

MINISTRSTVO ZA OKOLJE IN PROSTOR

Priročnik

**STRATEŠKO NAČRTOVANJE
DOSTOPNOSTI**

izdaja

1

Priročnik
**STRATEŠKO NAČRTOVANJE
DOSTOPNOSTI**

izdaja

1



REPUBLIKA SLOVENIJA
MINISTRSTVO ZA OKOLJE IN PROSTOR

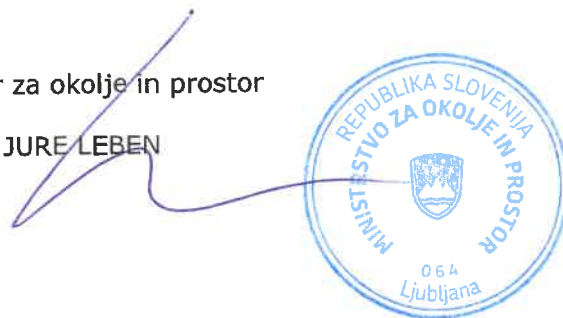
PRIROČNIK

Minister za okolje in prostor izdaja priročnik

STRATEŠKO NAČRTOVANJE DOSTOPNOSTI

Minister za okolje in prostor

JURE LEBEN



V Ljubljani, dne 10. 11. 2018

Naslov:

STRATEŠKO NAČRTOVANJE DOSTOPNOSTI

Avtorici:

Andreja Albreht, Andreja Zapušek Černe

Fotografije:

DOSTOP, Zavod za spodbujanje dostopnosti

Jezikovni pregled:

Anja Miklavčič

Tehnično urejanje in priprava vsebine:

DOSTOP, Zavod za spodbujanje dostopnosti

Izdajatelj in založnik:

Ministrstvo za okolje in prostor, Direktorat za prostor, graditev in stanovanja

Spletna lokacija publikacije:

<http://www.mop.gov.si/>

CIP - Kataložni zapis o publikaciji
Narodna in univerzitetna knjižnica, Ljubljana

711.28:352(497.4)

364.614.2:711.2

ALBREHT, Andreja

Strateško načrtovanje dostopnosti : priročnik / [avtorici Andreja Albreht, Andreja Zapušek Černe ; fotografije Dostop, zavod za spodbujanje dostopnosti]. - 1. izd. - Ljubljana : Ministrstvo za okolje in prostor, Direktorat za prostor, graditev in stanovanja, 2018

ISBN 978-961-6392-76-1

1. Gl. stv. nasl. 2. Zapušek Černe, Andreja

298117120

KAZALO

0 UVOD	9
0.1 POMEN IN VLOGA PRIROČNIKA	9
0.1.1 PRAVNI OKVIR	9
0.2 REFERENČNI DOKUMENTI	10
0.2.1 PREDPISI	10
0.2.2 PREDPISI V PRIPRAVI	11
0.2.3 STANDARDI	11
0.2.4 SMERNICE IN DRUGI DOKUMENTI	12
0.3 POMEN IZRAZOV	13
1 NAMEN IN PODROČJE UPORABE	17
2 OSNOVE STRATEŠKEGA NAČRTOVANJA DOSTOPNOSTI	18
2.1 DOSTOPNOST ZAHTeva AKTIVNO SODELOVANJE ŠTEVILNIH STROK IN RESORJEV	18
2.2 STRATEŠKO NAČRTOVANJE DOSTOPNOSTI IN SODELOVALNO NAČRTOVANJE	20
2.3 JAVNI PREVOZ POTNIKOV KOT OSNOVA DOSTOPNOSTI	22
2.3.1 PRAVNE PODLAGE IN ROKI ZA IZVEDBO UKREPOV NA PODROČJU JAVNEGA PREVOZA	22
2.3.2 NAČRTOVANJE JAVNEGA PREVOZA IN DOSTOPNOST	23
2.4 UPOŠTEVANJE VIDIKA UNIVERZALNE DOSTOPNOSTI V PROSTORSKEM IN URBANISTIČNEM NAČRTOVANJU	26
2.4.1 DOSTOPNOST V OKVIRU IZDELAVE TEMELJNIH PROSTORSKIH AKTOV	27
2.4.2 DOSTOPNOST V OKVIRU NAČRTOVANJA STAVB V JAVNI RABI	28
2.4.3 SMERNICE ZA ZAGOTAVLJANJE DOSTOPNOSTI ZUNANJIH JAVNIH POVRŠIN	29
3 PRIPOROČEN POSTOPEK STRATEŠKEGA NAČRTOVANJA DOSTOPNOSTI	30
3.1 PRIPRAVA NA IZDELAVO NAČRTA	32
3.1.1 IZBOR PRIPRAVLJAVCA NAČRTA	32
3.1.2 USTANOVITEV STROKOVNE SKUPINE ZA PRIPRAVO NAČRTA	32
3.1.3 DOLOČITEV POMEMBNIH OBJEKTOV V JAVNI RABI	34
3.2 IZDELAVA NAČRTA	34
3.2.1 ANALIZA PROSTORA IN POPIS GRAJENIH OVIR	34
3.2.2 IZDELAVA SMERNIC ZA ZAGOTAVLJANJE DOSTOPNOSTI ZUNANJIH JAVNIH POVRŠIN	34
3.2.2.1 OBMOČJA (POTI) VIŠJE STOPNJE DOSTOPNOSTI	34
3.2.2.2 OBMOČJA OSNOVNE STOPNJE DOSTOPNOSTI	35
3.2.2.3 POSEBNI DEL: PREDLOGI ZA REŠITVE DOSTOPNOSTI NA POSAMEZNIH KRITIČNIH OBMOČJIH	35
3.2.2.4 IZDELAVA SMERNIC ZA VZDRŽEVANJE ZUNANJIH POVRŠIN	36
3.2.3 IZDELAVA SMERNIC ZA ZAGOTAVLJANJE DOSTOPA DO INFORMACIJ	36
3.3 IZVAJANJE NAČRTA	37
3.3.1 OBVEZNE VSEBINE V ZVEZI Z IZVAJANJEM NAČRTOVANIH UKREPOV	37
3.3.2 VKLJUČEVANJE INVALIDSKIH ORGANIZACIJ V POSTOPEK IZVAJANJA NAČRTA	38
3.3.3 ZAGOTAVLJANJE USTREZNE IZVEDBE NAČRTOVANIH UKREPOV	40

3.3.4 PROMOCIJA DOSTOPNOSTI	41
3.3.4.1 PROMOCIJA DOSTOPNOSTI STORITEV IN SEZNAVANJE ODGOVORNIH Z NAČRTOM	41
3.3.4.2 PROMOCIJA STRPNOSTI IN KULTURE DOSTOPNOSTI	42
4. PODROBNEJŠI NAPOTKI V ZVEZI Z IZDELAVO NAČRTA	43
4.1 IZDELAVA GRAFIČNE PRILOGE IN DOLOČITEV POTEKOV DOSTOPNIH POTI	43
4.2 SMERNICE ZA ZAGOTAVLJANJE DOSTOPNOSTI NA ZUNANJIH POVRŠINAH	44
4.2.1. SMERNICE V OBMOČJIH OSNOVNE STOPNJE DOSTOPNOSTI	44
4.2.1.1 POSTAJALIŠČA IN POSTAJE JAVNEGA PREVOZA POTNIKOV	44
4.2.1.2 PROMETNA UREDITEV	47
4.2.1.3 POVRŠINE ZA PEŠCE	49
4.2.1.4 PREHODI ZA PEŠCE	53
4.2.1.5 KOLESARSKE POVRŠINE	57
4.2.1.6. DRUGO	59
4.2.2 SMERNICE ZA OBMOČJA VIŠJE DOSTOPNOSTI	62
4.2.3 POSEBNI DEL: OPREDELITEV OBMOČIJ, KI ZAHTEVAJO POSEBNO OBRAVNAVO	67
4.2.4 SMERNICE ZA VZDRŽEVANJE ZUNANJIH JAVNIH POVRŠIN	68
4.3 SMERNICE ZA IZBOLJŠANJE DOSTOPNOSTI INFORMACIJ	71
4.3.1 NAČRTOVANJE IN OBLIKOVANJE INFORMACIJSKIH TOČK	71
4.3.2 NAČRTOVANJE IN OBLIKOVANJE USMERJEVALNIH SISTEMOV (INFORMACIJ O PROSTORU)	72
4.3.3 ZASNOVA IN OBLIKOVANJE INFORMATIVNIH GRADIV (INFORMACIJE O VSEBINI)	74
4.3.4 POSEBNI DEL: PREGLED OBJEKTOV Z VIDIKA DOSTOPNOSTI INFORMACIJ TER DOLOČITEV OBJEKTOV IN OBMOČIJ, ZA KATERE JE TREBA IZDELATI PODROBNEJŠI NAČRT DOSTOPNOSTI	75
5 PODROBNEJŠI NAČRTI DOSTOPNOSTI	77
6 VIRI IN LITERATURA	79

0 UVOD

0.1 POMEN IN VLOGA PRIROČNIKA

S priročnikom Strateško načrtovanje dostopnosti Ministrstvo za okolje in prostor nadaljuje serijo priročnikov, ki obravnavajo temo dostopa invalidov in drugih ljudi z oviranostmi do prostora, informacij in storitev. Pri pripravi priročnika je sodelovalo tudi Ministrstvo za infrastrukturo, kar je pomemben korak k napredku na tem področju. Dostopnost prostora, storitev in informacij je namreč tema, ki sega na zelo različna področja ter zahteva tesno sodelovanje različnih strok in resorjev. Priročnik osvetljuje to obsežno temo in spodbuja vse odgovorne k razmisleku o tem, da je za dostopen prostor in storitve to sodelovanje nadvse pomembno. Predstavlja tudi način, s katerim je mogoče udejanjati zaveze, ki jih določa Konvencija o pravicah invalidov, med drugim pa pomaga pri izpolnjevanju zakonskih obvez na učinkovit, smiseln in stroškovno racionalnejši način ter z nižjimi stroški.

0.1.1 PRAVNI OKVIR

Ministrstvo za okolje in prostor ter Ministrstvo za infrastrukturo s tem priročnikom predvsem sledita Konvenciji Združenih narodov o pravicah invalidov in drugim pravnim podlagam, ki določajo, da so invalidi in druge funkcionalno ovirane osebe enakopravne z drugimi uporabniki prostora in storitev (Ustava Republike Slovenije, Zakon o izenačevanju možnosti invalidov). Države, ki so podpisnice omenjene konvencije, so med drugim zavezane k sprejemanju ustreznih ukrepov za izboljšanje dostopnosti objektov. Med take ukrepe sodi tudi **»izobraževanje vseh, ki jih zadeva urejanje dostopnosti, s katero se srečujejo invalidi«** (Konvencija o pravicah invalidov, 2008). **Ta priročnik je namenjen izobraževanju vseh javnosti, ki so vključene v prostorsko in regionalno načrtovanje ter načrtovanje prometa.**

Po Zakonu o izenačevanju možnosti invalidov je do leta 2020 treba prilagoditi vse avtobusne prevoze tako, da so dostopni tudi invalidom, do 2025 pa omogočiti dostopnost do vseh, tudi obstoječih objektov v javni rabi. Roki za izvedbo ukrepov se hitro bližajo, Slovenija pa še nima primerne celostne strategije načrtovanja dostopnega javnega prevoza. Ena od vsebin priročnika so tudi predlogi, **kako usklajeno reševati problem dostopnosti na ravni javnega prevoza.**

V letu 2017 je bil sprejet novi Gradbeni zakon, ki v 22. členu določa podrobnosti v zvezi z zagotavljanjem dostopnosti oziroma univerzalno graditvijo in rabo objekta. Večina zahtev tega člena je sicer neposredno povezana z graditvijo objektov in so tako pomembne predvsem za projektante. Vendar pa člen vključuje tudi določila, ki so pomembna za občine. Te lahko namreč v dogovoru z reprezentativnimi invalidskimi organizacijami sprejmejo smernice za zagotavljanje dostopnosti, s katerimi določijo stopnjo prilagojenosti zunanjih javnih površin, ne glede na zahteve o opremljenosti javnih površin, ki so določene z omenjenim zakonom.

Priročnik podrobneje prikazuje kriterije in dejstva, ki jih morajo občine upoštevati pri izdelavi smernic za zagotavljanje dostopnosti zunanjih javnih površin. Izdelava teh smernic je namreč ključni del strateškega načrtovanja dostopnosti, o katerem teče beseda v tem priročniku.

0.2 REFERENČNI DOKUMENTI

0.2.1 PREDPISI

Zakon o ratifikaciji Konvencije o pravicah invalidov in Izbirnega protokola h Konvenciji o pravicah invalidov (Uradni list RS – Mednarodne pogodbe št. 10/08) v 9. členu države pogodbenice zavezuje, da invalidom omogočijo neodvisno življenje in polno sodelovanje na vseh področjih življenja ter da sprejmejo ustrezne ukrepe, s katerimi invalidom zagotovijo, da imajo enako kot drugi dostop do fizičnega okolja, prevoza, informacij in komunikacij. Države pogodbenice so dolžne sprejemati tudi ustrezne ukrepe, s katerimi med drugim razvijajo, širijo in spremljajo uveljavljanje minimalnih standardov ter smernic za dostopnost objektov, naprav in storitev, ki so namenjeni javnosti ali se zanjo opravljajo.

Ustava Republike Slovenije (Uradni list RS, št. 33/91-I, 42/97 – UZS68, 66/00 – UZ80, 24/03 – UZ3a, 47, 68, 69/04 – UZ14, 69/04 – UZ43, 69/04 – UZ50, 68/06 – UZ121, 140, 143, 47/13 – UZ148, 47/13 – UZ90, 97, 99 in 75/16 – UZ70a) opredeljuje invalidnost kot eno od osebnih okoliščin, na podlagi katere posameznik ne sme biti diskriminiran, sočasno pa zaradi iste osebne okoliščine daje pravno podlago za dodatno zaščito posameznika z invalidnostjo.

Uredba komisije (EU) št. 1300/2014 o tehničnih specifikacijah za interoperabilnost v zvezi z dostopnostjo železniškega sistema Unije za invalide in funkcionalno ovirane osebe z dne 18. novembra 2014 (Uradni list EU, L 356/110, 2014) določa tehnične smernice, ki jih je potrebno upoštevati, da se zagotovi dostopnost železniškega potniškega prometa za funkcionalno ovirane uporabnike.

Resolucija o prometni politiki Republike Slovenije (Uradni list RS, št. 58/06) opredeljuje izhodišča, cilje, ukrepe za doseganje ciljev in ključne nosilce prometne politike. Med ukrepi za doseganje ciljev poudarja pomen vlaganja v razvoj prometne infrastrukture, ki zagotavlja enakopravni dostop do javnega prevoza vsem, ne glede na njihovo oviranost.

Gradbeni zakon (Uradni list RS, št. 61/17 in 72/17 – popr.) postavlja univerzalno graditev in rabo objektov kot eno od bistvenih zahtev pri graditvi objektov. Poleg tega določa podrobnejše zahteve v zvezi z univerzalno graditvijo in rabo objektov.

Zakon o izenačevanju možnosti invalidov (Uradni list RS, št. 94/10, 50/14 in 32/17) v 8. in 9. členu prepoveduje diskriminacijo zaradi invalidnosti pri dostopnosti do blaga in storitev, ki so na voljo javnosti, pa tudi pri dostopnosti do uporabe objektov v javni rabi.

Zakon o prevozi v cestnem prometu (Uradni list RS, št. 6/16) med drugim določa pogoje in način opravljanja prevozov potnikov in potnic ter pogoje za ureditev avtobusnih postaj in postajališč. V njem je določeno, da mora biti javni prevoz pod enakimi pogoji dostopen vsem uporabnikom in uporabnicam, torej tudi funkcionalno oviranim osebam.

Zakon o cestah (Uradni list RS, št. 109/10, 48/12, 36/14 – odl. US, 46/15 in 10/18) med drugim določa osnovne pogoje v zvezi z načrtovanjem in gradnjo cest ter opredeljuje pojme, povezane s cestnim prometom.

Zakon o dostopnosti spletišč in mobilnih aplikacij (Uradni list RS, št. 30/18) ureja ukrepe za zagotovitev dostopnosti spletišč in mobilnih aplikacij zavezancev po tem zakonu za vse uporabnike, zlasti za uporabnike z različnimi oblikami oviranosti. Zakon velja za državne organe, organe samoupravnih lokalnih skupnosti in osebe javnega prava po zakonu, ki ureja javno naročanje.

Zakon o uporabi slovenskega znakovnega jezika (Uradni list RS, št. 96/02) določa pravice gluhih oseb v zvezi z uporabo slovenskega znakovnega jezika ter pravico gluhih oseb do informiranja v njim prilagojenih tehnikah.

Uredba o prostorskem redu Slovenije (Uradni list RS, št. 110/02, 8/03 – popr. in 58/03 – ZZK-1) vsebuje precej določil v zvezi z dostopnostjo, ki so pomembna pri pripravi in sprejemanju prostorskih aktov.

Pravilnik o univerzalni graditvi in rabi objektov (Uradni list RS, št. 41/18) je predpis na podlagi Gradbenega zakona, ki določa tehnične pogoje in obveznosti v zvezi z univerzalno graditvijo pri projektiranju, gradnji in vzdrževanju objektov.

Pravilnik o avtobusnih postajališčih (Uradni list RS, št. 106/11 in 36/18) določa pogoje za določitev lokacije ter minimalne projektno-tehnične elemente in minimalne pogoje za ureditev avtobusnih postajališč na javnih cestah.

Pravilnik o opremljenosti avtobusnih postaj, pomembnejših avtobusnih postajališč in avtobusnih postajališč ter načinu opravljanja storitev avtobusnih postaj (Uradni list RS, št. 86/04 in 131/06 – ZPCP-2) določa opremljenost avtobusnih postaj, pomembnejših avtobusnih postajališč in avtobusnih postajališč, pogoje, vrste in način opravljanja storitev avtobusnih postaj in pomembnejših avtobusnih postajališč ter pogoje in dolžnost obveščanja o izvajanju javnih linijskih avtobusnih prevozov.

Pravilnik o prometni signalizaciji in prometni opremi na cestah (Uradni list RS, št. 99/15, 46/17 in 59/18) določa pogoje za postavljanje prometne signalizacije in prometne opreme na cestah ter se povezuje s pravilnikom o univerzalni graditvi in rabi objektov glede rabe taktilnih oznak.

0.2.2 PREDPISI V PRIPRAVI

Evropski akt o dostopnosti (angl. European accessibility act-briefing, 2017) je predlog direktive Evropske komisije, ki naj bi bil kmalu sprejet med evropske direktive. V času izdaje priročnika sta Evropski parlament in Svet EU dosegla začasni dogovor o predlogu. Postopek sprejema se tako nadaljuje. Akt bo določil skupne zahteve glede dostopnosti za nekatere ključne proizvode in storitve (predvsem elektronske), ki bodo invalidom na ravni EU lahko omogočili polno udeležbo v družbi.

0.2.3 STANDARDI

V nadaljevanju omenjeni standardi so najpomembnejši pri nas veljavni standardi v zvezi s projektiranjem dostopnega okolja, njihova uporaba pa je predpisana v Pravilniku o univerzalni graditvi in rabi objektov.

SIST ISO 21542: 2012. *Gradnja stavb – dostopnost in uporabnost grajenega okolja.*

Določa zahteve in priporočila za elemente konstrukcij, sestave, komponente in priključke v grajenem okolju. Standard vsebuje poleg zahtev v zvezi z notranjostjo objektov tudi določila v zvezi z zunanjim prostorom, ki so neposredno povezana z dostopom do stavbe ali skupine stavb.

SIST 1186: 2016. *Talni taktilni vodilni sistem za slepe in slabovidne.*¹

Ta slovenski izvorni standard je namenjen prostorskim načrtovalcem kot eno od izhodišč za načrtovanje univerzalno dostopnega odprtega prostora. Standard vsebuje tehnične specifikacije v zvezi s taktilnimi oznakami, eno od najpomembnejših prilagoditev za izboljšanje orientacije ter varnosti slepih in slabovidnih.

¹ Vsebino standarda podrobno predstavlja priročnik *Z belo palico po mestu* (Albreht, Zapušek Černe et al., 2016).

SIST EN 60118-4: 2015. Elektroakustika – slušni pripomočki – 4. del: Sistemi z indukcijsko zanko za slušne pripomočke.

Ta del standarda IEC 60118 določa zahteve v zvezi s slušnimi zankami, podaja informacije o metodah za merjenje jakosti magnetnega polja in o primerni merilni opremi, informacije, ki so namenjene operaterju in uporabnikom sistema ter informacije o drugih pomembnih vidikih v zvezi s slušnimi zankami.

SIST EN 81-70:2018. Varnostna pravila za konstruiranje in vgradnjo dvigal (liftov) – Posebne izvedbe osebnih in osebno-tovornih dvigal – 70. del: Dostopnost dvigal za osebe, vključno z invalidi.

Ta evropski standard določa minimalne zahteve za varno in samostojno uporabo dvigal za široko skupino ljudi, vključno s funkcionalno oviranimi uporabniki. Uporablja se v povezavi z novimi osebnimi in kombiniranimi dvigali v skladu s standardom EN 81 22. Pri drugih vrstah dviznih naprav (na primer vzpenjačah) je standard lahko uporaben kot podlaga. Izboljšave dostopnosti obstoječih dvigal v skladu z navodili Evropske komisije z dne 8. 6. 1995 (95/216/EC) v zvezi z varnostnimi nadgradnjami obstoječih dvigal podaja standard EN 81-82.

0.2.4 SMERNICE IN DRUGI DOKUMENTI

Standardna pravila za izenačevanje možnosti invalidov je sprejela Generalna skupščina Združenih narodov na 48. seji 20. decembra 1993 (Resolucija 48/96). Čeprav pravila niso obvezujoča, lahko postanejo mednarodne norme običajnega prava, če jih uporablja veliko število držav, ki želijo spoštovati neko pravilo v mednarodnem pravu. Predstavljajo močno moralno in politično obvezo za države, da te sprejemajo ustrezne ukrepe oziroma delujejo v smeri izenačevanja možnosti za invalide. Peto pravilo se nanaša na dostopnost fizičnega okolja, informacij in komuniciranja.

AGENDA 22: Lokalne oblasti – navodila za načrtovanje invalidske politike za lokalne oblasti (NSIOS, 2006) je opis metode Agenda 22, ki so jo izdelale švedske invalidske organizacije. Namenjena je izdelavi načrtov invalidske politike na podlagi Standardnih pravil Združenih narodov.

