviru nacionalne preventivne akcije Začetek šolskega leta izdala posebno gradivo kjer so zapisali aktivnosti za zagotavljanje prometne varnosti otrok ob začetku novega šolskega leta ter na šolskih poteh. Gradivo je namenjeno varovanju otrok in mladostnikov v prometu ter posebej varnosti otrok na šolskih poteh. Ker otroci spadajo med najranljivejše skupine udeležencev v prometu, saj so zaradi razigranosti še posebno ogroženi v prometu.

Ključno za uresničevanje cilja varnejših šolskih poti je potreben celovit pristop do varnosti cestnega prometa, saj morajo ukrepi in aktivnosti obsegati tako prometno- vzgojne dejavnosti in izobraževanje kot tudi osveščanje, nadzor nad ravnanjem, varno in sodobno infrastrukturo za zaščito ranljivejših skupin udeležencev, lokalno ravni, ter civilno družbo. Za večjo varnost otrok je v slovenskem prostoru že vrsto let potekalo veliko akcij od rumene rutice ki opozarja na najmlajše šolarje, organizirani šolski prevozi, kresničke, varovanje otrok na šolskih poteh ob začetku šolskega leta, nadzor, urejanje šolski poti, ukrepi za umirjanje prometa, načrti varnih šolskih poti, šolski predstavnik na nevarnih delih šolske poti.

Stanju dostopnosti izbrane ustanove je v skladu s smernicami Ministrstva za izobraževanje in šport. Izdelali so načrte varnih šolskih poti in skupaj s predstavniki sveta staršev in lokalne skupnosti vplivali na prometno ureditev v šolskem okolju. Tako so v zadnjem obdobju trem ulicam spremenili prometni režim iz dvosmernega v enosmerni promet in s tem povečali varnost otrok in osebam z različnimi oviranostmi pri uporabi teh ulic. Spremenili so tudi parkirne površine v sami bližini osnovne šole in tako omogočili varnejšo pot šolarjem. Kajti gneča avtomobilov v jutranji konici, ko straši pripeljejo svoje otroke v šolo je bila nevzdržna. Glavna varna šolska pot je skozi celo leto označena z znakovnim znakom "otroci na cesti" ne le ob začetku šolskega leta. Na najbolj nevarni točki prečkanja ceste napotijo dnevno šolskega delavca, ki skrbi za varen prehod šolskih otrok in oseb z različnimi oviranostmi preko nadhoda nevarnega odseka ceste.

Izdelali so tudi grafični prikaz varnih poti prikazanih z rumeno črtkano črto in usmerjevalnimi puščicami, z prometnimi znaki na podlagi letalskega posnetka, kjer se nazorno vidijo najbolj varne poti do osnovne šole povezane z avtobusnimi postajališči mestnega potniškega prometa glavnih cest to je Dunajske ceste in Slovenčeve ceste. Obkrožena so tudi vsa kritična mesta prečkanja v posameznih križiščih v najbližji okolici osnovne šole. Označeni so tudi prehodi za pešce s prometnim znakom, kjer je priporočljivo prečkanje cestišč, predvsem tu govorimo o nevarnejših večpasovnih cestiščih, ki ga je potrebno prečkati na semaforiziranih križiščih. Vrisana je tudi pot šolskega avtobusa, ki ga šola priporoča za uporabo predvsem učencem, ki so v bližini postajališč šolskega avtobusa.



Slika 26: Na aero posnetku so na osnovni šoli Danile Kumar shematsko označili dostope do šole in dostopnost z prevoznimi sredstvi.

5.1.1 Predhodni projekt dobre prakse

Na osnovni šoli Mirana Jarca v Ljubljani so sodelovali na mednarodnem programu Varnost in mobilnost za vse, ki je v Sloveniji požel velik uspeh, saj je ravno skupina iz OŠ Mirana Jarca Ljubljana junija letos celo zmagala na mednarodnem zaključku v Parizu³⁸. V programu je doslej sodelovalo več kot 400 slovenskih šol, s čimer so pomembno prispevali k boljšemu osveščanju osnovnošolcev o varnosti v prometu in o odgovornem ravnanju z okoljem. V okviru projekta so učenci naredili akcijski načrt, šteli promet, naredili anketo med stanovalci ulice, se pogovorili s policisti Policijske postaje Bežigrad ter poslali vlogo na Mestno občino Ljubljana, ki se je na pobudo hitro odzvala in projekt odobrila.

Kako so se projekta lotili? Učenci so najprej prepoznavali probleme v bližini njihove osnovne šole in sicer so zapisali:

- pred blokom je premajhno parkirišče;
- postavil bi semafor na Peričevi, pri Zdravstvenem domu;
- naredil bi večje parkirišče pred šolo;
- ko grem v šolo mimo PTT šole, je pločnik ves popljuvan, zato grem raje po cesti

³⁸ Več na spletni strani:

http://www.mizs.gov.si/fileadmin/mizs.gov.si/pageuploads/podrocje/novinarsko_sredisce/Varna_mobilnost/Varna_mobilnost_dec_2015_2delavnica_Marta_Hvalec.pdf

Za tem so probleme konkretizirali in sicer da je Ipavčeva ulica dolga 125 m cesta, kjer na eni strani stoji šola, na drugi so tri večstanovanjske hiše. Ob šoli je parkirišče, ki je premajhno za vse uporabnike, cesta je običajno v vsej svoji dolžini zaparkirana, srečevanje dveh avtomobilov je onemogočeno. Da učenci prečkajo cesto tik pred vhodom v šolo, kjer ni prehoda za pešce, do prehoda dostopajo mimo parkirišča, hodijo za parkiranimi vozili po cestišču. Starši ustavljajo na cestišču, obračajo in delajo zastoje.

Na te težave so predlagali rešitve z določitvijo novega prehod za pešce, opozarjanje z redarjem na redni nadzor pred šolo, preureditev prometnega režima v enosmerno ulico. Izbrana je bila rešitev spremembe prometnega režima iz dvosmerne v enosmerni promet. S tem bodo pridobili zmanjšanje prometa, posledično zmanjšanje onesnaženje zraka in hrup. Pridobili bodo parkirna mesta. Učenci bodo na cesti z manj prometa bolj varni. Znebijo se prometnih situacij, ko se morajo vozniki umikati drug drugemu.

Potek dela je potekal z izdelavo akcijskega načrta. Z njim bi izvedli ponoven ogled dejanske situacije. Izvedli so pogovor s policisti PP Ljubljana Bežigrad, izvedli so ankete za stanovalce Ipavčeve ulice, štetje prometa, beleženje ustavljanja. Izvedli so tudi neformalne pogovore s starši in oblikovanje pisne vloge za MOL ter jih posredovali na MOL Oddelek za gospodarske dejavnosti in na SPVCP Ljubljana.



Fotografija 48: Predstavlja učence OŠ Mirana Jarca pri aktivnem delu na šolski poti.

Rezultat projekta je oddana prošnja na občino s predlogom o uvedbi enosmerne ceste. Obiskali so jih odgovorni z Oddelka za gospodarske dejavnosti in promet in se o njihovem predlogu pogovorili. Ogledali so si dejansko stanje na terenu in podprli predlog učencev in tudi njihovo pobudo o razširitvi rešitve še na izdelavo klančin za invalide na pločnikih. Zagotovili so, da bodo pristopili k izdelavi projektnega načrta.

5.2 Analiza števila in vrste potencialnih uporabnikov (tj. slepih, gibalno oviranih) na izbrani izobraževalni ustanovi - povzetek obstoječih zbirk podatkov iz predhodnih projektov (vir: MIZŠ)

Vir podatkov za analizo je spletna stran v sklopu MIZŠ in sicer na spletni povezavi: http://www.mizs.gov.si/fileadmin/mizs.gov.si/pageuploads/podrocje/posebne_potrebe/pdf/Tabela_ucenci_s_posebnimi_potrebami.pdf

Podatki se nanašajo na učence s posebnimi potrebami v osnovnih šolah s prilagojenim izvajanjem in dodatno strokovno pomočjo v Republiki Sloveniji, in sicer:

a) Število usmerjenih učencev

2015/2016	2016/2017
10.091	10.072

b) Število učencev (in delež znotraj učencev s PP) glede na vrsto primanjkljaja, ovire oziroma motnje

	2015/2016		2016/2017	
učenci z lažjo motnjo v duševnem razvoju* (MDR)	10	0,1%	10	0,1%
gluhi in naglušni (GLU, NGL)	238	2,4%	182	1,8%
učenci z govorno jezikovnimi motnjami (GJM)	1.180	11,7%	992	9,8%
slepi in slabovidni ter učenci z okvaro vidne funkcije** (SLE, SLV, OVF)	70	0,7%	63	0,6%
gibalno ovirani (GIB)	293	2,9%	179	1,8%
učenci s čustvenimi in vedenjskimi motnjami (ČVM)	324	3,2%	208	2,1%
dolgotrajno bolni* (DOB)	1.416	14,0%	1.161	11,5%
učenci s primanjkljaji na posameznih področjih učenja * (PPPU)	4.619	45,8%	4.371	43,3%
učenci s avtističnimi motnjami** (AM)	105	1,0%	126	1,2%
učenci z več motnjami*** (DRU)	1.836	18,2%	2.780	27,5%
SKUPAJ	10.091	100%	10.072	100%

* spremembe v opredelitvah primanjkljajev, ovir oziroma motenj

** nova skupina otrok s posebnimi potrebami v skladu z Zakonom o usmerjanju otrok s posebnimi potrebami (ZUOPP-1)

*** ni samostojna skupina otrok s posebnimi potrebami v skladu z ZUOPP-1, vendar ima učenec lahko opredeljenih več motenj

c) Število učencev (in delež znotraj celotne populacije po razredih)

2015/2016		2016/2017	
Stalni	Začasni	Stalni	Začasni
173	116	161	208

d) Število stalnih in začasnih spremljevalcev

	2015/16	2016/17
število ur dodatne strokovne pomoči	34.154	35.654
<i>povprečje</i>	<i>3,38</i>	<i>3,54</i>

e) Ure dodatne strokovne pomoči po odločbah o usmeritvi

za šolsko leto 2016/2017	1. Razred		2. Razred		3. Razred		4. Razred	
a) učenci z lažjo motnjo v duševnem razvoju (MDR)	1	0,3%	2	0,4%	3	0,4%	0	0,0%
b) gluhi in naglušni (GLU, NGL)	11	3,2%	20	3,6%	28	3,7%	24	2,4%
c) učenci z govorno jezikovnimi motnjami (GJM)	115	33,7%	174	31,4%	154	20,4%	125	12,4%
d) slepi in slabovidni ter učenci z okvaro vidne funkcije	7	2,1%	6	1,1%	8	1,1%	8	0,8%
e) gibalno ovirani (GIB)	15	4,4%	25	4,5%	15	2,0%	20	2,0%
f) učenci s čustvenimi in vedenjskimi motnjami (ČVM)	10	2,9%	8	1,4%	15	2,0%	19	1,9%
g) dolgotrajno bolni (DOB)	41	12,0%	74	13,4%	100	13,3%	136	13,4%
h) učenci s primanjkljaji na posameznih področjih učenj	17	5,0%	44	7,9%	171	22,7%	340	33,6%
i) učenci z avtističnimi motnjami (AM)	9	2,6%	22	4,0%	29	3,8%	14	1,4%
j) učenci z več motnjami (DRU)	115	33,7%	179	32,3%	231	30,6%	326	32,2%
SKUPAJ	341	100%	554	100%	754	100%	1.012	100%

5. Razred		6. Razred		7. Razred		8. Razred		9. Razred		SKUPAJ
2	0,2%	1	0,1%	0	0,0%	1	0,1%	0	0,0%	10
12	1,0%	25	1,8%	16	1,0%	18	1,1%	28	1,7%	182
99	8,3%	96	6,7%	71	4,6%	76	4,7%	82	4,9%	992
5	0,4%	7	0,5%	4	0,3%	8	0,5%	10	0,6%	63
19	1,6%	18	1,3%	16	1,0%	14	0,9%	37	2,2%	179
23	1,9%	36	2,5%	28	1,8%	34	2,1%	35	2,1%	208
128	10,8%	166	11,6%	158	10,3%	176	11,0%	182	11,0%	1.161
540	45,5%	697	48,9%	829	53,9%	851	53,1%	882	53,2%	4.371
15	1,3%	13	0,9%	8	0,5%	5	0,3%	11	0,7%	126
344	29,0%	367	25,7%	409	26,6%	419	26,2%	390	23,5%	2.780
1.187	100%	1.426	100%	1.539	100%	1.602	100%	1.657	100%	10.072

f) Število učencev in delež glede na razred, katerega obiskuje in vrsto primanjkljaja, ovire oziroma motnje

