

Univerza v Ljubljani
Fakulteta za socialno delo

Lara Grošelj

**Razvoj dostopnih proizvodov in storitev za osebe z gibalno
oviranostjo**

Diplomsko delo

Ljubljana, 2025

Univerza v Ljubljani
Fakulteta za socialno delo

Lara Grošelj

**Razvoj dostopnih proizvodov in storitev za osebe z gibalno
oviranostjo**

Diplomsko delo

Mentorica: red. prof. dr. Darja Zaviršek

Ljubljana, 2025

PODATKI O DIPLOMSKI NALOGI

Ime in priimek: Lara Grošelj

Naslov diplomske naloge: Razvoj dostopnih proizvodov in storitev za osebe z gibalno oviranostjo

Mentorica: red. prof. dr. Darja Zaviršek

Kraj: Ljubljana

Leto: 2025

Število strani: 112

Število prilog: 12

Povzetek: Dostopnost do storitev in pripomočkov za osebe z gibalno oviranostjo ostaja pomembna družbena tema, saj jim številne ovire še vedno onemogočajo enakopravno vključevanje v družbo. Diplomsko delo osvetljuje vsakdanje izkušnje oseb z gibalno oviranostjo in izpostavlja težave, ki kljub zakonodajnim spremembam ostajajo. Izhodišče raziskave je razumevanje dostopnosti kot človekove pravice in temeljne predpostavke za samostojno življenje, izobraževanje, zaposlitev, vključevanje v promet in skupnost.

V teoretičnem delu sem predstavila obstoječo zakonodajo, pripomočke in storitve, ki naj bi prispevali k večji dostopnosti, ter izpostavila področja, ki pomembno vplivajo na kakovost življenja oseb z gibalno oviranostjo. Opirala sem se na družbeni model oviranosti, ki poudarja, da težave ne izvirajo iz telesa posameznika, temveč iz okolja, ki ni prilagojeno. V empiričnem delu sem izvedla kvalitativno raziskavo, pri kateri sem s pomočjo intervjujev zbrala odgovore oseb z dolgoletno izkušnjo gibalne oviranosti. Zanimalo me je, kako so doživljali dostopnost v preteklosti, katere spremembe so zaznali kot pomembne ter kako ocenjujejo trenutno stanje.

Rezultati raziskave kažejo, da so bile v zadnjih desetletjih dosežene pomembne izboljšave, zlasti na področju zakonodaje, osebne asistencije ter fizične dostopnosti javnih prostorov. Kljub temu sogovorniki opozarjajo na vztrajajoče ovire, kot so slabo urejen javni promet in neustrezne tehnične rešitve. Izpostavljajo tudi pomanjkanje vključevanja uporabnikov v oblikovanje rešitev in potrebo po večjem družbenem razumevanju in solidarnosti. Ugotovitve potrjujejo, da dostopnost ni le vprašanje infrastrukture, temveč tudi odnosa družbe do raznolikosti in vključevanja.

Ključne besede: gibalna oviranost, dostopnost, prilagoditve, pripomočki, osebna asistenca, hendikep

GRADUATION THESIS INFORMATION

Name and Surname: Lara Grošelj

Title of Graduating Thesis: Development of Accessible Products and Services for People with Physical Disabilities

Mentor: red. prof. dr. Darja Zaviršek

Place: Ljubljana

Year: 2025

Number of pages: 112

Number of Appendixes: 12

Abstract: Access to services and assistive devices for people with physical disabilities remains an important social issue, as numerous barriers continue to hinder their equal participation in society. This thesis explores the everyday experiences of people with physical disabilities and highlights persistent challenges despite changes in legislation. The starting point of the research is the understanding of accessibility as a human right and as a fundamental precondition for independent living, access to education, employment, mobility, and community inclusion.

The theoretical part presents the existing legislation, assistive devices and services aimed at improving accessibility, as well as key areas that significantly affect the life quality of people with physical disabilities. The work is based on the social model of disability, which emphasizes that barriers do not arise from the body of the individual, but from an environment that is not accessible. In the empirical part, I conducted a qualitative study using by interviewing individuals who have long-term experience of physical disability. I focused on how they perceived accessibility in the past, which changes they identified as important, and how they assess the current state of accessibility.

The findings show that significant improvements have been made in recent decades, particularly in the areas of legislation, personal assistance, and the physical accessibility of public spaces. Nevertheless, the participants point to ongoing barriers, such as poorly managed public transportation and inadequate technical solutions. They also highlight the lack of user involvement in decision-making and the need for greater social understanding and solidarity. The results confirm that accessibility is not only a matter of infrastructure, but also reflects the society's attitude toward diversity and inclusion.

Keywords: physical disability, accessibility, adaptations, assistive devices, personal assistance, disability

Kazalo vsebine

1.	Teoretični uvod	1
1.1	Gibalna oviranost	1
1.2	Pripomočki za gibanje in osebno nego	1
1.3	Dostop do storitev	2
1.3.1	Izobraževanje in usposabljanje	2
1.3.2	Delo in zaposlovanje	3
1.4	Udeleževanje v prometu	8
1.4.1	Javni prevoz	8
1.4.2	Organiziran prevoz na poziv	11
1.4.3	Samostojna vožnja	12
1.5	Grajeno in bivalno okolje	13
1.6	Osebna asistenca	15
2.	Opredelitev problema	21
3.	Metodologija	23
3.1	Vrsta raziskave	23
3.2	Merski instrument in vir podatkov	23
3.3	Opredelitev enot raziskovanja	23
3.4	Zbiranje podatkov	23
3.5	Obdelava in analiza podatkov	24
4.	Rezultati	25
4.1	Pripomočki	25
4.2	Ovire v grajenem okolju	27
4.3	Izobraževanje	32
4.4	Udeleževanje v prometu	36
4.5	Ugodnosti za osebe z gibalno oviranostjo	40
4.6	Nastanek gibalne oviranosti	41
4.7	Osebna asistenca	41
4.8	Družbeni odnos do gibalno oviranih ljudi	42
4.9	Zakonske spremembe	43
5.	Razprava	44
5.1	Omejitve raziskave	44
5.2	Razprava in sklepi	44
6.	Predlogi	51
7.	Viri in literatura	52

8.	Priloge.....	60
8.1	Vodilo za intervju.....	60
8.2	Transkripti intervjujev	61
8.3	Primeri odprtega kodiranja	85
	Tabela 3: Odprto kodiranje A.....	85
	Tabela 4: Odprto kodiranje B	87
	Tabela 5: Odprto kodiranje C	90
	Tabela 6: Odprto kodiranje D	92
	Tabela 7: Odprto kodiranje E	96
8.4	Osno kodiranje.....	99

1. Teoretični uvod

1.1 Gibalna oviranost

N. Vovk-Ornik (2015) pravi, da je gibalna oviranost opredeljena kot prirojena ali pridobljena okvara gibalnega aparata, centralnega ali perifernega živčevja, kar se odraža v obliki funkcionalnih in gibalnih motenj. V Sloveniji je med aktivno populacijo 40-letnikov okrog 2 % gibalno oviranih, med 58-letniki pa kar 11 %. Povprečno so slabše izobraženi in imajo nižjo plačo kakor osebe brez gibalne ovire (Zveza svobodnih sindikatov Slovenije, 2022).

Po podatkih Evropskega sveta (2025) ima vsaka četrta odrasla oseba v Evropski uniji neko obliko oviranosti. Za Slovenijo velja, da so v letu 2023 osebe z oviranostmi predstavljale 21 % vseh državljanov.

Poimenovanje oviranosti kot invalidnosti, ki ga kljub razvitemu znanju na tem področju in bolj primernimi izrazi še vedno pogosto zaznamo v uradnih dokumentih in diskusijah, je diskriminatorno. Problematično je dojemanje oviranosti kot zgolj funkcionalne omejitve ali nečesa podobnega bolezni, kar vodi v obravnavo oviranosti kot individualen in ne družbeni problem. Rešitve se zato iščejo na osebnostni ravni, s pomočjo terapije, tehnične ali osebne pomoči, namesto da bi se osredotočili na spreminjanje okolja in družbe (Degener, 1997, str. 32).

Osnovna ideja socialnega modela oviranosti je, da se oviranost ne sme razumeti kot individualni problem, temveč kot vprašanje življenja v družbi, ki odgovornost za omejitve posameznikovega gibanja prenese na družbo in njeno nesposobnost predvidevanja in prilagajanja na raznolikosti (Oliver, 1990, str. 822).

Ključno je spoznanje, da so posameznikove sposobnosti in nezmožnosti v veliki meri odvisne od grajenih ovir v okolju ter od pripravljenosti družbe, da osebe z ovirami vključuje ali izključuje pri sprejemanju odločitev. To je bil temeljni dejavnik, ki je gibanje oseb z ovirami preusmeril v gibanje za človekove pravice (Degener, 1997, str. 32).

1.2 Pripomočki za gibanje in osebno nego

Damjan (2004) poimenuje pripomočke kot nujno potrebne za bolj funkcionalno življenje oseb z gibalno oviranostjo. Vrsta in oblika pripomočka je odvisna od posameznika, prisotnih težav pri gibanju ter aktivnosti, ki jih oseba izvaja in njegovega okolja.

Pripomočke deli v štiri skupine, in sicer na:

- pripomočke za hojo in stojo (sprehajalne palice, hodulje in bergle ...),
- ročne in elektromotorne vozičke,
- pripomočke za izvajanje vsakodnevnih opravil (higienski pripomočki, sedež za kopalno kad, dvigalo za kopalnico in sobo ...),
- ostale pripomočke, kot so blazine proti preležaninam in rokavice za poganjanje vozička (Damjan, 2004).

Električni priklop predstavlja pomemben pripomoček za uporabnike vozičkov na ročni pogon, saj lahko bistveno izboljša njihovo mobilnost in zmanjša telesni napor pri vsakodnevnem gibanju (Atoyebi idr., 2025).

V urbanih okoljih, ki si prizadevajo za večjo dostopnost, so tovrstni priklopi vse pogostejše prepoznani kot učinkovit način za povečanje samostojnosti oseb z gibalno oviranostjo. V Ljubljani, kjer je ena izmed strateških usmeritev mesta zagotavljanje dostopnosti za osebe z oviranostmi, je na voljo brezplačna izposoja električnega priklopa SPEED3X. Ta omogoča lažje in hitrejše gibanje za premagovanje daljših razdalj. Priklop je združljiv z večino ročnih vozičkov in z dosegom do 40 km uporabnikom omogoča aktivno vključevanje v socialno življenje in raziskovanje mestnega okolja (Turizem Ljubljana, b. d.).

1.3 Dostop do storitev

1.3.1 Izobraževanje in usposabljanje

V skladu s 56. členom Ustave Republike Slovenije (1991) ima vsak državljan pravico do enakih pogojev pri izobraževanju in usposabljanju. Izobrazba ima ključno vlogo pri osebnem razvoju posameznika, njegovem vključevanju v družbo ter pri dostopu do zaposlitve in krepitvi osebnih potencialov. Zato je bistvenega pomena, da imajo tudi osebe z oviranostjo zagotovljeno možnost enakovrednega sodelovanja v vseh oblikah in na vseh ravneh izobraževalnega sistema – od predšolske vzgoje do visokošolskih programov, vključno z vseživljenjskim učenjem ter drugimi oblikami neformalnega izobraževanja (Ministrstvo za delo, družino, socialne zadeve in enake možnosti, 2024).

V Ustavi Republike Slovenije (URS, 1991) so v 52. členu na kratko opisane pravice hendikepiranih, kjer je omenjena zakonska zagotovitev varstva in usposabljanja za delo ter

pravica otrok z motnjami v telesnem razvoju do izobraževanja in usposabljanja za dejavno življenje v družbi.

Otroci, ki zaradi oviranosti ne morejo doseči izobrazbenega standarda po izobraževalnem programu, imajo pravico do prilagojenega izobraževalnega programa z nižjim izobrazbenim standardom ter pravico do posebnega programa izobraževanja za otroke z ovirami. Učenci imajo prav tako pravico do prilagoditve prostorov in ustreznih pripomočkov za izvajanje izobraževalnih programov (Ministrstvo za vzgojo in izobraževanje, 2025).

Na podlagi določenih meril se lahko nekaterim osebam dodeli spremljevalec. »Težje in težko gibalno ovirani učenci imajo v izobraževalnih programih s prilagojenim izvajanjem in dodatno strokovno pomočjo lahko fizično pomoč stalnega ali začasnega spremljevalca« (Ministrstvo za vzgojo in izobraževanje, 2025).

Več o tem piše tudi v Zakonu o usmerjanju otrok s posebnimi potrebami, kjer so zapisane vse pravice, ki jih imajo otroci, mladoletniki in polnoletne osebe s posebnimi vzgojno-izobraževalnimi potrebami. Pravice se prav tako vežejo na osebe od 21. leta do 26. leta, ki se neprekinjeno izobražujejo v prilagojenih programih, ki so del poklicnega in strokovnega izobraževanja z enakovrednim izobrazbenim standardom, ali pa so vključene v program izobraževanja in usposabljanja za odrasle, ki je del posebnega programa za otroke z zmerno, težjo in težko motnjo v duševnem razvoju (Zakon o usmerjanju otrok s posebnimi potrebami, 2011).

1.3.2 Delo in zaposlovanje

Pravice na področju dela in zaposlovanja so ključne za zagotavljanje enakih možnosti in večje mobilnosti oseb z ovirami. Zaposlitvene možnosti in vključevanje oseb z ovirami pomembno oblikujejo tudi določila, povezana z nediskriminacijo (Sendi in Kobal, 2010, str. 22).

Zakon o zaposlitveni rehabilitaciji in zaposlovanju invalidov (ZZRZI, 2004) je namenjen izboljšanju zaposljivosti oseb z ovirami, zagotavljanju pogojev za njihovo vključitev v skupnost ter odpravi ovir za omogočanje enakih možnosti. Republika Slovenija spodbuja delodajalce k zaposlovanju ljudi z ovirami na način zagotavljanja finančnih sredstev.

- Poklicna rehabilitacija

Poklicna rehabilitacija je proces, pri katerem se osebam z ovirami in težavami na področju zaposlovanja pomaga tako, da se jih usposobi za ustrezno delo ali drug poklic oziroma se

njihovo delovno mesto prilagodi z ustreznimi pripomočki. Namenjena je zaposlenim, pri katerih je med delom nastopila poškodba ali bolezen, ki ovira njihovo nadaljnje delo. Stroške poklicne rehabilitacije krije Zavod za pokojninsko in invalidsko zavarovanje Slovenije (ZPIZ) (CRI Celje, 2011).

»Poklicna rehabilitacija« je v skladu z ZPIZ-2 (70. člen) opredeljena kot »celostni proces, v katerem se zavarovanca strokovno, fizično in psihosocialno usposobi za drug poklic ali delo, tako da se lahko ustrezno zaposli in ponovno vključi v delovno okolje oziroma se usposobi za opravljanje istega poklica ali dela, tako da se mu prilagodi delovno mesto z ustreznimi tehničnimi pripomočki«. Pravico do rehabilitacije pridobi oseba, pri kateri je ugotovljena II. kategorija oviranosti in še ne izpolnjuje starostnih pogojev za upokojitev (običajno 50 ali 55 let), ZPIZ pa ji na podlagi izvedenskega mnenja invalidske komisije izda odločbo. Postopek vključuje oceno usposobljenosti za delo, ki jo oblikujeta najmanj dva izvedenca (Zavod za pokojninsko in invalidsko zavarovanje Slovenije, 2024).

Po podatkih ZPIZ-a iz leta 2023 je bila »poklicna rehabilitacija« organizirana na dveh osrednjih lokacijah v Sloveniji, za vzhodno Slovenijo na območni enoti in Invalidski komisiji Celje in za zahodno Slovenijo na OE in Invalidski komisiji Ljubljana. Na predlog predsednikov komisij na obeh lokacijah je bilo k predstavitvi možnosti poklicne rehabilitacije povabljenih 648 oseb, kar je nekoliko manj kot leto pred tem, ko je bilo vabljenih 659 zavarovancev. Izmed povabljenih jih je 404 izrazilo interes za vključitev v postopek, z namenom ohranitve zaposlitve po poslabšanju zdravstvenega stanja. Ta številka je rahlo presegla število zainteresiranih v letu 2022, ko je bilo takih oseb 392 (Ministrstvo za delo, družino, socialne zadeve in enake možnosti, 2023).

Vsi, ki so izrazili interes, so bili napoteni k izvajalcem zaposlitvene rehabilitacije, katerih naloga je bila podati strokovno mnenje o najustrežnejšem načinu izvedbe. Kljub pričakovanjem po optimalnih in individualno prilagojenih rešitvah so izvajalci »poklicno rehabilitacijo« predlagali le v 162 primerih, kar je primerljivo s predhodnim letom (167). Dodatno je bilo treba v 24 primerih predloge še dopolniti ali dodatno preučiti (Ministrstvo za delo, družino, socialne zadeve in enake možnosti, 2023).

Do konca leta 2023 je bilo v »poklicno rehabilitacijo« aktivno vključenih 233 oseb, kar pomeni povečanje v primerjavi z letom prej, ko je bilo vključenih 211 posameznikov. Sklenjenih je bilo tudi več pogodb o rehabilitaciji – kar za 14 % več kot v letu 2022. Od 233 oseb se je rehabilitiralo 85 moških in 67 žensk. Največ udeležencev prihaja iz starostne skupine 41–50 let

(43 %), sledijo starostna skupina 31–40 let (35 %), starejši od 51 let (10 %), nato 26–30 let (7 %) in mlajši od 25 let (5 %). Podatki so bolj nazorno prikazani tudi v tabeli 1 (Ministrstvo za delo, družino, socialne zadeve in enake možnosti, 2023).

Tabela 1: Pregled vključenosti oseb z oviro v poklicno rehabilitacijo v letu 2023

Kategorija	Število oseb
Vključeni v poklicno rehabilitacijo	233
Uspešno zaključili program	133
Neuspešno zaključili	9
Prekinili zaradi zdravstvenega poslabšanja	1
Spol znan (85 moških, 67 žensk)	152
Spol ni naveden	81

Izvajani programi rehabilitacije so bili raznoliki, pri čemer so se deleži nekaterih oblik glede na leto 2022 opazno spremenili:

- povečanje izobraževanja na formalnih izobraževalnih ustanovah za 2,0 %,
- rahlo zmanjšanje izobraževanja ob delu za 0,5 %,
- zmanjšanje praktičnega usposabljanja na delovnem mestu za 2,2 %,
- porast kratkotrajnega usposabljanja in izobraževanja za 8,0 %,
- padec prilagajanja delovnih mest z ustreznimi tehničnimi pripomočki za 7,3 % (Ministrstvo za delo, družino, socialne zadeve in enake možnosti, 2023).

Skupno je v letu 2023 »poklicno rehabilitacijo« uspešno zaključilo 133 zavarovancev. Kljub pozitivnim ocenam o možnostih za uspeh, devetim osebam ni uspelo zaključiti procesa rehabilitacije, medtem ko se enemu posamezniku zaradi izrazitega poslabšanja zdravstvenega stanja ni prilagodilo delovnega mesta, kar je vodilo do pridobitve pravice do invalidske pokojnine (Ministrstvo za delo, družino, socialne zadeve in enake možnosti, 2023).

Na zadnji dan leta 2023 je bilo izdanih 13 pozitivnih pogodb o sofinanciranju prilagoditev delovnega mesta v zvezi z ohranitvijo zaposlitve delovne osebe z oviro, kar je bilo izvedeno v sodelovanju z 12 različnimi delodajalci. Podatek o številu vseh prejetih ali obravnavanih vlog ni naveden. Višina odobrenih sredstev po posamezni pogodbi je nihala med 134,08 evrov in 4.038,30 evrov, skupni obseg sredstev pa je znašal 25.987,51 evrov (Ministrstvo za delo, družino, socialne zadeve in enake možnosti, 2023).

Zavod je izvajal tudi ukrepe po določenih Sklepa o spremembah in dopolnitvah Sklepa o merilih in postopku za določanje višine sredstev za kritje stroškov prilagoditve prostorov in delovnih sredstev ter usposabljanja za ohranitev zaposlitve delovnega invalida (2023). V okviru tega sklepa so delodajalci lahko zaprosili za sredstva v primerih premestitve delovnih oseb z oviro. Sofinanciranje stroškov usposabljanja je bilo v letu 2023 odobreno v šestih primerih, pogodbe pa so bile sklenjene s štirimi delodajalci. Podatek o številu zavrnjenih vlog ni naveden. Usposabljanja so trajala od dveh do šestih mesecev. Skupna višina odobrenih sredstev je znašala 11.121,76 evrov, z najvišjim posameznim zneskom 2.868,16 evrov (ZPIZ, ukrep 5.4) (Ministrstvo za delo, družino, socialne zadeve in enake možnosti, 2023).

- Zaposlitvena rehabilitacija

Zaposlitvena rehabilitacija predstavlja skupek strokovnih storitev, namenjenih podpori osebam z oviro pri usposabljanju za delo, iskanju primerne zaposlitve, ohranjanju že obstoječe delovne vključitve ali preusmeritvi v nov poklic. Ključni cilj teh storitev je celostna obravnava posameznika z oviranostjo, krepitev njegove samostojnosti ter izboljšanje kakovosti življenja. Poseben poudarek je namenjen spodbujanju aktivne vloge osebe z oviro v celotnem procesu (Bratuš Albreht idr., 2019).

Stroške zaposlitvene rehabilitacije za brezposelne osebe krije Zavod RS za zaposlovanje (2024a), za zaposlene osebe pa lahko delodajalec zaprosi za sofinanciranje stroškov preko javnih sredstev, zlasti v okviru invalidskega sklada. V letu 2024 je bilo za izvajanje zaposlitvene rehabilitacije in delovanje rehabilitacijskih komisij predvidenih 4.658.000 evrov iz proračunske postavke Direktorata za invalide, vojne veterane in žrtve vojnega nasilja. Po ZZRZI (2004) je zaposlitvena rehabilitacija pravica vsake hendikepirane osebe.

Bratuš Albreht in sodelavci (2019) navajajo, da storitve zaposlitvene rehabilitacije izvajajo za to usposobljeni izvajalci v okviru javne mreže, ki jo določa Ministrstvo za delo, družino, socialne zadeve in enake možnosti. Program vključuje vrsto dejavnosti, med katerimi so:

- svetovanje in motivacija za aktivno sodelovanje v procesu rehabilitacije,
- strokovno ocenjevanje delovnih sposobnosti, spretnosti in interesov posameznika,
- podpora pri razumevanju in sprejemanju lastne oviranosti ter raziskovanje možnosti vključevanja v delovno okolje,
- usmerjanje pri izbiri poklicne poti in postavljanju realnih ciljev,

- krepitev socialnih veščin,
- pomoč pri iskanju ustreznega delovnega mesta,
- analiza konkretnega delovnega okolja in prilagoditev le-tega,
- priprava načrta za tehnične prilagoditve delovnega mesta ter potrebne opreme,
- izvedba usposabljanja na konkretnih delovnih mestih ali v izbranem poklicu,
- spremljanje napredka med usposabljanjem in izobraževanjem,
- strokovna pomoč tudi po začetku zaposlitve,
- sprotno vrednotenje uspešnosti rehabilitacije in doseženih rezultatov
- ter druge oblike podpore, vključno s podporno zaposlitvijo.

Med pomembnejšimi ukrepi za spodbujanje zaposlovanja oseb z ovirami je kvotni sistem, ki določa, da morajo delodajalci z najmanj 20 zaposlenimi zaposliti določen delež oseb z oviranostjo. Obseg kvote se razlikuje glede na dejavnost, vendar ne sme biti nižji od 2 % in ne višji od 6 % vseh zaposlenih. V kvoto se štejejo tisti, ki imajo sklenjeno pogodbo o zaposlitvi za najmanj 20 ur tedensko. Če delodajalec kvote ne doseže, mora razliko pokriti s plačilom prispevka v invalidski sklad, in sicer v višini 70 % minimalne plače za vsako manjkajočo osebo z ovirami. Namesto neposrednega zaposlovanja lahko delodajalec kvoto izpolni tudi z nadomestno pogodbo z invalidskim podjetjem ali zaposlitvenim centrom. Sredstva, zbrana iz prispevkov, se nato porabijo za različne spodbude, kot so subvencije plač, kritje stroškov prilagoditve delovnega mesta, podporno zaposlovanje, oprostitev prispevkov ter nagrade delodajalcem, ki presegajo kvoto ali izkazujejo dobre prakse na področju zaposlovanja oseb z ovirami (Teržan idr., 2023).

Številne osebe z ovirami, za katere je nekoč veljalo, da ne morejo enakovredno sodelovati na odprtem trgu dela, so danes uspešno vključene v različne oblike zaposlitve. Z delovanjem strokovnih timov zaposlitvene rehabilitacije na lokalni ravni se povečuje ozaveščenost delodajalcev o potencialih teh posameznikov. Posledično se krepijo tudi prizadevanja za oblikovanje ustreznih podpornih mehanizmov na delovnih mestih, ki omogočajo tako zaposlovanje kot tudi dolgoročno ohranjanje zaposlitve (Bratuš Albreht idr., 2019).

Običajno delovno okolje tako ponuja raznoliko paletu poklicev, ki omogočajo posameznikom, da sledijo svojim interesom, talentom in poklicnim ambicijam. Po podatkih iz leta 2017 je bilo v Sloveniji registriranih 195.756 podjetij, od tega 141 invalidskih podjetij in 61 zaposlitvenih centrov. Ta številka jasno kaže na raznolikost priložnosti, ki jih običajni trg dela ponuja tudi osebam z ovirami. Iz tega lahko sklepamo, da predstavlja običajno delovno okolje ne le realno možnost, ampak tudi izziv in priložnost za večjo vključenost hendikepiranih oseb v svet dela (Bratuš Albreht idr., 2019).

V letih 2022 in 2023 je Zavod Republike Slovenije za zaposlovanje poročal o več kot 2.000 vključenih osebah z ovirami v storitve zaposlitvene rehabilitacije. Leta 2022 je bilo v rehabilitacijske komisije vključenih 782 oseb z ovirami, v letu 2023 pa 918. V obeh letih je bilo število brezposelnih oseb z ovirami, ki so se zaposlile, visoko, leta 2022 skupno 2.452, v letu 2023 pa 2.289. Nekoliko so se spremenile tudi številke izdanih odločb: leta 2022 je odločbo o zaščitni zaposlitvi prejelo 140 oseb, o podporni zaposlitvi 92 oseb, odločbo o nezaposljivosti pa 461 oseb. Leto pozneje je odločbo o zaščitni zaposlitvi prejelo 111 oseb, o podporni zaposlitvi 96 oseb, odločbo o nezaposljivosti pa 411 oseb. Tabela 2 prikazuje primerjavo ključnih kazalcev med obema letoma (Zavod RS za zaposlovanje, 2023 in 2024b).

Tabela 2: Primerjava vključevanja oseb z oviro v zaposlitvene postopke za leto 2022 in 2023

Kategorija	2022	2023
Število obravnavanih oseb v rehabilitacijskih komisijah	782	918
Število vključenih oseb v storitve zaposlitvene rehabilitacije	2.027	2.022
Število oseb z odločbo o podporni zaposlitvi	92	96
Število oseb z odločbo o zaščitni zaposlitvi	140	111
Število oseb z odločbo o nezaposljivosti	461	411
Število oseb, vključenih v aktivno politiko zaposlovanja (APZ)	1.844	–
Število brezposelnih oseb, ki so se zaposlile	2.452	2.289

1.4 Udeleževanje v prometu

1.4.1 Javni prevoz

Zakon o izenačevanju možnosti invalidov (ZIMI, 2010) predpostavlja, da mora biti osebam z oviro omogočen enak dostop do vseh oblik javnega prevoza, vključno s cestnim, železniškim in vodnim prometom. Država in občine morajo zagotoviti, da so javne oblike prevozov dostopne ter da so informacije o prevozih omogočene v njim prilagojenih oblikah. Zakon prav tako omenja, da morajo izvajalci v primeru neuspešno zagotovljenega prevoza ponuditi alternativen način, razen če bi to prineslo nesorazmerno breme. Gibalno oviranim osebam mora

biti zagotovljen nemoten vstop in izstop na prevozno sredstvo ne glede na pripomočke, ki jih uporablja, uporaba pripomočkov pa ne sme biti v nobenem primeru zaračunana kot dodatni strošek.

Sendi in Kobal (2010, str. 28) pravita, da je dostopnost v prometu najpomembnejši element neodvisnega življenja in je hkrati tudi ena izmed prioritet Evropskega akcijskega načrta za osebe z oviranostmi. Ta odprava ovir pa sicer ne zajema samo odprave fizičnih ovir, ki preprečujejo ljudem neodvisno življenje, temveč vključuje tudi širjenje in omogočanje nemotenih prometnih tokov.

ZIMI (2010) določa, da je država dolžna zagotoviti organizacijo gospodarske javne službe javnega linijskega prevoza potnikov na način, ki omogoča uporabo storitev osebam z gibalnimi in senzornimi oviranostmi. Kljub temu pa podatki nevladnih organizacij, Ministrstva za infrastrukturo (MZI) in Ministrstva za okolje, podnebje in infrastrukturo (MOPE) kažejo, da trenutno stanje na področju dostopnosti do javnih prevoznih sredstev ni usklajeno z zakonskimi obveznostmi. Rok za prilagoditev avtobusov za prevoz oseb z oviranostmi je potekel decembra 2020, vendar številni prevozniki do danes teh prilagoditev še niso ustrezno izvedli (Aleksić idr., 2023).

Država za izvajanje gospodarske javne službe javnega linijskega prevoza potnikov podeli koncesijo, ki podrobneje ureja način izvajanja storitve, obveznosti izvajalcev, pravice potnikov, pogoje financiranja, nadzor nad izvajanjem ter zahteve o številu in lastnostih vozil. Kljub temu ni mogoče zaslediti nobenega določila o lastnosti vozil ali standardov avtobusa, s katerimi bi izpolnili zahtevo po dostopnosti za gibalno in senzorno ovirane osebe (Aleksić idr., 2023).

Aleksić in drugi (2023) še dodajajo, da zaradi nejasnih določil ministrstva posledično ni vzpostavljenega sistema evidentiranja niti nadzora nad ustrezno prilagojenostjo avtobusov za potnike z oviranostmi. Trenutno stanje dostopnosti javnega prevoza tako ne izpolnjuje zakonskih zahtev in je problematično z vidika enakih možnosti.

Družba za upravljanje javnega potniškega prometa (DUJPP) navaja, da je dostopnost medkrajevnih avtobusov pogosto omejena zaradi zahtevne cestne infrastrukture (npr. ozkih cest, postajališč brez pločnikov) ter neustrezne tehnične zasnove vozil. Večina medkrajevnih avtobusov je še vedno visokopodnih, kar pomeni, da osebe z gibalno oviranostjo brez dodatnih dvigal ali pomoči ne morejo samostojno vstopiti. Ker takšna pomoč ni zagotovljena, medkrajevni avtobusni prevoz ostaja nedostopen. Mestni avtobusi pa so v veliki večini

dostopni. V Ljubljanskem potniškem prometu (LPP) je 94 % avtobusov prilagojenih s klančinami, ki omogočajo varen vstop in izstop iz vozila. Na LPP navajajo, da bodo s posodobitvami voznega parka, nakupom novih vozil in izobraževanjem voznikov o ustrezni komunikaciji omogočili popolno dostopnost vseh mestnih avtobusov za osebe z gibalno oviro (Rupnik Ženko, 2025).

Na LPP od leta 2012 obstaja storitev prevoza najave za uporabo avtobusa za osebe z oviranostmi. Potnikom omogoča, da se preko klica ali sporočila najavi za prevoz vsaj dve uri pred odhodom s podatkom o vstopnem in izstopnem postajališču. Voznik je vnaprej seznanjen s potnikom, ki potrebuje pomoč in ga lahko na ustrezen način sprejme na avtobus. Sporno je njihovo priporočilo, navedeno na spletni strani pod naslovom »Prevoz na klic za osebe z oviranostmi«, da naj se javnega prevoza poslužujejo izven prometnih konic, saj naj bi drugi potniki težko pravočasno reagirali na njihov vstop v poln avtobus (Javni holding Ljubljana, 2024a).

V okviru istega projekta so v Ljubljani vzpostavili tudi brezplačno storitev prevoza z električnimi vozili Kavalir, ki so namenjeni osebam z omejeno mobilnostjo. Prevozi potekajo po mestnem jedru, po območju UKC Ljubljana ter Onkološkega inštituta in po pokopališču Žale. Uporabnikom ni potrebna predhodna najava, saj vozilo običajno prispe v roku desetih minut po opravljenem klicu. Večji modeli kavalirjev so prilagojeni za prevoz oseb, ki uporabljajo voziček (Javni holding Ljubljana, 2024b).

Nizkopodna vozila, prilagojena s klančinami, uporablja v mesnem prometu tudi ponudnik prevoznih sredstev Nomago, in sicer v Novi Gorici, Celju, Velenju, Postojni in Krškem (Rupnik Ženko, 2025).

Dostopnost v železniškem prometu se postopoma izboljšuje, saj je vse več vlakov, predvsem mednarodnih (npr. InterCity in EuroCity), tehnično prilagojenih za prevoz oseb z oviranostmi. Kljub temu pa se pri dejanski uporabi javnega prevoza pogosto zatakne pri spremljajoči infrastrukturi, kot so nedostopni ali prenizki peroni, pokvarjena dvigala, prestrme klančine, nepravilno nameščene taktilne oznake ter neustrezne sanitarije. Prav tako kot pri potovanju z avtobusom Slovenske železnice priporočajo najavo osebe z ovirami vsaj 24 ur vnaprej, kar številni ocenjujejo kot neustrezno prakso v času digitalne družbe (Rupnik Ženko, 2025).

Po pojasnilih Slovenskih železnic se dnevno javni potniški promet izvaja s 570 vlaki, pri čemer naj bi bila več kot polovica prilagojenih z izvlečno stopnico, primerno za uporabo oseb z

omejeno mobilnostjo. V železniškem omrežju je 59 sodobnejših postaj, ki imajo visoke perone in ustrezno opremo za neoviran dostop, dodatnih približno 100 postaj pa omogoča dostop z določenimi omejitvami. Načrtovane prenove infrastrukture naj bi v prihodnjih letih še povečale število dostopnih postaj (Rupnik Ženko, 2025).

1.4.2 Organiziran prevoz na poziv

Ministrstvo za okolje, podnebje in energijo je v letih 2022 in 2023 izvajalo projekt »Prostorska podatkovna podpora upravljanju javnega potniškega prometa – Invalidi v javnem potniškem prometu«, ki se je leta 2024 nadaljeval kot projekt »Pilotno testiranje izvedbe prevoza na klic – Invalidi v javnem potniškem prometu 2024«. Projekt je še vedno v izvajanju, na javni razpis pa so se prijavili ponudniki iz goriške, celjske in ljubljanske regije (Ministrstvo za okolje, podnebje in energijo, 2024).