Evropska strategija o invalidnosti 2010-2020: obnovljena zaveza za Evropo brez ovir (Bruselj, 15. 11. 2010 COM(2010)) je dokument Evropske komisije, ki se osredotoča na odstranitev ovir, pri čemer so ukrepi razdeljeni v osem glavnih področij za ukrepanje: dostopnost, sodelovanje, enakost, zaposlovanje, izobraževanje in usposabljanje, socialna zaščita, zdravje ter zunanji ukrepi. Splošni cilj te strategije je okrepitev vloge invalidov, da lahko v celoti uživajo svoje pravice ter v celoti izkoristijo sodelovanje v družbi in evropskem gospodarstvu.

Nacionalne usmeritve za izboljšanje dostopnosti grajenega okolja, informacij in komunikacij za invalide (Uradni list RS, št. 113/05) je nacionalni dokument, imenovan tudi strategija »Dostopna Slovenija«, ki med drugimi cilji opredeljuje tudi odpravljanje grajenih in komunikacijskih ovir v obstoječih objektih v javni rabi in na javnih površinah, zagotavljanje dostopnosti javnega prometa (linijskega in mestnega), zagotavljanje informacij v oblikah, prilagojenim tudi osebam z okvarami vida oziroma sluha, ter zagotavljanje ustrezne pomoči osebam z motnjami v duševnem razvoju pri razumevanju informacij.

Državni izvedbeni načrt za tehnične specifikacije za interoperabilnost v zvezi z dostopnostjo železniškega sistema Evropske unije za invalide in funkcionalno ovirane osebe (Ministrstvo za infrastrukturo, 2017) je načrt, ki ga mora vsaka država članica sprejeti na podlagi Uredbe komisije (EU) št. 1300/2014 o tehničnih specifikacijah za interoperabilnost v zvezi z dostopnostjo železniškega sistema Unije za invalide in funkcionalno ovirane osebe. Načrt postavlja konkretna navodila o urejanju železniških postaj in postajališč ter tirnih vozil ,

pa tudi posebne ukrepe, s katerimi se zagotovi dostopnost za uporabnike invalidskih vozičkov. Načrt ne opredeljuje ničesar v zvezi z drugimi funkcionalno oviranimi osebami, kot so slepi, slabovidni, gluhi, naglušni, gluhoslepi, osebe z motnjo v duševnem razvoju.

Z belo palico po mestu (Albreht, Zapušek Černe et al., 2016) je priročnik o načrtovanju talnega taktilnega vodilnega sistema za slepe in slabovidne, ki povzema in poljudno predstavlja vsebino standarda *SIST 1186 Talni taktilni vodilni sistem za slepe in slabovidne*.

Inkluzivno oblikovanje in dostop do informacij v okviru načrtovanja in gradnje (Albreht, Zupanc et al., 2016) je priročnik, ki podrobno opisuje težave, ki jih imajo funkcionalno ovirani pri dostopu do informacij v objektih v javni rabi. Med drugim predstavlja primerne rešitve ter opisuje, kako lahko s primernim načrtovanjem in razmislekom že v fazi načrtovanja in gradnje objektov vplivamo na boljšo dostopnost informacij.

Priročnik o dostopnosti objektov v javni rabi (Sendi et al., 2015) je priročnik, ki nazorno predstavlja osnove dostopnosti objektov v javni rabi.

Univerzalna stanovanjska graditev (Albreht et al., 2017) je priročnik, ki je namenjen ozaveščanju širše javnosti o osnovah v zvezi z univerzalnim oblikovanjem in univerzalno graditvijo s posebnim poudarkom na graditvi prilagodljivih stanovanj.

0.3 POMEN IZRAZOV

Avdiodeskripcija (tudi zvočno opisovanje ali zvočni opis) je tehnika, s pomočjo katere se slepim uporabnikom podrobno predstavijo vsebine, ki jih drugi večinoma zaznajo z vidom. Tehnika se uporablja za boljše razumevanje filmov in videoposnetkov, gledaliških predstav, slik, skulptur, maket, galerijskih ali muzejskih zbirk in podobno.

Avtobusna postaja je določen prostor za sprejem in odpravo avtobusov, ki mora imeti prometni urad, pokrite perone, urejene za varno vstopanje in izstopanje potnikov, prostore za zadrževanje potnikov in voznega osebja, za hrambo prtljage, tablo z objavo izvlečkov iz voznih redov, mesto za prodajo vozovnic, sanitarije in s predpisi določeno opremo (Zakon o prevozih v cestnem prometu (ZPCP-2), 2006).

Avtobusno postajališče je označena prometna površina, določena za postanek avtobusov, ki omogoča varno vstopanje oziroma izstopanje potnikov (Zakon o prevozih v cestnem prometu (ZPCP-2), 2006).

Bela palica je medicinski pripomoček, s katerim ljudje z okvarami vida zaznavajo ovire in vodilne elemente ter si tako pomagajo pri orientaciji (Albreht, Zapušek Černe et al., 2016).

Bistvene zahteve so gradbeno-tehnične lastnosti, ki jih morajo izpolnjevati objekti za zagotavljanje njihove varne in učinkovite rabe (Gradbeni zakon (GZ), 2017).

Dostopnost (angl. *accessibility*) je značilnost okolja, ki invalidom in drugim osebam s trajnimi ali začasnimi oviranostmi zagotavlja, da imajo enako kot drugi dostop do fizičnega okolja, prevoza, informacijsko-komunikacijskih tehnologij (IKT) in sistemov ter drugih objektov in storitev (Evropska komisija, 2010).

Dostopna graditev (angl. *accessible design, accessible building*): glej graditev dostopnih objektov.

Dostopne poti so povezave med objekti v javni rabi in postajami javnega prevoza potnikov, ki so določene v Strateškem načrtu dostopnosti in za katere veljajo smernice višje stopnje dostopnosti.

Graditev je projektiranje, dovoljevanje in gradnja (Gradbeni zakon (GZ), 2017).

Graditev prilagodljivih objektov (tudi »prilagodljiva graditev«, angl. *adaptable design, adaptable building*) je graditev na način, ki omogoča, da se objekt lahko po določenem času učinkovito prilagodi posebnim potrebam invalidov in drugih funkcionalno oviranih brez gradbenih del, ki bi predstavljala nesorazmerno visoke stroške in ki bi posegala v obstoječe bistvene zahteve objekta (Albreht et al., 2017).

Graditev dostopnih objektov (tudi »dostopna graditev«, angl. *accessible design, accessible building*) je graditev objektov ali delov objektov na način, da so ti dostopni vsem uporabnikom, ne glede na njihovo invalidnost oziroma trajno ali začasno funkcionalno oviranost (Albreht et al., 2017).

Funkcionalno ovirane osebe (tudi »osebe z oviranostmi«, angl. *people with functional limitations*) so invalidi ter druge osebe s trajnimi ali začasnimi okvarami (kot so gibalne oviranosti, okvare vida in sluha, poškodbe, kronične bolezni), motnjami (kot so motnje v duševnem razvoju) oziroma telesnimi značilnostmi (na primer starejši, otroci, nosečnice), ki imajo predvsem zaradi različnih ovir v okolju težave pri dostopu in uporabi prostora oziroma storitev. Vsi ti potrebujejo za običajno uporabo prostora in storitev posebne prilagoditve.

Indukcijska zanka (angl. *induction loop*): glej slušna zanka.

Inkluzivno oblikovanje (angl. *inclusive design*): glej univerzalno oblikovanje.

Invalid (tudi »oseba (človek) z invalidnostjo/invalidnostmi«, angl. *people with disabilities*) je oseba s trajnimi telesnimi ali senzornimi ali duševnimi okvarami ali motnjami v duševnem razvoju, za katere ni pričakovati, da bi se lahko občutno izboljšale ter ga praviloma (včasih tudi v povezavi z različnimi ovirami) omejujejo pri samostojnem življenju in učinkovitem sodelovanju v družbi. Okvare so lahko tudi kombinirane (na primer gluhoslepota, gibalna oviranost v povezavi z motnjami v duševnem razvoju), kar pomeni dodatno oviranost.²

Javni prevoz je prevoz, ki je pod enakimi pogoji dostopen vsem uporabnikom ali uporabnicam (v nadaljnjem besedilu: uporabnik) prevoznih storitev in se izvaja v komercialne namene (Zakon o prevozih v cestnem prometu (ZPCP-2), 2006).

Javni linijski prevoz potnikov v cestnem prometu je prevoz, ki se opravlja na določenih relacijah, po vnaprej določenem voznem redu, ceni in splošnih prevoznih pogojih. Opravlja se kot medkrajevni linijski in mestni linijski prevoz potnikov (Zakon o prevozih v cestnem prometu (ZPCP-2), 2006).

Medkrajevni linijski prevoz je javni prevoz potnikov med dvema ali več kraji in se lahko opravlja kot potniški ali hitri linijski prevoz potnikov (Zakon o prevozih v cestnem prometu (ZPCP-2), 2006).

Mestni linijski prevoz je javni prevoz potnikov, ki ga občina kot javno službo organizira znotraj naselja (Zakon o prevozih v cestnem prometu (ZPCP-2), 2006).

2 Slovenska terminologija v zvezi z invalidnostjo je trenutno nedorečena, zato se na različnih področjih pojavljajo zelo različni izrazi, kot so invalid, oseba z invalidnostjo/invalidnostmi, funkcionalno ovirana oseba, oseba z oviranostjo/oviranostmi, osebe (otroci) s posebnimi potrebami. V tem priročniku sledimo terminologiji, ki je trenutno uporabljena v predpisih na področju prostora (invalidi in funkcionalno ovirane osebe oziroma osebe z oviranostmi).

Objekt v javni rabi je objekt ali del objekta, katerega raba je pod enakimi pogoji namenjena vsem (Gradbeni zakon (GZ), 2017).

Oblikovanje za vse (angl. *design for all*): glej univerzalno oblikovanje.

Opozorilne taktilne oznake so taktilne oznake, ki s svojo (največkrat čepasto) strukturo in vizualnim kontrastom osebe z okvarami vida opozarjajo na nevarnosti na poti ter jih opominjajo, da je zato potrebna večja pozornost (Albreht, Zapušek Černe et al., 2016).

Posebni linijski prevoz je prevoz samo določene vrste potnikov in izključuje druge potnike. Opravlja se na podlagi pisne pogodbe med prevoznikom in naročnikom prevoza (Zakon o prevozih v cestnem prometu (ZPCP-2), 2006).

Prevoz na klic je napredna oblika javnega prevoza do največ osem potnikov in se izvaja na območjih, na katerih ni organiziranega javnega prevoza potnikov oziroma na območjih z nižjim povpraševanjem po storitvah javnega prevoza potnikov (Zakon o prevozih v cestnem prometu (ZPCP-2), 2006).

Prilagodljiva graditev (angl. *adaptable design, adaptable building*): glej graditev prilagodljivih objektov.

Prometna ureditev je način potekanja in vodenja prometa, ki ga za cesto ali njen del oziroma za naselje ali njegov del določi upravljavec ceste in ga označi s predpisano prometno signalizacijo in prometno opremo (Zakon o cestah (ZCes-1), 2010).

Skupni prometni prostor je cesta s posebej grajenim cestiščem, ki je namenjena skupni uporabi udeležencev cestnega prometa v skladu z zakonom, ki ureja pravila cestnega prometa, in je označena s predpisano prometno signalizacijo (Zakon o cestah (ZCes-1), 2010).

Slušna zanka (tudi indukcijska zanka, angl. *induction loop, hearing loop*) je tehnični pripomoček, ki uporabnikom slušnih aparatov in polževih vsadkov omogoča udobnejše in kakovostnejše poslušanje v dvoranah, predavalnicah, na sprejemnih okencih, informativnih pultih, potniških terminalih, bivalnih prostorih s televizijskim oziroma radijskim sprejemnikom in podobno (Albreht, Zupanc et al., 2016).

Sodelovalno načrtovanje (angl. *participatory design*) je način načrtovanja, s katerim načrtovalci v proces priprave rešitev poleg različnih strokovnjakov vključujejo tudi razne druge zainteresirane skupine, predvsem končne uporabnike (Albreht et al., 2017).

Stalni izvenlinijski prevoz – shuttle prevoz je prevoz med dvema točkama, ki ne vsebuje ponavljajočih se elementov obstoječega javnega linijskega prevoza potnikov, namenjen izključno uporabi letaliških storitev potnika. V ta namen potnik vstopi oziroma izstopi na letališču (Zakon o prevozih v cestnem prometu (ZPCP-2), 2006).

Strateški načrt dostopnosti je dokument, ki ga občina izdelava v sodelovanju z reprezentativnimi invalidskimi organizacijami in ki določa pomembne povezave (dostopne poti), na katerih je treba zagotavljati višjo stopnjo dostopnosti, smernice za urejanje zunanjih površin v občini, smernice za dostop do informacij, pomembnih za dostop do javnih storitev in objektov, ter druge usmeritve, ki so pomembne za izvajanje načela enakovrednega dostopa v praksi.

Taktilna oznaka je taktilno zaznavna in vizualno kontrastna talna površina, ki z okvarami vida omogoča, da s pomočjo bele palice, stopal ali ostankov vida zaznajo priporočeno smer gibanja (vodilne oznake), pomembne orientacijske točke (obvestilne oznake) ali nevarnosti v prostoru (opozorilne oznake) (Albreht, Zapušek Černe et al., 2016).

Talni taktilni vodilni sistem (TTVS) je sistem, ki omogoča samostojno gibanje ljudi z okvarami vida. Sestavljajo ga robovi in taktilne oznake (standardne in nestandardne), dopolnjujejo pa zvočne informacije in opozorila ter tipni napisi in znamenja. Elementi TTVS morajo biti medsebojno povezani tako, da ljudem z okvarami vida omogočajo samostojno orientacijo in gibanje od izhodišča do cilja (Albreht, Zapušek Černe et al., 2016).

Univerzalna graditev je graditev ob upoštevanju načel univerzalnega oblikovanja.

Univerzalno oblikovanje (angl. *universal design*) pomeni oblikovanje proizvodov, okolja, programov in storitev, ki je čim bolj uporabno za vse ljudi, ne da bi ga bilo treba prilagajati ali posebej načrtovati. Prav tako ne izključuje podpornih pripomočkov in tehnologij za posamezne skupine invalidov, kadar je to potrebno (Konvencija o pravicah invalidov, 2008).

Vizitabilnost (tudi »možnost obiska«, angl. *visitability*) je značilnost prostora, ki omogoča, da ga lahko obišče tudi funkcionalno ovirana oseba. Če neki objekt dosega standard vizitabilnosti, pomeni, da lahko vsi ljudje, ne glede na svojo oviranost, objekt vsaj obiščejo, čeprav ne morejo popolnoma enakovredno uporabljati vseh prostorov. V takšnem objektu lahko pridejo vsaj do prostora, kjer se družijo (na primer do bivalnega prostora v stanovanju), ali opravijo storitev (na primer do sprejemnice v starejših stavbah, ki jih ni mogoče prilagoditi), poleg tega pa lahko uporabijo tudi toaletne prostore (Albreht et al., 2017).

Vizualni kontrast je občutna razlika v svetlosti ali barvi, ki osebam z ostanki vida omogoča, da neki del površine ločijo od drugega dela površine (SIST ISO 1186/2016: Talni taktilni vodilni sistem za slepe in slabovidne, 2016).

Vključujoče oblikovanje (angl. *inclusive design*): glej univerzalno oblikovanje.

Vodilne oznake so talne taktilne oznake, ki ljudem z okvarami vida s svojo (navadno rebrasto) strukturo in vizualnim kontrastom nakazujejo smer gibanja tam, kjer je orientacija zahtevna (Albreht, Zapušek Černe et al., 2016).

Vodilni rob (tudi rob) je linija v prostoru, ki jo slepi (in slabovidni) uporabljajo pri orientaciji, tako da s palico (ali z ostanki vida) zaznavajo njeno smer in hodijo ob njej. To so lahko stena, zid, ograja, rob tlakovane površine, meja med dvema taktilno in vizualno zelo kontrastnima tlakoma in podobno.

Znakovni jezik je vizualno-znakovni jezikovni sistem z določeno postavitvijo, lego, usmerjenostjo in gibom rok in prstov ter mimiko obraza (ZDGNS(2), 2016). Na svetu obstaja več vrst znakovnega jezika, ki se med seboj nekoliko razlikujejo. V Sloveniji je v uporabi slovenski znakovni jezik.

1 NAMEN IN PODROČJE UPORABE

S pristopom h Konvenciji o pravicah invalidov smo potrdili, da je enakovreden dostop vseh ljudi do storitev, prostorov in informacij ena temeljnih človekovih pravic, ki jo bomo spoštovali. S tem ko smo v zakonodaji prepovedali diskriminacijo na podlagi invalidnosti oziroma funkcionalne oviranosti, smo se zavezali, da bomo odpravili grajene in komunikacijske ovire, ki onemogočajo dostop do informacij, storitev in prostorov v javni rabi.

Standardna pravila Združenih narodov za izenačevanje možnosti invalidov v peti točki določajo naslednje: »Države naj priznajo splošen pomen dostopnosti v procesu izenačevanja možnosti na vseh družbenih področjih. Države morajo za vse vrste invalidov uvesti akcijske programe, ki bodo omogočili dostopnost fizičnega okolja, in sprejeti ukrepe, da zagotovijo dostop do informacij in komuniciranja.«

V več slovenskih zakonov so že vključene zahteve, ki jasno opredeljujejo potrebne prilagoditve in določajo zakonske roke, v katerih je to treba zagotoviti. Udejanjanje zakonodajnih določil poteka zelo počasi, na nekaterih področjih pa je tudi precej pomanjkljivo. Eden od razlogov za to je tudi ta, da problem dostopnosti sega na zelo različna področja. Gre za vsebino, ki je obravnavana v različnih zakonih in predvideva celostne rešitve. Slednje velikokrat presegajo obseg delovanja ene stroke in zahtevajo sodelovanje različnih deležnikov (na primer občinske uprave, državnih organov, projektantov, oblikovalcev in izvajalcev).

Namen priročnika je pospešiti in razširiti uvajanje dobrih rešitev dostopnosti s predstavitvijo koncepta strateškega načrtovanja dostopnosti, ki lahko poteka na ravni občin. Strateško načrtovanje dostopnosti je postopek, s katerim je udejanjanje zavez v zvezi z dostopnostjo bolj pregledno in primernejše za uporabnike, hkrati pa prinaša stroškovno učinkovitejše rešitve.

Priročnik se uporablja predvsem pri izdelavi smernic za zagotavljanje dostopnosti zunanjih javnih površin, kot so določene v 22. členu Gradbenega zakona (GZ, 2017), pri izdelavi celostnih prometnih strategij, načrtovanju mreže javnega potniškega prometa, urbanističnem načrtovanju, načrtovanju kolesarskih poti in prometnih ureditev v naseljih, pripravi razpisov v postopkih javnega naročanja za izbiro izvajalcev javnih prevozov, podelitvah koncesij za upravljanje z avtobusnimi postajami, načrtovanju mestnih usmerjevalnih sistemov in podobno. Gradivo je poleg tega namenjeno tudi izobraževanju projektantov in drugih akterjev na področju gradnje in urejanja prostora, saj razlaga in podrobneje opisuje zahteve, ki jih podaja Pravilnik o univerzalni graditvi in uporabi objektov (2018), ne nazadnje pa tudi omogoča lažje razumevanje različnih strateških odločitev lokalnih skupnosti v povezavi z dostopnostjo.

2 OSNOVE STRATEŠKEGA NAČRTOVANJA DOSTOPNOSTI

Zakaj je pomembno strateško načrtovanje dostopnosti? Kakšne so najpogostejše težave pri zagotavljanju dostopnosti, ki jih lahko rešujemo s strateškim načrtovanjem? Kakšno vlogo ima pri zagotavljanju dostopnosti javni prevoz in na kakšen način lahko izboljšamo njegovo uporabnost za vse? Do kolikšne mere morajo biti dostopni objekti v javni rabi in na kakšen način so vključeni v strateško načrtovanje? Na kakšen način lahko občine pri urejanju dostopnosti uvajajo rešitve, ki odstopajo od zakonsko določenih standardov?

2.1 DOSTOPNOST ZAHTEVA AKTIVNO SODELOVANJE ŠTEVILNIH STROK IN RESORJEV

Navadno je prva in tudi najpogostejša težava pri odpravljanju ovir in zagotavljanju dostopnosti v Sloveniji nepovezanost in neusklajeno delovanje različnih strok in resorjev, včasih pa tudi neusklajeno delovanje različnih invalidskih organizacij. Dostopnost je tema, ki sega na zelo različna področja ter zahteva povezanost in stalno sodelovanje različnih strok in deležnikov, kar pa je brez vnaprejšnjega dogovora (strateškega načrta dostopnosti) navadno težko zagotoviti.

Zakonodaja je na vseh področjih jasna: zagotoviti je treba enakovreden dostop za vse. Ključno je, da so vsi, ki so vpleteni v izvedbo te zakonodaje, obveščeni o tem, kako naj to izvajajo, da poznajo prednostne naloge in predvsem delujejo usklajeno. Strateški načrt dostopnosti je dokument, v katerem je jasno zapisan dogovor, kako naj se zagotavlja dostopnost na lokalni ravni. Podaja tudi usmeritve vsem, ki so udeleženi v tem procesu.

Zagotavljanje dostopnosti se pogosto povezuje predvsem z arhitekturnimi prilagoditvami za invalide in druge funkcionalno ovirane osebe. To je zagotovo pomemben del, katerega izvajanje naj bi posebej pospešil tudi novi Gradbeni zakon. V tem zakonu je namreč univerzalna graditev (to je graditev na način, ki omogoča enakovreden dostop vsem) določena kot ena od bistvenih zahtev. Toda če težave z dostopnostjo rešujemo zgolj na ravni posameznih arhitekturnih in gradbenih projektov, so rešitve navadno pomanjkljive in nepovezane. Poleg urejenih stavb je zato pomembno zagotoviti tudi dostopen javni potniški promet, urejene in varne pešceve površine, ustrezen usmerjevalni sistem, različne možnosti obveščanja in komunikacij in podobno. Pri tem seveda sodelujejo različni deležniki (na primer projektanti, različni oddelki občinske uprave, posamezne ustanove, državni organi, vzdrževalci in lastniki).