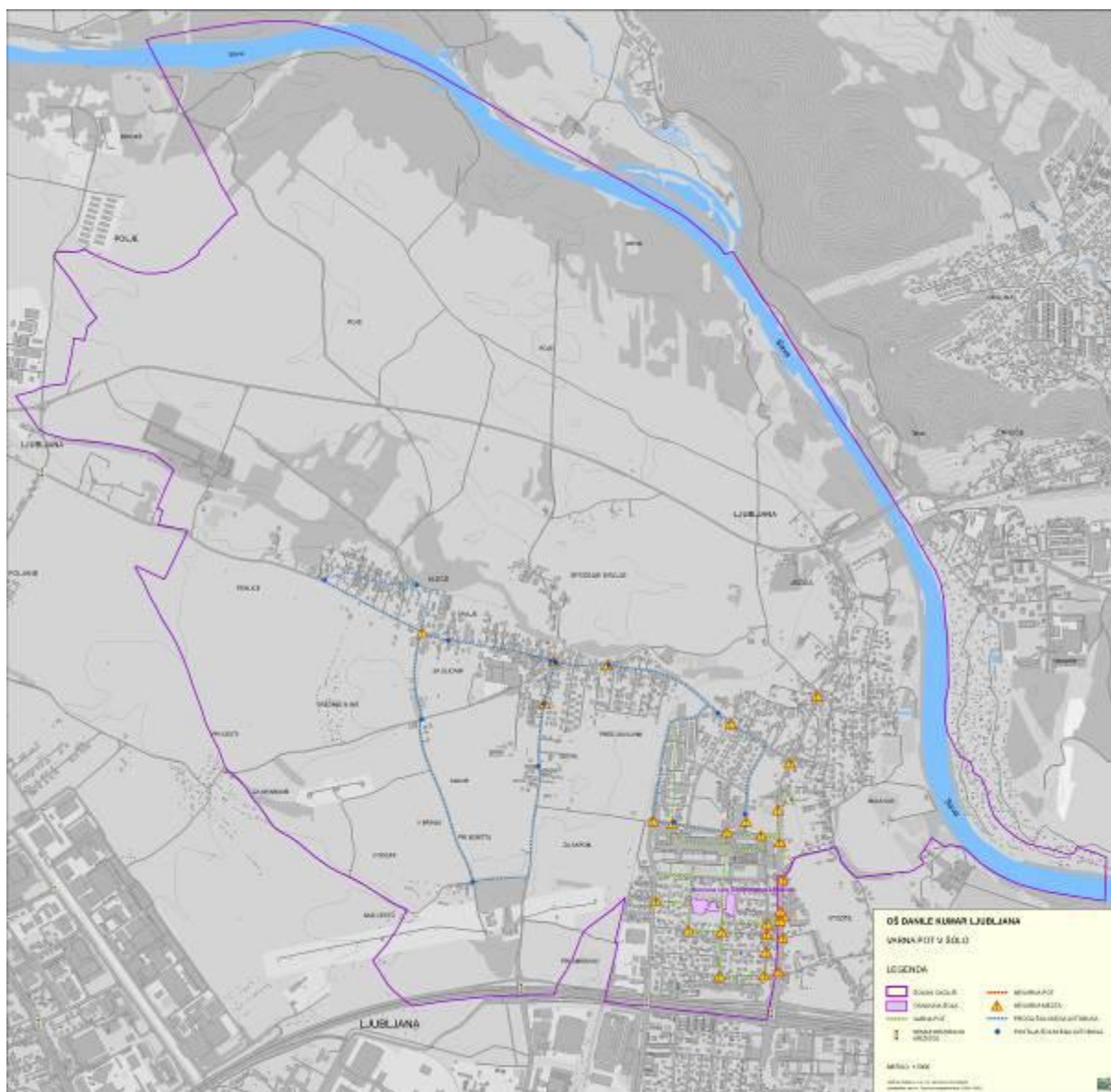
	a	b	c	d	e	f	g	h	i	j
1. Razred	10%	6%	12%	11%	8%	5%	4%	0%	7%	4%
2. Razred	20%	11%	18%	10%	14%	4%	6%	1%	17%	6%
3. Razred	30%	15%	16%	13%	8%	7%	9%	4%	23%	8%
4. Razred	0%	13%	13%	13%	11%	9%	12%	8%	11%	12%
5. Razred	20%	7%	10%	8%	11%	11%	11%	12%	12%	12%
6. Razred	10%	14%	10%	11%	10%	17%	14%	16%	10%	13%
7. Razred	0%	9%	7%	6%	9%	13%	14%	19%	6%	15%
8. Razred	10%	10%	8%	13%	21%	13%	14%	19%	6%	15%
9. Razred	0%	15%	8%	16%	21%	17%	16%	20%	9%	14%

Sinteza analize bo izvedena naknadno in podana v zaključnem poročilu.

Tabela so povzete iz strani MZI.

5.3 Prevzem podatkov o varnih poteh dostopa za izbrano ustanovo (vir: izobraževalna ustanova)

Osnovna šola Danile Kumar nam je posredovala podatke (grafične), ki so jih izdelali in objavili na svoji spletni strani pod zavihkom Šolske poti. V ta namen so izdelali šolske poti v dveh merilih in sicer 1 : 5 000, kjer je prikazan celoten šolski okoliš in v merilu 1 : 1 000, kjer je podrobnejši prikaz šolskih poti. Kot osnova za izdelavo tematskega zemljevida so lahko z dovoljenjem uporabili spletni zemljevid Ljubljanskega urbanističnega zavoda, ki ga je moč videti na portalu mestne občine Ljubljana na portalu vzgoja in izobraževanje.



Slika 27: Na sliki je prikaz šolskega okoliša OŠ Danile Kumar s prikazom varnih poti v šolo z izdelano legendo.



Slika 28: Na sliki je detajlni prikaz šolskih poti OŠ Danile Kumar z izdelano legendo.

Po smernicah za šolske poti, ki ga je izdala Javna agencija RS za varnost prometa, naj bi imela vsaka osnovna šola izdelan načrt šolskih poti, s katerim se ob začetku šolskega leta seznani vse učence in njihove starše.

Da načrt doseže svoj namen, ga je potrebno stalno ažurirati in vanj vnašati spremembe na poti in nove prometne situacije. To dosežemo na podlagi celostnega pristopa v sodelovanju s ključnimi deležniki zagotavljanja varnosti v cestnem prometu. Cilj so torej varnejše šolske poti in varnejši šolski okoliši brez smrtnih žrtev in hudo telesno poškodovanih v cestnem prometu.

Prevzem podatkov o varnih poteh dostopa za izbrano ustanovo (vir: izobraževalna ustanova)³⁹

³⁹ Izobraževalna ustanova je OŠ Danile Kumar, ki je posredoval slikovni material.

5.4 Prilagoditev podatkov o varnih poteh dostopa za izbrano ustanovo

Sestavni del šolskih poti je poleg grafičnega prikaza tudi načrt šolskih poti. Načrt je oblikovan kot pisni dokument z naslednjo vsebino:

- uvod
- splošne informacije o šoli in določitev šolskega okoliša;
- opredelitev osrednjih ciljev in namen načrta (povečanje prometne varnosti, razbremenitev šolskega okoliša, alternativni načini potovanja,...);
- analiza stanja šolskih poti in prometne varnosti (promet, nevarna mesta, prometne nesreče, kritične točke ...) tudi s pomočjo terenskega pregleda stanja šolskih poti in letnih anket ter poročil in statističnih podatkov policije, pristojnih občinskih služb oz. upravljavcev cest;
- pravilno in odgovorno ravnanje v cestnem prometu (vzgojno–preventivna vsebina za šolarje pešce, šolarje kolesarje, kot tudi šolarje vozače, vloga mentorjev pri informiranju šolarjev in staršev ter pomen skupinskega ogleda šolskih poti na začetku šolskega leta s pomočjo izdelanega načrta šolskih poti);
- tehnični del načrta - grafični prikaz šolskih poti in zemljevida šolskega okoliša (določiti in nazorno predstaviti šolske poti, ki so za učence najvarnejše), opredelitev kritičnih točk, odsekov;
- navedba vseh linij organiziranega šolskega prevoza posamezne OŠ z vsemi postajališči in opisom varnosti dostopnih poti do postajališč šolskega prevoza;
- opis problematičnih mest in odsekov šolskih poti, ki predstavljajo za šolarje potencialno nevarna mesta in niso v skladu z osnovnimi kriteriji za šolsko pot

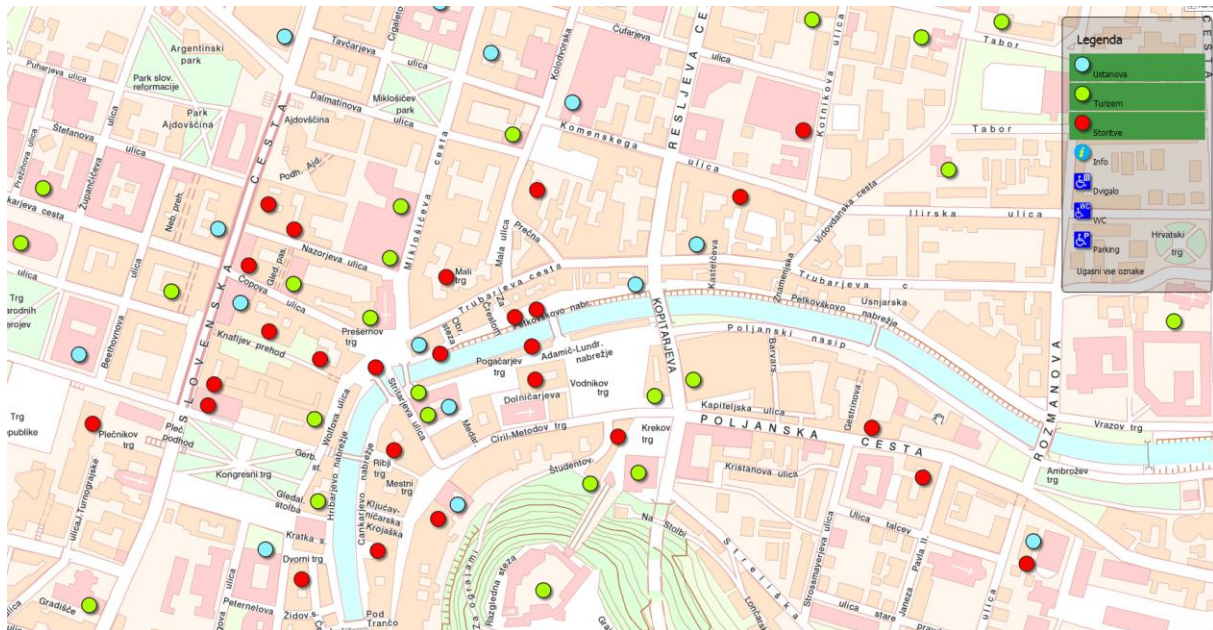
Javna agencija RS za varnost prometa je skozi medresorsko usklajevanje smernic za šolske poti oblikovala minimalne standarde oziroma kriterije za šolske poti, osnovane na predlogu dr. Marka Renčlja iz Univerze v Mariboru (FGPA). Kriteriji so utemeljeni na določilih Pravilnika o projektiranju cest (37. člen – bankine) in prometnega profila pešca (0,75 m) ter zgornjih mejah hitrosti za preživetje pešca v primeru naleta vozila z upoštevanjo toleranco. Kriteriji za omejitev hitrosti na šolskih poteh temeljijo na realni vozni hitrosti, ki jo ne preseže 85% vseh vozil – V85 (percentil hitrosti V85). V85 lahko izmerimo tako z merilniki, kot tudi povečini s prikazovalniki hitrosti, ki so dokaj pogost pripomoček za umirjanje hitrosti v lokalnih skupnostih (Smernice za šolske poti 2016).

Za učinkovitejšo varnost in ozaveščenost o šolski varni poti, predlagamo upoštevanje prilagoditev vsem uporabnikom, ter izdelek spletno karto, na kateri bi interaktivno (po slojih) prikazovali:

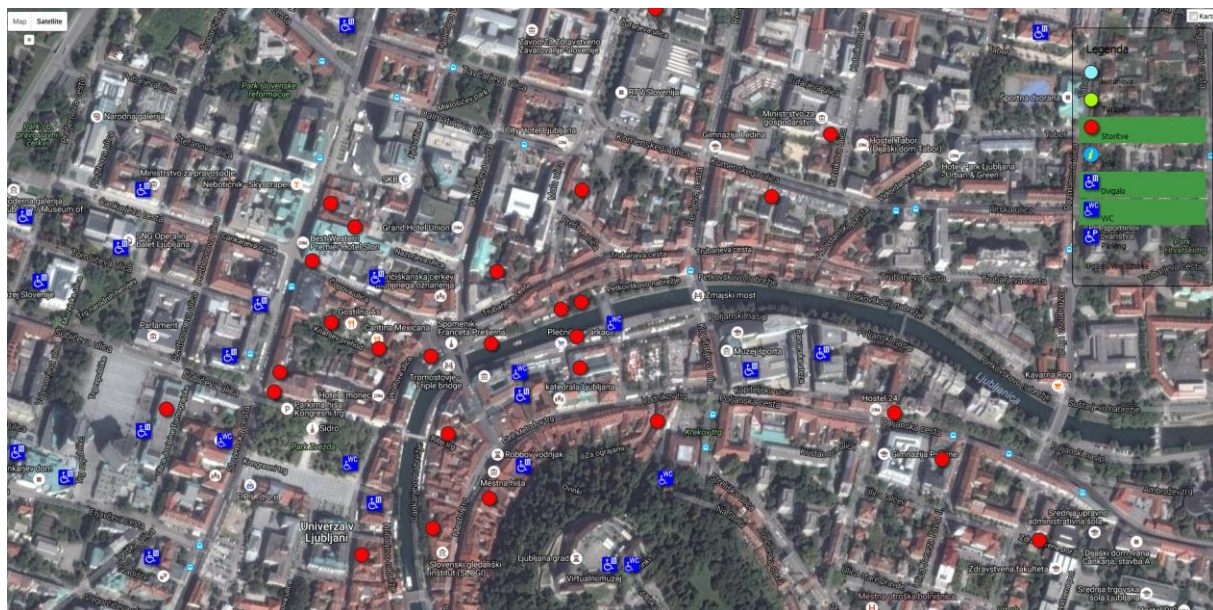
- linijske prikaze - šolske poti (varne, nevarne), kolesarske poti, linija šolskega avtobusa,
- točkovne prikaze– piktogrami prikaza nevarnih prehodov ali mest na šolski poti, postajališča šolskega avtobusa, varni in nevarni prehodi za pešce,
- površinske prikaze – površine brez prometa, površine namenjene igri.

Spletna karta je namenjena širši javnosti, staršem, lokalnim svetom za preventivo in vzgojo. Za otroke predlagamo aplikacijo za pametni telefon, na kateri bi poleg grafičnega prikaza šolske poti bil tudi kviz ali igrice, ki bi otroka pritegnila v poizvedovanje na aplikaciji in s tem spoznavanje problematike o šolskih poteh in

varnem prometu.



Slika 29: Na sliki je prikazana spletna karta z interaktivnim prikazom tematik, ki so namenjene gibalno oviranim v mest Ljubljana s kartografskim prikazom.



Slika 30: Na sliki je prikazana spletna karta z interaktivnim prikazom tematik, ki so namenjene gibalno oviranim v mest Ljubljana s prikazom zračnega posnetka.

6 Sklop 6: Nadgradnja rezultatov projekta “Varno v vrtec in šolo”

V resolucija nacionalnega programa varnosti cestnega prometa za obdobje od 2013 do 2020 v področju prometne vzgoje in vseživljenskega učenja je zapisano da je varnost v cestnem prometu pomemben del delovanja družbe, zato so v veljavnih učnih načrtih vključene prometne vsebine po vertikali, od predšolske vzgoje, osnovnošolskega izobraževanja in srednješolskega izobraževanja.