Projekt je prevzel DUJPP v sodelovanju z izbranim izvajalcem Nacionalnim svetom invalidskih organizacij Slovenije (NSIOS). Svoje delovanje je pričel 12. septembra 2024 v občinah Maribor in Ljubljana. Prevoz na klic omogoča gibalno oviranim osebam prevoz v obsegu 50 km znotraj prometnega gravitacijskega območja v Ljubljani in Mariboru, ki ga pokriva klicni center. V primeru, da bi potnik potreboval prevoz izven območja, mu storitev omogoča prevoz do najbližje dostopne postaje javnega potniškega prometa, s čimer zagotavljajo večjo mobilnost in dostop do širšega območja. Prevozi se izvajajo vsak delovni dan med 7. in 22. uro (Nacionalni Svet Invalidskih Organizacij Slovenije, 2024).

Prva faza pilotnega projekta se je končala februarja 2025, DUJPP pa je že razpisal novo javno naročilo za drugo fazo pilotiranja, kjer se bo območje prevoznih storitev razširilo še na Celje, Novo mesto, Novo Gorico, Koper in Kranj. Dodali naj bi tudi brezplačne prevoze za težje in težko gibalno ovirane študente. V NSIOS pravijo, da gre pri prevozih na klic za dobro rešitev, vendar se bojijo, da bo pomanjkanje ustreznega kadra in prilagojenih vozil predstavljajo oviro (Rupnik Ženko, 2025).

Prevozi na poziv se izvajajo tudi znotraj različnih društev za gibalno ovirane osebe. Društev pod okriljem Zveze paraplegikov Slovenije je kar devet, kjer nudijo organizirane prevoze, eden izmed njih je Društvo paraplegikov ljubljanske pokrajine (Zveza paraplegikov Slovenije, b. d.). Prevoze izvajajo z dvema prilagojenima voziloma, ki sta primerna za prevoz oseb na vozičkih. Člani društva vsaj dva dni pred prevozom sporočijo želeni termin. Delne stroške prevoza krije

društvo, ostali del plačajo uporabniki. Prevozi se izvajajo skladno s pravilnikom o izvajanju prevozov (PIP - DPLJ) (Društvo paraplegikov ljubljanske pokrajine, b. d.).

1.4.3 Samostojna vožnja

- Opravljanje vozniškega izpita

Sposobnost samostojne vožnje bistveno izboljša kakovost življenja posameznikov, ker zmanjšuje odvisnost od pomoči drugih, omogoča večjo vključenost v družbo in izboljša možnosti za izobraževanje, zaposlitev, obiskovanje kulturnih, zabavnih ter športnih prireditev (Zupan in Marinček, 2013).

Zaradi zahtevnosti in kompleksnosti ocenjevanja vozniških sposobnosti je potrebno sodelovanje v multidisciplinarnem timu strokovnjakov. Posameznikove sposobnosti niso odvisne le od bolezni ali poškodbe, ampak od ocenjenih funkcionalnih posledic (Zupan in Marinček, 2013).

Vožnja motornega vozila je ena najbolj pomembnih sposobnosti odraslih ljudi. Vključuje kompleksno interakcijo motoričnih in kognitivnih sposobnosti ter dejavnikov okolja. V Evropi do sedaj še ni enotnih kriterijev za odločitev, kdaj ljudje po poškodbi ali bolezni dovolj okrevali, da bi spet lahko vozili avto. Ocenjevanje sposobnosti za vožnjo pa vsekakor ostaja pomemben del rehabilitacijske dejavnosti (Zupan in Marinček, 2013).

V Sloveniji se statistika o tem, koliko ljudi z oviro letno pridobi vozniško dovoljenje, ne izvaja. Po odgovoru Agencije za varnost prometa in Ministrstva za infrastrukturo povzemam, da teh podatkov ne zapisujejo nikamor, je pa odstotek takih primerov po njihovih izkušnjah zelo majhen.

- Prilagoditev vozila

AMZS Ljubljana je edina avtošola, ki gibalno oviranim osebam lahko ponudi učenje vožnje v njim prilagojenem avtomobilu. Prisegajo na uporabo BDF ročice slovenskega porekla, ki je nastala leta 2010 na podlagi dolgoletnih izkušenj ter znanja podjetja Pesjak d. o. o. in je plod sodelovanja vizionarjev, inženirjev ter gibalno ovirane osebe, ki na trgu ni našel dovolj kakovostnega izdelka za ročno kontrolo svojega avtomobila. BDF. ročica je priznana v ZIMI (2010) kot ustrezna in varna za uporabo. BDF ročice se kot pripomoček za prilagoditev vozila sofinancira iz državnega proračuna, vendar podatki o številu letno financiranih ročic niso javno dostopni (AMZS, b. d.).

Ročica omogoča varno vožnjo brez uporabe nog in hkrati ne posega v konstrukcijo vozila. Zasnovana je tako, da avtomobil lahko uporablja tako gibalno oviran posameznik ter oseba s polno zmožnostjo gibanja (AMZS, 2017).

BDF ročica omogoča ročno upravljanje plina in zavore, vgrajujejo pa se le v vozila s samodejnim oziroma avtomatiziranim menjalnikom. Z ročnim pomikom nazaj dodaja plin, s pomikom naprej pa zavira. Ena ključnih prednosti te ročice je varnostna zasnova, saj omogoča uporabo le ene funkcije naenkrat, s čimer prepreči možnost pospeševanja in zaviranja hkrati, kar predstavlja nevarnost v prometu. Ob vgradnji ročice se popolnoma prilagodijo notranji zasnovi vozila in višini uporabnika, s čimer zagotovijo, da vožnja poteka nemoteno (AMZS, 2017).

1.5 Grajeno in bivalno okolje

Ovire grajenega okolja se delijo na ovire zunanjega in notranjega okolja (Vovk, 2000, str. 14).

- a) Ovire zunanjega prostora so opredeljene kot:
 - ovire na cestah, trgih in drugih javnih površinah (cestni robniki, prometni otoki, prehodi za pešce, parkirni prostori, podhodi, nadhodi, neprehodnost, neurejene poti ...)
 - ovire v javnem potniškem prometu (vstop in izstop iz vozila, dostop do postajališč, elementi cestne opreme ...).
- b) Ovire notranjega okolja preprečujejo dostop v objekt ali otežujejo/onemogočajo njegovo uporabo v obliki preozkih ali pretežkih vrat, razlog pa so lahko tudi stopnice, drseča tla, ozki hodniki, nedostopni sanitarni prostori, neustrezno oblikovana oprema kot npr. ograja in držala (Vovk, 2000).

V Sloveniji trenutno potekata dva projekta, ki nagovarjata problematiko nedostopnega grajenega okolja in to dokumentirata v namen večje dostopnosti in informiranosti na tem področju.

Projekt »Omogočanje multimodalne mobilnosti oseb z različnimi oviranostmi«, ki so ga zasnovali leta 2016, bo ob zaključku omogočil brezplačen dostop do redno posodobljenih prostorskih podatkov za izboljšanje mobilnosti. V okviru projekta izvajajo tudi izobraževalne delavnice za otroke ter promocijsko-ozaveševalni dogodki, ki omogočajo izmenjavo izkušenj in primerjavo med občinami (Ministrstvo za okolje, podnebje in energijo, b. d.).

Projekt financira Ministrstvo Republike Slovenije za infrastrukturo, vodi pa ga Geodetski inštitut Slovenije. Med partnerji sodelujejo Zavod Beletina, društvo Sobivanje in SGB (Pogačnik idr., 2024). V letih 2018 in 2019 je bil projekt sofinanciran z javnimi sredstvi v višini 610.000 evrov, ki jih je zagotovilo Ministrstvo za infrastrukturo, podatki o dodatnem financiranju pa niso javno objavljeni (Ministrstvo za okolje, podnebje in energijo, 2023).

Projekt se izvaja že deveto leto, njegov končni datum pa ni izrecno določen. Redno se pripravljajo vsebinska poročila, ki prikazujejo napredek pri vzpostavljanju standardizirane in metodološko urejene državne baze podatkov o mobilnosti oseb z ovirami ter pri nadgrajevanju orodij za spremljanje dostopnosti (Geodetski inštitut Slovenije, 2024).

Leta 2024 so bili zajeti novi podatki za 25 občin, v 10 občinah pa je potekalo posodabljanje obstoječih podatkov. Vzpostavljen je bil tudi sistem, ki omogoča sodelovanje uporabnikov pri vzdrževanju baze. V projekt je vključenih več kot 100 občin, kar skupaj zajema več kot 1,5 milijona prebivalcev, v podatkovni zbirki pa je že več kot 50.000 objektov. Ključno izvedbeno moč projektu zagotavlja sodelovanje med državnimi institucijami, lokalnimi skupnostmi in invalidskimi organizacijami (Geodetska uprava Republike Slovenije, 2025).

Vzpostavili so zemljevid Slovenije, kjer so nazorno prikazane fizične in začasne fizične ovire, poti, javni objekti, parkirna mesta, javni promet, prehodi za pešce, točke, talni taktilni opozorilni sistem in talni taktilni vodilni sistem. Do zdaj je bilo evidentiranih 8.084 fizičnih ovir, zajetih več kot 4.643 kilometrov dostopnih poti, analiziranih 6.090 javnih objektov, 2.022 postajališč, 3871 parkirnih mest za hendikepirane, 288 prilagojenih sanitarij in 603 zvočni semaforji. Poleg tega so zabeležili tudi 9 kilometrov talnih taktilnih sistemov ter 2.780 interesnih točk. Javni pregledovalnik dostopnosti omogoča filtriranje podatkov glede na potrebe gibalno oviranih, gluhih in naglušnih, slepih in slabovidnih ter starejših oseb. Končni cilj je vzpostavitev enotnega državnega sloja prostorskih podatkov, ki bo omogočal celovit pregled dostopnosti po celotni Sloveniji (Geodetski inštitut Slovenije, b. d.).

Drugi projekt pa se imenuje »Vseslovenska akcija ozaveščanja o socialnem vključevanju invalidov« in poteka od leta 2024 vse do konca leta 2025. Projekt poteka pod okriljem Nacionalnega sveta invalidskih organizacij Slovenije (NSIOS) v sodelovanju z Urbanističnim inštitutom Republike Slovenije kot partnerjem projekta ter ob podpori drugih izvajalcev (Urbanistični inštitut Republike Slovenije, 2025).

Projekt je del Programa evropske kohezijske politike 2021–2027, in sicer v okviru cilja politike 4, ki si prizadeva za bolj socialno in vključujočo Evropo ter spodbuja uresničevanje evropskega stebra socialnih pravic. Aktivnosti projekta prispevajo k prednostni nalogi »Dolgotrajna oskrba, zdravje in socialna vključenost« in so usmerjene k doseganju specifičnega cilja ESO4.11, ki vključuje krepitev dostopa do kakovostnih in dostopnih storitev ter izboljšanje sistemov socialne zaščite. Del akcije, na katero se bom bolj navezovala, se osredotoča na ocenjevanje dostopnosti objektov v javni rabi, ki so ponudniki storitev Evropske kartice ugodnosti (Urbanistični inštitut Republike Slovenije, 2025).

Evropska kartica ugodnosti je v Sloveniji v uporabi od leta 2017 in je bila vzpostavljena z namenom okrepitve socialne vključenosti oseb z oviranostjo. Do konca leta 2022 jo je po podatkih Ministrstva za delo, družino, socialne zadeve in enake možnosti pridobilo 18.834 upravičencev, kar predstavlja približno 16 odstotkov vseh hendikepiranih oseb v državi (Žibert, 2022). Kartica obljublja popuste v prometu, turizmu, kulturi, športu in prostem času. Ljudje, ki so do nje upravičeni, jo lahko brezplačno prevzamejo na upravni enoti, trenutno pa je v uporabi v Sloveniji, Romuniji, Belgiji, Italiji, Estoniji, na Cipru, Finskem in na Malti (Vaupotič, 2022).

Kljub temu ostaja njena prepoznavnost in uporaba razmeroma nizka tako med uporabniki, kot tudi med ponudniki storitev. Po ocenah naj bi se do februarja 2024 število imetnikov znižalo na približno 15.000, ponudnikov storitev pa je več kot 500 (Disability:IN, 2024).

Podatkovna baza (dostopnost.si), ki jo v sklopu projekta dopolnjuje Urbanistični inštitut Republike Slovenije (2025), predstavlja informacije o dostopnosti za objekte v javni rabi. Trenutno je v bazi ocenjenih 384 objektov z naslednjimi funkcijami:

- objekti izobraževanja, usposabljanja in zaposlovanja,
- objekti izvajanja dejavnosti zdravstvenega in socialnega varstva,
- objekti dostopa do storitev državne uprave,
- objekti dostopa do ponudbe kulturnih ustanov,
- objekti potniškega prometa,
- objekti aktivnosti preživljanja prostega časa (šport, rekreacija, turizem).

Pri ocenjevanju objektov se navezujejo na dokument Slovenskega inštituta za standardizacijo (2022), ki določajo standarde za dostopnost in uporabnost grajenega okolja.

1.6 Osebna asistenca

Osebna asistenca pomeni, da ima uporabnik pravico in dejansko moč, da samostojno usmerja pomoč, ki jo prejema, kar mu omogoča nadzor nad lastnim življenjem. Izraz »osebna asistenca« se nanaša izključno na tiste oblike podpore, kjer ima posameznik dejanski vpliv na organizacijo, izbiro in vsebino storitev. Zato ga ne bi smeli uporabljati za institucionalizirane oblike oskrbe ali skupnostne storitve, kjer uporabnik nima odločilne vloge (Modic idr., 2021).

Glavna ideja osebne asistencije je prilagoditev pomoči specifičnim potrebam, zmožnostim, željam in življenjskim okoliščinam posameznika. Beseda »osebno« še posebej poudarja to prilagojenost asistencije posamezniku. Uporabnik pri tem iz pasivnega prejemnika pomoči postane aktiven soustvarjalec storitve, kjer sam odloča, kdo mu bo pomagal, kaj, kdaj, kje in na kakšen način bo pomoč potekala (Ratzka, 2017).

Osebna asistenca je ena ključnih inovacij v razvoju dostopnih storitev za gibalno ovirane osebe. Spodbuja deinstitucionalizacijo, individualizacijo, de-familizacijo, opolnomočenje uporabnikov ter krepi njihovo samozavest in pravico do večje kakovosti življenja (Zaviršek idr., 2002).

Uporabnik osebne asistencije v tem procesu pogosto prevzema vlogo neformalnega delodajalca. Sam izbere in usposobi asistenta, ga usmerja pri izvajanju nalog in spremlja njegovo delo. Skrbi tudi za vodenje evidence opravljenih ur, ki jo mesečno predloži izvajalcu storitve. Poleg tega rešuje morebitne nesporazume, po potrebi prekine sodelovanje skladno z zakonodajo in se izobražuje o učinkovitem upravljanju osebne asistencije (Modic idr., 2021).

- Začetki osebne asistencije v Sloveniji

Začetki osebne asistencije v Sloveniji segajo v leto 1995, ko so se mladi iz gibanja YHD povezali z nizozemskim inštitutom NIZW v okviru projekta MATRA. Skupaj so oblikovali devetletni program za razvoj modela neodvisnega življenja, katerega pilotno fazo so v Sloveniji izvajali med letoma 1998 in 2000. Projekt je vodila nevladna organizacija SINCO, financiral ga je v celoti NIZW, plače asistentov pa so bile pokrite z javnimi sredstvi Zavoda za zaposlovanje in občin. Program je sprva zajemal 15 uporabnikov, vendar se je v dveh letih število skoraj podvojilo na 27 kljub nespremenjenemu proračunu (Modic idr., 2023).

Leta 2000 so ustanovili prvo stanovanjsko skupnost oziroma Center za neodvisno življenje v Sloveniji. Ministrstvo za delo, družino in socialne zadeve je istega leta objavilo prvi razpis za sofinanciranje dolgoročnih programov, kar je omogočilo večletno financiranje. Ključno vlogo

so poleg FIHO in občin odigrala tudi sredstva iz programov javnih del, manjših donacij in evropskih virov (Modic idr., 2023).

Šele leta 2016 je gibanju YHD uspelo prepričati politično stranko, da v Državni zbor vloži usklajen predlog Zakona o osebni asistenci (ZOA). Zakon je bil sprejet februarja 2017, njegovo izvajanje pa se je začelo januarja 2019. S tem so osebe z gibalnimi oviranostmi prvič v Sloveniji pridobile zakonsko pravico do osebne asistencije, kar jim je omogočilo pogoje za neodvisno življenje. Pravica je bila namenjena vsem uporabnikom, starim med 18 in 65 let, ki potrebujejo več kot 30 ur pomoči na teden. Ta dosežek je predstavljal pomemben preboj in rezultat tridesetletnega prizadevanja gibanja YHD (Modic idr., 2021).

YHD – društvo za teorijo in kulturo hendikepa si prizadeva uveljavljati in ozaveščati temeljne pravice hendikepiranih oseb, kot so pravica do enakopravnega življenja z drugimi člani družbe, samostojnega odločanja, prevzemanja odgovornosti za svoje odločitve, svobodne izbire, kje bi rad živel in s kom, vključevanja v vsakdanje življenjske aktivnosti ter svobodne izbire pomoči in podpore. Osebna asistenca pri tem predstavlja najpomembnejši pripomoček, ki osebam omogoča izhod iz položaja oskrbovanca (Hočevvar, 2025).

Po zadnjih podatkih Računskega sodišča RS (2024), navedenih v revizijskem poročilu o učinkovitosti zagotavljanja izvajanja osebne asistencije, je bilo iz državnega proračuna za izvajanje osebne asistencije od začetka leta 2021 do 30. junija 2023 izplačanih skoraj 394 milijonov evrov, uporabniki pa so prispevali približno 12,6 milijona evrov. Število uporabnikov in s tem potreba po sredstvih sta od začetka izvajanja Zakona o osebni asistenci (2017) močno preseгла prvotne napovedi, ki so predvidevale letne izdatke v višini 8 milijonov evrov. V obdobju 2019 do sredine leta 2023 je bilo iz državnega proračuna skupno izplačano že 503 milijone evrov, prispevek uporabnikov v tem obdobju pa je znašal okvirno 17 milijonov evrov.

Od uveljavitve Zakona o osebni asistenci leta 2019 se število upravičencev do storitev osebne asistencije in komunikacijskega dodatka nenehno povečuje. Medtem ko je bilo leta 2019 vključenih 2.737 upravičencev, se je njihovo število do sredine leta 2023 povzpelo na 6.288. Največji porast je bil zabeležen v letih 2020 in 2021, ko se je število povečalo za več kot tisoč oseb letno. V letu 2022 in prvi polovici leta 2023 se je rast nekoliko upočasnila. Po ocenah Ministrstva za delo, družino, socialne zadeve in enake možnosti (MDDSZ) naj bi v letu 2024 storitve osebne asistencije in komunikacijskega dodatka koristilo približno 5.760 upravičencev, v letu 2025 pa okoli 5.890 (Računsko sodišče Republike Slovenije, 2023).

Po podatkih MDDSZ je bila aprila 2025 osebna asistenca priznana nekoliko več kot 4.400 ljudem, izvajalcev asistenc pa je 100. Ocenjujejo, da je osebnih asistentov okoli 8.800, čeprav točnega podatka o tem nimajo. Lansko leto je za izvajanje osebne asistenc država namenila 221,2 milijonov evrov, kar na uporabnika znaša povprečno 4278 evrov na mesec (Hočevnar, 2025).

- Izzivi v osebni asistenci

Eden izmed najpogostejših izzivov je vključenost družinskih članov v vlogo osebnih asistentov. Pogosto se zgodi, da družinski člani že pred dodelitvijo uradne asistenc opravljajo neformalno delo asistenta, kar je lahko izjemno naporno in časovno zahtevno. To lahko vodi do situacij, v katerih družinski član ne more več opravljati svoje redne zaposlitve in se v celoti posveti skrbi za uporabnika, kar predstavlja socialno in finančno tveganje (Medved, 2021).

Zaviršek in Pečarič (2019) opozarjata, da obstaja nevarnost, da se osebna asistenca v praksi izrodi v obliko institucionalnega varstva, zgolj premeščenega v domače okolje. Kritično je predvsem dejstvo, da v sistem vstopajo organizacije brez predhodnih izkušenj z izvajanjem osebne asistenc, pogosto tudi z izrazito komercialnim interesom. Pojav, ko so družinski člani hkrati skrbniki, izvajalci in asistenti, ustvarja konflikt interesov in zmanjšuje možnosti za neodvisno odločanje uporabnika. Namesto, da bi osebna asistenca omogočila več svobode in avtonomije, se lahko uporabnik znajde v vlogi, ki je še bolj podrejena kot pri institucionalnem varstvu. Avtorici poudarjata, da bi moral sistem temeljiti na jasnih standardih kakovosti, nadzoru nad delom izvajalcev in upoštevanju načela neodvisnega življenja.

Zaposlitev družinskega člana kot osebnega asistenta sicer lahko prinese določene prednosti, saj oseba, ki uporabnika že dobro pozna, lažje razume njegove potrebe in želje. Vendar pa takšna ureditev lahko tudi zmanjša stopnjo neodvisnosti uporabnika. Družinski asistenti pogosto sprejemajo odločitve v imenu uporabnika, saj so prepričani, da najbolje vedo, kaj potrebuje. To lahko privede do prekomerne zaščitniške drže ali paternalizma, ki zavira osebni razvoj in omejuje pravico do avtonomnega odločanja (Medved, 2021).

Uporabnik osebne asistenc ima pomembno vlogo pri oblikovanju in nadzoru storitve, kar vključuje tudi možnost prekinitve sodelovanja z asistentom, kadar storitev ni ustrezna. To zagotavlja določeno mero zaščite pred neustreznimi delovnimi razmerami. Kadar pa je osebni asistent družinski član, se ta proces zaplete. Odpustitev družinskega člana lahko pomeni

dodaten čustveni in socialni pritisk, kar lahko uporabnika odvrača od uveljavljanja svojih pravic (Modic idr., 2023).

Zaradi kompleksnih družinskih dinamik so osebe z oviranostjo pogosto izpostavljene tveganju nasilja, bodisi fizičnega, psihičnega ali finančnega. Družba jim pogosto ne priznava vrednosti in jih vidi kot manj pomembne ali imune na bolečino, kar vodi v napačno prepričanje, da obstaja manjša verjetnost, da postanejo žrtve zlorab ali da zlorabe na njih nimajo velikega vpliva (Modic idr., 2023).

Poleg tega družinski člani, zlasti matere, zaradi dolgotrajne skrbi pogosto doživljajo izčrpanost in stres, kar dodatno povečuje tveganje za konflikte in neprimerne odnose z uporabnikom osebne asistencije. Vzroki za stres so lahko finančne težave, socialna izolacija ter občutki krivde ali nemoči glede prihodnosti otroka z oviranostjo. Dolgotrajna čustvena obremenjenost lahko vpliva na kakovost odnosa in v določenih primerih vodi do zlorab (Modic idr., 2023).

Past je tudi v tem, da nekateri vidijo osebno asistenco zgolj kot finančno priložnost in ne kot sredstvo za podporo neodvisnega življenja, kar nasprotuje pomenu storitve. Osebna asistenca je ključnega pomena za omogočanje premika osebe z oviro od pasivnega prejemnika oskrbe do aktivnega udeleženca v svojem življenju. Asistenti, ki niso družinski člani, uporabnikom ponujajo več možnosti za socializacijo in vključenost v skupnost, kar je v njihovo korist in skladno s pravim namenom osebne asistencije in Konvencije o pravicah invalidov (Modic idr., 2023).

Elena Pečarič opozarja na to, da je ureditev Zakona o osebni asistenci po ugotovitvah računskega sodišča neustrezna in pomanjkljiva, saj ne določajo namena osebne asistencije niti meril za upravičenost, pri tem pa pojmi niso jasno opredeljeni. Storitve osebne asistencije je omogočena tudi osebam, katerim bi ustrezala dolgotrajna oskrba ali primerljive vrste storitev, ki v času revizije niso bile dostopne (Hočevár, 2025).

Nov popravek zakona je v pripravi že več kot dve leti, besedilo pa naj bi bilo v fazi usklajevanja pri članih pogajalske skupine ekonomsko-socialnega sveta. Predlog za popravek vsebuje razlikovanje pojmov storitve osebne asistencije in dolgotrajne oskrbe na način, da se definirata aktivnost in oviranost, ter omejitev, da bi bil lahko osebni asistent le en od družinskih članov, izjemoma dva. Smiselno bi bilo, da se po petih letih ponovno oceni upravičenost do osebne asistencije in ureditev pravic ter obveznosti asistentov v smislu povračila stroškov, dodatkov in

drugih prejemkov za zahtevnejše delo, posebne obremenitve in definiranje osnovne plače (Hočevár, 2025).

2. Opredelitev problema

Tekom študija smo se večkrat srečali s problematiko nedostopnosti in študijami hendikepa, ki so me še posebej pritegnile. Prav zato sem si v zadnjih dveh letih želela to področje bolje spoznati tudi skozi praktično delo z osebami z gibalnimi ovirami. V času prakse na Društvu paraplegikov ljubljanske pokrajine sem se imela priložnost pogovarjati z več posamezniki, ki so z mano delili svoje osebne izkušnje, izzive in poglede na vsakdanje življenje. Kljub napredku v zakonodaji in večjemu družbenemu zavedanju so mi sogovorniki večkrat povedali, da je njihova udeležba v družbi še vedno v marsičem omejena ne zaradi njihovih zmožnosti, temveč zaradi neprilagojenega okolja in sistemskih pomanjkljivosti.

V sodobni družbi, ki si prizadeva za enakopravnost, bi pričakovali, da je naše okolje zasnovano tako, da je dostopno vsem ne glede na njegovo obliko oviranosti. Kljub zakonom, kot sta Zakon o izenačevanju možnosti invalidov (ZIMI) in Zakon o dostopnosti do proizvodov in storitev za invalide (ZDPSI), ki zapovedujeta dostopnost stavb, javnega prometa in ostalih storitev, pa še vedno pogosto opazamo, da osebam z gibalnimi ovirami ni omogočeno enakovredno sodelovanje v številnih aspektih življenja, do katerih imamo ljudje brez ovir dostop, ki ga jemljemo kot samoumevnega.

V diplomskem delu predstavljam storitve, pripomočke in prilagoditve, ki so v Sloveniji namenjene osebam z gibalno oviranostjo in so ključnega pomena za izboljšanje njihove kakovosti življenja. Poseben poudarek namenjam izkušnjam posameznikov, ki živijo z gibalno oviranostjo že več desetletji in katere ključne spremembe opazajo danes. Namen naloge je tako ne le pregled obstoječih rešitev, temveč tudi prikaz pomanjkanj iz preteklosti ter ocena napredka skozi oči tistih, ki spremembe neposredno občutijo.

Preko rezultatov želim predstaviti pozitivne vidike sprememb, ki so se že uvedle, in predloge za nadaljnje izboljšanje dostopnosti. Pomembno je razumeti, da je okolje, prilagojeno osebam z različnimi oviranostmi - senzornimi, intelektualnimi ali gibalnimi, hkrati okolje, ki ustreza potrebam vseh. Z razvijanjem dostopnega in vključujočega okolja ne odvezujemo ničesar tistim, ki teh prilagoditev ne potrebujejo, temveč ustvarjamo prostor, ki koristi celotni družbi.

• Raziskovalna vprašanja

- Kako so osebe z gibalno oviranostjo v preteklosti doživljale dostopnost do storitev in okolja?
- Katere spremembe so intervjuvanci opazili na področju dostopnosti v zadnjih desetletjih in katere ocenjujejo kot najbolj pomembne?

- Na katerih področjih se po mnenju sogovornikov kaže največji napredek in kje še vedno zaznavajo največje pomanjkljivosti?

3. Metodologija

3.1 Vrsta raziskave

Raziskava je kvalitativna, kar pomeni, da izkustveno gradivo, zbrano v raziskovalnem procesu, sestavljajo besedni opisi in pripovedi (Mesec, 2009, str. 85). Raziskava je empirična, ker sem zbirala novo izkustveno gradivo z metodo spraševanja (Mesec, 2009, str. 84). Raziskavo bi prav tako opredelila kot uporabno, ker sem z raziskovanjem pridobila podatke, ki bodo lahko koristni za nadaljnje raziskovanje na tem področju (Mesec, 2009, str. 85).

3.2 Merski instrument in vir podatkov

Merski instrument v raziskavi predstavljajo smernice za delno strukturiran intervju, sestavljene iz odprtih in zaprtih vprašanj. Vprašanja so prilagojena temam, ki jih želim podrobneje raziskati, in sem jih določila pred intervjuji, to pa so pripomočki, izobraževanje, delo in zaposlovanje, udeleževanje v prometu, ovire v grajenem okolju, osebna asistenca, izkušnje iz preteklosti in predlogi za izboljšave. Vrstni red vprašanj sem prilagodila glede na potek pogovora, prav tako pa sem sproti zastavljala podvprašanja, kjer se mi je to zdelo potrebno in smiselno.

3.3 Opredelitev enot raziskovanja

Populacija raziskave so vse osebe z dolgoletno izkušnjo gibalne oviranosti v Sloveniji. Značilnosti populacije sem raziskala na vzorcu petih oseb, pri katerem se nisem omejevala na spol ali izobrazbo, trajanje gibalne oviranosti pa sem omejila na vsaj 20 let. Starostni razpon intervjuvancev je med 23 do 65 let, od tega so bili trije moški in dve ženski. Vzorec je neslučajnostni in priročen, saj so v raziskavo vključene osebe, ki ustrezajo merilom in so bile pripravljene sodelovati. Neslučajnosti je zato, ker niso imele vse enote enakih možnosti, da pridejo v vzorec (Mesec, 2009, str. 153). Do sogovornikov sem prišla s pomočjo poznanstev, ki sem jih pridobila med prakso.

3.4 Zbiranje podatkov

V namen zbiranja podatkov sem izvedla polstrukturirane intervjuje, ki sem jih opravila individualno. Pred sodelovanjem sem od intervjuvancev pridobila informirano soglasje o sodelovanju, s katerim sem zagotovila prostovoljno sodelovanje in varovanje občutljivih

podatkov. Podatke sem zbirala v aprilu in maju leta 2025. Tri intervjuje sem izvedla v živo na domu sogovornikov, dva pa sem izvedla preko Zooma zaradi razdalje in lažje izvedbe. Pogovor sem s predhodnim soglasjem snemala na telefon.

3.5 Obdelava in analiza podatkov

Pridobljene podatke sem analizirala s postopkom kvalitativne analize. Po opravljenem intervjuju sem podatke zapisala v transkripte v Wordov dokument, jih poimenovala s črkami od A do E in jih razdelila na enote kodiranja. Nato sem podatke odprto kodirala, tako da sem izjavam pripisala pojme ter jim določila kategorijo, podkategorijo in temo. V druge delu analize pa sem podatke še osno kodirala, kjer sem vse pojme zapisala pod ustrezne teme, kategorije in podkategorije.

4. Rezultati

V nadaljevanju predstavljam rezultate, ki sem jih pridobila skozi zbiranje podatkov s pomočjo odgovorov sogovornikov. Predstavljam jih razdeljene na teme, ki sem jih načrtovala tekom raziskave. Dodala sem tudi dobesedne izjave sogovornikov, ki so označeni z ležečo pisavo.

4.1 Pripomočki

a) Uporaba pripomočkov

Vsi sogovorniki vsakodnevno uporabljajo pripomočke, ki jim pomagajo pri gibanju. Štirje od petih sogovornikov uporabljajo voziček, ena sogovornica pa vsakodnevno uporablja bergle. Eden od intervjuvancev uporablja bergle, voziček in proteze. Dva sogovornika sta omenila uporabo deske za presedanje, eden uporablja blazino proti preležaninam, spet drugi pa ima prilagojeno kopalnico in uporablja stropno dvigalo ter ročico. Dva sogovornika nimata dodatnih prilagoditev v stanovanju.

Sogovornica, ki uporablja bergle, je omenila prvotni strah pred začetkom hoje s pomočjo pripomočka zaradi fizičnih in psiholoških ovir: *»Sem se mogla kar navaditi na njih, že iz fizičnega vidika in zaradi zavedanja, da zdaj zgledam, kot da imam neko invalidnost, ker prej se mogoče ni tok opazilo«* (D35).

Trije sogovorniki pogosto uporabljajo električni priklop za voziček in imajo pozitivne izkušnje. Sogovornica, ki živi z gibalno oviro že od leta 1984, je izrazila željo po uporabi priklopa, ko je bila študentka, ker: *»... če bi to obstajalo v letih študija, ne bi potrebovala nikogar, da me potiska, bila bi neodvisna in samostojna«* (B36).

Povedala je tudi spomin na prvo seznanjenje z obstojem električnega pripomočka, in sicer: *»Spomnim se, da sem ga prvič vidla v Bologni na medicinskem sejmu, kjer so mi ga tudi dali za poskusit in sem bila navdušena. Če se ne motim, tam okoli leta 2010, takrat je bil 5 ali 6 tisoč evrov in sem po sejmu resno razmišljala, če bi ga kupila. Potem ga nisem, pa sem ga ponovno videla na sejmu čez dve leti in sem si ga spet ful želela«* (B37).

Dva od intervjuvancev, moška, stara 64 in 65 let, sta omenila prednost uporabe električnega priklopa za voziček v obliki razbremenitve telesa in preventive za poškodbe ramenskega obroča: *»Eni pa pravijo, da to spodbuja lenobo, ampak nam že tako trpijo ramena in ramenski obroč zaradi ročnega poganjanja in prestavljanja, presedanja, da je to na dolgi rok preventiva za take poškodbe«* (B40).

Električni priklop uporabnikom predstavlja svobodo in možnost vključevanja v družbo, kot lahko vidimo v: *»Ko sem ga dobila, se mi je resnično spremenil svet, spoznala sem kraje v Ljubljani, ki jih prej še nisem vidla nikoli. Prej sem šla od točke A do B z avtom, po ulicah se nisem nikoli vozila. Res sem začutila svobodo. Lahko sem šla s prijatelji kolesarit, na pijačo, popolnoma sem se lahko vključila«* (B39) in: *»Lahko grem po večini poti, dobro je, ker lahko greš po kolesarski poti in opravljaš tudi daljše razdalje«* (C29).

b) Financiranje pripomočkov

Financiranje pripomočkov sogovornikom predstavlja pomemben vidik pri dostopu do potrebne opreme. Večina osnovnih pripomočkov, kot so vozički, proteze, bergle, blazine in ročice, so financirani s strani ZZZS, ki omogoča, da ljudje v primeru gibalne ovire niso pod dodatnimi finančnimi obremenitvami.

Financiranje pripomočkov se je povečalo iz preteklosti, prej pa je bila odgovornost nakupa pripomočkov na uporabnikih samih. Ena izmed sogovornic je povedala: *»Zadnjih deset let okvirno pa skoraj vsi dobimo pripomočke, ki jih potrebujemo na recept«* (B55). Financiranje pripomočkov poteka pri fiziatru v URI Soča, ki predpiše opremo glede na tvoje potrebe.

Dva intervjuvanca, moški in ženska, ki sta gibalno ovirana že več kot 30 let, sta omenila spremembe podaljšanega roka ponovne pridobitve vozička: *»Prej nam je pripadala zamenjava na dve leti, zdaj pa so ta rok podaljšali na štiri leta«* (A6). *»Prej je bilo celo tako, da smo bili na tri leta upravičeni do novega vozička tisti, ki smo zaposleni, in osebe, ki se izobražujejo, ostali na pet let. Zdaj so nas poenotili in smo vsi upravičeni do novega na pet let. To so pravice iz ZZZS-ja«* (B59).

