



.....
Srednja šola za storitvene
dejavnosti in logistiko

MOBILNOST SLEPIH IN SLABOVIDNIH V OBČINI CELJE

RAZISKOVALNA NALOGA

Avtorice:

Nuša Bizjak, 4P2

Dona Skaza, 4P2

Eva Trobiš, 4P1

Mentorica:

Ksenja Rožanski Fidler, univ. dipl. inž.

Mestna občina Celje, Mladi za Celje

Celje, 2024

Povzetek

V raziskovalni nalogi smo se osredotočili na problem mobilnosti slepih in slabovidnih v Mestni občini Celje in poskušali izvedeti, s kakšnimi težavami se spopadajo pri vsakodnevni mobilnosti skozi mesto. Da bi razumeli težave, ki jih slepota prinaša, smo raziskovalno nalogo podkrepili s študijo primera, kjer smo s slabovidno osebo opravili mobilnost skozi središče Mestne občine Celje. Izpostavili smo glavne težave ki ovirajo ne samo slepe in slabovidne, ampak tudi druge udeležence v prometu kot so neenotne talne površine, prenizko nameščeni znaki na pločnikih, oglaševalne table postavljene na sprehajališčih. V zadnjih letih se je število slepih in slabovidnih v prometu povečalo, kar pomeni, da so potrebne prilagoditve infrastrukture za lažjo mobilnost. Z anketnim vprašalnikom smo preverili kakšno mnenje glede infrastrukture v mestu Celje imajo ostali udeleženci v cestnem prometu

Summary

In the research project, we focused on the mobility problem of the blind and partially sighted in the Municipality of Celje and tried to find out what problems they face in their daily mobility through the city. In order to understand the problems that blindness brings, we supported the research task with a case study, where we carried out mobility with a visually impaired person through the center of the Municipality of Celje. We highlighted the main problems that hinder not only the blind and partially sighted, but also other road users, such as uneven floor surfaces, signs placed too low on sidewalks, advertising boards placed on walkways. In recent years, the number of blind and partially sighted people in traffic has increased, which means that infrastructure adjustments are needed for easier mobility. We used a questionnaire to check the opinion of the other participants in road traffic regarding the infrastructure in the city of Celje

Kazalo vsebine

Povzetek.....	1
Summary.....	1
Kazalo vsebine.....	2
Kazalo slik.....	4
Kazalo grafikonov.....	4
1 UVOD.....	6
1.1 OPREDELITEV PROBLEMA.....	7
1.2 NAMENI IN CILJI RAZISKOVALNE NALOGE.....	7
1.3 METODE DELA.....	8
1.4 POSTAVITEV HIPOTEZ.....	9
2 MOBILNOST.....	10
2.1 TRAJNOSTNA MOBILNOST.....	11
2.2 TRAJNOSTNA MOBILNOST V OBČINI CELJE.....	11
3 INFRASTRUKTURA.....	13
3.1 CESTNA INFRASTRUKTURA.....	14
3.2 ZAKONODAJA S PODROČJA INFRASTRUKTURE.....	14
3.3 MESTNA INFRASTRUKTURA V MESTNI OBČINI CELJE.....	16
3.3.2 JAVNI POTNIŠKI PROMET V MESTNI OBČINI CELJE.....	17
4 SLEPI IN SLABOVIDNI.....	18
4.1 DEFINICIJA SLEPIH IN SLABOVIDNIH.....	18
4.2 ORGANIZACIJE.....	19
4.3 MOBILNOST SLEPIH IN SLABOVIDNIH.....	20
4.3.1 BRAJEVA PISAVA.....	21
4.3.2 SPODBUJANJE UPORABE PREOSTANKA VIDA.....	21

4.3.3 RAZVIJANJE SPRETNOSTI POSLUŠANJA	21
4.3.4 TRENING V ORIENTACIJI IN MOBILNOSTI.....	22
4.4 PRIPOMOČKI ZA MOBILNOST	22
4.4.1 BELA PALICA.....	22
4.4.2 ELEKTRONSKE NAPRAVE ZA MOBILNOST	23
4.4.3 DRUGE NAPRAVE ZA NAVIGACIJO IN ORIENTACIJO	24
5 ŠTUDIJA PRIMEROV.....	25
6 ANALIZA ANKET	31
6.1 ANALIZA ANKETE O SLEPIH IN SLABOVIDNIH.....	31
6.2 ANALIZA ANKETE ZA SLEPE IN SLABOVIDNE.....	45
7 INTERVJU	61
7.1 ANALIZA INTERVJUJA	61
8 RAZPRAVA.....	67
8.1 OVREDNOTENJE HIPOTEZ.....	67
9 ZAKLJUČEK	72
10 VIRI	74
11 PRILOGE.....	76
11.1 ANKETA O SLEPIH IN SLABOVIDNIH.....	76
11.2 ANKETA ZA SLEPE IN SLABOVIDNE	79

Kazalo slik

Slika 1: Bela palica.	24
Slika 2: Komunalni jašek.	26
Slika 3: Zvočni signal.	26
Slika 4: Orientacija s pomočjo kolesarske steze.	26
Slika 5: Obisk zdravstvenega doma.	26
Slika 6: Prehod brez ustrezne signalizacije.	27
Slika 7: Modro obarvan prehod za pešce.	27
Slika 8: Glavna avtobusna postaja Celje.	27
Slika 9: Avtomat za izdajo kart na ŽP.	28
Slika 10: Taktilne oznake na železniški postaji.	28
Slika 11: Moteče reklamne table.	29
Slika 12: Nepravilno parkirano vozilo.	29
Slika 13: Množica ljudi na pločniku.	29
Slika 14: Razpokan pod v mestnem centru.	30
Slika 15: Stoli in mize na peš conih.	30
Slika 16: Graniten pod v mestnem centru.	30

Kazalo grafikonov

Graf 1: Kako pogosto obiščete mestno središče Celja?	32
Graf 2: Ali vam zaprto mestno središče za promet predstavlja oviro?	33
Graf 3: Kaj bi spremenili v Mestni občini Celje?	34
Graf 4: Kje so po vašem mnenju črne točke, ki bi lahko nekemu predstavljale problem?	36
Graf 5: Menite, da ste dovolj ozaveščeni o slepih in slabovidnih? Bi jim znali pomagati?	38
Graf 6: Menite, da je celjska infrastruktura varna za slepe in slabovidne?	39
Graf 7: Ali bi bili pripravljeni pomagati slepi osebi pri uporabi javnega potniškega prometa?	40
Graf 8: Ali uporabljate JPP?	41
Graf 9: Spol.	42

Graf 10: Koliko ste stari?	43
Graf 11: : Kakšna je vaša izobrazba?.....	44
Graf 12: Kako pogosto obiščete mestno središče Celja?	46
Graf 13: Ali vam zaprto mestno središče za promet predstavlja oviro?	47
Graf 14: Kaj bi spremenili v Mestni občini Celje?	49
Graf 15: Kje so po vašem mnenju črne točke, ki bi lahko nekomu predstavljale problem? ...	50
Graf 16: Ali uporabljate JPP?	51
Graf 17: Ali ste že bili deležni pomoči pri uporabi javnega potniškega prometa?	52
Graf 18: Menite, da je infrastruktura Mestne občine Celje varna za slepe in slabovidne?.....	53
Graf 19: Katere ukrepe, bi vi vpeljali v mestno središče Celja, da bi vam olajšali mobilnost?	55
Graf 20: Ali mobilnost med prometno konico za vas predstavlja težavo?/Vam je potovanje med prometno konjico težje?	57
Graf 21: Spol.....	58
Graf 22: Koliko ste stari?	59
Graf 23: Kakšna je vaša izobrazba?	60

1 UVOD

Za obravnavano tematiko raziskovalne naloge smo se odločili na podlagi organizirane šolske delavnice, kjer so nam predstavili področje slepih in slabovidnih oseb. Delavnica je temeljila na predstavitvi pojma slepote, spoznali smo pripomočke slepih in slabovidnih. Najbolj nas je, kot bodoče logiste presunilo dejstvo, na kakšen način se slepi in slabovidni vsakodnevno srečujejo z mobilnostjo v prometu. Zavedati smo se začeli pomembnosti in prednosti vida, ki nam v mobilnosti vsekakor omogoča večjo dostopnost ter varnost.

Na podlagi tega smo se odločili raziskati, kako je Mestna občina Celje prilagojena slepim in slabovidnim s stališča mobilnosti. Torej ali je dovolj varna ali potrebuje še kakšne izboljšave.

S študijo primera obhodom mestnega središča Celja s slabovidno osebo smo se praktično hoteli seznaniti, s kakšnimi težavami se pri vsakdanjem vključevanju v mobilnost srečujejo slepi in slabovidni in kaj jim predstavlja največji izziv.

1.1 OPREDELITEV PROBLEMA

Mestna jedra so ključna za zagotavljanje osnovnih delavnosti posameznikov. V mesto se odpravimo kadar potrebujemo zdravnika, ko urejamo zadeve na upravni enoti, si želimo izposoditi knjigo v knjižnici, obiskati muzej in še marsikaj drugega. Mestna središča morajo biti dostopna vsem posameznikom, ne glede na ovire pri mobilnosti, ki jih imajo. Vedno več je posameznikov, ki imajo določene potrebe oziroma težave pri mobilnosti. Ali jim je omogočena alternativa pri dostopu v mestno središče, ali lahko potujejo trajnostno, ali je mestna infrastruktura prilagojena takšnim osebam? Vsa ta vprašanja so ključna pri zagotavljanju mobilnosti slepih in slabovidnih.

1.2 NAMENI IN CILJI RAZISKOVALNE NALOGE

Namen naše raziskovalne naloge je, da s pomočjo ankete, katero smo posredovali slepim in slabovidnim, predstavimo glavne ovire v infrastrukturi v Mestni občini Celje. Anketo smo izvedli tudi med obiskovalci in prebivalci Celja. Za lažje razumevanje mobilnosti slepih in slabovidnih smo analizirali študijo primera, kjer smo s pomočjo slabovidne osebe opravili mobilnost skozi mestno središče. Pri tem smo zaznali vse nevarnosti in ovire s katerimi se srečujejo slepi in slabovidni vsakodnevno.

Cilj naše raziskovalne naloge je spoznati vsakodnevne težave slepe ali slabovidne osebe v Mestni občini Celje, kje in kako lahko to infrastrukturo izboljšamo in ali je celjska infrastruktura ter mobilnost skozi Celje varna za vse udeležence v prometu. Obenem pa želimo s to raziskavo predstaviti probleme, ki jih slepa oseba doživlja pri vsakodnevni mobilnosti z upanjem, da bi se le ti v prihodnosti izboljšali.

1.3 METODE DE LA

V prvem, teoretičnem delu raziskovalne naloge smo se osredotočili predvsem na zbiranje, prebiranje in združevanje različne strokovne literature. Večji del pridobljenih informacij smo pridobili iz internetnih virov in v knjigah, prebrali in povzeli smo tudi zakonodajo. V teoretičnem delu smo uporabili naslednje metode:

- analitično metodo (metoda razčlenjevanja na posamezne dele),
- metodo deskripcije (metoda opisovanja posameznih pojmov),
- komparativno metodo (metoda primerjave) in
- metodo kompilacije (metoda uporabe izpiskov, citatov, navedba drugih avtorjev).

V drugem, praktičnem delu smo se osredotočili na analizo dveh anketnih vprašalnikov, ki temeljita na podatkih, na podlagi katerih smo podrobneje spoznali kaj Celjani in pogosti obiskovalci Celja menijo o slepih in slabovidnih in ali je infrastruktura Mestne občine Celja primerna zanj, ter kaj si o tej infrastrukturi in ozaveščenosti mislijo slepi in slabovidni. Anketna vprašalnika sta sestavljena iz dvanajstih vprašanj, od tega so tri vprašanja demografskega tipa, ostala so izbirna. Izvedli smo intervju s slepimi osebami, kjer nas je zanimalo, kakšne so najpogostejše težave, ki jih zaznajo pri mobilnosti. Evalvirali smo pridobljene podatke tako ankete kot študije primera in na podlagi evalvacije potrdili/ovrgli predhodno postavljene hipoteze. V praktičnem delu smo uporabili še naslednji metodi:

- induktivno metodo (metoda sklepanja iz posameznih primerov na splošno) in
- komparativno metodo (metoda primerjave).

1.4 POSTAVITEV HIPOTEZ

V raziskovalni nalogi smo si zastavili hipoteze, katere želimo skozi analizo anket, študijo primera, intervjuja, teoretičnega in praktičnega dela ovrednotiti.

Ankete smo v elektronski obliki razdelili med posameznike, ki redno obiskujejo občino Celje in slepim in slabovidnim. Na podlagi danih odgovorov in naše nadaljnje raziskave mobilnosti slepih in slabovidnih, smo želeli naše hipoteze z resničnimi in dokazljivimi podatki potrditi oziroma zavreči.

HIPOTEZA 1: Prometna infrastruktura v mestnem jedru Celja je prilagojena in varna za slepe in slabovidne osebe.

HIPOTEZA 2: Meščani in obiskovalci mestnega jedra Celja so dovolj ozaveščeni in se zavedajo ključnih težav v cestni infrastrukturi.

HIPOTEZA 3: Ob manjših prilagoditvah bi bilo mestno središče Celja še bolj primerno in varno za slepe in slabovidne.

HIPOTEZA 4: Prometna infrastruktura za slepe in slabovidne temelji na zvočnih signalih in talnih oznakah.

2 MOBILNOST

Mobilnost predstavlja zadovoljevanje potreb posameznikov po opravljanju osnovnih, vsakodnevnih nalogah, kjer je potrebno premagovati razdalje. Ključni cilj mobilnosti je, da bi s pomočjo logistike omogočili transport ljudi in blaga in bi s tem zagotovili večjo zanesljivost, varnost in prilagodljivost. Ob zavedanju problema, ki ga mobilnost posameznikov in blaga povzroča okolju, se moramo osredotočiti na trajnostno mobilnost, katere namen je zmanjšati ogljični izpust in porabo fosilnih goriv.

Zavedamo se, da se število ljudi skozi leta večja, kar pomeni, da bo vedno želja in potreba po povečanju celotne infrastrukture. Da bi ta bila učinkovita in funkcionalna, bomo morali imeti v mislih sodobne, trajnostne in učinkovitejše sisteme za transport blaga in potnikov, poleg arhitekture hiš in ostalih objektov.¹

Mobilnost se nenehno razvija, a to ne pomeni le spremembe v transportu za iskanje okolju prijaznejše alternative za zmanjšanje onesnaževanja, kot so uporaba alternativnih goriv, alternativnih pogonov, pobuda k nakupu elektronskih transportnih sredstev in tako dalje, ampak tudi v mišljenju posameznikov.²

Poznamo razne pojme mobilnosti, kot so:

- **AKTIVNA MOBILNOST** (active mobility): je mobilnost v kateri so hoja, kolesarjenje in ostale oblike mobilnosti, ki vključujejo telesno dejavnost ključni element k dolgotrajnem življenju in ohranjanju zelenega okolja,
- **MIKROMOBILNOST** (micromobility): je mobilnost v kateri se mobilnost izvaja brez motornega pogona oziroma je ta lahek. Torej prevozna sredstva kot so kolesa, električni skiroji in podobno.
- **MOBILNOSTNI NAČRT** (mobility plan): je dokument, ki obravnava prometno dostopnost določenih lokacij ali dogodka v celoti. S tem skušamo izboljšati dostopnosti in potovalne navade.,

¹ Prevzeto: Mobilnost, transport in logistika – (ijs.si), dostop: 12. 01. 2024

² Prevzeto: Mobilnost 2023 – Mobilnost 2023 (dpc.si), dostop: 10. 01. 2024

- **TRAJNOSTNA MOBILNOST** (sustainable mobility): trajnostna mobilnost povezuje vse načine mobilnosti v eno, da bi s tem našli alternative, ki bi bili okolju prijaznejše. Te morajo seveda biti zanesljive, učinkovite in enakopravne za vse uporabnike.³

2.1 TRAJNOSTNA MOBILNOST

Vsi si prizadevamo za našo prihodnost in trajnostna mobilnost temelji ravno na tem. Sem spada iskanje alternativnih oblik mobilnosti s katerimi bi zagotovili ohranjanje narave, zmanjšali porabo energije in spodbujali k manjšemu izpustu emisij. Hkrati bi ohranjali oziroma izboljšali učinkovitost in zanesljivost transporta, ki bi bil na voljo vsem. Ključni namen trajnostne mobilnosti je zagotoviti enake možnosti mobilnosti za vse udeležence v cestnem prometu ob zagotavljanju čistejše, varnejše in racionalne porabe energije za transport.⁴

2.2 TRAJNOSTNA MOBILNOST V OBČINI CELJE

Zavedamo se, da je globalno segrevanje ozračja postalo velik problem v okolju v katerem živimo. Želimo si najti trajnostne rešitve s katerim bi zagotovili čim manjše poseganje v naravo. Ko govorimo o emisijah toplogrednih plinov najprej pomislimo na promet. Prav s tega vidika je potrebno ukrepati in to na trajnostni način. V Celju se problema onesnaževanje okolja dobro zavedamo, a sprememba ne vključuje le možnosti dostopa trajnostne mobilnosti ampak tudi spremembo potovalnih navad posameznikov. To v praksi pomeni, da se po opravkih, če je možno odpravimo peš, z javnim prevozom, s kolesom ali pa drugimi alternativnimi oblikami trajnostne mobilnosti.

V Celju so z različnimi projekti na področju trajnostne mobilnosti naredili velik korak naprej. Ključni med projekti je predvsem izdelava *Celostne prometne strategije Mestne občine Celje*, ki opredeljuje mestno mobilnost in poudarja vidik trajnostni. S tem so zagotovili bolj zdravo,

³ Prevzeto: MOBILNOST | GOV.SI, dostop: 12.01.2024

⁴ Prevzeto: Trajnostna mobilnost | GOV.SI, dostop: 24. 01. 2023

prijetno in kvalitetnejše okolje za življenje in delo. Med ukrepi trajnostne mobilnosti so sistem izposoje javnih koles – kolesCE, uvedba mestnega potniškega prometa na stisnjen zemeljski plin (metan) – CELEBUS ter povečano število električnih polnilnih postaj.

Mestna občina Celje vsako leto izvaja Evropski teden mobilnosti med 16. in 22. septembrom. V tem času je središče vsem razen dostavi zaprto, na glavnem trgu se izvajajo razne delavnice, ki ozaveščajo o problemih polucije, ki jo ustvarjajo promet in podnebne sprememb. Poleg vseh aktivnosti se v tednu trajnostne mobilnosti promovira uporaba javnega mestnega prometa. V ta namen je možna brezplačna vožnja s CELEBUSOM.⁵

⁵ Prevzeto: Trajnostna mobilnost v Mestni občini Celje, dostop: 12.01.2024

3 INFRASTRUKTURA

Infrastruktura omogoča delovanje države v gospodarskem in socialnem vidiku. Infrastruktura zagotavlja vsem prebivalcem in obiskovalcem države nemoten dostop, do najrazličnejših dobrin in zagotavlja opravljanje mobilnosti. Tako pod pojmom infrastruktura razumemo dejavnike vseh prometnih omreži (cestnega, železniškega, pomorskega in zračnega ter cevovodnega prometa, izgradnjo ključnih stavb, daljnovodov, ...).

Infrastrukturo delimo na več vrst:

- prometna infrastruktura,
- energetska infrastruktura,
- komunalna infrastruktura,
- vodna infrastruktura,
- infrastruktura za opazovanje naravnih pojavov in naravnih virov,
- drugi objekti v javno korist in
- omrežne priključne točke javnega komunikacijskega omrežja.⁶

Tudi prometno infrastrukturo delimo na več kategorij:

- cestno
- železniško
- zračno in
- vodno⁷

V raziskovalni nalogi smo se osredotočili na cestno prometno infrastrukturo, saj je ta ključna za opravljanje vsakodnevnih mobilnosti slepih in slabovidnih.

⁶ Prevezeto: <https://www.e-prostor.gov.si/podrocja/gospodarska-javna-infrastruktura/zbirni-kataster-gji/?acitem=2205-2208> / Republika Slovenije, dostop: 20.02.2024

⁷ Povzeto po: Mag. Krajnc Roman, Ljubljana 2010, Tehnologija javnega potniškega prometa

3.1 CESTNA INFRASTRUKTURA

Cestna infrastruktura zajema vse ceste, pločnike, kolesarske poti, pešpoti ter vso prometno signalizacijo, ki ureja promet. V Sloveniji imamo 39.000 kilometrov javnega cestnega omrežja, katerega delimo na državne in občinske ceste. Državne ceste upravljata Družba za avtoceste v Republiki Sloveniji (– DARS) in Direkcija Republike Slovenije za infrastrukturo (- DRSI), občinske ceste pa občine.