Prvi zametki spoznavanja predšolskih otrok s prometom je preko staršev in kurikulumu za vrtce, ki zajema šest področij dejavnosti (gibanje, jezik, narava, družba, umetnost, matematika), z opredeljenimi globalnimi cilji, primeri dejavnosti in vlogo odraslih. Med področne dejavnosti, kot so prometna vzgoja, moralna vzgoja, skrb za zdravje ipd. se prepletajo skozi vsa področja in so del kurikularnih vsebin, ki se odražajo v načinu življenja in dela v vrtcu. V vrtcih prometna vzgoja poteka preko igre. V tem obdobju je otroku starš največji vzornik, zato mora poskrbeti za vzorno vedenje v prometu in seznanjanjem z njegovimi posebnostmi in nevarnostmi. Tu se tudi seznanijo z različnimi poklici, med drugim tudi s poklicem policista. Policist jim prijazno prikažejo svoj poklic in pouči o pravilnem vedenju v prometu, predstavi uniformo ... pridobiva veščine, povezane s telesno nego, varnostjo (ukrepanje ob nevarnostih, nezgodah in nesrečah), prometno varnostjo - prečkanje ceste, prepoznavanje nevarnih situacij v prometu, razumevanje in upoštevanje prometnih predpisov, sodeluje pri opazovalnem sprehodu, kjer spremljajo dogajanje na pločniku, cesti in v križišču; spoznava različne načine potovanja in sodeluje pri pogovoru o varnosti in vedenju pri posameznih prevoznih sredstvih (potovanje z avtobusom, taksijem, vlakom, ladjo, letalom ...).



Fotografija 49: Na fotografiji je vidna oznaka za šolsko pot na poti v OŠ Danile Kumar.

Nato sledi šolsko obdobje kjer je prometna vzgoja kot medpredmetno kurikularno področje in zaradi svoje narave zahteva interdisciplinarni pristop in aktivne oblike dela, ki bodo vodile v varno vedenje v prometu. Vzgoja mora potekati v vseh relacija enakomerno; šola - starši - policija - življenjsko okolje. Prometna vzgoja mora potekati v čim večji meri v stvarnem okolju, tako da učenci pridobivajo življenjske izkušnje v prometu. Prometna vzgoja otrokom omogoča, da na varen način osvojijo vedenjske vzorce, potrebne za varno vključevanje v cestni promet kot pešci, kot kolesarji, vozniki motornih koles.

6.1 Vsebinsko navodilo in poziv otrokom, da izdelajo lastne predloge varnih poti za osebe obeh ciljnih skupin (vključno z nagraditvijo dobrih predlogov)

Delavnica za izdelavo predlogov varnih poti za osebe obeh ciljnih skupin invalidov je namenjena vživljanju otrok v vlogo sovrstnika z gibalnimi ovirami ter slepega ali slabovidnega vrstnika. Aktivnost bo umeščena v program po uvodnih predstavitvah, prek katerih bodo otroci obnovili, kaj pomeni varnost v prometu in kaj so varne poti. Spoznali bodo, s katerimi ovirami in nevarnostmi se srečujejo ciljne skupine invalidov. Spoznali bodo tudi osebne zgodbe slepe ali slabovidne osebe ter gibalno ovirane osebe. Tako bodo dobili dovolj informacij, da bodo sprožile nadaljnji potek domišljije in spominov za oblikovanje risb, ki bodo predstavljale njihove predloge varnih poti. Delavnico bomo pričeli z uvodno, ogrevalno aktivnostjo, ki bo otroke spomnila na to, kako se soočati z izzivi, ko imamo določeno oviro ali hendikep. S svojo risbo o varni poti v šolo bodo otroci krepili opazovanje, spomin in domišljijo ter razvijali občutek za gradnjo risbe od celote k delom. Na koncu bo vsak otrok svojo risbo še predstavil in poudaril podrobnosti, ki so za sliko pomembne.

Za delo z otroci, ki imajo slepoto ali gibalno oviranost bomo po potrebi organizirali risanje v dvojicah. S prilagojenimi metodami dela bomo omogočili, da bodo tudi invalidni učenci lahko izrazili svojo pot v šolo in opozorili na ovire ali nevarnosti, s katerimi se srečujejo na poti. Predstavili bodo svoj pogled na reševanje ovir v prometu. Metoda dela v paru bo temeljila na opisovanju likovnih elementov, uporabe barv in vzorcev, ki jih bo druga oseba risala po navodilu in občutkih, ki jih dobi od svojega vrstnika. Dodatno se bomo za delo z invalidnimi učenci pripravili tudi s tehnikami likovne terapije, v primeru, da se z delavnico risanja sprožijo negativni občutki in prizadetost otroka z invalidnostjo. Prek metod likovne terapije se bo te učence vodilo skozi pogovor in s pomočjo risbe se bodo čustva in občutki lahko svobodno izrazili. Svoje misli namreč najlažje izražamo z besedami, medtem ko se čustva najlažje izrazijo skozi barve in oblike. Neverbalna terapija je povsem neinvazivna in spodbuja samopomoč otroka. Risba deluje kot dvojna obrambna funkcija pri izražanju, tako za otroka kot za terapevta. Prek uporabe tranzitornega objekta je pogovor z otroci o težkih temah lažje izvedljiv. K sodelovanju bomo povabili strokovnjaka na področju likovne terapije, ki bo svoje delo po potrebi opravil z otroci, ki bodo izkazovali neuravnovešeno vedenje ali čustvene blokade.

Cilji te aktivnosti so krepljenje osebnostnih, čustvenih ter prosocialnih in interrelacijskih veščin:

- čustveno izražanje
- verbalizacija lastnega doživljanja
- krepljenje empatije

- boljše spopadanje otrok s težavami
- grajenje pozitivne samopodobe
- odkrivanje lastnih notranjih moči
- katalizacija komunikacije s sovrstniki
- krepljenje prosocialnega obnašanja

Z učenci, ki bodo potrebovali likovno terapijo, se bodo delavnice izvajale na individualni ravni. Glede na potrebe posameznika se bo izvedel sklop naslednjih vaj:

- zbiranje in umirjanje
- uvodna vaja za ogrevanje in sproščanje
- pogovor o glavni vsebini srečanja in priprava za ustvarjanje
- navodila, demonstracija likovnega ustvarjanja in likovno ustvarjanje
- zaključni pogovor je posameznikova verbalna oziroma refleksija ustvarjenega v skupini

Na ta način se otroci sprostijo in naučijo, kako kreativno nadomestiti destruktivne vzorce vedenja ali negativna čustva. Delavnice krepijo zdravo samopodobo in sposobnost upravljanja čustev in odnosov v življenjskih izzivih. Spodbujajo tudi ustvarjalnost in abstraktno mišljenje, izboljšajo koncentracijo in motivacijo. To prinese razvoj pozitivnega mišljenja, spremembe vedenja in boljšo komunikacijo. Likovna terapija je za otroke v kakršni koli stiski preprosto osvobajajoča.⁴⁰

6.1.1 Vsebinsko navodilo in priprava otrok za izvedbo delavnice za izdelavo varnih poti za osebe obeh ciljnih skupin

Učna priprava

MOTIV: varna pot v šolo

LIKOVNI POJMI: oblika, velikost oblik, risarska podlaga, risarski materiali, risarski pripomočki, tekstura

VSEBINSKI POJMI: promet, prevozno sredstvo, prometna signalizacija, varnost v prometu, varne poti, prostor, prostorske ovire, gibalno ovirani, slepi in slabovidni

CILJI DELAVNICE:

- spoznavajo likovne pojme, povezane z risanjem
- spoznavajo strokovne pojme, povezane s prometom
- soočajo se z občutkom hendikepa oziroma oviranosti
- razvijanje sposobnosti opazovanja, prostorske predstavljalnosti in vizualizacije
- spodbujanje likovnega mišljenja, likovnega spomina in domišljije
- razvijati socialne, emocionalne, estetske in komunikacijske osebnostne kvalitete
- krepiti zavedanje o družbenih vrednotah in problematiki okolja
- razvijajo občutek za gradnjo risbe od celote k delom

STANDARDI ZNANJA:

⁴⁰ Blažka Kopač, Likovna terapija. Splet: <http://mama.si/domov/likovna-terapija>.

- samostojno reši likovno nalogo
- izkazuje sposobnost, da pravilno uporabi risarske materiale in orodja
- v likovnih izdelkih izkazuje poznavanje in razumevanje obravnavanih likovnih in strokovnih pojmov

METODE: demonstracija, slikanje, razgovor

OBLIKE: frontalna, individualna

PRIPOMOČKI: risalni list, voščenke

LITERATURA: Risarske preizkušnje, Maks Tušak (2010)



Fotografija 50: Na fotografiji vidimo, kako oseba pred seboj drži otroško sliko, na kateri je prikazana cesta z avtomobili in kamionom, letalo, na desni strani so stavbe, na levi drevesa.⁴¹

POSTOPEK:

1. Uvodni del

Z učenci se pogovorimo o predhodnih aktivnostih, prek katerih so spoznali, kakšne so potrebe otrok s slepoto ali gibalno oviranostjo in kakšne so zanje nevarnosti ali ovire v prometu. Učencem pokažemo nekaj fotografij v prometu, posamezne situacije komentiramo in iščemo rešitve za ureditev varnosti v prometu. Povzamemo vsebinske pojme delavnice.

Uvodna, ogrevalna vaja bo učencem predstavila občutek hendikepa ali ovire. Otroci poskusijo narisati preproste objekte kot je hiša, cesta, avto ali semafor z levo roko (v kolikor so desničarji in obratno). Otroci poskusijo objekte narisati tudi tako, da risbo gledajo zrcalno – prek ogledala.

Napoved likovne naloge: Narisali bomo svojo varno pot v šolo in pri tem opozorili na nevarnosti, ki se lahko pojavijo na tej poti za slepo in slabovidno osebo ter gibalno ovirano osebo.

Predstavitev likovne tehnike in postopka:

Vsak učenec prejme risalni list ter svinčnik, suhe barvice, voščenke in barvne flomastre. Na mizi nariše svojo risbo in končan izdelek položi na sredo mize.

⁴¹ Smart Class. Splet: <http://elementaryartfun.blogspot.si/2012/02/drawing-steps-for-one-point-perspective.html>

2. Glavni del

Pripravimo: postavimo mize v 'otoke', da lahko skupaj riše skupina 4ih otrok.

Vsak učenec izbere svoj risalni list in sredstvo za risanje.

Po opisanem postopku izdela risbo.

Pospravi delovno površino.

3. Zaključek

Vsak otrok predstavi svojo risbo skozi zgodbo o varni poti v šolo. Risbe v učilnici razstavimo, da si jih lahko ogleda tudi strokovna komisija z vidika prostorskih in prometnih rešitev varnih poti. Izberejo najboljše predloge in avtorje risb tudi nagradijo. Nagrajene bodo tudi najboljše risbe, ki morebiti ne bodo imele izvirnih tehničnih rešitev, bodo pa nagrajene zaradi svojega likovnega izraza.

6.2 Izdelava predloga elaborata varnih poti ob upoštevanju možnosti multimodalnega transporta oseb obeh ciljnih skupin

V prvi triadi učenci spoznajo in opazujejo varne in nevarne poti v okolici šole, spoznajo prometne znake, ki označujejo šolsko pot, spoznajo pravila obnašanja v prometu in varne hoje, pomen vidnosti in nošenja rumene rutice in kresničke, se seznanijo z načini obnašanja sopotnika v različnih prevoznih sredstvih, se učijo vključevanja v promet po varnih šolskih poteh, seznanijo se z orientacijo v prometnem prostoru, seznanijo se z varno hojo po pločniku in cesti, kjer ni pločnika, s hojo ob nevarnem cestnem robu in prečkanju ceste ki je semaforizirana. Učenec se seznani s prometno varnostnim načrtom šole.

V drugi triadi učenci utemeljijo pomen varnosti v prometu, kodeks etike v prometu, razvijajo skrb in odgovornost za lastno varnost in za varnost drugih udeležencev v prometu. Razvijajo spretnosti opazovanja prometa in spoznajo vrste prometa. Usposobijo oziroma seznani se s teoretičnimi znanji za opravljanje kolesarskega izpita ter vožnjo na spretnostnem ter prometnem poligonu in usposobijo se za teoretična znanja in praktično vožnjo za opravljanje kolesarskega izpita.



Fotografija 51: Na fotografiji je seznanjanje šolskih otrok, kako izgleda gibalna oviranost na šolski poti do OŠ Danile Kumar.

V tretji triadi s prometno vzgojo morajo učenci doseči predvsem varno vedenje v prometu kot pešec, kolesar, sopotnik v vozilu. Velik poudarek je tudi na okoljskem vprašanju tako ustvarijo kritičen odnos do ekologije in varovanja okolja (hrup, onesnaženje zraka z ogljikovim odtisom).

Nosilci prometne vzgoje so starši in šole ob sodelovanju Javna agencija Republike Slovenije za varnost prometa, policije, lokalnih svetov za preventivo in vzgojo o v cestnem prometu in organizacij civilne družbe. Šolarji so v prometu najbolj ogroženi kot pešci, sopotniki v osebni vozilu, uporabniki šolskega avtobusa in kolesarji. Zato mora biti poudarek na teh vidikih ogroženosti še posebno na vidik pešca.



Fotografija 52: Na fotografiji je seznanjanje šolskih otrok, kako izgleda senzorna oviranost (slepota) na šolski poti do OŠ Danile Kumar.

Za reševanje problematike je potrebno oblikovati prostor tako, da ga lahko brez težav uporabljajo vsi. S tem je mišljeno, da ga lahko uporabljajo tudi funkcionalno ovirani ljudje, med katere spada tudi ciljna skupina. To pomeni da je potrebno urbani prostor oblikovati po meri najšibkejšega in ne več po meri povprečnega človeka (Albreht, Krištof, Pučnik, Bera, Žiberna, 2010).

6.2.1 Predlog elaborata varnih poti z multimodalnim transportom za obe ciljni skupini

Predlog elaborata mora slediti smernicam yarne šolske poti Javne agencije RS za varnost prometa⁴² in upoštevati vidike multimodalnosti za ciljni skupini. Glavna sestavna dela elaborata sta grafični prikazi in načrt šolskih poti, ki smo ga opisali v poglavju 5.4 Prilagoditev podatkov o varnih poteh dostopa za izbrano ustanovo.

Grafični del predlagamo poenoten grafični prikaz na nivoju države s kartografskimi prikazi varnih šolskih poti v manjšem merilu nivoja mestnega predela 1 : 2 000 z obsegom šolskega okoliša, povezav šolskega avtobusa, kolesarskih stez, mestnega potniškega in v večjem merilu nivoja okolice šole v merilu 1: 500 z vrisanimi varnimi in nevarnimi potmi, označene evidentirane grajene ovire.