Postopek pridobivanja pripomočkov je kljub financiranju še vedno dolgotrajen in pogosto obremenjujoč. Dva moška sogovornika sta omenila dolge čakalne vrste: *»Čakalne dobe so pa zelo dolge«* (A14), *»stvari dobiš financirane, ampak na njih čakaš kar dolgo«* (E8).

Vseh pet sogovornikov je povedalo, da so si sami financirali ali naredili vsaj enega izmed pripomočkov, ki jih redno uporabljajo. *»Zunanji voziček sem si kupil sam«* (A7), *»Nimam držala na stranišču ali prilagojene kadi. Sem si pa sam podaljšal rob banje zato, da si lahko pomagam pri vstopu vanjo in se oprimem na del, kjer je brisača, da mi ne spodrsne«* (E3), *»roč pri stranišču sem zmontiral sam«* (C8), *»Sam sem si tudi prilagodil sistem za nalaganje vozička v avto«* (E6).

V primerih, kjer se osebe z gibalno oviro želijo športno udeleževati, se pojavlja težava dragih pripomočkov, ki so večini nedostopni. Obveza do lastnega financiranja pripomočkov privede do izključitve iz športne aktivnosti, kar pa: *»predstavlja problem novejšim članom, ki bi se radi pridružili, pa si tega ne morejo privoščiti«* (A12), pove moški, ki trenira košarko in si je moral športni voziček zagotoviti preko dobrodelne akcije.

Eden od sogovornikov, ki ima s prilagajanjem vozičkov v prostem času veliko izkušenj, saj jih popravlja tudi za druge, je izpostavil težavo z naročanjem pripomočka po navodilih strokovnjakov: *»Imam pa tudi slabo izkušnjo z novim vozičkom, za katerega so želeli, da ga dodatno oblazinijo zadaj, na kar sem jim pojasnil, da bodo morali zaradi tega podaljšati še sedež, saj bo drugače nastal problem z ravnotežjem vozička. Niso me poslušali, in ko sem ga dobil, se je zgodilo ravno to. In zdaj je spet na servisu, ker ga ne morem uporabljati«* (E9).

4.2 Ovire v grajenem okolju

Vsi sogovorniki so izpostavili opažanje, da se je v dostopnosti okolja skozi leta spremenilo veliko. *»Kar se tiče samostojnosti, se izboljšuje, si pa kljub temu še vedno kdaj soočen z neprijetno situacijo, vendar je to veliko redkeje«* (A56).

Gospod, ki je imel nesrečo leta 1978, je povedal, da je bilo v preteklosti okolje popolnoma neprilagojeno in nedostopno: *»Takrat ni bilo nič prilagojeno, kamorkoli sem želel priti, sem rabil pomoč«* (E56). Drugi sogovornik, ki je postal gibalno oviran pri enajstih letih, je z mano delil, da se je po nesreči moral vsakodnevno prilagajati na to, da stvari niso bile dostopne. Te težave se premagovali s pomočjo bližnjih: *»Veliko sem se zanašal na druge, da so me nosili«* (C54), *»Na srečo sem imel dosti prijateljev, ki so me zelo spodbujali in me povsod vzeli s sabo, tako da sem odkril, da se tudi s poškodbo da živeti. Res pa je, da sem povsod rabil nekoga, ki me je bil pripravljen nesti in sem bil zelo težko samostojen«* (E57).

O trenutni samostojnosti in dostopnosti moški sogovorniki povejo to: *»Stvari so dostopne, vendar popolnoma samostojno vseeno ne moreš priti povsod«* (A42), *»Se pa še vedno zgodi, da me morajo kam nesti, če ni dostopno«* (C43), *»Moraš pa tudi razumet, da ravno povsod ne bomo mogli priti nikoli in s tem ni nič narobe«* (E29).

Sogovornik, ki živi v okolici Maribora, je izpostavil težave, ki jih doživlja v povezavi s prilagojenimi parkirnimi mesti: *»Prilagojenih parkirišč za gibalno ovirane je bistveno premalo ali pa so časovno omejena«* (A38).

Dva sogovornika, prebivalca Ljubljane sta izpostavila še pogost pojav zasedanja prilagojenih parkirnih mest s strani oseb brez oviranosti: *»Kar se tiče parkirišč, pa se še vedno pojavlja problem, da ga zasedajo ljudje brez oviranosti«* (E34), *»Parkirišča pa so tudi v gneči večinoma zasedena z avti brez invalidske kartice, ker ni nobenih sankcij«* (C45).

Pomanjkanje prilagojenih in dostopnih sanitarij zaznamuje velik del življenja sogovornikov: *»Zame so najbolj pomembna stranišča«* (C42), pove starejši gospod, ki uporablja voziček. Sogovornica, ki je imela nesrečo v srednji šoli, je opisala, kako je bila zaradi neustreznih sanitarij v času študija primorana improvizirati: *»Dala sem si tudi plenice gor, kadar sem vedela, da bom dolgo na faksu ali pa ko sem imela izpit«* (B11).

Problematična ni le dostopnost, temveč tudi zloraba teh prostorov. Trije sogovorniki so poudarili, da se prilagojena stranišča pogosto uporabljajo za skladiščenje raznih čistilnih in odvečnih pripomočkov: *»Je pa še vedno videt, da imajo stranišča prilagojena, ampak ga uporabljajo za skladišče«* (E41).

Sogovornik, ki ima že 47-letno izkušnjo uporabe vozička, je izpostavil tudi, da so kljub opozorilom dolgo čakali na osnovne popravke, kot je možnost zaklepanja vrat: *»Je bil pa dolgi čas problem to, da se prilagojenih stranišč ni dalo zaklepati zaradi strahu, da nam ne bodo mogli pomagati, če se kaj zgodi. Potem se ti je skoraj vedno zgodilo, da so ljudje odpirali vrata med tem, ko si bil na stranišču. Kljub prošnjam tega dolgo niso uredili in si moral prositi nekoga zunaj, da pazi vrata. Zdaj pa je tudi to urejeno«* (E40). Drugi sogovornik pa je opozoril tudi na dobre prakse v tujini: *»Na bencinskih črpalkah v Evropi so to lepo uredili, ker obstaja ključ, za katerega smo na društvu plačali okoli 40 evrov, ki odpira vrata sanitarijam, namenjenim ljudem z oviro«* (A44).

Sogovornik, ki je zaposlen v gledališču, je povedal, da so velikokrat objekti nedostopni tudi zaradi narobe grajenih pripomočkov: *»Problem je v dvigalih, ki so preozka«* (A45) in *»Je pa tudi problem, da je recimo v Cankarjevem domu v Štihovi dvorani omejitev gledalcev na štiri ljudi z vozički, kar je diskriminatorno«* (A48).

a) Ovire v izobraževalnih ustanovah

Sogovorniki so v svojih izkušnjah s šolanjem izpostavili številne ovire, s katerimi so se srečevali zlasti v preteklosti, ko izobraževalne ustanove večinoma še niso bile prilagojene

gibalno oviranim študentom. Eden izmed sogovornikov je opisal: *»Glede dostopnosti na začetku študija, torej leta 1998, ko še ni bilo dvigala, je bil vstop nekoliko otežen«* (A21).

Sogovornica, ki se je izobraževala v osemdesetih, je povedala, da je bil prvi stik z visokošolskim prostorom zelo neprijeten: *»Bil je totalen šok. Takrat itak ni bilo nič prilagojeno«* (B5).

V zadnjih letih so se razmere izboljšale, kar se kaže v opremljenosti fakultet s tehničnimi pripomočki, kot so dvigala: *»Na faksu je šest nadstropji, tako da imamo dvigalo, ki ga redno uporabljam«* (D7).

Sogovorniki so bili v preteklosti zaradi nedostopnih izobraževalnih ustanov primorani samostojno premagovati ovire. Eden izmed njih je izpostavil, da je zaradi delne mobilnosti lahko sam premostil določene arhitekturne ovire: *»Je pa res, da lahko delno hodim in sem se na tak način izognil oviram, ki so bile ob vpisu na koncu devetdesetih let še pogosto prisotne«* (A17).

Druga sogovornica je opisala, da je zaradi pomanjkanja ustreznih sanitarij našla rešitev v dogovoru z osebjem: *»Stranišča tudi tam niso bila prilagojena, sem se pa uspela zmeniti, da lahko uporabljam moško stranišče, ki je bilo zaradi ne vem katerega razloga večje«* (B14).

Pojavili so se še drugi primeri, kjer sta študentki sami predlagali rešitve za izboljšanje pogojev študija. Starejša sogovornica, ki je izobraževanje zaključila že več kot 30 let nazaj, je povedala: *»Za magisterij sem se dogovorila, da smo imeli pouk v stavbi za fiziko, ki je v pritličju, da sem lahko normalno obiskovala pouk«* (B13). Mlajša sogovornica, ki trenutno obiskuje fakulteto, pa je rekla: *»Zdaj to rešujem tako, da jih prosim, če imamo lahko pouk v učilnicah na faksu, kjer je vse dostopno«* (D44).

Več sogovornikov je izpostavilo, da so bile ovire v izobraževalnem procesu pogosto premoščene s pomočjo drugih ljudi, najpogosteje sošolcev ali prijateljev. Starejša sogovornica je povedala, da je bila v srednji šoli zaradi nedostopnosti ustanove odvisna od pomoči sošolcev: *»Vsako jutro, med menjavo učilnice na drugem nadstropju in po pouku so me morali nositi gor in dol. To je zgledalo tako, da sem čakala pred vhodom, dokler se ni nabralo nekaj ljudi, po navadi štiri, da so me lahko nesli notri in nato sem šele lahko uporabila voziček«* (B6).

Na metodo nošenja se je med izobraževanjem zanašal tudi drugi sogovornik: *»Šola ni bila dostopna in so me sošolci nosili gor in dol do četrtega nadstropja, kjer smo imeli največ pouka«* (C14). Sogovornica, ki je stara 24 let, pa si je pomagala z asistirano hojo ob bližnjih: *»Ko sem*

bila mlajša, ni bilo nič prilagojeno, tudi na osnovni šoli in srednji smo imeli veliko nadstropij, ampak sem si vedno pomagala z najboljšo prijateljico ali drugimi osebami, kadar sem kam šla» (D39).

»Skozi cela dijaška in študentska leta sem bila v istem domu na Viču, na Gerbičevi, kar je bilo relativno blizu, ampak z vozičkom nisem mogla it sama do gimnazije« (B15). Sogovornica je onemogočenost samostojne poti premagovala s pomočjo sovrstnikov: »Sem pa imela tri sošolce v istem domu in so se kar sami angažirali, kdo me pelje zjutraj in kdo nazaj« (B16).

b) Ovire v bivalnem okolju

Bivalno okolje je prav tako velikokrat neprimerno prilagojeno, kar onemogoča samostojno gibanje in uporabo osnovnih prostorov. Sogovornica, ki je v času izobraževanja bivala v dijaškem domu, opisuje izkušnjo z neustrezno sobo in kopalnico: *»Je bila pa soba taka, da se nisem mogla notri obrnit z vozičkom, sem morala zapeljati ven na hodnik, da sem lahko šla obrnjena v sobo. Tudi v kopalnico nisem mogla na vozičku, pa sem se znašla tako, da sem se nekako naslonila na steno, potegnila zložen voziček notri in se spet usedla. Kasneje sem dobila večjo sobo, vendar je bila situacija s kopalnico ista« (B17).*

V primeru sogovornika, ki je imel nesrečo pri 17., je bila edina rešitev samostojnega bivanja iskanje alternativnega prebivališča, kjer so bile potrebne dodatne prilagoditve: *»tako da sem potem živel pri babici v nizkem pritličju, ki smo ga moral prilagodit« (E61).*

c) Pozitivne spremembe v dostopnosti

Vsi sogovorniki so izpostavili opazen napredek na področju dostopnosti v zadnjih letih. Opažajo izboljšave tako v fizičnem okolju, kot tudi v družbeni ozaveščenosti in pripravljenosti za pomoč. Eden od sogovornikov pravi: *»Zdaj je veliko več klančin, dvigal, dostopnih prostorov« (A54), sogovornica pa dodaja: »Ko gledam za nazaj, je zdaj res vse veliko bolje prilagojeno, od postaj do avtobusov, pripravljenost voznikov, da pomagajo, in splošne izobraženosti« (B33).*

Poleg splošne infrastrukture so sogovorniki kot primere dobre prakse izpostavili tudi konkretna mesta in objekte: *»Kar se tiče Ljubljane, je res dobro prilagojena, sploh center, izven centa malo manj« (C40), »Pozitivno bi izpostavil BTC in podobne objekte, ki so popolnoma dostopni. Tudi Maribor, Slovenj Gradec, Koper, Izola, Murska Sobota, občine in zdravstveni domovi so*

skoraj po celi Sloveniji dostopni, tudi turistične točke npr. Postojnska jama je dostopna. Veliko sprememb se je zgodilo čez leta» (C41).

Iz pogovorov z osebami z gibalno oviro je razvidno izrazito zadovoljstvo z napredkom in splošno dostopnostjo: *»Tako da sem zdaj res zelo zadovoljna z dostopnostjo, s tehničnimi pripomočki, z dostopnostjo tehničnih pripomočkov, dostopnost zgradb, prevoznih sredstev, osveščenost ljudi ... jaz vidim zelo velik napredek ...« (B82), »Večina stvari je prilagojenih, tako da grem res lahko kamorkoli« (E38).* Eden od sogovornikov je dostopnost javnih površin ocenil takole: *»Bi rekel, da je 90 % stvari prilagojenih« (E43).*

d) Dobre prakse dostopnosti

Kljub obstoječim oviram so sogovorniki izpostavili več primerov dobrih praks in osebnih strategij, ki jim omogočajo večjo samostojnost v vsakdanjem življenju. Nekateri se pri načrtovanju dejavnosti zanašajo predvsem na preverjene informacije: *»Velikokrat se opiram na preverljive in izkustvene prostore, kjer vem, da je dostopno. Pogosto kličeš in sprašuješ, ali je prilagojeno, pa še vedno ne moreš biti prepričan, da je res. Veliko pomeni tudi priporočilo nekoga s podobno izkušnjo« (B68).*

Eden od sogovornikov je povedal, da ima dobro izkušnjo s sodelovanjem v projektih za večjo dostopnost: *»Sem tudi že sodeloval v popisovanju objektov v preteklosti in tudi zdaj sodelujem v projektu multimodalna mobilnost, kjer grem na teren z motorčkom in poslikam teren z več zornih kotov. Je kar uporabna zadeva, ne toliko zame, ki okolje že poznam, ampak za ljudi, ki terena ne poznajo« (C46).*

Dobre izkušnje temeljijo tudi na pozitivnih interakcijah: *»Res večina stvari je zdaj porihtanih, drugače pa prosiš ljudi, če ti pomagajo, in skoraj vedno ti, če prijazno vprašaš, nimaš problemov« (E46).*

Sogovornica je izpostavila, da boljša splošna dostopnost okolja vpliva na njen občutek samostojnosti: *»V Sloveniji je definitivno veliko bolje in se vidim biti bolj samostojna v prihodnosti« (D41).*

Eden od sogovornikov pa je z mano delil svoj pogled na napredek na tem področju: *»Jaz zelo realno gledam na to dostopnost, veliko ljudi pa se pritožuje, kaj vse še ni narejeno, pač nekatere stvari ne bodo nikoli za vse in tako to gre. Sem pa hvaležen za ves napredek« (E47).*

e) Predlogi za izboljšavo

Kljub napredku na področju dostopnega okolja nekatera ključna področja ostajajo problematična. Sogovornica je izpostavila pomanjkljiv sistem prilagojenosti bivalnega okolja, ki mnogim še vedno onemogoča samostojno življenje: *»Problem, ki ostaja, je prilagoditev bivalnega okolja. Ko pride do poškodbe ali bolezni, je bivalno okolje tisto, ki je najmanj prilagojeno, in so s tem osebe zelo omejene na določene prostore. V takem primeru ni važno, koliko je dostopno širše okolje, če ljudje ne morajo priti ven iz bivalnega prostora. Pri prilagajanju stanovanja ali hiše pa pride do finančnih stisk, saj so vse te spremembe izredno drage. Prilagaja se delovno okolje, bivalnega pa še ne«* (B84).

Poleg tega se je kot pomembna izkazala potreba po vključevanju oseb z gibalno oviranostjo v načrtovanje objektov. Moški sogovornik, ki ima izkušnje z nepravilno grajenim okoljem, ki predstavlja le oviro, pove: *»Želim si pa res večje sodelovanje z osebami na vozičku pri oblikovanju novih objektov. Dobro bi bilo, da se arhitekti povežejo z društvom, ko začnejo z gradnjo in dejansko upoštevajo, kako v praksi poteka dostopnost«* (E65).

Sogovornica in študentka je izpostavila tudi potrebo po bolj premišljenem dodeljevanju učilnic v primeru izobraževanja gibalno oviranih oseb: *»Bi si pa želela, da bi osebe, ki dodeljujejo prostore, to upoštevale vnaprej, da ne rabim sama opozarjat sproti. Da so sami seznanjeni s tem, da, če je oseba z gibalno oviranostjo v tisti skupini, ne dodeljujejo teh prostorov«* (D45).

4.3 Izobraževanje

a) Uspešno opravljanje šolskih obveznosti

Kljub različnim življenjskim okoliščinam in prisotni gibalni oviranosti so štirje sogovorniki, dva moška in dve ženski nadaljevali in zaključili izobraževalni proces. Eden od sogovornikov je po poškodbi dobil možnost, da zaključi študij, saj je imel že opravljene vse praktične izpite: *»So mi dovolili, da dokončam diplomu, ker sem imel vse praktične izpite že opravljene«* (A15).

Drug sogovornik, ki je imel nesrečo leta 1971, je osnovnošolsko izobraževanje uspešno zaključil v zavodu, prilagojenem za gibalno ovirane otroke. Starejša sogovornica je po nesreči nadaljevala šolanje in uspešno zaključila tako gimnazijo, kot tudi fakulteto, druga pa trenutno obiskuje fakulteto in aktivno sodeluje v študijskem procesu.

b) Spreminjanje izobraževalnega programa zaradi gibalne oviranosti

Vsi štirje sogovorniki pa so zaradi gibalne oviranosti morali prilagoditi svojo izobraževalno pot. Kljub uspešno zaključenemu študiju na eni fakulteti se je eden od sogovornikov odločil za dodatni študij, saj prvotnega poklica zaradi telesnih omejitev ne bi mogel opravljati. Podobno se je odločila tudi ena od sogovornic, ki je po poškodbi opustila načrtovano srednješolsko izobraževanje v zdravstveni smeri in preusmerila svojo pot: *»Po nesreči sem se zavedala, da poklica v zdravstvu ne bom mogla opravljati, zato sem se odločila za izobraževanje na področju računalništva«* (B1).

Drugi sogovornik je zaradi nedostopnosti stavbe moral zamenjati osnovno šolo: *»Po letu bolnice in rehabilitacije sem začel šolanje v Kamniku, ker v prejšnji osnovni šoli zaradi dostopnosti nisem moral nadaljevati«* (C10).

Mlajša sogovornica je opisala negativno izkušnjo na fakulteti, kjer se zaradi svoje oviranosti ni počutila sprejeto: *»Prej sem obiskovala fakulteto za farmacijo dve leti, kjer pa nisem imela dobrih izkušenj. Največje probleme sem čutila zaradi svoje oviranosti, ker tam niso tako sprejemajoči do takih ljudi«* (D13). Kasneje so ji zaposleni celo neposredno svetovali menjavo študija: *»So mi rekli, da bi bilo bolje, če si izberem drug študij, ker bodo v prihodnjih letih laboratorijske vaje bolj zahtevne, trajale več ur in bo preveč naporno zame. Rekli so tudi, da s pripomočki za hojo to ne bo izvedljivo, ker kaj, če mi pade bergla in se kaj pokvari v laboratoriju. Tudi glede pomoči sošolcev so rekli, da to ni okej, ker potem bi se morali drugi ukvarjati z mano namesto s svojim delom«* (D16).

c) Prekinitev izobraževanja zaradi gibalne oviranosti

Le eden izmed sogovornikov je prekinil srednješolsko izobraževanje zaradi gibalne oviranosti: *»Tako sem vedel, da tega dela ne bom mogel opravljati na vozičku, zato nisem nadaljeval«* (E11).

d) Dodatki v izobraževanju

Dva izmed sogovornikov, ki sta bila v študijskem procesu najkasneje, sta pridobila status študenta s posebnimi potrebami. Ta jima je omogočil prilagoditve, kot so individualno opravljanje izpitov, podaljšan čas pisanja izpitov in kolokvijev, možnost sedenja pri predstavitvah in ustnih zagovorih ter podaljšan čas izposoje študijskega gradiva.

Za razliko od njiju pa je sogovornica, ki je študirala v osemdesetih letih, izpostavila, da kljub svoji gibalni oviranosti ni bila deležna nobenih prilagoditev, ki bi ji olajšale izvajanje študijskih

obveznosti. *»Sem paraplegik z delno tetraparezo, kar seveda vpliva tudi na uporabo rok, zato sem pisala izjemno počasi, pa je vendar šlo«* (B4). V času, ko digitalne rešitve še niso bile na voljo, je bilo vse potrebno urejati fizično, kar je predstavljalo dodatno breme: *»... takrat ni bilo nič digitalno, vse je bilo treba storiti v živo. Torej prijave na izpit, pogovor s profesorjem, oddaje nalog, rezultati kolokvijev«* (B12).

Sogovornica ni imela časovnih ali vsebinskih prilagoditev, zato je morala vse obveznosti opravljati enako kot njeni sošolci. Na vprašanje o morebitnih prilagoditvah je odgovorila: *»Ne, nič. Da bi imela kdaj podaljšan čas ali kakršnokoli olajšanje pri nalogah, večjo možnost opravičevanja, nič. Ko si imel obveznosti, si pač moral priti«* (B18).

Prisotnost pri pouku je bila obvezna ne glede na vremenske razmere ali fizične ovire: *»Ni važno, ali je bilo deževno, zima, sneg, sem morala biti tam in nekdo me je moral nosit gor«* (B19).

e) Osebno doživljanje izobraževalnega okolja

Sogovorniki so z mano delili različne izkušnje glede vključevanja v izobraževalno okolje. Ena od sogovornic je pojasnila, da je bilo pridobivanje pomoči s strani sovrstnikov na fakulteti težje kot v srednji šoli: *»Bilo je malo težje, sploh najprej, saj smo se v srednji šoli bolje poznali, sem mela sošolce in so mi vsi pomagali, pa saj so mi na faksu tudi, ampak vseeno je bilo malo drugače«* (B10).

Sogovornik, ki je imel izkušnjo bivanja in izobraževanja v zavodu, je o tem povedal: *»Zavod nisem jemal kot dom, ker sem dom imel za razliko od drugih, ki so bili nanj zelo navezani, saj niso bili iz Slovenije ali pa niso imeli dostopnega doma«* (C16).

Druga sogovornica je izobraževalno okolje zaradi incidenta z zaposleno doživljala zelo negativno: *»Jaz izrecno nisem omenjala, da imam gibalno oviranost in ni noben vedel, kako zgledam. Na prvih laboratorijskih vajah v živo sem prišla s pomočjo prijateljice, ker takrat še nisem uporabljala bergel na faksu. Takoj, ko je asistentka zagledala, da mi pomaga pri hoji, je imela zelo negativno in čudno reakcijo ...«* (D14), *»Te vaje so bile kar muka, počutila sem se nezaželeno in čudno, tudi spraševala me je vedno, a bom zmogla, če sploh vem, kaj je tehtnica in epruveta, če mi iz Bosne sploh vemo, kaj je to. Nisem mogla sploh verjet, da me to sprašuje nekdo na faksu. Jaz imam pa drugače opravljeno srednjo farmacevtsko šolo«* (D15).

f) Institucionalno življenje

Sogovornik, ki je imel v zgodnjih 70. letih 20. stoletja nesrečo, je kmalu za tem začel obiskovati zavod v Kamniku: *»Takrat je bil tam izobraževalni center. Imenoval se je Zavod za usposabljanje invalidne mladine, kjer so se šolali večina mladoletnih z oviranostmi iz celotne Jugoslavije«* (C11). Tam je poleg šolanja in bivanja prejemal tudi zdravstveno oskrbo: *»Institucija je bila za tiste čase zelo napredna in kvalitetna«* (C12). Na izkušnjo institucije gleda pozitivno.

4.3 DELO IN ZAPOSLOVANJE

a) Zaposlitev

Med sogovorniki sta bila dva v času intervjuja zaposlena. Sogovornica je zaposlena za polovični delovni čas: *»Naredila sem računovodski tečaj, zato sem se tudi takoj po tem zaposlila za polovični čas. Tam sem zaposlena še zdaj in sem zadolžena za računovodstvo in pomoč«* (B21). Drugi sogovornik, ki je sprejel pravico do invalidske pokojnine, je priložnost za poklicno udejstvovanje našel preko avtorskih pogodb, trenutno pa opravlja delo lektorja knjig, časopisov in akademskih del.

Ena od sogovornic je še vedno v študijskem procesu in zato še nima delovnih izkušenj. O pričakovanjih za zaposlitev v prihodnosti je povedala: *»Zdi se mi, da moja gibalna ovira ne bi smela predstavljati problemov pri zaposlitvi v prihodnosti, sem se pa ustrašila, da ne bom dobila nikoli zaposlitve zaradi slabe izkušnje študija. Delo v filozofski smeri pa ne bi smelo biti problem«* (D21).

Dva sogovornika sta v pokojju. Eden izmed njiju se je upokojil razmeroma zgodaj, saj je po končani izobrazbi sprejel invalidsko pokojnino, alternativa temu je bila zaposlitev v zavodu za gibalno ovirane osebe, vendar jo je zavrnil zaradi želje po samostojnem življenju: *»V Ponikvah je obstajal nek zavod, kjer so takrat ljudje z ovirami delali in prebivali, kar si nisem želel zase«* (C18).

Drugi sogovornik se je takoj po nesreči zaposlil in velikokrat zamenjal službo. Nekaj časa je imel tudi svoje podjetje, nato pa se je le odločil za pokojj. Zadnjo zaposlitev je opravljal v obliki polovičnega delovnega časa: *»Tam sem pa delal za polovični čas, takrat je bilo še tako, da si delal štiri ure, katere je plačal delodajalec, ostale štiri pa je krila sociala, kar je bilo zelo dobro za tiste čase, zraven si pa prejemal še dodatek za pomoč in postrežbo«* (E18).

b) Samostojnost in aktivnost

Dva sogovornika sta poudarila, da jima gibalna oviranost ni odvzela želje po aktivnem življenju in samostojnosti: *»Imel sem socialno zavarovanje, kljub temu pa sem imel željo delati in ostati aktiven«* (A24), *»Sem si pa sam poiskal vse te službe, ker nisem hotel samo doma ležat, rabil sem bit aktiven in se je našla zaposlitev tudi za nas na vozičku«* (E14).

Na možnosti za zaposlitev po spremembi fizičnega stanja vplivajo številni dejavniki, med njimi starost, izobrazba in dostopnost delovnega okolja. Sogovornica je opozorila, da se v praksi pogosto pojavi razkorak med zmožnostjo opravljanja dela in dejanskimi možnostmi za zaposlitev: *»Veliko ljudi je prej opravljalo neka fizična dela, tako da jim ni v interesu, da bi se vračali nazaj na delovno mesto ali se poklicno rehabilitirali. So pa tudi primeri, kjer se ljudje želijo naprej zaposliti, ampak se zaradi določenih omejitev in lastnosti dela ne morejo, na primer nedostopne sanitarije, težja dostopnost zgradbe, kljub temu, da bi delo lahko opravljali brez problema«* (B23).

4.4 Udeleževanje v prometu

a) Pogostost uporabe javnih prevoznih sredstev

Uporaba javnih prevoznih sredstev med sogovorniki ni pogosta. Večina javni promet uporablja le občasno ali celo nikoli. Sogovornik, ki uporablja proteze in bergle in voziček, je povedal: *»Ne, ne uporabljam. Sem že bil, ampak zelo redko, takrat nisem bil na vozičku«* (A28). Pri tem pa je pripomnil, da bi jih v prihodnosti morda več uporabljal zaradi težav z nedostopnimi parkirišči.

Le mlajša sogovornica je povedala, da se javnega prevoza redno poslužuje, predvsem vožnje z avtobusom, odkar se je preselila v Slovenijo, saj nima več možnosti prevoza s strani družinskih članov.

Druga sogovornica mestni avtobus uporablja pogosto: *»Da, večkrat grem na mestni avtobus in z njim imam zelo dobre izkušnje«* (B24). Eden od sogovornikov pa o uporabi avtobusa pove: *»Če ne bi imel avta, bi se večkrat obrnil na prevoz z avtobusom«* (C24).

Manj sogovornikov je imelo izkušnje z vlakom. Nekateri se železniškega prevoza sploh še niso posluževali, predvsem zaradi pomislekov glede dostopnosti in slabih izkušenj drugih: *»Tudi slišim slabe izkušnje drugih ljudi, saj velikokrat postaje niso dostopne«* (B45).

Vsi, razen mlajše sogovornice so že večkrat potovali z letalom.

b) Prilagojenost javnih prevoznih sredstev

Predvsem starejši sogovorniki so opazili pomembne spremembe na področju dostopnosti javnega prevoza v zadnjih desetletjih: *»Po 2010 pa se je opazil očiten napredek na dostopnosti tako letal kakor avtobusov, lahko samostojno potujem«* (C26).

Sogovornica je prav tako opazila spremembe v prilagojenosti prevoznega sredstva v istem letu: *»Mislim, da leta 2010 se je začela akcija prilagajanja mestnih avtobusov s klančinami«* (B25). O postopku prilagajanja dostopnih avtobusov je povedala: *»Najprej so bile klančine električne, torej da so se spustile same, vendar v praksi niso delovale najboljše, zaradi vremena in podobnega so se velikokrat zataknille. Potem pa so začele implementirati ročne klančine, ampak zaradi pravilnika šofer ni smel zapustiti avtobusa oz. svojega delovnega mesta in je klančino moral spustiti nekdo drug«* (B26). Sogovornica je v nadaljevanju povedala še, da je bila poleg tehničnih prilagoditev potrebna tudi sistemska ureditev, kot je uvedba dodatnega zavarovanja za voznike: *»Problem je bil, da voznik avtobusa pri pomoči osebi na vozičku na avtobus riskira, da se zgodi nesreča, da se kdo zvrne ali podobno, za kar bo odgovarjal on, zato so morali urediti tudi zavarovanje v teh primerih«* (B27). Kasneje so uvedli tudi: *»... izobraževanja, kako pristopat do nas, kako pomagat priti na avtobus«* (B28).

Glede uporabe železniškega prevoza so sogovorniki poudarili, da številne železniške postaje še vedno niso prilagojene osebam z gibalno oviranostjo. Dva sogovornika, ki sta se odpravila na pot z vlakom, sta poročala o številnih zapletih. Eden izmed sogovornikov je opisal pot do Maribora kot izjemno naporno zaradi slabe organizacije, nedelujoče infrastrukture in pomanjkanja obveščenosti med zaposlenimi: *»Na ljubljanski železniški postaji je bilo dvigalo pokvarjeno, tako da sem najprej dolgo čakal, da sem sploh lahko prišel do vlaka, nato pa sem naletel na nov problem, in sicer da nisem mogel na vlak, saj niso imeli pripravljenega dvigala. Povedal sem, da sem se najavil na prihod, oni pa s tem niso bili seznanjeni. Končno je nekdo našel pripomoček, ki me je dvignil na prag vlaka, in smo lahko začeli vožnjo (...) . Ko pa smo prispeli na končno postajo, pa so se spet začeli problemi. Na njihovi postaji ponovno ni bil nihče seznanjen z mojim prihodom, zato sem spet čakal, da sem lahko izstopil, ker niso vedeli, kaj morajo narediti«* (E23).

O prilagojenosti letal in potovanju z letalom je sogovornik s paraplegijo povedal: *»Z letalom pa nisem imel večjih problemov, leta 2002 so me še nosili po stopnicah, potem pa se je zboljšalo, zaradi tunelov«* (C25).

Sogovorniki so opisovali različne prakse vkrcanja na letalo in prilagojenosti letal za gibalno ovirane potnike. Sogovornica, ki uporablja voziček, je povedala: *»Največkrat gremo na letalo prvi, so pa različni načini glede na ponudnike, kako te pripeljejo do sedeža. En je, da te posedejo na neke vrste stol, ki ima kolesa le na zadnji strani, in te kipnejo gor. Obstaja tudi voziček podoben mojemu, le brez glavnih koles, kar v praksi ni najbolje, kdaj so celo taki, da imajo fiksna kolesa, s katerimi ne morajo zavijati. Bi rekla, da je prva opcija še najboljša, najmanj neprijetna. Na letalu pa sedimo na določenih sedežih, ki so povsod malo druge locirani, ni neke enotnosti«* (B49).

Eden glavnih izzivov pri potovanju z letalom so neprilagojene sanitarije, zaradi česar so sogovornika in sogovornica poročali o predhodnih pripravah na let: *»En dan prej ne pijem veliko in na letu skoraj nič in probam zdržat, drugače pa nosim plenico«* (B50), *»Sanitarij na letalih ne uporabljam, si dam kateter, en teden prej pa začnem pazit na prehrano, da ne bi prišlo do presenečenja«* (C27), *»V takih primerih sem si dal kateter ali plenico«* (E26).

Sogovornica je omenila, da se kljub napredku v prilagojenosti postopkov vkrcanja še vedno pojavi praksa fizičnega nošenja zaradi nedostopnosti: *»So pa tudi primeri, kjer te še vedno nosijo. Lani, ko sem letela iz Gradca, sem se morala uvest na stol in sta me dva moška nesla gor. To pa je mal nelagodno, no, se tudi počutiš slabo za ljudi, ker nismo najlažji, pa še zakrči me velikokrat«* (B52).

Sogovorniki so izrazili mnenje, da je na področju javnega prevoza še veliko prostora za izboljšave, predvsem na področju železniškega in avtobusnega prometa: *»Zdi se mi, da bi lahko še veliko izboljšali na tem področju, predvsem v primerjavi z večjimi evropskimi mesti«* (A29).

Eden od sogovornikov je opozoril na nesmiselne postopke najavljanja vnaprej: *»Glede transporta bi si želel večjo dostopnost vlakov in da ni več najavljanja po dva dni vnaprej. Če bi moral poklicati en večer prej, še razumem, to je pa nesmiselno«* (C56).

Izpostavil je tudi problematiko nezanesljivih prevoznih storitev: *»Govorijo, da je dostopno, potem pa potrebujem prosit več zaposlenih, ki so zmedeni in ne vejo, kako me spraviti gor in dol. Potem pa še možnost okvare in prestopanja na avtobus, na katerega ne morem. Razumem, da medkrajevni avtobusi ne bojo nikoli prilagojeni, zato pa je še toliko pomembneje, da prilagodijo vlake«* (C57).

c) Samostojna vožnja s prilagojenim avtomobilom

Štirje od petih sogovornikov, trije moški in ženska, vozijo svoj avto. Pridobitev avta jim predstavlja pomemben korak k samostojnosti in občutek svobode: *»Velika pridobitev je bil avto, ker smo lahko šli kamorkoli«* (E58).