DARS upravlja 625 kilometrov avtocest in hitrih cest, katere so tudi del vse-evropskega cestnega omrežja. DRSI upravlja s 5.942 kilometri glavnih in regionalnih cest, katere povezujejo vsa glavna mesta in regije in se delijo na glavne ceste I. in II. reda ter regionalne ceste I., II. in III. reda.

Občinske ceste upravljajo občine, teh je 32.423 kilometrov in se delijo na lokalne ceste in javne poti.

Vse te ceste so javne, kar pomeni, da jih lahko uporablja vsak pod pogoji, ki so določeni s predpisi, kateri urejajo javne ceste in varnost prometa na njih.

Državne ceste so v lasti Republike Slovenije, občinske ceste pa so v lasti občin.^{8 9}

3.2 ZAKONODAJA S PODROČJA INFRASTRUKTURE

Cestno zakonodajo sestavlja 27 uredb, pravilnikov in zakonov, ki zajemajo vsa pravila povezana s cestami.

Zakon o cestah (ZCes-2) ureja status in kategorizacijo javnih cest. Prav tako določa pravila za gradnjo, upravljanje in vzdrževanje ter pogoje za uporabo javnih cest. Ključno področje, ki ureja promet in s tem pripadajočo infrastrukturo, je v domeni Ministrstva za infrastrukturo. Ministrstvo za infrastrukturo opravlja vse naloge, ki so vezane na razvoj, vlaganje, vzdrževanje

⁸ Prevzeto: <https://www.gov.si/teme/cestna-infrastruktura/> / GOV.SI, dostop: 20.02.2024

⁹ Prevzeto: <http://www.pisrs.si/Pis.web/pregledPredpisa?id=ZAKO8298> / PIS, dostop: 20.02.2024

in upravljanje cestne infrastrukture. Kot navaja Strategija razvoja prometa v Republiki Sloveniji do leta 2030¹⁰, so ključne naloge ministrstva, ki se nanašajo na cestni promet:

- upravljanje prometne politike Republike Slovenije, vključno s strategijo regionalnega razvoja in strukturne politike Republike Slovenije;
- spremljanje in usklajevanje evropskih zadev in mednarodnih odnosov z delovnih področij ministrstva, Vlade RS, institucij EU ter drugih organov in organizacij, pa tudi na sodelovanje z navedenimi organi;
- sodelovanje pri pripravi gradiva za svet ministrov za promet, izpolnjevanje nalog usklajevanja
- spremljanje izvajanja pravnega reda EU v zvezi s prometom in energijo;
- usklajevanje prometnih povezav s sosednjimi državami in znotraj EU;
- pripravo nacionalnih programov in strategij za črpanje sredstev iz skladov EU in drugih skladov skladno z določbami in smernicami EU ter sodelovanje pri projektu tehnične pomoči glede administrativne usposobljenosti uresničevanja teh programov in strategij;
- upravljanje gospodarskih javnih služb vzdrževanja javne prometne infrastrukture v cestnem prometu ter izvajanja javnega linijskega avtobusnega in železniškega potniškega prometa, vodenja prometa in vzdrževanja železniških postaj;
- intermodalni transport in logistiko, spodbujanje okolju prijaznejšega intermodalnega transporta;
- varnost prometa ter spodbujanje razvoja in uvajanja inteligentnih transportnih sistemov;
- ukrepe trajnostne mobilnosti, evropskega tedna mobilnosti;
- usklajevanje postopkov za črpanje evropskih sredstev med upravljavskimi strukturami in končnimi uporabniki teh pomoči ter spremljanje izvedbe projektov, sofinanciranih iz evropskih sredstev.

¹⁰ Povzeto po: <https://www.gov.si/assets/ministrstva/MzI/Dokumenti/Strategija-razvoja-prometa-v-Republiki-Sloveniji-do leta-2030.pdf> dostop: 23. 02. 2024

3. 3 MESTNA INFRASTRUKTURA V MESTNI OBČINI CELJE

Kot vse druge občine ima tudi Mestna občina Celje vso potrebno infrastrukturo za kakovostno življenje občanek in občanov. Ima javno infrastrukturo katero sestavljajo kulturne ustanove, športne dvorane in igrišča, izobraževalne ustanove, knjižnice, vrtci, javni zavodi in drugo.

Prometna infrastruktura je dobro urejena, prav tako javni potniški promet. Komunalna infrastruktura iz 37 zajetij po 745 kilometrov vodovoda z vodo oskrbuje približno 60.000 prebivalcev. Prav tako upravljajo z 243 kilometri kanalizacije, na katero je priklopljeno 95 odstotkov gospodinjstev Mestne občine Celje in 5 čistilnih naprav, katere prečistijo 87 odstotkov vseh odpadnih voda.¹¹

3. 3. 1 CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA MESTNE OBČINE CELJE

Ministrstvo za infrastrukturo ima ključno vlogo pri sofinanciranju Celostnih prometnih strategij posameznih mestnih občin. V letu 2016 je Mestna občina Celje prejela Sklep o izbiri in odobritvi sredstev sofinanciranja s strani Ministrstva za infrastrukturo. Sledila je izdelava Celotne prometne strategije Mestne občine Celje, ki ga je s postopkom javnega naročila izvedelo podjetje Savaprojekt, d. d., iz Krškega.¹²

Celostna prometna strategija Mestne občine Celje je temeljila na analizi obstoječega stanja, in konstruktivnega vključevanja vseh deležnikov, ki oblikujejo mestno mobilnost. Javnost je bila v izvedbo strategije vključena preko javnih debat, delavnic, intervjujev in anket. Strategija zajema več vidikov delovanja Mestnega središča Celja: od ključnih vplivov na zdravje prebivalcev do prometne varnosti. Strategija vključuje več različnih scenarijev, ki predvidevajo trend rasti cestnega prometa, povečano količino pešačenja in kolesarjenja, dajo večji poudarek na uporabo in investicije v javni potniški promet, ter upoštevajo ravnovesje trajnostnega prometa. V Mestni občini Celje so se tako na podlagi možnih scenarijev odločili za celostne

¹¹ Prevzeto: <https://www.ekomunala.si/sl/komunala/vodovod/vodovod-kanalizacija-javno-podjetje-doo/110?page=4> / Ekomunala, dostop: 20.02.2024

¹² Povzeto po: <https://moc.celje.si/projekti/4666-celostna-prometna-strategija-mestne-obcine-celje>, dostopno: 23.2.2024

pristop k urejanju mobilnosti prebivalcev. V to je vključeno pet prometnih področij: hoja, kolesarjenje, javni potniški promet, optimizacija motornega prometa ter trajnostno načrtovanje in ozaveščanje.

Prav prvo od petih področij (–hoja), je ključno za mobilnost slepih in slabovidnih. Po navedbah podatkov iz Celostne prometne strategije Mestne občine Celje je kar 16 %¹³ Celjanov invalidov, kamor prištevamo tudi slepe in slabovidne osebe. Celje naj bi s pomočjo izvedbe izboljšav obstoječe infrastrukture predvsem povečalo varnost pešcev, zlasti v smislu povečanja dostopnosti za gibalno ovirane osebe ter povečanja površin za pešce. Tako z vidika številčnosti kot tudi ustreznosti peš površin.¹⁴

3.3.2 JAVNI POTNIŠKI PROMET V MESTNI OBČINI CELJE

Ključni vidik mobilnosti, ki jo lahko slepi in slabovidni koristijo pri svojih dnevniških potovalnih navadah, je uporaba javnega potniškega prometa. Občina Celje ima več vrst javnega potniškega prometa. Železniški potniški promet poteka skozi Celje in ga povezuje z ostalimi mestnimi središči, kot so Maribor in Ljubljana. Avtobusni potniški promet v občini Celje izvaja prevoznik Nomago. Javni potniški promet Celje povezuje s sosednjimi občinami ter z ostalimi večjimi mesti po Sloveniji.

Celje ima zaradi *Celostne prometne strategije mestne občine*, od leta 2018 mestni potniški promet, pod imenom –CELEBUS. Trenutno CELEBUS vozi potnike na osmih mestnih linijah, ki povezujejo mestno središče Celja z zaledjem.¹⁵

¹³ Povzeto po: https://moc.celje.si/images/Projekti_v_teku/CPS/publikacija-CPS-CE-low-res.pdf, dostopno: 23.2.2024

¹⁴ Povzeto po: https://moc.celje.si/images/Projekti_v_teku/CPS/publikacija-CPS-CE-low-res.pdf, dostopno: 23.2.2024

¹⁵ Prevezeto: <https://moc.celje.si/celebus/> / MOC, dostop: 20.02.2024

4 SLEPI IN SLABOVIDNI

Slepota in slabovidnost predstavljata kompleksen in raznolik niz stanj, katera lahko močno vplivajo na delovanje posameznika, saj naj bi človek z vidom v živo dojel okoli 80 % vseh informacij. Nista zgolj fizični stanji, ampak imata tudi globok družbeni in psihološki vpliv na posameznika ter okolico. Posamezniki, ki se soočajo s temi problemi oz. izzivi, se soočajo s številnimi ovirami in omejitvami, ki vplivajo na njegovo sposobnost za samostojno življenje, izobraževanje, zaposlitev in socialno vključenost. Prav tako so v šolskem učnem procesu informacije posredovane vizualno. Po vseh podatkih Svetovne zdravstvene organizacije je po svetu več kot 285 milijonov ljudi, ki trpijo zaradi oblike slabovidnosti ali slepote.¹⁶

Glede na ovire s katerimi se slepi in slabovidni srečujejo vsakodnevno, je bistvenega pomena, da tem osebam omogočimo lažje vključevanje v vsakodnevno življenje, katerega pomemben vidik je tudi mobilnost.

4.1 DEFINICIJA SLEPIH IN SLABOVIDNIH

Slepi in slabovidni ljudje so posamezniki, ki imajo težave z vidom, ki lahko vplivajo na njihovo sposobnost normalnega delovanja v vsakdanjem življenju. Razlika med slepoto in slabovidnostjo je lahko stopnja in vrsta okvare vida. Svetovna zdravstvena organizacija podaja naslednjo definicijo slepote in slabovidnosti, ki velja prav tako v Sloveniji:

- **SLABOVIDNOST:**

1. kategorija: osebe, ki imajo na boljšem očesu s korekcijo ali brez nje od 6/18 do 6/60, vidne ostrine oziroma ostanka vida;

2. kategorija: osebe, ki imajo na boljšem očesu s korekcijo ali brez nje od 6/60 do 3/60, vidne ostrine oziroma ostanka vida.

¹⁶ Povzeto po: Drago Žagar, Ljubljana 2012, Drugačni učenci

- SLEPOTA:

3. *kategorija*: vidna ostrina manj od 0,05 (prsti na 3 metre) do 0,02 (prsti na 1,5 metra) ali zoženo vidno polje okrog fiksacijske točke na 5 – 10 stopinj, ne glede na ostrino vida;

4. *kategorija*: vidna ostrina manj od 0,02 (prsti 1,5 na metra) od zaznavanja svetlobe ali zoženost vidnega polja okrog fiksacijske točke do 5 stopinj, ne glede na ostrino vida;

5. *kategorija*: slepota.

Slabovidna je tudi oseba, ki ima na boljšem očesu zoženo vidno polje okrog fiksacijske točke od 20 do 5 stopinj, ne glede na ostanek ostrine vida. Slep pa je tudi oseba, ki ima na boljšem očesu zoženo vidno polje okrog fiksacijske točke 5 stopinj in manj, ne glede na ostanek ostrine vida.¹⁷

Vendar pa je pomembno opozoriti, da se definicije slepote in slabovidnosti lahko razlikujejo med državami in organizacijami. Nekatere države imajo določene standarde ali kriterije za opredelitev slepote in slabovidnosti glede na vidno ostrino ali druge klinične parametre.¹⁸

4.2 ORGANIZACIJE

V Sloveniji obstaja več organizacij, ki delujejo v podporo slepim in slabovidnim ljudem ter se zavzemajo za njihove pravice, izobraževanje, socialno vključenost in izboljšanje kakovosti življenja.

Nekatere izmed teh organizacij so:

Zveza društev slepih in slabovidnih Slovenije (ZDSSS): To je nacionalna organizacija, ki združuje več regionalnih društev slepih in slabovidnih po vsej Sloveniji. ZDSSS se zavzema za izboljšanje življenjskih pogojev slepih in slabovidnih ljudi ter izvaja različne programe in dejavnosti.

¹⁷ Povzeto po: Drago Žagar, Ljubljana 2012, Drugačni učenci

¹⁸ Prevezeto : O Zvezi društev slepih in slabovidnih Slovenije | ZDSSS (zveza-slepih.si) / ZDSSS, dostop: 20.02.2024

Center IRIS: Center IRIS je nevladna organizacija, ki deluje na področju izobraževanja, rehabilitacije in svetovanja za slepe in slabovidne osebe ter njihove družine. Ponuja širok spekter storitev, vključno z usposabljanjem za uporabo tehnologije, bralno kulturo, svetovanje in podporo.

Zavod za slepo in slabovidno mladino: Zavod je specializiran za izobraževanje in rehabilitacijo slepih in slabovidnih otrok ter mladostnikov. Nudi pa šolanje, stanovanjsko varstvo, izobraževalne programe in druge storitve za slepe in slabovidne.¹⁹

4.3 MOBILNOST SLEPIH IN SLABOVIDNIH

Usvojene spretnosti v orientaciji in mobilnosti slepih in slabovidnih pomembno vplivajo na njihovo boljše prilagajanje v okolju. Ključno za razvoj teh spretnosti so usvojene prostorske sposobnosti. Načina s pomočjo katerih slepa oziroma slabovidna oseba zaznava prostorske informacije, se medsebojno razlikujeta. Tako poznamo način s pomočjo *zaporedne ceste* ali kot *zemljevid risb odnosa različnih točk v okolju*. Druga metoda, ki se imenuje *kognitivno načrtovanje*, omogoča slepi oziroma slabovidni osebi boljše gibanje v okolju, saj zajema več možnih povezav med samimi točkami v prostoru. Pomembno dejstvo, ki vključuje premikanje oseb brez vida po prostoru je zagotovo spomin, saj jim le ta omogoča način mobilnosti. Je pa zagotovo prvi pogoj za uspešno orientacijo in mobilnost razvit čutilni sistem, na katerega lahko vplivamo s sistematičnimi in obsežnimi vajami.²⁰

¹⁹ Prevezeto: : O Zvezi društev slepih in slabovidnih Slovenije | ZDSSS (zveza-slepih.si) / ZDSSS, dostop: 20.02.2024

²⁰ Povzeto po: Drago Žagar, Ljubljana 2012, Drugačni učenci

Slepi in slabovidni potrebujejo predvsem naslednje štiri poglavitne prilagoditve:

- brajeva pisava,
- spodbujanje uporabe preostanka vida,
- razvijanje spretnosti poslušanja,
- trening v orientaciji in mobilnosti.

4.3.1 BRAJEVA PISAVA

Slepi in slabovidni ljudje lahko uporabljajo Brajevo pisavo, ki je sistem tiska s povišanimi pikami. Osnova brajice je celica s šestimi izbočenimi, kopastimi pikami, ki v kombinaciji omogočajo zapis črk, števil, not, ločil in geografskih znakov. Vsaka od šestih pik ima točno določeno mesto v osnovni celici. Brajeva pika je kopasta tipna točka v velikosti 0,4 – 0,9 mm.²¹

4.3.2 SPODBUJANJE UPORABE PREOSTANKA VIDA

Velika večina posameznikov, ki imajo prizadet vid lahko ohranijo ostanke vida, ki ga s pomočjo vaj lahko izkoristijo. To so vaje, ki vključujejo spodbujanje zavestne zaznave predmetov, spodbujanje vizualnega sprejemanja informacij, razvijanje tridimenzionalnega in globinskega vida. Je pa potrebno vaje opravljati s pomočjo opazovanja, ter na ta način krepiti preostanek vida.²²

4.3.3 RAZVIJANJE SPRETNOSTI POSLUŠANJA

Slepe in slabovidne osebe se za primarni vir informacij zanašajo na sluh in neposredne stike z okolico. Danes je slušnih dražljajev iz okolice obilo, kar pomeni, da se mora slepa oziroma slabovidna oseba naučiti nadzorovati te dražljaje. Zelo pomembno je, da se selektivno zvočno

²¹ Povzeto po: Drago Žagar, Ljubljana 2012, Drugačni učenci

²² Povzeto po: Drago Žagar, Ljubljana 2012, Drugačni učenci

zaznavanje začne že v zgodnjem otroštvu. V ta namen obstajajo različni programi ter slušna gradiva, kako otroke naučiti spretnosti poslušanja.²³

4.3.4 TRENING V ORIENTACIJI IN MOBILNOSTI

Slepi in slabovidni morajo že v ranem otroštvu izvajati vrsto vaj s pomočjo katerih krepijo čutilni sistem. Ključno je, da osvojijo samostojno gibanje ter si uspešno ustvarijo predstavo o prostoru.²⁴

4.4 PRIPOMOČKI ZA MOBILNOST

Zveza društev slepih in slabovidnih Slovenije opredeljuje raznovrstne pripomočke, ki jih slepi in slabovidni potrebujejo pri vsakodnevnih opravilih. Ti pripomočki vključujejo različna področja življenja in dela oseb. To so pripomočki za vsakodnevno življenje (brajevi pisalni stroji, računalna, medicinski pripomočki, ravnala in merila, dostopni gospodinjski aparati ...). V raziskovalni nalogi smo se osredotočili na področje mobilnosti, za-to bomo predstavili pripomočke, ki jih slepi in slabovidni potrebujejo pri mobilnosti in orientaciji.

4.4.1 BELA PALICA

Bela palica je mednarodni simbol slepote ter opozarja okolico, da uporabnik bele palice ne vidi. Njen primarni namen je orientacija, saj slepi osebi predstavlja »podaljšek« telesa, s pomočjo katerega tipa in raziskuje teren pred seboj ter na ta način zaznava in poišče ovire na poti. Glavna lastnost bele palice je njena ustrezna dolžina, ki naj bi bila od tal do pod pazduhe, vendar se dolžina lahko prilagaja namembnosti uporabe. Bela palica ima na koncu enega dela tako

²³ Povzeto po: Drago Žagar, Ljubljana 2012, Drugačni učenci

²⁴ Povzeto po: Drago Žagar, Ljubljana 2012, Drugačni učenci

imenovano rolico oziroma žogico, s pomočjo katere je možno brez večjega trenja drseti po podlagi.

Glede na uporabo razlikujemo več vrst belih palic:

- cele palice so zelo dobre za samostojno gibanje, saj so zelo natančne pri določanju podlage,
- zložljive palice so praktične z vidika transporta, še posebej takrat, ko jih ne potrebujemo več,
- teleskopske palice imajo možnost nastavitve dolžne,
- oporne palice z ročajem pa pomagajo starejšim slepim osebam, ker se lahko na njih pri hoji tudi oprejo.²⁵

V preteklosti so bile bele palice primarno iz lesa, danes pa je osnovni material, predvsem zaradi svojih dobrih lastnosti, aluminij. Vse pogosteje pa zasledimo bele palice iz umetnih mas in grafita, ki so še posebej trdne in se ne krivijo pri naletu na oviro.