Primer: Nabava prilagojenega avtobusa je lahko dober ukrep za prevoz gibalno oviranih uporabnikov. Vendar če je avtobusna postaja polna ovir in uporabniku invalidskega vozička ne omogoča samostojne uporabe in dostopa do avtobusa, potem takšnega prevoznega sredstva ne bo mogel uporabljati. Poleg tega nabava nizkopodnega avtobusa ne bo rešila problema, ki ga imajo z javnim potniškim prometom slepi in slabovidni ter ljudje z motnjami v duševnem razvoju, ki se srečujejo s težko berljivimi in nerazumljivimi informacijami o voznih redih. V strateškem načrtu se lahko opredeli način reševanja takšnih večplastnih težav, s katerim so potem seznanjeni vsi odgovorni, ki zato lahko delujejo bolj usklajeno (glej Sliko 3).



Slika 1: Primer rezultatov celostnega načrtovanja dostopnosti v eni od javnih ustanov. 1a: Izvedba prostorskih prilagoditev. Primer izboljšanja dostopnosti stopnic: namestitev kontrastnih trakov na robovih, kontrastno pobarvana in ustrezno oblikovana oprijemala. **1b: Izboljšanje dostopnosti informacij.** Informacije na sistemu za upravljanje čakanja v zvočni in pisni obliki s primerno kontrastnimi in velikimi znaki. **1c: Izobraževanje zaposlenih.** Izobraževalna delavnica v zvezi z dostopnostjo storitev ter komunikacijo s slepimi, slabovidnimi, gluhi in naglušnimi.

2.2 STRATEŠKO NAČRTOVANJE DOSTOPNOSTI IN SODELOVALNO NAČRTOVANJE

Druga težava, ki se pojavlja pri nestrukturiranem (naključnem) reševanju težav z dostopnostjo, je ta, da so rešitve večkrat izvedene brez globljega razmisleka. Velikokrat so izvedene brez sodelovanja uporabnikov ali pa ob sodelovanju ene (velikokrat naključne) osebe, ki predstavlja vse funkcionalno ovirane osebe. Strateško načrtovanje pomeni, da se predstavniki invalidskih in drugih organizacij, ki delajo z uporabniki z oviranostmi, med seboj dogovorijo o tem, katerim prilagoditvam bodo dali prednost ter določijo način reševanja težav z dostopnostjo zunanjih javnih površin v lokalnem okolju. Poleg tega z občinsko upravo sodelujejo pri težjih odločitvah, kjer je treba sprejemati kompromise. Potrdijo ali spremenijo lahko rešitve, ki odstopajo od zakonsko določenih standardov. S tem se udejanja osnovno načelo iz četrtega člena Konvencije o pravicah invalidov, ki pravi, da se države pogodbenice pri pripravljanju in izvajanju zakonodaje in usmeritev za izvajanje te konvencije in pri drugih postopkih odločanja, ki se nanašajo na invalide, temeljito posvetujejo z invalidi ter jih dejavno vključujejo prek njihovih reprezentativnih invalidskih organizacij.

Kljub vztrajnemu ozaveščanju o tem, da je univerzalna dostopnost pomembna za zelo široko skupino ljudi, se to temo še vedno zelo pogosto povezuje samo z uporabniki invalidskega vozička. Nekatere rešitve v prostoru lahko dobro služijo uporabnikom invalidskih vozičkov, medtem ko so druge skupine funkcionalno oviranih zapostavljene.

Primer: Znižanje robnikov na prehodih za pešce je ustrezna rešitev za gibalno ovirane (in udobna za večino ljudi), vendar pa pomeni občutno poslabšanje varnosti za slepe in slabovidne. Višinska razlika med pločnikom in cesto slepemu pešču pomeni jasno znamenje, kdaj je zapustil varno površino in stopil na cesto. Če te višinske razlike ni, jo moramo nadomestiti. V tem primeru je obvezna uporaba taktilnih oznak, ki s strukturo označujejo rob varne površine.



Slika 2: Dobra rešitev za gibalno ovirane, ki pa je zelo neustrezna za slepe in slabovidne: izvedba prehodov za pešce na trapeznih grbinah. Rešitev, ki je sicer udobna in ustrezna za večino pešcev, je za slepe in slabovidne zelo nevarna, še posebej, ko so na raven peščeve površine dvignjena celotna križišča. Zaradi izenačene višine vozišča in pločnika slepi ne more zaznati roba vozišča, ker ta ni opremljen s taktilnimi oznakami. Takšna križišča morajo biti obvezno opremljena s taktilnimi oznakami.

Poleg uporabnikov invalidskih vozičkov je treba upoštevati tudi vse druge ljudi, ki imajo težave z gibanjem, zaznavanjem, razumevanjem, spominom in podobno (gluhi, naglušni, slepi, slabovidni, gluhoslepi, osebe z motnjami v duševnem razvoju, bolni, poškodovani, ljudje ki težko hodijo, starejši, otroci in drugi).

Primer: Gluhi in naglušni nimajo veliko težav z gibanjem. Zato je zahtev po posebnih prostorskih prilagoditvah za osebe z okvarami sluha, ki jih morajo projektanti upoštevati pri projektiranju, zelo malo. Vendar pa je zanje zelo pomembno, na kakšen način so predstavljene informacije. Pomembno je, kako so predstavljeni vozni redi in razne objave informacij, ali so pisne informacije zapisane v preprostem jeziku, ali je na dosegu oseba, ki je usposobljena za pomoč gluhim, in podobno. Če ima občina v zvezi s tem sprejeto strategijo, bodo tudi vsi omenjeni vidiki, ki se ne navezujejo neposredno na načrtovanje in graditev objekta, primerno urejeni po tistem, ko bo novi objekt zgrajen.

Da bi bili prostori, storitve in proizvodi enakovredno dostopni vsem, morajo biti oblikovani po načelu univerzalnega oblikovanja. Univerzalno oblikovanje (angl. *universal design*) pomeni oblikovanje proizvodov, okolja, programov in storitev, ki je čim bolj uporabno za vse ljudi, ne da bi ga bilo treba prilagajati ali posebej načrtovati. Prav tako ne izključuje podpornih pripomočkov in tehnologij za posamezne skupine invalidov, kadar je to potrebno (Konvencija o pravicah invalidov, 2008). Definicija univerzalnega oblikovanja je očitno precej široka. Ker so jo oblikovalci na začetku dojemali kot utopično, saj je oblikovati po meri prav vseh uporabnikov v praksi nemogoče, so v definicijo dodali besedni zvezi »čim bolj uporabno« in »kadar je to potrebno«. Tudi v naši zakonodaji se v zvezi s tem pojavljata besedni zvezi »brez posebnih stroškov« in »če prilagoditve investitorju ne predstavljajo nesorazmernega bremena«. Prav te besede pa po drugi strani dopuščajo veliko svobode, saj je težko določiti, kdaj je neka prilagoditev potrebna, kdaj so stroški previsoki in podobno.

Pristop, pomemben pri zapolnjevanju vrzeli, ki jo povzročajo te nedorečenosti v definiciji univerzalnega oblikovanja, je sodelovalno načrtovanje (tudi participatorno, angl. *participatory design*) (Albreht et al., 2017).

Sodelovalno načrtovanje je način načrtovanja, s katerim načrtovalci v proces priprave rešitev poleg različnih strokovnjakov vključujejo tudi razne druge zainteresirane akterje, predvsem končne uporabnike (Sanders et al., 2010).

Vključevanje uporabnikov v pripravo in razvoj rešitev je na področju urejanja prostora tradicionalno prisotno in dobro znano. Gre za način dela, s katerim se zagotavljajo legalnost in legitimnost rešitev ter odločitev o razvoju v prostoru. Sodelovalni pristop je še posebej dobrodošel takrat, kadar načrtovalcem primanjkuje informacij, ki so pomembne za sprejemanje odločitev. Pri tem gre lahko za informacije o prostoru ali pa o potrebah uporabnikov oziroma dejavnosti, ki jih je treba upoštevati pri načrtovanju. Zato je načrtovanje s sodelovanjem uporabnikov tudi zelo primerno za uveljavljanje standardov in načel univerzalnega načrtovanja v praksi (Albreht et al., 2017).

Strateško načrtovanje dostopnosti je izvedeno po načelu sodelovalnega načrtovanja in sledi Standardnim pravilom OZN za izenačevanje možnosti invalidov (1993). Pri tem načrtovanju je ključno to, da pri glavnih odločitvah v zvezi z zagotavljanjem dostopnosti sodelujejo predstavniki reprezentativnih invalidskih organizacij, ki delujejo na območju izdelave strateškega načrta (več o tem v poglavjih 3.1.2 Ustanovitev strokovne skupine za pripravo načrta in 3.3.2 Vključevanje invalidskih organizacij v postopek izvajanja načrta).

2.3 JAVNI PREVOZ POTNIKOV KOT OSNOVA DOSTOPNOSTI

Tretja pogosta težava pri zagotavljanju enakovrednega dostopa do storitev je slabo dostopen javni prevoz potnikov. Dobro organiziran in primerno urejen javni prevoz je za funkcionalno ovirane osebe zelo pomemben. Pomeni temelj strateškega načrtovanja dostopnosti, na katerem je postavljena mreža poti, ki omogočajo dostop do storitev in objektov v javni rabi. Pomen izboljšanja dostopnosti javnega prometa potnikov je jasno zapisan v več predpisih, ki zapovedujejo tudi (bližnje) roke za izvedbo. Strateški načrt dostopnosti lahko veliko prispeva k izvajanju teh predpisov, saj povezuje tako prostorsko dostopnost (na primer odstranitev stopnice na avtobusni postaji) kot tudi dostopnost informacij (na primer primerno predstavitev vozni redov, izboljšanje orientacijskih znamenj na postajah in podobno).

Primer: Dostopnost za gibalno ovirane se trenutno večinoma rešuje z zagotovitvijo označenih parkirnih prostorov za invalide ob objektih v javni rabi. Vendar pa je dostopen javni prevoz ključen za samostojnost oseb z okvarami vida in večino starejših, pa tudi za osebe z motnjami v duševnem razvoju, bolne, poškodovane in druge, torej za vse, ki osebna avtomobila ne morejo oziroma ne smejo voziti. Ker je v Strateškem načrtu dostopnosti javni prevoz osnova, na kateri se gradi celotna dostopnost zunanjih javnih površin, občina z načrtom tudi poudari pomen javnega prevoza in določi smernice, ki vplivajo na izboljšanje njegove uporabnosti.

Učinkovit in dobro organiziran javni prevoz ima seveda tudi številne prednosti in pozitivne učinke na prostor, okolje in družbo, zato je spodbujanje njegovega razvoja tudi eden glavnih ciljev slovenske prometne politike.

2.3.1 PRAVNE PODLAGE IN ROKI ZA IZVEDBO UKREPOV NA PODROČJU JAVNEGA PREVOZA

Na zakonodajnem področju je bilo sprejetih veliko zavez v zvezi z izboljšanjem dostopnosti javnega prometa. Roki za izvedbo ukrepov se hitro bližajo, vendar so primeri dostopnega javnega prevoza potnikov v praksi še vedno redkost. V posameznih občinah sicer že od sprejema Zakona o izenačevanju možnosti invalidov stalno nadgrajujejo javni mestni prevoz in zgledno upoštevajo ta vidik, veliko občin pa na tem področju precej zaostaja. Posebej pomanjkljivo so urejeni tudi medkrajevni linijski prevoz ter avtobusne postaje in postajališča. V nadaljevanju sledi pregled nekaterih najpomembnejših predpisov na področju javnega prevoza, podani pa so tudi roki za izvedbo obveznih ukrepov na tem področju.

Vlaganje v razvoj prometne infrastrukture, ki zagotavlja enakopraven dostop do javnega prevoza vsem, ne glede na njihovo oviranost, je eden od ukrepov, zapisanih v **Resoluciji o prometni politiki Republike Slovenije**. Z izvajanjem ukrepov, ki spodbujajo razvoj javnega potniškega prometa, naj bi dosegli, da se ob povečanju povpraševanja po storitvah javnega potniškega prometa povečuje število linij, kar povečuje kakovost in prilagodljivost javnega sistema čedalje večjim potrebam, posledično pa se povečuje tudi število uporabnikov javnega potniškega prometa (tako imenovan Mohringov efekt) (Resolucija o prometni politiki Republike Slovenije (RePPRS), 2006).

Po **strategiji »Dostopna Slovenija«** (Nacionalne usmeritve za izboljšanje dostopnosti grajenega okolja, informacij in komunikacij za invalide, 2005) naj bi bil do leta 2025 izpolnjen cilj »dostopnost javnega potniškega prometa«.

Zakon o izenačevanju možnosti invalidov predpisuje naslednje roke za zagotovitev dostopnosti javnega potniškega prometa:

1. Rok za primerno prilagoditev avtobusov za prevoz potnikov v cestnem prometu, ki bo omogočila uporabo avtobusov za potnike, je največ deset let od začetka veljavnosti tega zakona, torej do leta 2020.

To med drugim pomeni, da:

- morata država in občina pri opravljanju gospodarske javne službe javni linijski prevoz potnikov v cestnem prometu in linijski prevoz v mestnem prometu zagotoviti tako, da izvajalci opravljajo prevoz v okviru javnih služb z avtobusi, ki so dostopni invalidom, ter da nudijo informacijo o možnosti uporabe teh dveh javnih služb v invalidom prilagojenih oblikah;
- je treba na avtobusnih postajah in pomembnejših avtobusnih postajališčih, pomembnejših železniških postajah in pristaniščih vsem funkcionalno oviranim potnikom ter psom vodnikom in drugim psom pomočnikom zagotoviti nemoten vstop in izstop ter tudi dostopnost informacij v njim prilagojenih oblikah (Zakon o izenačevanju možnosti invalidov (ZIMI), 2010).

2. Rok za primerno prilagoditev prevoza potnikov v železniškem prometu na način, da se bo invalidom zagotovila dostopnost, je največ 15 let od začetka veljavnosti tega zakona, torej do leta 2025. Na področju železniškega prometa velja **Uredba komisije (EU) št. 1300/2014 o tehničnih specifikacijah za interoperabilnost v zvezi z dostopnostjo železniškega sistema Unije za invalide in funkcionalno ovirane osebe**, ki določa podrobnosti v zvezi z uporabo tehničnih smernic pri obnavljanju in nadgrajevanju železniškega omrežja.

Državni izvedbeni načrt za tehnične specifikacije za interoperabilnost v zvezi z dostopnostjo železniškega sistema Evropske unije za invalide in funkcionalno ovirane osebe (Ministrstvo za infrastrukturo, 2017) je načrt, ki ga je Slovenija izdelala na podlagi prej omenjene uredbe. Načrt predstavlja trenutno stanje na tem področju, strategijo in obseg nadgradnje in prenove postaj ter tirnih vozil. Vsebuje tudi podatke o financiranju in posebne ukrepe, s katerimi se zagotovi dostopnost za uporabnike invalidskih vozičkov. Velika pomanjkljivost v načrtu je, da ta ne opredeljuje ničesar v zvezi z drugimi skupinami funkcionalno oviranih potnikov, kot so slepi, slabovidni, gluhi, naglušni, gluhoslepi in osebe z motnjo v duševnem razvoju. Načrt bo treba vsebinsko dopolniti.

2.3.2 NAČRTOVANJE JAVNEGA PREVOZA IN DOSTOPNOST

Celostne prometne strategije, ki so bile v preteklih nekaj letih izdelane za veliko slovenskih občin, večinoma dajejo velik pomen tudi javnemu prevozu. Zato lahko pričakujemo, da se bosta v naslednjih letih njegova dostopnost in uporabnost precej izboljšali, mreža javnega prevoza pa naj bi se okrepila. Pri načrtovanju novih oblik javnega prevoza potnikov, načrtovanju novih linij ter izboru novih izvajalcev za opravljanje javnih prevozov in upravljavcev avtobusnih postaj in postajališč je treba zagotoviti upoštevanje enakovrednega dostopa za vse ljudi. Strateški načrt dostopnosti upošteva in opozarja tudi na ta vidik ter nudi rešitve v zvezi z izboljšanjem dostopnega javnega prevoza potnikov v občini.

Načrtovanje prometa se sooča s temeljnimi konceptualnimi spremembami. Pozornost se prenaša od vozil k uporabnikom. Nekdaj so promet načrtovali na podlagi analiz prometa (ki ocenjujejo primernost prevoznih sistemov na podlagi vozil – njihove hitrosti vožnje in operativnih stroškov). Pozneje so se začele izvajati analize mobilnosti (ki ocenjujejo primernost prevoznih sistemov na podlagi hitrosti in stroškov prevoza potnikov in tovora). V zadnjem času pa se izvajajo analize dostopnosti, ki ocenjujejo primernost transportnih sistemov glede na to, kako lahko ljudje (oziroma podjetja) dostopajo do zelenih storitev in dejavnosti (Litman, 2017).

Pri načrtovanju prometa na podlagi teh analiz se tako ne razmišlja samo o prevozu potnikov, ampak se promet načrtuje celostno ter ob upoštevanju alternativnih oblik zagotavljanja storitev in dobrin, ki nadomeščajo klasični prevoz potnikov. To so lahko storitve na daljavo (na primer elektronsko opravljanje storitev na spletu, nudenje pomoči po telefonu), storitve na

domu in prevoz dobrin na dom, torej vse tisto, kar omogoča, da uporabnik enakovredno pride do storitve oziroma blaga, ne da bi moral fizično priti do nekega prostora (na primer urada ali trgovine).

Pri tem je treba zelo dobro premisliti in preveriti, ali so alternativne oblike dostopa do storitev in dobrin res dostopne vsem. Pogosto se namreč zgodi, da se storitve prenašajo v elektronsko obliko, saj gre za zelo preprost proces, ki (v primerjavi z gradnjo) navadno ne vključuje visokih stroškov. Vendar samo preprost prenos v elektronsko obliko ni dovolj, da je storitev dostopna vsem. Spletna stran, na kateri je mogoče opraviti storitev, naročilo in podobno, mora biti izdelana v skladu s smernicami za dostopnost spletnih strani. Pri uvajanju aplikacij, ki ponujajo opravljanje storitev, je treba upoštevati precejšen del prebivalstva, ki ni večč uporabe elektronskih naprav (navadno starejši). Nekateri uporabniki poznajo le osnovne ukaze, zaradi česar težko rešujejo kompleksne obrazce. Nepredvidena odstopanja, ki so veččim uporabnikom dobro poznana in jih niti ne opazijo, so zanje lahko nepremostljiva.

Primer: Na težje dostopnih krajih ter področjih zavarovane kulturne in naravne dediščine se zagotovitev dostopnosti prostorske prilagoditve večkrat nadomešča z elektronskimi rešitvami, ki pa so velikokrat neprimerno zasnovane. Če spletna stran, na kateri lahko opravimo storitev na daljavo, ni prilagojena tako, da jo lahko uporablja vsakdo, torej tudi oseba, ki ima težave z razumevanjem, slabo vidi ali sliši, ta storitev še vedno ni dostopna. V Strateškem načrtu dostopnosti lahko občina opredeli smernice tudi v zvezi z elektronskim dostopom do informacij.

Nedostopnost nekaterih storitev lahko torej uspešno nadomestimo z ustrezno urejeno informacijsko-komunikacijsko tehnologijo (IKT), ki omogoča opravljanje storitve na daljavo. Pri tem moramo zagotoviti, da je takšna tehnologija res dostopna vsem. Državni organi, organi samoupravnih lokalnih skupnosti in osebe javnega prava po zakonu, ki ureja javno naročanje, morajo to zagotoviti v skladu s pravkar sprejetim Zakonom o dostopnosti spletišč in mobilnih aplikacij (ZDSMA, 2018).



Slika 3: Načrtovanje dostopnega javnega prevoza potnikov je zelo kompleksno. Da je lahko javni prevoz potnikov dostopen vsem, mora biti izpoljenih veliko zahtev, kot so prilagojenost avtobusov, ustrezna ureditev avtobusnih postajališč in postaj, usklajene in primerno predstavljene informacije ter usposobljeno osebje. **3a: Primer avtobusa, ki je prilagojen za gibalno ovirane.** Izvlečna klančina omogoča, da se na avtobus lahko zapelje tudi uporabnik invalidskega vozička. Voznik avtobusa zna ravnati s posebnimi pripomočki in po potrebi pomaga pri vstopu v avtobus. **3b: Avtobusno postajališče, ki ni dostopno.** Nadstrešek je postavljen na dvignjeni ploščadi, torej nedostopen za uporabnike invalidskih vozičkov. Rob ploščadi ni označen s kontrastom in zato problematičen za osebe z okvaro vida. Pod tablo z informacijami je smetnjak, ki preprečuje, da bi oseba z okvaro vida lahko prišla bližje tabli in prebrala slabo vidne informacije o voznem redu, ki so postavljene pod steklom. Veje zakrivajo ime postajališča, ki je tudi napisano z neprimerno (serifno) pisavo in komaj zadostnim kontrastom. Edina informacija, ki je napisana primerno, je informacija na oglasu, kar je neustrezno z vidika strukturiranosti informacij (informacije, ki so za uporabo najpomembnejše, morajo biti največje in najbolj opazne). Takšno postajališče ne omogoča enakovrednega dostopa vsem. **3c: Informacije na avtobusih, ki uporabnike obveščajo o prihodu na postajališča.** Informacije morajo biti tako zvočne kot tudi pisne, da jih lahko zaznajo tudi osebe z okvarami vida oziroma sluha. Pomembne informacije naj bodo predstavljene na dobro vidnih mestih z ustrezno berljivimi znaki. Na sliki je v ozadju videti prikazovalnik, ki je nekoliko težje berljiv, napisi se med prikazovanjem premikajo, kar je neprimerno za ljudi, ki težko berejo oziroma slabo vidijo. V ospredju je dodaten prikazovalnik, ki je ustrezno nameščen v bližini sedežev, rezerviranih za starejše in funkcionalno ovirane uporabnike. Na njem bi morala biti največja in najbolj vidna informacija o naslednjem postajališču, manjši pa oglasi in novice. Zelo pomembno je, da so ob pisnih informacijah tudi zvočne najave postaj, ki so ustrezno usklajene s pisnimi informacijami in dejanskim stanjem (tudi v primeru obvozov in sprememb poti avtobusa).

2.4 UPOŠTEVANJE VIDIKA UNIVERZALNE DOSTOPNOSTI V PROSTORSKEM IN URBANISTIČNEM NAČRTOVANJU

Četrta pogosta težava pri zagotavljanju dostopnosti je, da je dostopnost obravnavana samo v posameznih projektih objektov v javni rabi, ne pa pri dostopnosti zunanjih površin. Pogosto je katera od novozgrajenih javnih stavb ustrezno načrtovana v skladu s pravili in popolnoma dostopna. Toda pot do nje je neprimerno urejena, zato ne omogoča samostojnega dostopa vsem uporabnikom. V tem primeru funkcionalno ovirani uporabniki še vedno potrebujejo pomoč spremljevalca, kar pomeni, da pri dostopu do objekta niso samostojni. Pri načrtovanju urbanih površin moramo zato upoštevati tudi ta vidik. Strateški načrt dostopnosti služi kot ena od podlag pri načrtovanju novih urbanih površin in preurejanju obstoječih območij. V skladu z 22. členom Gradbenega zakona se v sklopu strateškega načrta lahko določijo smernice, ki jih je treba upoštevati pri občinskih prostorskih in podrobnejših ureditvenih načrtih, da se tako zagotovi dobra dostopnost zunanjih površin.