Dva sogovornika navajata podražitev prilagoditve avtomobila po Zakonu o izenačevanju možnosti invalidov (ZIMI). Starejša sogovornica pove: *»Zdaj je to navedeno tudi v ZIMI, kjer ti stroške prilagoditve avta pokrijejo 85 %, ostalo plačaš sam. Cena pred tem je znašala okoli 400-500 evrov, sedaj pa ocenjujejo okoli 1500 evrov, zato ni velika razlika med tem, koliko ti dejansko plačaš. Še vedno se ljudje odločajo za možnost prilagoditve avta pri nekom, ki to opravlja neuradno, saj je vse skupaj hitreje in manj kompleksno, homologacija je vseeno urejena«* (B64).

Trije sogovorniki so si vozilo prilagodili s pomočjo zasebnih izvajalcev, saj je postopek po zakonu časovno zamuden: *»Postopek po ZIMI se začne z vlogo na upravni enoti, nato pošljejo vlogo na Sočo, Soča te pozove, da prideš na oceno in ocenijo, kaj je tvoja prilagoditev, pogledajo prazen avto, ti izdajo odločbo in vrednotnico in greš k izvajalcu, ki ročico vgrajuje. Po koncu greš spet na Sočo, kjer si zabeležiš, da je vse tako kot mora biti, vrednotnico daš tudi izvajalcu, da je lahko strošek poravnan v primeru, da plačila ne zahtevajo že prej«* (B65).

Sogovornica je izpostavila, da je postopek posebno zapleten za ljudi, ki prebivajo izven Ljubljane, kar je potrdil sogovornik iz Maribora, ki je opravljal prilagoditve na URI Soča: *»Proces je kar absurden. Najprej te mora nekdo z avtom peljati tja, da ga poslikajo, ga pelješ nazaj domov, greš na upravno enoto, da ti odobrijo, potem Soča, spet domov, nato k mehaniku potem spet na Sočo in šele nato na homologacijo«* (A39).

Eden od sogovornikov je v preteklosti prilagoditev vozila izvedel celo sam in s tem ni imel nobenih težav. Povedal je: *»Zdaj se veliko več poudarka daje na preverjanje varnosti in homologacije«* (C36).

V preteklosti je prilagoditev in vožnjo dodatno oteževal ročni menjalnik: *»Nismo še imeli avtomatikov, zato je bila tudi vožnja malo bolj zahtevna, ampak sem se hitro navadil. Moral si še menjati prestave z ročko in kdaj avto zacukalo, drugače pa je šlo«* (E32).

d) Vozniško dovoljenje

Vsi štirje sogovorniki, ki samostojno vozijo avto, so voziško dovoljenje pridobili na različne načine – nekateri pred nastankom oviranosti, drugi kasneje v okviru rehabilitacije.

Eden od sogovornikov je povedal, da je imel izpit že pred nesrečo, zato mu ni bilo treba ponovno opravljati izpita: *»Izpit sem imel že pred nesrečo in v tistih časih ni bilo potrebno ponovno opravljati izpita s prilagojenim avtomobilom«* (A35).

Ostali trije so izpit opravili po poškodbi, večinoma v okviru URI Soča, kjer so bili do določene točke na voljo posebna oprema in prilagojena vozila. *»Izpit za avto sem opravljal v sklopu URI Soča leta 1979. Takrat je leto ali dve na Trebinski ponujala možnost opravljanja izpita na avtu – katrci, ki ga je kupila Zveza paraplegikov«* (C31), *»Izpit sem naredil po nesreči, in sicer na URI Soča, ko so še imeli prilagojen avto, in sicer na katrci«* (E30).

Sogovornica, ki je izpit opravljala kasneje, je naletela na spremembe v sistemu: *»Včasih je imela Soča svoj avto, ki je bil prilagojen, kjer je veliko starejših paraplegikov naredilo izpit med oziroma po rehabilitaciji. Ko sem jaz delala voziški izpit, pa ga na Soči niso več imeli, je pa takrat na AMZS Moste deloval prav inštruktor za gibalno ovirane«* (B61).

Pridobivanje izpita je za najstarejšega sogovornika vključevalo tudi začasno bivanje in izobraževanje na lokaciji: *»Mi pa smo bili tam nastanjeni in odsotni od šole. Tam smo opravljali teoretični in praktični del«* (C33). Opravljanje voziškega izpita je bilo v celoti financirano s strani države.

e) Organiziran prevoz na poziv

Večina sogovornikov organiziranega prevoza na poziv ne uporablja pogosto. Štirje starejši sogovorniki so povedali, da to obliko prevoza uporabljajo redko ali sploh nikoli. Eden izmed njih je v preteklosti občasno uporabljal prevoz z rešilcem na podlagi zdravniške napotnice: *»Sem uporabljal na začetku prevoze z rešilcem »Rešilko«, za katerega mi je osebna zdravnica predpisala napotnico«* (A41).

Le najmlajša sogovornica je povedala, da prevoz na poziv uporablja redno: *»To mi je res super, uporabljam skoraj vsak dan, prej jim samo sporočim, ob katerih urah potrebujem prevoz«* (D31). S to storitvijo se je seznanila preko sovrstnika: *»Takrat mi je potem en študent povedal za Društvo študentov invalidov Slovenije, kjer sem se včlanila in se tudi prijavila na organiziran prevoz na klic«* (D30).

4.5 Ugodnosti za osebe z gibalno oviranostjo

Nekateri sogovorniki so prejeli različne oblike državne podpore, kot so socialna stanovanja, nadomestilo osebnega dohodka ali kritje stroškov bivanja v zavodu. Eden od sogovornikov je

povedal: »Okoli leta 1985 pa sem dobil socialno stanovanje, takrat sem imel tudi že družino in otroka« (E62). Kasneje mu je bilo omogočeno, da to stanovanje tudi odkupi, kar je izkoristil.

Takšna pomoč je sogovornikom predstavljala pomoč predvsem v času brezposelnosti. Vendar pa je sogovornik opozoril, da so ti prejemki pogosto prenizki za samostojno in kakovostno življenje: »Če ne bi delal, bi imel ravno toliko za preživetje, neko skromno bivanje. Težko si samostojen in si ustvariš življenje višje kakovosti« (A27).

a) Evropska kartica ugodnosti

Uporaba evropske kartice ugodnosti se med sogovorniki razlikuje. Eden od sogovornikov je povedal: »Imam in jo uporabljam tudi v tujini. Predvsem uporabljam za kulturno udejstvovanje in športne prireditve« (A51).

Druga sogovornica je izpostavila pomen kartice za spodbujanje socialne vključenosti: »Meni je čisto okej. Ne bi niti potrebovala, da so storitve zastonj, ampak se zavedam, da so ljudje zaradi te ponudbe spodbujeni k obisku storitev, brez finančne obremenitve, ki jih drugače ne bi obiskali. Gibalno ovirani imamo višje stroške življenja in največkrat manj priložnosti za zaslužek, zato se mi to ne zdi sporno. Važno je, da je stavba dostopna, in prav se mi zdi, da imajo spremljevalci zastonj« (B79).

Trije sogovorniki kartice ne uporabljajo, bodisi je niso prevzeli bodisi ne vidijo potrebe po njej. Eden od sogovornikov je povedal: »Že tako imamo veliko stvari zastonj brez kartice in je že to več kot dovolj, meni se ne zdi sploh potrebno, ampak se ne pritožujem, seveda sprejmeš nekaj, če ti ponudijo popust ali zastonj« (E50).

4.6 Nastanek gibalne oviranosti

Gibalna oviranost sogovornikov je nastopila v različnih življenjskih obdobjih in iz različnih razlogov. Pri večini sogovornikov je razlog za gibalno oviranost predstavljala posledica nesreč v otroštvu, mladostništvu ali zgodnji odraslosti: eden od sogovornikov jo je doživel že pri enajstih letih (1971), drugi pri 16 letih (1984), 17 letih (1978) in 23 letih (1996), medtem ko mlajša sogovornica živi z gibalno oviranostjo že od rojstva zaradi bolezni.

4.7 Osebna asistenca

Trije od petih sogovornikov imajo trenutno osebno asistenco. Dva sogovornika, moški in ženska, ki pravice do osebne asistencije nimata, si jo želita pridobiti v prihodnosti.

Osebna asistenca pomembno vpliva na kakovost življenja vseh treh uporabnikov. Sogovornica je rekla: *»Vsakodnevno potrebujem pomoč pri uporabi sanitarij, oblačenju, it v avto in pospravljanju vozička, presedanju in vstajanju. Osebna asistenca se zelo pozna pri trajanju opravil, ki bi jih sama delala veliko dlje in z večjim naporom, po drugi strani pa me mogoče dela bolj leno«* (B75). Sogovornika sta o osebni asistenci povedala: *»Asistenca mi zelo pomaga v mojem vsakdanu, sploh z leti se moje potrebe večajo«* (C48), *»Je pa bila to kar velika pridobitev za moje življenje, predvsem zato, ker z leti težje opravljam vsakodnevne reči. Ta potreba po pomoči se bo samo še povečala in je res super, da imam pomoč omogočeno«* (E53).

Sogovornica je izpostavila spremembo, ki jo je občutila ob uvedbi osebne asistence: *»Jaz sem bila iskreno kar navajena življenja sama v stanovanju, kjer sem bila resnično samostojna. Sama sem vstala iz postelje, se stuširala, pomila okna, na vsake toliko časa sem imela pomoč pri generalnem čiščenju. Ko se je k meni preselil partner, ki je tudi moj osebni asistent, mi je bilo kar težko zaradi izgube te svobode, ampak sem potrebovala vedno več pomoči za vstajanje in pri vsakodnevni opravi«* (B74).

Dodala je tudi kritično razmišljanje o rabi osebne asistence: *»Velikokrat se zgodi, da ljudje, ki imajo sposobnost opravljanja dejavnosti, je sedaj ne uporabljajo in delo prepustijo osebnim asistentom. V družinah pa prihaja do problema, da postajajo osebni asistenti njihove osebne služkinje, kar pa definitivno ni okej«* (B76).

Medtem sogovornica, ki osebne asistenta nima, pomoč nadomešča s podporo mame: *»Ker nimam osebne asistenta, mi veliko pomaga mama, s katero si delim stanovanje, predvsem pri tuširanju. Pa tudi rabim pomoč pri nošenju sposojenih knjig iz fakultete, ker je tega pri nas kar veliko in se nabere, kar je pa slabo za moj hrbet«* (D19).

4.8 Družbeni odnos do gibalno oviranih ljudi

Več sogovornikov je izpostavilo potrebo po večjem razumevanju in sodelovanju v družbi. Sogovornik je povedal, da si želi: *»... da bi bilo več sodelovanja, pogovarjanja med ljudmi, več empatije in manj gledanja na denar. Več sočutja in ne smiljenja, delovanje za večjo enakopravnost v družbi«* (A58).

Sogovornica je izpostavila: *»Kar pogrešam, je prijaznost drugih ljudi, torej da bi opazili, ko ima nekdo problem, in mu ponudili pomoč, ga spustili naprej v trgovini, odstopili sedež«* (D42).

Starejši sogovornik je zanimivo opredelil razvoj družbene inkluzije oseb z ovirami skozi štiri obdobja, ki jih povezujejo ključne politične in družbene spremembe: *»Družbo kategoriziram na obdobja do leta 1991, od 1991 do 2000, od 2000 do 2010 in od 2010 dalje zaradi osamosvojitve Slovenije in splošnega napredka v sprejemanju oseb z oviro in zavedanju potrebe po dostopnosti«* (C49). Svojo razlago je opredelil s poudarkom na spremembah, ki so se začele po drugi svetovni vojni: *»Stvari so se začele spreminjat zaradi količine invalidov po drugi svetovni vojni, zavedanje problema nedostopnosti, grajenje novih parkirišč, prilagojenih avtomobilov.«* (C50).

Povedal je tudi, da je bil včasih prisoten sram ob pojavu oviranosti med bližnjimi. Ključno je bilo družbeno zavedanje o potrebah oseb z gibalno oviro: *»Največja pobuda za spremembe je bilo zavedanje družbe, da ima veliko ljudi potrebo po dostopnih storitvah. Zdravstvo se je začelo razvijati, kirurgija, oskrba rane, pripomočki so se izboljšali«* (C51).

Sogovornica je opisala nelagodje, ki ga občuti, ko mora prositi ljudi za pomoč: *»Tako da potem moram prositi ljudi, če se lahko usedem namesto njih, ampak mi je neprijetno spraševati. Opažam pa, da ljudje kljub temu, da vidijo, da mi je težko stati, še vedno ne odstopijo sedeža«* (D26).

4.9 Zakonske spremembe

Ena od sogovornic je kot najpomembnejše sistemske premike na področju vključevanja oseb z gibalno oviranostjo izpostavila predvsem zakonodajne spremembe in razvoj storitev: *»Definitivno ratifikacija konvencije o pravicah invalidov in ZIMI. Potem pa, ko so sprejeli Zakon o enakopravnem vključevanju, to je bil kar dosežek. Pa postopki, sprejemanje, lobiranje, kompromisi, iskanje denarja«* (B77).

Poudarila je tudi pomen prilagojenosti avtomobilov, možnosti sofinanciranja in poklicne rehabilitacije. Največji poudarek pa je namenila razvoju osebne asistence v Sloveniji: *»Pa predvsem osebna asistenca, v Sloveniji po mojem ena boljših v Evropi. Ko se je asistenca pojavila pri nas, so jo odobrili skoraj vsakemu in veliko denarja iz proračuna je namenjenega osebni asistenci pri nas«* (B78).

Ti zakonodajni premiki po njenem mnenju pomembno prispevajo k večji samostojnosti, vključevanju in enakopravnosti oseb z gibalnimi ovirami.

5. Razprava

5.1 Omejitve raziskave

V diplomskem delu sem raziskovala, kako so se v zadnjih desetletjih razvijali proizvodi in storitve, namenjeni osebam z gibalno oviranostjo, ter kako ti vplivajo na njihovo vsakodnevno življenje in samostojnost. Temeljni cilj je bil prikazati spremembe skozi oči tistih, ki jih neposredno doživljajo, ter prepoznati ključna področja napredka in preostalih pomanjkljivosti.

Kljub temu da raziskavo ocenjujem kot uspešno, lahko izpostavim nekaj pomembnih omejitev. Prva med njimi je nedvomno majhno število intervjuvancev, saj jih je bilo le pet, zaradi česar rezultatov ne morem posplošiti na celotno populacijo, saj niso reprezentativni. Z vključevanjem več udeležencev bi dobila več raznolikih podatkov in osebnih izkušenj, ki bi raziskavo obogatila. Pri intervjuvancih bi se prav tako lahko bolj omejila na določeno starost ali pa bi poskusila zajeti izkušnje posameznikov, ki živijo v različnih krajih po Sloveniji.

Druga pomembna omejitev je delna uporaba zaprtih vprašanj pri intervjujih, saj sem na tak način omejila sogovornike pri odgovorih. Namen tega je bil, da sem imela vnaprej pripravljene teme vprašanj in so bila uvodna vprašanja pogosto zaprta, da v primeru, ko oseba z določeno storitvijo ni imela izkušenj, nisem zastavljala še podvprašanj tako kot pri osebah, ki so imele tovrstno izkušnjo. Zavedam se, da bi z uporabo izključno odprtih vprašanj intervjuvanci morda izrazili več osebnih izkušenj in nepredvidenih tem, kar bi omogočilo še globlji vpogled.

Med pisanjem sem naletela tudi na terminološki izziv. V raziskavi se pojavljajo izrazi, kot so oseba z gibalno oviro, hendikepirani in invalid, pri čemer je slednji vključen predvsem zaradi uporabe v uradnih dokumentih, zakonih in podobnih nazivih. Zavedam se, da to lahko vpliva na slogovno enotnost besedila, a sem se odločila, da izraze ohranim, saj odražajo trenutno rabo v praksi.

Nazadnje bi bilo mogoče temo smiselno raziskati tudi z vključitvijo drugih perspektiv, na primer izvajalcev storitev. To bi razširilo razumevanje, kako dobro različni akterji razumejo potrebe oseb z gibalno oviranostjo in kako ocenjujejo učinkovitost obstoječih rešitev.

5.2 Razprava in sklepi

a) Izkušnje z nedostopnim okoljem in prilagajanjem v preteklosti

V preteklosti so bile možnosti oseb z gibalno oviranostjo za samostojno vključevanje v vsakdanje življenje močno omejene zaradi neprilagojenega okolja. Med najpogostejšimi težavami, s katerimi se srečujejo, so predvsem stopnice in strmi klanci, ki otežujejo ali onemogočajo dostop. Pogoste so tudi nevarnosti padcev, zlasti na neustrezno urejenih predelih. Ovire predstavljajo tudi ozki prehodi, premajhni prostori za obračanje in odpiranje vrat ter težko dosegljivi predmeti (Konzorcij ACCESSCULT, 2022).

Sogovorniki so večkrat izpostavili, da so si morali pomagati sami ali s pomočjo bližnjih. Trezzini in sodelavci (2022) so zapisali tri glavne strategije prilagajanja na oviro in na življenje z njo. Delijo jih na sprejemanje (*accepting*), prilagajanje (*complying*) in prenašanje ovire (*enduring*).

Pogosta praksa je bila odvisnost od pomoči družinskih članov, prijateljev ali sošolcev za opravljanje vsakodnevnih opravil, kakor tudi za obiskovanje pouka in uporabo sanitarij. Predvsem osebe, ki so imele izkušnjo gibalne oviranosti pred letom 1991, so bile močno vezane na dejanje nošenja, kadar koli so naleteli na ovire v okolju ali stopnice, kar je bilo pogosto neizogibno. Takšna pomoč, čeprav nujna in dobronamerna, je krepila odvisnost in zmanjševala občutek osebne avtonomije.

Pogled na odvisnost, kot ga ponujata Zupan in Uršič (1997, str. 22), izhaja iz časa, ko je odvisnost pomenila eno tistih značilnosti razločevanja med zdravimi (neodvisnimi) in oviranimi (odvisnimi). Feldman (1974, str. 23) to razdeli na pozitivno in negativno odvisnost. Pozitivna pomeni, da oseba sprejme pomoč, da bi z njo pridobila čim več samostojnosti, hkrati pa ohrani občutek lastne vrednosti. Negativna pa pomeni, da pomoč doživlja kot osebno ponižanje ali se je iz različnih razlogov izogiba, čeprav bi ji lahko olajšala življenje.

Tudi izkušnje intervjuvancev potrjujejo, da je bila pomoč drugih pogosto neizogibna, a hkrati čustveno zahtevna. Eden izmed njih je povedal: »*Veliko sem se zanašal na druge, da so me nosili*« (C54). Drugi je izpostavil: »*Na srečo sem imel dosti prijateljev, ki so me zelo spodbujali in me povsod vzeli s sabo, tako da sem odkril, da se tudi s poškodbo da živeti. Res pa je, da sem povsod rabil nekoga, ki me je bil pripravljen nesti, in sem bil zelo težko samostojen*« (E57). Občutki nelagodja so se pojavljali v situacijah prejemanja pomoči: »*So pa tudi primeri, kjer te še vedno nosijo. Lani, ko sem letela iz Gradca, sem se morala usest na stol in sta me dva moška nesla gor. To pa je mal nelagodno, no, se tudi počutiš slabo za ljudi, ker nismo najlažji, pa še zakrči me velikokrat*« (B52).

Zaviršek (1995) poudarja, da se osebe, ki za samostojno življenje potrebujejo pomoč, pogosto srečujejo z omejevanjem možnosti za prevzemanje pozitivno ovrednotenih družbenih vlog, saj jim okolica to pravico pogosto odreka.

Načelo vključitve oseb z gibalno oviranostjo v družbo je jasno opredeljeno v Konvenciji o pravicah invalidov, ki jo je Slovenija ratificirala leta 2008. Med njenimi temeljnimi načeli je izpostavljeno polno in učinkovito sodelovanje in vključenost v družbo, kar izpostavi potrebo po ustvarjanju okolja, ki posameznikom omogoča enakopravno udeležbo. Prav tako pa konvencija zapisuje koncept univerzalnega oblikovanja, ki poudarja, da naj bodo prostori, proizvodi in storitve zasnovani tako, da so čim bolj dostopni vsem ne glede na njihove zmožnosti (Zakon o ratifikaciji Konvencije o pravicah invalidov in Izbirnega protokola h Konvenciji o pravicah invalidov, 2008).

Sendi in Kobal (2010, str. 13) poudarjata, da je dostopnost eno izmed temeljnih načel Konvencije o pravicah invalidov. Nanaša se tako na fizično okolje, kot tudi na komunikacijo in dostop do informacij. Grajeno okolje vključuje načrtovanje, gradnjo in vzdrževanje tako javnih kot zasebnih stavb ter urejanje zunanjih površin v mestih, primestjih in na podeželju. Po drugi strani komunikacijsko okolje obsega vse oblike prenosa in izmenjave informacij od množičnih medijev, kot so radio, televizija in tisk, do sodobnih spletnih kanalov.

Pomemben vidik doživljanja oviranosti v preteklosti je bilo tudi področje izobraževanja in poklicnega odločanja. Več sogovornikov je poudarilo, da so bili pri obiskovanju pouka močno odvisni od fizične pomoči sovrstnikov. Ena izmed sogovornic je opisala svojo izkušnjo z besedami: *»Vsako jutro, med menjavo učilnice na drugem nadstropju in po pouku so me morali nositi gor in dol. To je zgledalo tako, da sem čakala pred vhodom, dokler se ni nabralo nekaj ljudi, po navadi štirje, da so me lahko nesli notri, in nato sem šele lahko uporabila voziček«* (B6).

Poleg vsakodnevnih fizičnih in logističnih ovir so štirje sogovorniki izpostavili, da so morali zaradi gibalne oviranosti spremeniti ali prilagoditi svoje karijerne načrte. Eden izmed njih je povedal: *»Tako sem vedel, da tega dela ne bom mogel opravljati na vozičku, zato nisem nadaljeval«* (E11). Takšne odločitve niso bile posledica pomanjkanja motivacije, temveč odraz pomanjkanja sistemskih prilagoditev, ki bi jim omogočile uresničevanje izbrane poklicne poti.

Podobno ugotavlja tudi raziskava Trezzinija in sodelavcev (2022), v kateri udeleženci opisujejo opuščanje prvotnih ambicij zaradi oviranosti. Tovrstne ugotovitve potrjujejo, da je bila v

preteklosti odgovornost za spopadanje s fizičnimi ovirami pogosto prepuščena posamezniku, na ta račun pa so bili prikrajšani dela na zelenih področjih.

b) Ključne spremembe na področju dostopnosti

V zadnjih desetletjih so se za osebe z gibalno oviranostjo zgodile pomembne spremembe, predvsem na področju zakonodaje, storitev in prilagoditev okolja. Eden pomembnejših mejnikov je bila ratifikacija Konvencije o pravicah invalidov. Za osebe z ovirami je njen sprejem predstavljal obdobje, ko niso več podvrženi diskriminatornim pristopom in praksam, saj temelji na načelu, da morajo imeti ljudje z ovirami enake možnosti in zaščito človekovih pravic kot vsi drugi. Pravice, zapisane v konvenciji, lahko razdelimo na dve skupini, na tiste, ki so jih morale države uresničevati takoj, kot je pravica do nediskriminacije, in druge, za katere so se države pogodbenice zavezovale izpolnjevati postopoma, v skladu z razpoložljivimi sredstvi, kot so uresničevanje kulturnih, ekonomskih in socialnih pravic (Uršič in Tabaj, 2015).

Sogovornica je o pomembnih zakonskih spremembah povedala to: »*Definitivno ratifikacija konvencije o pravicah invalidov in ZIMI*« (B77).

Zakon o izenačevanju možnosti invalidov (ZIMI), ki je začel veljati leta 2010, je na področje dostopnosti prinesel pomembne spremembe. Temeljna načela tega zakona so spoštovanje oseb z ovirami in zagotavljanje človekovih pravic, zagotavljanje enakih možnosti za osebe z oviro in njihova nediskriminacija ter spoštovanje in sprejemanje različnosti zaradi oviranosti (Pogačnik idr., 2024).

Zakon je prvi pri nas jasno zapisal, da morajo biti javni prostori prilagojeni tudi osebam z oviranostjo. Novi in obnovljeni objekti morajo biti med gradnjo ustrezno prilagojeni, že obstoječi pa morajo prilagoditve izvesti do 11. 12. 2025. Zakon navaja tudi pravico do dostopnosti javnih prevoznih sredstev, pri tem pa je določil rok za prilagoditev avtobusov, ki je potekel leta 2020 (Zakon o izenačevanju možnosti invalidov, 2010).

Več sogovornikov je izrazilo zadovoljstvo z napredkom v dostopnosti: *Zdaj je veliko več klančin, dvigal, dostopnih prostorov*« (A54). *»Tako da sem zdaj res zelo zadovoljna z dostopnostjo, s tehničnimi pripomočki, z dostopnostjo tehničnih pripomočkov, dostopnostjo zgradb, prevoznih sredstev, osveščenost ljudi ...«* (B82). Kljub opaženemu napredku v dostopnosti javnih objektov in prometnih vozil opažamo, da se njihove zahteve še vedno niso v celoti uresničene.

Sendi in drugi (2015) navajajo, da mora biti v objektih v javni rabi vsaj en prilagojen sanitarni prostor, ki je dostopen brez ovir, in je pot do njega jasno označena. Vrata se morajo brez težav odpirati in biti ustrezno široka, prostor pa mora biti ustrezne velikosti za premikanje z vozičkom.

ZIMI je prav tako pomemben zaradi 20. člena, ki govori o sofinanciranju pripomočkov za gibalno ovirane osebe. Sredstva za sofinanciranje pokrijejo plačilo pripomočka v višini 85 % vrednosti, za osebe, ki prejemajo denarno socialno pomoč, pa se plačilo pripomočkov krije v celoti (Zakon o izenačevanju možnosti invalidov, 2010). Sogovornik je povedal: »*Velika sprememba je bila tudi financiranje več pripomočkov in prilagoditev v avtu*« (A57).

Sofinanciranje pa je omogočeno tudi za gibalno ovirane osebe, ki za vožnjo potrebujejo prilagojeno vozilo, in sicer enkrat na šest let. Financiranje pripada tudi osebam, ki lastnega avtomobila ne vozijo, ampak je prilagoditev obvezna za njegov prevoz s strani asistenta. Država prav tako krije stroške v višini 85 % vrednosti prilagoditve ali nakupa prilagojenega vozila (Uršič idr., 2015). Sogovorniki so poudarili, da pridobijo sofinancirane vse nujne pripomočke, vendar pa so čakalne dobe dolge.

Velik premik je prinesel tudi Zakon o osebni asistenci (2017), ki je mnogim omogočil bolj samostojno življenje in zagotovil pomoč, ki jo nujno potrebujejo. Osebna asistenca je sredstvo, ki osebi z ovirami zagotavlja, da s pomočjo asistenta živijo neodvisno in bolj kakovostno življenje. Tako lahko živijo brez odvisnosti od pomoči družinskih članov in institucionalne oskrbe (Smolej in Nagode, 2012).

Sogovornika sta o pomembnosti pridobitve pravice do osebne asistencije povedala: »*Asistenca mi zelo pomaga v mojem vsakdanu, sploh z leti se moje potrebe večajo*« (C48), »*Je pa bila to kar velika pridobitev za moje življenje, predvsem zato, ker z leti težje opravljam vsakodnevne reči. Ta potreba po pomoči se bo samo še povečala in je res super, da imam pomoč omogočeno*« (E53).

Z leti se je začel spreminjati tudi pogled družbe na oviranost. Vedno bolj se uveljavlja razumevanje, da ovire ne izvirajo iz samega posameznika, ampak iz okolja, ki ni prilagojeno. Zato je ključno, da se spremembe dogajajo na ravni sistema tako v zakonih, kot tudi v vsakdanji praksi. Sogovornik je o spremembah povedal: »*Največja pobuda za spremembe je bilo zavedanje družbe, da ima veliko ljudi potrebo po dostopnih storitvah. Zdravstvo se je začelo razvijati, kirurgija, oskrba rane, pripomočki so se izboljšali*« (C51).

c) Potrebe po izboljšavah

Javni promet je eno glavnih področji, kjer sogovorniki še vedno zaznavajo pomanjkljivosti. Medtem ko so z dostopnostjo mestnega avtobusnega prevoza večinoma zadovoljni, pa se pojavlja želja po medkrajevnih povezavah, ki zaenkrat še niso možne. Še posebej kritični so bili do železniškega prometa. Ocenili so ga kot nezanesljivega, predvsem zaradi pogostih okvar, nesmiselno dolgega najavljanja vnaprej, pomanjkljivo prilagojenih postaj ter pomanjkanja ozaveščenosti pri osebju. Kljub obstoju sodobnejših vlakov in posameznih dostopnejših postaj se premalo vlaga v celovito ureditev dostopa, zlasti na manjših postajah, kjer še vedno manjkajo klančine in dvigala ali pa so grajene neustrezno (Rupnik Ženko, 2025).

Sogovorniki so izpostavili tudi narobe grajene dostopne rešitve, kot so preozka dvigala, klančine, ki so prestrme in preozke, dostopna prevozna sredstva, a nedostopne postaje. Take navidezne rešitve dajejo na prvi pogled vtis, da so prostori dostopni, vendar niso, saj so zaradi napačnega načrtovanja ali slabe izvedbe v praksi neuporabne in celo nevarne. Takšna infrastruktura zmanjšuje samostojnost uporabnikov, ki so zato pogosto prisiljeni v odvisnost od drugih ali izogibanje določenim okoljem (Kapsalis idr., 2022). Eden od sogovornikov je kot možno rešitev predlagal večje vključevanje uporabnikov v načrtovanje objektov: *»Želim si pa res večje sodelovanje z osebami na vozičku pri oblikovanju novih objektov. Dobro bi bilo, da se arhitekti povežejo z društvom, ko začnejo z gradnjo in dejansko upoštevajo, kako v praksi poteka dostopnost«* (E65).

Dodatni primer navidezno urejene dostopnosti so sanitarije, namenjene gibalno oviranim osebam, ki so pogosto namenjene shranjevanju čistilnih pripomočkov ali drugih raznih materialov. Na tak način je osebam onemogočena uporaba sanitarij kljub temu, da je prostor prilagojen. Sogovornik pravi: *»Največji problem, ki sem ga opazil in se še danes pojavlja, so odlagališča čistilnih pripomočkov, ki se nabirajo v prilagojenih sanitarijah«* (A55).

Pojavlja se tudi težava s prilagojenimi parkirnimi mesti, ki jih pogosto zasedajo ljudje brez ovir. Kljub temu, da so ta mesta jasno označena, opažajo redarji in uporabniki pogoste zlorabe, pri čemer na teh mestih parkirajo osebe brez ustrezne dokumentacije, velikokrat celo takrat, ko so v bližini na voljo druga prosta mesta. Raziskava Fakultete za varnostne vede iz leta 2021 je pokazala, da je bilo kar 63 % vozil na prilagojenih parkirnih mestih tam neupravičeno. Pomanjkanje dostopnih mest je posebej izrazito v središčih mest in pred zdravstvenimi ustanovami, kjer je potreba največja (Levičnik, 2025).

Dostopnost bivalnega okolja je ključna za samostojno življenje oseb z gibalno oviranostjo, vendar v praksi pogosto ni zagotovljena. V številnih primerih živijo osebe z oviranostjo v neprimernih, negotovih in slabo prilagojenih stanovanjih. Tudi tam, kjer so bile prilagoditve izvedene, so pogosto tehnično pomanjkljive ali slabo vzdrževane, prav tako pa zelo drage. Pojavlja se potreba po sistemskih rešitvah, kot so boljše finančne spodbude, prilagoditve na domu in uporaba pametne tehnologije (Lindsay idr., 2024).

Sogovornica o problematiki pove: *»Problem, ki ostaja, je prilagoditev bivalnega okolja. Ko pride do poškodbe ali bolezni, je bivalno okolje tisto, ki je najmanj prilagojeno, in so s tem osebe zelo omejene na določene prostore. V takem primeru ni važno, koliko je dostopno širše okolje, če ljudje ne morejo priti ven iz bivalnega prostora. Pri prilagajanju stanovanja ali hiše pa pride do finančnih stisk, saj so vse te spremembe izredno drage. Prilagaja se delovno okolje, bivalnega pa še ne«* (B84).

Dva sogovornika sta izpostavila pomanjkanje solidarnosti in razumevanja v družbi ter izrazila željo po večjem sodelovanju in empatiji: *»Kar pogrešam, je prijaznost drugih ljudi, torej da bi opazili, ko ima nekdo problem in mu ponudili pomoč, ga spustili naprej v trgovini, odstopili sedež«* (D42), *»... da bi bilo več sodelovanja, pogovarjanja med ljudmi, več empatije in manj gledanja na denar. Več sočutja in ne smiljenja, delovanje za večjo enakopravnost v družbi«* (A58). Iz povedanega je razvidno, da je družbena podpora pomemben vidik vsakdanjega življenja oseb z gibalno oviro.

Skupne izkušnje sogovornikov kažejo, da so bile v zadnjih desetletjih narejene pomembne zakonodajne in praktične izboljšave, vendar ostajajo številne ovire, zlasti na področju vsakodneвне dostopnosti, bivalnega okolja in družbenega odnosa. Ključni izzivi prihodnosti vključujejo sistemske prilagoditve, bolj vključujoče načrtovanje ter večje spoštovanje in razumevanje v družbi.

6. Predlogi

Glede na pridobljene rezultate so moji predlogi naslednji:

- Pomembno je, da se osebe z gibalno oviranostjo že v fazi načrtovanja aktivno vključuje v oblikovanje novih objektov in infrastrukture, saj lahko z lastnimi izkušnjami pomembno prispevajo k bolj funkcionalnim in dejansko dostopnim rešitvam.
- Dostopnost javnega potniškega prometa bi bilo potrebno izboljšati in omogočiti dosledno odpravljanje tehničnih ovir, kot so nedelujoča dvigala, prestrme klančine in neprilagojene postaje, hkrati pa bi morali ukiniti postopek najave in zagotoviti dodatno usposabljanje zaposlenih.
- Na področju bivalnega okolja se kaže potreba po sistemski ureditvi postopkov in financiranja za prilagoditve stanovanj, ki bi posameznikom omogočale samostojno bivanje brez finančnih in tehničnih ovir.
- Zaradi pogostih zlorab in neustrezne uporabe bi bilo treba zagotoviti nadzor nad dostopnimi sanitarijami in preprečiti njihovo uporabo kot shranjevalni prostor, saj to neposredno onemogoča njihovo osnovno funkcijo.
- Na področju parkiranja bi bile potrebne dodatne aktivnosti za nadzor uporabe prilagojenih parkirnih mest in uveljavitev sankcij, za kršenje spoštovanja mest, ki so za osebe z gibalno oviro izredno pomembna prilagoditev.
- Zaradi dolgih čakalnih dob in omejitev pri menjavi pripomočkov bi bilo smiselno pregledati obstoječe predpise in zagotoviti hitrejše postopke za pridobitev osnovne opreme, ki omogoča večjo samostojnost.
- Evropsko kartico ugodnosti bi bilo smiselno vsebinsko nadgraditi, saj večina obstoječih ugodnosti ni novih, kar zmanjšuje njen prvotni namen, medtem ko glavni problem še vedno ostaja v fizični nedostopnosti storitev.
- Izvajanje zakonodaje na področju dostopnosti bi moralo biti bolj dosledno, pri čemer bi bilo treba upoštevati postavljene roke za prilagoditev storitev in nadzorovati njihovo dejansko uresničevanje.
- Nazadnje je treba več pozornosti nameniti spodbujanju solidarnosti in razumevanja v družbi, saj odnos okolice pomembno vpliva na kakovost življenja oseb z gibalno oviranostjo, kar je mogoče doseči z izobraževanjem in ozaveščanjem prebivalcev.