Kljub odlični sposobnosti zaznavanja prostorskih ovir, pa imajo bele palice slabost, in sicer da ne dajejo informacij o ovirah v višini prsi in glave. Težavo je mogoče odpraviti s pomočjo ultrazvočne palice. Te naprave oddajajo ultra-zvok in ga s sprejemnim delom ulovijo ter na osnovi časa med oddajo in sprejemom izračunajo oddaljenost od ovire, kar običajno nakažejo s hitrostjo vibriranja ali višino piska.²⁶

4.4.2 ELEKTRONSKE NAPRAVE ZA MOBILNOST

To so naprave, ki s pomočjo ultrazvoka, infrardečih žarkov in laserja določajo, ugotavljajo in opozarjajo na prepreke. Vsaka od teh tehnologij ima svoje prednosti in slabosti. Infrardeče naprave denimo ne zaznajo odboja od gladkih steklenih površin, ultrazvočne naprave pa slabo zaznavajo gladke poševne površine. Najboljšo mobilnost po prostoru zagotavlja uporaba teh

²⁵ Prevezeto: O Zvezi društev slepih in slabovidnih Slovenije | ZDSSS (zveza-slepih.si) / ZDSSS, dostop: 20.02.2024

²⁶ Prevezeto: O Zvezi društev slepih in slabovidnih Slovenije | ZDSSS (zveza-slepih.si) / ZDSSS, dostop: 20.02.2024

pripomočkov skupaj z belo palico, seveda pa je potrebna predhodna osvojitev delovanja in uporabe naprave.²⁷

4.4.3 DRUGE NAPRAVE ZA NAVIGACIJO IN ORIENTACIJO

Med naprave za navigacijo in orientacijo vključujemo predvsem vse zvočne signalne naprave, ki opozarjajo uporabnika na spremembo stanja (zeleno luč na semaforju) ter taktilnih oznak, ki lahko predstavljajo smer gibanja (izbočene dele cestne infrastrukture, ki označujejo pešpot).²⁸



*Slika 1: Bela palica
Vir: Lasten*

²⁷ Prevzeto: O Zvezi društev slepih in slabovidnih Slovenije | ZDSSS (zveza-slepih.si) / ZDSSS, dostop: 20.02.2024

²⁸ Prevzeto: O Zvezi društev slepih in slabovidnih Slovenije | ZDSSS (zveza-slepih.si) / ZDSSS, dostop: 20.02.2024

5 ŠTUDIJA PRIMEROV

Za lažje razumevanje mobilnosti slepih in slabovidnih smo se odločili izvesti študijo primera, kje smo s slabovidno osebo opravili mobilnost po Mestni občini Celje. Za pomoč pri izvedbi študije primera smo prosili profesorja Valentina Punčoha, ki je na šoli zaposlen kot pomočnik ravnateljice, drugače je profesor nemškega jezika. Mobilnost smo izvedle 26. 10. 2023. Ob 8. uri smo se raziskovalci s profesorjem sestali na dvorišču šole. Odpravili smo se na krožni obhod Mestne občine Celje, kjer smo kljub temu, da naš sprehod ni bil zelo obsežen, opazili kar nekaj težav.

Pot smo začeli pred šolo (lokacija Ljubljanska cesta 17), kjer je pred odhodom najprej sestavil svojo belo palico, ki mu pomaga pri zaznavanju okolice. Povedal je, da mu drugače pri hoji po mestu pomagata žena ali njegov asistent, ampak ker je zbolel, se je tisti dan zanašal samo na belo palico.

Že po nekaj metrih hoje je naletel na prvo oviro. Ta se je nahajala pri večstanovanjski hiši. Ob pločniku raste živa meja in okrasno grmičevje, ki pa ni bilo dobro obrezano in so veje segale nad pločnik, kar je za njega predstavljalo oviro, ki je ni videl, zato se je vanjo zaletel.

Pot smo nadaljevali po pločniku Ljubljanske ceste proti baru Vrtnica do prehoda za pešce, kjer nam je razložil, da mu je v pomoč pri zaznavanju okolice klančina za kolesarje, po kateri se orientira. Pri prečkanju ceste mu je v veliko pomoč naprava, ki oddaja zvočni signal, Na njej se nahaja gumb, na katerem je vgravirana puščica, ki mu pove smer prehoda. Nadaljevali smo naravnost po Gregorčičevi ulici do zdravstvenega doma. Tam nam je omenil, da mu težavo predstavljajo tudi komunalni jaški oziroma njihovi pokrovi saj so velikokrat hrapavi ali malce dvignjeni ali slabo nameščeni, kar povzroči, da se palica zatakne.



*Slika 4: Orientacija s pomočjo kolesarske steze.
Vir: Lasten*



*Slika 3: Zvočni signal.
Vir: Lasten*



*Slika 2: Komunalni jašek.
Vir: Lasten*

Na poti smo se ustavili tudi v zdravstvenem domu, da bi preverili kako je dostopen. Ugotovili smo, da tam ni imel večjih težav, vendar so bili zaposleni nepripravljeni, ko jih je zaprosil za pomoč.



*Slika 5: Obisk zdravstvenega doma.
Vir: Lasten*

Po Levstikovi ulici smo prišli do prehoda za pešce, ki je obarvan modro, kar mu kot slabovidni osebi pomaga, saj to barvo lahko vidi. Malo naprej pa je prehod, ki je črna točka za slepe, ker nima nobene svetlobne ali zvočne signalizacije in je za slepe osebe neprehoden oziroma ga lahko prečkajo samo s spremljevalcem.



*Slika 7: Modro obarvan prehod za pešce.
Vir: Lasten*



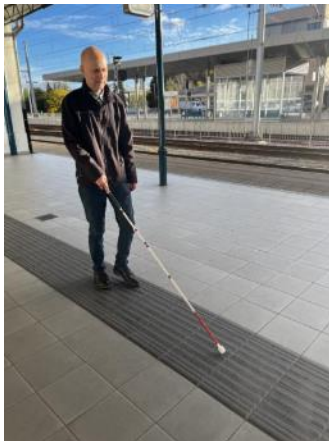
*Slika 6: Prehod brez ustrezne signalizacije.
Vir: Lasten*

Prišli smo do glavne avtobusne postaje v Celju. Najprej smo opazili, da če bi potoval sam, bi to zanj zagotovo predstavljalo težavo, saj na avtobusni postaji ni nobene oznake, ki bi mu bila v pomoč. Na prodajnem okencu smo se pozanimali, če nudijo pomoč slepi osebi (ali jo pospremijo do postajališča in ji pomagajo vstopiti na avtobus). Prodajalka na prodajnem okencu je bila zelo prijazna, povedala nam je željene informacije in nam ponudila pomoč, da nas pospremi do avtobusa. Tudi voznik avtobusa je bil prijazen. Povedal nam je, kam pelje avtobus in ponudil pomoč pri vstopu. Zahvalili smo se za sodelovanje in odšli naprej.



*Slika 8: Glavna avtobusna postaja Celje.
Vir: Lasten*

Od avtobusne postaje po Aškerčevi ulici do železniške postaje so prehodi urejeni zato ni nobenih ovir. Železniška postaja je prilagojena za slepe, saj ima taktilne oznake, po katerih se orientirajo, da pridejo do željenega perona. Prav tako so prilagojeni tudi vlaki, ki imajo zvočne signale, kateri obvestijo potnike, da se približujejo postaji in kdaj naj izstopijo oziroma vstopijo v vlak. Ugotovili smo, da je aparat za nakup vozovnic za slepe neuporaben, saj nima brajeve pisave ali zvočne komunikacije.



*Slika 10: Taktilne oznake na železniški postaji.
Vir: Lasten*



*Slika 9: Avtomat za izdajo kart na ŽP.
Vir: Lasten*

Od železniške postaje smo prečkali cesto do Krekovega trga in se po mestnem centru sprehodili do trga Celjskih knezov. Tu je bilo kar nekaj ovir. Najprej nas je opozoril na tlakovan pod iz granitnih kock, ki ni raven in gladek, zato se palica večkrat. Zelo moteče so tudi reklamne table, katere trgovci ali gostinci postavijo na pločnike oziroma pred vhode. Opozoril nas je tudi na ne najvišjo kulturno raven ostalih pešcev, ki se ne umaknejo, ko pride do njih. V samem centru večkrat naleti na kakšen avto, ki tam ne bi smel biti parkiran, ker je to cona za pešce.



*Slika 12: Nepravilno parkirano vozilo.
Vir: Lasten*



*Slika 11: Moteče reklamne table.
Vir: Lasten*

Počasi smo se bližali koncu našega sprehoda. Proti šoli smo se vračali po Ljubljanski ulici, do bara Vrtnica in po Malgajevi ulici vse do šole. Razen manjših lukenj na pločniku ni bilo večjih težav, dokler se ni na Malgajevi ulici skoraj zaletel v prometni znak, ki je bil ob robu pločnika, postavljen prenizko.



*Slika 13: Množica ljudi na pločniku.
Vir: Lasten*

Po končanem sprehodu smo prišli do ugotovitev, da je infrastruktura katero uporabljajo slepi in slabovidni na splošno urejena, vendar pa je še veliko manjših detajlov, ki bi jih bilo treba izboljšati in katere bi zelo olajšale gibanje slepim. Profesor je najbolj izpostavil prehod za pešce na Levstikovi ulici, ki ni signaliziran in zanj predstavlja veliko oviro. Prav tako je poudaril, da bi lahko uredili pločnike, saj so nekateri v slabem stanju, zelo moteče pa so tudi reklamne table pred lokali.



*Slika 15: Stoli in mize na peš conih.
Vir: Lasten*



*Slika 14: Razpokan pod v mestnem centru.
Vir: Lasten*



*Slika 16: Graniten pod v mestnem centru.
Vir: Lasten*

6 ANALIZA ANKET

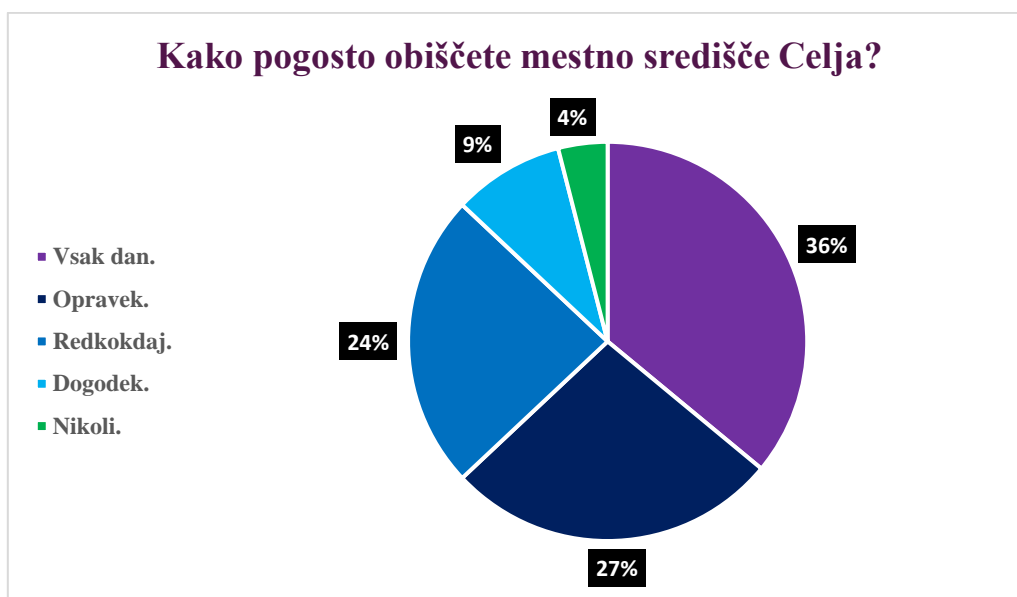
6.1 ANALIZA ANKETE O SLEPIH IN SLABOVIDNIH

Anketo smo izvajali konec novembra leta 2023 na spletni anketni strani 1KA. Anketo smo poslali sovrstnikom, profesorjem, staršem in, prijateljem zato, da bi anketo izpolnili izključno Celjani in posamezniki, ki pogosto obiščejo občino Celje. Anketo je rešilo 425 posameznikov, od tega kar 222 žensk in 203 moški. Ankete so bile anonimne. Sestavili smo jo iz 11 vprašanj, od tega so bila 3 vprašanja demografskega tipa. V nadaljevanju sledi predstavitev rezultatov vsakega vprašanja posebej s pripadajočim grafom in utemeljitvijo rezultatov. Z analizo smo želeli izvedeti kako so Celjani ozaveščeni o slepih in slabovidnih in kakšno je njihovo mnenje o mestni infrastrukturi.

VPRAŠANJE 1: Kako pogosto obiščete mestno središče Celja?

Za odgovor na prvo vprašanje je bilo možnih pet odgovorov. Najbolj pogost odgovor je bil odgovor *e) Vsak dan* (153 anketirancev oz. 36 odstotkov). Drugi najpogostejši odgovor je bil *d) Ko imam kakšen opravke* (115 anketirancev oz. 27 odstotkov). Veliko anketirancev se je odločilo tudi za odgovor *b) Redkokdaj* (102 anketirancev oz. 24 odstotkov). Nekaj anketirancev je izbralo *c) Ko imam kakšen dogodek* (38 anketirancev oz. 9 odstotkov). Najmanj anketirancev je izbralo *a) Nikoli* (17 anketirancev oz. 4 odstotki).

Iz analize odgovorov lahko sklepamo, da je dobra tretjina anketiranih v mestnem središču vsak dan, kar pomeni, da dobro poznajo mesto Celje in pripadajočo infrastrukturo. Prav tako je večina anketiranih obiskovalcev mestnega središča, kar pomeni, da so primerni kandidati za nadaljnje izpolnjevanje ankete.

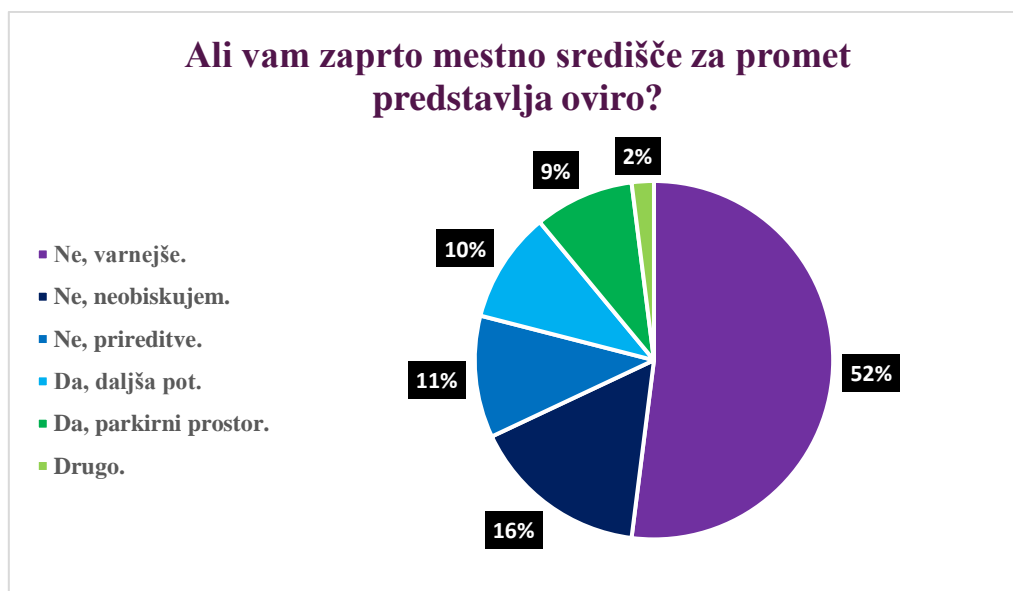


Graf 1: Kako pogosto obiščete mestno središče Celja?

VPRAŠANJE 2: Ali vam zaprto mestno središče za promet predstavlja oviro?

Pri tem vprašanju je bilo na voljo šest odgovorov. Največ anketirancev je izbralo odgovor *b) Ne, ker je mobilnost pešcev in kolesarjev tako varnejša* (221 anketirancev oz. 52 odstotkov). Drugi najpogostejši odgovor je bil *a) Ne, ker ne obiskujem mestnega središča* (68 anketirancev oz. 16 odstotkov). 11 odstotkov oz. 48 anketirancev je izbralo odgovor *c) Ne, ker so lahko mestne površine namenjene prireditvam in dogodkom*. Malo manj je izbralo odgovor *d) Da, kajti moram po daljši poti do svojega cilja* (42 anketirancev oz. 10 odstotkov). Še manj *e) Da, saj moram iskati parkirni prostor zunaj središča, da bi obiskal mestno jedro* (38 anketirancev oz. 9 odstotkov). Samo dva odstotka oz. 8 anketirancev je izbralo možnost odprtega odgovora in menijo: »*Da jih ne ovira, da je mestno središče zaprto in se počutijo varnejše saj pogosto potujejo pes ali pa z kolesom*«, kar pa bi lahko umestili v ponujena odgovora *b)*.

Analize ankete so tako pokazale, da so ukrepi kot so zapiranje mestnega središča za potrebe obiskovalcev, kolesarjev in ostalih udeležencev trajnostne mobilnosti, dobro sprejeti med anketiranimi. Kar dobra polovica anketiranih, tj. 65 odstotkov vprašanih (če vključimo odgovore odprtega tipa in 11 odstotkov anketiranih, ki so mnenja, da je mestno središče namenjeno prireditvam) spodbuja tovrstne ukrepe.

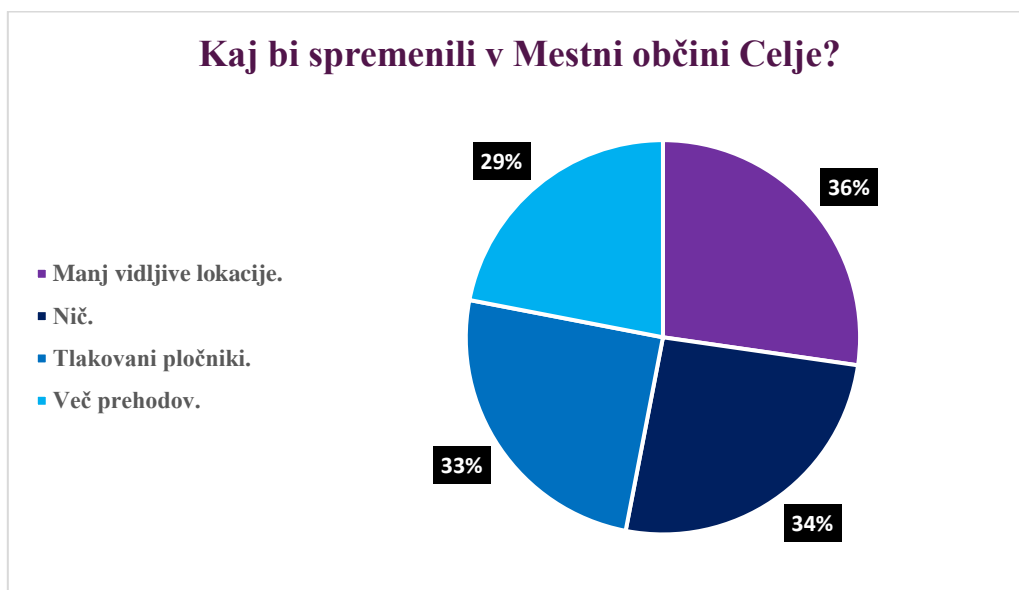


Graf 2: Ali vam zaprto mestno središče za promet predstavlja oviro?

VPRAŠANJE 3: Kaj bi spremenili v Mestni občini Celje?

Pri 3. vprašanju so bili na voljo štiri odgovori. Anketirani so lahko izbrali več ponujenih odgovorov. Najpogostejši odgovor je bil *c) Več pozornosti manj vidljivim lokacijam* (184 anketirancev oz. 36 odstotkov). Drugi najpogostejši odgovor je bil *a) Ničesar nebi spremenil* (174 anketirancev 34 odstotkov). Tretji najbolj pogosti odgovor je bil *d) Tlakovane ceste na pločnikih za lažjo uporabo oseb slepih in slabovidnih* (169 anketirancev oz. 33 odstotkov). Najmanj izbrani odgovor je bil *b) Več prehodov za pešce z zvočnimi signali* (144 anketirancev oz. 29 odstotkov).

Evalvacija odgovorov je pokazala, da se tretjina obiskovalcev zaveda, da so v mestnem središču lokacije, ki so slabo označene oziroma predstavljajo težavo tako osebam, ki so v celoti mobilne kot tudi tistim s prilagoditvami. Moramo pa poudariti, da zagotovo glavnina obiskovalcem Celja ne zazna enake težave kot jih slepa ali slabovidna oseba.



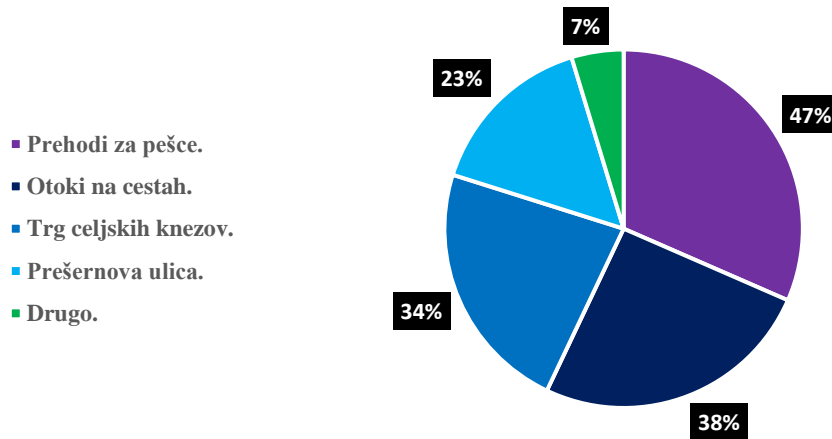
Graf 3: Kaj bi spremenili v Mestni občini Celje?

VPRAŠANJE 4: Kje so po vašem mnenju črne točke, ki bi lahko nekomu predstavljale problem?