Za besedilni del predlagamo naslednje vsebine:

- prometno varnostni načrt šolskih poti OŠ
- popis evidentiranih grajenih in komunikacijskih ovir na šolski poti

⁴² Smernice za šolske poti na spletišču:

https://www.avp-rs.si/file/2015/04/smernice_%C5%A1olske_poti_AVP_2016.pdf

- popis vrst transporta za multimodalnost
- obrazložitev prometno varnostnega načrta šolskih poti OŠ
- sporočilo staršem o šolski poti OŠ
- pomembna prometno varnostna navodila staršem prvošolcev OŠ
- zbrana pravila varnosti, ki se tičejo otrok v cestnem prometu
- zakonodaja
- česa moramo naučiti otroke v vlogi pešcev?
- posebna prevozna sredstva
- varnost otrok med vožnjo
- otrok na kolesu

6.2.2 Zaključek

S predlagano rešitvijo, želimo nadgraditi elaborat varnih šolskih poti za osnovne šole po principu inovativnih vzorcev. Tu dodajamo področje invalidnih otrok ali staršev povezane z varnimi dostopi. Dostopnost brez grajenih in komunikacijskih ovir je ključna za varno pot ciljnih ranljivih skupin in s tem tudi za vse ostale.

6.3 Izvedba promocije in informiranja za izbrano izobraževalno ustanovo

6.3.1 Analiza stanja

Skozi zgodovino so različne invalidnosti in oviranosti oseb veljale za zasebno težavo, za nekaj, s čimer naj se ukvarjajo posamezniki in njihove družine z nekaj malega podpore dobrodelnih organizacij. V zadnjih treh desetletjih pa tovrstni medicinski pogled na invalidsko problematiko in diskurz osebne tragedije izpodbija družbena odgovornost, ki poziva k bolj socialnemu modelu invalidnosti in odgovornosti družbe, da prilagodi okolje in ponudi možnosti, ki osebam z oviranostmi omogočajo enakopravno vključevanje in sodelovanje v vseh družbenih procesih.

Na področju izobraževalne politike so v zadnjem času ključnega pomena izobraževalne pravice in potrebe različnih družbenih skupin. Evropska skupnost v sodelovanju z drugimi nadnacionalnimi organizacijami vse odločneje promovira inkluzivno izobraževanje in pravice za osebe z oviranostmi. Države članice EU so podprle *Salamanško izjavo in okvir za ukrepanje na področju posebnih izobraževalnih potreb* (UNESCO, 1994)⁴³, s katero je bil oblikovan koncept inkluzivnega izobraževanja kot normativ kvalitete na tem področju. Prav tako so podpisale *Dakarski okvir za ukrepanje: izobraževanje za vse* (UNESCO, 2000).⁴⁴ Inkluzivno šolo za otroke s posebnimi potrebami (PP) predvideva tako *Konvencija OZN o otrokovih pravicah* kot *Konvencija OZN o pravicah invalidov*.⁴⁵ Slovenija je obe konvenciji ratificirala. Prva govori o učinkovitem dostopu do izobraževanja, druga pa o pravici invalida do izobraževanja v vključujoč (inkluziven) izobraževalni sistem.

Kljub mednarodnim dogovorom in konvencijam obstajajo med državami članicami EU različne interpretacije sistemov vključevanja oseb s posebnimi potrebami v izobraževalni sistem. Posledično obstajajo bistvene razlike v razumevanju oviranosti in posebnih izobraževalnih potreb ter v načinih uveljavljanja politik vključevanja, kljub prizadevanjem za uskladitev evropskih politik in praks, povezanih s posebnimi izobraževalnimi potrebami. Ko analiziramo tipe kategorij, ki se uporabljajo v Angliji, na Škotskem in v drugih evropskih državah, lahko potegnemo ločnico med normativnimi in nenormativnimi težavami.⁴⁶ Telesne in senzorne težave spadajo v normativno kategorijo, saj obstaja o tem, kaj šteje za normalno funkcioniranje precej široko soglasje, zato so na voljo tudi razmeroma objektivni načini presoje. V nasprotju s tem se nenormativne težave nanašajo na tiste, pri katerih glede normalnega funkcioniranja ni tako širokega strinjanja in pri identifikaciji katerih igra večjo vlogo strokovna presoja. Med nenormativne težave lahko prištevamo denimo socialne, čustvene in vedenjske težave, blage/srednje hude učne težave in disleksijo. V to skupino spadajo tudi različne oblike motenj v duševnem razvoju.

V Sloveniji smo po drugi svetovni vojni gradili nov sistem vzgoje in izobraževanja. Za posameznike z motnjami v telesnem in duševnem razvoju smo zgradili paralelni sistem vzgoje in izobraževanja, tako imenovan sistem posebnega šolstva. Ta je bil organizacijsko,

⁴³ The Salamanca Statement and Framework for Action. Splet: http://www.unesco.org/education/pdf/SALAMA_E.PDF

⁴⁴ Vseevropski kongres globalnega izobraževanja. Splet: www.mizs.gov.si/.../mizs.../Maastrichtska_deklaracija_prevod.doc

⁴⁵ Konvencija ZN o pravicah invalidov. Splet: www.mddsz.gov.si/.../si/.../konvencija_o_pravicah_invalidov.pdf

⁴⁶ Riddell in Weedon, 2009, v Education and Disability_Special Needs, NESSE, 2012. Splet: <http://www.nesse.fr/nesse/activities/reports/activities/reports/disability-special-needs-1>

programsko in vsebinsko samosvoj. Bil je tipičen izraz dvotirnosti in je bil utemeljen na predpostavki, da drugačni otroci potrebujejo drugačno šolo. Leta 1975 je sistem doživel svoj višek, saj je bilo v posebne šole oziroma zavode vključenih največ otrok (okoli 5 %, v nekaterih predelih Slovenije pa celo blizu 8 % vseh šolajočih se otrok). Po letu 1975 so se znotraj sistema vzgoje in izobraževanja pojavljale nove ideje, dvomi in zahteve po spremembi sistema. Te so se formalno začele leta 1995 z *Belo knjigo o vzgoji in izobraževanju v RS*⁴⁷ in nadaljevale s spremembo celotne šolske zakonodaje. Slepí in slabovidni ter gibalno ovirani otroci, ki imajo težave zgolj s senzornimi ali fizičnimi oblikami invalidnosti, so v Sloveniji že dlje časa vključeni v sistem normativnega šolstva.

Slepí in slabovidni ter gibalno ovirani otroci se v Sloveniji večinoma vključujejo v redno izobraževanje. Otroci z izkušnjo invalidnosti se v izobraževalnih ustanovah srečujejo s svojimi vrstniki, ki nimajo izkušnje invalidnosti in v takem okolju se hitro pokaže, ali učitelji, otroci in njihovi starši delujejo po principu enakosti posameznika, ne glede na različne potrebe, ki jih ima. Za to možnost, pa morajo biti učilnice, hodniki, sanitarije, stopnišča, telovadnice in drugi prostori ustrezno prilagojeni in dostopni samostojnemu gibanju invalidnih otrok. Poleg ustanove pa morajo biti prilagojene tudi varne poti v šolo. Invalidni otroci pogosto koristijo osebno asistenco in spremstvo pri vstopu v šolo, potrebno pa bi bilo zagotoviti predvsem varno in prilagojeno okolje za njihovo samostojno gibanje in orientacijo.

Načrt promocije in informiranja za izbrano izobraževalno ustanovo OŠ Danile Kumer v Ljubljani se bo prilagodil njihovim potrebam in stanju vključevanja invalidov v njihove programe. Med učenci ni nobenega otroka z oviranostmi (bodisi gibalno ali senzorno oviranostjo bodisi drugih vrst invalidnosti), zato bomo načrt promocije in informiranja načrtovali od osnovnih postavk dalje in ga usmerili v osveščanje učencev, učiteljev in zaposlenih na šoli.

6.3.2 Načrt komuniciranja

Komunikacijski cilji

Namen promocijske kampanje in informativnih aktivnosti v izobraževalni ustanovi je seznanjanje učiteljev in učencev o ovirah, s katerimi se srečujejo invalidni otroci pri dostopu v šolo, orientaciji po ustanovi in pri komunikaciji s sošolci in učitelji.

Cilji informiranja in promocije so:

- ozavestiti potrebe, ki jih imajo otroci z invalidnostjo slepote ali gibalne oviranosti;
- spodbujati empatijo in razumevanje pozicije invalidnih otrok;
- prek igre pridobiti izkušnjo oviranosti na podlagi soočenja s tipičnimi ovirami slepih, slabovidnih in gibalno oviranih;
- spodbuditi proaktivno razmišljanje in delovanje okolice za večjo vključenost invalidov v izobraževalno in širše družbeno okolje.

Komunikacijska sporočila

Ton komuniciranja je spodbuden in pozitivno naravnan.

⁴⁷ Bela knjiga o vzgoji in izobraževanju. Splet: pefprints.pef.uni-lj.si/1195/1/bela_knjiga_2011.pdf

Osnovno sporočilo iz katerega bo izpeljan tudi slogan kampanje, je, da ima vsak otrok mnogo talentov, ki mu pomagajo soočiti se z izzivi in jih tudi uspešno rešiti, če le ima na voljo ustrezno podporno okolje.

Ciljne javnosti

Primarne ciljne javnosti so: učenci Osnovne šole Danile Kumer, učitelji in zaposleni v izobraževalni ustanovi.

Sekundarna ciljna javnost so starši ali skrbniki otrok, predstavniki medijev, lokalne skupnosti in širše zainteresirane javnosti

Komunikacijska strategija in taktika

Zaposlene in učence osnovne šole bomo nagovorili prek aktivnosti, ki jih bomo organizirali na dan osveščanja o invalidih. Na igriv in edukativen način bomo ciljnim javnostim predstavili vsebine o vključevanju otrok z oviranostmi v družbo. Pripravili bomo različne izobraževalne in osveščevalne aktivnosti ter igre, prek katerih bomo na teoretski in praktičen način otrokom in odraslim predstavili izkušnjo invalidnosti, način urejanja fizičnega okolja za osebe z invalidnostjo in način ustrezne komunikacije z invalidi.

Uporabljena bodo naslednja komunikacijska orodja: osebni pristopi strokovnih in izkušenjskih predavateljev, igre risanja in igre vlog ter video prispevki in pogovori. Razstava risb, ki jih bodo ustvarili učenci v času delavnice, in komunikacijski označevalci (nalepke, table, prometna signalizacija), ki bodo postavljeni na različnih mestih v šoli in na poti v šolo, bodo otroke, njihove starše in skrbnike ter zaposlene v šoli še dolgo opominjali na pomen vključevanja invalidov v izobraževalne in družabne aktivnosti.

K spremljanju določenih aktivnosti bomo povabili tudi starše, skrbnike in novinarje ter širšo zainteresirano javnost. Nagovorili jih bomo prek vabil, rezultate pa sporočali prek sporočila za javnost, medijskih objav o izvedenih aktivnostih, prek kratkih promocijskih videov, predstavitev razstave risb in prek komunikacijskih označevalcev na varnih poteh v šolo.

Informativno-promocijski videi bodo namenjeni ozaveščanju učiteljev in drugih zaposlenih v izobraževalni ustanovi, oencev in njihovih staršev ali skrbnikov ter splošne javnosti o varnih poteh v šolo. Predstavljene bodo možne ovire in nevarnosti, s katerimi se srečujejo invalidne osebe, med katerimi so tudi otroci. Videi bodo poučni in pozitivno naravnani. Zgodbe bodo oblikovane na podlagi situacijskega humorja, invalidne osebe se bodo znašle v nepredvidljivih prometnih okoliščinah, ki sprva izgledajo nevarno ali nerešljivo, vendar se razpletejo na način, da okolica pametno odreagira in ponudi pomoč invalidu ali pa invalidna oseba sama poišče izvirno in varno rešitev ter nadaljuje svojo pot v šolo. Podlaga za snemanje bodo podrobni scenariji, v videih pa bodo nastopale invalidne osebe.

Komunikacijski označevalci varnih poti bodo v obliki tabel ali prometnih znakov postavljeni na različne točke, ki lahko predstavljajo nevarnost za ciljne skupine invalidov. Na ta način bodo označevalci trajno opozarjali vse deležnike v prometu na previdnost in razumevanje potreb, ki jih imajo obravnavane invalidne osebe. Označevalci bodo na igriv način opozarjali na prisotnost invalidov v prometu in javnem prostoru. Primeri označevalcev so table Petre Varl. Petra Varl deluje kot vizualna umetnica, na področju risbe, grafike, slikarstva, ilustracije in prostorskih postavitev. Svoja dela je predstavila na samostojnih in skupinskih razstavah, na

Bienalu Sao Paolo (1996, Sao Paolo), v Muzeju Mudzarnok (1996, Budimpešta), Muzeju moderne umetnosti (2009, Dunaj), v Narodni galeriji Zaceta (2010, Varšava) in drugih. Od leta 2000 je zaposlena na Oddelku za likovno umetnost Pedagoške fakultete Univerze v Mariboru, kjer kot redna profesorica poučuje risbo in grafiko.⁴⁸



Znaki, serigrafija na kovinskih ploščah, 2010-2011

Fotografija 53: Na fotografiji vidimo stanovanjsko stavbo in pred njo prometni znak, ki prikazuje otroke in opozarja, da je v bližini šola. Nad prometnim znakom je dodatni znak v rumeni barvi, ki prek ilustracije dveh šolarjev prikazuje njuno prijateljstvo.

Komunikacijska orodja in aktivnosti

Pripravili bomo dan izobraževalnih aktivnosti in iger, ki bodo zaposlene in učence na osnovni šoli ter njihove starše osveščale o potrebah invalidov ter o fizičnih in komunikacijskih ovirah, s katerimi se srečujejo na poti v šolo.

V projekt bomo aktivno vključili strokovnjake in odrasle osebe z izkušnjo slepote in gibalne oviranosti, ki bodo skozi pripoved in prikaz pojasnili, s kakšnimi izzivi se srečujejo v vsakdanjem življenju in zakaj si želijo, da bi bilo okolje prilagojeno njihovim potrebam.

Predstavili bomo nekaj video prispevkov, ki bodo nazorno prikazali gibanje oseb z oviranostmi v prostoru in javnem prometu ter spodbudili in moderirali pogovor med udeleženci. Prav tako bomo učence spodbudili, da bodo spregovorili o predstavah, ki so jih imeli o invalidih pred in po predstavitev in ogledu videoposnetkov. Razprava bo moderirana.

Sledile bodo predstavitve strokovnjakov na področju varnega gibanja v prometu in javnem prostoru. Dogodek bomo izkoristili tudi za vzpostavitev dvosmerne komunikacije med omenjenimi strokovnjaki in invalidnimi osebami. Osredotočili se bomo na posamezne nevarnosti in potencialne ovire za invalide na varnih poteh v šolo.