7. Viri in literatura

Aleksić, J., Hostnik, M., Janežić, M., Kaker, Č., Lešnik, B., Lobnik, M., Prešlenkova, N., Šmid, M., & Vičič, D. (2023). *Nedostopnost javnega medkrajevnega avtobusnega prevoza za gibalno ovirane*. Zagovornik načela enakosti. Pridobljeno 6. 6. 2025 s

https://zagovornik.si/wp-content/uploads/2023/06/Posebno-porocilo_Nedostopnost-javnega-medkrajevnega-avtobusnega-prevoza-za-gibalno-ovirane.pdf

AMZS d.o.o. (2017). *Vrnitev invalidov za volan*. Pridobljeno 6. 6. 2025 s

<https://www.amzs.si/motorevija/v-zarometu/avto-moto/2017-11-13-vrnitev-invalidov-za-volan>

AMZS d.o.o. (b.d.). *Prodaja in vgradnja B.D.F. ročice*. Pridobljeno 6. 6. 2025 s

<https://www.amzs.si/bdf>

Atoyebe, O., Wister, A., Mattie, J., Beadle, J., Gutman, G., Chaudhury, H., Sparrey, C. J., Jones, O. Y., Mortenson, W. B., O'Dea, E., Hosseini, S. H., & Borisoff, J. (2025). Power assist add-ons for adult manual wheelchair users: A scoping review. *Assistive technology: the official journal of RESNA*, 37(2). Pridobljeno 6. 6. 2025 s

<https://pubmed.ncbi.nlm.nih.gov/39869775/>

Bratuš Albreht, K., Breclj, V., Destovnik, K., Miklavčič, A., Kočivnik, K., Ponikvar, J., Zovko Stele, M., Hunjet, A., Korošec, T., Jalšovec, N., Šterman, K., Temlin, K., & Žnidarčič, D. (2019). *Spodbujajmo zaposlovanje invalidov: priročnik* (K. Destovnik, ur.). Pridobljeno

6. 6. 2025 s https://za-vse.eu/wp-content/uploads/2020/10/Prirocnik-Spodbujajmo-zaposlovanje-invalidov_web.pdf

CRI Celje. (2011). *Zaposlitvena in poklicna rehabilitacija*. Pridobljeno 6. 6. 2025 s

<https://www.cri.si/sl/reha-storitve/wp-content/uploads/sites/3/2015/06/Zaposlitvena-in-poklicna-rehabilitacija.pdf>

Damjan, H. (2004). Tehnični pripomočki za gibalno ovirane. V S. Kert, & K. Tušek-Bunc (ur.), *Medicinsko-tehnični pripomočki: zbornik: 3. Mariborski kongres družinske medicine* (str. 101 – 106). Ljubljana: Združenje zdravnikov družinske medicine SZD

Degener, T. (1997). Invalidi in človekove pravice – pravni okvir. V Uršič, C. & Švajger, A., *Človekove pravice in invalidi – zbornik esejev* (str. 32). Ljubljana: Zveza delovnih invalidov Slovenije, Inštitut RS za rehabilitacijo.

Disability:IN. (2024). *Slovenia country profile*. Pridobljeno 6. 6. 2025 s

<https://disabilityin.org/country/slovenia/>

Društvo paraplegikov ljubljanske pokrajine. (b.d.). *Prevozi*. Pridobljeno 6. 6. 2025 s

<https://www.drustvo-para-lj.si/programi/prevozi/>

Evropski svet. (2025). *Invalidnost v EU: dejstva in številke*. Pridobljeno 6. 6. 2025 s

<https://www.consilium.europa.eu/sl/>

Feldman, D. J. (1974). Chronic disabling illness: A holistic view. V Zupan, A. & Uršič, C. (ur.), *Neodvisno življenje najtežje gibalno oviranih: Zbornik predavanj* (str. 23). Ljubljana: Inštitut Republike Slovenije za rehabilitacijo

Geodetska uprava Republike Slovenije. (2025). *Poročilo o izvedbi programa dela državne geodetske službe za leto 2024*. Pridobljeno 6. 6. 2025 s <https://www.gov.si/novice/2025-04-25-sprejeto-je-porocilo-o-izvedbi-programa-dela-drzavne-geodetske-sluzbe-za-leto-2024/>

Geodetski inštitut Slovenije. (2024). *Omogočanje multimodalne mobilnosti oseb z različnimi oviranostmi: Končno poročilo*. Pridobljeno 6. 6. 2025 s https://www.dostopnost-prostora.si/f/docs/Izvoz-porocil-uvodna/Omogocanje_multimodalne_mobilnosti_oseb_z_razlicnimi_oviranostmi_por.pdf

Geodetski inštitut Slovenije. (b.d.). *Javni pregledovalnik dostopnosti prostora*. Pridobljeno 6. 6. 2025 s <https://pregledovalnik.dostopnost-prostora.si/>

Hočevar, B. (2025). Zaradi osebne asistencije veliko nezadovoljnih, protest pred vladno stavbo. *Delo*. Pridobljeno 6. 6. 2025 s <https://www.delo.si/novice/slovenija/osebna-asistenca-omogoca-svobodo>

Javni holding Ljubljana. (2024a). *Prevoz na klic za osebe z oviranostmi*. Pridobljeno 6. 6. 2025 s <https://www.lpp.si/uporabne-informacije-za-potnike/prevoz-na-klic>

Javni holding Ljubljana. (2024b). *Kavalir*. Pridobljeno 6. 6. 2025 s <https://www.lpp.si/uporabne-informacije-za-potnike/kavalir>

Kapsalis, E., Jäger, N. & Hale, J. (2022). *Disabled-by-design: effects of inaccessible urban public spaces on users of mobility assistive devices – a systematic review*. Pridobljeno 6. 6. 2025 s https://www.researchgate.net/publication/362819616_Disabled-by-

[design_effects_of_inaccessible_urban_public_spaces_on_users_of_mobility_assistive_devices_-_a_systematic_review](#)

Konzorcij ACCESSCULT. (2022). Valič, U. (ur.). *IO3, Visokošolski modul »Vsem dostopna dediščina«: Učno gradivo*. Ljubljana: Univerza v Ljubljani.

Levičnik, V. (2025). *Primanjkuje parkirnih mest za invalide, redarji vse pogosteje opažajo zlorabe*. Pridobljeno 6. 6. 2025 s <https://www.dnevnik.si/novice/ljubljana/invalidskih-parkirnih-mest-v-centru-primanjkuje-2723807/?utm>

Lindsay, S., Fuentes, K., Ragunathan, S., Li, Y., & Ross, T. (2024). Accessible independent housing for people with disabilities: A scoping review of promising practices, policies and interventions. *PLOS ONE*, 19(2). Pridobljeno 6. 6. 2025 s <https://journals.plos.org/plosone/article?id=10.1371%2Fjournal.pone.0291228&utm>

Medved, P. (urednica). (2021). *Kaj prinaša spremenjen zakon o osebni asistenci* [Podkast]. RTV Slovenija, Oddaja Studio ob 17.00. 27. 10. Pridobljeno 6. 6. 2025 s <https://prvi.rtvsl.si/podkast/studio-ob-1700/87/174817381>

Mesec, B. (2009). *Metodologija raziskovanja v socialnem delu 1: načrtovanje raziskave*. Ljubljana: Fakulteta za socialno delo.

Ministrstvo za delo, družino, socialne zadeve in enake možnosti. (2023). *Akcijski program za invalide 2023: Poročilo o izvajanju ukrepov*. Pridobljeno 6. 6. 2025 s <https://www.gov.si/zbirke/projekti-in-programi/akcijski-program-za-invalidi/>

Ministrstvo za delo, družino, socialne zadeve in enake možnosti. (2024). *Poročilo o uresničevanju Akcijskega programa za invalide 2022–2030 v letu 2023*. Pridobljeno 6. 6. 2025 s <https://www.gov.si/assets/ministrstva/MDDSZ/dokumenti/invalidi/API-porocilo-2023.pdf>

Ministrstvo za okolje, podnebje in energijo. (2023). *Multimodalna mobilnost oseb z različnimi oviranostmi*. Pridobljeno 6. 6. 2025 s <https://www.gov.si/zbirke/projekti-in-programi/multimodalna-mobilnost-oseb-z-razlicnimi-oviranostmi/>

Ministrstvo za okolje, podnebje in energijo. (2024). *Družba za upravljanje javnega potniškega prometa prevzela pilotno testiranje izvedbe prevoza na klic*. Pridobljeno 6. 6. 2025

s <https://www.gov.si/novice/2024-09-09-druzba-za-upravljanje-javnega-potniskega-prometa-prevzela-pilotno-testiranje-izvedbe-prevoza-na-klic/>

Ministrstvo za okolje, podnebje in energijo. (b.d.). *Dostopnost prostora za samostojno mobilnost v domačem okolju in drugod brez ovir*. Pridobljeno 6. 6. 2025 s <https://www.dostopnost-prostora.si/o-projektu/>

Ministrstvo za vzgojo in izobraževanje. (2025). *Osnovnošolsko izobraževanje za otroke s posebnimi potrebami*. Pridobljeno 6. 6. 2025 s <https://www.gov.si teme/osnovnosolsko-izobrazevanje-za-otroke-s-posebnimi-potrebami/>

Modic, K., Pečarič, E. & Retelj, D. (2021). *Osebna asistenca: priročnik za razumevanje neodvisnega življenja*. Ljubljana: YHD – Društvo za teorijo in kulturo hendikep.

Modic, K., Pečarič, E., Retelj, D., Evans, J., Ratzka, A. D. & Birch-Rocchio, J. (2023). *Personal assistance*. Pridobljeno 6. 6. 2025 s <https://www.dlib.si/stream/URN:NBN:SI:DOC-BFQDSQU6/b23f67e5-5885-4fb9-beab-64d963c0a2f6/PDF>

Nacionalni svet invalidskih organizacij Slovenije. (2024). *Pilotno testiranje izvedbe prevoza na klic*. Pridobljeno 6. 6. 2025 s <https://nsios.si/izpostavljeno/pilotno-testiranje-izvedbe-prevoza-na-klic/>

Oliver, M. (1990). The Politics of Disablement. V Bampi, L. N., Guilhem, D., & Alves, E. D., *Social model: a new approach of the disability theme. Revista latino-americana de enfermagem*, (str. 822). Pridobljeno 6. 6. 2025 s <https://www.scielo.br/j/rlae/a/yBG83q48WG6KDHmFXXsgVkJR/?format=pdf&lang=en>

Pogačnik, M., Burger, G., Pečnik, K., Guna, J., Kos, A., Oven, K., Renner, R., Lovrić, M., & Radovan, D. (2024). *Analiza konceptualnih zasnov informacijske in tehnične sistemske podpore invalidom za povečanje socialne vključenosti: Končno poročilo raziskovalnega projekta št. V2-2252 v okviru CRP 2022*. Ljubljana: Univerza v Ljubljani in Geodetski inštitut Slovenije.

Računsko sodišče Republike Slovenije. (2023). *Učinkovitost zagotavljanja storitev osebne asistencije* (Poročilo o reviziji št. 320-1/2023/31). Pridobljeno 6. 6. 2025 s https://www.rs-rs.si/fileadmin/user_upload/Datoteke/Revizije/2024/OsAsistenca/OsAsistenca_SP21-23_Revizijsko_P.pdf

Računsko sodišče Republike Slovenije. (2024). *Učinkovitost zagotavljanja izvajanja osebne asistencе*. Pridobljeno 6. 6. 2025 s https://www.rs-rs.si/revizije-in-revidiranje/arhiv-revizij/revizija/ucinkovitost-zagotavljanja-izvajanja-osebne-asistence/?no_cache=1&tab=%23tabs-4841#tabs-4841

Ratzka, A. (2017). *Self-determination for Persons with Extensive Disabilities through Direct Payments for Personal Assistance*. Pridobljeno 6. 6. 2025 s <https://www.independentliving.org/docs7/Self-determination-direct-payments.html>

Rupnik Ženko, V. (2025). Invalidi in javni prevoz: »Seveda jih ni, ko pa jim je nedostopen«. *Dnevnik*. Pridobljeno 6. 6. 2025 s <https://www.dnevnik.si/novice/slovenija/javni-potniski-promet-invalidom-pogosto-nedostopen-2716707/>

Sendi, R. & Kobal, B. (ur). (2010). *(Ne)dostopna Slovenija? Grajene in komunikacijske ovire, s katerimi se srečujejo invalidi*. Ljubljana: Urbani izziv – publikacije.

Sendi, R., Bizjak, I., Goršič, N., Kerbler, B., Mujkić, S., & Tominc, B. (2015). *Priročnik o dostopnosti objektov v javni rabi* [pdf]. Pridobljeno 6. 6. 2025 s <https://www.uirs.si/pub/dostopnost-prirocniks.pdf>

Sklep o spremembah in dopolnitvah sklepa o merilih in postopku za določanje višine sredstev za kritje stroškov prilagoditve prostorov in delovnih sredstev ter usposabljanja za ohranitev zaposlitve delovnega invalida (2023). Ur. l. RS 73/2023.

Slovenski inštitut za standardizacijo. (2022). *Gradnja stavb - Dostopnost in uporabnost grajenega okolja, SIST ISO 21542:2022*. Pridobljeno 6. 6. 2025 s <https://www.sist.si/gradnja-stavb-dostopnost-in-uporabnost-grajenega-okolja-sist-iso-215422022-prevod-v-slovenscino.html>

Smolej, S. & Nagode, M. (2012). *Osebna asistenca - možnost za samostojno življenje v domačem okolju*. Pridobljeno 6. 6. 2025 s <https://www.dlib.si/details/URN:NBN:SI:DOC-8TA8JT6G>

Teržan, M., Breclj, V., & Vidmar, G. (2023). *Zgodnja poklicna in zaposlitvena rehabilitacija v procesu vračanja na delo: Priročnik*. Pridobljeno 6. 6. 2025 s <https://www.uri-soca.si/sl/spletne-publikacije/>

Trezzini, B., Schüpbach, S., Schuller, V., & Bickenbach, J. (2022). *Coping strategies of disabled people facing barriers to their participation in education, vocational training and employment*. Pridobljeno 6. 6. 2025 s <https://journals.openedition.org/alterjdr/1234?file=1>

Turizem Ljubljana (b. d.). *Električni priklop za uporabnike invalidskih vozičkov*. Pridobljeno 6. 6. s <https://www.visitljubljana.com/sl/turizem-ljubljana/turizem-dela-ljubljano/elektricni-priklop-za-uporabnike-invalidskih-vozikov/>

Urbanistični inštitut Republike Slovenije. (2025). *Dostopnost po Sloveniji*. Pridobljeno 6. 6. 2025 s <https://www.dostopnost.si/sl-si/>

Uršič, C., Tabaj, A., Vodičar, A., Murgel, J., Peterlin, D., Zore, L., Dominkuš, D., Smolej Jež, S., Dular, T., Hostnik, D. & Erzar, M. (2015). *Vodnik po pravicah invalidov*. Pridobljeno 6. 6. 2025 s https://www.gov.si/assets/ministrstva/MDDSZ/Invalidi/Zmoremo/Vodnik_po_pravicah_invalidov.pdf

Ustava republike Slovenije (URS) (1991). Ur. l. RS 33/1991-I, 42/97 – UZS68, 66/2000 – UZ80, 24/2003 – UZ3a, 47, 68, 69/2004 – UZ14, 69/2004 – UZ43, 69/2004 – UZ50, 68/2006 – UZ121,140,143, 47/2013 – UZ148, 47/2013 – UZ90,97,99, 75/2016 – UZ70a in 92/2021 – UZ62a.

Vaupotič, M. (2022). *Evropska kartica ugodnosti za invalide*. Pridobljeno 6. 6. 2025 s <https://nsios.si/izpostavljeno/evropska-kartica-ugodnosti-za-invalide/>

Vovk, M. (2000). Načrtovanje in prilagajanje grajenega okolja v korist funkcionalno oviranim ljudem: priročnik. V Sendi, R. & Kobal, B. (ur.), *(Ne)dostopna Slovenija? Grajene in komunikacijske ovire, s katerimi se srečujejo invalidi* (str. 14). Ljubljana: Urbani izziv – publikacije.

Vovk-Ornik, N. (ur.) (2015). *Kriteriji za opredelitev vrste in stopnje primanjkljajev, ovir oz. motenj otrok s posebnimi potrebami*. Ljubljana: Zavod RS za šolstvo. Pridobljeno 6. 6. 2025 s www.zrss.si/pdf/Kriteriji-motenj-otrok-sposebnimi-potrebami.pdf

Zakon o dostopnosti do proizvodov in storitev za invalide (ZDPSI) (2023). Ur. l. RS 14/2023.

Zakon o izenačevanju možnosti invalidov (ZIMI) (2010). Ur. l. RS 94/2010, 50/2014, 32/2017 in 95/2024.

Zakon o osebni asistenci (ZOA) (2017). Ur. l. RS 10/2017, 31/2018 in 172/2021.

Zakon o ratifikaciji Konvencije o pravicah invalidov in Izbirnega protokola h Konvenciji o pravicah invalidov (MKPI) (2008). Ur. l. RS 37/2008.

Zakon o usmerjanju otrok s posebnimi potrebami (ZUOPP-1) (2011). Ur. l. RS 58/2011, 40/2012 – ZUJF, 90/2012, 41/17 – ZOPOPP in 200/2020 – ZOOMTVI.

Zakon o zaposlitveni rehabilitaciji in zaposlovanju invalidov (ZZRZI) (2004). Ur. l. RS 16/2007, 87/2011, 96/2012 – ZPIZ-2, 98/2014 in 18/2021.

Zaviršek, D. (1995). Ljudje, ki potrebujejo pomoč za samostojno življenje, 34(5). Pridobljeno 6. 6. 2025 s <https://www.dlib.si/stream/URN:NBN:SI:DOC-3YZ43D7F/c89b9f88-9df0-4d6d-bb4b-b8d5b8ff713e/PDF>

Zaviršek, D., & Pečarič, E. (2019). Ljudje z ovirami izgubljeni v prevodu. *Delo – Sobotna priloga*, 4. 5., str. 23

Zaviršek, D., Zorn, J., & Videmšek, P. (2002). *Inovativne metode v socialnem delu: opolnomočenje ljudi, ki potrebujejo podporo za samostojno življenje*. Ljubljana: Študentska založba.

Zavod Republike Slovenije za zaposlovanje (2024a). *Poslovni načrt za leto 2024: Rebalans IV*. Pridobljeno 6. 6. 2025 s https://www.ess.gov.si/fileadmin/user_upload/Trg_dela/Dokumenti_TD/Letna_porocila/Rebalans_PN_2024_IV.pdf

Zavod Republike Slovenije za zaposlovanje. (2023). V: Ministrstvo za delo, družino, socialne zadeve in enake možnosti (ur.), *Poročilo o uresničevanju Akcijskega programa za invalide 2022–2030 v letu 2022* (str. 104). Pridobljeno 6. 6. 2025 s <https://www.gov.si/zbirke/projekti-in-programi/akcijski-program-za-invalidi/>

Zavod Republike Slovenije za zaposlovanje. (2024b). V: Ministrstvo za delo, družino, socialne zadeve in enake možnosti (ur.), *Poročilo o uresničevanju Akcijskega programa za invalide 2022–2030 v letu 2023* (str. 125). Pridobljeno 6. 6. 2025 s <https://www.gov.si/zbirke/projekti-in-programi/akcijski-program-za-invalidi/>

Zupan, A., & Uršič, C. (ur.) (1997). *Neodvisno življenje najtežje gibalno oviranih: Zbornik predavanj*. Ljubljana: Inštitut Republike Slovenije za rehabilitacijo

Zupan, A., & Marinček, Č. (2013). Ocenjevanje voznških sposobnosti in potrebne prilagoditve avtomobila. *Rehabilitacija (Ljubljana)*, 12(1). Pridobljeno 6. 6. 2025 s <http://www.dlib.si/?URN=URN:NBN:SI:DOC-UKH5JETQ>

Zveza paraplegikov Slovenije. (b.d.). *Društva paraplegikov*. Pridobljeno 6. 6. 2025 s <https://www.zveza-paraplegikov.si/sl/o-zvezi/dru%C5%A1tva-paraplegikov>

Zveza svobodnih sindikatov Slovenije. (2022). *Invalidi*. Pridobljeno 6. 6. 2025 s <https://zssszaupnikvzd.si/baza-znanja/elementi-sistema-varnosti-in-zdravja-pri-delu/ranljive-skupine-zaposlenih/invalidi/invalidi/#:~:text=Invalidi%20so%20najve%C4%8Dja%20manj%C5%A1ina%20na,%20Dletniki%20pa%20kar%2011%20%25.>

Žibert, A. (2022). *Zakaj evropska kartica za invalide ni dovolj prepoznavna*. Pridobljeno 6. 6. 2025 s <https://www.delo.si/magazin/generacija-plus/zakaj-evropska-kartica-za-invalide-ni-dovolj-prepoznavna>

8. Priloge

8.1 Vodilo za intervju

Pripomočki

Katere pripomočke najbolj pogosto uporabljate oziroma jih uporabljate vsak dan? Na kakšen način vam pomagajo in ste z njimi zadovoljni? So bili pripomočki financirani in v kakšnem deležu?

Izobraževanje

Ste se po spremembi fizičnega stanja še izobraževali ali usposabljali? Ste imeli kakšne prilagoditve?

Delo in zaposlovanje

Kakšna je vaša izkušnja z zaposlovanjem? Kakšne so po vašem mnenju možnosti zaposlitve oseb z gibalno oviro? Imate kakšne izkušnje z zaposlitveno ali poklicno rehabilitacijo? Ste kdaj razmišljali o invalidski pokojnini?

Udeleževanje v prometu

Ali uporabljate javna prevozna sredstva, kot so avtobus, vlak ali letalo? Mi lahko poveste več o svoji izkušnji z uporabo javnih prevoznih sredstev?

Ali uporabljate električni priklop na vozičku? Kakšna je vaša izkušnja?

Ali vozite svoj avto? Ste imeli vozniško dovoljenje že pred spremembo fizičnega stanja? Ali ste morali ponovno opravljati izpitno vožnjo v prilagojenem avtomobilu? Katerega leta ste pridobivali vozniško dovoljenje in kje? Kakšna je vaša izkušnja s prilagojenimi parkirišči?

Na kakšen način je prilagojen vaš avto za samostojno vožnjo? Kakšno ročico uporabljate? Ali je bila prilagoditev avtomobila financirana? Kakšna je bila vaša izkušnja s prilagajanjem avtomobila včasih?

Ali kdaj uporabljate organiziran prevoz na poziv? Kakšna je vaša izkušnja?

Ovire v grajenem okolju

Kako ocenjujete trenutno dostopnost grajenega okolja? Kakšna je vaša izkušnja s klančinami, dvigali, sanitarijami?

Ste že slišali za Omogočanje multimodalne mobilnosti oseb z različnimi oviranostmi in projekt Vseslovenske akcije ozaveščanja o socialnem vključevanju invalidov? Kakšno je vaše mnenje o tem?

Osebna asistenca

Ali vam pripada pravica do osebne asistence? Kako je ta pridobitev vplivala na vaše življenje?

Evropska kartica ugodnosti

Ste prejemnik/ca Evropske kartice ugodnosti? Kakšna je vaša izkušnja s tem?

Izkušnje iz preteklosti

Rada bi se vrnila na začetek, ko ste doživeli spremembo fizičnega stanja. Kdaj se vam je pojavila gibalna oviranost? Kako je bilo takrat prilagojeno za gibalno ovirane osebe?

Kje iz preteklosti opazate največje spremembe v prilagoditvah za gibalno ovirane osebe v primerjavi z današnjim časom? Kaj je po vašem mnenju razlog za te spremembe?

Predlog za izboljšave

Na katerem področju bi si želeli več napredka za večjo dostopnost gibalno oviranih oseb? Kaj se vam zdi najbolj pomembno pri ustvarjanju novih rešitev?

8.2 Transkripti intervjujev

TRANSKRIPT INTERVJUJA A

Katere pripomočke najbolj pogosto uporabljate oziroma jih uporabljate vsak dan? Na kakšen način vam pomagajo in ste z njimi zadovoljni? So bili pripomočki financirani in v kakšnem deležu?

Uporabljam proteze, voziček in bergle, ki jih kombiniram po potrebi in glede na to, kaj počnem, kam grem. Prav tako redno uporabljam blazine, kadar dlje časa sedim. Bergle, blazine in sobni voziček so bili financirani, prav tako proteza, vendar je skozi leta težje dobiti menjavo. Prej nam je pripadala zamenjava na dve leti, zdaj pa so ta rok podaljšali na štiri leta, kar ni logično saj se kvaliteta ni spremenila, proteza pa se ravno tako obrabi. Zunanji voziček sem si kupil

sam. Ljudje z amputacijami dobimo ali voziček ali protezo. Jaz pa potrebujem oboje, saj bi brez vozička imel večje probleme pri hoji, težave s kolki in koleni, z ranami. Redno uporabljam tudi športni voziček, saj igram košarko na vozičku, katerega moramo financirati sami, kar predstavlja problem novejšim članom, ki bi se radi pridružili pa si tega ne morejo privoščiti.

Opažam, da je zadnje čase oteženo pridobivanje pripomočkov, bodisi zaradi menjave kadra, kvot, obremenjenosti ne predpisujejo potrebnih pripomočkov, če sam nisi vztrajen, ne dokazuješ in zahtevaš. Čakalne dobe so pa zelo dolge.

Ste se po spremembi fizičnega stanja še izobraževali ali usposabljali? Ste imeli kakšne prilagoditve?

V času nesreče sem bil v absolventnem letu na AGRFT, tako da so mi dovolili, da dokončam diplomu, ker sem imel vse praktične izpite že opravljene. Zaradi nesreče sem se odločil za nadaljevanje študija na Pedagoški fakulteti v Mariboru na enopredmetnem študiju slovenskega jezika. Z vpisom nisem imel nobenih težav. Je pa res, da lahko delno hodim in sem se na tak način izognil oviram, ki so bile ob vpisu na koncu devetdesetih let še pogosto prisotne, to pa se je v zadnjih letih kar izboljšalo. Tekom študija sem dobil status študenta s posebnimi potrebami, lahko sem se dogovarjal za individualne izpite. Študij pa sem končal čez 12 let, saj sem si med tem časom ustvaril družino in začel delati kot lektor v gledališču. Glede dostopnosti na začetku študija torej leta 1998, ko še ni bilo dvigala, je bil vstop nekoliko otežen.

Kakšna pa je vaša izkušnja z zaposlovanjem? Kakšne so po vašem mnenju možnosti zaposlitve oseb z gibalno oviro?

Zaradi vrste nesreče sem dobil invalidsko pokojnino in se poskušal preko avtorske pogodbe vključevati v gledališče in začel delo kot lektor v gledališču. Imel sem socialno zavarovanje, kljub temu pa sem imel željo delati in ostati aktiven, kar mi je bilo omogočeno preko avtorskih pogodb. Leta 2012 se mi je ponudila profesionalna vloga v gledališču, tako da sem začel nastopati in posnel tudi film. Zdaj lektoriram časopis, knjige, diplomska in magistrska dela. Če ne bi delal, bi imel ravno toliko za preživetje, neko skromno bivanje. Težko si samostojen in si ustvariš življenje višje kakovosti.

Ali uporabljate javna prevozna sredstva, kot so avtobus, vlak ali letalo? Mi lahko poveste več o svoji izkušnji z uporabo javnih prevoznih sredstev?

Ne, ne uporabljam. Sem že bil, ampak zelo redko, takrat nisem bil na vozičku. Zdi se mi, da bi lahko še veliko izboljšali na tem področju, predvsem v primerjavi z večjimi evropskimi mesti. Slabe avtobusne in železniške povezave v Sloveniji, ki so prilagojene, to je logistični problem, ki bi se ga država morala lotiti sistematično.

Menite, da bi večkrat uporabljali javni promet, če bi bil bolj prilagojen in manj časovno zamuden proces?

Da, predvsem zaradi nedostopnih parkirišč. Včasih mi vzame veliko časa, preden najdem prazno dostopno parkirno mesto.

Ali uporabljate električni priklop na vozičku?

Ne uporabljam, ker zaenkrat še nimam potrebe po tem.

Ali vozite svoj avto? Ste imeli izpit že pred nesrečo in ste ga kasneje le obnovili? Kakšna je vaša izkušnja s prilagojenimi parkirišči?

Vozim svoj avto. Izpit sem imel že pred nesrečo in v tistih časih ni bilo potrebno ponovno opravljati izpita s prilagojenim avtomobilom, tako da sem samo predelal avto z ročnim menjalnikom in opravil homologacijo. Vsakih deset let sem moral opraviti zdravniški pregled, zdaj pa vozniško dovoljenje podaljšujem vsakih deset let. Izpostavil bi tudi primer, ko so nam onemogočili podaljšanje vozniškega dovoljenja na URI Soča, zaradi stavkanja. Takrat smo določene osebe ostale brez vozniškega dovoljenja za določen čas.

Prilagojenih parkirišč za gibalno ovirane je bistveno premalo ali pa so časovno omejena, kar ni idealno, kadar imaš opravke.

Na kakšen način je prilagojen vaš avto za vožnjo?

Avto je bil prilagojen na Soči. Proces je kar absurden. Najprej te mora nekdo z avtom peljati tja, da ga poslikajo, ga pelješ nazaj domov, greš na upravno enoto da ti odobrijo, potem Soča, spet domov, nato k mehaniku potem spet na Sočo in šele nato na homologacijo. Država zdaj krije 80 %, ampak preden je država krila komande so stale 900 evrov, zdaj pa 3000 evrov. Je kar absurdno.

Ali kdaj uporabljate organiziran prevoz na poziv? Kakšna je vaša izkušnja?

Sem uporabljal na začetku prevoze z rešilcem »Rešilko«, za katerega mi je osebna zdravnica predpisala napotnico.

Kako ocenjujete trenutno dostopnost grajenega okolja? Kakšna je vaša izkušnja s klančinami, dvigali, sanitarijami?

Stvari so dostopne, vendar popolnoma samostojno vseeno ne moreš priti povsod. Velikokrat stranišča niso prilagojena ali pa so narobe narejena, zato ti morajo pomagati drugi, da ti posebej odprejo vrata, odmaknejo stvari in podobno... Na bencinskih črpalkah v Evropi so to lepo uredili, ker obstaja ključ, za katerega smo na društvu plačali okoli 40 evrov, ki odpira vrata sanitarijam namenjenim ljudem z oviro. Lahko bi bilo več objektov ponudnikov teh storitev.

Problem je v dvigalih, ki so preozka, in na parkiriščih, ki so vedno zasedena in jih je premalo. V primeru ovir v grajenem okolju mi je lažje kakor paraplegikom, saj lahko vstanem in se tem stvarjem izognem. Je pa tudi problem, da je recimo v Cankarjevem domu v Štihovi dvorani omejitev gledalcev na štiri ljudi z vozički, kar je diskriminatorno. Se pa zaradi tega ne počutim frustriranega, ker vidim, da se stvari izboljšujejo. Predvsem v nakupovalnih središčih in večjih mestih je vedno bolj prilagojeno, več dvigal, stranišč, kjer pozvoniš in te preko kamere spustijo notri...

Ali vam pripada pravica do osebne asistence?

Nisem. Razmišljam pa o tem, da bi jo imel, ampak še nisem tam.

Ste prejemnik Evropske kartice ugodnosti? Kakšna je vaša izkušnja s tem?

Imam in jo uporabljam tudi v tujini. Predvsem uporabljam za kulturno udejstvovanje in športne prireditve.

Rada bi se vrnila na začetek, ko se vam je zgodila nesreča. Kdaj se vam je pojavila gibalna oviranost?

Nesrečo sem imel decembra 1996, ko sem dopolnil 23 let. Zaradi nesreče z vlakom, so mi odrezali obe nogi pod kolenom- podkolenska amputacija.

Kako je bilo takrat prilagojeno za gibalno ovirane osebe? Kje opazite največje razlike?

Marsikaj ni bilo dostopno. Zdaj je veliko več klančin, dvigal, dostopnih prostorov. Največji problem, ki sem ga opazili in se še danes pojavlja, so odlagališča čistilnih pripomočkov, ki se

nabirajo v prilagojenih sanitarijah. Kar se tiče samostojnosti se izboljšuje, si pa kljub temu soočen z neprijetno situacijo, vendar je to veliko redkeje. Velika sprememba je bila tudi financiranje več pripomočkov in prilagoditev v avtu.

Na katerem področju bi si želeli več napredka? Kaj še pogrešate za večjo dostopnost?

Želel bi si, da bi bilo več sodelovanja, pogovarjanja med ljudmi, več empatije in manj gledanja na denar. Več sočutja in ne smiljenja, delovanje za večjo enakopravnost v družbi.

TRANSKRIPT INTERVJUJA B

Ste se po spremembi fizičnega stanja še izobraževali ali usposabljali?

Imela sem nesrečo pri 16ih letih, po tem pa sem eno leto preživela na rehabilitaciji na URI Soča. Pred tem sem eno leto obiskovala zdravstveno šolo v okolici domačega kraja, saj me je to zanimalo. Kmalu po nesreči sem se zavedala, da poklica v zdravstvu ne bom mogla opravljati, zato sem se odločila za izobraževanje na področju računalništva. Med rehabilitacijo se je zame vse zmenila moja sestra, ki je bila takrat stara 24 let in se v mojem imenu zmenila, da bom lahko srednjo šolo nadaljevala na Gimnaziji Vič, računalniški oddelek. Še vedno ne vem, kako je vse to potekalo, saj je res vse procese opravila moja sestra. Morala sem opraviti še dva diferencialna izpita, za katerega nisem dobila praktično nič snovi, saj se to takrat nekako ni dalo izvesti. Zadnje štiri dni sem šele prejela učbenik, iz katerega so se učili nemščino, in sem se morala vse naučiti sama.

Ste zaradi nesreče pridobili pravico do podaljšanega časa pisanja ali kakšne druge prilagoditve?

Ne, niti minute. Sem paraplegik z delno tetraparezo, kar seveda vpliva tudi na uporabo rok, zato sem pisala izjemno počasi, pa je vendar šlo. Uspela sem opraviti oba izpita in se vpisati v gimnazijo. Spomnim se, da se je šolsko leto začelo ravno po mojem zaključku rehabilitacije na URI Soča, nato me je čakal še dvotedenski rehabilitacijski kamp. Naslednji dan pa se je začelo novo šolsko leto. Bil je totalen šok. Takrat itak ni bilo nič prilagojeno. Vsako jutro, med menjavo učilnice na drugem nadstropju in po pouku so me morali nositi gor in dol. To je zgledalo tako, da sem čakala pred vhodom, dokler se ni nabralo nekaj ljudi, po navadi 4, da so me lahko nesli notri in nato sem šele lahko uporabila voziček. Takrat sem sicer še malo uporabljala noge, torej sem lahko malo stala, ko sem morala npr. na stranišče, saj seveda ni bilo dovolj širokega vhoda za voziček.