Anketirani so lahko izbrali med več ponujenimi odgovori. Najbolj pogost odgovor je bil *b) Vsi prehodi za pešce, ki nimajo zvočne signalizacije* (213 anketirancev oz. 47 odstotkov). Drugi najbolj pogost odgovor je bil *c) Otoki na cestah za pločnike, ki imajo visoke robnike in nimajo zvočne signalizacije* (175 anketirancev oz. 38 odstotkov). Med pogostimi odgovori je bil tudi *d) Trg celjskih knezov pri občini, kjer je cestna infrastruktura slabo tlakovana in zastarela* (155 anketirancev oz. 34 odstotkov). Manj izbran odgovor je *a) bil cesti, ki sekata prehod za pešce na Prešernovo ulico* (107 anketirancev oz. 23 odstotkov). Najmanj pogost je bil odgovor odprtega tipa *e) Na cesti za kolesarje in pešce od krožišča na vhodu v Celje proti železniški postaji nastaja velik problem: mnogi menijo, da je veliko stvari, ki bi se jih dalo urediti v celjski infrastrukturi in upajo, da bomo lahko videli spremembe kmalu* (33 anketirancev oz. 7 odstotkov).

Rezultati ankete so pokazali, da je slaba polovica od 425 anketiranih, se pravi 213 anketiranih mnenja, da je treba prehode za pešce opremiti z zvočno signalizacijo. To potrjuje tudi naša študija primerov, kjer je profesor Punčoh samozavestnejše in varnejše prečkal cesto, katera je bila opremljena z zvočno signalizacijo. Zagotovo vsi anketirani zaznavajo pomanjkljivosti v cesti infrastrukturi, ki je namenjena vsem udeležencev v prometu, neglede na prilagoditve. To smo razbrali tudi iz odprtega vprašanja, kjer si občani želijo vidnih sprememb in izboljšanj v Mestni občini Celje.

Kje so po vašem mnenju črne točke, ki bi lahko komu predstavljale problem?



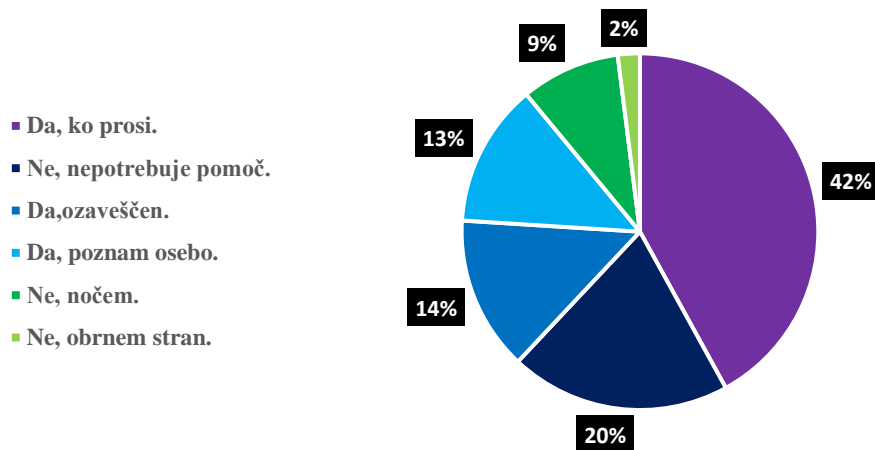
Graf 4: Kje so po vašem mnenju črne točke, ki bi lahko komu predstavljale problem?

VPRAŠANJE 5: Menite, da ste dovolj ozaveščeni o slepih in slabovidnih? Bi jim znali pomagati?

Najbolj pogost odgovor je bil *f) Da, kadar bi oseba sama izrazila potrebo po pomoči* (179 anketirancev oz. 42 odstotkov). Drugi najbolj pogost odgovor je bil *c) Ne, ker nisem prepričan, če takšna oseba potrebuje pomoč* (85 anketirancev oz. 20 odstotkov). Tretji najpogostejši odgovor je bil *e) Da, o tem sem dovolj ozaveščen preko medijev* (60 anketirancev oz. 14 odstotkov). Sledil je odgovor *d) Da, poznam takšno osebo, in vem, kako pristopiti v takšni situaciji* (55 anketirancev oz. 13 odstotkov). Nekaj anketirancev je izbralo odgovor *a) Ne, nočem pomagati, ker ne vem, kako pristopiti* (38 anketirancev oz. 9 odstotkov). Najmanj anketirancev je izbralo *b) Ne, ko vidim takšno osebo, se obrnem stran* (8 anketirancev oz. 2 odstotka).

Rezultati analize so pokazali, da so vprašani pripravljene pomagati slepi ali slabovidni osebi. Na pomoč bi priskočila slaba polovica anketiranih, 183 od 425 anketiranih takrat, kadar bi slepa oseba izrazila potrebo po pomoči. Kar je zagotovo pravilno ravnanje, saj je ključno, da se slepe in slabovidne osebe počutijo varne in samostojne v prometu in lahko same opravljajo mobilnost. Analiza pa je pokazatelj, da je na področju ozaveščanja o slepih in slabovidnih še kar nekaj prostora, saj je kar 39 anketiranih izrazilo mnenje, da niso pripravljene pomagati, ker ne vedo kako.

Menite, da ste dovolj ozaveščeni o slepih in slabovidnih? Bi jim znali pomagati?

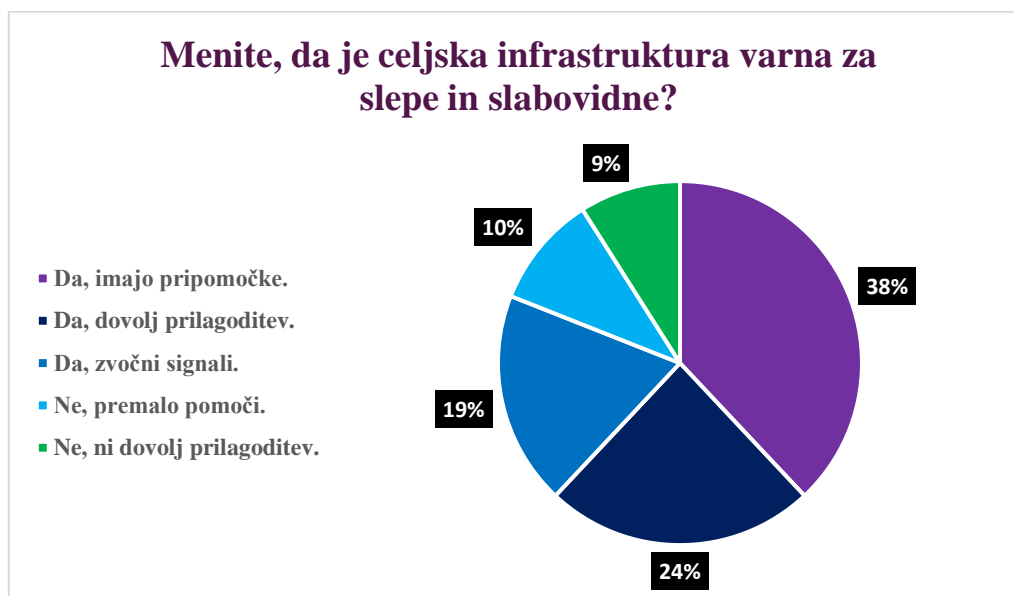


Graf 5: Menite, da ste dovolj ozaveščeni o slepih in slabovidnih? Bi jim znali pomagati?

VPRAŠANJE 6: Menite, da je celjska infrastruktura varna za slepe in slabovidne?

Najpogostejši odgovor je bil *b) Ne, ni dovolj prilagoditev v infrastrukturi* (162 anketirancev oz. 38 odstotkov). Drugi najpogostejši odgovor je bil *a) Ne, popolnoma premalo pomoči dobijo* (102 anketirancev oz. 24 odstotkov). Malo manj anketirancev je izbralo *e) Da, saj imajo tudi sami pripomočke, ki jim pomagajo pri hoji* (81 anketirancev oz. 19 odstotkov). Nekateri so izbrali *c) Da, saj je infrastruktura opremljena z zvočnimi signali* (42 anketirancev oz. 10 odstotkov). Najmanj anketirancev se je odločilo za odgovor *d) Da, je dovolj prilagoditev v infrastrukturi* (38 anketirancev oz. 9 odstotkov).

Analiza šestega vprašanja potrjuje, da se tretjina anketiranih zaveda, da je infrastruktura neprilagojena za slepa in slabovidne.

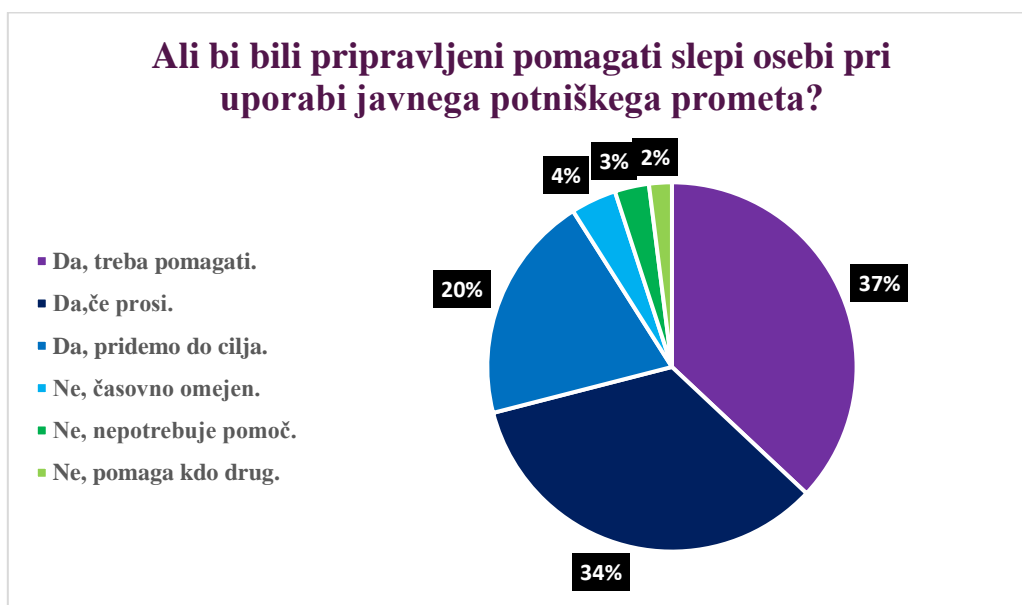


Graf 6: Menite, da je celjska infrastruktura varna za slepe in slabovidne?

VPRAŠANJE 7: Ali bi bili pripravljeni pomagati slepi osebi pri uporabi javnega potniškega prometa?

Najbolj pogost odgovor je bil *d) Da, vedno je treba pomagati* (157 anketirancev oz. 37 odstotkov). Drugi najpogostejši odgovor je bil *f) Da, če bi me prosil za pomoč* (145 anketirancev oz. 34 odstotkov). Kar nekaj anketirancev se je odločilo izbrati *e) Da, vsi imamo pravico, da pridemo do cilja* (85 anketirancev oz. 20 odstotkov). Nekaj je izbralo *a) Ne, ker sem časovno omejen* (17 anketirancev oz. 4 odstotki). Malo manj *b) Ne, ker menim, da pomoči ne potrebuje* (13 anketirancev oz. 3 odstotki). Najmanj anketirancev je izbralo odgovor *c) Ne, ker mu lahko pomaga kdo drug* (8 anketirancev oz. 2 odstotka).

Ponovno so podatki potrdili predpostavko, da je glavnina ljudi pripravljena pomagati slepi in slabovidni osebi, takrat ko pomoč res potrebuje. Kot smo spoznali pri študiji primera, je uporaba javnega potniškega prometa najbolj neprilagojena slepi in slabovidni osebi. Prav s tega vidika, je v teh situacijah pomoč s strani ostalih udeležencev v cestnem prometu nujna za slepo in slabovidno osebo.

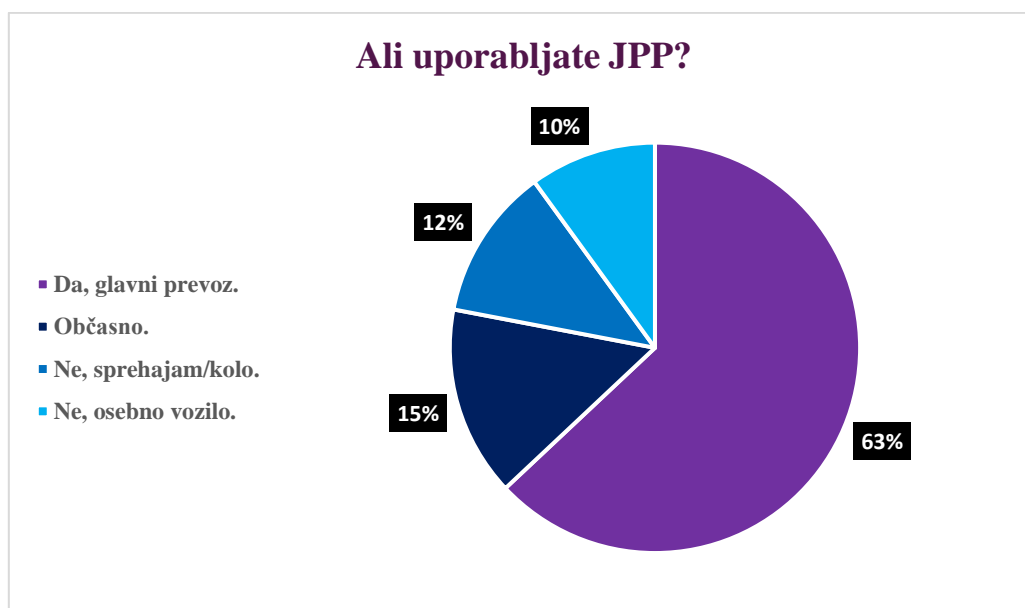


Graf 7: Ali bi bili pripravljeni pomagati slepi osebi pri uporabi javnega potniškega prometa?

VPRAŠANJE 8: Ali uporabljate JPP?

Najpogostejši odgovor med anketiranci je bil *d) Da, je moj glavni prevoz do službe/šole* (268 anketirancev oz. 63 odstotkov). Drugi najpogostejši odgovor je bil *c) Občasno, za določene namene* (64 anketirancev oz. 15 odstotkov). Malo manj anketirancev je izbralo *b) Ne, po Celju se sprehajam/kolesarim do cilja* (51 anketirancev oz. 12 odstotkov). Najmanj anketirancev je izbralo *a) Ne, v Celje se vozim z osebnim vozilom* (42 anketirancev oz. 10 odstotkov).

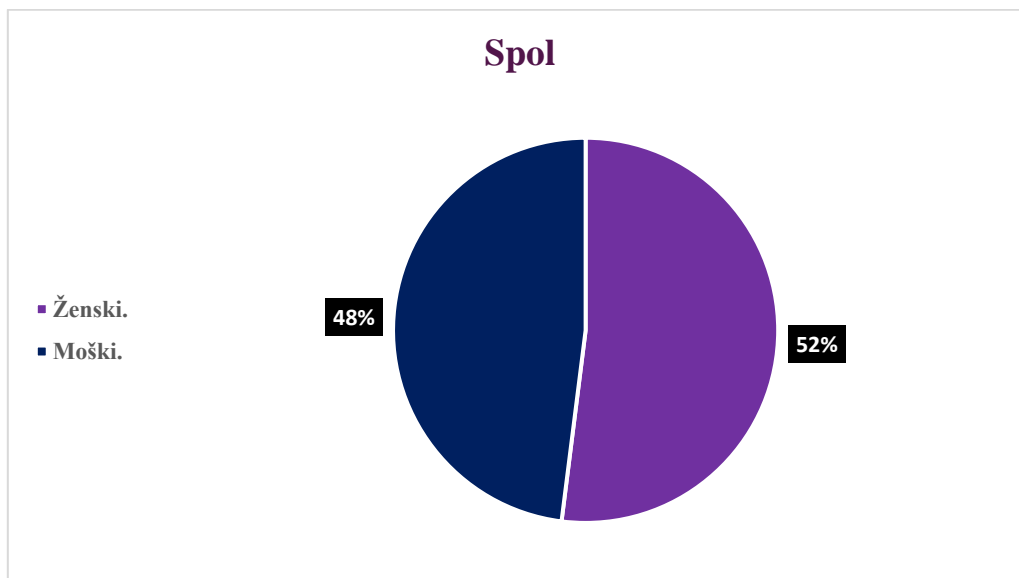
Rezultati so pokazali, da glavnina vprašanih, kar 63 odstotkov, uporablja javni potniški promet, kar je spodbudno dejstvo, saj je to eden izmed načinov trajnostne mobilnosti. Iz rezultatov lahko sklepamo, da je večina anketiranih doma izven mestnega središča Celja. Poleg JPP pa kar 12 odstotkov vprašanih za svojo mobilnost uporablja hojo in kolesarstvo, ki sta dva izmed ključnih dejavnikov trajnosti v mestnih središčih.



Graf 8: Ali uporabljate JPP?

VPRAŠANJE 9: Spol.

Statistika je pokazala, da je med anketiranimi bilo več žensk (222 anketirancev oz. 52 odstotkov), ter moških (203 anketirancev oz. 48 odstotkov).

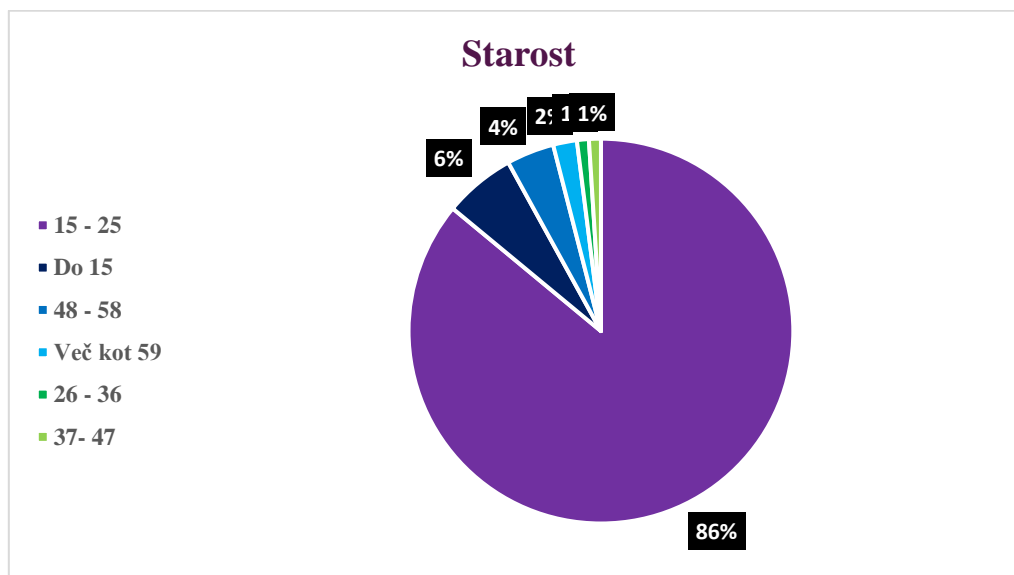


Graf 9: Spol.

VPRAŠANJE 10: Koliko ste stari?

Anketirance smo razdelili v šest starostnih skupin. Največ anketirancev je izbralo starostno skupino *b) Od 15 do 25let.* (366 anketirancev oz. 86 odstotkov). Drug najbolj pogost odgovor je bil *a) Do 15 let* (26 anketirancev oz. 6 odstotkov). Tretji najbolj pogost odgovor je bil *e) Od 48 do 58 let* (17 anketirancev oz. 4 odstotki). Kar nekaj anketirancev je izbralo starostno skupino *f) Več kot 59 let* (8 anketirancev oz. 2 odstotka). Najmanj anketirancev je izbralo starostno skupino *c) Od 26 do 36 let* in *d) Od 37 do 47 let* (4 anketiranci oz. 1 odstotek, skupaj 8 anketirancev oz. 2 odstotka).

Rezultati so pokazatelj, da je bila glavnina anketiranih srednje šolskih dijakov in študentov (86 odstotkov), kar utemeljuje tudi odgovor na osmo vprašanje, ki je vezano na uporabo JPP. Dijaki se poslužujejo uporabe javnega potniškega prometa, saj še nimajo vozniškega dovoljenje oziroma je lastništvo osebnega vozila zanje prevelik strošek. Želeli bi si bolj reprezentativen vzorec anketiranih, vendar smo anketo posredovali preko spletnih medijev, kjer so zagotovo bolj prisotni mladi. Vseeno smo mnenja, da je vzorec dovolj širok, saj vključuje vse starostne skupine udeležencev v cestnem prometu.