Novi Gradbeni zakon opredeljuje univerzalno graditev in rabo objektov (to sta graditev in raba objektov v skladu z načeli univerzalnega oblikovanja) kot bistveno zahtevo pri načrtovanju, gradnji in vzdrževanju objektov. To pomeni, da morajo biti vsi objekti načrtovani, izvedeni in vzdrževani tako, da lahko vsi ljudje enakovredno dostopajo do njih in jih uporabljajo. Pri tem zakonodaja loči dve vrsti univerzalne graditve – graditev objektov, dostopnih vsem (kar velja za objekte v javni rabi), in graditev prilagodljivih objektov, kar večinoma velja za stanovanjske stavbe.³

Med objekte v javni rabi sodijo tako stavbe kot tudi zunanje javne površine, kot so ceste, trgi, mostovi in podobno. Zakon ne dela razlik med dostopnostjo stavb in zunanjih javnih površin. Vsi objekti v javni rabi morajo biti načrtovani, izvedeni in vzdrževani tako, da je zagotovljena njihova popolna dostopnost. Vendar pa je izvajanje zakona na zunanjih površinah precej bolj kompleksno kot v stavbah. Zato je v 22. členu predpisana možnost poenostavljanja zakonskih določil na zunanjih površinah v nekaterih primerih, ki jih s sodelovanjem pri sprejemu smernic potrjuje reprezentativne invalidske organizacije.

V zvezi z obstoječimi objekti je v Zakonu o izenačevanju možnosti invalidov (ZIMI, 2010) določeno, da se morajo odpraviti grajene in komunikacijske ovire pri dostopu do objektov v javni rabi. Te mora investitor odpraviti ob prvi rekonstrukciji objekta po uveljavitvi omenjenega zakona, vendar najpozneje do leta 2025.

³ Več o razlikah med prilagodljivo in dostopno graditvijo si lahko preberete v priložniku *Univerzalna stanovanjska graditev* (Albreht et al., 2017).

2.4.1 DOSTOPNOST V OKVIRU IZDELAVE TEMELJNIH PROSTORSKIH AKTOV

Načela v zvezi z dostopnostjo za funkcionalno ovirane uporabnike je treba upoštevati že v temeljnih prostorskih aktih. Smernice, opisane v poglavju 2.4.3 *Smernice za zagotavljanje dostopnosti zunanjih javnih površin*, je priporočljivo uporabljati kot strokovno podlago za pripravo občinskih prostorskih aktov (občinskih prostorskih načrtov in občinskih podrobnih prostorskih načrtov) ter celostnih prometnih strategij.

V dokumentu o prostorskem redu Slovenije (Uredba o prostorskem redu Slovenije, 2004) je zapisanih nekaj določil, ki so pomembna pri zagotavljanju enakovrednega dostopa v okviru različnih vrst prostorskih aktov. V nadaljevanju so izpostavljeni nekateri najpomembnejši poudarki predvsem v zvezi z zagotavljanjem infrastrukture za pešce.

Pri načrtovanju poselitve je za zagotavljanje učinkovite in enakovredne dostopnosti treba upoštevati naslednje:

- razvijati sklenjeno omrežje pešpoti, ki mora omogočati čim bolj učinkovito dostopnost zlasti do objektov družbene infrastrukture, postajališč za javni potniški promet ter območij zelenih površin in drugih javnih odprtih prostorov;
- z razvojem učinkovitega omrežja javnega potniškega prometa zmanjševati odvisnost od avtomobilskega prometa;
- zagotavljati petminutno peš dostopnost iz območij stanovanj, mešanih in posebnih območij ter območij družbene infrastrukture do postajališč javnega potniškega prometa;
- omogočati dostop vsem skupinam prebivalstva do objektov družbene infrastrukture in javnih odprtih prostorov.

Pri načrtovanju cestne infrastrukture v naselju so v zvezi z zagotavljanjem dostopnosti pomembni predvsem naslednji poudarki iz iste uredbe:

- cestno infrastrukturo v naselju je treba načrtovati tako, da funkcionalno povezanih prostorskih dejavnosti ne delijo ceste s poudarjeno prometno funkcijo;
- prometne površine v naselju je treba prilagoditi funkcionalno oviranim osebam;
- pri načrtovanju cestne infrastrukture v naselju se upošteva načelo prednosti pri dostopnosti po naslednjem vrstnem redu: pešec, kolesar, javni potniški promet in drugi motorni promet;
- pomembni so širjenje omrežja pešpoti, načrtovanje sklenjenih območij za pešce in povezano omrežje vseh vrst javnega potniškega prometa.



Slika 4: Kolesarski pasovi zmanjšujejo površine za pešce: zelo pogosti primeri neustreznih ureditev. V zadnjih letih se je zaradi intenzivnega urejanja kolesarskih površin v večini slovenskih krajev položaj za pešce močno poslabšal. Strateški načrt dostopnosti opozarja na tovrstne nepravilnosti. Na slikah sta dva od zelo pogostih primerov neupoštevanja nekaterih prej omenjenih temeljnih državnih pravil pri pripravi projektne dokumentacije. **4a: Pločnik je nadomestila kolesarska steza.** Pešci hodijo po kolesarski stezi, saj zanje ni urejenih ustreznih površin. **4b: Prostor za pešce v križiščih niso ustrezno urejeni.** Pešci morajo med čakanjem na prehodu za pešce stati na kolesarskih pasovih, kar je neugodno tako za pešce kot tudi za kolesarje. Posebej je to neustrezno z vidika slepih, saj je zvočni semafor zelo pogosto postavljen na kolesarskem pasu.

2.4.2 DOSTOPNOST V OKVIRU NAČRTOVANJA STAVB V JAVNI RABI

Strateški načrt dostopnosti ne vpliva na načrtovanje stavb v javni rabi. Te morajo biti načrtovane v skladu s Pravilnikom o univerzalni graditvi in njemu pripadajočim standardom (SIST ISO 21542/2012: Dostopnost in uporabnost grajenega okolja, 2012).⁴ Načrt opredeljuje le pogoje v zvezi z dostopom od postaj in postajališč potniškega prometa do teh stavb oziroma do prve točke v stavbi, kjer lahko obiskovalec dobi informacije ali opravi storitev.

Načrt tudi opredeljuje ukrepe na obstoječih zunanjih javnih površinah, ki jih je treba odpraviti do leta 2025 v skladu z Zakonom o izenačevanju možnosti invalidov.

V načrtu so zato evidentirane pomembnejše stavbe v javni rabi, do katerih je obvezno zagotoviti popolnoma enakovreden dostop, torej dostopne poti, ki so v nadaljevanju omenjene kot poti v območjih dostopnosti višje stopnje. Na teh pomembnih poteh, ki povezujejo evidentirane stavbe v javni rabi s postajami in postajališči potniškega prometa, se ukrepi in prilagoditve izvajajo najprej. Tako se v najkrajšem času izvedejo najpomembnejše prilagoditve za uporabnike in doseže učinkovita poraba javnih sredstev v ta namen.

⁴ Več informacij o načrtovanju stavb v javni rabi najdete v *Priročniku o dostopnosti objektov v javni rabi* (Sendi et al., 2015).

2.4.3 SMERNICE ZA ZAGOTAVLJANJE DOSTOPNOSTI ZUNANJIH JAVNIH POVRŠIN

V 22. členu Gradbenega zakona (GZ, 2017) je zapisano, da »lahko občine v dogovoru z reprezentativnimi invalidskimi organizacijami sprejmejo smernice za zagotavljanje dostopnosti, s katerimi določijo stopnjo prilagojenosti zunanjih javnih površin, ne glede na zahteve o opremljenosti javnih površin, določenih s tem zakonom«.

Zagotavljanje popolne dostopnosti za vse na zunanjih javnih površinah je namreč pogosto težje izvedljivo in uresničljivo kot zagotavljanje dostopnosti znotraj objektov. Po navadi je v tem pogledu sporno predvsem urejanje dostopnosti za slepe in slabovidne. Zahtevati zagotavljanje sklenjenih varnih poti, ki slepim omogočajo nemoteno orientacijo na vseh zunanjih površinah, je zelo težko izvedljivo zaradi več razlogov. Strokovnih delavcev, ki poznajo posebnosti gibanja slepih in slabovidnih ter hkrati osnove prostorskega načrtovanja, primanjkuje. To pogosto vodi do napačno izvedenih rešitev, ki so neuporabne za slepe in slabovidne. Včasih je prilagoditev (kot so taktilne oznake) preveč in zato pomenijo nepotreben strošek. Po drugi strani pa se prav zaradi takšnih primerov in pomislov o neupravičenih stroških pojavlja veliko primerov, ko prilagoditve, pomembne za slepe in slabovidne, manjkajo tam, kjer bi bile nujno potrebne, saj se odgovorni samovoljno odločijo, da gre za »nesorazmerne stroške« in »nepotrebne prilagoditve«.

Primer: V zakonodaji je zapisano, da se »vsem omogoča neovirano in samostojno gibanje ter orientacijo po vseh površinah, ki so namenjene pešcem«, kar lahko razumemo, da je treba v vsakem naselju prilagoditi prav vsako povezavo (pločnik, trg, pešpot) tako, da jo lahko samostojno in varno uporablja tudi slepi uporabnik. Takšna zahteva je pogosto neuresničljiva, saj pomeni veliko dela in preveč stroškov brez posebnega učinka (na primer izvedba taktilnih vodilnih linij na vsaki poti skozi naselje ali vas). Vendar pa so po drugi strani nekatere povezave za uporabnike zelo pomembne (kot je povezava od avtobusne postaje do zdravstvenega doma). Na takšnih povezavah je treba zagotoviti pogoje za enakovreden dostop za vse. Tega, katere povezave so pomembnejše od drugih, pa ne more določiti projektant ali občina sama. V Strateškem načrtu dostopnosti občina zato skupaj z uporabniki (in strokovnjaki za dostopnost) opredeli, katere povezave so pomembnejše in jih je treba zato bolj premišljeno urediti, ter na katerih območjih je mogoče zahteve iz zakonodaje omiliti.

Smernice za zagotavljanje dostopnosti zunanjih javnih površin so orodje, ki omogoča smiselno uvajanje prilagoditev, prednostna območja, kjer je zagotavljanje dostopnosti bolj pomembno, ter območja, kjer je treba zagotoviti zgolj osnovno varnost in orientacijo. V sodelovanju s predstavniki reprezentativnih invalidskih organizacij se določijo pomembnost posameznih območij in objektov, težavne točke v naseljih, ki jim moramo nameniti posebno pozornost, ter način, po katerem naj bi zagotovili dostopnost glede na pomembnost kraja (občine, objekta) za funkcionalno ovirane uporabnike.

3 PRIPOROČEN POSTOPEK STRATEŠKEGA NAČRTOVANJA DOSTOPNOSTI

Na kakšen način lahko občina izdela Strateški načrt dostopnosti? Kako naj poteka sodelovanje z invalidskimi organizacijami? Katere so pomembne vsebine načrta? Kdo naj sodeluje pri izdelavi načrta? Kaj je pomembno za uresničevanje načrta? Katere so vsebine, ki jih mora vsebovati Strateški načrt dostopnosti, da ga občina lahko sprejme kot dokument, ki zniža oziroma spremeni nekatere zahteve za urejanje zunanjih površin, ki so predpisane z Gradbenim zakonom?

Strateški načrt dostopnosti občine je strateški dokument, v katerem občina opredeli, na kakšen način bo reševala probleme z dostopnostjo v naslednjem obdobju. V njem opredeli glavne probleme in sprejme smernice, ki omogočajo usklajeno delovanje različnih občinskih služb in oddelkov. Hkrati je Strateški načrt dostopnosti tudi dokument, ki je podlaga za ustrezno ravnanje drugih deležnikov v občini (javnih ustanov, upravljavcev cest in avtobusnih prevozov in drugih). Da bi bilo reševanje dostopnosti čim bolj celostno, je priporočljivo, da se občina opredeli tako do prostorske dostopnosti kot tudi do reševanja težav z dostopnostjo informacij in storitev. V nadaljevanju je zato opisan priporočen postopek celostnega strateškega načrtovanja dostopnosti. V 22. členu Gradbenega zakona je opredeljeno, da mora občina za znižanje nekaterih zahtev v zvezi z dostopnostjo zunanjih površin sprejeti »smernice za zagotavljanje dostopnosti zunanjih javnih površin«. Če želi občina izpolniti samo to obvezo, mora izdelati strateški načrt, v sklopu katerega so izvedene aktivnosti, ki so v Preglednici 1 navedene kot obvezne.

Preglednica 1:

Preglednica prikazuje aktivnosti, ki jih mora občina izvesti v okviru priprave strateškega načrta dostopnosti občine, da lahko (v okviru določil 22. člena Gradbenega zakona) z njim zniža oziroma spremeni pogoje, ki so določeni za urejanje zunanjih površin s Pravilnikom o univerzalni graditvi in rabi objektov. Poleg tega so v preglednici predstavljene tudi vsebine, ki po tem členu sicer niso obvezne, vendar so za doseganje dobre dostopnosti enako pomembne in priporočljive. Posamezne aktivnosti so podrobneje opisane v nadaljevanju.

AKTIVNOST	OBČINE nad 10 000 prebivalcev	OBČINE pod 10 000 prebivalcev
PRIPRAVA		
Izbor pripravljavca načrta Kdo pripravlja načrt? (3.1.1)	Usposobljen pripravljavec z ustreznimi referencami, potrdijo invalidske organizacije.	Usposobljen pripravljavec z ustreznimi referencami ali občina, potrdijo invalidske organizacije.
Ustanovitev strokovne skupine (3.1.2)	Obvezna	Ni potrebna, razen na pobudo invalidskih organizacij.
Določitev objektov Kdo določi izbor objektov? (3.1.3)	Strokovna skupina	Občina ali občina v sodelovanju z invalidskimi organizacijami
NAČRTOVANJE		
Analiza prostora s popisom ovir (3.2.1)	Obvezna	Obvezna

Izdelava smernic za načrtovanje v območjih višje stopnje dostopnosti in grafične priloge (3.2.2.1)	Obvezna	Če je potrebno.
Izdelava smernic za načrtovanje v območjih osnovne stopnje dostopnosti (3.2.2.2)	Obvezna	Obvezna
Izdelava posebnega dela in določitev območij, ki zahtevajo posebno obravnavo (3.2.2.3)	Če je potrebno.	Če je potrebno.
Izdelava smernic za zagotavljanje dostopnosti v okviru vzdrževanja (3.2.2.4)	Obvezna	Obvezna
Izdelava smernic za zagotavljanje dostopnosti informacij (3.2.3)	Priporočljiva	Priporočljiva
IZVAJANJE NAČRTA		
Določitev načina izvajanja predvidenih ukrepov iz načrta (3.3.1)	Obvezna	Obvezna
Določitev načina vključevanja invalidskih organizacij v izvajanje načrta (3.3.2)	Obvezna	Obvezna
Opredelitev dejavnosti za zagotavljanje ustrezne izvedbe načrtovanih ukrepov (3.3.3)	Obvezna	Obvezna
Promocija dostopnosti storitev in seznanjanje odgovornih s strateškim načrtom (3.3.4)	Obvezna	Obvezna

3.1 PRIPRAVA NA IZDELAVO NAČRTA

3.1.1 IZBOR PRIPRAVLJAVCA NAČRTA

Ker gre za zelo specifično temo, ki zahteva podrobno poznavanje posebnosti načrtovanja za slepe in slabovidne, morajo biti tudi merila za izbor pripravljavca strateškega načrta dostopnosti podrobneje opredeljena. Da bi občina dobila ustrezen in strokovno pripravljen dokument, mora pripravljavec načrta izkazovati relevantne reference na področju univerzalnega oblikovanja, načrtovanja prostorov, dostopnih za vse, in načrtovanja vodilnih poti za slepe in slabovidne (kar pomeni poznavanje gibanja in orientacije slepih in slabovidnih, sodelovanje na izobraževanjih ter potrdilo reprezentativne organizacije slepih in slabovidnih (Zveza društev slepih in slabovidnih Slovenije)). Pripravljavec načrta mora poznati zakonitosti univerzalnega oblikovanja, kar pomeni, da usklajuje različne zahteve predstavnikov invalidskih organizacij (ki si včasih med seboj tudi nasprotujejo) ter upošteva široko množico ljudi z različnimi sposobnostmi in zmožnostmi. Kljub morebitni pasivnosti lokalnih predstavnikov invalidskih organizacij ali posebnim željam določenih predstavnikov teh organizacij mora pripravljavec načrta upoštevati zahtevo po univerzalnem dostopu za večino prebivalstva. To pa je mogoče le ob dobrem poznavanju področja univerzalnega oblikovanja.

V občinah, ki imajo manj kot 10 000 prebivalcev (v nadaljnjem besedilu: manjše občine), lahko v skladu z navodili v tem priročniku občina sama izdela dokument, za katerega je priporočljivo, da ga pregleda usposobljena oseba (s prej navedenimi referencami), potrditi pa ga morajo reprezentativne invalidske organizacije, ki delujejo na območju občine. V tem primeru nekatere vsebine načrta niso potrebne (omenjeno v nadaljevanju).

3.1.2 USTANOVITEV STROKOVNE SKUPINE ZA PRIPRAVO NAČRTA

Občina mora k sodelovanju pri pripravi načrta povabiti vse reprezentativne invalidske organizacije, ki delujejo na njenem območju. Organizacije lahko sodelujejo na več načinov. Kako bodo pri načrtu sodelovale, se odločajo na podlagi tega, koliko njihovih uporabnikov (članov) je na tem območju, ali so v preteklosti imeli veliko težav z ovirami in podobno.

Prvi način sodelovanja je aktivno sodelovanje v strokovni skupini. Ta pripravljavcu načrta pomaga pri njegovi izdelavi. Navadno je sestavljena iz predstavnikov reprezentativnih invalidskih in drugih zainteresiranih organizacij ter predstavnikov občine (navadno iz oddelkov za okolje in prostor ter socialno varstvo).

Člani strokovne skupine se udeležijo terenskih ogledov, na katerih opozarjajo na ovire in težave z dostopnostjo v lokalnem okolju. Z njimi se pripravljavec načrta lahko posvetuje o rešitvah, ki jih predlaga. Člani skupine že med izdelavo pregledujejo načrt ter nanj podajajo morebitne pripombe in predloge. Poleg tega skrbijo za obveščanje in zbiranje informacij med svojimi člani iz lokalnega okolja. Pomembno je, da predstavniki skupine dobro poznajo lokalne razmere ali pa (če je to potrebno) vključijo še dodatne sodelavce (na terenskem ogledu na primer lahko sodeluje uporabnik, ki dobro pozna mesto, sicer pa načrt pregleduje predstavnik, ki lažje dela z računalnikom in pregleduje dokumente ali lažje komunicira).

Pomembno je, da v vsaki strokovni skupini sodelujejo vsaj predstavniki slepih in slabovidnih ter gibalno oviranih, ki so posebej pomembni pri pripravi prostorskega dela načrta (ti dve skupini imata z ovirami v prostoru največ težav). Poleg tega je zelo pomembno, da so v skupini tudi predstavniki oseb z okvarami sluha in oseb z motnjo v duševnem razvoju, predvsem pri pripravi tistega dela načrta, ki se nanaša na dostopnost informacij. Pri tem je pomembno, da se zagotovijo potrebne prilagoditve. Tako se lahko vsi člani skupine aktivno vključijo ter sodelujejo s svojimi mnenji in predlogi.

Primer: Če je v strokovni skupini vključen predstavnik z okvaro sluha, je treba glede na vrsto njegove okvare pri sestankih in predstavitvah načrta zagotoviti tolmača znakovnega jezika oziroma slušno zanko ali podoben sistem za izboljšanje poslušanja.

Organizacije, ki predstavljajo uporabnike, ki se srečujejo s podobnimi težavami v okolju (na primer različna društva, katerih uporabniki so večinoma gibalno ovirani), lahko izberejo skupnega predstavnika, ki bo zagovarjal njihove zahteve.

Nekatere organizacije se lahko odločijo tudi za pasivno sodelovanje, kar pomeni, da so samo obveščene o zaključenih posameznih fazah priprave projekta, medtem ko v projektu aktivno ne sodelujejo. V manjših občinah se lahko projekt izvede samo s pasivnim sodelovanjem, brez ustanovitve strokovne skupine. Invalidskim organizacijam je v tem primeru treba predstaviti dokument, ki ga lahko potrdijo ali dopolnijo. Če je v občini velik interes invalidskih organizacij (na primer, če so tam objekti regijskega ali državnega pomena, če je veliko ovir ali večje število uporabnikov z oviranostmi), lahko te organizacije zahtevajo ustanovitev strokovne skupine in postopek priprave načrta z aktivnim sodelovanjem tudi v občinah, ki imajo manj kot 10 000 prebivalcev.

Poleg reprezentativnih invalidskih organizacij je zelo priporočljivo, da občina k sodelovanju povabi tudi druge organizacije in društva, ki delajo z uporabniki z oviranostmi (na primer varstveno-delovne centre, šole s prilagojenim programom, zdravstvene ustanove, domove za starejše, rehabilitacijske centre, društva upokojencev). V strokovno skupino je smiselno vključiti tudi predstavnike Zavoda za varstvo kulturne dediščine Slovenije in Zavoda Republike Slovenije za varstvo narave. To velja predvsem za občine, v katerih so nekatera urbana območja varovana s predpisi o varstvu kulturne dediščine ali se v njih nahajajo pomembna območja varovane narave. Za učinkovito reševanje (navadno kompleksnih) težav z dostopnostjo na teh območjih je namreč potrebno sodelovanje tudi z njihove strani, h čemur lahko veliko pripomore tudi delovanje v strokovni skupini.



Slika 5: Strokovna skupina za pripravo strateškega načrta dostopnosti na terenskem ogledu

3.1.3 DOLOČITEV POMEMBNIH OBJEKTOV V JAVNI RABI

Strokovna skupina naredi seznam objektov v občini, do katerih je pomembno zagotoviti neoviran dostop za vse uporabnike. Na seznamu morajo biti javne ustanove, ki so pomembne za večino ljudi, kot so zdravstvene ustanove, upravne stavbe, stavbe regionalnega in državnega pomena, kulturne in izobraževalne ustanove in podobno.