⁴⁸ Spletna stran umetnice Petre Varl. Splet: <http://www.petravarl.com/slo/znaki.html>.

Pridobljene informacije bomo skušali uporabiti v različnih igrah, ki bodo otroke in odrasle spodbujale k empatiji in kreativnemu razmišljanju ter izražanju svojih občutkov v nepredvidljivih situacijah.

Pripravili bomo delavnico risanja, pri kateri bo vsak otrok narisal svojo pot v šolo in se ob tem osredotočil na nevarnosti, ki lahko pretijo slepi in slabovidni osebi ali gibalno ovirani osebi. Najboljše predloge za oblikovanje varnih poti in izvirne tehnične rešitve bomo nagradili, prav tako pa najboljše risbe glede na likovni izraz.

Organizirali bomo tudi igro vlog, kjer se bodo otroci razdelili po skupinah in preizkusili vlogo osebe na invalidskem vozičku, slepe ali slabovidne osebe ter naključnega udeleženca v prometu, ki invalidni osebi ponudi pomoč. Zamislili si bomo različne situacije, v katerih bodo morali poiskati rešitev za čim bolj varno nadaljevanje poti za vse udeležence v prometu. V teh situacijah bomo preizkusili tudi način komuniciranja in nudenja pomoči invalidnim osebam.



Fotografija 54: Na fotografiji vidimo deklico na otroškem kolesu, ki se nagiba v desno stran in navzdol, da lahko vidi pomanjšani semafor in druge prometne znake v pomanjšani velikosti. Ob deklici stojita dve ženski, ki z rokama nakazujeta višino semaforja.

Evalvacija in vrednotenje učinkov

Evalvacijo in vrednotenje učinkov bomo opravili prek spremljanja in analize medijskih objav, vsečkanja in deljenja objav prek družbenih medijev ter prek števila udeležencev (učencev, učiteljev, zaposlenih na OŠ in staršev ter skrbnikov otrok) na aktivnostih.

Kvalitativne učinke bomo merili prek pogovorov s predstavniki izobraževalne ustanove in prek odzivov, ki jih bodo na izvede aktivnosti in instalacije v prostoru posredovali učenci, učitelji in zaposleni ter starši ali skrbniki otrok.

6.3.3 Izvedba pilotne delavnice z učenci OŠ Danile Kumer

Med načrtovanjem je bila izvedena pilotna delavnica s skupino osnovnošolskih otrok različnih starosti (od 10 do 13 let), prek katere so otroci pridobili izkušnjo slepote in gibalne oviranosti. Delo z raznoliko skupino udeležencev (tako glede starosti kot spolov) je bilo zanimivo, pa tudi zahtevno, zato je pomembno, da so skupine manjše in da je na voljo več odraslih mentorjev. Prisotni smo bili trije mentorji in dve učiteljici. Aktivnosti smo izvajali v parih, tako da se je ena oseba postavila v vlogo invalida, druga pa v vlogo osebe, ki spremlja

ali vodi invalidno osebo. Ti dve vlogi so si izmenjevali in se med seboj pogovarjali o orientaciji in ovirah na poti.

Delavnica je bila sestavljena iz posameznih iger in nalog, tudi teorijo smo razdelili v posamezne sklope, tako da so otroci lahko informacije povezali z neposrednim izkustvom. Predstavljene so bile naslednje tematike:

- posebne potrebe invalidov smo izenačili z osebnimi potrebami vsakega od nas;
- poudarili smo, kako pomembno je oblikovanje prostora za vse, tudi za invalide, saj so takšne rešitve dobrodošle tudi za ostale predstavnike družbe, ne samo za invalide;
- izpostavili smo odnos do invalidov, ki nam največkrat preprečuje, da bi z njimi vzpostavili kontakt in jim ponudili pomoč – razumevanje oviranosti in pogovor o tem, kaj vse invalidi zmorejo, če je okolje prilagojeno zanje, podira te blokade in nas zbližuje;
- predstavili smo tehnične pripomočke (belo palico za slepe in invalidski voziček), njihovo uporabo in manevriranje na različnih terenih (na granitnih kockah, asfaltu in travi, prek klančine, robnika pločnika, prek cestišča, itd.);
- predstavili smo vlogo spremljevalca in pravilni način vodenja slepe osebe ter potiskanja osebe na invalidskem vozičku;
- pogovorili smo se o različnih čutilih (otip, sluh, vid, ...) in o tem, kako invalidne osebe nadomeščajo izgubo posameznega čuta z drugimi, da se lahko orientirajo v prostoru in premagujejo fizične in druge ovire na poti;
- omenili smo tudi druge oblike oviranosti, kot je gluhoslepota, težave v duševnem zdravju in duševnem razvoju;
- pogovorili smo se o varni poti v šolo brez ovir in o tem, kako se je učencem spremenil pogled na pot v šolo (katere so ovire na poti in kako bi lahko bila pot dostopna vsem).

Potek izvajanja delavnice o varnih poteh v šolo za gibalno oz. vidno ovirane

Delavnica se izvaja na prostem pred šolo in na poti v šolo. Če je mogoče, se izbere pot, ki jo uporablja veliko učencev in ima več klančin različnih strmin ter druge arhitekturne ovire (robniki, stebrički, stopnice, ...).

Tehnični pripomočki: vozički za gibalno ovirane in bele palice.

Potek delavnice:

1. učenci v krogu
 - pogovor o poteku poti učencev v šolo
 - pogovor o osebnih in posebnih potrebah s poudarkom na posebnih potrebah gibalno oviranih oseb in vidno oviranih oseb
 - predstavitev vozičkov za gibalno ovirane in demonstracija njihove uporabe
 - predstavitev belih palic in demonstracija njihove uporabe
2. delo v parih
 - učenci v parih praktično preizkusijo hojo z zaprtimi očmi – drugi učenec mu poda roko ali ramo in hodi ob učencu (rahlo pred njim) z zaprtimi očmi ter ga z govorom opozarja na spremembe na poti; učenci si zamenjajo vloge
3. učenci v krogu

- pogovor o izkušnji in občutkih med hojo po znanem prostoru v vlogi ovirane osebe in spremljevalca ovirane osebe
4. učenci v parih
 - učenci praktično preizkusijo vožnjo z vozički – en učenec sedi v vozičku in se poganja, drugi učenec hodi ob njem in mu pomaga, če zaide v težave (to delo lahko poteka sočasno z naslednjim)
 5. učenci v parih
 - učenci praktično preizkusijo hojo z zaprtimi očmi s palico – drugi učenec hodi ob njem in mu pomaga, če se zdi, da bo zašel v težave (to delo lahko poteka sočasno s predhodnim)
 6. učenci v krogu
 - pogovor o izkušnji in občutkih v vlogi ovirane osebe in spremljevalca ovirane osebe
 - opis poti, ki jo bodo učenci prehodili z varnostmi opozorili (skupina naj se drži skupaj, v primeru prečkanja ceste jo skupina prečka po navodilih učitelja ...)
 7. učenci v parih
 - učenci v parih potujejo po izbrani poti tako, da eden od učencev sedi v vozičku in se poganja, drugi učenec hodi ob njem in pazi nanj oz. eden od učencev hodi z zaprtimi očmi s palico, drugi učenec hodi ob njem in mu pomaga, če se zdi, da bo zašel v težave; nekje na poti si učenci zamenjajo vloge
 8. učenci v krogu
 - pogovor o izkušnjah, ki so jih doživeli na poti
 - predstavitev pomena varne poti v šolo in označevanja ter prilagoditve okolja gibalno ali vidno oviranim osebam
 - pogovor o pomenu teh prilagoditev za vse (npr. učence s šolskimi torbami na kolesih, kolesarje, starejše, ...)
 - pogovor o učinkoviti komunikaciji z osebo z oviranostjo pri premagovanju ovir
 - predstavitev zemljevidov za gibalno ovirane osebe
 - predstavitev tipnih zemljevidov
 9. učenci v parih
 - učenci v parih potujejo po izbrani poti nazaj do šole tako, da eden od učencev sedi v vozičku in se poganja, drugi učenec hodi ob njem in pazi nanj oz. eden od učencev hodi z zaprtimi očmi s palico, drugi učenec hodi ob njem in mu pomaga, če se zdi, da bo zašel v težave; nekje na poti si zamenjajo vloge
 10. učenci v krogu
 - pogovor o izkušnjah, ki so jih doživeli na poti
 - pogovor o rešitvah, ki jih predlagajo učenci

6.4 Zaključek

Za izobraževalno institucijo bomo oblikovali sklop treh delavnic, prek katerih bomo postopoma nadgrajevali razumevanje različnih invalidnosti ter gradili odnos učencev in zaposlenih v šoli do invalidov.

6.4.1 Izkušenska delavnica o slepoti in gibalni oviranosti

Prva delavnica bo namenjena pridobitvi izkušnje invalidnosti in pogovora o tem, kako se orientirajo in gibljejo v prostoru ter s kakšnimi ovirami se najpogosteje srečujejo. K sodelovanju bomo povabili strokovnjaka na področju urejanja javnih in notranjih prostorov za invalide ter osebi z izkušnjo slepote in gibalne oviranosti. Prek osebnega stika in direktnih vprašanj bodo učenci lažje premostili zadrego, ki je sicer zelo pogosta in nas omejuje pri vzpostavljanju stikov z invalidi. Prav tako bodo imeli učenci možnost praktičnih vprašanj o tem, kako se osebe z oviranostjo znajdejo v določenih situacijah. Po praktični izkušnji bodo imeli učenci domačo nalogo, da si preberejo kratko zgodbo ali knjigo, ki opisuje življenje osebe z invalidnostjo. S tem bomo poglobili razumevanje funkcionalne oviranosti invalidov in presegli občutke več- ali manj-vrednosti, pokroviteljstva ali pomilovanja v odnosu do njih.

6.4.2 Igre vlog v improvizaciji nudenja pomoči invalidom

Druga delavnica bo namenjena refleksiji občutkov, ki so jih učenci doživeli v vlogi invalida in ob prebiranju literarnega teksta. Te občutke bomo nadgradili s pogovorom o vzpostavljanju stika in grajenju odnosa do invalidov. Simulirali bomo različne situacije, kjer oseba z invalidnostjo potrebuje pomoč mimoidočega, in prek tehnik improvizacije preizkušali različne pristope in možnosti iskanja rešitev. Igre vlog bodo temeljile na tehnikah improvizacije, kar bo učencem pomagalo, da se sprostijo in preizkusijo, kako bi se znašli v določeni situaciji. Igre vlog bodo učencem omogočile, da se spontano učijo in prek preizkušanja različnih možnosti poiščejo pravi način sodelovanja ter začnejo graditi etičen odnos do sveta in enakopraven odnos do vseh ljudi. Po drugi delavnici bodo imeli učenci za domačo nalogo domišljjski spis na določeno temo, ki se bo prek delavnic izkazala kot najbolj zanimiva ali potrebna dodatnega razmisleka.

6.4.3 Delavnica risanja in plesa

Tretja delavnica bo namenjena risanju (ne)varnih poti v šolo za slepe in slabovidne ter gibalno ovirane ter pogovor o ovirah in nevarnostih, s katerimi se lahko invalidi srečujejo na svoji poti v šolo. Risbe bodo kasneje razstavljene, najboljše med njimi bomo tudi nagradili. V drugi polovici delavnice bodo imeli otroci možnost, da vzpostavijo kontakt z invalidi tudi prek plesne tehnike Danceability, ki je namenjena gibalni improvizaciji. Gibalne vaje so namenjene vzpostavljanju fizičnega kontakta in raziskovanju domišljije skozi plesni gib. Na ta način se odnos še utrjuje in ponotranji, prepričani smo, da se med učenci lahko vzpostavi etičen in enakopraven odnos do invalidov ter sodelovanje z njimi.

6.5 Izdelava navodil in izvedba ukrepov za dvig razumevanja varnosti, neoviranega gibanja v prometu in dostopnosti za izbrano izobraževalno ustanovo

Dostopnost informacijsko komunikacijske tehnologije nam zagotavlja enostavnejše, zanesljivejše in natančnejše načrtovanje poti, saj lahko časovno spremljamo različna prevozna sredstva na naši načrtovani poti. To nam omogoča časovno načrtovanje in s tem tudi večjo točnost, ki je pomembna za pot v šolo pri uporabi več različnih prevoznih sredstev. V večjih urbanih sredinah je možnosti za multimodalnost seveda večja zaradi možnosti več različnih prevozov (mestni avtobus, šolski avtobus), tu imamo tudi več različnih ponudnikov, ki te storitve tudi nudijo. S tem se povečuje konkurenčnost takih prevozov proti individualni uporabi osebnega avtomobila. Tako multimodalna mobilnost teži k uporabi učinkovitejšega prevoza z vidika ohranjanja okolja s tem trajnostnega razvoja in časovnega vidika.



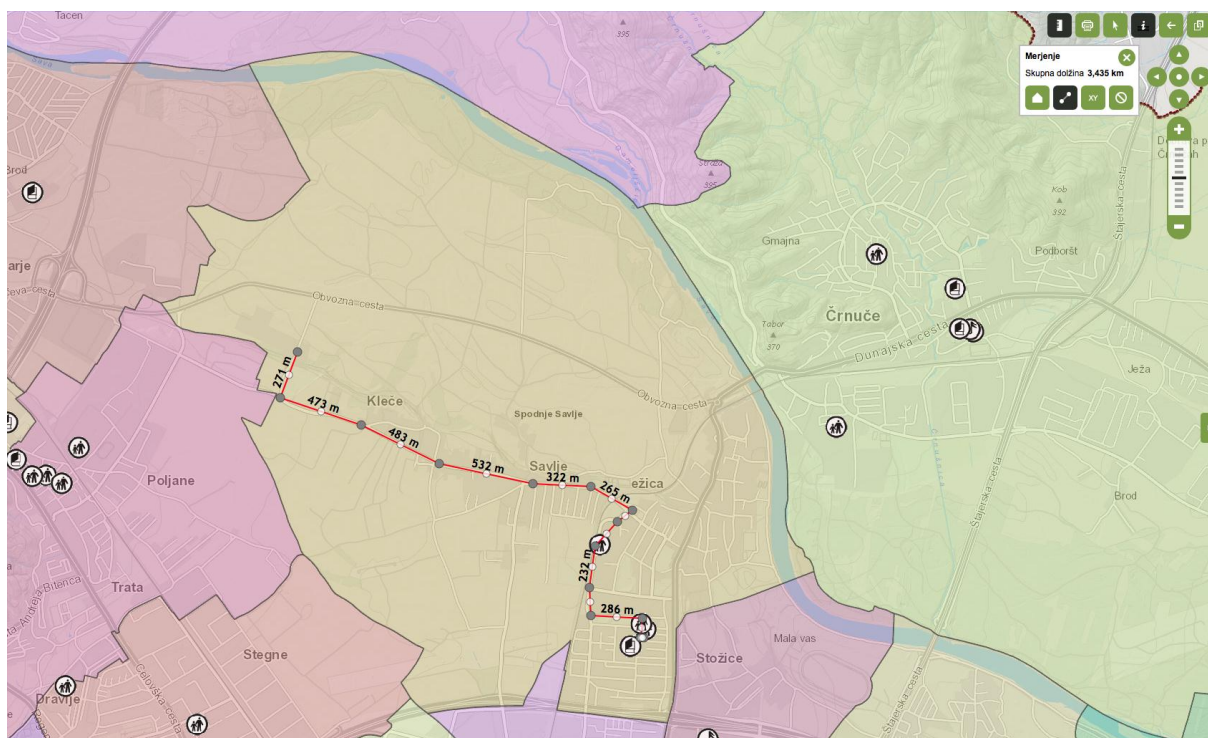
Fotografija 55: Predstavlja OŠ Danile Kumar.