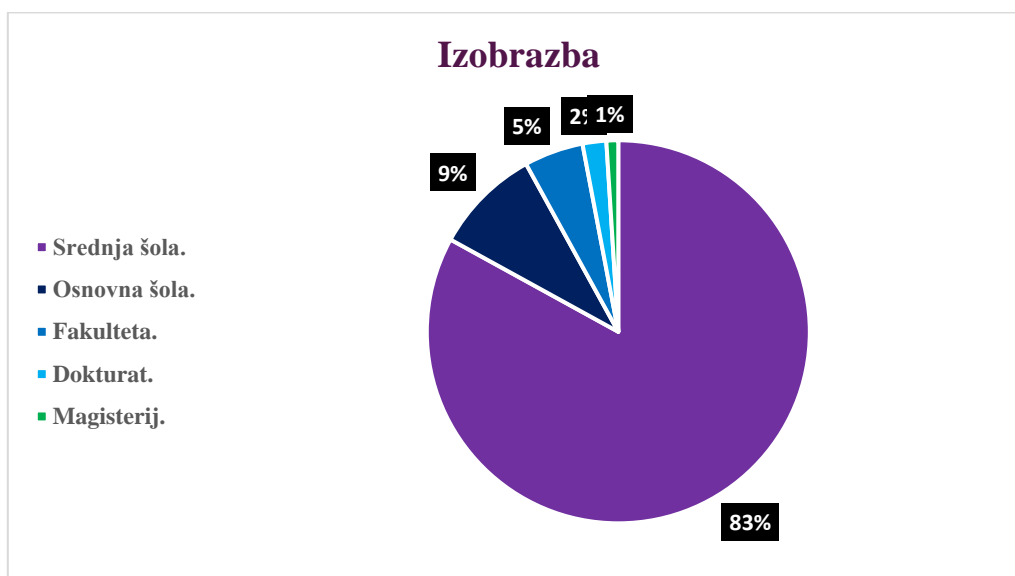


Graf 10: Koliko ste stari?

VPRAŠANJE 11: Kakšna je vaša izobrazba?

Največ anketirancev je izbralo odgovor *b) Srednja šola* (353 anketirancev oz. 83 odstotkov). Bistveno manj anketirancev je izbralo *a) Osnovna šola* (38 anketirancev oz. 9 odstotkov). Par anketirancev je izbralo *c) Fakulteta* (21 anketirancev oz. 5 odstotkov). Malo manj jih je izbralo *e) Doktorat* (9 anketirancev oz. 2 odstotka). Najmanj anketirancev je izbralo *d) Magisterij* (4 anketiranci oz. 1 odstotek).

Glede na starostno razporeditev anketiranih so bili odgovori o stopnji izobrazbe pričakovani, kar pomeni, da so glavnina anketirani dijaki, ki obiskujejo ali zaključujejo srednje šolsko izobraževanje in študenti.



Graf 11: : Kakšna je vaša izobrazba?

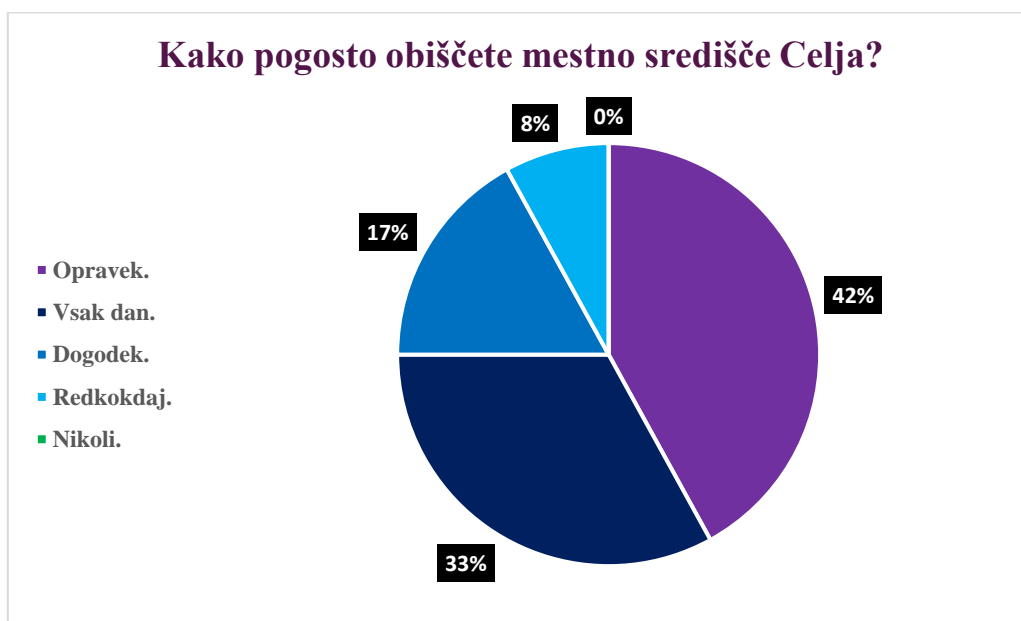
6.2 ANALIZA ANKETE ZA SLEPE IN SLABOVIDNE

Anketo smo izvajali konec novembra leta 2023 na spletni anketni strani 1KA. Anketo smo poslale na društvo MDSS Celje in prosili, da anketo izpolnijo izključno slepi ali slabovidni člani društva. Anketo je rešilo 12 posameznikov, od tega 7 žensk in 5 moških. Ankete so bile anonimne. Sestavili smo jo iz 12 vprašanj, od tega so bila 3 vprašanja demografskega tipa. V nadaljevanju sledi predstavitev rezultatov vsakega vprašanja posebej s pripadajočim grafom in utemeljitvijo rezultatov. Z anketo smo želele izvedeti, kje so glavne ovire pri mobilnosti slepe oziroma slabovidne osebe v mestni občini Celje. Ter primerjati ali slepa in slabovidna oseba zazna enake težave v infrastrukturi kot ostali udeleženci v cestnem prometu.

VPRAŠANJE 1: Kako pogosto obiščete mestno središče Celja?

Najbolj pogost odgovor je bil, *d) Ko imam kakšen opravke* (5 anketirancev oz. 42 odstotkov). Po statistični obdelavi je sledil odgovor *e) Vsak dan* (4 anketirancev oz. 33 odstotkov). Odgovor *c) Ko je kakšen dogodek* (2 anketiranca oz. 17 odstotkov). En anketiranec (oz. 8 odstotkov) je izbral odgovor *b) Redkokdaj*. Nihče ni izbral odgovora *a) Nikoli*.

Rezultati so pokazali, da slepi in slabovidni opravljajo mobilnosti, kadar imajo določene opravke v mestnem središču, kar prav tako velja za vse ostale udeležence v prometu. Zanimiv pa je podatek, da kar štirje od dvanajstih udeležencev vsakodnevno obišejo mestno središče. Razlogi so lahko različni, predvidevamo da v mestnem središču opravljajo svoje delo.

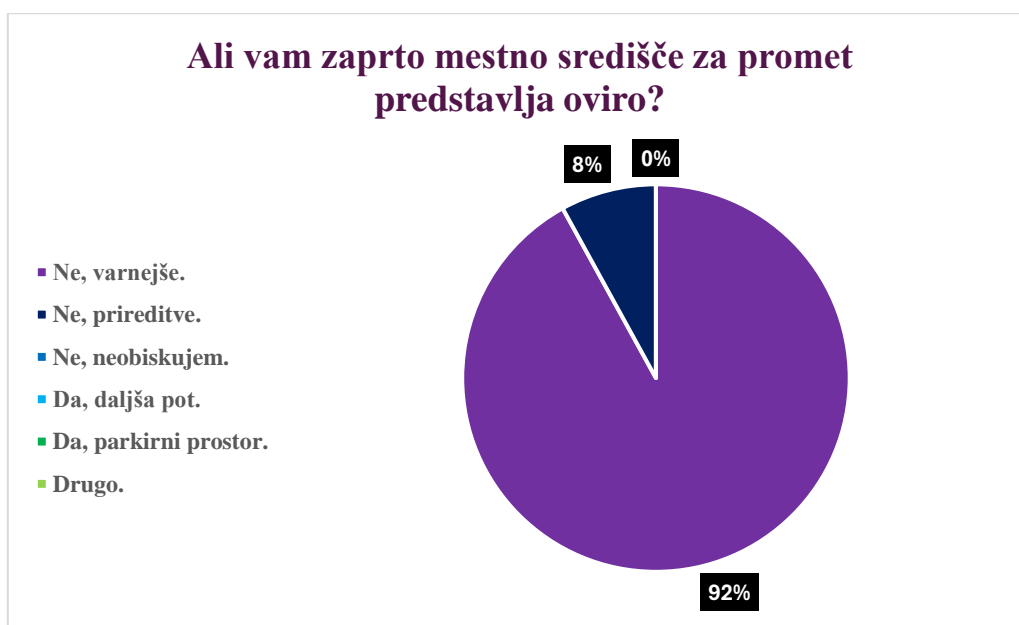


Graf 12: Kako pogosto obiščete mestno središče Celja?

VPRAŠANJE 2: Ali vam zaprto mestno središče za promet predstavlja oviro?

Pri tem vprašanju je bilo na voljo šest različnih odgovorov. Največ anketirancev se je odločilo za odgovor *b) Ne, ker je mobilnost pešcev in kolesarjev tako varnejša* (11 anketirancev oz. 92 odstotkov). Eden anketiranec (oz. 8 odstotkov) je izbral odgovor *c) Ne, ker so lahko mestne površine namenjene prireditvam in dogodkom*. Ostali odgovori so ostali prazni.

Rezultati sovpadajo z rezultati predhodne analize, kjer se pri obeh glavnina vprašanih strinja s trditvijo, da je zaprto mestno jedro varnejše za pešce in kolesarje. Zagotovo pa slednje še bolj drži v primeru slepih in slabovidnih oseb.



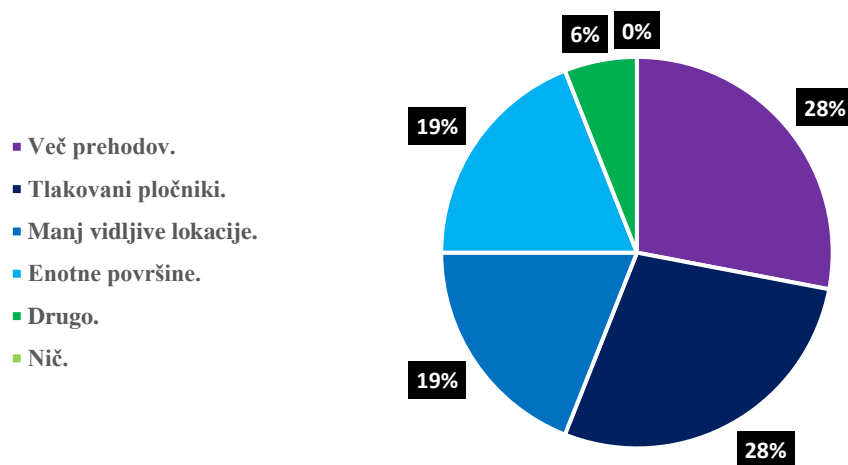
Graf 13: Ali vam zaprto mestno središče za promet predstavlja oviro?

VPRAŠANJE 3: Kaj bi spremenili v Mestni občini Celje?

Anketirani so lahko izbrali med več ponujenimi odgovori. Največkrat izbrana odgovora sta bila *b) Več prehodov za pešce z zvočnimi signali* in *d) Tlakovane ceste na pločnikih za lažjo uporabo slepih in slabovidnih* (9 anketirancev oz. 28 odstotkov, skupaj 56 odstotkov). Druga najbolj pogosta odgovora sta bila *c) Več pozornosti nad manj vidljivim lokacijam* in *e) Enotne pohodne površine* (6 anketirancev oz. 19 odstotkov, skupaj 38 odstotkov). Dva anketiranca (oz. 6 odstotkov), sta poleg ostalih odgovorov izbrala tudi drugo in menita: *»Da bi bilo potrebno vzdrževati že obstoječe spremembe v infrastrukturi, da bi bil pogostejši mestni promet (Celebus), da bi uveljavili napovedovanje postajališč na avtobusih tako kot na vlakih, da bi se avtobus vstavil pri hiški (velikokrat pride do problema, da se voznik zapelje do začetka postaje, ki je pa dlje od hiške na postaji)«*. Nihče ni izbral možnosti, da je celjska infrastruktura primerna.

Analiza vprašanja je pokazala, da si slepi in slabovidni želijo varnejše mobilnosti s pomočjo uvedbe več signaliziranih prehodov za pešce, s tem se strinjajo tudi ostali anketiranci. Slepici in slabovidni priznavajo zvočne signale kot ključni element pri pomoči v mobilnosti, medtem ko se je ta podatek ostalim udeležencem zdel manj pomemben in so ga uvrstili še-le na tretje mesto. Rezultati so pokazatelj, da je pri načrtovanju infrastrukture v mestnih središčih treba vključiti tudi osebe, ki imajo prilagoditve, saj le te na podlagi svojih izkušenj najboljše poznajo možne rešitve problemov. Zanimive so bile ponujene rešitve za izboljšanje mestne mobilnosti slepih in slabovidnih, saj so predstavljale konkretne ukrepe, kot je na primer napovedovanje avtobusnih prihodov. Glede na rezultate obeh anket so vsi anketirani enotnega mnenja, da so možnosti za izboljšave in da cestna infrastruktura ni optimalna. Zagotovo je naš izziv te probleme raziskati in poiskati morebitne rešitve na podlagi odgovorov, ki smo jih prejeli.

Kaj bi spremenili v Mestni občini Celje?

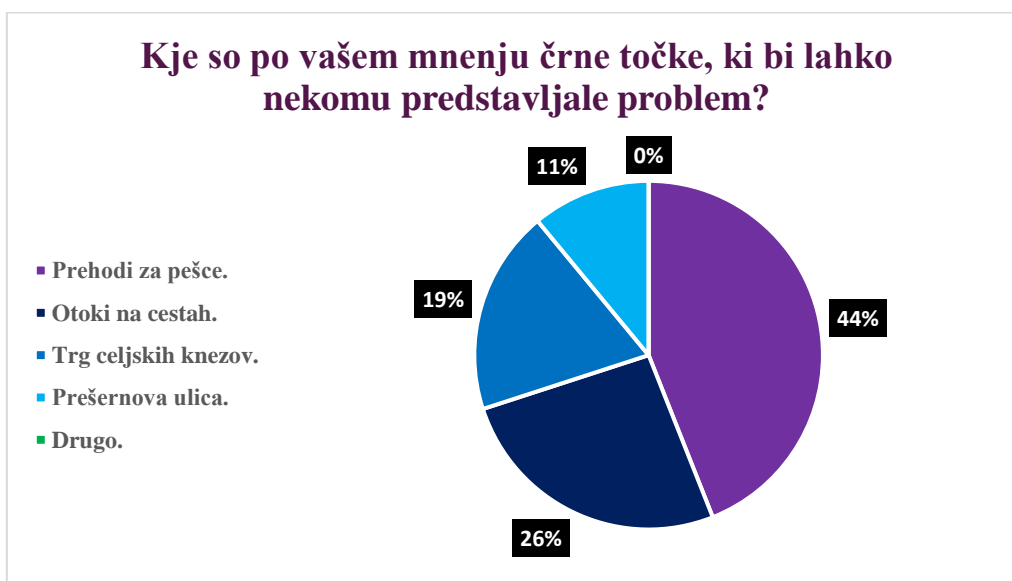


Graf 14: Kaj bi spremenili v Mestni občini Celje?

VPRAŠANJE 4: Kje so po vašem mnenju črne točke, ki bi lahko nekemu predstavljale problem?

Anketirani so lahko izbrali med več ponujenimi odgovori. Najbolj pogost odgovor je bil *b) Vsi prehodi za pešce, ki nimajo zvočne signalizacije* (12 anketirancev oz. 44 odstotkov). Drugi najbolj pogost odgovor je bil *c) Otoki na cestah za pločnike, ki imajo visoke robnike in nimajo zvočne signalizacije* (7 anketirancev oz. 26 odstotkov). Pet anketirancev (oz. 19 odstotkov) je izbralo *d) Trg celjskih knezov pri občini, kjer je cestna infrastruktura slabo tlakovana in zastarela*. Najmanj izbran odgovor je bil *a) Cesti, ki sekata prehod za pešce na Prešernovo ulico* (3 anketiranci oz. 11 odstotkov). Za drugo se ni nihče odločil.

Pri obeh anketah smo vprašanim ponudili enake odgovore. Zanimivo je dejstvo, da so se slepi in slabovidni ter ostali anketiranci odločali za odgovor, ki vključuje prehode brez zvočne signalizacije. Relativno enostavna rešitev, ki bi olajšala mobilnost slepi in slabovidni osebi brez posegov v obstoječo infrastrukturo. Tudi ostali odgovori so si po pogostosti enaki pri obeh anketah, kar je pokazatelj, da se vsi zavedajo težavnih odsekov v mestnem središču.

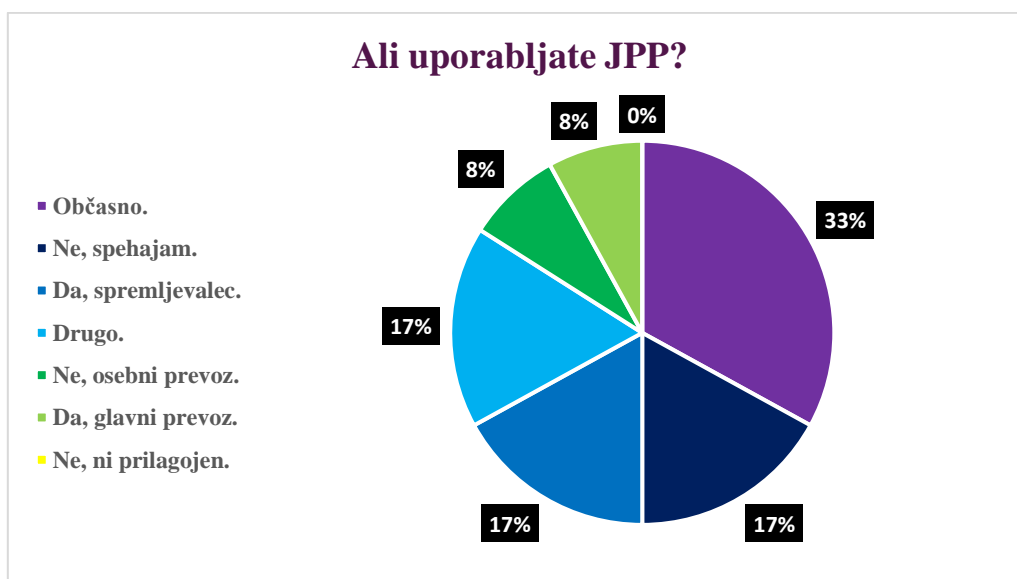


Graf 15: Kje so po vašem mnenju črne točke, ki bi lahko nekemu predstavljale problem?

VPRAŠANJE 5: Ali uporabljate JPP?

Pri tem vprašanju je bilo na voljo sedem različnih odgovorov. Največ anketirancev je izbralo *d) Občasno, za določene namene* (7 anketirancev oz. 33 odstotkov). Dva anketiranca (oz. 17 odstotkov) sta izbrala *b) Ne, po Celju se sprehajam do cilja* prav tako kot tudi *f) Da, kadar imam spremljevalca* (skupaj 34 odstotkov). Dva anketiranca (oz. 17 odstotkov) sta izbrala drugo in menita, da: »JPP porablja samo da ne v občini Celje in pa taxi«. Najmanj pogosta odgovora sta bila *a) Ne, v Celje se vozim z osebnim vozilom* (1 anketiranec oz. 8 odstotkov) in *e) Da, je moj glavni prevoz do službe* (1 anketiranec oz. 8 odstotkov).

Nihče se ni strinjal z trditvijo, da JPP v Celju ni primeren za uporabo slepih in slabovidnih, kar potrjuje podatek, da je JPP prilagojen slepim in slabovidnim osebam oziroma le te lahko zaprosijo za pomoč, ko jo potrebujejo.