V manjših občinah, kjer v postopek izdelave načrta ni vključena strokovna skupina, seznam objektov lahko pripravi občina. Pri tem mora obvezno upoštevati objekte, ki so pomembni na regijski oziroma državni ravni in za katere je verjetno, da jih bodo obiskovali in uporabljali tudi turisti ter uporabniki iz širše regije (na primer kulturni spomeniki, regijski in državni zdravstveni centri, terminali za prevoz potnikov).

3.2 IZDELAVA NAČRTA

3.2.1 ANALIZA PROSTORA IN POPIS GRAJENIH OVIR

Pripravljaivec načrta skupaj s strokovno skupino pregleda mesto in najpomembnejše poti v mestu, ki zagotavljajo dostop do vhodov v stavbe (te so navedene na seznamu). Člani strokovne skupine opozorijo na ovire, ki jih je treba odstraniti. Pri tem je treba upoštevati obstoječe poti, ki jih uporabniki navadno uporabljajo, in območja, ki so predvidena za prenavo. Ne gre spregledati tudi aktualnih občinskih strateških dokumentov, ki vplivajo na razvoj urbanega prostora (na primer celostne prometne strategije, študije prometa, že izdelane analize dostopnosti). V analizi se ugotovi najprimernejša povezava od posameznega objekta iz seznama do najbližjega postajališča javnega prevoza potnikov.

3.2.2 IZDELAVA SMERNIC ZA ZAGOTAVLJANJE DOSTOPNOSTI ZUNANJIH JAVNIH POVRŠIN

Na podlagi opravljene analize prostora pripravljavec načrta ob pomoči strokovne skupine izdela smernice za zagotavljanje dostopnosti na zunanjih javnih površinah in določi:

- območja oziroma poti višje stopnje dostopnosti (tudi »dostopne poti«),
- območja osnovne stopnje dostopnosti,
- območja, ki zahtevajo posebno obravnavo.

Za vsako od stopenj se opredelijo smernice, v skladu s katerimi je treba urejati zunanje javne površine. Poleg tega se opredelijo tudi smernice za vzdrževanje. Te je treba upoštevati pri načrtovanju novih objektov v javni rabi in rekonstrukcijah ter vzdrževalnih delih.

3.2.2.1 OBMOČJA (POTI) VIŠJE STOPNJE DOSTOPNOSTI

Mestna središča in območja, kjer je več pomembnejših javnih ustanov v občini, sodijo med območja, kjer je treba zagotoviti višjo stopnjo dostopnosti. Verjetnost, da bodo ta prostor uporabljale osebe z oviranostmi, je v teh območjih večja, saj zaradi različnih opravkov tja prihajajo tudi prebivalci okoliških naselij in stanovanjskih območij, v nekaterih krajih pa gre celo za regijsko ali državno pomembne objekte.

V teh območjih je zato predvidena določitev »dostopnih poti«, na katerih veljajo višji standardi, saj morajo te povezave vsem zagotavljati neoviran dostop do pomembnih objektov v javni rabi in zunanjih javnih površin. To pomeni, da morajo biti te povezovalne poti popolnoma dostopne in dobro vzdrževane, tako da lahko

vsak uporabnik, ne glede na njegovo morebitno oviranost, pride brez težav od točk javnega potniškega prometa do pomembnih javnih ustanov.⁵ Poti morajo biti zasnovane sklenjeno/zvezno, brez prekinitev, saj lahko te poslabšajo možnost prostorske orientacije za slepe in slabovidne.

Povezave, za katere je bilo v analizi prostora ugotovljeno, da morajo dosegati višjo stopnjo dostopnosti, morajo biti podrobno predstavljene v grafični prilogi načrta, kjer so opredeljeni in predstavljeni tudi različni ukrepi in predlogi za izboljšanje dostopnosti mesta. V manjših občinah, kjer se ugotovi, da ni treba zagotavljati višje stopnje dostopnosti, grafične priloge načrta ni treba izdelati. V dokumentu se samo opredelijo smernice za osnovno stopnjo dostopnosti in morebitne rešitve za kritična območja.

3.2.2.2 OBMOČJA OSNOVNE STOPNJE DOSTOPNOSTI

Ostala območja naj se urejajo tako, da je v njih zagotovljena osnovna dostopnost. To pomeni, da je prostor treba načrtovati brez ovir ter da je poskrbljeno za ustrezno urejanje avtobusnih postajališč in prečkanje cest, tako da sta zagotovljena osnovna varnost in gibanje vseh udeležencev v prometu. Vendar pa v teh območjih ni potrebno, da prostor zagotavlja popolno orientacijo za slepe in slabovidne. To predvsem pomeni, da vodilnih poti ni treba načrtovati zvezno/sklenjeno.

Občina v strateškem načrtu predvidi tudi načine prenosa nekaterih območij osnovne stopnje med območja višje stopnje dostopnosti. Če se pozneje ugotovi, da je v nekem delu mesta (naselju) potrebna višja stopnja dostopnosti (na primer, če se zgradi nov objekt, do katerega je zelo pomembno zagotoviti dostop, ali če slepi šolar potrebuje posebne ukrepe, ki bi mu zagotovili samostojno varno pot do šole), občina obravnava pobudo v okviru Sveta za dostopnost (več v poglavju 3.3.2 *Vključevanje invalidskih organizacij v postopek izvajanja načrta*), pozneje pa po potrebi vključi še dodatna območja v višjo stopnjo dostopnosti.

3.2.2.3 POSEBNI DEL: PREDLOGI ZA REŠITVE DOSTOPNOSTI NA POSAMEZNIH KRITIČNIH OBMOČJIH

V analizi prostora se pogosto ugotovi, da je na nekaterih območjih treba za izboljšanje dostopnosti izvesti večje preureditve prostora. Večinoma gre za neprimerne prometne ureditve, ki pešcu ne omogočajo varne hoje, ali pa povezav za pešce sploh ni. Nekateri objekti so zelo oddaljeni od postajališč javnega linijskega prevoza potnikov in zato težko dostopni peš, za nekatere javne ustanove pa se lahko izkaže, da bi bila zaradi tako kompleksnega dostopa najprimernejši ukrep selitev prostorov na drugo lokacijo. V posebnem delu pripravljavec načrta zato predlaga:

- nove varne peš povezave, ki jih je v mestu (kraju) treba vzpostaviti, ker so zelo pomembne za dostop do nekaterih objektov;
- spremembe prometnih ureditev, ki so se v analizi prostora izkazale za nevarne in osebam z oviranostmi onemogočajo dostop do javnih objektov;
- dopolnitev oziroma vzpostavitev novih linij javnega linijskega prevoza potnikov in drugih oblik javnega prevoza potnikov (na primer prevoz na klic, posebni linijski prevoz za starejše in gibalno ovirane);
- posebne rešitve v zvezi z dostopnostjo oddaljenih in težko dostopnih točk (na primer uvedba storitve prevoza na klic, selitev);
- za katere objekte (območja) je treba zaradi kompleksnega dostopa ali zaradi njihovega posebnega pomena za osebe z oviranostmi izdelati podrobnejše načrte dostopnosti (na

⁵ Kadar zagotovitev enotnih poti zaradi reliefa ni mogoča, se dostop za gibalno ovirane rešuje drugače. Več v poglavju 4. *Podrobnejši napotki v zvezi z izdelavo načrta.*

primer načrti dostopnosti zavarovanih objektov kulturne dediščine, načrti dostopnosti zdravstvenih objektov in kulturnih ustanov), ki vključujejo tudi podrobnejši načrt dostopnosti informacij.

3.2.2.4 IZDELAVA SMERNIC ZA VZDRŽEVANJE ZUNANJIH POVRŠIN

V okviru tega dela načrta občina predvidi način, na katerega bo zagotovila izvajanje ukrepov za zagotavljanje dostopnosti v okviru vzdrževalnih del. Eden od možnih načinov je način, kot ga izvajajo nekatere občine, ki so sodelovale v projektu »Občina po meri invalidov« (Zveza delovnih invalidov Slovenije). V akcijskem načrtu se predvidi odstranitev ovir, ki jih je mogoče odstraniti v okviru vzdrževalnih del.

Podrobnejša navodila in obrazložitve v zvezi s pripravo smernic so navedeni v poglavju 4.2.4 *Smernice za vzdrževanje zunanjih površin*.

3.2.3 IZDELAVA SMERNIC ZA ZAGOTAVLJANJE DOSTOPA DO INFORMACIJ

Vidik dostopa do informacij je za uspešno rabo javnih storitev in sodelovanje v procesih v družbi zelo pomemben. Za ljudi z oviranostmi pa je največkrat tudi zelo težaven. Dostopnost informacij sega na različna področja, od informacijske tehnologije, oblikovanja proizvodov do načrtovanja prostora in procesov, ki potekajo v njem. Tako je tema dostopnosti informacij neločljivo povezana z dostopnostjo prostora in storitev. Težave z dostopom do informacij imajo predvsem osebe z okvarami sluha in/ali vida ter osebe z motnjami v duševnem razvoju, pa tudi ljudje z različnimi kognitivnimi okvarami, slabim spominom, motnjami branja, po poškodbi glave, številni starejši in drugi. S smernicami za zagotavljanje dostopnosti informacij lahko občina poskrbi za učinkovito in sistematično odpravljanje omenjenih težav z dostopom do informacij v javnih ustanovah in na javnih površinah.

V smernicah se opredelijo zahteve, ki jih morajo oblikovalci, načrtovalci in upravljavci javnih prostorov upoštevati pri načrtovanju, izvedbi in vzdrževanju javnih prostorov in površin oziroma informacij, ki so pomembne za uporabo javnih prostorov in površin. V smernicah se opredelijo predvsem osnovna pravila v zvezi z:

- načrtovanjem in oblikovanjem informacijskih točk,
- načrtovanjem in oblikovanjem usmerjevalnih sistemov (informacije o prostoru),
- zasnovi in oblikovanjem informativnih gradiv (informacije o vsebini).

Tako kot v sklopu smernic za zagotavljanje dostopnosti zunanjih površin se tudi v sklopu o informacijah lahko izdelata posebni del, ki vsebuje pregled objektov z vidika dostopnosti informacij, ter določitev objektov in območij, za katere je treba izdelati podrobnejši načrt dostopnosti. Izpostavijo se objekti, za katere je treba zaradi njihove kompleksnosti oziroma pomembnosti narediti podroben načrt dostopnosti, v katerem se reši tudi dostopnost informacij (ti objekti so lahko opredeljeni že v sklopu smernic za zagotavljanje dostopnosti zunanjih površin).

Podrobnejše informacije v zvezi z navedenim so predstavljene v poglavju 4.3 *Smernice za izboljšanje dostopnosti informacij*.

3.3 IZVAJANJE NAČRTA

Po izkušnjah je v Sloveniji izvedenih veliko študij, presoj in drugih projektov v zvezi z odpravljanjem ovir, ki pa večinoma ostanejo neuresničeni, zato je ta del ključen za izboljšanje dostopnosti. V Strateškem načrtu dostopnosti je treba opredeliti način izvajanja načrta, nadzor nad izvajanjem načrta, obdobje veljavnosti načrta in podobno.

3.3.1 OBVEZNE VSEBINE V ZVEZI Z IZVAJANJEM NAČRTOVANIH UKREPOV

V Strateškem načrtu dostopnosti je treba določiti naslednje vsebine:

1. Način izvajanja ukrepov iz načrta.

Občina določi, kako bo uresničevala ukrepe iz načrta na dveh ravneh: v okviru vzdrževalnih del in v okviru rednih investicij na zunanjih površinah.

Primer: Občina s sklepom potrdi, da so smernice za urejanje zunanjih javnih površin iz Strateškega načrta dostopnosti (poglavje 1) v skladu z 22. členom Gradbenega zakona (Uradni list RS, št. 61/17 in 72/17 – popr.) obvezne za vse ureditve zunanjih javnih površin v občini. Hkrati se zaveže, da bo pripravila akcijski načrt izvajanja ukrepov iz Strateškega načrta dostopnosti za prihodnja štiri leta, v katerem lahko navede območja, ki so v kratkem predvidena za obsežno prenovo, in določi tista, na katerih prenova ni predvidena in se lahko na njih v naslednjih letih izvajajo ukrepi v okviru vzdrževanja obstoječe infrastrukture. Na ta način se smiselno razporedijo ukrepi glede na načrtovane projekte (če je na neki ulici naslednje leto predvidena celostna prenova, je nesmiselno na njej izvajati ukrepe, ampak je sredstva primernejše uporabiti na ulicah, kjer prenova v kratkem ni predvidena).

2. Način zagotavljanja sredstev za izvajanje ukrepov iz načrta.

Občina določi, kako bo zagotavljala sredstva za izvedbo ukrepov glede na načine uresničevanja, ki jih je predvidela.

Primer: Občina se zaveže, da bo v okviru vzdrževanja obstoječe infrastrukture v proračunu zagotovila ločeno postavko za redna, namenska letna sredstva za odpravljanje ovir z letnim programom del, ki sledi prej omenjenemu akcijskemu načrtu. Poleg tega lahko predvidi tudi objavo razpisa za sofinanciranje prilagoditev objektov v javni rabi v skladu z 8. odstavkom 22. člena (Uradni list RS, št. 61/17 in 72/17 – popr.), ki predvideva možnost, da država ali lokalna skupnost za zagotavljanje univerzalne graditve in uporabe objektov, ki so že zgrajeni, za ta namen prispeva javna sredstva, kadar to presega finančne zmožnosti lastnika ali uporabnika objekta.

3. Nadzor nad izvajanjem akcijskega načrta.

Občina določi, kako bo zagotavljala nadzor nad izvajanjem zavez iz načrta, in imenuje organe oziroma osebe, ki bodo nadzor izvajali.

Primer: Občina predvidi, da bo izvajanje akcijskega načrta spremljal Občinski svet, Svet za dostopnost ali drugo nadzorno telo. Lahko predvidi tudi načine poročanja o izvajanju načrta.

4. Način zagotavljanja ustrezne izvedbe ukrepov.

Ker je ustreznost izvedbe pri zagotavljanju dostopnosti zelo pomembna, občina že v strateškem načrtu predvidi načine, kako bo reševala morebitne težave pri izvedbi in projektiranju. Ti so še posebej pomembni v kompleksnejših primerih, kjer je potrebno sodelovanje invalidskih organizacij oziroma usposobljenih svetovalcev za dostopnost.

Primer: Občina predvidi delovanje posvetovalnega telesa v zvezi z izvajanjem akcijskega načrta (več v poglavju 3.3.2 Vključevanje invalidskih organizacij v postopek izvajanja načrta) in določi kontaktno osebo, na katero se projektanti, svetovalci za dostopnost ali nadzorniki lahko neposredno obrnejo, ko naletijo na primer, kjer je treba v odločanje vključiti invalidske organizacije. Hkrati je priporočljivo, da predvidi tudi revizijo projektov, svetovanje in druge dejavnosti, opisane v poglavju 3.3.3 Zagotavljanje ustrezne izvedbe načrtovanih ukrepov.

5. Način zagotavljanja aktualnosti načrta.

Načrt predstavlja dogovor med organizacijami, ki je bil sklenjen v nekem trenutku. Občina naj v strateškem načrtu predvidi način, kako bo obravnavala morebitne pobude in potrebe, ki se pojavijo pozneje. Po petih letih občina predvidi tudi revizijo načrta z namenom, da se vnesejo spremembe, ki so medtem nastale v prostoru in zakonodaji, ter nove strokovne podlage na področju dostopnosti.

Primer: Občina lahko predvidi načine vnašanja sprememb v sprejeti načrt, tako da sprejema neposredne pobude in predloge invalidskih organizacij ter drugih zainteresiranih deležnikov v zvezi z načrtom (na primer pobuda za označitev nove taktilne poti zaradi vključitve slepega šolarja v šolo ali pobuda za označitev nove poti do novo zgrajenega objekta), ki jih obravnava Svet za dostopnost; po potrebi jih vključi v višjo kategorijo.

3.3.2 VKLJUČEVANJE INVALIDSKIH ORGANIZACIJ V POSTOPEK IZVAJANJA NAČRTA

Pri realizaciji načrta je zelo pomembno, da občina zagotovi možnost vključevanja invalidskih organizacij v spremljanje izvajanja načrta in odločitve v zvezi z zagotavljanjem dostopnosti. To lahko zagotovi na različne načine: z delovanjem posebnega posvetovalnega organa, v katerega so vključeni predstavniki reprezentativnih invalidskih organizacij, ki delujejo na območju občine (v nadaljnjem besedilu: Svet za dostopnost), ali z neposrednim sodelovanjem predstavnikov invalidskih organizacij z občinsko upravo (to velja predvsem za manjše občine).

Svet za dostopnost je kot posvetovalno telo pomemben predvsem v posebnih primerih, ko so nekatere zahteve v zvezi z zagotavljanjem dostopnosti v nasprotju z zahtevami drugih (posebej v območjih kulturne in naravne dediščine ter v posebnih prometnih ureditvah), ali v primerih, ko se ugotavlja, ali je strošek za zagotavljanje dostopa nesorazmeren in zato morda neupravičen. Tako lahko invalidske organizacije vplivajo na sprejemanje morebitnih kompromisov in sodelujejo pri odločanju, kateri ukrepi so za zagotavljanje dostopnosti zelo pomembni, katere pa je mogoče izpustiti. Svet predlaga morebitne posebne rešitve, ki lahko zadostijo vsem.

Predstavniki invalidskih organizacij, ki so vključeni v Svet za dostopnost, morajo biti seznanjeni z veljavno zakonodajo in standardi. Priporočljivo je, da invalidske organizacije oziroma zveze invalidskih društev v ta namen zagotovijo izobraževanje nekaterih svojih članov, ki so usposobljeni za opravljanje te funkcije in odločanje v zvezi z rešitvami, tako da te ustrezajo širši skupini ljudi. Če sodeluje v okviru Sveta za invalide oseba z okvaro sluha, je občina v skladu z Zakonom o uporabi slovenskega znakovnega jezika (ZUSZJ) dolžna zagotoviti tolmača oziroma omogočiti takšno sporazumevanje, ki je zanjo sprejemljivo.

Pomembno je, da Svet za dostopnost imenuje kontaktno osebo, na katero se projektanti, svetovalci za dostopnost ali nadzorniki lahko neposredno obrnejo, ko naletijo na primer, kjer je treba v odločanje vključiti invalidske organizacije. Ta oseba poskrbi za komunikacijo med člani sveta in posreduje skupno odločitev projektantom. Tako se zagotovita hitro ukrepanje in tekoče delo.

Če je potrebno, na posameznih sejah posvetovalnega organa sodelujejo tudi drugi (na primer zainteresirana javnost, strokovnjaki s področja dostopnosti), ki lahko pripomorejo k izboljšanju dostopnosti v občini.

Svet za dostopnost torej opravlja naslednje naloge:

- nadzor nad izvajanjem Strateškega načrta dostopnosti;
- sprejemanje odločitev v primerih, ko je potreben kompromis in zaradi različnih dejavnikov ni mogoče zagotoviti vseh ukrepov, ki so predvideni v območjih prve kategorije, ali pa so ti ukrepi drugačni, kot so bili predvideni v načrtu;
- opozarjanje in dajanje pobud za odpravljanje arhitekturnih in komunikacijskih ovir;
- preprečevanje nastajanja novih ovir in nefunkcionalnih rešitev;
- sodelovanje z oddelki občinske uprave (na primer opozarjanje in dajanje pobud za urejanje prometne problematike v občini, ki vpliva na osebe z oviranostmi);
- dajanje pobud za rešitev različnih težav v zvezi z dostopnostjo pristojnim organom in ustanovam;
- opozarjanje in informiranje javnosti o aktivnostih in težavah oseb z oviranostmi,
- spremljanje in določanje ozaveščevalnih in promocijskih akcij in prireditev, ki jih občina organizira v zvezi s spodbujanjem dostopnosti;
- morebitne druge aktivnosti v zvezi z dostopnostjo.

Občine, ki so že opravljale aktivnosti v zvezi z izboljševanjem dostopnosti in že imajo ustanovljen podoben organ (kot je Svet za odpravljanje arhitekturnih in komunikacijskih ovir Mestne občine Ljubljana), lahko za opravljanje prej navedenih nalog uporabijo isti organ.

Zveza delovnih invalidov Slovenije v okviru projekta »Občina po meri invalidov« že 15 let spodbuja občine k načrtnemu odzivanju na posebne potrebe invalidov in izvedbi ukrepov za njihovo socialno vključevanje, sožitje in večjo kakovost življenja vseh občanov. Med prejemnicami listine »Občina po meri invalidov« je trenutno 30 slovenskih občin. Strateški načrt dostopnosti je dokument, ki lahko dopolnjuje aktivnosti v okviru projekta »Občina po meri invalidov«. V Strateškem načrtu dostopnosti so namreč opredeljeni konkretni ukrepi, ki jih je mogoče vključiti v akcijski načrt projekta »Občina po meri invalidov«.

Občine, ki so prejemnice listine »Občina po meri invalidov«, morajo imeti po pravilniku za pridobitev omenjene listine oblikovan Svet za invalide, v katerega so enakopravno vključeni predstavniki invalidskih organizacij, ki delujejo na območju občine. V teh primerih lahko Svet za invalide opravlja naloge prej opisanega posvetovalnega organa.

V manjših občinah ustanovitev sveta ni potrebna. Te lahko sprejemajo neposredne pobude, predloge in pripombe invalidskih organizacij ter drugih zainteresiranih deležnikov (na primer društva upokojencev, varstveno-delovni centri, domovi starejših). Kljub temu pa je treba v Strateškem načrtu dostopnosti določiti kontaktno osebo, ki je pristojna za odgovore na morebitna vprašanja na to temo.

3.3.3 ZAGOTAVLJANJE USTREZNE IZVEDBE NAČRTOVANIH UKREPOV

Za dobro izvajanje načrtovanih ukrepov je pomembno, da je Strateški načrt dostopnosti dostopen na elektronskem prostorskem portalu občine, kjer predstavlja eno od pomembnih izhodišč, ki jih je treba upoštevati pri projektiranju.

Za ustrezno izvedbo ukrepov iz načrta je priporočljivo, da občina predvidi tudi dejavnosti, ki lahko spodbujajo dobro izvedbo načrtovanih ukrepov. Pogosto se namreč pojavljajo težave zaradi slabega poznavanja razmeroma novih načel univerzalnega oblikovanja med projektanti (še posebej v zvezi z dostopnostjo za slepe in slabovidne). To pogosto privede do slabo rešenih tehničnih detajlov, zaradi katerih so takšne ureditve lahko neuporabne. Včasih pa je tudi izvedenih veliko nepotrebnih ukrepov, ki slabšajo podobo prostora in po nepotrebnem dražijo ureditve.