Po končani gimnaziji sem šla študirat matematiko na Fakulteto za matematiko in fiziko. Tam ni bilo nič drugače. Še vedno so me morali nositi noter in v različna nadstropja. Bilo je malo težje, sploh najprej, saj smo se v srednji šoli bolje poznali, sem imela sošolce in so mi vsi pomagali, pa saj so mi na faksu tudi ampak vseeno je bilo malo drugače. Dala sem si tudi plenice gor, kadar sem vedela, da bom dolgo na faksu, ali pa ko sem imela izpit. Moraš tudi razumet, da takrat ni bilo nič digitalno, vse je bilo treba storiti v živo. Torej prijave na izpit, pogovor s profesorjem, oddaje nalog, rezultati kolokvijev. Pa tudi telefoni, jaz sem ga imela v dijaškem domu na žetone in si klical na referat, da so te oni vezali do linije profesorja. Se je tudi zgodilo, da sem se zmenila s profesorjem in je pozabil, jaz pa sem ga že čakala gor v drugem nadstropju. Pa sem mogla priti naslednjič.

Za magisterij sem se dogovorila, da smo imeli pouk v stavbi za fiziko, ki je v pritličju, da sem lahko normalno hodila. Stranišča tudi tam niso bila prilagojena, sem se pa uspela zmeniti, da lahko uporabljam moško stranišče, ki je bilo zaradi ne vem katerega razloga večje in je imelo širša vhodna vrata, kabina je bila prav tako premajhna, ampak sem vsaj lahko šla noter in zaklenila celo stranišče, kar pa spet ni bilo idealno.

Kje ste stanovali v času izobraževanja?

Skozi cela dijaška in študentska leta sem bila v istem domu na Viču, na Gerbičevi, kar je bilo relativno blizu ampak z vozičkom nisem mogla it sama do gimnazije. Sem pa imela tri sošolce v istem domu in so se kar sami angažirali kdo me pelje zjutraj in kdo nazaj. Je bila pa soba taka, da se nisem mogla notri obrnit z vozičkom, sem morala zapeljati ven na hodnik, da sem lahko šla obrnjena v sobo. Tudi v kopalnico nisem mogla na vozičku, pa sem se znašla tako, da sem se nekako naslonila na steno, potegnila zložen voziček notri in se spet usedla. Kasneje sem dobila večjo sobo, vendar je bila situacija s kopalnico ista.

Tudi kot študentka nisi imela nobenih prilagoditev, finančnih ali drugih olajšav zaradi oviranosti?

Ne, nič. Da bi imela kdaj podaljšan čas ali kakršnokoli olajšanje pri nalogah, večjo možnost opravičevanja, nič. Ko si imel obveznosti si pač moral priti. Ni važno ali je bilo deževno, zima, sneg, sem morala biti tam in nekdo me je moral nosit gor. Imela pa sem Zoisovo štipendijo ja, ampak zaradi šolskega uspeha.

Kaj pa je sledilo po študiju?

Prvotna ideja je bila, da bi bila učiteljica, pa sem si zaradi drugih razlogov premislila. Sem pa zelo rada inštruirala in sem to počela že v osnovni in srednji šoli, ter nato na fakulteti in po njej. Imela sem tudi po 10 ur inštrukcij na dan. Oče je imel družinsko podjetje kartonske embalaže, katerega je kasneje prevzela sestra. Naredila sem računovodski tečaj, zato sem se tudi takoj po tem zaposlila za polovični čas. Tam sem zaposlena še zdaj in sem zadolžena za računovodstvo in pomoč. Kasneje sem začela sodelovati v aktivnostih, povezanih z društvom paraplegikov, s katerim sem se spoznala med rehabilitacijo. Postala sem zelo aktivna in se vključila v različne dejavnosti društva, kot je urejanje časopisa. Moja vloga je bila najprej v vodenju različnih nalog, kasneje pa sem prevzela še širšo odgovornost v društvu.

Ste kdaj razmišljali o invalidski pokojnini? Zakaj menite, da se ljudje odločajo za to možnost?

Ker sem bila zelo mlada ob nesreči, sem vedela, da se bom še izobraževala in nekje zaposlila. Vedno so me zanimale stvari, več smeri, zato o tem nisem nikoli razmišljala. Je pa res, da se starostna meja ob nesreči ali bolezni viša, recimo na društvu je starostna meja okoli 60 let. Povprečno imajo tudi nižjo izobrazbo. In tudi veliko ljudi je prej opravljalo neka fizična dela, tako, da jim ni v interesu, da bi se vračali nazaj na delovno mesto ali se poklicno rehabilitirali. So pa tudi primeri, kjer se ljudje želijo naprej zaposliti ampak se zaradi določenih omejitev in lastnosti dela ne morejo, na primer nedostopne sanitarije, težja dostopnost zgradbe, kljub temu, da bi delo lahko opravljali brez problema.

Ali uporabljate javna prevozna sredstva, kot so avtobus, vlak, letalo? Mi lahko poveste več o svoji izkušnji z uporabo javnih prevoznih sredstev?

Da, večkrat grem na mestni avtobus in z njim imam zelo dobre izkušnje. Ne spomnim se točno, mislim da leta 2010, se je začela akcija prilagajanja mestnih avtobusov s klančinami. Najprej so bile klančine električne, torej, da so se spustile same, vendar v praksi niso delovale najboljše zaradi vremena in podobnega so se velikokrat zataknille. Potem pa so začele implementirati ročne klančine, ampak zaradi pravilnika šofer ni smel zapustiti avtobusa oz. svojega delovnega mesta in je klančino moral spustiti nekdo drug. Sodelovala sem v svetu invalidov, kjer smo sodelovali s predstavnikom LPP. Šele naknadno se je uredilo dodatno zavarovanje, spet naslednji problem je bil, da voznik avtobusa pri pomoči osebi na vozičku na avtobus tvega, da se zgodi nesreča, da se kdo zvrne ali podobno za kar bo odgovarjal on, zato so morali urediti tudi zavarovanje v teh primerih. Potekala pa so tudi izobraževanja kako pristopati do nas, in kako pomagati pri vstopu na avtobus. Zato je tudi celoten proces potekal dlje časa. Se je pa potem v tem času tudi ustvaril Prevoz na klic, ki je zagotovil, da je takrat ko si se najavil na

prevoz prišel avtobus, ki je bil nizkopodni in je imel klančino. Takrat niso bili vsi prilagojeni, bolj malo jih je bilo ampak so pa vseeno poskušal narediti tako, da se je dalo. So bile pa objavljene tudi informacije o prevoznem redu na Telargo, kjer je bilo označeno, če je bil avtobus nizkopodni, da sem vedela, da lahko grem z avtobusom. Je bil pa še en problem, ki ga nisem omenila in sicer, da so morali urediti dostopna postajališča, ker prej to ni bilo zrihtano.

Ko gledam za nazaj je zdaj res vse veliko bolje prilagojeno, od postaj do avtobusov, pripravljenost voznikov da pomagajo in splošne izobraženosti. Tako da ja, jaz kar hodim na avtobus, imam pozitivne izkušnje. Če grem v mesto in ne grem z motorčkom, grem vedno na avtobus.

Kakšna pa je vaša izkušnja z električnim motorčkom na vozičku?

Meni je iskreno ta motorček super stvar, če bi to obstajalo v letih študija ne bi potrebovala nikogar, da me potiska, bila bi neodvisna in samostojna. Spomnim se, da sem ga prvič videla v Bologni na medicinskem sejmu, so mi tudi dal za poskusit in sem bila navdušena. Če se ne motim tam okoli leta 2010, takrat je bil 5 ali 6 tisoč evrov in sem po sejmu resno razmišljala, če bi ga kupila. Potem ga nisem pa sem ga ponovno videla na sejmu čez dve leti in sem si ga spet ful želela. No potem pa se je z vgrajevanjem tega motorčka začel ukvarjat član društva in sem ga pa potem končno dobila, stal pa me je okoli 2000 evrov. Ko sem ga dobila, se mi je resnično spremenil svet, spoznala sem kraje v Ljubljani, ki jih prej še nisem videla nikoli. Prej sem šla od točke A do B z avtom, po ulicah se nisem nikoli vozila. Res sem začutila svobodo. Lahko sem šla s prijatelji kolesarit, na pijačo, popolnoma sem se lahko vključila. Eni pa pravijo, da to spodbuja lenobo, ampak nam že tako trpijo ramena in ramenski obroč zaradi ročnega poganjanja in prestavljanja, presedanja, da je to na dolgi rok preventiva za take poškodbe.

Ko so se pojavili na sejmi motorčki so bile zelo visoke cene, sedaj pa so stroški pokriti iz ZZSZ-ja. Tisti motorček, ki sem ga kupila sem ga po mojem imela kakšne dve ali tri leta, potem pa sem že dobila enega na recept, torej, da so bili stroški pokriti, ampak zato, ker sem tetraplegik in smo imeli prednost. To so predpisovali na URI Soča. Zadnje čase zavarovalnica vse pokrije, tudi paraplegikom ampak moraš dokazat, da imaš probleme z zapestji, težave v ramenih, tako da ne dobijo vsi, večinoma pa ja.

Kakšna pa je vaša izkušnja z vlaki? Ga kdaj uporabljate?

Ne, na vlak pa moram priznati, da še nisem šla, in tudi slišim slabe izkušnje drugih ljudi, saj velikokrat postaje niso dostopne.

Kaj pa potovanje z letalom?

Prvič sem šla na letalo, ko sem šla na maturanca leta 1987. Takrat je moja razredničarka naredila akcijo in sicer pojavili smo se na nedeljskem dnevniku na pogovoru ob kavi, kjer smo predstavili našo zgodbo, s pomočjo katerega smo zbrali neki denarja in dobili tri letalske karte, zame in za dve sošolke. Leteli smo iz Brnikov do Splita. To je pa potekalo tako, da sem prišla do stopnic letala, potem pa je prišel nekdo od zaposlenih in me je nesel po stopnicah in me posedel na stol.

Se mi je pa letos zgodilo, da sem potovala s prijatelji, ki so prav tako na vozičku. In so mojemu prijatelju zavrnilo vstop na letalo, ker je imel pretežek električni voziček. Ni imel niti možnosti doplačat. Pred letom je opravil pregled na servisu, kjer so mu zamenjali baterije in vse, kar bi bilo lahko moteče za letenje. Mu je pa potovalna agencija ponudila možnost, da bi mogoče lahko letel še isti večer iz Budimpešte, ker imajo še prosto mesto. Odpravil se je v Budimpešto, kjer so mu spet povedali, da ga na letalo ne bodo sprejeli. Tudi moj električni motorček je ostal v Ljubljani, niso mi ga dovolili vzeti, čeprav sem že večkrat letela z njim brez problema.

Zdaj pa ti povem, kakšen je postopek krcanja v letalo. Največkrat gremo na letalo prvi, so pa različni načini glede na ponudnike, kako te pripeljejo do sedeža. En je, da te posedejo na neke vrste stol, ki ima kolesa le na zadnji strani in te kipnejo gor. Obstaja tudi voziček podoben mojemu, le brez glavnih koles, kar v praksi ni najboljše, kdaj so celo taki, da imajo fiksna kolesa, s katerimi ne morejo zavijati. Bi rekla, da je prva opcija še najboljša, najmanj neprijetna. Na letalu pa sedimo na določenih sedežih, ki so povsod malo drugje locirani, ni neke enotnosti. Kar se tiče sanitarij pa se jih res izogibam, največkrat nosim plenico, če grem na daljši let. Prvič ko sem letela čez ocean 2005, sem imela kar slabo izkušnjo, nihče ni vedel kaj morajo v takem primeru narediti in so kar nekaj časa potrebovali, da so odkrili nek voziček s katerim so me peljali do stranišča, tam pa mi je pomagala oseba s katero sem potovala. Zdaj sem pa bolj pozorna, da en dan prej ne pijem veliko in na letu skoraj nič in poskušam zdržati, drugače pa nosim plenico. Pa tudi muka je ko rabiš samo sedet več ur.

Običajno prideš do check-ina, napoveš se vsaj dva dni prej kakšen voziček imaš, teža, višina, širina, baterije, osebna asistenca in podobno. Običajno greš s svojim vozičkom tudi do vstopa na letalo, se pa zgodi, da ti dajo voziček med prtljago in se presedeš na njihovega, ampak to redko. Če je tunel, greš po postopku, ki sem ga prej opisala drugače pa greš v vozilo, ki se dvigne, in prideš na letalo skozi drugi vhod. Aja so pa tudi primeri, kjer te še vedno nosijo. Lani, ko sem letela iz Gradca sem se morala usesti na stol in sta me dva moška nesla gor. To

pa je mal nelagodno no, se tudi počutiš slabo za ljudi, ker nismo najlažji pa še zakrči me velikokrat. Dol iz letala gremo pa mi zadnji.

Katere pripomočke najbolj pogosto uporabljate oziroma jih uporabljate vsak dan? Na kakšen način vam pomagajo in ste z njimi zadovoljni? So bili pripomočki financirani in v kakšnem deležu?

Voziček je nedvomno glavni pripomoček. Moj prvi voziček je bil 25-kilogramski, naslednjega sem potem kupila v tujini, ampak so mi tudi to kompenzirali stroškovno, potem pa je prišla neka doktrina, kjer so paraplegiki dobili pokrite stroške v vrednosti 900 evrov, tetraplegiki pa v višini 1900 evrov. Problem je bil v tem, da so bili vsi vozički takrat 3000+ evrov in smo morali sami doplačat. Zadnjih deset let okvirno pa skoraj vsi dobimo pripomočke, ki jih potrebujemo na recept.

Če ne bi imela osebnega asistenta, bi potrebovala desko za presedanje. Pod tušem imam desko za presedanje, nimam pa dvigala ali karkoli drugega.

To financiranje pripomočkov poteka tako, da greš k fiziatru v Sočo, kjer ti predpišejo pripomoček, ki je financiran. Dobiš vse od rokavic, blazin, lift za v kopalnico, motorček,.. Edino, kar vem, da ni financirano, je stropno dvigalo, ki te lahko prestavi iz enega v drugi prostor. Prej je bilo celo tako, da smo bili na tri leta upravičeni do novega vozička tisti, ki smo zaposleni, in osebe, ki se izobražujejo, ostali na pet let. Zdaj so nas poenotili in smo vsi upravičeni do novega na pet let. To so pravice iz ZZZS-ja, potem so pa tudi pravice iz proračuna, ki se vežejo na prilagoditve v avtomobilih.

Ali vozite svoj avto? Ste imeli vozniško dovoljenje že pred spremembo fizičnega stanja? Ali ste morali ponovno opravljati izpitno vožnjo v prilagojenem avtomobilu? Katerega leta ste pridobivali vozniško dovoljenje in kje?

Včasih je imela Soča svoj avto, ki je bil prilagojen, kjer je veliko starejših paraplegikov naredilo izpit med oziroma po rehabilitaciji. Ko sem jaz delala vozniški izpit, pa ga na Soči niso več imeli, je pa takrat na AMZS Moste deloval prav inštruktor za gibalno ovirane. Sem pa delala vozniški izpit na svojem avtu, katerega je priredila firma MiVam, ki je včasih prodajala vozičke in podobne pripomočke. In ta prilagojena ročica je ostala z mano od takrat, torej ob 1995. Se mi zdi, da je ročica od Volkswagna, vgrajevali pa so ga pri tem podjetju in opravili homologacijo v sodelovanju s Sočo. So pa takrat obstajali posamezniki, ki so vgrajevali te komande doma in so bile tudi legitimne, moral si dobit potrdilo od Soče, da je okej. Je bilo pa

manj komplikacij takrat, manj zahtevnosti glede varnosti. B.d.f. ročico pa poznam ja, ampak je bilo to kasneje, ko je jaz nisem več potrebovala. Če prav vem oni sodelujejo z Zvezo paraplegikov in AMZS.

Zdaj je to navedeno tudi v ZIMI, kjer ti stroške prilagoditve avta pokrijejo 85 %, ostalo plačaš sam. Cena pred tem je znašala okoli 400-500 evrov, sedaj pa ocenjujejo okoli 1500 evrov, zato ni velika razlika med tem, koliko ti dejansko plačaš. Še vedno se ljudje odločajo za možnost prilagoditve avta pri nekom, ki to opravlja neuradno, saj je vse skupaj hitrejše in manj kompleksno, homologacija je vseeno urejena. Postopek po ZIMI se začne z vlogo na upravni enoti, nato pošljejo vlogo na Sočo, Soča te pozove, da prideš na oceno in ocenijo kaj je tvoja prilagoditve, pogledajo prazen avto, ti izdajo odločbo in vrednotnico in greš h izvajalcu, ki ročico vgrajuje. Po koncu greš spet na Sočo, kjer si zabeleži, da je vse tako kot mora biti, vrednotnico daš tudi izvajalcu, da je lahko strošek poravnani v primeru, da plačila ne zahtevajo že prej. Ljudje, ki niso iz Ljubljane, se večkrat odločajo za neuradno varianto, ker je Soča edina, kjer se te stvari preverjajo.

Kakšna je vaša izkušnja s prilagojenimi parkirišči?

Parkirišče meni osebno ni tako pomembno, ampak zaradi osebnega asistenta, ki mi voziček pospravi v prtljajnik in vzame ven, če ga ni, pa se obrnem na ljudi iz okolice. Skoraj vedno mi pomagajo z vozičkom in zato ne potrebujem tako širokega parkirišča kakor tisti, ki voziček sami shranjujejo na sedežu v avtu in ga morajo na parkirišču razpreti, ter se uvesti vanj.

Kako ocenjujete trenutno dostopnost grajenega okolja? Kakšna je vaša izkušnja s klančinami, dvigali, sanitarijami?

Velikokrat se opiram na preverljive in izkustvene prostore, kjer vem, da je dostopno. Pogosto kličeš in sprašuješ, ali je prilagojeno pa še vedno, ne moreš biti prepričan, da je res. Veliko pomeni tudi priporočilo nekoga s podobno izkušnjo. Pri izbiri restavracij in podobno mi je najpomembnejše, da je dostopno in da ima prilagojene sanitarije in da niso prenizke mize. Glede kupovanja živil sem včasih večje stvari naročala iz Mercatorja, za manjše stvari sem pa šla v bližnji Mercator in so mi vedno pomagali mimoidoči ali prodajalci. Zadnje čase pa redko grem v trgovino, to opravlja osebni asistent.

Ste že slišali za Omogočanje multimodalne mobilnosti oseb z različnimi oviranostmi in projekt Vseslovenske akcije ozaveščanja o socialnem vključevanju invalidov? Kakšno je vaše mnenje o tem?

Poznam oba projekta, ampak jih do zdaj še nisem uporabljala.

Ste uporabnica osebne asistence? Kako je ta pridobitev vplivala na vaše življenje?

Sem, ja. Jaz sem bila iskreno kar navajena življenja sama v stanovanju, kjer sem bila resnično samostojna. Sama sem vstala iz postelje, se stuširala, pomila okna, na vsake toliko časa sem imela pomoč pri generalnem čiščenju. Ko se je k meni preselil partner, ki je tudi moj osebni asistent, mi je bilo kar težko zaradi izgube te svobode, ampak sem potrebovala vedno več pomoči za vstajanje in pri vsakodnevnih opravilih. Vsakodnevno potrebujem pomoč pri uporabi sanitarij, oblačenju, vstopanju v avto in pospravljanje vozička, presedanju in vstajanju. Osebna asistenca se zelo pozna pri trajanju opravil, ki bi jih sama delala veliko dlje in z večjim naporom, po drugi strani pa me mogoče dela bolj leno. Velikokrat se zgodi, da ljudje, ki imajo sposobnost opravljanja dejavnosti je sedaj ne uporabljajo in delo prepustijo osebnim asistentom. V družinah pa prihaja do problema, da postajajo osebni asistenti njihove osebne služkinje, kar pa definitivno ni okej.

Kje iz preteklosti opazate največje spremembe v prilagoditvah za gibalno ovirane osebe v primerjavi z današnjim časom? Kaj je po vašem mnenju razlog za te spremembe?

Definitivno ratifikacija konvencije o invalidih in ZIMI. Potem pa, ko so sprejeli Zakon o enakopravnem vključevanju, to je bil kar dosežek. Pa postopki, sprejemanje, lobiranje, kompromisi, iskanje denarja. Pa predvsem osebna asistenca, v Sloveniji po mojem ena boljših v Evropi. Ko se je asistenca pojavila pri nas, so jo odobrili skoraj vsakemu in veliko denarja iz proračuna je namenjenega osebni asistenci pri nas.

Ste prejemnica Evropska kartica ugodnosti? Kakšna je vaša izkušnja s tem?

Sem ja. Meni je čisto okej. Ne bi niti potrebovala, da so storitve zastonj, ampak se zavedam, da so ljudje zaradi te ponudbe spodbujeni k obisku storitev, brez finančne obremenitve, ki jih drugače ne bi obiskali. Gibalno ovirani imamo višje stroške življenja in največkrat manj priložnosti za zaslužek, zato se mi to ne zdi sporno. Važno je, da je stavba dostopna, in prav se mi zdi, da imajo spremljevalci zastonj.

Rada bi se vrnila na začetek, ko se vam je zgodila nesreča. Sedaj je od tega že kar veliko časa, kajne? Kdaj se vam je pojavila gibalna oviranost? Kako je bilo takrat prilagojeno za gibalno ovirane osebe?

Nesrečo z motorjem sem imela 1984. Takrat je bilo res veliko slabše, kot sem že omenila nedostopnost šole, fakultete, letal in podobno. Tako da sem zdaj res zelo zadovoljna z dostopnostjo, s tehničnimi pripomočki, z dostopnostjo tehničnih pripomočkov, dostopnost zgradb, prevoznih sredstev, osveščenost ljudi... jaz vidim zelo velik napredek. Seveda osebna asistenca, prilagojenost avtomobilov, sofinanciranje, poklicna rehabilitacija... Takrat tega ni bilo.

Na katerem področju bi si želeli več napredka za večjo dostopnost gibalno oviranih oseb? Kaj se vam zdi najbolj pomembno pri ustvarjanju novih rešitev?

Problem, ki ostaja, je prilagoditev bivalnega okolja. Ko pride do poškodbe ali bolezni, je bivalno okolje tisto, ki je najmanj prilagojeno, in so s tem osebe zelo omejene na določene prostore. V takem primeru ni važno, koliko je dostopno širše okolje, če ljudje ne morejo priti ven iz bivalnega prostora. Pri prilagajanju stanovanja ali hiše pa pride do finančnih stisk, saj so vse te spremembe izredno drage. Prilagaja se delovno okolje, bivalnega pa še ne.

TRANSKRIPT INTERVJUJA C

Katere pripomočke najbolj pogosto uporabljate oziroma jih uporabljate vsak dan? Na kakšen način vam pomagajo in ste z njimi zadovoljni? So bili pripomočki financirani in v kakšnem deležu?

Voziček, motorček oziroma priklop za voziček, imam tudi dvigalo v kopalnici, ročica in desko za presedanje ter prilagojen avto. Vse razen dvigalo v kopalnici sem dobil financirano, roč pri stranišču sem zmontiral sam.

Ste se po spremembi fizičnega stanja še izobraževali ali usposabljali? Ste imeli kakšne prilagoditve?

Ja, glede na to, da sem imel nesrečo pri enajstih letih, leta 1971, sem po letu bolnice in rehabilitacije začel šolanje v Kamniku, ker v prejšnji osnovni šoli zaradi dostopnosti nisem mogel nadaljevati. Takrat je bil tam izobraževalni center. Imenoval se je Zavod za usposabljanje invalidne mladine, kjer so se šolali večina mladoletnih z oviranostmi iz celotne Jugoslavije. Tam sem poleg šolanja živel, prejemal zdravstveno oskrbo, fizioterapijo. Institucija je bila za tiste čase zelo napredna in kvalitetna. Tam sem zaključil 8 razredov, nadaljeval sem na Kamniški gimnaziji, ki je bila blizu nastanitve. Šola ni bila dostopna in so me sošolci nosili gor in dol do četrtega nadstropja, kjer smo imeli največ pouka. Cel čas izobraževanja sem živel v zavodu, kjer sem si delil sobo z enim človekom, čez vikende pa sem hodil domov. Zavoda

nisem jemal kot dom, ker sem dom imel za razliko od drugih, ki so bili nanj zalo navezani, saj niso bili iz Slovenije ali pa niso imeli dostopnega doma. Gimnazije nisem dokončal in sem se prepisal na poklicno šolo v zavodu. Stroške bivanja je pokrila sociala.

Kakšna pa je vaša izkušnja z zaposlovanjem?

V Ponikvah je obstajal nek zavod, kjer so takrat ljudje z ovirami delali in prebivali, kar si nisem želel zase. Imel sem težave z zavarovalnico in odškodnino, ki mi je pripadala zaradi nesreče. Kasneje sem začel prejemati nadomestilo osebnega dohodka.

Kako pa je z denarnimi prejemki? Katere ste prejemali?

Dodatek za tujo nego in pomoč, nadomestilo plače, bilo je tudi več možnosti za neprofitno stanovanje, ki si ga kasneje lahko odkupil.

Ali uporabljate javna prevozna sredstva, kot so avtobus, vlak ali letalo? Mi lahko poveste več o svoji izkušnji z uporabo javnih prevoznih sredstev?

Javnega prevoza ne uporabljam pogosto, bil sem že na avtobusu in vlaku ter letalu. Slabo izkušnjo imam z vlakom, ker je bilo veliko pregovarjanja, čakanja in prošnje za pomoč zaposlenih. Upam, da bom lahko v prihodnosti šel kam z vlakom, ko bo bolj prilagojeno. Če ne bi imel avta, bi se večkrat obrnil na prevoz z avtobusom. Z letalom pa nisem imel večjih problemov, leta 2002 so me še nosili po stopnicah, potem pa se je zboljšalo, zaradi tunelov. Po 2010 pa se je opazil očiten napredek na dostopnosti tako letal kakor avtobusov, lahko samostojno potujem. Sanitarij na letalih ne uporabljam, si dam kateter, en teden prej pa začnem pazit na prehrano, da ne bi prišlo do presenečenja.

Ali uporabljate električni priklop na vozičku? Kakšna je vaša izkušnja?

Uporabljam motorček, ja. Lahko grem po večini poti, dobro je, ker lahko greš po kolesarski poti in opravljaš tudi daljše razdalje. Pomaga mi tudi pri preprečevanju dodatnih poškodb na ramenskem obroču.

Ali vozite svoj avto? Ste imeli voziško dovoljenje že pred spremembo fizičnega stanja? Ali ste morali ponovno opravljati izpitno vožnjo v prilagojenem avtomobilu? Katerega leta ste pridobivali voziško dovoljenje in kje?

Ja, izpit za avto sem opravljal v sklopu URI Soča leta 1979. Takrat je leto ali dve na Trebinjski ulici ponujala možnost opravljanja izpita na avtu– katrci, ki ga je kupila zveza paraplegikov.

Država je financirala naše ure, mi pa smo bili tam nastanjeni in odsotni od šole. Tam smo opravljali teoretični in praktični del. Kmalu za tem sem kupil svoj prvi avto in občutil veliko svobodo.

Na kakšen način je prilagojen vaš avto za samostojno vožnjo? Kakšno ročico uporabljate? Ali je bila prilagoditev avtomobila financirana? Kakšna je bila vaša izkušnja s prilagajanjem avtomobila včasih?

Prvi avto je imel ročni menjalnik, tako da je bil prilagojen drugače kakor zdaj, ampak ni bilo težav, le več funkcij. Prilagodil ga je nekdo, ki se je s tem ukvarjal, drugi avto pa sem si uredil kar sam in s tem nisem imel nobenih problemov. Zdaj se veliko več poudarka daje na preverjanje varnosti in homologacije. Trenutno imam ročico na avtomatiku in jo je predelal nek privatnik, nisem dal na Sočo.

Ali kdaj uporabljate organiziran prevoz na poziv? Kakšna je vaša izkušnja?

Sem se že, ampak zadnjih nekaj let skoraj nikoli. Grem raje s svojim avtom.

Kako ocenjujete trenutno dostopnost grajenega okolja? Kakšna je vaša izkušnja s klančinami, dvigali, sanitarijami?

Kar se tiče Ljubljane je res dobro prilagojena, sploh center, izven centa malo manj. Pozitivno bi izpostavil BTC in podobne objekte, ki so popolnoma dostopni. Tudi Maribor, Slovenj Gradec, Koper, Izola, Murska Sobota, občine in zdravstveni domovi so skoraj po celi Sloveniji dostopni, tudi turistične točke npr. Postojnska jama je dostopna. Veliko sprememb se je zgodilo čez leta. Zame so najbolj pomembna stranišča. Se pa še vedno zgodi, da me morajo kam nesti, če ni dostopno. In da so stranišča namenjena skladiščenju. Parkirišča pa so tudi v gneči večinoma zasedena z avti brez invalidske kartice, ker ni nobenih sankcij.

Ste že slišali za Omogočanje multimodalne mobilnosti oseb z različnimi oviranostmi in projekt Vseslovenske akcije ozaveščanja o socialnem vključevanju invalidov? Kakšno je vaše mnenje o tem?

Ja. Sem tudi že sodeloval v popisovanju objektov v preteklosti in tudi zdaj sodelujem v projektu multimodalna mobilnost, kjer grem na teren z motorčkom in poslikam teren z več zornih kotov. Je kar uporabna zadeva, ne toliko zame, ki okolje že poznam, ampak za ljudi, ki terena ne poznajo.

Ali vam pripada pravica do osebne asistencе? Kako je ta pridobitev vplivala na vaše življenje?

Sem, imam predpisano 8 ur asistencе dnevno, osebni asistent je družinski član. Asistenca mi zelo pomaga v mojem vsakdanu, sploh z leti se moje potrebe večajo.

Kje iz preteklosti opazate največje spremembe v prilagoditvah za gibalno ovirane osebe v primerjavi z današnjim časom? Kaj je po vašem mnenju razlog za te spremembe?

Družbo kategoriziram na stanje do leta 1991, od 1991 do 2000, od 2000 do 2010 in od 2010 dalje zaradi osamosvojitve Slovenije in splošnega napredka v sprejemanju oseb z oviro in zavedanju potrebe po dostopnosti. Stvari so se začele spreminjat zaradi količine invalidov po drugi svetovni vojni, zavedanje problema nedostopnosti, grajenje novih parkirišč, prilagojenih avtomobilov. Največja pobuda za spremembe je bilo zavedanje družbe, da ima veliko ljudi potrebo po dostopnih storitvah. Zdravstvo se je začelo razvijati, kirurgija, oskrba rane, pripomočki so se izboljšali.

Ste prejemnik Evropske kartice ugodnosti? Kakšna je vaša izkušnja s tem?

Imam jo, ampak je ne uporabljam.

Rada bi se vrnila na začetek, ko se vam je zgodila nesreča. Rekli ste, da ste imeli nesrečo leta 1971. Kako je bilo takrat prilagojeno za gibalno ovirane osebe?

Slabo, sem se moral vsak dan prilagajati na to, da ni bilo dostopno. Veliko sem se zanašal na druge, da so me nosili. Smo šli v gostilno in smo morali jest v avtu in podobno. Tudi pogled na invalidnost je bil negativen, ljudje so se sramovali invalidnosti v družini.

Na katerem področju bi si želeli več napredka za večjo dostopnost gibalno oviranih oseb? Kaj se vam zdi najbolj pomembno pri ustvarjanju novih rešitev?

Glede transporta bi si želel večjo dostopnost vlakov in da ni več najavljanja po dva dni vnaprej. Če bi moral poklicati en večer prej še razumem, to je pa nesmiselno, predvsem ker govorijo, da je dostopno potem pa potrebujem prositi več zaposlenih, ki so zmedeni in ne vejo kako me spraviti gor in dol. Potem pa še možnost okvare in prestopanja na avtobus, na katerega ne morem. Razumem, da medkrajevni avtobusi ne bojo nikoli prilagojeni, zato pa je še toliko pomembnejše, da prilagodijo vlake.

TRANSKRIPT INTERVJUJA D

Katere pripomočke najbolj pogosto uporabljate oziroma jih uporabljate vsak dan? Na kakšen način vam pomagajo in ste z njimi zadovoljni? So bili pripomočki financirani in v kakšnem deležu?

Dejansko uporabljam vsakodnevno samo bergle. Doma nimam nič prilagojeno, tudi dvigala nimam v stanovanju, ker sem v pritličju in je samo nekaj stopnic. Če moram it na višje nadstropje si pomagam z drugimi ljudmi, tako da se jih držim in hodim ob njih. Tudi sanitarije uporabljam neprilagojene. Bergle sem kupila še v Bosni, ampak jih zelo dolgo nisem želela uporabljati zaradi več razlogov, tudi strah da bom padla z njimi. Potem pa sem se vseeno odločila in postala malo bolj samostojna.

Ali se trenutno izobražujete? Kakšna je vaša izkušnja z dostopnostjo? Ali imate kakšne prilagoditve?

Trenutno študiram na Filozofski fakulteti. Na faksu je 6 nadstropji, tako da imamo dvigalo, ki ga redno uporabljam. Stranišča niso težava, kot sem prej rekla ne potrebujem širših vrat, je pa problem eno stranišče pri čitalnici v kleti, ki ima zelo težka vrata in jih sama ne morem odpreti, zato prosim nekoga za pomoč. Imam status študentke s posebnimi potrebami, kar pomeni, da imam prilagoditev v obliki podaljšanega časa pisanja izpitov in kolokvijev, ker zaradi slabše motorike rok pišem počasneje. Torej lahko pišem 15 ali 20 minut dlje. Pri ustnih izpitih in predstavitvah mi omogočajo, da to opravi v sedečem položaju. Prav tako imam podaljšan čas izposoje gradiva.

Prej sem obiskovala Fakulteto za farmacijo dve leti, kjer pa nisem imela dobrih izkušenj. Največje probleme sem čutila zaradi svoje oviranosti, ker tam niso tako sprejemajoči do takih ljudi. Prvi letnik študija je potekal med časom korone, zato pouka nismo izvajali v živo. Jaz izrecno nisem omenjala, da imam gibalno oviranost in ni nihče vedel kako zgledam. Na prvih laboratorijskih vajah v živo sem prišla s pomočjo prijateljice, ker takrat še nisem uporabljala bergel na faksu. Takoj, ko je asistentka zagledala, da mi pomaga pri hoji je imela zelo negativno in čudno reakcijo, govorila je, da bom prijateljico našla svoje bolezni, da je nevarno, da mi sploh pomaga in nama obema prepovedala vstop na laboratorijske vaje. Grozno mi je bilo, da je zaradi tega kaznovana še prijateljica. Takrat nisem vedela kaj lahko naredim, ampak to je bila res žalostna izkušnja, ki me je pripeljala do joka. Takrat me je videla nosilka predmeta, ki me je vprašala, da ji razložim situacijo. Za tem je šla v laboratorij in se z asistentko vidno

prepirala, tako da me je mogla spustiti na vaje. Te vaje so bile kar muka, počutila sem se nezaželeno in čudno, tudi spraševala me je vedno a bom zmogla, če sploh vem kaj je tehtnica in epruveta, če mi iz Bosne sploh vemo kaj je to. Nisem mogla sploh verjet, da me to sprašuje nekdo na faksu. Jaz imam pa drugače opravljeno srednjo farmacevtsko šolo, ki sem jo opravljala doma. No kasneje sem bila pa preko Zooma povabljena na sestanek z dekanom in drugimi zaposlenimi, ki so me spraševali o moji oviranosti, če doživljam težave s tresočimi rokami,. Tudi, ko sem jim povedala, da teh problemov nimam so mi rekli, da bi bilo bolje, če si izberem drug študij, ker bodo v prihodnjih letih laboratorijske vaje bolj zahtevne, trajale več ur in bo preveč naporno zame. Rekli so tudi, da s pripomočki za hojo to ne bo izvedljivo, ker kaj, če mi pade bergla in se kaj pokvari v laboratoriju. Tudi glede pomoči sošolcev so rekli, da to ni okej, ker potem bi se morali drugi ukvarjati z mano namesto s svojim delom. Osebnega asistenta pa nimam.