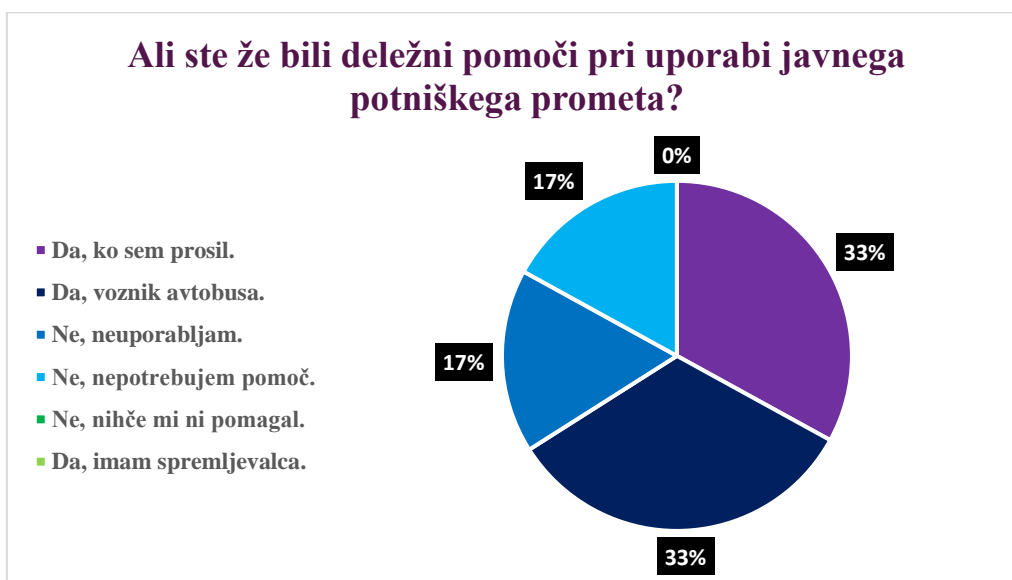


Graf 16: Ali uporabljate JPP?

VPRAŠANJE 6: Ali ste že bili deležni pomoči pri uporabi javnega potniškega prometa?

Najbolj pogosta odgovora sta bila *d) Da, ko sem zaprosil za pomoč* in *f) Da, pomagal mi je voznik avtobusa* (4 anketiranci oz. 33 odstotkov, skupaj 66 odstotkov). Dva anketiranca (oz. 17 odstotkov) sta izbrala *b) Ne, ker ne uporabljam JPP, prav tako sta dva anketiranca* (oz. 17 odstotkov) izbrala *c) Ne, ker ne potrebujem pomoči*. Nihče ni izbral *b) Ne, ker mi nihče ni želel pomagati* in *e) Da, ker imam vedno spremljevalca*.

Po podatkih analize so udeleženci v cestnem prometu pripravljene pomagati slepi in slabovidni osebi. Spodbuden je tudi podatek, da še nihče od slepih ni doživel zavrnitve pomoči pri uporabi JPP.

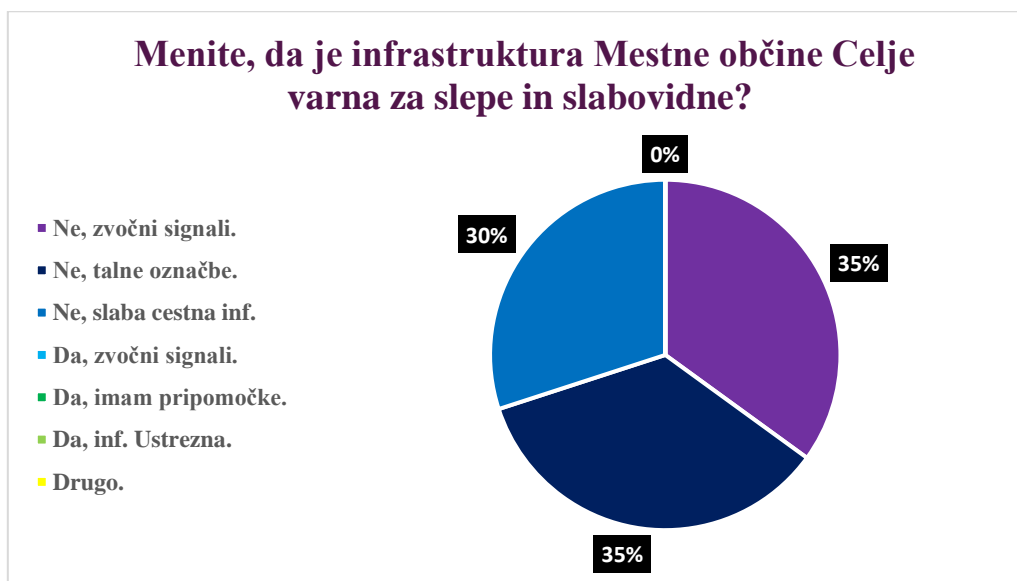


Graf 17: Ali ste že bili deležni pomoči pri uporabi javnega potniškega prometa?

VPRAŠANJE 7: Menite, da je infrastruktura Mestne občine Celje varna za slepe in slabovidne?

Anketiranci so imeli možnost izbirati med več odgovorov. Najbolj pogosta odgovora sta bila *a) Ne, ni dovolj zvočnih signalov* (9 anketirancev oz. 35 odstotkov), in *b) Ne, ni dovolj talnih označb* (9 anketirancev oz. 35 odstotkov). 8 anketirancev (oz. 30 odstotkov) je poleg ostalih odgovorov izbralo tudi *c) Ne, saj se pojavljajo neurejeni odseki/slabosti v cestni infrastrukturi*. Ostali odgovori so ostali prazni. Nihče ni izbral *d) Da, saj je infrastruktura opremljena z zvočnimi signali*, *e) Da, saj imam pripomočke, ki mi pri hoji pomagajo* ali *f) Da, saj je infrastruktura ustrezno urejena*.

Rezultati so potrdili, da so v cesti infrastrukturi v mestnem središču Mestne občine še možnosti za izboljšave. Te izboljšave so relativno enostavne, saj bi v glavnem vključile zvočne in taktilne označbe. S preprostimi dopolnili v cestni infrastrukturi bi mobilnost slepim in slabovidnim osebam znatno olajšali in jo naredili bolj varno.



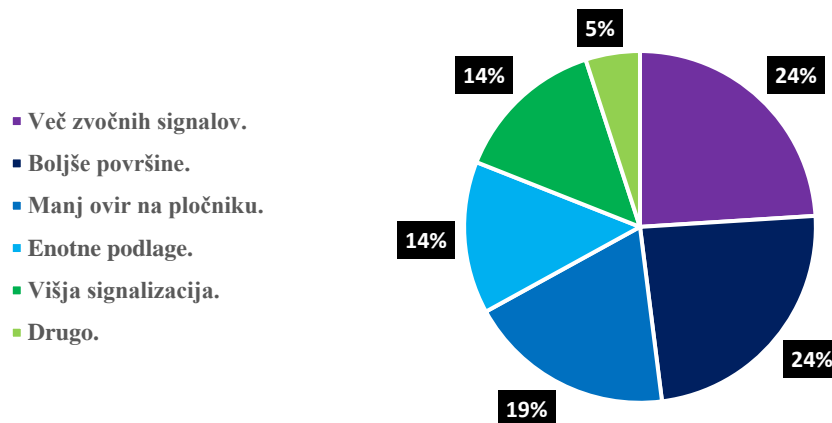
Graf 18: Menite, da je infrastruktura Mestne občine Celje varna za slepe in slabovidne?

VPRAŠANJE 8: Katere ukrepe, bi vi vpeljali v mestno središče Celja, da bi vam olajšali mobilnost?

Anketiranci so lahko izbrali več ponujenih odgovorov. Najpogostejša odgovora sta bila *a) Več zvočnih signalov pri prehodu za pešce* (10 anketirancev oz. 24 odstotkov) in *b) Bolje označene pohodne površine/prilagojene za slepe in slabovidne* (10 anketirancev oz. 24 odstotkov). Drugi najbolj pogost odgovor je bil *d) Več sprotnih obvozov nepravilno parkiranih vozil* (8 anketirancev oz. 19 odstotkov), tretji najpogostejši odgovor je bil *c) Enotne pohodne podlage* (6 anketirancev oz. 14 odstotkov) prav tako kot *e) Višje postavljena prometna signalizacija* (6 anketirancev oz. 14 odstotkov). Dva anketiranca sta izbrala drugo in menita: »*Da je potrebno več javne razsvetljave, saj je zjutraj na poti v službo slabša vidljivost in da je potrebno odstraniti oziroma umakniti reklamne panoje gostinski lokalov in trgovin*«.

Rezultati potrjujejo dognanja s študije primera, kje je profesor Punčoh imel težave z navedenimi ovirami, predvsem so ga pri hoji zmotili prehodi brez zvočnih signalov, kar hkrati predstavlja najnevarnejši način prečkanja cestišča. Slepa oseba se pri tem zanaša zgolj na hrup vozila, medtem ko ne vidi, koliko metrov je vozilo oddaljeno od prehoda. Dodatno težavo predstavljajo električna vozila, ki so med vožnjo znatno tišja. Pogosta težava so tudi nepravilno parkirana osebna vozila oziroma vozila, ki so parkirana na peš poteh. Tudi raznolike pohodne podlage predstavljajo oviro slepim osebam, saj se palica lahko zatakne ob menjavi površine. Rešitve, ki bi znatno olajšale mobilnost slepih in slabovidnih ne zahtevajo velikega posega v infrastrukturo in so ponekod cenovno ugodne (na primer odstranitev reklamnih panojev ali nameščanje le teh na druge lokacije, ki ne ovirajo slepe pri mobilnosti).

Katere ukrepe, bi vi vpeljali v mestno središče Celja, da bi vam olajšali mobilnost?



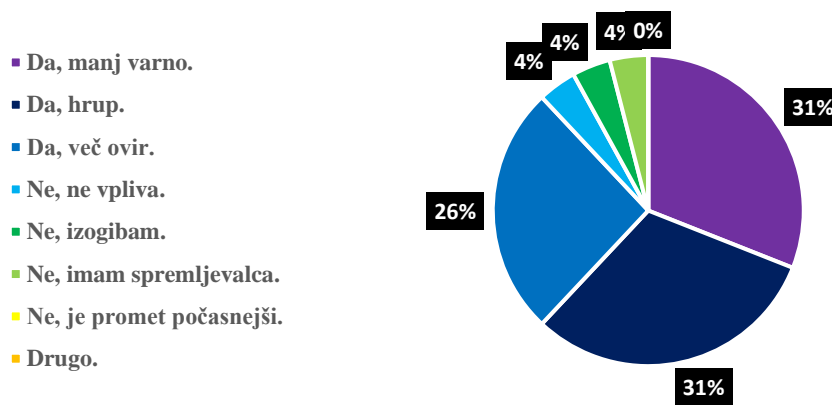
Graf 19: Katere ukrepe, bi vi vpeljali v mestno središče Celja, da bi vam olajšali mobilnost?

VPRAŠANJE 9: Ali mobilnost med prometno konico za vas predstavlja težavo?/Vam je potovanje med prometno konjico težje?

Anketiranci so lahko izbirali več ponujenimi odgovori. Najpogostejša odgovora sta bila *f) Da, saj se počutim manj varno* (7 anketirancev oz. 31 odstotkov) in *g) Da, saj zaradi povečanega hrupa težje zaznam zvočne signale* (7 anketirancev oz. 31 odstotkov). Drugi najpogostejši odgovor je bil *e) Da, saj je posledično več ovir* (6 anketirancev oz. 26 odstotkov). Eden anketiranec (oz. 4 odstotki) je poleg ostalih odgovor izbral še *a) Ne, prometna konica ne vpliva na mojo mobilnost*, prav tako tudi *b) Ne, ker se izogibam mobilnosti v času prometnih konic*. Na odgovor *c) Ne, ker imam spremljevalca je izbral eden anketiranec* (oz. 4 odstotki). Nihče ni izbral odgovora *d) Ne, ker zaradi večje frekventnosti prometa le-ta poteka počasneje* ali *g) Drugo*.

Po podatkih analize, se 7 anketirancev v cestnem prometu počuti varneje kadar ni prometa oziroma je le tega manj. Hrup lahko povzroči padec koncentracije in onemogoči možnost zaznavanja zvočnih signalov, zaradi česar slepa oseba pri prehodu za pešce prekrši pravila, ki jih sicer ne bi. Prav tako veliko večja količina vozil na cesti povzroča jezo in nestrpnost med vozniki, kar lahko zmanjša njihovo koncentracijo in posledično pride hitreje do nesreče ali do situacije, kjer se slepa oseba znajde na napačnem mestu ob napačnem času. Predvidevamo pa, da se ravno zaradi teh glavnih razlogov nekaj anketirancev ne odloči za mobilnost v času prometnih konjic.

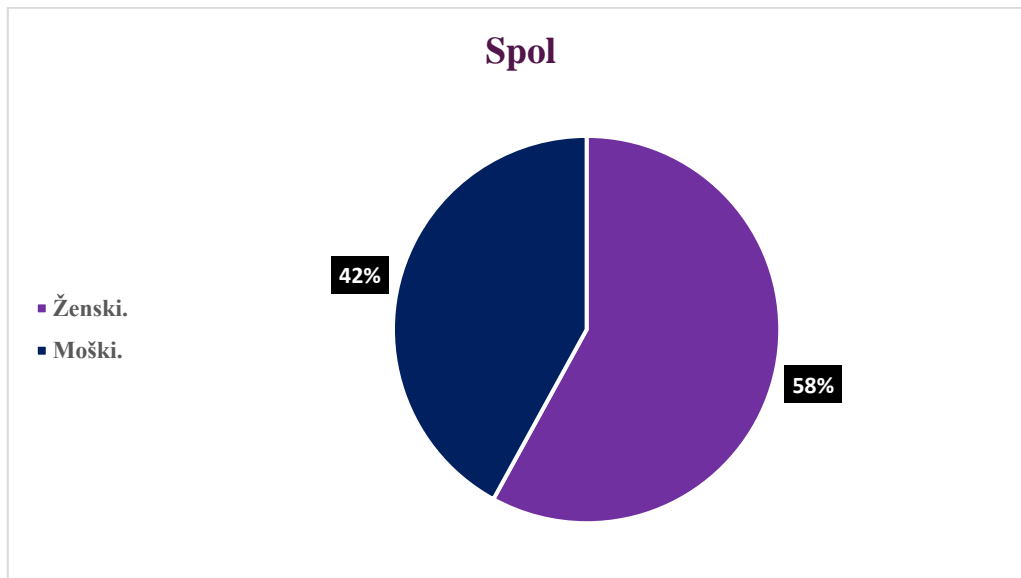
Ali mobilnost med prometno konico za vas predstavlja težavo?/Vam je potovanje med prometno konjico težje?



Graf 20: Ali mobilnost med prometno konico za vas predstavlja težavo?/Vam je potovanje med prometno konjico težje?

VPRAŠANJE 10: Spol.

Statistika je pokazala, da je med anketiranimi bilo več žensk (7 anketirancev oz. 58 odstotkov), kot moških (5 anketirancev oz. 42 odstotkov).

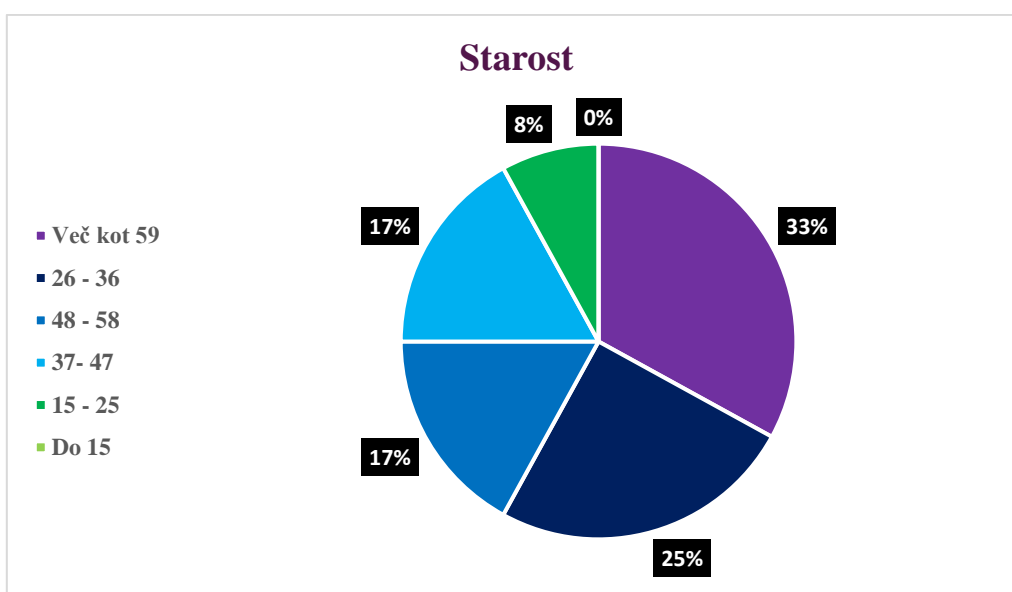


Graf 21: Spol.

VPRAŠANJE 11: Koliko ste stari?

Na voljo je bilo šest starostnih razredov. Največ anketirancev je izbralo odgovor *f) Več kot 59 let* (4 anketiranci oz. 33 odstotkov). Drug najbolj pogost odgovor je bil med *c) Od 26 do 36 let* (3 anketiranci oz. 25 odstotkov). Dva anketiranca (oz. 17 odstotkov) sta izbrala odgovor *d) Od 37 do 47 let* in prav tako dva anketiranca (oz. 17 odstotkov) *e) Od 48 do 58 let*. Eden anketiranec (oz. 8 odstotkov) je izbral odgovor *b) Od 15 do 25 let*. Nihče, ki je izpolnil anketo, ni star pod 15 let starosti.

Glede na manjše število anketiranih v anketi smo mnenja, da je vzorec reprezentativen, saj so vprašani predstavniki skoraj vseh starostnih skupin.

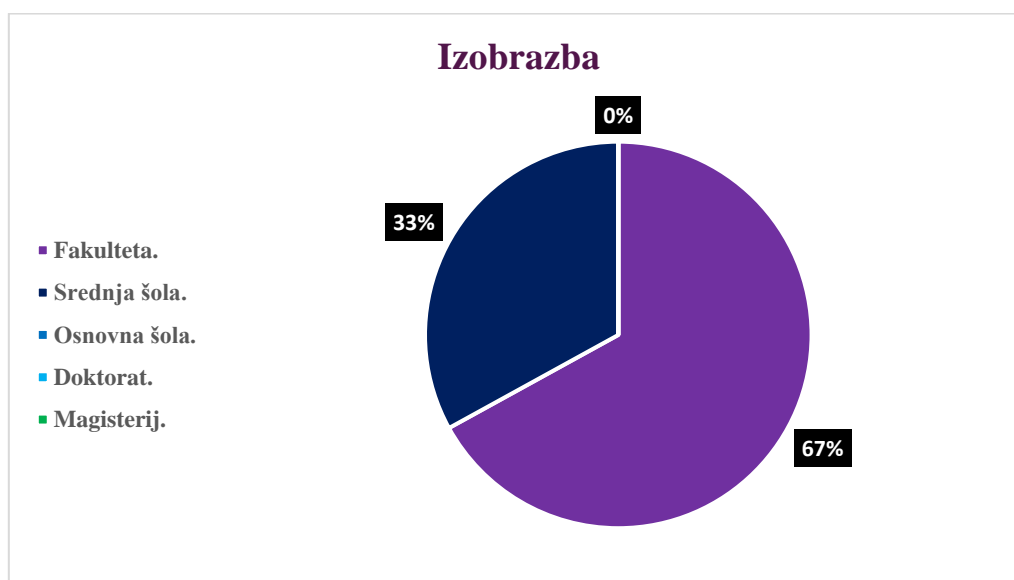


Graf 22: Koliko ste stari?

VPRAŠANJE 12: Kakšna je vaša izobrazba?

Največ anketirancev je izbralo odgovor *c) Fakulteta* (8 anketirancev oz. 67 odstotkov). Štirje anketiranci (oz. 33 odstotkov) so izbrali *b) Srednja šola*. Ostalih izbir ni izbral nihče.

Glavnina slepih in slabovidnih, ki smo jih anketirali ima končano fakultetno izobrazbo, kar pomeni, da so visoko izobraženi.



Graf 23: Kakšna je vaša izobrazba?

7 INTERVJU

V oktobru smo opravili intervjuje s tremi osebami, ki so slepe oziroma slabovidne. Intervju z gospodom Punčohom smo izvedle na šoli. Pomagal nam je izvesti študijo primera, saj smo z njim opravili krožni obhod mestnega središča Celja. Pri tem smo izvedeli veliko koristnih informacij o tem, kdaj in na kakšen način lahko pomagamo slepi oziroma slabovidni osebi. Intervju z gospo Jano in gospodom Ivanom smo opravili v prostorih Medobčinskega društva za slepe in slabovidne. Zaradi anonimnosti smo za anketiranca uporabili le njuna imena.