Pri večjih rekonstrukcijah so ukrepi, predvideni v strateškem načrtu, lahko vključeni že v projektno nalogo in so lahko preiščljeno vpeti v zasnovo prostora, kar navadno prinese boljše in oblikovno primernejše rešitve.

Primer: Pri večjih investicijah, kot je prenova ulice ali trga, strateški načrt služi kot ena od podlag pri načrtovanju nove ureditve. Načrtovalci upoštevajo smernice za zagotavljanje dostopnosti pri določanju prometne ureditve, načrtovanju peščevih površin ter postavitvi semaforjev, urbane opreme, usmerjevalnih tabel in podobno.

Za izboljšanje izvedbe lahko občina v načrtu predvidi sofinanciranje promocijskih dejavnosti, kot so ozaveščevalne akcije ter izobraževalne delavnice za projektante, vzdrževalce in investitorje.

Občina naj v Strateškem načrtu dostopnosti predvidi nekatere dejavnosti, s katerimi lahko pripomore k izboljšanju izvedbe ukrepov:

1. Svetovanje projektantom v zvezi z dostopnostjo.

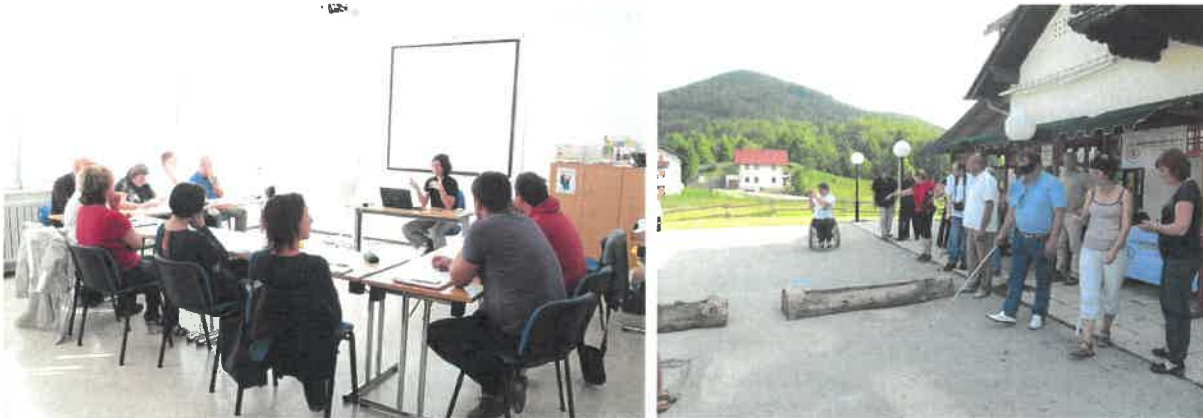
Primer: Projektant, ki se še ni srečal z načrtovanjem taktilnega sistema ali ima zelo kompleksno situacijo, ki je s svojim znanjem ne more rešiti, se lahko obrne na svetovalca za dostopnost, ki mu pomaga z nasveti in primernimi rešitvami. Po izkušnjah se v tem procesu rešitve velikokrat zelo poenostavijo in zmanjša strošek izvedbe. Projektant se tako ob strokovni pomoči dobro usposobi in lahko naprej načrtuje brez svetovanja.

2. Pregled projektov ureditev zunanjih javnih površin.

Primer: Projektant mora pogosto usklajevati (tudi povsem) različne zahteve, zato se lahko (včasih tudi neupravičeno) odloči, da nekaterih zahtev ne bo upošteval. Te zahteve največkrat uporabniki lahko komentirajo šele po končani izvedbi (na primer stopnice so nevarne, tlak se blešči, ograja je neprimerna za oprijem), kar vodi do nezadovoljstva vseh vpletenih in naknadnih (dražjih) popravkov. Če občina zagotovi pregled projekta s strani strokovnjaka za dostopnost, pregledovalec lahko pravočasno opozori na pomanjkljivosti. Nato se pristojni dogovorijo, katero zahtevo je projektant upravičeno izpustil, ker, recimo, ni izvedljiva, ali je predraga, katera pa je pomembna za uporabo objekta ali površine in mora naročnik pri njej vztrajati.

3. Promocijske dejavnosti.

Primer: Priporočljivo je, da občina v strateški načrt umesti tudi promocijske in izobraževalne dejavnosti, kot so delavnice za projektante, izvajalce in zaposlene na občinski upravi ter ozaveščevalne akcije v zvezi z vzdrževanjem dostopnega prostora (na primer ozaveščevalna akcija v zvezi s tem, kaj lahko za bolj dostopen prostor naredijo drugi uporabniki) in podobno (več v naslednjem poglavju).



Slika 6: Promocijske aktivnosti so nujne za uspešno izvajanje Strateškega načrta dostopnosti. 6a: Delavnica za zaposlene na občinski upravi in projektante o načrtovanju in izvajanju talnega taktilnega vodilnega sistema za slepe in slabovidne. 6b: Ozaveščevalna akcija za širšo javnost.

3.3.4 PROMOCIJA DOSTOPNOSTI

3.3.4.1 PROMOCIJA DOSTOPNOSTI STORITEV IN SEZNANJANJE ODGOVORNIH Z NAČRTOM

Končni cilj strateškega načrta dostopnosti je, da javne storitve in procesi, ki potekajo v javnih prostorih, postanejo enakovredno dostopni vsem. Za doseganje tega cilja je zelo pomembno, da Strateški načrt dostopnosti ni zgolj eden od dokumentov, o katerem je obveščena le peščica ljudi. Zelo pomembno je, da so z njim seznanjeni vsi, ki lahko kakorkoli vplivajo na njegovo izvajanje.

To so predvsem:

- predstavniki občinske uprave, predvsem tisti, ki skrbijo za infrastrukturo, prostor, investicije, vzdrževanje, socialo in stike z javnostmi;
- predstavniki ustanov, ki so vključene v Strateški načrt dostopnosti;
- prostorski načrtovalci in oblikovalci, ki sodelujejo z občino pri aktualnih projektih;
- predstavniki upravljavcev javne infrastrukture (na primer upravljavci cest, avtobusnih postaj in postajališč).

Če so vsi akterji dobro seznanjeni z načrtom, je izvajanje tega precej lažje. Tako lahko vsak od udeleženih poskrbi za svoj del odgovornosti pri izvajanju načrta. Načrtovalci in oblikovalci od začetka delovnega procesa vedo, kaj morajo upoštevati pri snovanju novih ureditev in izboru materialov ter na kaj morajo biti še posebej pozorni. S tem se izboljša ekonomska učinkovitost, saj so prilagoditve, ki jih upoštevamo na začetku projektiranja ali oblikovanja, večkrat le zanemarljiv strošek, ob poznejšem poseganju v že izdelane (oziroma celo izvedene) rešitve pa so lahko precej dražje in tudi oblikovno manj ustrezne. Predstavniki javnih ustanov, ki so vključene v strateški načrt, lahko poskrbijo za izvajanje predlaganih ukrepov dostopnosti v svojih prostorih, delujejo usklajeno z občinsko strategijo, poskrbijo lahko za izobraževanje svojih zaposlenih in izdelajo podrobne načrte dostopnosti, če so ti potrebni. Tudi upravljavci javne infrastrukture sledijo dogovorjenim občinskim smernicam pri vzdrževanju in nadgradnji informacijskih tabel, oznak in podobno. Občinska uprava ima dober pregled nad izvajanjem in vzdrževanjem dostopnih poti, ukrepe iz strateškega načrta vključuje v investicije in finančne programe, strateški načrt pa lahko uveljavlja kot strokovno podlago pri pridobivanju sredstev različnih finančnih skladov.

Za dobro promocijo načrta je priporočljivo, da se o izdelavi načrta obvesti lokalne medije, za vse prej omenjene deležnike pa izvede promocijska delavnica o dostopnosti storitev. Na delavnici se predstavijo večplastnost dostopnosti, ključne ugotovitve strateškega načrta dostopnosti in naloge, ki jih imajo posamezniki pri izvajanju načrta. Pomembno je, da na delavnici sodelujejo predstavniki reprezentativnih invalidskih organizacij, ki predstavijo glavne težave, ki jih imajo pri dostopnosti storitev v lokalnem okolju.

Primer: Delavnica o dostopnosti storitev vpliva na dvig ozaveščenosti odgovornih oseb iz različnih ustanov in strok, hkrati pa odgovorne spodbudi k primernemu ravnanju in ukrepom, ki so pogosto zelo preprosti, a osebam z oviranostjo pomenijo zelo veliko. Za izboljšanje dostopnosti storitev bi morala biti takšna izobraževanja stalnica na vseh javnih ustanovah, kjer so državljani vključeni v postopke, dostopajo do storitev in uporabljajo prostore.

3.3.4.2 PROMOCIJA STRPNOSTI IN KULTURE DOSTOPNOSTI

Strateški načrt dostopnosti je lahko tudi dobra osnova za spodbujanje dostopnosti in senzibiliziranje družbe. Na več mestih v priročniku je omenjena hierarhija med udeleženci v prometu. Načelo, da imajo v naseljih prednost pešci, sledijo jim kolesarji, motorna vozila in tako naprej, je zapisano v nekaterih temeljnih državnih in občinskih dokumentih. Najranljivejši v skupini pešcev so osebe z oviranostmi in otroci. Če jih postavimo v to piramido prednosti v prometu, so torej v samem vrhu. To načelo se lahko uresničuje najprej z ozaveščenostjo projektantov, javnih uslužbencev in odločevalcev na državni in lokalni ravni, kar je opisano v prejšnjem poglavju. Toda pomemben del uresničevanja tega načela nosijo tudi drugi uporabniki prostora – torej širša javnost. Medsebojni strpni odnosi med vsemi udeleženci v prometu, pozornost in vljudno obnašanje drug do drugega so prav tako pomembni kot ustrezno načrtovanje cest in mest. Pešec, ki nenadoma stopi pred kolesarja, lahko povzroči veliko neprijetnosti in škode tako kolesarju, sebi kot drugim pešcem. Kolesar, ki ne upošteva prednosti pešcev na skupnih površinah (na primer vozi prehitro, vijuga med njimi), lahko ogroža varnost (predvsem najranljivejših) pešcev. Na pločniku parkirani avtomobili in kolesa so lahko nepremostljive ovire za nekatere pešce.

Vzgoja najširše javnosti za bolj humane, razumevajoče in prijaznejše medsebojne odnose med vsemi prebivalci je eden ključnih dejavnikov dostopnosti. K temu lahko lokalna skupnost pripomore z rednimi ozaveščevalnimi akcijami, ki opozarjajo na to, kakšna je vloga vsakega uporabnika javnega prostora pri zagotavljanju dostopnosti.

Priporočljivo je, da občina kulturo dostopnosti spodbuja z različnimi ozaveščevalnimi akcijami:

1. Ob uvajanju novih prometnih ureditev naj potekajo ozaveščevalne akcije, ki vse uporabnike (voznike, kolesarje, pešce) obveščajo o tem, kakšna so pravila v teh ureditvah in kaj pomeni neprimerno ravnanje nekemu, ki ima težave z gibanjem, vidom ali sluhom. Takšne akcije naj se ponavljajo tudi na obstoječih ureditvah.
2. Ozaveščanje o pomenu vzdrževanja prostora brez ovir (na primer obveščanje lastnikov o vzdrževanju živih meja in drevnine, ki posega na pešpoti in pločnike, obveščanje lastnikov lokalov in trgovin o pomenu prostih pločnikov in pešpoti brez dodatkov, kot so premične oglasne table in okrasje, opozarjanje na ustrezno parkiranje koles in podobno).

Za dosego ciljev strateškega načrta je seveda pomembno tudi sočasno delovanje občinske redarske službe. Pogosto je prav ozaveščanje tisto, ki vpliva na spremembo delovanja večine ljudi. Ti največkrat dojemajo pravila zgolj kot (nepotrebno) omejevanje, ki ga izvaja država, ne poznajo pa ozadja teh pravil, zato se jim zdijo nesmiselna. S primerno izvedenimi ozaveščevalnimi akcijami je mogoče pokazati, da za pravili in kaznovanjem stojijo tudi ljudje, ki jih ravnanje drugih uporabnikov lahko prizadene, jim onemogoči njihove poti ali spravi v nevarnost.

4. PODROBNEJŠI NAPOTKI V ZVEZI Z IZDELAVO NAČRTA

4.1 IZDELAVA GRAFIČNE PRILOGE IN DOLOČITEV POTEKOV DOSTOPNIH POTI

Grafična priloga strateškega načrta je pomembna pri določevanju dostopnih poti, torej poti, ki morajo ustrezati višjim standardom dostopnosti. Osnova za določitev potev poti so:

- pomembni objekti in območja v javni rabi (seznam, ki je določen po postopku, opisanem v poglavju 3.1.3 *Določitev pomembnih objektov v javni rabi*);
- postaje in postajališča javnega prevoza potnikov.

Poteki dostopnih poti se določijo tako, da te povezujejo postaje in postajališča javnega prevoza potnikov z objekti, ki jih določi občina v sodelovanju z invalidskimi organizacijami. Opredeli se pot, ki jo je pripravljavec načrta določil kot najustreznejšo po terenskem ogledu s predstavniki strokovne skupine. Če je mogoče, naj bo izbrana enotna pot za gibalno ovirane uporabnike ter slepe in slabovidne. Kadar pa zaradi različnih razlogov (na primer reliefa) to ni mogoče, je treba v grafični prilogi opredeliti dostop za slepe in slabovidne, v opombah pa navesti, na kakšen način se rešuje dostop do objekta za gibalno ovirane.⁶

Primer: Če pot od neke ustanove do najbližjega postajališča oziroma postaje javnega potniškega prometa poteka po strmem klancu, po katerem uporabniki ne bi zmogli priti sami, je treba za gibalno ovirane v načrtu predvideti lokacijo parkirišča in pot od vhoda do tega parkirišča.



Slika 7: Primer pregledne karte iz grafične priloge Strateškega načrta dostopnosti – izsek (Zavod DOSTOP, 2018). Iz pregledne karte sta razvidna potek dostopnih poti in položaj objektov v javni rabi, ki jih je potrdila strokovna skupina. Poleg pregledne karte naj grafična priloga vsebuje tudi podrobnejše prikaze ukrepov, ki so potrebni za zagotovitev dostopnosti na teh poteh.

⁶ Strateški načrt dostopnosti je vezan na postaje javnega prevoza potnikov, ki je eden glavnih stebrov trajnostne mobilnosti. Cilj strateškega načrtovanja dostopnosti je, da se vsem uporabnikom omogoči možnost uporabe javnega prevoza in se dostop z avtomobilom opredeli le tam, kjer zaradi reliefa ni mogoča drugačna rešitev. Zaradi trenutno slabega stanja javnega prevoza pa je še vedno zelo pomembno ustrezno zagotavljanje parkirnih mest za invalide. Poteki dostopnih poti tako ne vplivajo na izvajanje določbe iz Gradbenega zakona, ki opredeljuje, da mora biti v bližini vhoda v stavbo zadostno število parkirnih mest za invalide. Število parkirnih mest glede na velikost stavbe opredeljuje standard SIST ISO 21542.

4.2 SMERNICE ZA ZAGOTAVLJANJE DOSTOPNOSTI NA ZUNANJIH POVRŠINAH

Katere smernice veljajo za posamezne stopnje dostopnosti (prilagojenosti) zunanjih javnih površin? Do katerih vsebin se je pri tem treba nujno opredeliti in jih določiti?

4.2.1. SMERNICE V OBMOČJIH OSNOVNE STOPNJE DOSTOPNOSTI

Smernice za načrtovanje v območjih osnovne stopnje dostopnosti, ki morajo biti predvidene v Strateškem načrtu dostopnosti, so našteje v nadaljevanju. Naštete smernice predstavljajo najnižji standard, ki ga je treba upoštevati. Po dogovoru s strokovno skupino se lahko poleg teh smernic dodajo tudi nekatere strožje zahteve, ki so v tem priročniku sicer predvidene za višjo stopnjo dostopnosti.

4.2.1.1 POSTAJALIŠČA IN POSTAJE JAVNEGA PREVOZA POTNIKOV

1. **Za avtobusne in železniške postaje ter večja avtobusna in železniška postajališča je treba izdelati podrobnejši načrt dostopnosti ob upoštevanju področnih predpisov.** Postaje in postajališča javnega prevoza potnikov so osnova, na kateri temelji Strateški načrt dostopnosti. Zato so to ene ključnih točk, ki morajo biti ustrezno urejene. Večja postajališča in postaje so precej kompleksni prostori, kjer je orientacija navadno otežena, zato je zanje treba izdelati podrobne načrte dostopnosti (več v poglavju 5 *Podrobnejši načrti dostopnosti*). Manjša postajališča se opremljajo v skladu s smernicami, opisanimi v nadaljevanju.
2. **Na avtobusnih postajališčih se s talnimi taktilnimi oznakami označujejo vstopna mesta potnikov v avtobus in dostopi do informacijskih tabel ter morebitni drugi elementi, pomembni za uporabo postajališča (na primer avtomati za prodajo kart).** Vstopna mesta se označujejo v skladu s standardom SIST 1186 in priročnikom *Z belo palico po mestu*.



Slika 8: Označevanje avtobusnih postaj s taktilnimi oznakami. 8a: Neustrezno označeno avtobusno postajališče. Pri izvedbi taktilnih oznak, ki slepega vodijo do vhoda v avtobus, ni bila upoštevana lokacija nadstreška. Slepega uporabnika usmerja zunaj avtobusnega postajališča, na cesto. Poleg tega oznaka ni ustrezno vizualno kontrastna, zato je manj uporabna za slabovidne. **8b: Ustrezno označeno avtobusno postajališče.** Taktilna oznaka je usklajena z lokacijo nadstreška in informacijami, ki so nameščene na postajališču. Slepi uporabnik, ki hodi ob robu širokega pločnika, lahko na ta način preprosto najde avtobusno postajališče, eno od točk, ki so za zagotavljanje samostojnega dostopa slepim in slabovidnim najpomembnejše. Oznake so uporabne tudi za slabovidne, saj je vizualni kontrast ustrezen.

3. Če za avtobusnim postajališčem poteka kolesarski pas ali steza, je treba prehod za pešce čez kolesarski pas ali stezo označiti tudi s talnimi taktilnimi oznakami.

Kolesarski pas, ki poteka neposredno za avtobusnim postajališčem, je z vidika dostopnosti zelo neprimeren, še posebej, če je na čakališču tudi nadstrešek, ki omejuje pogled. Slepi in slabovidni pešci zelo težko opazijo bližajočega se kolesarja. Pogosto nadstreški močno otežujejo preglednost. V primerih slabo preglednih postajališč, pomanjkanja prostora in zelo obljudenih čakališč, kjer je število pešcev večje, je priporočljivo v območju avtobusnega postajališča prekiniti kolesarski pas ter izvesti skupno površino za kolesarje in pešce. V drugih primerih je treba poskrbeti za varnost vseh pešcev, tudi slepih in slabovidnih, tako da se označi varen prehod čez kolesarski pas. Z ustreznimi oznakami (v skladu s *Pravilnikom o prometni signalizaciji in prometni opremi na cestah*) je na prehajanje pešcev čez kolesarski pas treba opozoriti tudi kolesarje.



Slika 9: Kolesarski pasovi neposredno za čakališčem. Kolesarski pasovi, ki potekajo neposredno za čakališčem, so z vidika varnosti pešcev zelo neprimerni, še posebej v primerih, ko je čakališče opremljeno z nadstrešnico. **9a: Kolesarski pas poteka preblizu nadstrešnice.** Prehod za pešce čez kolesarski pas ni označen, kolesar ima prednost. Manjkajo tudi taktilne oznake. **9b: Kolesarski pasovi neposredno za postajališčem so težavni tudi z vidika kolesarjev.** Pešci pogosto stojijo na kolesarskih pasovih. Posebej pri postajališčih, kjer je navadno večje število potnikov, je priporočljivo poiskati drugačno rešitev za vodenje kolesarjev ali vsaj na kolesarskem pasu označiti prehod za pešce po celotni dolžini postajališča, ki kolesarju odvzame prednost.

4. Nadstreški avtobusnih postajališč morajo biti ustrezno oblikovani in opremljeni z informacijami. Nadstreški morajo biti čim bolj kontrastni glede na ozadje, da so dobro vidni. To je pomembno zaradi slabovidnih, ki jim lahko nadstreški, če niso izvedeni v kontrastnih barvah, predstavljajo oviro (nadstreški so namreč velikokrat postavljeni sredi pešceve površine). Poleg tega je kontrast nadstreškov pomemben tudi zaradi splošne opaznosti postajališč. Postajališča potniškega prometa so ene najpomembnejših funkcionalnih točk, zato morajo biti v prostoru dobro opazne. Priporočljivo je, da občina pripravi tipsko zasnovo postajališč, zato da so postajališča v vsej občini zasnovana enotno. Na ta način se uporabnikom zelo olajšata orientacija in uporaba javnega prevoza.

Pri pripravi tipske zasnove postajališča, ki je navadno podlaga za urejanje in prenove postajališč lokalnega prevoza potnikov, je treba upoštevati vidik dostopnosti informacij (poglavje 4.3 *Smernice za izboljšanje dostopnosti informacij*).



Slika 10: Oprema avtobusnih postajališč. 10a: Teško opazen nadstrešek. Nadstrešek je zaradi nekontrastnih materialov, ki se zlijejo z okolico, težko opaziti. Težavne so steklene stene, ki jih slabovidni ne vidijo, še posebej zaradi tega, ker nadstrešek stoji sredi peščeve površine. Opremiti bi ga bilo treba s kontrastnimi oznakami. **10b: Nadstrešek je ustrezno umaknjen s pešpoti in vizualno dobro kontrasten glede na tlak.**



Slika 11: Dostopnost informacij na avtobusnih postajališčih. Informacije morajo biti strukturirane tako, da so najbolj vidne tiste, ki so najpomembnejše za uporabo in dostop do storitev. **11a: Primer zelo pogostega neustreznega podajanja informacij na avtobusnih postajališčih.** Oglasi so zelo dobro vidni, z ustreznimi velikimi znaki in kontrastom, medtem ko so informacije o voznih redih zelo majhne in zato težko berljive celo uporabnikom, ki nimajo težav z vidom ali branjem informacij. **11b: Primer ustrezne uporabe elektronskih prikazovalnikov za prikazovanje voznih redov in prihodov vlakov.** Pomembne informacije so prikazane z ustreznimi velikimi in kontrastnimi znaki, da so dostopne širši množici ljudi. Za slepe uporabnike morajo biti informacije dostopne tudi v zvočni obliki, kar je mogoče doseči z ustreznimi izvedenimi pripomočki informacijsko-komunikacijske tehnologije. **11c: Nedostopne informacije na postajališču.** Postajališče je težko opaziti, ker ga označuje le majhna tabla z voznimi redi. Ta je postavljena previsoko, napisi so zelo majhni, nemogoče jih je prebrati z vozička. Poleg tega so napisi postavljeni za odsevnim steklom. Večina ljudi bi se morala neposredno približati tabli, da bi lahko prebrali napise na njej, vendar dostop do nje preprečuje poševni zidec.