Izdelava navodil in ukrepov za dvig razumevanja varnosti je v veliki meri odvisna od zatečenega stanja na terenu. Tako smo preverili dostopnost neoviranega gibanja in varnost za OŠ Danile Kumar. Evidentirali smo vse arhitektonske ovire in komunikacijske ovire. Na podlagi teh dejstev bomo predlagali izdelavo navodila za izvedbo ukrepov, ki bodo dvignili razumevanje neoviranega gibanja v prometu in dostopnosti v prostoru.



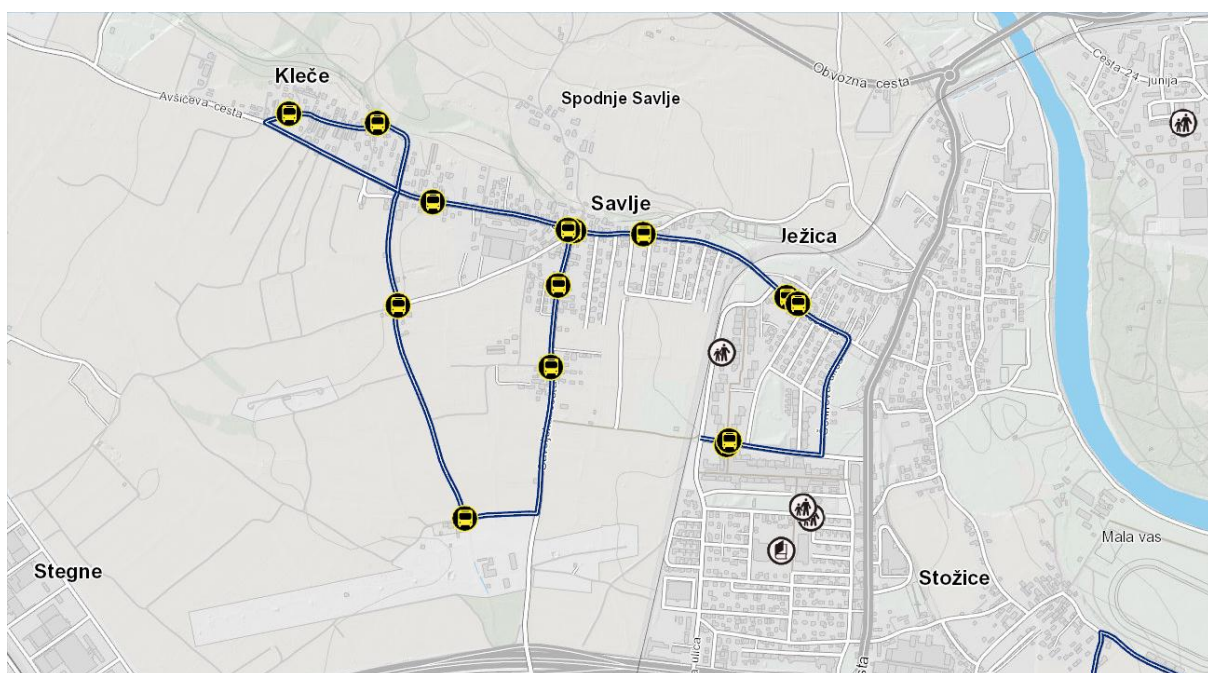
Fotografija 56: Na fotografiji del šolske poti z oznako

Šolski okoliš OŠ Danile Kumar Obsega obsežno območje. V njem so tudi deli mesta, ki so oddaljeni od šole 3,5 km (Kleče).



Slika 31: Predstavlja šolski okoliš OŠ Danile Kumar z vrisano traso šolskega avtobusa.

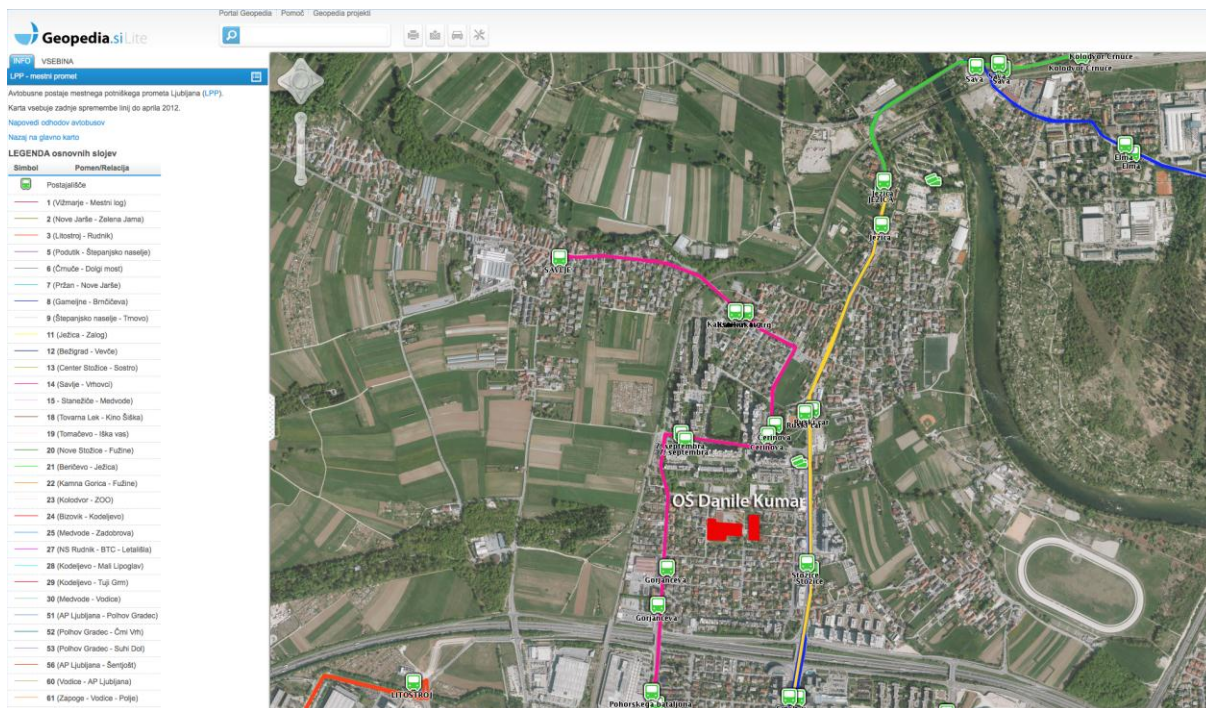
Znotraj okoliša vozi avtobus mestnega potniškega prometa št. 14, ki ima zadnjo postajo v Savljah tako da otroke v naselju mestu priključenih Klečah vozi šolski avtobus. Na vzhodni strani okoliša vozijo avtobusi mestnega potniškega prometa in sicer št. 6, 8, in 11. Postajališča šolskega avtobusa so na trasi ki poteka od naselja Kleče preko Savelj do Ježice in končne postaje v Stožicah.



Slika 32: Predstavlja detajl OŠ Danile Kumar z vrisano traso šolskega avtobusa.

Avtobusi mestnega potniškega prometa imajo potek linije;

- št. 14 od naselja Savlje skozi Ježico mimo Bratovševe ploščadi kjer pot nadaljuje po Slovenčevi cesti proti Centu
- št. 6 po Dunajski cesti od Črnuč proti Centru,
- št. 8 in 11 po isti liniji.



Slika 33: Predstavlja detajl dostopanja do OŠ Danile Kumar z vrisanimi trasami mestnega potniškega prometa avtobusa.

To so možnosti avtobusnega prevoza in ena od možnosti za multimodalni prevoz. Do avtobusnih postaj je potrebno priti peš, tako da je potrebno poiskati vse varne poti do postajališč avtobusov.



Fotografija 57: Na fotografiji je prikaz postajališča šolskega avtobusa.

Dostopnost do osnovne šole Danile Kumar smo preverjali na terenu in ugotovili smo, da so šolske poti dostopne a mestoma težje prevozne za gibalno ovirane.

Na najbolj obremenjenih šolskih poteh, kjer je frekvenca dostopanja učencev in njihovih spremljevalcev največja so postavljeni opozorilni znaki za šolsko pot.



Fotografija 58: Na fotografiji je slabo vidna oznaka šolske poti.

Žal nevestni vozniki parkirajo ravno na mestu, ker bi morala biti vidnost znaka največja in s tem ogrožajo varnost otrok.



Fotografija 59: Del šolske poti z varnim nadhodom in nevarnim prečkanjem pod nadvozom.

Na mestih, kjer je ogroženost otrok in ciljnih skupin največja, v našem primeru prečkanje Ulice 7. septembra, je izgrajen nadhod za varen prehod čez cestišče. Vendar se kar pogosto dogaja, da šolarji in njihovi starši prečkajo cestišče na neoznačenem delu, kjer je zelo gost promet in s tem tvegajo povzročitev prometne nezgode. Šola zaradi varnosti na to mesto velikokrat napoti šolskega predstavnika, da nadzoruje upoštevanje pravilnega prehoda čez cesto in opozarja kršitelje. Na tem mestu smo preverili tudi prehodnost in dostopnost za otroke ali starše s posebnimi potrebami in ugotovili vrsto delov poti, kjer so imeli velike

težave. Tu gre predvsem za težave gibalno oviranih, kajti vsaka najmanjša nepravilnost postane grajena ovira. Tako smo naleteli na rešetke za odvajanje meteorne vode, v katere so se ujela kolesa invalidskega vozička in je bila nadaljnja pot prekinjena brez pomoči spremljevalca ali naključno mimoidočega. Na tej poti smo naleteli tudi na klančino, ki je imela večji naklon kot je predpisan in na vrhu še rob 3 cm, ki je onemogočil že tako zahteven vzpon po klančini. To je razvidno iz spodnjih fotografij.



Fotografija 60: Predstavlja gibalno ovirano osebo ki le z težavo premaga klančino in rob na vrhu klančine.



Fotografija 61: Predstavlja gibalno ovirano osebo pri prečkanju rešetk za odvodnjavanje meteorne vode ki deluje kot past za kolesa.



Fotografija 62: Predstavlja del cestišča ulice 7. september z urejeno prometno signalizacijo in nivojskim prečkanjem cestišča.

Na tej ulici je prehajanje čez cestišče vzorno urejeno, a vseeno veliko šolskih otrok ali njihovih staršev ubere krajšo nevarnejšo pot. Na tem mestu so tudi ležeči policaji na prehodih za pešce za umirjanje prehitrega prometa, hkrati je tudi dodatno osvetljeno z javno razsvetljavo v času slabše vidljivosti.



Fotografija 63: Predstavlja postajališče šolskega avtobusa ki ga označuje le prometni znak ni pa oznak na cestišču in oznak za nevarnost otrok na cestišču.

Malce manj primerno je drugo postajališče za šolski avtobus. Označeno je le s prometno oznako za šolski avtobus in čas prihoda in odhoda, na cestišču pa ni nobenih vidnih oznak postajališča ali opozorila za postajališče avtobusa. Zato menimo da je točka potrebna dodatne

označbe prisotnosti šolskega avtobusa in posledično otrok ki izstopajo iz njega na območju postajališča.



Fotografija 64: Predstavlja neprehodnost pločnika s parkiranimi avtomobili.

Na delu slepe Ulice Staneta Severja so na pločniku namenjenemu pešcem vsakodnevno parkirana vozila stanovalcev te soseske.



Fotografija 65: Predstavlja izredno nevarno prečkanje ceste, kjer gre za prečkanje več kot dveh voznih pasov in navkljub semaforiziranemu križišču je veliko kršitev vožnje skozi rdečo luč.

Od vseh križišč in prehodov za pešce, je najbolj nevarno križišče na Dunajski cesti pri vključevanju servisne ceste soseske BS4 na Dunajsko cesto. Na tem mestu je bila tudi že prometna nesreča in sicer učenca izbrane šole, ki je pri zeleni luči prečkal cestišče ga je povozil voznik, ki je prevozil rdečo luč. Tu bi bilo potrebno razmišljati o dodatnih ukrepih za umirjanje prometa ali prisotnosti semaforja (veliko voznikov ga spregleda).

Ugotavljamo, da smo z otroki OŠ Danile Kumar prevozili del varne poti z invalidskimi vozički in prehodili s pomočjo bele palice kot slepi naleteli na veliko ovir, ki niso bile nepremostljive, bile pa so moteče in ogrožale so varnost otrok. Z vidika da je urejena in varna pot za gibalno oviranega in slepega varna in prehodna, je varna in prehodna tudi za vse ostale uporabnike te poti.

7 Zaključek

Rezultati projekta prinašajo rešitve vključevanja slepih in slabovidnih oseb ter gibalno oviranih oseb v procese multimodalnega prometa, s tem pa trajno omogočajo in dvigajo kakovost življenja oseb z različnimi oviranostmi v naši družbi. Prav tako so v projektu podane rešitve varnega gibanja in varnih poti za šolajočo mladino.

Rezultati projekta prinašajo rešitve v smislu načrtovanja ter prilagoditve prometne infrastrukture na treh nivojih:

- raven države,
- raven občin,
- raven javnih objektov.

V projektu smo izvedli dva testa in sicer s slepo osebo in z gibalno ovirano osebo, ter simulirali problematiko dostopnosti in multimodalnega prometa, na izbranih trasah v Ljubljani, v merilu 1:1. Testi so nam bili v izjemno podporo pri izdelavi priporočil za prilagoditve prometne infrastrukture in varnih poti ter zasnovi sistema informacijsko komunikacijskih pripomočkov. Končne rešitve smo preverili pri reprezentativnih predstavnikih ciljnih skupin.