7.1 ANALIZA INTERVJUJA

1. Kakšna se vam zdi celjska infrastruktura? Je primerna za vse udeležence?

Ga. Jana: Zvočni signali so zelo pomembni. Velikokrat sem se že našla v situaciji, kjer so me vozniki spregledali in skoraj povozili. Potem se vprašam, a si ti kriv ali nisi, a sem šla čez rdečo luč ali ne. Velikokrat uporabljam klančine in mi le te pomagajo, zvočni signali mi ne samo pomagata zaznati kdaj lahko grem čez prehod za pešce, ampak mi tudi pomagata najti kje je naslednja klančina, da varno pridem na drugo stran ceste.

G. Ivan: Menim, da bi bilo treba pri semaforjih dodati zvočne signale. Na primer na Dečkovi cesti bi bilo zelo primerno dodati kakšne, saj jih je premalo oz. jih na določenih lokacijah sploh ni.

G. Valentin Punčoh: Infrastruktura zagotovo ni primerna čisto, za vse. Če govorimo z vidika slepih in slabovidnih, je zelo zastarela in je treba veliko stvari obnoviti. Velik problem predstavlja cestna podlaga, kot je na primer poškodovan in razpokan beton oz. asfalt. To predstavlja oviro za slepo osebo, kjer se palica ves čas zatika. Vendar pa infrastrukturo izboljšujejo, saj na prehodih za pešce gradijo klančine. Razumeti moramo, da infrastrukture ne morejo izboljšati kar takoj, vsekakor pa se moramo za spremembe ves čas prizadevati. Velik faktor za spremembe predstavlja občina Celje, torej, da bi prilagodila infrastrukturo za slepe in slabovidne.

2. Kaj bi spremenili na celjski infrastrukturi? Imate kakšne lokacije, ki bi jih želeli posodobiti ali narediti varnejše?

Ga. Jana: Na poti iz društva za slepe in slabovidne je Mariborska cesta, ki ima premalo zvočnih signalov na prehodu za pešce. Problem nastane tudi takrat, ko je sneg, saj so pogoji popolnoma drugačni in je doseči določene lokacije težko ali pa celo nemogoče. Ne najdemo "stika", s katerim bi lahko razlikovali površine. Ko hodimo po pločniku, iščemo stik in po nekaterih predelih so ravno ob pločniku parcele in nekatere od teh imajo živo mejo, ki je porezana a ne do robnika in se hitro zgodi, da te popraskajo in porežejo veje. To je po mojem mnenju zelo velik problem. Da pa se temu izmaknem, stopim na kolesarsko stezo. Višina prometnih znakov za izredno delo na cesti primerna in jih palica hitro spregleda. Rešitev bi bila kakšna ograja ali pa blazinice, da bi lahko jo z palico zaznali in varno obhodili. Tudi za plastične ograje, s katerimi zavarujejo delovno območje, bi bilo primerno, da so enotne; brez lukenj, kjer bi se palica zataknila.

G. Ivan: Menim, da bi morali prehodi za pešce biti označeni, saj zelo težko razlikujem med prehodom in cesto ali prehodom in kolesarsko stezo, kar me velikokrat postavi v situacijo, kjer ustvarim prekršek. Velik problem mi predstavlja tudi pot mimo Inpos-a, ko prečkam prehod in pločnik ni označen, zato velikokrat zgrešim svojo pot. Da se to ne zgodi si moram šteti korake saj druge možnosti nimam. Zelo težko se je premikati po krožiščih, saj moram velikokrat spreminjati smer in se obračati, kar povzroči da izgubim orientacijo. Problem imam tudi ko hodim mimo sejmišča Golovec saj tam na pločnik velikokrat sega različno vejevje in trnje, v katere sem se že večkrat ujel. Edina rešitev za ta problem trenutno je, da hodim po kolesarski stezi, kar pa je nevarno zaradi očitnega problema. Enako težavo mi predstavlja pot pri Lavi (med garažami), kjer sem se že večkrat zaletel v veje. Naslednji problem so prenizki znaki, za delo na cesti v katere sem se že večkrat trčil in zaradi njih tudi padel, saj jih s palico zelo težko zaznam. Rešitev bi bila, da bi okoli znakov postavili manjšo gumijasto preprogo ali blazino, ki bi nam pomagala zaznati, da se približujemo znaku.

G. Valentin Punčoh: Slabo opremljena je tudi glavna avtobusna postaja Celje. Je točka, ki je potrebna celostne prenove. Slabo prilagojena je že potnikom, ki nimajo težav s slepoto. Primerna bi bila vključitev govorne podpore kot je na avtomatu, ki omogočajo nakup vozovnice in govorna podpora tako na vlakih kot tudi na avtobusih. Voznik torej obvesti

potnika o izstopu, torej da bi se v javni potniški promet umestila govorna podpora, ki pove naziv postaje. To počnejo v tujini, npr. v Nemčiji.

3. Kakšne so vaše vsakodnevne težave pri potovanju?

Ga. Jana: Ceste so razpokane in uničene, zato sem si pri nakupu nove rollice (na koncu bele palice, kar omogoča drsenje palice po podlagi) izbrala večjo rollico, ki se manj zatika in ima daljšo obstojnost. Javni prevoz ima razne aplikacije in avtomate za nakup karte, ki nimajo zvočne podpore in možnosti velikega kontrasta črk na ozadju. Tudi sama sem ponudila pomoč pri ustvarjanju teh programov, da bi pokomentirala in mogoče svetovala kot slepa oseba kaj bi bilo odlično dodati. Menim, da ni težko sprogramirati zvočne podpore, ki bi nam bistveno pomagala.

G. Ivan: Strinjam se z odgovori ostalih anketirancev.

G. Valentin Punčoh: Nimam kaj specifično za povedati, saj me do delovnega mesta in iz njega spremljajo družinski člani. No, edino hrup in gneča me motita.

4. V kakšnem primeru se vam zdi ne primerno, da vam nekdo nudi pomoč?

Ga. Jana: Pomoč je vedno prijetno sprejeti, še posebej če lepo vprašajo. Se mi pa ne zdi primerno, kadar me nekdo, ki mi skuša pomagati, kar zagrabi in povleče čez cestišče, saj me ne samo ustraši ampak tudi zmede. Treba je ljudi že v otroštvu naučiti, da če hočeš osebi pomagati, ga moraš samo vprašati – to tudi velja za osebe na vozičkih.

G. Ivan: Vesel sem kadar me tisti, ki mi hoče pomagati, prej vpraša, če potrebujem pomoč in me usmeri. Neprimerno pa se mi zdi, ko me brez vprašanja zagrabi in me usmeri v narobe smer in sem nato še bolj brez orientacije.

G. Valentin Punčoh: Ponujeni pomoči slepim in slabovidnim se ne odrekam, v takšni situaciji se ne počutim neprijetno. Poudarjam pa, da naj oseba, ki hoče nuditi pomoč, pristopi na pravi način. Npr. če vidi slepega ali slabovidnega v zagati, ga samo povpraša po pomoči, to njim že zadostuje. Nekateri pomoč sprejmejo, drugi pa ne. Oseba, ki hoče nuditi pomoč, ne sme biti

užaljena ob zavrnitvi. Opažam pa, da je veliko ljudi ob takšni situaciji užaljenih. Neprijetno bi se počutil, da bi bila vidna prevelika pozornost na slepo ali slabovidno osebo. Pomoč je treba nuditi na vljuden, nevsiljiv način in se prilagoditi osebi, ki pomoč potrebuje.

5. Menite, da bolj slišite?

Ga. Jana: Bolj izostren sluh imam, ker nimam vida, zato sem osredotočena na sluh.

G. Ivan: Menim, da imam bolj izostren sluh in vonj.

G. Valentin Punčoh: Menim, da slišim dobro. Moti me le hrup npr. na zabavi, ob prometnih poteh. Imam občutek, kot da ne bi slišal, ali pa dobivam preveč informacij.

6. Vam zvočni signali pomagajo?

Ga. Jana: Da, zelo. Lahko bi bili glasnejši. Včasih je nekatere res težje zaznati. V Ljubljani imajo zvočne signale s počasnejšim in nižjim piskanjem in se sliši razlika. Včasih je lahko to piskanje zelo nadležno tudi tistim, ki niso slepi.

G. Ivan: Sem mnenja da, so zvočni signali na starejših vlakih in avtobusih pretihi in nerazločni. Težavo mi povzroča tudi to, da ko čakam na avtobus pri hiški ki je na postaji, da se avtobus zapelje več metrov naprej od nje. Na primer avtobusna postaja pri Metropol-u in avtobusna postaja pri Glaziji.

G. Valentin Punčoh: Vsak zvočni signal mi predstavlja dobro pomoč.

7. Kako lahko jaz/mi pristopimo/spremljamo slepo osebo?

Ga. Jana: Lepo vprašaj in če ne veš kako pristopiti, vprašaj slepo osebo in ti bo ta sama povedala. Drugače se te slepa oseba sama oprime tako kot njej ustreza.

G. Ivan: Se strinjam z odgovori ostalih anketirancev.

G. Valentin Punčoh: Prvo povprašamo slepega ali slabovidnega, če se nas bo prijel. Po navadi se oseba, ki potrebuje pomoč prime nas in nam sledi do željene lokacije. Upoštevati moramo približno pol metra širine poleg sebe, da se slepi ali slabovidni ne zaleti v kakšno njim nepredvidljivo oviro, med tem ko ga vodimo. Neprimeren pristop je, da oseba ki nudi pomoč, slepega kar pograbi za roko in ga odpelje. Slepa oseba ne zna v takšnem primeru odreagirati in se ustraši, lahko se tudi začne spotikati. Poudarjam na ključen stavek za osebe, ki želijo nuditi pomoč: ” *Vam lahko pomagam, ali potrebujete pomoč?* ”

8. Ali vam pomaga, če vam nekdo ves čas opisuje dogajanje okoli vas?

Ga. Jana: Zelo rada potujem in hodim. Ko imam takšne spremljevalce, jih opomnim, da mi ni treba povedati za vsako koreninico in kamen, saj se skušaš skoncentrirati, da ne bi prišlo do trčenja ali pa padca. Zelo je utrujajoče, če nekdo ves čas opisuje dogajanje okoli nas. Po drugi strani pa je zelo dobrodošlo, da dobimo informacije o okolici, še posebej, če je novo območje, ki ga še nismo prehodili.

G. Ivan: Najbolj mi pomaga, kadar nekdo pove, da so se zgodile spremembe v okolici, na primer, če je bil kakšen požar in je na tistem kraju veliko avtomobilov, gasilskih tovornjakov in podobno.

G. Valentin Punčoh: Opisovanje dogajanja okoli slepe in slabovidne osebe ni najboljše. Osebi se moramo prilagoditi in ustrezati njihovim željam in potrebam, ko nudimo pomoč. Opozorimo seveda na ovire, a kaj se dogajanja se pa tiče po želji slepe osebe. Povprašamo, če želi izvedeti, kaj se dogaja okoli njih. Potrebno je, da sta slepi in njegov pomočnik usklajena in imata dobro komunikacijo.

9. Potujete med prometno konico? Kakšne težave se pojavijo?

Ga. Jana: Da, treba se je pokazati v prometu, da bi ljudje vedeli, da smo tudi mi med njimi in da spoštujemo njihovo potrpljenje pri naši hitrosti in našem načinu potovanja.

G. Ivan: Veliko težje se je premikati v prometni konjici predvsem z vlakom, saj se mi je že zgodilo, da nisem vedel, da je izstop že mimo in sem ga zgrešil.

G. Valentin Punčoh: Poskušam se izogniti prometnim konjicam, imam pa tudi pogosto s sabo spremljevalca, ki mi pomaga pri mojem potovanju.

8 RAZPRAVA

Glavno vodilo raziskovalne naloge je bilo dokazati, ali je Mestna občina Celje dovolj prilagojena potrebam slepih in slabovidnih oseb. Naše predpostavke smo preverili s pomočjo študije primerov, analizo dveh anket ter intervjuji s slepimi in slabovidnimi osebami, ki so člani Medobčinskega društva slepih in slabovidnih. Študija primerov je vključevala vpogled v vsakodnevne težave slabovidne osebe pri mobilnosti skozi Mestno občino Celje. Obhod skozi mestno središče Celja smo opravili s profesorjem naše šole gospodom Valentinom Punčohom. Anketa za slepe in slabovidne, je bila namenjena izključno slepim in slabovidnim osebami in je vključevala 12 anketirancev. Druga anketa je bila namenjena ugotavljanju ozaveščenosti o slepih in slabovidnih osebami. Anketa je obsegala 425 anketirancev, ki so občani in pogosti obiskovalci Celja. Zastavljene hipoteze smo dodatno ovrednotili s pomočjo intervjujev, kjer smo intervjuvali gospoda Valentina Punčoha, gospoda Ivana in gospo Jano. Zastavili smo si štiri hipoteze, ki smo jih na osnovi celotne raziskave lahko ovrednotili in potencialno potrdili oziroma ovrgli.

8.1 OVREDNOTENJE HIPOTEZ

HIPOTEZA 1: Prometna infrastruktura v mestnem jedru Celja je prilagojena in varna za slepe in slabovidne osebe.

Prvo hipotezo, ki pravi, da je »*prometna infrastruktura v mestnem jedru Celja prilagojena in varna za slepe in slabovidne osebe.*«, smo **ovrgli**. Na podlagi študije primera, kjer smo s profesorjem Punčohom opravili krožni obhod mesta Celje se je pokazalo, da je varno prečkal le prehod za pešce na Levstikovi ulici, ki je obarvan modro, saj je profesor slabovidna oseba in je zaznal spremembo barve. To pa ne velja za slepo osebo, saj se brez zvočnih signalov težko znajde. Najbolj znane lokacije brez zvočnih signalov iz študije primera so bile na Ljubljanski cesti, Gregorčičevi ulici, Levstikovi ulici in Prešernovi ulici. Mestno jedro Celja je zaprto za motorizirani promet, kar slepim in slabovidnim zagotovo olajša mobilnost, vendar se pojavljajo druge težave. Te so predvsem neenotne talne površine, ki onemogočajo mobilnost osebe z

uporabo bele palice, saj se le ta zatika ob različne talne površine. Profesor Punčuh nas je na to težavo opozoril na poti med Krekovim trgom in Trgom celjskih knezov.

Z anketo, ki so jo reševali slepi in slabovidni, smo hipotezo dodatno ovrgli, saj smo na osnovi vprašanja sedem, ki se glasi »Menite, da je infrastruktura MOC varna za slepe in slabovidne?« anketiranci vprašanje v celoti zanikali in bili mnenja, da bi bilo možno še veliko spremeniti. Enako vprašanje smo zastavili v anketi o slepih in slabovidnih. Kar 38 % (tj. 162) anketirancev je mnenja, da je za varnejšo in primernejšo infrastrukturo treba veliko spremeniti. Tudi intervjuvanci so mnenja, da celjska infrastruktura ni v celoti varna kar dodatno ovrže našo predpostavko. Treba bi bilo narediti bolj varne prehode za pešce; torej iz vidika slepih in slabovidnih jih obarvati z modro barvo, kot je že to storjeno na nekaterih območjih. Nujno bi bilo treba vključiti tudi zvočne signale na prehodih za pešce, dodati klančine ter posamezne prehode opremiti s taktilnimi označbami. Zelo pomemben dejavnik pri povečanju varnosti slepih in slabovidnih so sprotne odstranitve kakršnih koli ovir s pločnikov, ki onemogočajo prosto pot. V študiji primera, se je profesor Punčoh večkrat ustavil ob nepravilno parkiranem oziroma parkiranem vozilu na za to neprimernem mestu. To so nekatere možne rešitve, ki bi slepim in slabovidnim omogočile varnejšo in bolj dostopno pot skozi Mestno občino Celje. Na vsakem območju bi bilo treba z vidika prometa poskrbeti za varno in dobro počutje ljudi. V celjski infrastrukturi je veliko pomanjkljivosti, ki jih lahko brez visokih finančnih posegov enostavno rešimo in bi vsem udeležencem, ne le slepim in slabovidnim izboljšale mobilnost in bistveno povečale varnost.

HIPOTEZO SMO OVRGLI. ✘

HIPOTEZA 2: Meščani in obiskovalci mestnega jedra Celja so dovolj ozaveščeni in se zavedajo ključnih težav v cestni infrastrukturi.

To hipotezo lahko **potrdimo** na osnovi anket, in sicer v anketi za slepe in slabovidne s četrtem vprašanjem »Kaj bi spremenili v MOC?«, šestim vprašanjem »Kje so po vašem mnenju črne točke?« in z enajstim vprašanjem »Katere ukrepe, bi vpeljali v mestno središče Celja, da bi vam olajšali mobilnost?«. Anketiranci so s svojimi odgovori potrdili njihovo ozaveščenost o

problemih v infrastrukturi. Najpogostejši odgovori so bili: *da bi bilo potrebno vzdrževati že obstoječe spremembe v infrastrukturi in da bi bil mestni promet pogostejši (Celebus), da bi uveljavili napovedovanje postajališč tako na avtobusih kot na vlakih, da bi se avtobus vstavil pri hiški (velikokrat pride do situacije, da se voznik zapelje do začetka postaje, ki je pa dlje od hiške na postaji)*. Prav tako smo v anketi o slepih in slabovidnih na tretje vprašanje »Kaj bi spremenili v MOC?« in četrto vprašanje »Kje so po vašem mnenju črne točke?« prejeli naslednje odgovore: *da je na cesti za kolesarje in pešce od krožišča na vhodu v Celje proti železniški postaji velik problem, mnogi menijo da je veliko stvari, ki bi se jih dalo urediti v celjski infrastrukturi in upajo, da bomo lahko spremembe videli kmalu*.

S pomočjo že navedenih odgovorov smo lahko potrdili točno določene lokacije, ki predstavljajo problem ne le slepi osebi, ampak tudi drugim posameznikom v času mobilnosti skozi mesto (cesti, ki sekata prehod za pešce na Prešernovo ulico, vsi prehodi za pešce, ki nimajo zvočne signalizacije, otoki na cestah za pločnike, ki imajo visoke robnike in nimajo zvočne signalizacije, Trg celjskih knezov pri občini, kjer je cestna infrastruktura slabo tlakovana in zastarela). Oboji anketiranci se strinjajo, da so v celjski infrastrukturi zagotovo deli, ki potrebujejo prenovo ali dopolnitev, slednje nam omogoča potrditev hipoteze.

HIPOTEZO SMO POTRDILI. ✓

HIPOTEZA 3: Ob manjših prilagoditvah bi bilo mestno središče Celja še bolj primerno in varno za slepe in slabovidne.

Četrto hipotezo **potrjujemo** na podlagi študije primera saj smo ob sprehodu skozi mestno središče Celja ugotovili, da tlakovan pod ni najbolj primeren za slepe in slabovidne, saj se palica zatika v reže in je to zelo moteče (to opazimo na Prešernovi ulici), zato bi v prihodnosti morali razmisliti, da bi na pohodnih površinah namestili talne površine enake višine ter uvedli taktilne oznake.

Nekatere moteče dejavnike, kot so reklamne table pred trgovinami, bi lahko postavili na drugo mesto, da niso moteče za pešce. Prav tako bi morali mize in stole pred gostinskimi lokali, katere

stojijo v peš coni, ustrezno ograditi kot teraso ali pa jih odstraniti. Vse to bi lahko uredili v dogovoru s trgovci in gostinci oziroma z uredbo, ki bi urejala cono za pešce.

Z analizo anket smo hipotezo potrdili z osmim vprašanjem v anketi namenjeni slepim in slabovidnim, ki se glasi »Katere ukrepe, bi vi vpeljali v mestno središče Celja, da bi vam olajšali mobilnost?« Največ anketiranih je odgovorilo, da bi bilo pomembno dodati več zvočnih signalov tudi v središče mesta in tudi, da bi morale biti pohodne površine bolj označene. Kot so povedali anketirani pri prvem vprašanju »Kako pogosto obiščete mestno središče Celja?«, najpogosteje obiščejo središče, kadar imajo razne opravke. Zagotovo bi se to dejstvo spremenilo, če bi se slepi in slabovidni ter ostali udeleženci prometa počutili bolj varno, spremenilo.

HIPOTEZO SMO POTRDILI. ✓

HIPOTEZA 4: Prometna infrastruktura za slepe in slabovidne temelji na zvočnih signalih in talnih oznakah.