4.2.1.2 PROMETNA UREDITEV

1. Za dostopnost prostora za osebe z oviranostmi je nujno, da je prometna ureditev čim bolj jasna, peščeve površine pa dobro opredeljene in označene.

Prometne ureditve, ki predvidevajo, da si isti prometni prostor delijo različni udeleženci (takšni sta na primer ureditvi »skupni prometni prostor« in »območje umirjenega prometa«), so za osebe z oviranostmi zelo težko obvladljive. Uvajanje tovrstnih ureditev je primerno v stanovanjskih območjih in območjih, kjer je prometa zelo malo in kjer prostorska stiska ne dopušča ločenih pasov, težje pa je izvedljivo na pomembnih povezovalnih cestah. Priporočljivo jih je združevati z ukrepi za umirjanje prometa, saj se na ta način lažje zagotovi varnost pešcev. Pomembno je, da se ob uvedbi nove prometne ureditve voznike opozori z dodatnimi znamenji (na primer napisi, oznakami na cesti), saj samo postavitve prometnega znaka največkrat ni dovolj. Pomembne so tudi ozaveščevalne akcije, ki lahko pripomorejo k dvigu prometne kulture. Več o podobnih ureditvah preberite tudi v poglavju 4.2.2 *Smernice za območja višje dostopnosti*.

Primer: Prometne ureditve, ki odstopajo od ustaljenih jasno označenih ureditev, naj spremlja tudi primeren videz cestišča. Samo namestitev prometnih znakov navadno ni dovolj. Če se na nekem območju vzpostavi območje umirjenega prometa, videz ceste pa kaže na to, da gre za običajno cesto, se vozniki vedejo, kot da imajo prednost, čeprav jo ima pešec. Vozniki nezavedno vozijo počasneje, če je videz ceste drugačen, kot so ga navajeni na običajnih cestah (na primer po videzu podoben ureditvam površin za pešce). Že sama sprememba tlakovanja na cesti daje vozniku signal, naj vozi previdno.



Slika 12: Območje umirjenega prometa. Tabla določa, da je na ulici območje umirjenega prometa, kar po Zakonu o pravilih cestnega prometa pomeni, da imajo pešci prednost pred drugimi udeleženci cestnega prometa. V tem območju morajo vozniki voziti še posebej previdno, še zlasti pa morajo biti pozorni na otroke, ki jim je v tem območju dovoljena igra. Videz ceste ni skladen s prometno ureditvijo. Običajna cestna ureditev nakazuje, da imajo (razen na prehodu za pešce) prednost avtomobili, zato nepozorni vozniki ne upoštevajo omejitve. Drugače bi bilo, če bi bila ulica urejena tako, da nakazuje na prednost pešcev (na primer z uporabo drugačnega tlakovanja).

- 2. Zelo priporočljivi so različni ukrepi za umirjanje prometa. Pri tem se upoštevajo veljavna zakonodaja in tehnične smernice.**
- 3. Pred uvajanjem poskusnih prometnih ureditev je potreben dober razmislek o potrebnosti takšnih poskusov.**

Po Zakonu o cestah se lahko za določeno obdobje, ki ne sme biti krajše od treh mesecev in daljše od enega leta, določi prometna ureditev, ki dovoli, omeji ali obveže udeležence cestnega prometa k ravnanju, ki je lahko v nasprotju s prometnimi pravili, določenimi s tem zakonom (eksperiment). Eksperimentalna prometna ureditev mora biti označena s predpisano prometno signalizacijo na način, ki omogoča vsem udeležencem cestnega prometa nedvoumno in varno udeležbo v cestnem prometu (ZCes-1, 2010).

Večkratno spreminjanje prometnih režimov je za osebe z oviranostmi (posebej za slepe in slabovidne) lahko zelo naporno. Poti in s tem tudi nevarnosti na poteh se morajo namreč vsakič znova naučiti ter jih obvladovati. Zato sta potrebna dober razmislek in načrtovanje pred uvajanjem poskusnih prometnih ureditev, ob tem pa je pomembno tudi dobro obveščanje o spremembah prometnih režimov. Eksperimentalne ureditve naj se ne izvajajo na poteh v območjih višje kategorije, razen če gre za dobro utemeljen in nujen ukrep, o katerem se pravočasno obvesti invalidske organizacije.

- 4. Pri načrtovanju javnih prometnih površin je zelo pomembno, da se odločitev o prometni ureditvi sprejme že v začetnih fazah načrtovanja.**

Posamezna prometna ureditev ima svoje značilnosti. Načrtovanje talnega taktilnega vodilnega sistema je tesno povezano z zakonitostmi prometne ureditve. Talni taktilni vodilni sistem je zato treba upoštevati in načrtovati hkrati z načrtovanjem prometne ureditve.

Primer: Če načrtovalec načrtuje prostor (ulico, trg) pod predpostavko, da bo prostor urejen kot območje umirjenega prometa ali kot skupni prometni prostor, so zakonitosti vodenja slepih in slabovidnih popolnoma drugačne, kot če gre za običajno prometno ureditev. Če se nato prometna ureditev spremeni, je treba v prostor naknadno nameščati veliko taktilnih in vizualnih oznak, ki bi bile sicer nepotrebne. Naknadne prilagoditve prostora so pogosto drage in lahko slabo vplivajo na vizualno dožemanje prostora. Če prilagoditev ne namestimo, je prostor za slepe in slabovidne nedostopen.

4.2.1.3 POVRŠINE ZA PEŠCE

1. **Površine za pešce naj bodo v naseljih dovolj široke,⁷ da sta omogočena prehod z invalidskim vozičkom⁸ in varna pot dveh oseb (na primer funkcionalno ovirane osebe s spremljevalcem).**

Priporočljiva širina pešcevih površin je najmanj 150 cm, na krajših odsekih pa 100 cm. Pri tem je treba upoštevati pomembnost poti. Na poteh, kjer je več pešcev (še posebej na dostopnih poteh višje kategorije dostopnosti), naj bo pot (pločnik) širši, kot je najmanjša predpisana širina poti. Posebej tam, kjer predvidevamo, da je več uporabnikov invalidskih in drugih vozičkov (na primer v območju bolnišnic, rehabilitacijskih centrov, šol s prilagojenim programom, varstveno-delovnih centrov, vrtcev), je treba zagotoviti tako široko pot, da se lahko srečata dva pešca.



Slika 13: Za funkcionalno ovirane uporabnike je zelo pomembna ustrezna širina poti za pešca. **13a:** Zelo pogost primer neustrezne širine peščeve poti zaradi umeščanja kolesarskih pasov na obstoječe pločnike. Pas za pešce je ožji od najmanjše širine peščeve površine, ki je predvidena s Pravilnikom o kolesarskih površinah (90 cm). Opomba: širina 90 cm je ustrezna samo v primerih zunaj naselij oziroma na manj pomembnih povezavah. Tako ozka pot v naseljih namreč pomeni občutno poslabšanje varnosti za pešca, pri tem pa so najbolj ogroženi funkcionalno ovirani uporabniki, ki potrebujejo spremljevalca (na primer slepi in slabovidni, gibalno ovirani, poškodovani in bolni ter starši z majhnimi otroki). **13b:** Širina poti je še posebej težavna tam, kjer zaradi višinske ali druge ovire srečevanje ni mogoče. Če gre za daljši odsek, brez urejenih izogibovališč, uporabniki na invalidskem vozičku ne morejo uporabljati takšne povezave. Zato morajo pogosto namesto površin za pešce uporabljati kolesarske pasove ali vozišče, kar seveda ni ustrezno.

2. Zelo pomembno je, da **v območje poti ne posegajo ovire, ki so postavljene v višini trupa ali glave** (svetla višina poti najmanj 225 cm), na primer viseče table, znaki, veje dreves.

⁷ Več v priročniku *Infrastruktura za pešce*.

⁸ V skladu s Pravilnikom o univerzalni graditvi in uporabi objektov (Uradni list RS, št. 41/18) in njemu pripadajočim standardom SIST ISO 21542 je treba, kjer je to potrebno, urediti izogibovališča.

3. **Robovi pešpoti in pločnikov naj bodo prosti in čim bolj sklenjeni, da omogočajo preprosto hojo slepih uporabnikov ob robu.** Pri tem navadno upoštevamo zunanji rob pločnikov (stran od ceste), ki omogoča varnejšo hojo.



Slika 14: Slepi pri orientaciji po navadi uporabljajo rob peščne površine. 14a: Zaznavanje roba pločnika z belo palico. Pomembno je, da so robovi čim bolj zaznavni, sklenjeni in brez ovir. Robovi so navadno: rob hiše, zid, robnik, meja med tlakom in travo ali druga dobro otipljiva linija. **14b: Ovire, ki posegajo v območje poti, so zelo težavne za osebe z okvarami vida.** Če so slabo kontrastne (kot smetnjak na sliki), so težavne predvsem za slabovidne. Če posegajo v pot v višini glave (kot nadstrešek bankomata na sliki), so težavne tudi za slepe, saj jih z belo palico ne morejo zaznati.

4. Vse novo načrtovane pešpoti morajo biti **brez grajenih ovir za prehod z invalidskim vozičkom in za ljudi, ki težko hodijo** ali pa morajo predvidevati dodatno rešitev, ki omogoča enakovreden dostop tudi gibalno oviranim. Pri rekonstrukcijah se je temu cilju treba približati, kolikor dopuščajo razmere na terenu.

Primer: Na odsekih, kjer je zaradi razgibanega reliefa naklon ulice (poti, površine) prestrm, da bi omogočal samostojen dostop z vsemi vrstami invalidskih vozičkov in zato ni verjetno, da bi oseba na invalidskem vozičku lahko uporabljala to povezavo, je kljub temu treba predvideti možnost prehoda z vozičkom na način, da ga potiska spremljevalec, ter dostop za uporabnike otroških vozičkov in drugih pripomočkov s kolesi.



Slike 15a, b, c: Pešpoti morajo biti brez grajenih ovir. Pot brez grajenih ovir pomeni, da je tlak raven, dovolj trden, lahko prevozen z vozičkom, brez vdolbin, stopnic ali robnikov. Tlaki na sliki so neprimerni za vozičke, saj se kolesa zatikajo v vdolbine, težavni pa so tudi za vse, ki uporabljajo druge pripomočke, kot so palice in bergle, nenazadnje pa tudi za ljudi, ki težko dvigujejo noge in podobno. Opomba: tudi taktilne oznake so lahko tovrstna ovira, če niso izvedene v skladu s standardom SIST 1186. Ta namreč določa njihovo strukturo, ki mora biti takšna, da zagotavlja še dovolj dobro zaznavnost za slepe, a pri tem ne sme ovirati drugih uporabnikov.

- 5. Vozišče in pločnik (ali druga površina za pešce) morata biti višinsko ločena, če potekata drug ob drugem. V primerih, ko nista višinsko ločena, mora biti razmejitvena označba med njima taktilno in vizualno zaznavna.**

Primer: Če ob cesti ni prostora za pločnik, je mogoče umestiti pas za pešce, ki mora imeti dobro vizualno in taktilno zaznaven rob. Ta se lahko izdelava iz materialov za debeloslojne označbe z vzorci, ki se uporabljajo pri označevanju roba vozišča na avtocestah. Pri tem je pomembno izbrati vzorec, ki je neprekinjen in dovolj grob, za dobro taktilno zaznavnost pa mora biti označba roba široka vsaj 20 do 30 cm.



Slika 16: Označbe roba pasu za pešce morajo biti dovolj široke (priporočljivo 30 cm) ter taktilno in vizualno zaznavne. 16a: Pas za pešce z dovolj širokim taktilno zaznavnim robom iz granitnih kock. 16b: Taktilna ločilna črta iz hladne strukturne plastike. Če se za označbo uporablja taktilna ločilna črta iz materialov za debeloslojne označbe, mora biti zelo grobe strukture, neprekinjena in široka vsaj 20 cm (priporočljivo 30 cm).

- 6. Površine za pešce naj bodo povezane.** Varne povezave za pešce so zelo pomembne za splošno spodbujanje trajnostne mobilnosti. Predvsem za otroke ter slepe in slabovidne pa je povezanost teh površin ključna. Če se namreč pločnik konča na cesti ali sredi velike parkirne površine, so tako otroci kot slepi in slabovidni prikrajšani. Več informacij o zagotavljanju infrastrukture za pešce je mogoče najti v smernicah *Infrastruktura za pešce*.

Primer: Če površine za pešce niso sklenjene in je na poti več nevarnih točk, otroci ne morejo samostojno do šole, slepi in slabovidni pa ne morejo sami po vsakodnevnih opravkih. Neprimerne ureditve otroke prikrajšajo za dragocene izkušnje, ki bi jih sicer pridobivali na samostojnih poteh v šolo, slepi in slabovidni (in večina starejših) pa so odvisni od pomoči svojcev in spremljevalcev, kar zelo slabo vpliva na njihovo samostojnost, samozavest in posledično vključitev v družbo.



Slika 17: Povezanost površin za pešce je ključna za varno pot najranljivejših skupin v prometu (funkcionalno ovirane osebe in otroci). 17a: Pomembna povezava brez pločnika. V sklopu izdelave Strateškega načrta dostopnosti je bila na pomembni povezavi zaznana prekinitev varne površine za pešce. Ob robu ceste ni pločnika, temveč pas, poln ovir, zato pešci večinoma hodijo po cesti. Za funkcionalno ovirane in otroke so takšni odseki zelo nevarni. 17b: Ista povezava po prenovi. Po prenovi je vzpostavljen pas za pešce, kot je bil predviden v Strateškem načrtu dostopnosti, pomembna pridobitev za vse pešce.

7. **Ustrezna osvetlitev pešcevih površin** je posebej pomembna za osebe z okvarami vida in sluha. Pomembna je tako za varnost pešcev (da jih lahko voznik pravočasno opazi) kot tudi za njihovo orientacijo. Dobra osvetlitev je predvsem pomembna:

- na križanjih pešcevih poti s prometnicami;
- na točkah, ki so pomembne za orientacijo (na primer pri informativnih tablah in smerokazih);
- pred vhodi v javne ustanove;
- na območjih, kjer je veliko ovir in kjer so na poti višinske razlike (stopnice, klančine, urbana oprema).

4.2.1.4 PREHODI ZA PEŠCE

1. **Na prehodih za pešce mora biti omogočen prehod z invalidskim vozičkom.** Priporočljivo je, da so označeni prehodi za pešce načrtovani tako, da je prehod z vozičkom omogočen v celotni širini zebre, saj tako omogoča preprostejši prehod vsem uporabnikom.

Na mestu, kjer je predviden prehod z vozičkom, mora biti robnik znižan na raven ceste. Tako je omogočen prehod za vse tipe vozičkov in drugih pripomočkov na kolesih.

Če se pri tem zagotavlja samo zakonska minimalna predpisana širina prehoda z vozičkom (100 cm), se pojavlja veliko drugih težav. Sredi prehoda za pešce je tako izveden poševen robnik ali oster rob klančine, ki predstavlja dodatno težavo, včasih pa celo nevarnost za osebe z okvarami vida. Poleg tega so izvedbe klančin v teh primerih navadno bolj strme in težko obvladljive za uporabnike invalidskih vozičkov. Z urejanjem znižanega prehoda v celotni širini zebre je teh težav veliko manj, tako urejeni prehodi za pešce pa omogočajo tudi lažjo izvedbo taktilnih oznak na robu (točka 2). Zakonsko predpisana minimalna širina je primerna samo v primerih, ko zaradi raznih omejitev (predvsem pri rekonstrukcijah) zagotavljanje širšega prehoda ni mogoče. Sicer pa je v skladu z osnovnim načelom enakovredne rabe prostora ter 5. členom Pravilnika o univerzalni graditvi in rabi objektov, ki pravi, da »posamezni grajeni elementi ne smejo predstavljati ovir in nevarnosti pri gibanju na površinah, ki so namenjene pešcem«, treba upoštevati, da je prehod za pešce osnovna dostopna pot, na kateri ne sme biti ovir, kot so posamezne stopnice, poševni robovi in podobno.

Primer: Poševni robnik sredi prehoda za pešce pomeni oviro na najbolj prehodnem delu prehoda za pešce za večino uporabnikov (predvsem za slepe in slabovidne ter starejše), hkrati pa je pogost razlog za spotikanje ali zdrs stopala.



Slika 18: Pogoste pomanjkljivosti pri prilagajanju prehodov gibalno oviranim. 18a: Robovi sredi prehoda. Prehod za invalidske vozičke je sicer omogočen, vendar se sredi prehoda pojavijo poševni robovi, ki so nevarni za spotikanje. **18b: Napačna smer znižanja robnikov.** Robniki so znižani tako, da je uporabnik invalidskega vozička prisiljen zaviti na cesto zunaj zebre. **18c: Prestrm naklon v območju znižanega robnika.** Zaradi prestrmih naklonov v območju znižanih robnikov ima veliko uporabnikov invalidskih vozičkov težave. Če so poleg tega robniki še znižani v napačni smeri (Slika 18b), še bolj otežijo prehod uporabniku invalidskega vozička. Ta mora v tem primeru »zaviti« na cesto zunaj prehoda za pešce, da lahko vzame zalet, ki ga potrebuje za to, da se čez strmino povzpne na pločnik.



Slika 19: Ustrezna ureditev znižanega robnika v celotni širini zebre z ustrezno postavitvijo taktilnih oznak. Z ureditvijo znižanih robnikov v celotni širini zebre je omogočen varen prehod večji skupini ljudi. Na ta način se tudi lažje izvede blag prehod z ene na drugo višino, ki je pri klančinah sicer pogosto zelo strm in težaven za uporabnike invalidskih vozičkov. Vendar pa pri takšnih rešitvah zaradi blagega naklona slepi in slabovidni ne morejo zaznati roba ceste. Zato je treba rob prehoda opremiti s taktilnimi oznakami, ki slepim posredujejo informacijo o robu ceste.

2. Kjer je pločnik v območju prehoda za pešce višinsko izenačen z robom cestišča, mora biti izveden pas taktilnih oznak s čepasto strukturo v širini 60 cm, da lahko tudi slepi in slabovidni zaznajo rob ceste. Priporočljivo je, da so taktilne oznake nameščene v celotni širini zebre, saj na ta način slepi lahko zaznajo točno postavitve prehoda za pešce.

Primer: Ena najnevarnejših situacij za slepe in slabovidne je izvedba prehodov za pešce na trapeznih grbinah. Zaradi izenačene višine vozišča in pločnika slepi pešec ne more zaznati roba vozišča, če ta ni opremljen s taktilnimi oznakami. Standardna taktilna oznaka na robu ceste je pomembno opozorilo za vse osebe, ki imajo težave z vidom, ob tem pa so te oznake zasnovane tako, da ne ovirajo gibanja drugih uporabnikov.



Slika 20: Zaznava roba varne površine. 20a: Taktilna oznaka na robu peščeve površine. Taktilna oznaka, ki označuje rob varne površine, je pomembno opozorilo za vse osebe, ki imajo težave z vidom. Oznake, ki so izvedene v skladu s standardom, so zasnovane tako, da ne ovirajo gibanja drugih uporabnikov. **20b: Prekratek pas taktilnih oznak.** Taktilna oznaka mora biti nameščena povsod, kjer je vozišče višinsko izenačeno s peščevo površino. Na sliki je izenačenje precej širše od zebre in pasu taktilnih oznak, zato slepi z belo palico ne zazna roba varne površine.



Slika 21: Ustrezno opremljen prehod za pešce na trapezni grbini. Taktilne oznake segajo čez celotno območje, kjer je višina pločnika izenačena z višino vozišča.

3. **Na območju križišč s prehodi za pešce, kjer so križišča v celoti v ravnini s površinami za pešce, mora biti celoten rob površine za pešce, ki je na ravni vozišča, opremljen s taktilno in vizualno zaznavnim pasom v širini 60 cm, da oseba z okvaro vida lahko zazna rob vozišča.**

Primer: Če je celotno križišče dvignjeno na raven peščeve površine, lahko slepi zaide na sredino križišča. Zato je pomembno, da je celoten radij križišča označen s pasom taktilno zaznavnega materiala. Pri večjih križiščih se lahko material kombinira: standardne taktilne oznake na območju prehoda za pešce in taktilno zaznaven material (na primer taktilno zaznaven element ali pas granitnih kock) na površini zunaj označenega prehoda za pešce. Pri manjših križiščih, kjer so označeni prehodi za pešce zelo skupaj, se lahko ves radij označi s standardnimi taktilnimi oznakami (vključno s prehodom za kolesarje).



Slika 22: Taktilno označevanje, kadar je celotno križišče višinsko izenačeno s peščevimi površinami. 22a: Napačno oblikovane taktilne oznake na robu prehoda za pešce. Taktilno zaznaven material mora slepega opozoriti na rob ceste povsod tam, kjer je mogoče, da pešec zaide na cesto, ker ne more zaznati roba. V tem primeru bi torej morale biti oznake tudi na mestu, kjer je oznaka za kolesarje. **22b: Pravilno oblikovane taktilne oznake na robu ceste, ki segajo tudi čez prehod za kolesarje.** Pas med prehodi za pešce je označen z granitnimi kockami in tako označuje rob varne površine.

4. **Vsi semaforji na prehodih za pešce morajo biti opremljeni z zvočnim signalom.** Pri tem je treba izbirati med semaforji, ki so opremljeni s taktilnimi tablicami, kjer sta narisani smer prehoda in zasnova križišča. Primernejši so zvočni semaforji, ki ne piskajo, ampak tolčejo, saj piskajoči signali motijo okoliške prebivalce. Zvočni semafor naj bo postavljen v skladu s potekom prehoda čez cesto.

Primer: Slepim in slabovidnim uporabljajo zvočni semafor tudi za orientacijo, ne le kot informacijo o rdeči ali zeleni luči. Če je prehod za pešce opremljen z vodilnimi taktilnimi oznakami, mora biti postavitvev semaforja usklajena s postavitvijo taktilnih oznak.