V projektu je bila izvedena podrobna analiza zakonodaje, saj zakonodaja institucionalizira ranljive skupine in jim s tem omogoča udejstvovanje v družbi kot enakopravnim partnerjem. Izpostaviti je potrebno tri ključne dokumente:

- Akcijski program za invalide 2014-2021,
- Direktivo o dostopnosti spletišč in mobilnih aplikacij javnega sektorja ter
- Belo knjigo iz leta 2011; Načrt za enotni evropski prometni prostor, na poti h konkurenčnemu in z viri gospodarnemu prometnemu sistemu.

V okviru **vzpodbijanja multimodalnega trajnostnega obnašanja s pomočjo inovativnih tehnologij in prostorskih podatkov** predlagamo sledeče naloge:

- izdelavo programa multimodalnega trajnostnega obnašanja s pomočjo inovativnih tehnologij, prostorskih podatkov in IKT
- izdelava programa multimodalnega programa trajnostnega obnašanja za ranljive skupine pomočjo inovativnih tehnologij, prostorskih podatkov in IKT.
- izdelava redakcijskega načrta za izdelavo kart (do merila 1:50 000) za lažjo uporabo multimodalnega prometa v urbanih okoljih.

Programa multimodalnega trajnostnega obnašanja s pomočjo inovativnih tehnologij, prostorskih podatkov in IKT bo vseboval načrt za enotni evropski prometni prostor (bela knjiga), ki v svoji strategiji določa, da so inovacije bistvenega pomena za izvajanje vizije za konkurenčen in trajnosten prometni sistem. Glede na dejstvo, da novih konceptov mobilnosti ni mogoče vsiliti je potrebno dejavno vzpodbijati boljše načrtovanje multimodalne mobilnosti. Prostorski podatki v povezavi z ostalimi podatki prikazani na uporabniku prijazen in sodoben način predstavljajo veliko dodano vrednost. Predvideni rezultati naloge bodo:

- metodologija prikaza prostorskih podatkov z uporabo IKT za posamezne skupine uporabnikov z namenom vzpodbijanja trajnostnega multimodalnega obnašanja;
- praktična izvedba metodologije na treh primerih;
- priporočila za pospeševanje multimodalnega trajnostnega obnašanja na osnovi (prostorskih) podatkov v izobraževalnih sistemih.

Izdelava programa multimodalnega programa trajnostnega obnašanja za ranljive skupine pomočjo inovativnih tehnologij, prostorskih podatkov in IKT bo nova naloga, ki ima enake osnove, kot zgoraj opisana, le da se v tem primeru posvečamo izključno ranljivim skupinam.

Izdelava redakcijskega načrta za izdelavo kart (do merila 1:50 000) za lažjo uporabo multimodalnega prometa v urbanih okoljih bo tretja naloga, ki bo vsebovala:

- redakcijski načrt z implementacijo inovativnih vzorcev multimodalne mobilnosti;
- primer karte izdelane po pravilih redakcijskega načrta.

S predlaganimi rešitvami, želimo nadgraditi tudi elaborat varnih šolskih poti za osnovne šole po principu inovativnih vzorcev (nadgradnja »Smernic za šolske poti«, AVP RS).

V okviru **možnost uporabe senzorskih mrež, kot inovativnega vzorca multimodalne mobilnosti** predlagamo nalogo pilotne uporabe senzorske mreže, kot inovativnega vzorca multimodalne mobilnosti.

Rešitve pametnih mest so v veliki meri odvisne od pametnih rešitev povezanih z infrastrukturo. Senzorske mreže lahko veliko pripomorejo k trajnostni multimodalni mobilnosti (primer: na vsakem parkirišču v mestu je senzor zasedenosti, ki omogoča, da uporabnik vnaprej vidi, kje so prosta parkirna mesta). Geodetski inštitut je v razvil prototip senzorja (iBeacon), ki oddaja enolično identifikacijo. S kombinacijo ostalih podatkov lahko dosežemo široke uporabe (npr. posredovanje dodatnih informacij, opozarjanje na ovire, itd.). Rezultat naloge bodo:

- plan razvoja pilotne senzorske mreže;
- praktična pilotna izvedba.

Sklop **promocijskih aktivnosti** se bo nadaljeval v obliki:

- video prispevkov na televizijskih in spletnih kanalih ter družbenih omrežjih,
- novinarskih konferenc, rednih sporočil za javnost ter z neposredno komunikacijo,
- prispevkov v lokalnih in drugih slovenskih revijah in časopisih, na radijskih postajah, spletnih portalih in družbenih omrežjih,
- oglasov v množičnih medijih in
- v obliki kreativnih instalacij v javnem prostoru (komunikacijski označevalce – table, nalepke, simboli v prometni signalizaciji)

Izobraževalni programi bodo potekali v obliki:

- izobraževalnih seminarjev za občine in inštitucije v njihovem upravljanju
- izobraževalnih seminarjev za ciljni skupini invalidov
- informacijskih brošur in zbornikov

V okviru **izobraževalnih aktivnosti v izbrani izobraževalni ustanovi** bodo oblikovani sklopi treh delavnic prek katerih bomo postopoma nadgrajevali razumevanje različnih invalidnosti ter gradili odnos učencev in zaposlenih v šoli do invalidov, in sicer:

- izkušnjska delavnica o slepoti in gibalni oviranosti,
- delavnica igre vlog v improvizaciji nudenja pomoči invalidom in
- delavnica risanja in plesa

Geodetski Inštitut Slovenije je dodatno izdelal film (ni bil predmet pogodbe), ter ga podaja h končnemu elaboratu za lažje ozaveščanje o dostopnosti in multimodalnem gibanju ranljivih skupin.

8 Priloge

/Lista prisotnosti na delavnici, ki je potekala 12.1.2017 na OŠ Danile Kumar

9 Kazalo fotografij

FOTOGRAFIJA 1: PREDSTAVLJA REPREZENTATIVNEGA PREDSTAVNIKA SENZORNO OVIRANIH OSEB.	32
FOTOGRAFIJA 2: PREDSTAVLJA REPREZENTATIVNEGA PREDSTAVNIKA SGIBALNO OVIRANIH OSEB.	33
FOTOGRAFIJA 3: PREDSTAVLJA AVTOBUS MESTNEGA POTNIŠKEGA PROMETA V LJUBLJANI.....	36
FOTOGRAFIJA 4: PREDSTAVLJA REPREZENTATIVNEGA PREDSTAVNIKA GIBALNO OVIRANIH OSEB PRI VSTOPANJU NA AVTOBUS.	37
FOTOGRAFIJA 5: PREDSTAVLJA REPREZENTATIVNEGA PREDSTAVNIKA SENZORNO OVIRANIH OSEB NA AVTOBUSNEM POSTAJALIŠČU PRI PREBIRANJU BRAJEVE PISAVE NA INFORMATIVNI TABLI.	37
FOTOGRAFIJA 6: PREDSTAVLJA SLEPEGA Z OVIRAMI NA PLOČNIKU - KOLESA.	57
FOTOGRAFIJA 7: PREDSTAVLJA SLEPEGA IN OVIRO NA PLOŠČADI - JAVNO SVETILKO.....	58
FOTOGRAFIJA 8: PREDSTAVLJA SLEPEGA PRI PREČKANJU KOLESARSKE STEZE, KI JE ZELO NEVARNO TAKO ZA SLEPEGA KOT KOLESARJA.....	59
FOTOGRAFIJA 9: PREDSTAVLJA SLEPO OSEBO, KI SE PRIBLIŽUJE POSTAJALIŠČU MESTNEGA POTNIŠKEGA PROMETA.	59
FOTOGRAFIJA 10: PREDSTAVLJA SLEPEGA PRI VOŽNJI Z AVTOBUSOM BREZ DRŽALA V VRTLJIVEM ZGLOBU AVTOBUSA.....	60
FOTOGRAFIJA 11: PREDSTAVLJA VIŠINSKO OVIRO.	61
FOTOGRAFIJA 12: PREDSTAVLJA SLEPEGA PRI SREČANJU Z VISEČIMI OVIRAMI PRITRJE NE NA FASADE OBJEKTOV.	61
FOTOGRAFIJA 13: PREDSTAVLJA SLEPO OSEBO PRI OZVOČENEM SEMAFORJU, KJER ZVOK NE DELA IN GA POSKUŠA OTIPATI.....	62
FOTOGRAFIJA 14: PREDSTAVLJA SLEPO OSEBO PRI SREČANJU Z ZAČASNIM OBJEKTOM POSTAVLJENEM NA PEŠČEVI POVRŠINI.	62
FOTOGRAFIJA 15: PREDSTAVLJA SLEPO OSEBO NA PREHODU BREZ OZVOČENEGA SEMAFORJA, KJER JE POPOLNOMA NEMOČNA.....	63
FOTOGRAFIJA 16: PREDSTAVLJA SLEPO OSEBO KI PREČKA CESTIŠČE S POMOČJO NAKLJUČNEGA MIMOIDOČEGA. .	63
FOTOGRAFIJA 17: PREDSTAVLJA SLEPO OSEBO KI SE ZARADI LAŽJE ORIENTACIJE GIBLJE OB OBJEKTU IN NALETI NA GRAJENO OVIRO - STOPNICE..	64
FOTOGRAFIJA 18: PREDSTAVLJA SLEPO OSEBO KI SE NE MORE ORIENTIRATI V NOTRANJOSTI OBJEKTA NA TLEH NI TALNIGA TIPNEGA VODILNEGA SISTEMA.....	65
FOTOGRAFIJA 19: PREDSTAVLJA SLEPO OSEBO PRI GRAJENI OVIRI, KI NIMA VEČJE FUNKCIONALNE VREDNOSTI NA TEM PROSTORU.....	65
FOTOGRAFIJA 20: PREDSTAVLJA SLEPO OSEBO PRI SREČANJU Z NAKLJUČNO OVIRO V PROSTORU, V TEM PRIMERU JE SKUTER, LAHKOBI BIL AVTO, KOLO.	66
FOTOGRAFIJA 21: PREDSTAVLJA SLEPO OSEBO KI NALETI NA OVIRO CVETLIČNEGA KORITA.....	66
FOTOGRAFIJA 22: PREDSTAVLJA SLEPO OSEBO PRI INFORMACIJSKI TABLI, KI NI PRILAGOJENA ZA SLEPE IN SLABOVIDNE OSEBE.....	67
FOTOGRAFIJA 23: PREDSTAVLJA SLEPO OSEBO PRI SREČANJU Z AVTOMATOM S HRANO.	67
FOTOGRAFIJA 24: PREDSTAVLJA SLEPO OSEBO PRI VSTOPANJU NA VLAK, KJER JE VIDNA PREVELIKA RAZDALJA MED PERONOM IN VHODOM NA VLAK.	68
FOTOGRAFIJA 25: PREDSTAVLJA SLEPO OSEBO KO VSTOPA V TAKSI.	69
FOTOGRAFIJA 26: PREDSTAVLJA GIBALNO OVIRANO OSEBO.	69
FOTOGRAFIJA 27: PREDSTAVLJA GIBALNO OVIRANO OSEBO PRI TEŽAVNEM PREHODU NA CESTIŠČU.	70
FOTOGRAFIJA 28: PREDSTAVLJA GIBALNO OVIRANO OSEBO PRED POTOVANJEM Z AVTOBUSOM.....	70
FOTOGRAFIJA 29: PREDSTAVLJA GIBALNO OVIRANO OSEBO PRI UVOZU NA AVTOBUS PREKO DVIŽNE PLOŠČADI. .	71
FOTOGRAFIJA 30: PREDSTAVLJA GIBALNO OVIRANO OSEBO PRI VOŽNJI Z AVTOBUSOM.....	71
FOTOGRAFIJA 31: PREDSTAVLJA GIBALNO OVIRANO OSEBO PRI TEŽAVNEM PREHODU IZ PLOČNIKA NA CESTIŠČE.	72
FOTOGRAFIJA 32: PREDSTAVLJA GIBALNO OVIRANO OSEBO PRI NAKUPU VOZOVNICE.	72
FOTOGRAFIJA 33: PREDSTAVLJA GIBALNO OVIRANO OSEBO PRI PREHODU SKOZI ZELO OZKA VRATA BREZ SAMODEJNEGA ODPIRANJA, TOREJ POTREBUJE POMOČ SPREMLJEVALCA ALI NAKLJUČNE OSEBE V PROSTORU.	73