Četrto hipotezo smo **potrdili** na podlagi intervjujev. Vsi trije intervjuvanci so mnenja, da so ključni dejavniki za varnejšo in lažjo mobilnost slepih in slabovidnih oseb v vgradnji zvočnih signalov, saj je njihov čut za sluh bolje razvit in se pri orientaciji zanašajo nanj. To je tudi dejavnik, ki ga trenutno pri cestni infrastrukturi v mestnem središču Celja najbolj pogrešajo. Hipotezo dodatno potrjujemo s pomočjo študije primera, kjer smo na podlagi obhoda opazili, kako brez problema je gospod Punčoh prečkal cesto, ki je bila zvočno opremljena in je talna podloga bila enotna. Tu bi dali poudarek na prehodih za pešce, ki so obarvani modro, saj so le ti slabovidni osebi "osvetlile" prehod. Dodatno lahko hipotezo potrdimo s pomočjo ankete o slepih in slabovidnih, kjer so anketiranci le v 10 % (tj. 42 anketirancev) mnenja, da je infrastruktura opremljena z zvočnimi signali. Kar pomeni, da je zvočnih signalov premalo, da bi jih zaznala glavnina anketiranih. So pa anketiranci ankete za slepe in slabovidne kot enega izmed ključnih dejavnikov navedli zvočne signale pri prehodih za pešce. Dodatno se hipoteza potrdi, saj slepi in slabovidni navajajo zvočne signale, kot enega izmed nujnih faktorjev pri

uporabi javnega potniškega prometa – napoved odhodov avtobusov. Posledično na podlagi vseh pridobljenih rezultatov hipotezo z gotovostjo potrjujemo.

HIPOTEZO SMO POTRDILI. ✓

9 ZAKLJUČEK

Mobilnost je dejavnost, ki zelo vpliva na naša življenja. Omogoča nam opravljanje osnovnih nalog, kot so izobraževanje, delo, obisk kulturnih ustanov in aktivno sodelovanje v športu. Žal so slepi in slabovidni osebe, ki imajo težave z vidom in to vpliva na njihova vsakodnevna opravila. Ključna pa je njihova nezmožnost vida, kar vpliva na sodelovanje v prometu. Za osebo, ki je slepa in slabovidna predstavlja dejstvo, da se počuti varno in samozavestno v prostoru eden izmed dejavnikov, ki ji omogoča kvalitetno življenja, ki ga ostali jemljemo za samoumevno. Obstajajo enostavne rešitve, ki lahko slepi ali slabovidni osebi znatno olajšajo mobilnost, tako z vidika hoje kot tudi pri uporabi javnega potniškega prometa.

Raziskovalna naloga se je osredotočila na več vidikov raziskovanja in posledično ovrednotenja zastavljenih hipotez. Najprej smo želeli s pomočjo študije primera, ki smo ga opravili s slabovidno osebo znotraj mestnega središča Celja predstaviti vse težave, s katerimi se takšna oseba srečuje pri vsakodnevni mobilnosti. Dodatno nas je zanimalo mnenje obiskovalcev in prebivalcev Mestne občine Celje o cestni infrastrukturi, torej ali je ta ustrezna in predvsem, če je varna. Prav tako smo za mnenje o cestni infrastrukturi vprašali še slepe in slabovidne, ki pogosto obiščejo mestno središče Celja. Za zaključek raziskovanja smo izvedli še intervjuje s tremi predstavniki Medobčinskega društva za slepe in slabovidne.

Študija primera je izpostavila kar nekaj neprilagojenih področij infrastrukture, kjer imajo slepi in slabovidni težave. Kot najbolj ključne, bi izpostavili pomankanje zvočnih signalov pri prehodih za pešce in neenotne talne površine (predstavlja osebi z belo palico velik izziv, saj se palica zatika in s tem oseba ne prepozna ali gre za oviro ali zgolj za spremembo podlage).

Pred izvedbo raziskovalne naloge smo si zadali štiri hipoteze. Rezultati študije primera, evalvacija obeh anket in intervju s tremi osebami je omogočila potrditev treh od štirih hipotez. Hipotezo »*Prometna infrastruktura v mestnem jedru Celja je prilagojena in varna za slepe in slabovidne osebe.*« smo na podlagi pridobljenih podatkov ovrgli. Ključno pri tem je bilo dejstvo, da se vsi deležniki v mobilnosti znotraj mestnega jedra Celja strinjajo, da je veliko črnih točk, kjer je infrastruktura neustrezna ali neprilagojena potrebam slepih in slabovidnih oseb, ter tudi ostalim udeležencem v prometu. Poleg že omenjenih bi izpostavili nepravilno parkirana osebna vozila oziroma parkirana vozila na mestih, ki so namenjena pešcem ali

kolesarjem. To znatno otežujejo gibanje vseh udeležencev mobilnosti, še dodatno pa slepim in slabovidnim, ki se zaradi svoje invalidnosti posledično težje znajdejo v takšnih situacijah.

Ostale tri hipoteze, ki so vezane na cestno infrastrukturo znotraj mestnega središča Celja smo potrdili. Ključno je dejstvo, da se vsi deležniki v cestnem prometu in predvsem mestni mobilnosti zavedajo določenih težav, ki vplivajo na varnost vseh vključenih v mobilnost. S pomočjo intervjujev smo prišli do spoznanja, da je za slepe in slabovidne udeležence eden izmed temeljnih dejavnikov pri orientaciji v prometu zvočni signal. Podatki so se dodatno potrdili tudi pri anketi, ki so jo izpolnili slepi in slabovidni. S pomočjo bele palice, ki je na koncu opremljena z rolico, se slepi in slabovidni lažje gibajo po prostoru. To je pa možno le takrat, ko lahko s palico zaznajo taktilne oznake, ki jim predstavljajo ustrezno pot.

Na podlagi pridobljenih podatkov iz raziskave smo prišli do ugotovitve, da je Mestna občina Celje slabo prilagajena potrebam slepih in slabovidnih v prometu. Torej tudi pri uporabi mobilnosti, na katero se zadnje čase v občini Celje daje velik poudarek. Zagotovo ni v celoti varna in ustrezna na vseh področjih. Pri izdelavi raziskovalne naloge smo prišli do spoznanja, da bi z enostavnimi rešitvami, kot so *opremljenost prehodov za pešce z zvočnimi signali, obarvanje prehodov za pešce, odstranitev ali dodatna označba gostilniških miz ter stolov, odstranitev nepravilno parkiranih vozil, dodatkom taktilnih oznak na določenih mestih*, znatno izboljšale mobilnost slepih in slabovidnih. To so rešitve, ki ne predstavljajo obremenjujočih posegov v celotno mobilnost mestnega središča Celja, saj ni potrebno v času popravil zapreti nobene ulice ali preurediti promet, bi pa znatno olajšali samo izkušnjo mobilnosti slepi in slabovidni osebi. Prav tako bi se le ta počutila varnejše in zagotovo bi ji s tovrstnimi dejavniki izboljšali samo kvaliteto življenja. Upamo, da bodo spoznanja raziskovalne naloge vključene pri izboljšavi cestne infrastrukture znotraj Mestne občine Celje.

10 VIRI

1. SRIP Pametna mesta in skupnosti. Mobilnost, transport in logistika. [Online]. [Citirano 03.02.2024; 13.14]. Dostopno na spletnem naslovu: Mobilnost, transport in logistika – (ijs.si)
2. Mobilnost 2023. O poslovni konferenci. [Online]. [Citirano 03.02.2024; 13.18] Dostopno na spletnem naslovu: Mobilnost 2023 – Mobilnost 2023 (dpc.si)
3. Republika Slovenija GOV.SI. Mobilnost. [Online]. [Citirano 03.02.2024; 13.22] Dostopno na spletnem naslovu: MOBILNOST | GOV.SI
4. Republika Slovenija GOV.SI. Mobilnost. [Online]. [Citirano 03.02.2024; 13.26] Dostopno na spletnem naslovu: Trajnostna mobilnost | GOV.SI
5. Mestna občina Celje. Trajnostna mobilnost v Mestni občini Celje. [Online]. [Citirano 03.02.2024; 13.30] Dostopno na spletnem naslovu: Trajnostna mobilnost v Mestni občini Celje
6. Republika Slovenija GOV.SI. Gospodarska javna infrastruktura. [Online]. [Citirano 20.02.2024; 16.33]. Dostopno na spletnem naslovu: <https://www.e-prostor.gov.si/podrocja/gospodarska-javna-infrastruktura/zbirni-kataster-gji/?acitem=2205-2208>
7. Republika Slovenija GOV.SI. Cestna infrastruktura. [Online]. [Citirano 20.02.2024; 16.35]. Dostopno na spletnem naslovu: <https://www.gov.si teme/cestna-infrastruktura/>
8. Pravno-informacijski sistem. Zakon o cestah. [Online]. [Citirano 20.02.2024; 16.38]. Dostopno na spletnem naslovu: <http://www.pisrs.si/Pis.web/pregledPredpisa?id=ZAKO8298>
9. Slovenske železnice. Infrastruktura. [Online]. [Citirano 20.02.2024; 16.40]. Dostopno na spletnem naslovu: <https://infrastruktura.sz.si/storitve-in-dejavnosti/zelezniske-proge/>
10. Republika Slovenija GOV.SI. Železniška infrastruktura. [Online]. [Citirano 20.02.2024; 16.44]. Dostopno na spletnem naslovu: <https://www.gov.si teme/zelezniska-infrastruktura/>
11. AKOS. Javna železniška infrastruktura. [Online]. [Citirano 20.02.2024; 16.48]. Dostopno na spletnem naslovu: <https://www.akos-rs.si/zeleznice/raziscite/javna-zelezniska-infrastruktura>
12. Republika Slovenija GOV.SI. Promet in energetika. [Online]. [Citirano 20.02.2024; 16.52]. Dostopno na spletnem naslovu: <https://www.gov.si/podrocja/promet-in-energetika/letalski-promet/>

13. Pravno-informacijski sistem. Uredba o energetski infrastrukturi. [Online]. [Citirano 20.02.2024; 16.58]. Dostopno na spletnem naslovu: Uredba o energetski infrastrukturi (pisrs.si)
14. Pravno-informacijski sistem. Seznam obstoječe vodne infrastrukture. [Online]. [Citirano 20.02.2024; 17.05]. Dostopno na spletnem naslovu: Seznam obstoječe vodne infrastrukture (pisrs.si)
15. Ekomunala. [Online]. [Citirano 20.02.2024; 17.10]. Dostopno na spletnem naslovu: Vodovod » eKomunala
16. Pravno-informacijski sistem. Uredba o merilih za kategorizacijo javnih cest. [Online]. [Citirano 20.02.2024; 17.13]. Dostopno na spletnem naslovu: Uredba o merilih za kategorizacijo javnih cest (pisrs.si)
17. Mestna občina Celje. [Online]. [Citirano 20.02.2024; 17.17]. Dostopno na spletnem naslovu: CELEBUS (celje.si)
18. Zveza društev slepih in slabovidnih slovenije. [Online]. [Citirano 20.02.2024; 17.20]. Dostopno na spletnem naslovu: O Zvezi društev slepih in slabovidnih Slovenije | ZDSSS (zveza-slepih.si)
19. KRAJNC, R. Tehnologija javnega potniškega prometa: Učbenik za modul Logistika potniških tokov v programu Logistični tehnik in Logistični tehnik PTI. Ljubljana: Tehniška založba Slovenije. 2010.
20. ŽAGAR, D. Drugačni učenci. Ljubljana: Znanstvena založba Filozofske fakultete Univerze v Ljubljani. 2012

11 PRILOGE

11.1 ANKETA O SLEPIH IN SLABOVIDNIH

Pozdravljeni!

Smo dijakinje četrtega letnika, smer logistika, in za maturo opravljamo raziskovalno nalogo o celjski infrastrukturi ter ozaveščanju slepih in slabovidnih v mestni mobilnosti. Lepo vas prosimo, če si vzamete nekaj časa in odgovorite na vprašanja. Anketa je anonimna.

Za sodelovanje se že vnaprej zahvaljujemo!

1. Kako pogosto obiščete mestno središče Celja?

- A) Nikoli.
- B) Redko kdaj.
- C) Ko je kakšen dogodek (predstava, koncert ...).
- D) Ko imam kakšen opravke (občina, upravna enota, banka ...).
- E) Vsak dan.

2. Ali vam zaprto mestno središče za promet predstavlja oviro?

- A) Ne, ker ne obiskujem mestnega središča.
- B) Ne, ker je mobilnost pešcev in kolesarjev tako varnejša.
- C) Ne, ker so lahko mestne površine namenjene prireditvam in dogodkom.
- D) Da, kajti moram po daljši poti do svojega cilja.
- E) Da, saj moram iskati parkirni prostor zunaj središča, da bi obiskal mestno jedro.
- F) Drugo _____.

3. Kaj bi spremenili v Mestni občini Celje? (Možnih je več odgovorov.)

- A) Ničesar ne bi spremenil.

- B) Več prehodov za pešce z zvočnimi signali.
- C) Več pozornosti manj vidljivim lokacijam.
- D) Tlakovane ceste na pločnikih za lažjo uporabo oseb slepih in slabovidnih.

4. Kje so po vašem mnenju črne točke, ki bi lahko nekemu predstavljale problem? (Možnih je več odgovorov.)

- A) Cesti, ki sekata prehod za pešce na Prešernovo ulico.
- B) Vsi prehodi za pešce, ki nimajo zvočne signalizacije.
- C) Otoki na cestah za pločnike, ki imajo visoke robnike in nimajo zvočne signalizacije.
- D) Trg celjskih knezov pri občini, kjer je cestna infrastruktura slabo tlakovana in zastarela.
- E) Drugo _____.

5. Menite, da ste dovolj ozaveščeni o slepih in slabovidnih? Bi jim znali pomagati?

- A) Da, poznam takšno osebo, in vem, kako pristopiti v takšni situaciji.
- B) Da, o tem sem dovolj ozaveščen preko medijev.
- C) Da, kadar bi oseba sama izrazila potrebo po pomoči.
- D) Ne, nočem pomagati, ker ne vem, kako pristopiti.
- E) Ne, ko vidim takšno osebo, se obrnem stran.
- F) Ne, ker nisem prepričan, če takšna oseba potrebuje pomoč.

6. Menite, da je celjska infrastruktura varna za slepe in slabovidne?

- A) Da, saj je infrastruktura opremljena z zvočnimi signali.
- B) Da, je dovolj prilagoditev v infrastrukturi.
- C) Da, saj imajo tudi sami pripomočke, ki jim pomagajo pri hoji.
- D) Ne, popolnoma premalo pomoči dobijo.
- E) Ne, ni dovolj prilagoditev v infrastrukturi.

7. Ali bi bili pripravljeni pomagati slepi osebi pri uporabi javnega potniškega prometa?

- A) Ne, ker sem časovno omejen.
- B) Ne, ker mu lahko pomaga kdo drug.
- C) Ne, ker menim, da pomoči ne potrebuje.
- D) Da, vedno je treba pomagati.
- E) Da, vsi imamo pravico, da pridemo do cilja.
- F) Da, če bi me prosil za pomoč.

8. Ali uporabljate JPP (javni potniški promet)?

- A) Ne, v Celje se vozim z osebnim vozilom.
- B) Ne, po Celju se sprehajam/kolesarim do cilja.
- C) Občasno, za določene namene.
- D) Da, je moj glavni prevoz do službe/šole.

9. Spol.

- A) Ženski.
- B) Moški.

11. Starost

- A) Do 15 let.
- B) Od 15 do 25 let.
- C) Od 26 do 36 let.
- D) Od 37 do 47 let.
- E) Od 48 do 58 let.
- F) Več kot 59 let.

12. Izobrazba

- A) Osnovna šola.
- B) Srednja šola.
- C) Fakulteta.
- D) Magisterij.
- E) Doktorat.

11.2 ANKETA ZA SLEPE IN SLABOVIDNE

Pozdravljeni!

Smo dijakinje četrtega letnika, smer logistika, in za maturo opravljamo raziskovalno nalogo o celjski infrastrukturi ter ozaveščanju slepih in slabovidnih v mestni mobilnosti. Lepo vas prosimo, če si vzamete nekaj časa in odgovorite na vprašanja. Anketa je anonimna.

Za sodelovanje se že vnaprej zahvaljujemo!

1. Kako pogosto obiščete mestno središče Celja?

- A) Nikoli.
- B) Redkokdaj.
- C) Ko je kakšen dogodek (predstava, koncert ...).
- D) Ko imam kakšen opravke (občina, upravna enota, banka ...).
- E) Vsak dan.

2. Ali vam zaprto mestno središče za promet predstavlja oviro?

- A) Ne, ker ne obiskujem mestnega središča.
- B) Ne, ker je mobilnost pešcev in kolesarjev tako varnejša.
- C) Ne, ker so lahko mestne površine namenjena prireditvam in dogodkom.
- D) Da, kajti moram po daljši poti do svojega cilja.
- E) Da, saj moram iskati parkirni prostor zunaj središča, da bi obiskal mestno jedro.

F) Drugo:_____.

3. Kaj bi spremenili v Mestni občini Celje? (Možnih je več odgovorov.)

- A) Ničesar ne bi spremenil.
- B) Več prehodov za pešce z zvočnimi signali.
- C) Več pozornosti manj vidljivim lokacijam.
- D) Tlakovane ceste na pločnikih za lažjo uporabo oseb slepih in slabovidnih.
- E) Enotne pohodne površine.
- F) Drugo:_____.

4. Kje so po vašem mnenju črne točke, ki bi lahko nekemu predstavljale problem? (Možnih je več odgovorov.)

- A) Cesti, ki sekata prehod za pešce na Prešernovo ulico.
- B) Vsi prehodi za pešce, ki nimajo zvočne signalizacije.
- C) Otoki na cestah za pločnike, ki imajo visoke robnike in nimajo zvočne signalizacije.
- D) Trg celjskih knezov pri občini, kjer je cestna infrastruktura slabo tlakovana in zastarela.
- E) Drugo:_____.

5. Ali uporabljate JPP (javni potniški promet)?

- A) Ne, v Celje se vozim z osebnim vozilom.
- B) Ne, po Celju se sprehajam do cilja.
- C) Ne, ker ni prilagojen slepim in slabovidnim osebam.
- D) Občasno, za določene namene.
- E) Da, je moj glavni prevoz do službe/šole.
- F) Da, kadar imam spremljevalca (družina, osebni asistent, prijatelj ...).
- G) Drugo:_____.

6. Ali ste že bili deležni pomoči pri uporabi javnega potniškega prometa?

- A) Ne, ker ne uporabljam JPP.
- B) Ne, ker mi nihče ni želel pomagati.
- C) Ne, ker ne potrebujem pomoči.
- D) Da, ko sem zaprosil za pomoč.
- E) Da, ker imam vedno spremljevalca.
- F) Da, pomagal mi je voznik avtobusa.

7. Menite, da je infrastruktura Mestne občine Celje varna za slepe in slabovidne? (Možnih je več odgovorov.)

- A) Da, saj je infrastruktura opremljena z zvočnimi signali.
- B) Da, saj imam pripomočke, ki mi pri hoji pomagajo.
- C) Da, saj je infrastruktura ustrezno urejena (enotna talna podlaga).
- D) Ne, ni dovolj zvočnih signalov.
- E) Ne, ni dovolj talnih označb (talni vodilni sistem).
- F) Ne, saj se pojavljajo neurejeni odseki/slabosti v cestni infrastrukturi.
- G) Drugo:_____.

8. Katere ukrepe, bi vi vpeljali v mestno središče Celja, da bi vam olajšali mobilnost? (Možnih je več odgovorov.)

- A) Več zvočnih signalov pri prehodih za pešce.
- B) Bolje označene pohodne površine/prilagojene za slepe in slabovidne.
- C) Enotne pohodne podlage (odstranitev kanalizacijskih jaškov s pločnikov, enoten način tlakovanja, ...).
- D) Več sprotnih odvozov nepravilno parkiranih vozil (osebno vozilo parkirano na pločniku).
- E) Višje postavljena prometna signalizacija.
- F) Drugo:_____.

9. Ali mobilnost med prometno konico za vas predstavlja težavo?/Vam je potovanje med prometno konjico težje? (Možnih je več odgovorov.)

- A) Da, saj je posledično več ovir.
- B) Da, saj se počutim manj varno.
- C) Da, saj zaradi povečanega hrupa težje zaznam zvočne signale.
- D) Ne, prometna konica ne vpliva na mojo mobilnost.
- E) Ne, ker se izogibam mobilnosti v času prometnih konic.
- F) Ne, ker imam spremljevalca.
- G) Ne, ker zaradi večje frekventnosti prometa le-ta poteka počasneje.
- H) Drugo:_____.

10. Spol

- A) Ženski.
- B) Moški.

11. Starost

- G) Do 15 let.
- H) Od 15 do 25 let.
- I) Od 26 do 36 let.
- J) Od 37 do 47 let.
- K) Od 48 do 58 let.
- L) Več kot 59 let.

12. Izobrazba

- F) Osnovna šola.
- G) Srednja šola.
- H) Fakulteta.

I) Magisterij.

J) Doktorat.