Kako to, da nimate pravice do osebne asistence?

Ker nimam stalnega prebivališča v Sloveniji. Upam, da jo v prihodnosti dobim, ker bi mi prišla prav. Ker nimam osebnega asistenta mi veliko pomaga mama, s katero si delim stanovanje, predvsem pri tuširanju. Pa tudi rabim pomoč pri nošenju sposojenih knjig iz fakultete, ker je tega pri nas kar veliko in se nabere, kar je pa slabo za moj hrbet.

Ali imate kakšno izkušnjo z zaposlitvijo? Kakšni so vaši načrti za naprej?

Nimam službe in je nisem nikoli imela, ker mi je prioriteta študij. Zdi se mi, da moja gibalna ovira ne bi smela predstavljati problemov pri zaposlitvi v prihodnosti, sem se pa ustrašila, da ne bom dobila nikoli zaposlitve zaradi slabe izkušnje študija. Delo v filozofski smeri pa ne bi smelo biti problem.

Ali uporabljate javna prevozna sredstva, kot so avtobus, vlak ali letalo? Mi lahko poveste več o svoji izkušnji z uporabo javnih prevoznih sredstev?

Ja, dosti uporabljam mestni avtobus, vlak redko, na letalu pa še nisem bila. Avtobusi so malo problematični, kadar je veliko ljudi, ker jaz ne morem stati dolgo sploh, ko se vse premika in sem tudi že padla. Tako da potem moram prositi ljudi, če se lahko usedem namesto njih, ampak mi je neprijetno spraševati. Opažam pa, da ljudje kljub temu, da vidijo, da mi je težko stati, še vedno ne odstopijo sedeža.

Ali vozite svoj avto?

Ne, izpita za avto še nimam. Ga imam namen opraviti, vendar mi sedaj finančno še ne znese.

Ali kdaj uporabljate organiziran prevoz na poziv? Kakšna je vaša izkušnja?

Ja, prevoz na klic uporabljam redno. V Bosni tega nisem imela in me je moral povsod voziti oče, kar ga je dosti obremenjevalo, ker je moral biti vedno na voljo. Ko sem prišla v Slovenijo samo z mamo, me je skrbelo, kako bova živeli tukaj, ker mama redno dela in me nima časa voziti vsak dan. Takrat mi je potem en študent povedal za Društvo študentov invalidov Slovenije, kjer sem se včlanila in se tudi prijavila na organiziran prevoz na klic. To mi je res super, uporabljam skoraj vsak dan, prej jim samo sporočim ob katerih urah potrebujem prevoz. Je pa res, da sva se nekako zaradi teh prevozov z mamo tudi preselili iz Vrhnike v Ljubljano, saj je bilo tako lažje koordinirati prevoze.

Kako ocenjujete trenutno dostopnost grajenega okolja?

Torej jaz doma nisem nikoli uporabljala bergel ali drugih pripomočkov, pomagala sem si tako, da sem hodila ob nekom in se ga držala, tako da nisem občutila, da bi bil prostor nedostopen. Zdaj odkar sem na Fakulteti za filozofijo šele uporabljam bergle, ampak sem se mogla kar navaditi na njih, že iz fizičnega vidika in zaradi zavedanja, da zdaj zgledam, kot da imam neko invalidnost, ker prej se mogoče ni tok opazilo. Zdi se mi, da je tukaj bolje prilagojeno ampak nisem toliko samostojna, da bi sama hodila po cesti kjerkoli, tako, da še vedno zberem, da me nekdo spremlja, če me lahko.

Ste že slišali za Omogočanje multimodalne mobilnosti oseb z različnimi oviranostmi in projekt Vseslovenske akcije ozaveščanja o socialnem vključevanju invalidov? Kakšno je vaše mnenje o tem?

Ne, nisem.

Ste prejemnica Evropske kartice ugodnosti? Kakšna je vaša izkušnja s tem?

Ne.

Rada bi se vrnila na začetek, ko ste doživeli spremembo fizičnega stanja. Kako je bilo takrat prilagojeno za gibalno ovirane osebe?

Jaz sem se rodila s cerebralno paralizo, tako da se zdaj že 23 let od tega. Ko sem bila mlajša, ni bilo nič prilagojeno, tudi na osnovni šoli in srednji smo imeli veliko nadstropji, ampak sem si vedno pomagala z najboljšo prijateljico ali drugimi osebami, kadar sem kam šla.

Kje iz preteklosti opazate največje spremembe v prilagoditvah za gibalno ovirane osebe v primerjavi z današnjim časom? Kaj je po vašem mnenju razlog za te spremembe?

Jaz vidim velike razlike v dostopnosti zdaj, ko sem pet let že v Sloveniji. V Bosni se nisem počutila sposobno biti samostojna, to je bil tudi del odločitve za selitev in potem odločitev o uporabi bergel. V Sloveniji je definitivno veliko bolje in se vidim biti bolj samostojna v prihodnosti.

Na katerem področju bi si želeli več napredka za večjo dostopnost gibalno oviranih oseb? Kaj se vam zdi najbolj pomembno pri ustvarjanju novih rešitev?

Kar pogrešam je prijaznost drugih ljudi, torej da bi opazili, ko ima nekdo problem in mu ponudili pomoč, ga spustili naprej v trgovini, odstopili sedež... Meni je pa zelo naporno stati na istem mestu dlje časa, veliko bolj kakor daljša hoja. Ko vprašam ljudi, če me spustijo naprej, me vedno spustijo, ampak mi je nerodno spraševati. Pa tudi na fakulteti, kljub temu, da razumejo in sprejemajo ljudi z ovirami se včasih zgodi, da nam menjajo predavalnico na drugi naslov v bližini faksa, kjer osebe z gibalno oviro zelo težko pridemo. Kadar je zima ali je mokro se zelo bojim it sama do tega prostora na Rimski cesti in moram vedno prosit nekoga, da me spremlja, tam je sicer dvigalo ampak ne deluje. Drugo predavalnico imamo pa na Tobačni, kjer ni dvigala in moram spet prosit nekoga za pomoč, ali sošolce ali voznika iz prevozov. Zdaj to rešujem tako, da jih prosim, če imamo lahko pouk v učilnicah na faksu, kjer je vse dostopno, bi si pa želela, da bi osebe, ki dodeljujejo prostore to upoštevale v naprej, da ne rabim sama opozarjat sproti. Da so sami seznanjeni s tem, da če je oseba z gibalno oviranostjo v tisti skupini, ne dodeljujejo teh prostorov.

TRANSKRIPT INTERVJUJA E

Katere pripomočke najbolj pogosto uporabljate oziroma jih uporabljate vsak dan? Na kakšen način vam pomagajo in ste z njimi zadovoljni? So bili pripomočki financirani in v kakšnem deležu?

Najpomembnejši pripomoček je definitivno voziček. Brez drugih stvari se že da preživeti. Moje mnenje je, da raje vsakodnevno živim brez nepotrebnih pripomočkov in prilagoditev, saj v primeru, da grem nekam drugam in ne spim doma, še vedno lahko opravljam vse kar moram. Nimam držala na stranišču ali prilagojene kadi. Sem si pa sam podaljšal rob banje, zato, da si lahko pomagam pri vstopu vanjo in se oprimem na del, kjer je brisača, da mi ne spodrsne. Ko grem ven uporabljam motorček in v avtu imam prilagojeno ročico za vožnjo. Sam sem si tudi

prilagodil sistem za nalaganje vozička v avto, ki so ga potem nadgradili po mojih navodilih in financirali. Te stvari dobiš financirane, ampak na njih čakaš kar dolgo. Imam pa tudi slabo izkušnjo z novim vozičkom, za katerega so želeli, da ga dodatno oblazinijo zadaj, na kar sem jim pojasnil, da bodo morali zaradi tega podaljšati še sedež, saj bo drugače nastal problem z ravnotežjem vozička. Niso me poslušali, in ko sem ga dobil, se je zgodilo ravno to. In zdaj je spet na servisu, ker ga ne morem uporabljati. Problem je, da pripomočke izdelujejo ljudje, ki jih ne uporabljajo in kdaj ne vejo ravno, kako to deluje v praksi.

Ste se po spremembi fizičnega stanja še izobraževali ali usposabljali?

Ne, po nesreči nisem nadaljeval šolanja. Star sem bil 17 let, ko sem imel nesrečo in sem bil v tretjem letniku srednje avto tapetniške šole. Takoj sem vedel, da tega dela ne bom mogel opravljati na vozičku, zato nisem nadaljeval.

Kakšna pa je vaša izkušnja z zaposlovanjem? Kakšne so po vašem mnenju možnosti zaposlitve oseb z gibalno oviro? Ste kdaj razmišljali o invalidski pokojnini?

Zaposlil sem se takoj po rehabilitaciji, in sicer v očetovem podjetju kot tapetnik, dokler to ni postalo prenevarno za nekoga na vozičku. Nato sem delal v podjetju, ki je izdelovalo bojlerje, kasneje sem delal v Gorenju in bilo je še par takih služb. Sem si pa sam poiskal vse te službe, ker nisem hotel samo doma ležat, rabil sem bit aktiven in se je našla zaposlitev tudi za nas na vozičku. Moral si pa opraviti tudi nek tečaj na Soči, neke vrste zaposlitvena rehabilitacija, da so ti izdali potrdilo, da si sposoben delat, nekaj si moral zlagat pa tko ampak je bilo kar neumno. Vmes sem odprl videoteko in hodil iskat filme na Hrvaško. Dobil sem idejo, da bi brez problema vodil tako zadevo in sem res izpeljal. Police sem zmontiral tako, da so bile malo nižje in sem jih dosegel in je šlo, biznis je bil dober. Zadnjih deset let sem delal kot trgovski potnik in vodja montaže, tam sem pa delal za polovični čas, takrat je bilo še tako, da si delal štiri ure, katere je plačal delodajalec, ostale štiri pa je krila sociala, kar je bilo zelo dobro za tiste čase, zraven si pa prejemal še dodatek za pomoč in postrežbo. Potem pa sem šel v penzijo. Zdaj se pa občasno ukvarjam s treniranjem namiznega tenisa.

Ali uporabljate javna prevozna sredstva, kot so avtobus, vlak ali letalo? Mi lahko poveste več o svoji izkušnji z uporabo javnih prevoznih sredstev?

Moram reči, da se javnih prevoznih sredstev, kot so avtobusi in vlaki ne poslužujem pogosto. Bil sem že na troli in je bila izkušnja okej, z vlakom pa sem imel kar nekaj težav. Odločil sem se, da bom šel z vlakom do Maribora. Ko sem prišel do postaje in pričakal vlak, nanj nisem

mogel, saj se nisem najavil tri dni prej. Zato sem poskusil še enkrat in sporočil tri dni prej. Na ljubljanski železniški postaji je bilo dvigalo pokvarjeno, tako da sem najprej dolgo čakal, da sem sploh lahko prišel do vlaka, nato pa sem naletel na nov problem, in sicer, da nisem mogel na vlak, saj niso imeli pripravljenega dvigala. Povedal sem, da sem se najavil na prihod, oni pa s tem niso bili seznanjeni. Končno je nekdo našel pripomoček, ki me je dvignil na prag vlaka, in smo lahko začeli vožnjo. Vožnja je bila zelo prijetna. Ko pa smo prispeli na končno postajo, pa so se spet začeli problemi. Na njihovi postaji ponovno ni bil nihče seznanjen z mojim prihodom, zato sem spet čakal, da sem lahko izstopil, ker niso vedeli, kaj morajo narediti. Za nazaj je na srečo potekalo brez zapletov, me je pa vseeno odvrnilo od potovanj z vlakom. Bi si pa želel v prihodnosti iti z vlakom na slovensko obalo. Z letalom sem tudi že potoval in je bilo vse dobro, razen sanitarije so problem, predvsem na dolgih letih, saj velikokrat ne moreš na stranišče, ker niso prilagojena. V takih primerih sem si dal kateter ali plenico.

Ali uporabljate električni priklop na vozičku? Kakšna je vaša izkušnja?

Ja, motorček veliko uporabljam. In mi je super, lahko pridem skoraj povsod, kamor želim, voziš se lahko povsod, kjer je kolesarska steza. Moraš pa tudi razumet, da ravno povsod ne bomo mogli priti nikoli in s tem ni nič narobe.

Ali vozite svoj avto? Ste imeli vozniško dovoljenje že pred spremembo fizičnega stanja? Ali ste morali ponovno opravljati izpitno vožnjo v prilagojenem avtomobilu? Katerega leta ste pridobivali vozniško dovoljenje in kje? Kakšna je vaša izkušnja s prilagojenimi parkirišči?

Izpit sem naredil po nesreči, in sicer na URI Soča, ko so še imeli prilagojen avto in sicer na katrci. Zame izpit ni bil nek težek izziv, sem ga kar hitro opravil. Potem sem kupil avto in ga dal prilagoditi nekemu, ki je to takrat delal. Takrat se ni kompliciralo toliko z varnostjo. Nismo še imeli avtomatikov, zato je bila tudi vožnja malo bolj zahtevna, ampak sem se hitro navadil. Moral si še menjati prestave z ročko in kdaj avto zacukalo, drugače pa je šlo. Zdaj imam prav tako prilagojeno ročico, vendar na avtomatiku, ni B.D.F. ampak nekaj na isti princip. Kar se tiče parkirišč, pa se še vedno pojavlja problem, da ga zasedajo ljudje brez oviranosti. In tudi problem je na UKC, ker tam ni nobenega prilagojenega parkirišča, čeprav sta bila prej dva ampak so jih ukinili, kljub obljubi, da jih bodo vrnili. Glede na to, koliko ljudi z ovirami gre tja vsak dan, to ni ravno okej.

Ali kdaj uporabljate organiziran prevoz na poziv? Kakšna je vaša izkušnja?

Ne, to pa ne uporabljam veliko. Sem se pa že peljal kdaj s kombijem Društva paraplegikov, če nisem mogel z avtom in imam dobro izkušnjo.

Kako ocenjujete trenutno dostopnost grajenega okolja? Kakšna je vaša izkušnja s klančinami, dvigali, sanitarijami?

Večina stvari je prilagojenih, tako da grem res lahko kamorkoli. Sploh večji nakupovalni centri so super, je vse dostopno in sanitarije so prilagojene. Je bil pa dolgi čas problem to, da se prilagojenih stranišč ni dalo zaklepati, zaradi strahu, da nam ne bodo mogli pomagati, če se kaj zgodi. Potem se ti je skoraj vedno zgodilo, da so ljudje odpirali vrata med tem, ko si bil na stranišču. Kljub prošnjam tega dolgo niso uredili in si moral prositi nekoga zunaj, da pazi vrata. Zdaj pa je tudi to urejeno. Je pa še vedno videt, da imajo stranišča prilagojena ampak ga uporabljajo za skladišče, čeprav je tudi tega zdaj manj.

Kar se tiče kulturnih in športnih ustanov lahko grem v Halo Tivoli, na stadion, v Dvorano Ježica, Nama, BTC, Maxi market... Bi rekel, da je 90% stvari prilagojenih. Hodim tja, kamor vem, da lahko grem, tam kjer ni pa pač ne grem. Tudi ko grem na morje, včasih je bilo težko dobit destinacije, kjer smo lahko šli v vodo in na dopust, zdaj je tega veliko več. Res večina stvari je zdaj porihtanih, drugače pa prosiš ljudi, če ti pomagajo in skoraj vedno ti, če prijazno vprašaš nimaš problemov. Jaz zelo realno gledam na to dostopnost, veliko ljudi pa se pritožuje, kaj vse še ni narejeno, pač nekatere stvari ne bodo nikoli za vse in tako to gre. Sem pa hvaležen za ves napredek.

Ste že slišali za Omogočanje multimodalne mobilnosti oseb z različnimi oviranostmi in projekt Vseslovenske akcije ozaveščanja o socialnem vključevanju invalidov? Kakšno je vaše mnenje o tem?

Sem slišal, ampak nisem nič gledal.

Ste prejemnik Evropska kartica ugodnosti? Kakšna je vaša izkušnja s tem?

Ne, nisem je prevzel, ker nisem videl potrebe po tem. Že tako imamo veliko stvari zastonj brez kartice in je že to več kot dovolj, meni se ne zdi sploh potrebno, ampak se ne pritožujem, seveda sprejmeš nekaj, če ti ponudijo popust ali zastonj.

Ali vam pripada pravica do osebne asistence? Kako je ta pridobitev vplivala na vaše življenje?

Imam osebno asistenco. Uporabljam jo predvsem za presedanje in za večja opravila, ker imam probleme z roko in nekaterih stvari ne morem narediti sam oziroma poskušam ostale stvari narediti sam. Je pa bila to kar velika pridobitev za moje življenje, predvsem zato, ker z leti težje opravljam vsakodnevne reči. Ta potreba po pomoči se bo samo še povečala in je res super, da imam pomoč omogočeno.

Rada bi se vrnila na začetek, ko ste imeli nesrečo. Kdaj se vam je pojavila gibalna oviranost? Kako je bilo takrat prilagojeno za gibalno ovirane osebe? Kje iz preteklosti opazate največje spremembe v prilagoditvah za gibalno ovirane osebe v primerjavi z današnjim časom?

Leta 1978 sem imel nesrečo in sem nato eno leto preživel v bolnici in na URI Soča. Po nesreči sem imel kar težavo s sprijaznitvijo na moje novo življenje. Res mi je bilo hudo. Takrat ni bilo nič prilagojeno, kamorkoli sem želel priti sem rabil pomoč. Na srečo sem imel dosti prijateljev, ki so me zelo spodbujali in me povsod vzeli s sabo, tako da sem odkril, da se tudi s poškodbo da živeti. Res pa je, da sem povsod rabil nekoga, ki me je bil pripravljen nesti in sem bil zelo težko samostojen. Velika pridobitev je bil avto, ker smo lahko šli kamorkoli. Takrat pa je bil velik problem s sanitarijami, tako da smo se morali znajdit. Sem tudi že plezal čez stole in improviziral s pripomočki, pa je šlo... Največja sprememba zdaj je res v dostopnih straniščih, včasih so imeli redko kje prilagojeno in smo se vozili okrog in iskali.

Glede stanovanja so mi po nesreči na Soči obljubljali, da bom dobil prilagojeno socialno stanovanje, ker smo živeli v četrtem nadstropju brez dvigala. In se to itak ni zgodilo, tako da sem potem živel pri babici v nizkem pritličju, ki smo ga moral prilagodit. Čez nekaj časa okoli leta 1985 pa sem dobil socialno stanovanje, takrat sem imel tudi že družino in otroka. Potem pa smo lahko tudi to stanovanje odkupili. Sem se pa za tem še večkrat selil, ampak mi ni bilo treba veliko prilagajati stanovanj.

Kot sem že omenil, je največja razlika v prilagojenih pripomočkih, napredku v tehnologiji, veliko dostopnih prostorov in storitev, narejenih za našo uporabo. Veliko se spreminja tudi zaradi zakonov.

Na katerem področju bi si želeli več napredka za večjo dostopnost gibalno oviranih oseb? Kaj se vam zdi najbolj pomembno pri ustvarjanju novih rešitev?

Napredki so lahko povsod. Želim si pa res večje sodelovanje z osebami na vozičku pri oblikovanju novih objektov. Dobro bi bilo, da se arhitekti povežejo z društvom, ko začnejo z gradnjo in dejansko upoštevajo, kako v praksi poteka dostopnost. Velikokrat se zgodi, da so

arhitekti dobro izučeni, ampak ne vejo stvari iz prakse in se hitro kje zalomi. In ni nič narobe, razumem, da ne morejo vsega vedeti, ampak bi olajšali cel postopek, če bi dali več poudarka na sodelovanje.

8.3 Primeri odprtega kodiranja

Tabela 3: Odprto kodiranje A

Št. izjave	Izjava	Pojem	Pod kategorija	Kategorija	Tema
A1	Uporabljam proteze	Vsakodnevna uporaba proteze		Uporaba pripomočkov	Pripomočki
A2	Voziček	Vsakodnevna uporaba vozička		Uporaba pripomočkov	Pripomočki
A3	Bergle	Vsakodnevna uporaba bergel		Uporaba pripomočkov	Pripomočki
A4	redno uporabljam blazine	Redna uporaba blazin proti preležaninam		Uporaba pripomočkov	Pripomočki
A5	Bergle, blazine in sobni voziček so bili financirani, prav tako proteza	Financiranje bergel, blazine, sobnega vozička in proteze		Financiranje pripomočkov	Pripomočki
A6	Prej nam je pripadala zamenjava na dve leti, zdaj pa so ta rok podaljšali na štiri leta	Podaljšanje roka za zamenjavo pripomočkov iz dve na štiri leta		Financiranje pripomočkov	Pripomočki
A7	Zunanji voziček sem si kupil sam	Lasten nakup zunanjega vozička	Pripomočki brez financiranja	Financiranje pripomočkov	Pripomočki
A8	Ljudje z amputacijami dobimo ali voziček ali protezo.	Pripadanje vozička ali proteze ljudem z amputacijami.		Financiranje pripomočkov	Pripomočki
A9	Jaz pa potrebujem oboje, saj bi brez vozička imel večje probleme pri	Potreba po uporabi vozička in proteze zaradi zdravstvenih težav		Uporaba pripomočkov	Pripomočki

	hoji, težave s kolki in koleni, z ranami				
A10	Redno uporabljam tudi športni voziček	Redna uporaba športnega vozička		Uporaba pripomočkov	Pripomočki
A11	katerega moramo financirati sami	Lasten nakup športnega vozička	Pripomočki brez financiranja	Financiranje pripomočkov	Pripomočki
A12	predstavlja problem novejšim članom, ki bi se radi pridružili pa si tega ne morejo privoščiti	Izključitev iz športne aktivnosti zaradi lastne obveze do financiranja pripomočka	Težave pri pridobivanju pripomočkov	Financiranje pripomočkov	Pripomočki
A13	Opažam, da je zadnje čase oteženo pridobivanje pripomočkov, bodisi zaradi menjave kadra, kvot, obremenjenosti ne predpisujejo potrebnih pripomočkov, če sam nisi vztrajen, ne dokazuješ in zahtevaš.	Oteženo pridobivanje pripomočkov zaradi različnih razlogov	Težave pri pridobivanju pripomočkov	Financiranje pripomočkov	Pripomočki
A14	Čakalne dobe so pa zelo dolge.	Dolge čakalne dobe za pridobitev financiranih pripomočkov	Težave pri pridobivanju pripomočkov	Financiranje pripomočkov	Pripomočki
A15	so mi dovolili, da dokončam diplomo, ker sem imel vse praktične izpite že opravljene	Omogočeno dokončanje študija kljub gibalni oviranosti		Uspešno opravljanje šolskih obveznosti	Izobraževanje

Tabela 4: Odprto kodiranje B

Št. izjave	Izjava	Pojem	Pod kategorija	Kategorija	Tema
B1	po nesreči sem se zavedala, da poklica v zdravstvu ne bom mogla opravljati, zato sem se odločila za izobraževanje na področju računalništva	Sprememba poklicne usmeritve zaradi gibalne oviranosti		Spreminjanje izobraževalnega programa zaradi gibalne oviranosti	Izobraževanje
B2	Morala sem opraviti še dva diferencialna izpita, za katerega nisem dobila praktično nič snovi, saj se to takrat nekako ni dalo izvesti. Zadnje štiri dni sem šele prejela učbenik, iz katerega so se učili nemščino, in sem se morala vse naučiti sama.	Opravljanje diferencialnih izpitov		Uspešno opravljanje šolskih obveznosti	Izobraževanje
B3	Ne, niti minute	Odsotnost časovne prilagoditve pri pisanju kljub telesni oviranosti	Nezagotavljanje prilagoditev v času izobraževanja	Dodatki v izobraževanju	Izobraževanje
B4	Sem paraplegik z delno tetraparezo, kar seveda vpliva tudi na uporabo rok, zato sem pisala izjemno počasi, pa je vendar šlo	Kljub upočasnjem pisanju zaradi delne tetrapareze ni imela prilagoditev	Nezagotavljanje prilagoditev v času izobraževanja	Dodatki v izobraževanju	Izobraževanje
B5	Bil je totalen šok. Takrat itak ni bilo nič prilagojeno	Šok ob soočenju s popolnoma neprilagojeno izobraževalno ustanovo		Ovire v izobraževalnih ustanovah	Ovire v grajenem okolju

B6	Vsako jutro, med menjavo učilnice na drugem nadstropju in po pouku so me morali nositi gor in dol. To je zgledalo tako, da sem čakala pred vhodom, dokler se ni nabralo nekaj ljudi, po navadi 4, da so me lahko nesli notri in nato sem šele lahko uporabila voziček	Odvisnost od pomoči drugih pri dostopu do pouka v srednji šoli	Premagovanje ovir s pomočjo drugih	Ovire v izobraževalnih ustanovah	Ovire v grajenem okolju
B7	Takrat sem sicer še malo uporabljala noge, torej sem lahko malo stala, ko sem morala npr. na stranišče, saj seveda ni bilo dovolj širokega vhoda za voziček.	Začasna delna mobilnost omogočila uporabo neprilagojenih sanitarij	Samostojno premagovanje ovir	Ovire v izobraževalnih ustanovah	Ovire v grajenem okolju
B8	Po končani gimnaziji sem šla študirat matematiko na Fakulteto za matematiko in fiziko	Končana gimnazija in nadaljevanje izobraževanja na fakulteti		Uspešno opravljanje šolskih obveznosti	Izobraževanje
B9	Še vedno so me morali nositi noter in v različna nadstropja	Odvisnost od pomoči drugih pri dostopu do pouka na fakulteti	Premagovanje ovir s pomočjo drugih	Ovire v izobraževalnih ustanovah	Ovire v grajenem okolju
B10	Bilo je malo težje, sploh najprej, saj smo se v srednji šoli bolje poznali, sem imela sošolce in so mi vsi pomagali, pa	Težje vključevanje in pridobivanje pomoči sovrstnikov na fakulteti kakor v srednji šoli		Osebnostno doživljanje izobraževalnega okolja	Izobraževanje

	saj so mi na faksu tudi ampak vseeno je bilo malo drugače				
B11	Dala sem si tudi plenice gor, kadar sem vedela, da bom dolgo na faksu, ali pa ko sem imela izpit	Uporaba plenic kot rešitev zaradi pomanjkanja dostopnih sanitarij v času študija	Samostojno premagovanje ovir	Ovire v izobraževalnih ustanovah	Ovire v grajenem okolju
B12	takrat ni bilo nič digitalno, vse je bilo treba storiti v živo. Torej prijave na izpit, pogovor s profesorjem, oddaje nalog, rezultati kolokvijev. Pa tudi telefoni, jaz sem ga imela v dijaškem domu na žetone in si klical na referat, da so te oni vezali do linije profesorja	Odsotnost digitalnih postopkov je zahtevala fizično prisotnost na fakulteti	Nezagotavljanje prilagoditev v času izobraževanja	Dodatki v izobraževanju	Izobraževanje
B13	Za magisterij sem se dogovorila, da smo imeli pouk v stavbi za fiziko, ki je v pritličju, da sem lahko normalno obiskovala pouk	Osebna pobuda za izvedbo predavanj v dostopnih prostorih fakultete	Samostojno premagovanje ovir	Ovire v izobraževalnih ustanovah	Ovire v grajenem okolju
B14	Stranišča tudi tam niso bila prilagojena, sem se pa uspela zmeniti, da lahko uporabljam moško stranišče, ki je bilo zaradi ne vem katerega razloga večje in je imelo širša	Dogovor za uporabo večjega moškega stranišča kot nadomestilo za pomanjkanje prilagojenih sanitarij	Samostojno premagovanje ovir	Ovire v izobraževalnih ustanovah	Ovire v grajenem okolju

	vhodna vrata, kabina je bila prav tako premajhna, ampak sem vsaj lahko šla noter in zaklenila celo stranišče				
B15	Skozi cela dijaška in študentska leta sem bila v istem domu na Viču, na Gerbičevi, kar je bilo relativno blizu ampak z vozičkom nisem mogla it sama do gimnazije	Onemogočena samostojna pot v šolo z vozičkom kljub bližini doma	Premagovanje ovir s pomočjo drugih	Ovire v izobraževalnih ustanovah	Ovire v grajenem okolju

Tabela 5: Odprto kodiranje C

Št. izjave	Izjava	Pojem	Pod kategorija	Kategorija	Tema
C1	Voziček	Vsakodnevna uporaba vozička		Uporaba pripomočkov	Pripomočki
C2	motorček oziroma priklop za voziček	Pogosta uporaba električnega priklopa za voziček	Električni priklop za voziček	Uporaba pripomočkov	Pripomočki
C3	dvigalo v kopalnici	Pogosta uporaba dvigala v kopalnici		Uporaba pripomočkov	Pripomočki
C4	ročica	Pogosta uporaba ročice v kopalnici		Uporaba pripomočkov	Pripomočki
C5	deske za presedanje	Uporaba deske za presedanje		Uporaba pripomočkov	Pripomočki
C6	prilagojen avto	Pogosta uporaba prilagojenega avtomobila		Uporaba pripomočkov	Pripomočki
C7	Vse razen dvigalo v kopalnici sem dobil financirano	Večina osnovnih pripomočkov je financiranih, razen tehnično zahtevnejših, kot je stropno dvigalo		Financiranje pripomočkov	Pripomočki

C8	roč pri stranišču sem zmontiral sam	Ročico v kopalnici naredil sam	Pripomočki brez financiranja	Financiranje pripomočkov	Pripomočki
C9	glede na to, da sem imel nesrečo pri enajstih letih, leta 1971	Gibalna oviranost zaradi nesreče pri 11. letih leta 1971			Nastanek gibalne oviranosti
C10	po letu bolnice in rehabilitacije začel šolanje v Kamniku, ker v prejšnji osnovni šoli zaradi dostopnosti nisem mogel nadaljevati.	Zamenjava osnovne šole zaradi pomanjkanja dostopnosti za gibalno ovirane		Spreminjanje izobraževalnega programa zaradi oviranosti	Izobraževanje
C11	Takrat je bil tam izobraževalni center. Imenoval se je Zavod za usposabljanje invalidne mladine, kjer so se šolali večina mladoletnih z oviranostmi iz celotne Jugoslavije	Zavod kot edina možnost za izobraževanje oseb z ovirami v času brez dostopnih šol		Institucionalno življenje	Izobraževanje
C12	Tam sem poleg šolanja živel, prejemal zdravstveno oskrbo, fizioterapijo. Institucija je bila za tiste čase zelo napredna in kvalitetna	Institucionalna oskrba obsegala izobraževalno, bivalno in rehabilitacijsko oskrbo		Institucionalno življenje	Izobraževanje
C13	Tam sem zaključil 8 razredov, nadaljeval sem na Kamniški gimnaziji, ki je bila blizu nastanitve	Zaključena osnovnošolska izobrazba v Zavodu, nadaljevanje na gimnaziji		Uspešno opravljanje šolskih obveznosti	Izobraževanje

C14	Šola ni bila dostopna in so me sošolci nosili gor in dol do četrtega nadstropja, kjer smo imeli največ pouka.	Ovisnost od pomoči drugih pri dostopu do pouka v srednji šoli	Premagovanje ovir s pomočjo drugih	Ovire v izobraževalnih ustanovah	Ovire v grajenem okolju
C15	Cel čas izobraževanja sem živel v zavodu, kjer sem si delil sobo z enim človekom, čez vikende pa sem hodil domov	Med tednom bivanje v domu, vračanje domov za vikend		Institucionalno življenje	Izobraževanje

Tabela 6: Odprto kodiranje D

Št. izjave	Izjava	Pojem	Pod kategorija	Kategorija	Tema
D1	Dejansko uporabljam vsakodnevno samo berge	Vsakodnevna uporaba bergel		Uporaba pripomočkov	Pripomočki
D2	Doma nimam nič prilagojeno, tudi dvigala nimam v stanovanju, ker sem v pritličju in je samo nekaj stopnic	Dodatne prilagoditve v stanovanju niso potrebne		Uporaba pripomočkov	Pripomočki
D3	Če moram it na višje nadstropje si pomagam z drugimi ljudmi, tako da se jih držim in hodim ob njih	Namesto pripomočkov ji pomagajo ljudje		Uporaba pripomočkov	Pripomočki
D4	Berge sem kupila še v Bosni	Lasten nakup bergel	Pripomočki brez financiranja	Financiranje pripomočkov	Pripomočki
D5	zelo dolgo nisem želela uporabljati	Prvotni strah pri uporabi bergel, kasneje uporaba		Uporaba pripomočkov	Pripomočki

	zaradi več razlogov, tudi strah da bom padla z njimi. Potem pa sem se vseeno odločila in postala malo bolj samostojna.	predstavljala večjo samostojnost			
D6	Trenutno študiram na Filozofski fakulteti	Trenutno izobraževanje na fakulteti		Uspešno opravljanje šolskih obveznosti	Izobraževanje
D7	Na faksu je 6 nadstropji, tako da imamo dvigalo, ki ga redno uporabljam	Uporaba dvigala v izobraževalni ustanovi		Ovire v izobraževalnih ustanovah	Ovire v grajenem okolju
D8	Stranišča niso težava, kot sem prej rekla, ne potrebujem širših vrat, je pa problem eno stranišče pri čitalnici v kleti, ki ima zelo težka vrata, in jih sama ne morem odpreti, zato prosim nekoga za pomoč	Eno od stranišč nedostopno zaradi teže vrat		Ovire v izobraževalnih ustanovah	Ovire v grajenem okolju
D9	Imam status študentke s posebnimi potrebami	Pridobljen status študentke s posebnimi potrebami	Status študenta s posebnimi potrebami	Dodatki v izobraževanju	Izobraževanje
D10	imam prilagoditev v obliki podaljšanega časa pisanja izpitov in kolokvijev, ker zaradi slabše motorike rok pišem	Prilagoditev v obliki podaljšanega časa pri pisanju izpitov in kolokvijev	Status študenta s posebnimi potrebami	Dodatki v izobraževanju	Izobraževanje

	počasneje. Torej lahko pišem 15 ali 20 minut dlje.				
D11	Pri ustnih izpitih in predstavitev mi omogočajo, da to opravi v sedečem položaju	Omogočanje sedenja pri predstavitev in ustnih spraševanjih	Status študenta s posebnimi potrebami	Dodatki v izobraževanju	Izobraževanje
D12	Prav tako imam podaljšan čas izposoje gradiva	Prilagoditev v obliki podaljšane časa izposoje gradiva	Status študenta s posebnimi potrebami	Dodatki v izobraževanju	Izobraževanje
D13	Prej sem obiskovala Fakulteto za farmacijo dve leti, kjer pa nisem imela dobrih izkušenj. Največje probleme sem čutila zaradi svoje oviranosti, ker tam niso tako sprejemajoči do takih ljudi	Spreminjanje izobraževalnega programa zaradi diskriminacije na podlagi oviranosti		Spreminjanje izobraževalnega programa zaradi oviranosti	Izobraževanje
D14	Jaz izrecno nisem omenjala, da imam gibalno oviranost in ni nihče vedel kako zgledam. Na prvih laboratorijskih vajah v živo sem prišla s pomočjo prijateljice, ker takrat še nisem uporabljala bergel na faksu. Takoj, ko je asistentka zagledala, da mi pomaga pri hoji je imela zelo	Negativna izkušnja študija zaradi diskriminatorne reakcije zaposlene ob razkritju gibalne oviranosti		Osebnostno doživljanje izobraževalnega okolja	Izobraževanje

	negativno in čudno reakcijo, govorila je, da bom prijateljico našla svoje bolezni, da je nevarno, da mi sploh pomaga in nama obema prepovedala vstop na laboratorijske vaje. Grozno mi je bilo, da je zaradi tega kaznovana še prijateljica. Takrat nisem vedela kaj lahko naredim, ampak to je bila res žalostna izkušnja, ki me je pripeljala do joka. Takrat me je videla nosilka predmeta, ki me je vprašala, da ji razložim situacijo. Za tem je šla v laboratorij in se z asistentko vidno prepirala, tako da me je mogla spustiti na vaje				
D15	Te vaje so bile kar muka, počutila sem se nezaželeno in čudno, tudi spraševala me je vedno a bom zmogla, če sploh vem kaj je tehnika in epruveta, če mi iz Bosne sploh vemo kaj je to. Nisem mogla sploh verjet, da	Občutek nezaželenosti na fakulteti zaradi predsodkov, povezanih z narodnostjo		Osebno doživljanje izobraževalnega okolja	Izobraževanje

	me to sprašuje nekdo na faksu. Jaz imam pa drugače opravljeno srednjo farmacevtsko šolo, ki sem jo opravljala doma.				
--	---	--	--	--	--