FOTOGRAFIJA 34: PREDSTAVLJA GIBALNO OVIRANO OSEBO.	73
FOTOGRAFIJA 35: PREDSTAVLJA GIBALNO OVIRANO OSEBO PRI VHODU V DVIGALI, KI JE BILO ŽAL V OKVARI.	74
FOTOGRAFIJA 36: PREDSTAVLJA SLEPO OSEBO PRI PREHODU ZA PEŠCE Z ZVOČNIM SIGNALOM.	83
FOTOGRAFIJA 37: FOTOGRAFIJA PREDSTAVLJA SEMAFOR, KJER NAMESTO ZELENE LUČI SVETI ZELENA IKONA DVEH MOŠKIH, KI SE DRŽITA ZA ROKO. IKONA JE OBLIKOVANA NA NAČIN, DA SE V SREDINI IZRIŠE SRCE.	114
FOTOGRAFIJA 38: FOTOGRAFIJA PREDSTAVLJA SEMAFOR ZA PEŠCE, KJER SE NAMESTO ZELENE LUČI PRIKAŽE SIMBOL DVEH KROGOV S PUŠČICAMI. SIMBOL JE ZNAČILEN ZA OZNAČEVANJE MOŠKEGA SPOLA.	115
FOTOGRAFIJA 39: FOTOGRAFIJA PREDSTAVLJA TRI TABLE, KI SO MONTIRANE NA GALERIJSKI STEBER Z RAZLIČNIH STRANI. ENA OD TABEL PRIKAŽUJE DVE STAREJŠI GOSPE, DRUGA PRILAZUJE DEKLICO, KI SE DRŽI ZA ROKO STAREJŠE ŽENSKE, TRETJA PRIKAŽUJE STAREJŠI PAR NA SPREHODU S PSOM. PREDSTAVLJENA DELA Z RAZSTAVE SO BILA NATO PRENESENA NA ULICE MESTA MARIBOR.	115
FOTOGRAFIJA 40: FOTOGRAFIJA PREDSTAVLJA RUMENO TABLO Z DVEMA ŠOLARJEMA, KI STA UMETNIŠKO STILIZIRANA, POD TABLO PA JE TRIKOTNI PROMETNI ZNAK Z DVEMA OSEBAMA IN NAPISOM ŠOLA »SCHOOL«. PROMETNI ZNAK STOJI PRED STAVBO IN IZ NAPISOV NA NJEJ JE RAZVIDNO, DA SE NAHAJA V VELIKI BRITANIJ.	116
FOTOGRAFIJA 41: SLEPA OSEBA Z BELO PALICO HODI OB DESNI STRANI PLOČNIKA, KOLESARJI VOZIJO PO KOLESARSKI STEZI NA LEVI STRANI PLOČNIKA.	123
FOTOGRAFIJA 42: SLEPA OSEBA PRITISKA NA GUMB ZA ODPIRANJE VRAT VAGONA.	123
FOTOGRAFIJA 43: OSEBA NA INVALIDSKEM VOZIČKU SE NAHAJA PRED DVIŽNO ZAPORNICO, V OZADJU VIDIMO AVTO, KI SE PRIBLIŽUJE, NA DESNI STRANI CESTIŠČA JE PEŠEC.	126
FOTOGRAFIJA 44: SPODNJI DEL ELEKTRIČNEGA INVALIDSKEGA VOZIČKA SE NAHAJA NA CESTIŠČU PRED PLOČNIKOM, KI JE PREVISOK ZA KOLESA ELEKTRIČNEGA VOZIČKA.	127
FOTOGRAFIJA 45: OSEBA NA INVALIDSKEM VOZIČKU SE PRI INFORMACIJSKEM PULTU POGOVARJA Z BLAGAJNIČARKO. V OZADJU JE ŠE NEKAJ DRUGIH OSEB.	128
FOTOGRAFIJA 46: SLEPA OSEBA Z BELO PALICO PREVERJA, KJE SE KONČA PLOČNIK IN ZAČNE CESTIŠČE OZIROMA PREHOD ZA PEŠCE. NA PLOČNIKU JE V VELIKIH ČRKAH IZPISANO BESEDILO, KI PEŠCE USMERJA K NAKUPU VOZOVNIC. OB STRANEH SO PARKIRANI AVTOMOBILI.	129
FOTOGRAFIJA 47: SLEPA OSEBA V PODHODU HODI Z BELO PALICO OB STENI, KI JE POSLIKANA Z GRAFITI. V DESNI ROKI DRŽI BELO PALICO, V LEVI DRŽI TELEFON OB UŠESU.	135
FOTOGRAFIJA 48: PREDSTAVLJA UČENCE OŠ MIRANA JARCA PRI AKTIVNEM DELU NA ŠOLSKI POTI.	142
FOTOGRAFIJA 49: NA FOTOGRAFIJI JE VIDNA OZNAKA ZA ŠOLSKO POT NA POTI V OŠ DANILE KUMAR.	149
FOTOGRAFIJA 50: NA FOTOGRAFIJI VIDIMO, KAKO OSEBA PRED SEBOJ DRŽI OTROŠKO SLIKO, NA KATERI JE PRIKAZANA CESTA Z AVTOMOBILI IN KAMIONOM, LETALO, NA DESNI STRANI SO STAVBE, NA LEVI DREVEŠA.	152
FOTOGRAFIJA 51: NA FOTOGRAFIJI JE SEZNANJANJE ŠOLSKIH OTROK, KAKO IZGLEDA GIBALNA OVIRANOST NA ŠOLSKI POTI DO OŠ DANILE KUMAR.	154
FOTOGRAFIJA 52: NA FOTOGRAFIJI JE SEZNANJANJE ŠOLSKIH OTROK, KAKO IZGLEDA SENZORNA OVIRANOST (SLEPOTA) NA ŠOLSKI POTI DO OŠ DANILE KUMAR.	155
FOTOGRAFIJA 53: NA FOTOGRAFIJI VIDIMO STANOVANJSKO STAVBO IN PRED NJO PROMETNI ZNAK, KI PRIKAŽUJE OTROKE IN OPOZARJA, DA JE V BLIŽINI ŠOLA. NAD PROMETNIM ZNAKOM JE DODATNI ZNAK V RUMENI BARVI, KI PREK ILUSTRACIJE DVEH ŠOLARJEV PRIKAŽUJE NJUNO PRIJATELJSTVO.	160
FOTOGRAFIJA 54: NA FOTOGRAFIJI VIDIMO DEKLICO NA OTROŠKEM KOLESU, KI SE NAGIBA V DESNO STRAN IN NAVZDOL, DA LAHKO VIDI POMANJŠANI SEMAFOR IN DRUGE PROMETNE ZNAKE V POMANJŠANI VELIKOSTI. OB DEKLICI STOJITA DVE ŽENSKI, KI Z ROKAMA NAKAZUJETA VIŠINO SEMAFORJA.	161
FOTOGRAFIJA 55: PREDSTAVLJA OŠ DANILE KUMAR.	165
FOTOGRAFIJA 56: NA FOTOGRAFIJI DEL ŠOLSKE POTI Z OZNAKO.	165
FOTOGRAFIJA 57: NA FOTOGRAFIJI JE PRIKAZ POSTAJALIŠČA ŠOLSKEGA AVTOBUSA.	167
FOTOGRAFIJA 58: NA FOTOGRAFIJI JE SLABO VIDNA OZNAKA ŠOLSKE POTI.	168
FOTOGRAFIJA 59: DEL ŠOLSKE POTI Z VARNIM NADHODOM IN NEVARNIM PREČKANJEM POD NADVOZOM.	168
FOTOGRAFIJA 60: PREDSTAVLJA GIBALNO OVIRANO OSEBO KI LE Z TEŽAVO PREMAGUJE KLANČINO IN ROB NA VRHU KLANČINE.	169
FOTOGRAFIJA 61: PREDSTAVLJA GIBALNO OVIRANO OSEBO PRI PREČKANJU REŠETK ZA ODVODNJAVANJE METEORNE VODE KI DELUJE KOT PAST ZA KOLESA.	169
FOTOGRAFIJA 62: PREDSTAVLJA DEL CESTIŠČA ULICE 7. SEPTEMBER Z UREJENO PROMETNO SIGNALIZACIJO IN NIVOJSKIM PREČKANJEM CESTIŠČA.	170
FOTOGRAFIJA 63: PREDSTAVLJA POSTAJALIŠČE ŠOLSKEGA AVTOBUSA KI GA OZNAČUJE LE PROMETNI ZNAK NI PA OZNAK NA CESTIŠČU IN OZNAK ZA NEVARNOST OTROK NA CESTIŠČU.	170
FOTOGRAFIJA 64: PREDSTAVLJA NEPREHODNOST PLOČNIKA S PARKIRANIMI AVTOMOBILI.	171

FOTOGRAFIJA 65: PREDSTAVLJA IZREDNO NEVARNO PREČKANJE CESTE, KJER GRE ZA PREČKANJE VEČ KOT DVEH VOZNIH PASOV IN NAVKLJUB SEMAFORIZIRANEMU KRIŽIŠČU JE VELIKO KRŠITEV VOŽNJE SKOZI RDEČO LUČ.	171
--	-----

10 Kazalo slik

SLIKA 1: NASLOVNA STRAN SPLETNE STRANI LPP.	35
SLIKA 2: PRIMERI IDENTIFIKACIJSKIH KARTIC.	36
SLIKA 3: PRIMERI IDENTIFIKACIJSKIH KART ZA INVALIDE ZA PROST VSTOP Z VOŽNJO Z AVTOBUSOM.	38
SLIKA 4: PRIMER IDENTIFIKACIJSKE KARTIVE V LONDONU.	39
SLIKA 5: TISKANA KARTA PROMETNIH LINIJ V LONDONU ZA VSE SKUPINE INVALIDNOSTI.	39
SLIKA 6: SEZNAM PRILAGOJENIH SANITARNIH PROSTOROV V LONDONU ZA VSE SKUPINE INVALIDOV.	40
SLIKA 7: TISKANA KARTA DODATNIH PREVOZNIH SREDSTEV V LONDONU ZA VSE SKUPINE INVALIDNOSTI.	40
SLIKA 8: PRIKAZ SPLETIŠČA, KJER SO NA VOLJO ZVOČNI ZAPISI O DOSTOPNOSTI DO POSTAJALIŠČ.	41
SLIKA 9: SLIKA PREDSTAVLJA KARTO DOSTOPNOSTI ZA GIBALNO OVIRANE OSEBE V LJUBLJANI.	42
SLIKA 10: SLIKA PREDSTAVLJA HRBTNO STRAN KARTI DOSTOPNOSTI ZA GIBALNO OVIRANE OSEBE V LJUBLJANI.	43
SLIKA 11: SPLETNA PODLAGA ZA PRIKAZ VARNIH POTI V ŠOLO OŠ DANILE KUMAR, MOL.	44
SLIKA 12: SPLETNA PODLAGA ZA PRIKAZ VARNIH POTI V ŠOLO OŠ DANILE KUMAR, MOL – PODROBNEJŠI PRIKAZ.	45
SLIKA 13: DELEŽ SLABOVIDNIH IN SLEPIH ČLANOV ZDSSS	48
SLIKA 14: STAROSTNE SKUPINE ČLANOV ZDSSS.	48
SLIKA 15: SLIKA PRIKAŽUJE ODSEK PRVE POTI V ZELENI BARVI ZA SLEPO OSEBO V RUMENI BARVI ZA GIBALNO OVIRANO OSEBO, S PIKAMI SO OZNAČENE PREPOZNANE OVIRE.	57
SLIKA 16: TIPNA KARTA V MERILU 1 : 50 00 ZA ORIENTACIJO SLEPE OSEBE V ZUNANJEM PROSTORU.	88
SLIKA 17: TIPNA KARTA V MERILU 1 : 2500 ZA ORIENTACIJO IN NAVIGACIJO SLEPE OSEBE V ZUNANJEM PROSTORU.	89
SLIKA 18: MODEL TIPNEGA TOLORISA ZA ORIENTACIJO IN NAVIGACIJO SLEPE OSEBE V NOTRANJEM PROSTORU.	89
SLIKA 19: KARTA MASTA MARIBOR V MERILU 1 : 5 000 Z DOSTOPNOSTJO DO GRAJENIH OBJEKTOV ZA GIBALNO OVIRANE OSEBE.	90
SLIKA 20: SPLETNA KARTA Z MINIJSKIM DELOM Z INTERAKTIVNIM DOSTOPANJEM DO RAZLIČNIH PODATKOV O OBJEKTIH, KI SO PODPRETE S SLIKOVNIMI PRIKAZI LE TEH ZA LAŽJO PREPOZNAVANJE NA TERENU.	91
SLIKA 21: PRIMER UPORABE iBEACON (ORIENTACIJA V PROSTORU).	92
SLIKA 22: PRIKAZ UPORABE GPS SPREJEMNIKA, KI GA IMA SLEPI NA KLOBUKU IN USMERJA SLEPEGA V ZUNANJEM PROSTORU.	92
SLIKA 23: PRIKAZANE SO ŠTIRI IKONE, PRVA PREDSTAVLJA SIMBOL OSEBE NA INVALIDSKEM VOZIČKU, DRUGA SIMBOL OSEBE S PSOM VODNIKOM, TRETJA SIMBOL ZA SLABOVIDNE IN ČETRTO IKONA PREDSTAVLJA SLEPO OSEBO Z BELO PALICO.	114
SLIKA 24: IKONA PRIKAŽUJE DVE OSEBI ZA MIZO, ENA OSEBA SEDI NA INVALIDSKEM VOZIČKU, DRUGA NA STOLU.	116
SLIKA 25: KARTOGRAFSKI PRIKAZ ŠOLSKIH POTI S TOČKAMI NEVARNOSTI, KI SO GA IZDELALI NA OSNOVNI ŠOLI DANILE KUMAR.	139
SLIKA 26: NA AERO POSNETKU SO NA OSNOVNI ŠOLI DANILE KUMAR SHEMATSKO OZNAČILI DOSTOPE DO ŠOLE IN DOSTOPNOST Z PREVOZNIMI SREDSTVI.	141
SLIKA 27: NA SLIKI JE PRIKAZ ŠOLSKEGA OKOLIŠA OŠ DANILE KUMAR S PRIKAZOM VARNIH POTI V ŠOLO Z IZDELANO LEGENDO.	145
SLIKA 28: NA SLIKI JE DETAJLNI PRIKAZ ŠOLSKIH POTI OŠ DANILE KUMAR Z IZDELANO LEGENDO.	146
SLIKA 29: NA SLIKI JE PRIKAZANA SPLETNA KARTA Z INTERAKTIVNIM PRIKAZOM TEMATIK, KI SO NAMENJENE GIBALNO OVIRANIM V MEST LJUBLJANA S KARTOGRAFSKIM PRIKAZOM.	148
SLIKA 30: NA SLIKI JE PRIKAZANA SPLETNA KARTA Z INTERAKTIVNIM PRIKAZOM TEMATIK, KI SO NAMENJENE GIBALNO OVIRANIM V MEST LJUBLJANA S PRIKAZOM ZRAČNEGA POSNETKA.	148
SLIKA 31: PREDSTAVLJA ŠOLSKI OKOLIŠ OŠ DANILE KUMAR Z VRISANO TRASO ŠOLSKEGA AVTOBUSA.	166
SLIKA 32: PREDSTAVLJA DETAJL OŠ DANILE KUMAR Z VRISANO TRASO ŠOLSKEGA AVTOBUSA.	166
SLIKA 33: PREDSTAVLJA DETAJL DOSTOPANJA DO OŠ DANILE KUMAR Z VRISANIMI TRASAMI MESTNEGA POTNIŠKEGA PROMETA AVTOBUSA.	167

11 Kazalo Tabel

TABELA1: TABELA IZVLEČEKA IZ REGISTRA INVALIDSKIH ORGANIZACIJ.....	50
TABELA 2: TABELA REPREZENTATIVNIH INVALIDSKIH ORGANIZACIJ.	51
TABELA 3: TABELA ZA OCENO ŠIRINE PLOČNIKA.	78
TABELA 4: TABELA ZA OCENO MATERIALA POVRŠINE PLOČNIKA.	79
TABELA 5: TABELA ZA OCENO NAKLONA KLANČINE NA PREHODU ZA PEŠČE.	79
TABELA 6: TABELA ZA OCENO VIŠINE ROBNIKA NA PREHODU ZA PEŠČE.	79
TABELA 7: TABELA ZA OCENO PREČKANJA PREHODA ZA PEŠČE.....	79
TABELA 8: TABELA ZA OCENO ŠIRINE ZUNANJE KLANČINE.	80
TABELA 9: TABELA ZA OCENO NAKLON ZUNANJE KLANČINE.....	80