Tabela 7: Odprto kodiranje E

Št. izjave	Izjava	Pojem	Pod kategorija	Kategorija	Tema
E1	Najpomembnejši pripomoček je definitivno voziček	Vsakodnevna uporaba vozička		Uporaba pripomočkov	Pripomočki
E2	Brez drugih stvari se že da preživeti. Moje mnenje je, da raje vsakodnevno živim brez nepotrebnih pripomočkov in prilagoditev, saj v primeru, da grem nekam drugam in ne spim doma, še vedno lahko opravljam vse kar moram.	Zavestna odločitev za življenje brez dodatnih pripomočkov za večjo neodvisnost izven domačega okolja		Uporaba pripomočkov	Pripomočki
E3	Nimam držala na stranišču ali prilagojene kadi. Sem si pa sam podaljšal rob banje, zato, da si lahko pomagam pri vstopu vanjo in se oprimem na del, kjer je	Samostojna prilagoditev kopalnice za varnejšo uporabo	Pripomočki brez financiranja	Uporaba pripomočkov	Pripomočki

	brisača, da mi ne spodrsne.				
E4	Ko grem ven, uporabljam motorček	Pogosta uporaba električnega priklopa za voziček	Električni priklop za voziček	Uporaba pripomočkov	Pripomočki
E5	v avtu imam prilagojeno ročico za vožnjo	Pogosta uporaba prilagojenega avtomobila		Uporaba pripomočkov	Pripomočki
E6	Sam sem si tudi prilagodil sistem za nalaganje vozička v avto	Samostojna tehnična prilagoditev za nalaganje vozička v avto	Pripomočki brez financiranja	Uporaba pripomočkov	Pripomočki
E7	so ga potem nadgradili po mojih navodilih in financirali	Nadgradnja tehnične prilagoditve in financiranje pripomočka v avtu		Financiranje pripomočkov	Pripomočki
E8	stvari dobiš financirane, ampak na njih čakaš kar dolgo	Dolge čakalne dobe za pridobitev financiranih pripomočkov	Težave pri pridobivanju pripomočkov	Financiranje pripomočkov	Pripomočki
E9	Imam pa tudi slabo izkušnjo z novim vozičkom, za katerega so želeli, da ga dodatno oblažijo zadaj, na kar sem jim pojasnil, da bodo morali zaradi tega podaljšati še sedež, saj bo drugače nastal problem z ravnotežjem vozička. Niso me poslušali, in ko sem ga dobil, se je zgodilo ravno to. In zdaj je spet na servisu, ker ga ne morem uporabljati.	Neupoštevanje uporabnikovega znanja pri prilagoditvi pripomočka vodi v funkcionalne napake	Težave pri pridobivanju pripomočkov	Financiranje pripomočkov	Pripomočki

E10	Problem je, da pripomočke izdelujejo ljudje, ki jih ne uporabljajo in kdaj ne vejo ravno, kako to deluje v praksi.	Neustreznost pripomočkov zaradi načrtovanja brez sodelovanja z uporabniki	Težave pri pridobivanju pripomočkov	Financiranje pripomočkov	Pripomočki
E11	sem bil v tretjem letniku srednje avto tapetniške šole. Takoj sem vedel, da tega dela ne bom mogel opravljati na vozičku, zato nisem nadaljeval.	Prekinitev srednješolskega izobraževanja zaradi nezmožnosti opravljanja izbranega poklica po nesreči		Prekinitev izobraževanja zaradi gibalne oviranosti	Izobraževanje
E12	Zaposlil sem se takoj po rehabilitaciji, in sicer v očetovem podjetju kot tapetnik, dokler to ni postalo prenevarno za nekoga na vozičku.	Zaposlitev po nesreči prekinjena zaradi telesnih omejitev pri zahtevnem delu		Zaposlitev	Delo in zaposlovanje
E13	Nato sem delal v podjetju, ki je izdelovalo bojlerje, kasneje sem delal v Gorenju in bilo je še par takih služb.	Opravljanje več različnih služb		Zaposlitev	Delo in zaposlovanje
E14	Sem si pa sam poiskal vse te službe, ker nisem hotel samo doma ležat, rabil sem bit aktiven in se je našla zaposlitev tudi za nas na vozičku.	Samoiniciativno iskanje zaposlitve zaradi potrebe po aktivnosti in samostojnosti kljub gibalni oviranosti		Samostojnost in aktivnost	Delo in zaposlovanje

E15	Moral si pa opravit tudi nek tečaj na Soči, neke vrste zaposlitvena rehabilitacija, da so ti izdali potrdilo, da si sposoben delat, nekaj si moral zlagat pa tko ampak je blo kar neumno.	Kritično dojemanje rehabilitacijskega postopka, zahtevanega za potrditev sposobnosti za delo		Zaposlitev	Delo in zaposlovanje
-----	---	--	--	------------	----------------------

8.4 Osnovno kodiranje

1. PRIPOMOČKI

• UPORABA PRIPOMOČKOV

- Vsakodnevna uporaba vozička (A2, B53, C1, E1)
- Vsakodnevna uporaba proteze (A1)
- Vsakodnevna uporaba bergel (A3, D1)
- Redna uporaba blazin proti preležaninam (A4)
- Potreba po uporabi vozička in proteze zaradi zdravstvenih težav (A9)
- Redna uporaba športnega vozička (A10)
- Uporaba deske za presedanje (B56, C5)
- Pogosta uporaba dvigala v kopalnici (C3)
- Pogosta uporaba ročice v kopalnici (C4)
- Pogosta uporaba prilagojenega avtomobila (C6, E5)
- Dodatne prilagoditve v stanovanju niso potrebne (D2)
- Namesto pripomočkov ji pomagajo ljudje (D3)
- Prvotni strah pri uporabi bergel, kasneje uporaba predstavlja večjo samostojnost (D5)
- Fizične in psihološke ovire pred uporabo bergel (D35)
- Zavestna odločitev za življenje brez dodatnih pripomočkov za večjo neodvisnost izven domačega okolja (E2)

- Električni priklop za voziček

- Zaenkrat še ne uporablja električnega priklopa za voziček (A33)
- Pozitivna izkušnja z uporabo električnega priklopa za voziček (B35, E28)
- Električni priklop za voziček bi v preteklosti omogočil samostojno gibanje (B36)

- Prvi spomin na seznanjenje z električnim priklopom za voziček in želja po nakupu (B37)
- Električni priklop za voziček omogočil samostojno raziskovanje okolja in družbeno vključenost (B39)
- Električni priklop kot razbremenitev telesa in preventiva za poškodbe ramenskega obroča (B40, C30)
- Pogosta uporaba električnega priklopa za voziček (C2, C28, E4, E27)
- Priročnost električnega priklopa za voziček zaradi omogočanja potovanj na daljše razdalje (C29)

- **FINANCIRANJE PRIPOMOČKOV**

- Financiranje bergel, blazine, sobnega vozička in proteze (A5)
- Podaljšanje roka za zamenjavo pripomočkov iz dve na štiri leta (A6)
- Pripadanje vozička ali proteze ljudem z amputacijami (A7)
- Napredek v financiranju pripomočkov in avtomobilskih prilagoditev (A57)
- Prehod od samoplačništva do kritja stroškov električnega priklopa s strani ZZZS (B41)
- Pridobitev električnega priklopa za voziček na recept kot pravica prednostne obravnave za tetraplegike preko URI Soča (B42)
- Kritje stroškov električnih priklopov pogojeno z zdravstveno utemeljitvijo (B43)
- Večina oseb z gibalno oviro zdaj dobi financirane pripomočke, ki jih potrebuje (B55)
- Pridobivanje financiranih pripomočkov se začne z obiskom pri fiziatru (B57)
- Večina osnovnih pripomočkov je financiranih, razen tehnično zahtevnejših, kot je stropno dvigalo (B58, C7)
- Poenotenje pogojev za pridobitev novega vozička na pet let za vse uporabnike (B59)
- Nadgradnja tehnične prilagoditve in financiranje pripomočka v avtu (E7)

- **Pripomočki brez financiranja**

- Lasten nakup zunanjega vozička (A7)
- Lasten nakup športnega vozička (A11)
- Lasten nakup priklopa za voziček (B38)
- Ročico v kopalnici naredil sam (C8)
- Lasten nakup bergel (D4)
- Samostojna prilagoditev kopalnice za varnejšo uporabo (E3)
- Samostojna tehnična prilagoditev za nalaganje vozička v avto (E6)

- **Težave pri pridobivanju pripomočkov**

- Izključitev iz športne aktivnosti zaradi lastne obveze do financiranja pripomočka (A12)
- Oteženo pridobivanje pripomočkov zaradi različnih razlogov (A13)
- Dolge čakalne dobe za pridobitev financiranih pripomočkov (A14, E8)
- Kljub sofinanciranju je bila pridobitev kakovostnega vozička velik finančni zalogaj (B54)
- Neupoštevanje uporabnikovega znanja pri prilagoditvi pripomočka vodi v funkcionalne napake (E9)
- Neustreznost pripomočkov zaradi načrtovanja brez sodelovanja z uporabniki (E10)

2. OVIRE V GRAJENEM OKOLJU

- Omejena samostojnost kljub splošni dostopnosti okolja (A42)
- Omejitev števila obiskovalcev na vozičkih v kulturnih ustanovah kot oblika diskriminacije (A48)
- Nizka stopnja dostopnosti v preteklosti (A53, B81, E56)
- Kljub izboljšani samostojnosti še vedno prihaja do občasnih neprijetnih situacij (A56)
- Dostopnost, prilagojene sanitarije in primerna višina miz kot ključni dejavniki pri izbiri restavracije (B69)
- Nošenje kot sredstvo za premagovanje ovir se še vedno pojavlja (C43)
- Vsakodnevno prilagajanje na nedostopno okolje v preteklosti (C53)
- Odvisnost od pomoči drugih pri vključevanju v družbo v preteklosti (C54, E57)
- Sprejemanje dejstva, da popolna dostopnost ni vedno mogoča (E29)
- Prilagajanje vsakodnevnih poti glede na preverjeno dostopnost, z izogibanjem nedostopnim krajem (E44)
- Težko prilagajanje na življenje po nesreči (E55)

- **Parkirišča**

- Časovna izguba zaradi pomanjkanja dostopnih parkirišč (A32)
- Pomanjkanje dostopnih parkirnih mest (A38, A46)
- Manjša osebna potreba po prilagojenem parkirišču zaradi pomoči osebnega asistenta ali mimoidočih (B67)
- Pogosti pojav zasedenosti prilagojenih parkirišč s strani oseb brez ovir (C45, E34)
- Odprava prilagojenih parkirnih mest pri zdravstveni ustanovi kljub veliki potrebi po njih (E35)

- **Sanitarije**

- Neustrezna prilagoditev sanitarij onemogoča samostojno uporabo (A43)
- Evropski sistem univerzalnega ključa za samostojen dostop do sanitarij kot dober primer prakse (A44)
- Prilagojena stranišča pogosto uporabljena kot skladiščni prostor (A55, C44, E41)
- Visoka pomembnost prilagojenih sanitarij (C42)
- Dolgotrajna odsotnost zaklepanja na prilagojenih straniščih kljub opozorilom uporabnikov (E40)
- Pomanjkanje prilagojenih sanitarij v preteklosti vodilo v improvizacijo (E59)

- **Dvigala**

- Neustrezna širina dvigal onemogoča dostop z vozičkom (A45)

- **Individualne okoliščine**

- Izogib fizičnim oviram zaradi delne mobilnosti (A47)

OVIRE V IZOBRAŽEVALNIH USTANOVAH

- Težja dostopnost izobraževalne ustanove (A21)
- Šok ob soočenju s popolnoma neprilagojeno izobraževalno ustanovo (B5)
- Uporaba dvigala v izobraževalni ustanovi (D7)
- Eno od stranišč nedostopno zaradi teže vrat (D8)

- **Samostojno premagovanje ovir**

- Premagovanje fizičnih ovir zaradi delne mobilnosti (A17)
- Začasna delna mobilnost omogočila uporabo neprilagojenih sanitarij (B7)
- Osebna pobuda za izvedbo predavanj v dostopnih prostorih fakultete (B13, D44)
- Uporaba plenč kot rešitev zaradi pomanjkanja dostopnih sanitarij v času študija (B11)
- Dogovor za uporabo večjega moškega stranišča kot nadomestilo za pomanjkanje prilagojenih sanitarij (B14)

- **Premagovanje ovir s pomočjo drugih**

- Odvisnost od pomoči drugih pri dostopu do pouka v srednji šoli (B6, C14)
- Odvisnost od pomoči drugih pri dostopu do pouka na fakulteti (B9)
- Onemogočena samostojna pot v šolo z vozičkom kljub bližini doma (B15)

- Vsakodnevna pomoč sovrstnikov v obliki spremstva (B16)
- Nedostopnost prostora subjektivno neopažena zaradi pomoči drugih ob hoji (D33)
- Zaradi slabše prilagojenosti prostorov v preteklosti odvisnost od pomoči bližnjih (D39)
- Menjava učilnic v slabo dostopne objekte vodi v odvisnost od pomoči drugih (D43)

OVIRE V BIVALNEM OKOLJU

- Improvizacija zaradi neprilagojenega bivalnega okolja v študentskem domu (B17)
- Selitev v pritlično stanovanje pri družinskem članu in prilagoditev bivalnega okolja zaradi nedostopnosti obstoječega doma (E61)

POZITIVNE SPREMEMBE V DOSTOPNOSTI

- Okolje zdaj veliko bolj prilagojeno gibalno oviranim osebam kot včasih (A18, A54)
- Napredek v dostopnosti javnih prostorov zmanjšuje občutek frustracije (A49)
- Opazno izboljšanje dostopnosti avtobusov, postajališč in pripravljenosti voznikov za pomoč (B33)
- Zadovoljstvo z napredkom pri dostopnosti pripomočkov, stavb, prevoznih sredstev in osveščenosti družbe (B82)
- Dobra ocena dostopnosti Ljubljane, predvsem centra (C40)
- Izpostavitev nakupovalnih središč, večjih slovenskih mest in prostorov javne uporabe kot primer dobre dostopnosti (C41)
- Splošno zadovoljstvo z dostopnostjo večine prostorov in storitev (E38)
- Pozitivna izkušnja z dostopnostjo in prilagojenimi sanitarijami v večjih nakupovalnih središčih (E39)
- Dostopnost številnih kulturnih in športnih ustanov kot dokaz napredka in možnosti za vključevanje v javno življenje (E42)
- Osebna ocena visoke dostopnosti večina javnih prostorov (E43)
- Izboljšana dostopnost turističnih destinacij in obalnih območij (E45)
- Napredek na področju tehničnih pripomočkov, prostorske dostopnosti in zakonodaje kot ključni dejavniki izboljšanja kakovosti življenja oseb z gibalno oviranostjo (E64)

DOBRE PRAKSE DOSTOPNOSTI

- Zanašanje na preverjene lokacije in osebna priporočila zaradi nezanesljivih informacij o dostopnosti (B68)
- Fizični dostop do trgovine kompenziran s pomočjo zaposlenih in mimoidočih (B70)

- Seznanjenost s projekti za večjo dostopnost v Sloveniji (B72, E48)
- Sodelovanje v projektu Omogočanje multimodalne mobilnosti oseb z različnimi oviranostmi (C46)
- Boljša ocena dostopnosti v Sloveniji kakor v Bosni (D37)
- Selitev v Slovenijo zaradi iskanja večje dostopnosti in samostojnosti (D40)
- Uporaba pripomočka zaradi izboljšane okolja in občutka samostojnosti (D41)
- Večinsko dostopno okolje z zanašanjem na pomoč drugih v primeru ovir (E46)
- Realističen in hvaležen odnos do napredka pri dostopnosti, z razumevanjem, da popolna prilagoditev za vse ni vedno mogoča (E47)

PREDLOGI ZA IZBOLJŠAVO

- Potreba po izboljšanju sistemskih težav pri prilagoditvi bivalnega okolja, ki predstavlja največjo oviro za samostojno življenje po poškodbi (B84)
- Želja po upoštevanju prisotnosti gibalno oviranih oseb pri dodeljevanju učilnic (D45)
- Želja po vključevanju oseb z gibalnimi ovirami v načrtovanje objektov (E65)
- Pobuda po sodelovanju z gibalno oviranimi osebami zaradi preprečevanja napak v gradnji (E66)

3. IZOBRAŽEVANJE

USPEŠNO OPRAVLJANJE ŠOLSKIH OBVEZNOSTI

- Omogočeno dokončanje študija kljub gibalni oviranosti (A15)
- Opravljanje diferencialnih izpitov (B2)
- Končana gimnazija in nadaljevanje izobraževanja na fakulteti (B8)
- Zaključena osnovnošolska izobrazba v Zavodu, nadaljevanje na gimnaziji (C13)
- Trenutno izobraževanje na fakulteti (D6)

SPREMINJANJE IZOBRAŽEVALNEGA PROGRAMA ZARADI GIBALNE OVIRANOSTI

- Prepis na drugo fakulteto zaradi gibalne oviranosti (A16)
- Sprememba poklicne usmeritve zaradi gibalne oviranosti (B1)
- Zamenjava osnovne šole zaradi pomanjkanja dostopnosti za gibalno ovirane (C10)
- Spreminjanje izobraževalnega programa zaradi diskriminacije na podlagi oviranosti (D13)
- Predlog prekinitve študija s strani fakultete zaradi gibalne oviranosti (D16)

PREKINITEV IZOBRAŽEVANJA ZARADI GIBALNE OVIRANOSTI

- Prekinitev srednješolskega izobraževanja zaradi nezmožnosti opravljanja izbranega poklica po nesreči (E11)

DODATKI V IZOBRAŽEVANJU

- Status študenta s posebnimi potrebami

- Pridobitev statusa študenta s posebnimi potrebami (A19, D9)
- Prilagoditev v obliki individualnega izvajanja izpitov (A20)
- Prilagoditev v obliki podaljšanega časa pri pisanju izpitov in kolokvijev (D10)
- Omogočanje sedenja pri predstavitvah in ustnih spraševanjih (D11)
- Prilagoditev v obliki podaljšanega časa izposoje gradiva (D12)

- Nezagotavljanje prilagoditev v času izobraževanja

- Odsotnost časovne prilagoditve pri pisanju kljub oviranosti (B3)
- Kljub upočasnjemu pisanju zaradi delne tetrapareze ni imela prilagoditev (B4)
- Odsotnost digitalnih postopkov je zahtevala fizično prisotnost na fakulteti (B12)
- Odsotnost časovnih in vsebinskih prilagoditev kljub oviranosti (B18)
- Obvezna prisotnost pri pouku ne glede na vreme in pogoje, ki otežujejo prihod do ustanove (B19)

OSEBNO DOŽIVLJANJE IZOBRAŽEVALNEGA OKOLJA

- Težje vključevanje in pridobivanje pomoči sovrstnikov na fakulteti kakor v srednji šoli (B10)
- Zavod doživet zgolj kot izobrazbena institucija, za razliko od sovrstnikov, ki so ga čutili kot dom (C16)
- Negativna izkušnja študija zaradi diskriminatorne reakcije zaposlene ob razkritju gibalne oviranosti (D14)
- Občutek nezaželenosti na fakulteti zaradi predsodkov, povezanih z narodnostjo (D15)

INSTITUCIONALNO ŽIVLJENJE

- Zavod kot edina možnost za izobraževanje oseb z ovirami v času brez dostopnih šol (C11)
- Institucionalna oskrba obsegala izobraževalno, bivalno in rehabilitacijsko oskrbo (C12)
- Med tednom bivanje v domu, vračanje domov za vikend (C15)

4. DELO IN ZAPOSLOVANJE

ZAPOSLOVANJE

- Priložnost za poklicno udejstvovanje preko avtorskih pogodb (A23, A25)
- Trenutna zaposlitev kot lektor (A26)
- Izvajanje inštrukcij kot oblika zaposlitve (B20)
- Aktivno sodelovanje in prevzem odgovornosti v okviru društva paraplegikov (B22)
- Zaposlitev za polovični čas (B21)
- Zavržena možnost zaposlitve v zavodu za osebe z ovirami zaradi želje po izveninstitucionalnem življenju (C18)
- Nima izkušenj z zaposlitvijo zaradi osredotočenosti na študij (D20)
- Prepričanje, da gibalna oviranost ne bi smela ovirati zaposlitve v izbrani stroki, kljub predhodnim dvomom zaradi negativne izkušnje v izobraževalnem procesu (D21)
- Zaposlitev po nesreči prekinjena zaradi telesnih omejitev pri zahtevnem delu (E12)
- Opravljanje več različnih služb (E13)
- Kritično dojemanje rehabilitacijskega postopka, zahtevanega za potrditev sposobnosti za delo (E15)
- Dolgotrajna zaposlitev kot trgovski potnik in vodja montaže (E17)
- Kombinacija polovičnega delovnega časa in socialne podpore kot učinkovita rešitev za zaposlitev oseb z oviro (E18)

SAMOSTOJNOST IN AKTIVNOST

- Želja po aktivnem življenju in zaposlitvi kljub oviranosti (A24)
- Starost, izobrazba in dostopnost vplivajo na možnosti poklicne rehabilitacije po spremembi fizičnega stanja (B23)
- Samoiniciativno iskanje zaposlitve zaradi potrebe po aktivnosti in samostojnosti kljub gibalni oviranosti (E14)
- Odprtje lastne videoteke z ustrezno prilagoditvijo prostora za samostojno delo (E16)

INVALIDSKA POKOJNINA

- Pravica do invalidske pokojnine (A22, E19)

5. UDELEŽEVANJE V PROMETU

POGOSTOST UPORABE JAVNIH PREVOZNIH SREDSTEV

- Minimalna uporaba javnih prevoznih sredstev (A28)

- Ovira pri parkiranju spodbuja uporabo javnega prometa (A31)
- Redka uporaba javnih prevoznih sredstev (C21, E20)
- Zaskrbljenost ob selitvi zaradi odvisnosti od bližnjih za vsakodnevni prevoz (D29)

PRILAGOJENOST JAVNIH PREVOZNIH SREDSTEV

- Opazen napredek v dostopnosti do javnega prevoza po letu 2010 (C26)

- **Avtobusi**

- Pogosta uporaba mestnega avtobusa zaradi pozitivnih izkušenj (B24)
- Leta 2010 začetek akcije prilagajanja mestnih avtobusov s klančinami (B25)
- Težave z vzpostavitvijo dostopnih avtobusov, zaradi nefunkcionalnih klančin in omejitev v pravilnikih (B26)
- Odsotnost ustreznega zavarovanja voznikov zaviralo izvajanje pomoči pri vstopu na avtobus (B27)
- Izobraževanja voznikov o pristopu in pomoči gibalno oviranim potnikom (B28)
- Daljši postopek vzpostavljanja dostopnosti na mestnih avtobusih (B29)
- Vzpostavitev storitve Prevoz na klic kot odziv na pomanjkanje prilagojenih avtobusov (B30)
- Dostop do informacij o nizkopodnih avtobusih omogočil načrtovanje poti gibalno oviranim osebam (B31)
- Težave z dostopom do postajališč omejevale mobilnost z javnim prometom (B32)
- Pogosta uporaba mestnega avtobusa zaradi pozitivnih izkušenj (B34)
- Pogostejša vožnja z avtobusom, če ne bi imel avta (C24)
- Redna uporaba mestnega avtobusa (D22)
- Uporaba javnega prevoza otežena zaradi nestabilnosti in fizičnih omejitev pri gibanju (D25)
- Dobra izkušnja uporabe mestnega avtobusa (E21)

- **Vlaki**

- Nima izkušenj s potovanjem na vlaku (B44)
- Slabe izkušnje drugih pri potovanju z vlakom zaradi neprilagojenih postaj (B45)
- Slaba izkušnja s potovanjem na vlaku (C22, E22)
- Izražena želja po uporabi javnih prevoznih sredstev, če bi bile bolj prilagojene (C23, E24)

- Redka uporaba vlaka (D23)
- Negativna izkušnja s potovanjem z vlakom zaradi slabe infrastrukture, nepripravljenosti osebja in neusklajenosti (E23)

- Letala

- Zbiranje sredstev preko medijev omogočilo nakup prvih letalskih kart za maturantski izlet (B46)
- Primer nedavne preprečitve dostopa do letalskega prevoza zaradi strogih omejitev glede opreme (B47)
- Ponavljajoča se zavrnitev letalskega prevoza kljub alternativni rešitvi s strani agencije (B48)
- Različne prakse pri vkrcanju na letalo vplivajo na udobje in dostojanstvo (B49)
- Uporaba osebnih strategij za izogibanje težavam z letalskimi sanitarijami (B50)
- Postopek vkrcanja za osebe z vozičkom vključuje vnaprejšnjo najavo in logistične prilagoditve (B51)
- Fizično nošenje na letalo še vedno prisotno kljub tehnološkim možnostim (B52)
- Opazen napredek pri prilagojenosti letal iz preteklosti (C25)
- Uporaba katetra in prilagajanje prehrane kot strategija izogibanja letalskim sanitarijam (C27)
- Nima izkušenj z letalskim prevozom (D24)
- Pozitivna izkušnja z letalskim prevozom, omejena z nedostopnostjo sanitarij (E25)
- Samostojno reševanje problema z neprilagojenimi stranišči v obliki katerta ali plenice (E26)

- Predlog za izboljšavo

- Prostor za izboljšanje javnih prevoznih sredstev (A29)
- Neučinkovitost prometne infrastrukture v Sloveniji (A30)
- Želja po dostopnejših vlakih in krajšega roka za vnaprejšnje najavljanje (C56)
- Potreba po spremembi železnic in vlakov zaradi nezanesljivih sistemov dostopnosti (C57)

SAMOSTOJNA VOŽNJA S PRILAGOJENIM AVTOMOBILOM

- Samostojno vozi avto (A34)
- Nakup prvega avta predstavlja občutek svobode (C34)
- Raje izbere lastno vozilo za prevoz (C39)

- Odsotnost voznškega dovoljenja zaradi finančnih ovir (D27)
- Vožnja avtomobila predstavljala veliko pridobitev za samostojnost (E58)

- Prilagoditev vozila

- Prilagoditev vozila z ročnim upravljanjem in homologacijo (A36)
- Zapleten in dolgotrajen postopek prilagoditve vozila po ZIMI (A39, B65)
- Povečanje stroškov kljub subvencioniranju države (A40)
- Pravice iz državnega proračuna omogočajo sofinanciranje prilagoditev vozil (B60)
- Prilagoditev vozila včasih najpogosteje opravljena s strani neuradnih ponudnikov zaradi manj strogih predpisov (B63)
- Kljub finančni podpori preko ZIMI se uporabniki pogosto odločajo za hitrejše neuradne prilagoditve (B64)
- Uporabniki zunaj Ljubljane se zaradi oddaljenosti od URI Soča pogosteje odločajo za neuradne prilagoditve (B66)
- Prva prilagoditev vozila izvedena s pomočjo strokovnjaka, kasnejša lastnoročno (C35)
- Večji poudarek na varnosti avtomobilov v sodobnejšem času (C36)
- Avto prilagojen pri zasebnem ponudniku in ni financiran (C37)
- Prilagoditev avtomobila z ročnim menjalnikom s strani neuradnega ponudnika (E31)
- Zgodnja izkušnja vožnje z zahtevnejšim sistemom ročnega prestavljanja (E32)
- Prilagoditev avtomobila z avtomatskim menjalnikom s strani neuradnega ponudnika (E33)

VOZNIŠKO DOVOLJENJE

- Ohranitev veljavnosti voznškega dovoljenja po nesreči brez ponovnega opravljanja izpita (A35)
- Podaljševanje voznškega dovoljenja vsakih deset let (A37)
- Vozniški izpit za gibalno ovirane prej omogočen z vozilom Soče, kasneje le prek zunanjih ponudnikov (B61)
- Opravljanje voznškega izpita na lastnem prilagojenem vozilu (B62)
- Opravljanje voznškega izpita leta 1979 na prilagojenem avtomobilu pri URI Soča (C31)
- Stroške pridobivanja voznškega dovoljenja je krila socialna pomoč (C32)
- Poleg učenja vožnje tudi nastanitev (C33)
- Pridobitev voznškega dovoljenja na prilagojenem avtu URI Soča (E30)

ORGANIZIRAN PREVOZ NA POZIV

- Uporaba organiziranega prevoza z rešilnim avtomobilom na podlagi zdravniške napotnice (A41)
- Redka uporaba organiziranega prevoza na poziv (C38, D28, E36)
- Dostop do organiziranega prevoza preko članstva v Društvu študentov invalidov Slovenije (D30)
- Zadovoljstvo s preprosto uporabo organiziranega prevoza na klic (D31)
- Selitev zaradi lažje dostopnosti do organiziranega prevoza (D32)
- Pozitivna izkušnja z organiziranim prevozom Društva paraplegikov ljubljanske pokrajine (E37)

6. UGODNOSTI ZA OSEBE Z GIBALNO OVIRO

- Obljube o socialnem stanovanju po nesreči se niso izpolnile (E60)
- Pridobitev socialnega stanovanja za družino (E62)
- Odkup socialnega stanovanja (E63)

DENARNI PREJEMKI

- Finančna nezadostnost socialnih prejemkov za kakovostno življenje (A27)
- Bivanje v zavodu financirano s strani socialnega varstva (C17)
- Pridobitev nadomestila osebnega dohodka (C20)

EVROPSKA KARTICA UGODNOSTI

- Uporaba Evropske kartice ugodnosti za dostop do kulturnih in športnih dogodkov (A51)
- Uporaba evropske kartice ugodnosti kljub kritikam (B79)
- Kartica ni v uporabi (C52)
- Ni prejemnica kartice (D37)
- Kartice ni prevzel, ker ne vidi potrebe (E48)
- Zadovoljstvo z obstoječimi brezplačnimi storitvami (E50)

7. NASTANEK GIBALNE OVIRANOSTI

- Gibalna oviranost zaradi nesreče z vlakom pri 23. letih, leta 1996 (A52)
- Gibalna oviranost zaradi nesreče z motorjem pri 16. letih, leta 1984 (B80)
- Gibalna oviranost zaradi nesreče pri 11. letih, leta 1971 (C9)
- Gibalna oviranost zaradi bolezni ob rojstvu (D38)
- Gibalna oviranost zaradi nesreče pri 17. letih, leta 1978 (E54)

8. OSEBNA ASISTENCA

- Razmišljanje o osebni asistenci kot možnost v prihodnost (A50)
- Uporaba osebne asistence kot podpora pri vsakodnevnih opravilih, kot je nakupovanje (B71)
- Uporabnica osebne asistence (B73)
- Vsakodnevna uporaba osebne asistence za osnovna opravila in mobilnost (B75)
- Napačna razmejitev med upravičeno pomočjo in prekomernim prenosom odgovornosti na asistente (B76)
- Pravica do 8-urne osebne asistence (C47)
- Povečane potrebe po asistenci zaradi staranja in zmanjševanja samostojnosti (B74, C48)
- Brez osebne asistence zaradi neizpolnjenega pogoja o stalnem prebivališču v Sloveniji (D17)
- Želja po pridobitvi osebne asistence (D18)
- Pomanjkanje osebne asistence nadomeščeno z neformalno pomočjo družinskega član (D19)
- Uporabnik osebne asistence (E51)
- Osebna asistenca kot ključna dolgoročna podpora pri vsakodnevnih opravilih zaradi poslabšanja telesnih sposobnosti (E52)
- Osebna asistenca kot ključna dolgoročna podpora pri vsakodnevnih opravilih zaradi poslabšanja telesnih sposobnosti (E53)

9. DRUŽBENI ODNOSI

DRUŽBENI ODNOSI DO GIBALNO OVIRANIH LJUDI

- Potreba po več empatije, sodelovanja in delovanju za enakopravnost (A58)
- Kategorizacija družbenega razvoja po obdobjih glede na napredek v dostopnosti in inkluziji oseb z oviro (C49)
- Spremembe v družbeni sprejetosti oseb z oviro povezane s količino prisotnih oseb z ovirami (C50)
- Družbeno zavedanje o potrebah oseb z ovirami kot ključni sprožilec sprememb (C51)
- Prisoten sram ob pojavu oviranosti med bližnjimi (C55)
- Pomanjkanje solidarnosti v javnem prostoru do osebe z omejeno mobilnostjo (D26, D42)

10. ZAKONSKE SPREMEMBE

- Zakonske spremembe, kot so Zakon o izenačevanju možnosti invalidov, ratifikacija konvencije o pravicah invalidov, Zakon o enakopravnem vključevanju kot ključni mejniki za izboljšanje pravic gibalno oviranih ljudi (B77)
- Prvotni model osebne asistence v Sloveniji omogočal odobritev večini prosilcev zaradi obsežnega financiranja (B78)
- Opazne spremembe v prilagoditvah za gibalno ovirane osebe (B83)