Slika 23: Zvočni semafor posreduje slepim in slabovidnim veliko informacij. 23a: Ustrežno opremljen zvočni semafor. 23b: Reliefna puščica. Puščica na vrhu škatlice semaforja slepemu sporoči smer, v kateri lahko prečka cesto. **23c: Informacije o zasnovi prehoda za pešce.** Na navpični stranici škatlice semaforja lahko slepi otipa postavitvev prometnih pasov in dobi občutek o velikosti ceste, ki jo namerava prečkati.

5. Prehodi za pešce, ki ne potekajo pravokotno na rob pločnika, morajo biti označeni s taktilno vodilno linijo ali standardno vodilno reliefno črto, ki vodi čez vozišče.

Primer: Slepí, ki hodijo z belo palico, se veliko lažje orientirajo, če je zasnova prostora pravokotna. Če se prehod za pešce nadaljuje v isti smeri kot pločnik, navadno nimajo težav pri prečkanju. Tudi v primerih, ko je prehod za pešce pravokoten na pločnik oziroma pot, je orientacija precej preprosta. Težava se pojavi tam, kjer je prehod postavljen poševno na rob pločnika, ali takrat, ko so robovi nejasni (na primer polkrožni). V teh primerih je treba čez prehod za pešce predvideti vodilno linijo, ki poteka čez cesto in omogoča uporabniku bele palice, da zazna smer prehoda.



Slika 24: Prehodi za pešce, ki niso pravokotni na rob pločnika, so za slepe in slabovidne zelo težavni. Takšni prehodi so za slepe nevarni, če niso ustrezno označeni z reliefno črto čez prehod in puščico na zvočnem semaforju (če gre za semaforizirano križišče). **24a: Primer prehoda za pešce, kjer informacije na semaforju niso usklajene z informacijami na cestišču.** Puščica slepemu daje informacijo, da mora cesto prečkati v pravokotni smeri glede na rob pločnika, prehod za pešce pa poteka poševno. **24b: Ustrezno nameščena reliefna vodilna črta čez prehod za pešce v krožišču.** V primerih poševnih prehodov za pešce in krožiščih je namestitev črte obvezna. Opomba: taktilne oznake na robu cestišča so v tem primeru izvedene neustrezno, saj niso nameščene v celotnem območju izenačene višine peščeve poti in vozišča.

6. Pri projektiranju taktilnih oznak se uporabljata standard SIST 1186 in priročnik Z belo palico po mestu oziroma druga (novejša) publikacija, ki jo je potrdila reprezentativna organizacija slepih in slabovidnih.

4.2.1.5 KOLESARSKÉ POVRŠINE

Pri umeščanju kolesarskih površin se upošteva Pravilnik o kolesarskih površinah.⁹ V zvezi z dostopnostjo je pri tem pomembno predvsem naslednje:

- 1. Pri umeščanju novih kolesarskih površin na pločnikih v naseljih je zelo pomembno, da se ohrani dovolj široka površina za pešce (priporočljivo vsaj 150 cm).** Če je prostora na pločniku premalo, je treba umestiti kolesarski pas na cesto, zagotoviti souporabo prometnega pasu na cesti (angl. *sharrow*) ali na pločniku vzpostaviti skupno površino za pešce in kolesarje. Na slednji se pričakuje, da kolesarji nimajo prednosti in morajo poskrbeti za varnost pešcev tudi tako, da svojo hitrost prilagodijo hitrosti pešca. Z vidika slepih in slabovidnih je najboljša rešitev kolesarski pas na cesti. Kolesarji so namreč

⁹ Pravilnik o kolesarskih površinah, Uradni list RS, št. 36/18.

velikokrat zelo hitri in tihi, kar vodi do pogostih nesreč, ker jih slepi in slabovidni ne morejo pravočasno zaznati in se jim umakniti. Prav tako imajo s kolesarji na pločnikih velike težave tudi gluhi in naglušni, starejši ter drugi.

2. **Zelo pomembno je, da se pri načrtovanju kolesarskih povezav dobro preučijo morebitne konfliktna točka s pešci, poleg projektiranja kolesarskih povezav pa skrbno projektirajo tudi poti pešcev.** Na površinah, kjer se križajo poti pešcev in kolesarjev, pogosto prihaja do nesreč in neprijetnih, celo nevarnih situacij (pri tem so ogroženi predvsem ljudje z okvarami vida oziroma sluha, starejši ter otroci). Nepremišljeno načrtovane kolesarske steze so namreč nevarne za pešce (zlasti za slepe, slabovidne, gluhe in naglušne), hkrati pa postanejo tudi neuporabne za kolesarje. Pešci namreč hodijo po kolesarski stezi, če nimajo ustrezno urejene površine za hojo. Še vedno so zelo pogosti tudi primeri, ko je prehod čez cesto za gibalno ovirane omogočen samo na kolesarskih pasovih. Takšne rešitve so neustrezne. Prehod za gibalno ovirane je treba predvideti v okviru prehoda za pešce.

Primer: V zadnjih letih se je število kolesarskih pasov v prometnih ureditvah zelo povečalo, večinoma na račun poslabšanja položaja pešcev. Zelo pogosto se pločnik, ki je bil prej namenjen za pešce, preprosto spremeni v kolesarsko površino. To seveda pešcev ne odvrne od hoje po teh površinah (saj je navadno druga možnost hoja po cesti), temveč so primorani hoditi po kolesarskih pasovih. S tem je povzročeno naslednje: za kolesarje je takšen pas neuporaben, saj jih ovirajo pešci, za pešce pa je takšna površina nevarna. Umeščanje pasov za kolesarje na površinah za pešce v naseljih zahteva hkratno in dobro premišljeno načrtovanje pešcevih poti. To še posebej velja v križiščih.



Slika 25: Neustrezna označitev kolesarskega pasu s kovinskimi polkrogli. 25a: Pešci na kolesarskem pasu. Kovinske polkrogle, ki označujejo kolesarski pas, niso dovolj zaznavne, da bi jih pešci opazili in upoštevali, zato hodijo po kolesarskem pasu, nevedoč, da gre za površino, ki ni namenjena njim. Posebej je to težavno pri pasovih, ki ne potekajo ob cesti, temveč delijo peščevo površino. V takšnih primerih je treba kolesarski pas vzpostaviti ob vozišču (priporočljivo) ali pa preurediti površino v skupno površino za pešce in kolesarje, kjer ima prednost pešec. **Slika 25b: Polkrogle, ki označujejo rob kolesarskega pasu (posnetek od blizu).** Polkrogle so neprimerne tudi iz drugih razlogov. So pogost vzrok za spotikanje in zdrs stopala, slepi pa jih z belo palico ne morejo zaznati, ker so razmiki med njimi preveliki. Če sta površini za kolesarje in pešce razdeljeni, mora biti v skladu s *Pravilnikom o kolesarskih površinah* oznaka med njima taktilno in vizualno dobro zaznavna, kar pomeni, da ima ustrezen vizualni kontrast in jo je mogoče zaznati z belo palico (torej mora biti tudi sklenjena). Glej tudi sliki 9 in 16.



Slika 26: Primer (zelo pogoste) neustrezne umestitve kolesarskega pasu na pločniku – preozek pas za pešce. Minimalna širina poti, ki je predvidena s Pravilnikom o kolesarskih površinah (90 cm), je ustrezna samo v primerih kolesarskih površin in površin za pešce zunaj naselij. Tako ozka peščeva pot v naseljih je v nasprotju s temeljnimi državnimi dokumenti (kot je Uredba o prostorskem redu Slovenije, več na str. 24), saj pomeni občutno poslabšanje pogojev za hojo, pri tem pa so najbolj ogroženi funkcionalno ovirani uporabniki, ki potrebujejo spremljevalca (na primer slepi in slabovidni, gibalno ovirani, poškodovani in bolni ter starši z majhnimi otroki). Glej tudi sliki 4 in 13.

4.2.1.6. DRUGO

- 1. Parkirišča za invalide, ki pripadajo objektom v javni rabi, morajo biti horizontalno in vertikalno označena v skladu s standardom SIST ISO 21542 ter brez ovir povezana z vhodi v objekte.**



Slika 27: Parkirišča za invalide. Ustrezno označeno parkirišče (z znakom in talnimi označbami), ki je z označeno potjo ustrezno povezano z vhodom v stavbo.

2. Stopnice morajo biti ustrezno oblikovane, njihovi robovi pa morajo biti kontrastni.

Prostor je treba načrtovati tako, da se široki skupini ljudi omogočita uporaba prostora in ustrezna zaznava vseh višinskih razlik (več o ustreznem oblikovanju stopnišč v standardu SIST 21542). Neprimerne so posamezne stopnice. Taktilno označevanje stopnic v območjih osnovne stopnje dostopnosti ni obvezno, je pa priporočljivo.



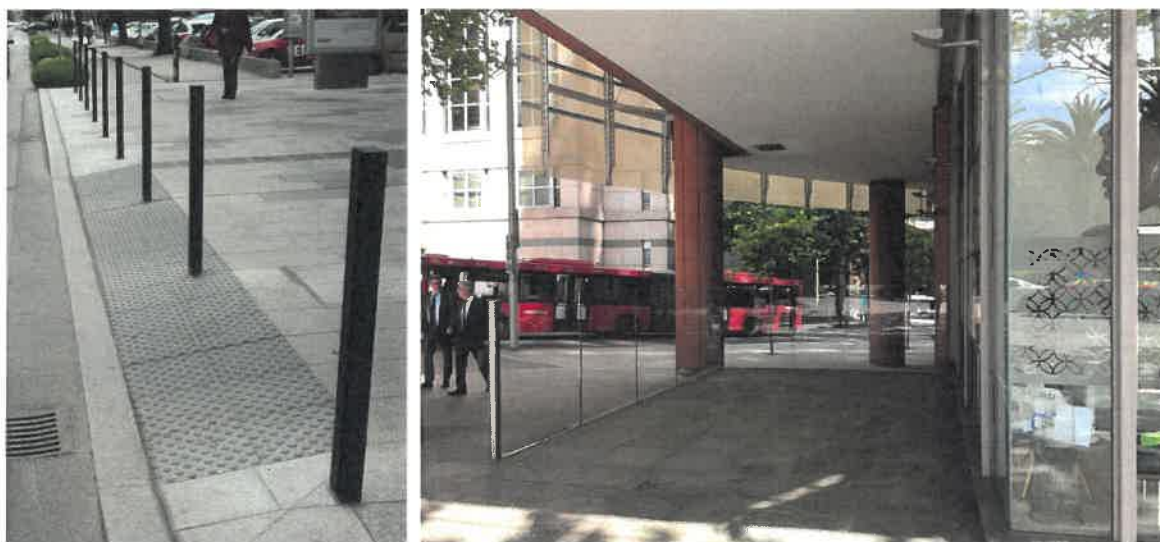
Slika 28: Označevanje stopnic. Stopnice, ki nimajo primerno označenih robov, so zelo težavne za slabovidne in hkrati eden najpogostejših vzrokov za poškodbe. **28a: Neustrezno oblikovane stopnice.** Stopnice na trgu, ki jih je zelo težko zaznati tudi osebam, ki imajo le manjše težave z vidom. Stopnice delijo trg v neravni liniji. Ker nimajo označenih robov, jih je težko zaznati. Zaznavo dodatno otežuje zelo svetel tlak, ki blešči. Največja težava je klančina, ki je neopazno vpeta med stopnice, kar pomeni, da so nekateri robovi poševni in tako še težje obvladljivi. **28b: Stopnice z ustrezno označenimi robovi.**

3. Pri načrtovanju tlakov in opreme je zelo pomembna tudi izbira materialov. Zelo neprimerni so bleščeči, močno odsevni materiali, ki slabovidnim še poslabšujejo že tako okrnjeno vidno zaznavo. Velike steklene oziroma močno odsevne površine otežujejo orientacijo in predstavo o prostoru.



Slika 29: Pozornost pri izbiri materialov za talne površine. Pri izbiri tlakov se izogibamo bleščečim, močno odsevnim tlakom in steklenim površinam, ki zelo poslabšajo vidno zaznavo. **29a: Polirani tlak z močno odsevnostjo, ki je za ljudi z okvarami vida zelo neustrezen.** Bleščanje močno slabša vidno zaznavo. **29b: Steklo na tleh je nevarno za zdrs.** Poleg tega otežuje zaznavanje globine, zaradi česar ljudem z okvarami vida otežuje orientacijo.

4. **Močno kontrastne materiale je treba uporabljati premišljeno.** Vizualni kontrast naj bo načrtovan tako, da podpira orientacijo. Uporabljati ga je priporočljivo za označitev ovir in na točkah, ki so pomembne za orientacijo. Močno kontrastni geometrijski vzorci v tlaku, ki slabovidnim otežujejo zaznavanje globine in povzročajo vrtoglavico, so neustrezni. Tovrstne težave imajo velikokrat tudi nekateri starejši, ki imajo sicer še razmeroma dober vid.
5. **Oprema mora biti načrtovana tako, da ne ovira poti in uporabe pripomočkov.**



Slika 30: Izbira materialov za opremo. Urbana oprema naj bo ustrezno kontrastna, da jo je mogoče preprosto opaziti. Sicer jo je treba opremiti s kontrastnimi oznakami v skladu s standardom SIST 21542. **30a: Primer opreme, ki jo je zaradi kontrasta mogoče dovolj dobro opaziti.** Temni količki na zelo svetlem tlaku. **30b: Primer neustrezne steklene ograje na poti, ki je uporabnik z okvaro vida ne more opaziti.**



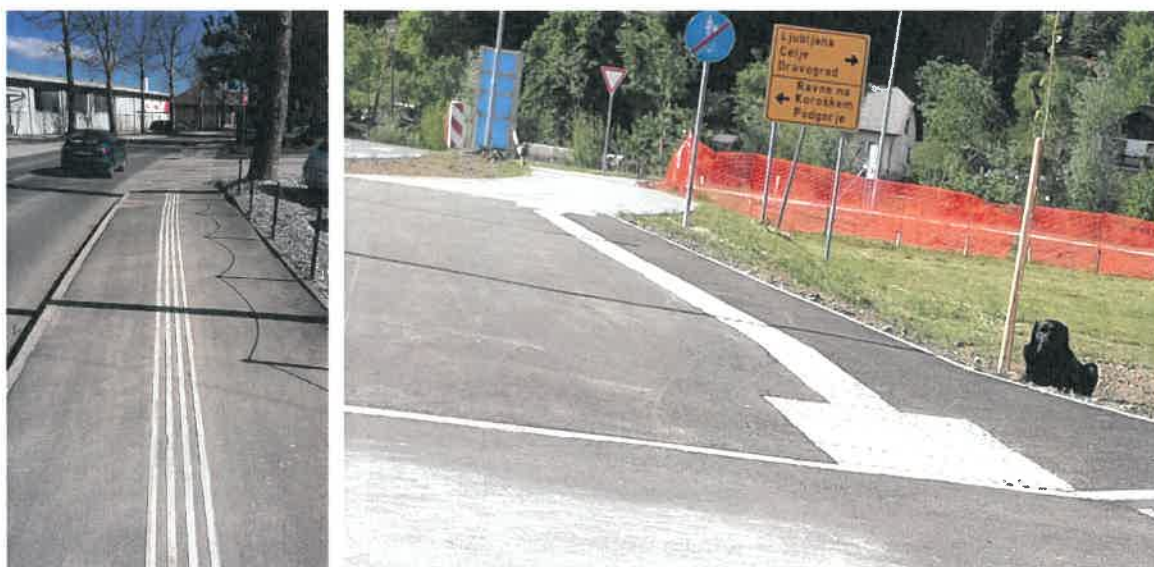
Slika 31: Neprimerna postavitev urbane opreme. Oprema naj bo postavljena tako, da ne ovira prehoda in uporabe pripomočkov. **31a: Smetnjak ovira slepe pri uporabi zvočnega semaforja.** **31b: Neprimerna postavitev smetnjaka na stopnišču.** Stopnice so ustrezno označene in opremljene z ustreznim oblikovanim prijemalom. Označene so tudi s taktilnimi oznakami, vendar so težko dostopne zaradi smetnjaka, ki ovira vse uporabnike, ki si pri hoji po stopnicah pomagajo z oprijemalom. **31c: Neprimerna postavitev ovire za preprečevanje dovoza na taktilno oznako.** Ovire na sliki so ene najbolj težavnih za slabovidne, saj so zelo slabo kontrastne, zelo težko opazne pa so tudi zaradi svoje neizrazite oblike.

4.2.2 SMERNICE ZA OBMOČJA VIŠJE DOSTOPNOSTI

Smernice za načrtovanje na poteh višje stopnje dostopnosti, ki morajo biti predvidene v grafični prilogi Strateškega načrta dostopnosti, so naštetje v nadaljevanju. Če občina nima izdelanega Strateškega načrta dostopnosti, je (v skladu s *Pravilnikom o univerzalni graditvi in rabi objektov*) treba te smernice upoštevati na vseh poteh in pri dostopu do vseh objektov v javni rabi.

1. **Pri projektiranju se uporabljajo veljavni standardi¹⁰** v zvezi z zagotavljanjem dostopnosti:
 - SIST ISO 21542 Dostopnost in uporabnost grajenega okolja,
 - SIST 1186 Talni taktilni sistem za slepe in slabovidne,
 - SIST IEC 60118-4 Elektroakustika – Slušni aparati – 4. del.
2. **Projektant pri načrtovanju v območjih višje stopnje dostopnosti upošteva trase dostopnih poti**, kot so opredeljene v grafični prilogi načrta, in ukrepe, predlagane v načrtu, s katerimi se izboljša dostopnost za vse uporabnike.
3. **Talni taktilni vodilni sistem za slepe in slabovidne mora biti na teh poteh izveden tako, da omogoča sklenjeno varno pot, ki jo lahko samostojno uporabljajo slepi in slabovidni.** Pri tem se upoštevajo navodila iz standarda SIST 1186 in priročnika *Z belo palico po mestu*.

Primer: Sklenjena varna pot ne pomeni, da je prostor prepreden s taktilnimi vodilnimi linijami (taktilnimi oznakami), ampak da so taktilne oznake smiselno povezane z obstoječimi vodilnimi robovi (na primer fasade, zidovi, ograje, robniki) in drugimi pripomočki, ki izboljšujejo orientacijo (na primer zvočni semaforji, morebitna dodatna elektronska oprema za orientacijo). Projektant mora smiselno uporabiti obstoječe robove, primerno urediti nove robove poti in samo na mestih, kjer to ni mogoče, dodati taktilne oznake.



Sliki 32a, b: Primera nepotrebnih taktilnih oznak na pločniku. Slep pešec v takšnih primerih ne potrebuje vodilne linije, saj je robnik dovolj dobro zaznaven in sklenjen, da mu lahko sledi. Pomembne so samo opozorilne oznake na mestih, kjer lahko zaide na cesto (na območjih znižanega robnika), ki pa so v teh primerih neustrezno načrtovane (niso nameščene po celotni širini znižanja).

¹⁰ Če opredeljeni standard zamenja nova različica, se uporablja novejša različica.

4. **Kjer je orientacija zaradi kompleksnosti prostora zelo težka (na primer v kompleksnih in krožnih križiščih, na avtobusnih in železniških postajah, širokih trgih in ulicah, kjer ni vodilnih robov oziroma so ti zasedeni z gostinskimi vrtovi), je treba zagotoviti kompleksno taktilno vodenje.** Kompleksno taktilno vodenje je sistem, ki omogoča orientacijo slepim in slabovidnim. Sestavljen je iz vodilnih, opozorilnih in obvestilnih oznak. Te sestavljajo neprekinjeno taktilno pot, ki je povezana z robovi in omogoča preprostejšo orientacijo.

Kompleksno taktilno vodenje je trenutno najbolj uveljavljen način zagotavljanja možnosti orientacije za slepe in slabovidne. Ob hitrem razvoju tehnologije bo verjetno v prihodnosti mogoče zagotoviti tudi drugačne načine vodenja slepih in slabovidnih. Te se v smernicah lahko predvidi kot nadomestilo kompleksnega taktilnega vodenja, če jih je potrdila reprezentativna organizacija slepih in slabovidnih. To pomeni, da so dovolj preizkušeni, da zagotavljajo orientacijo in vodenje za večino oseb z okvarami vida.

Primer: Kompleksno taktilno vodenje pomeni, da so taktilne oznake med seboj povezane. Vodilna linija iz rebrastih oznak vodi čez trg, na njej so križišča iz čepastih oznak, ki označujejo spremembo smeri. Vse oznake so med seboj povezane z robovi.



Slika 33: Primer ustrezno načrtovanega kompleksnega taktilnega vodenja v območju višje stopnje dostopnosti. Taktilna vodilna linija v kombinaciji s čepastimi oznakami je ustrezno izvedena ob upoštevanju lokacij zvočnih semaforjev in povezana z robovi. Tako slepemu pešču omogoča varno pot po pomembni ulici. Opomba: vizualni kontrast ni ustrezen, zato je linija manj uporabna za slabovidne.



Slika 34: Razlika med prehodom za pešce v območju višje stopnje dostopnosti (34a) in prehodom za pešce v območju osnovne stopnje dostopnosti (34b). 34a: Taktilne oznake povezujejo prehod za pešce z vodilnimi robovi (na primer rob poti, fasada objekta). 34b: Taktilne oznake zagotavljajo samo osnovno varnost pešca – opozarjajo na rob ceste.

5. **Stopnice na vodilnih poteh pred vhodi v objekte v javni rabi in sistemih kompleksnega taktilnega vodenja morajo biti dostopne vsem (v skladu s standardom SIST 21542) ter opremljene s talnim taktilnim vodilnim sistemom.**

Primer: Stopnice morajo biti oblikovane tako, da lahko tudi oseba z okvaro vida zazna rob. Vsaj prva in zadnja stopnica v stopniščni rami morata imeti kontrastno označen rob, pri poševnih stopniščih in stopniščih, kjer vse stopnice niso enako široke, pa morajo biti označene vse stopnice. Čepaste oznake, kot so določene v standardu SIST ISO 21542, morajo biti na zunanjih površinah postavljene samo pred stopnišči, ki so pred vhodi v objekte v javni rabi, oziroma če do njih vodi taktilna vodilna linija.

6. **Vsem uporabnikom je treba zagotoviti dostop do objektov in zunanjih javnih površin praviloma po isti poti, razen v izjemnih primerih zaradi različnih omejitvenih dejavnikov, ki jih je treba obrazložiti.**

Primer: V krajih, kjer je zaradi zelo razgibanega reliefa težko zagotoviti isto pot za vse (ker so na glavnem dostopu stopnice), lahko projektant predvidi za uporabnike invalidskih vozičkov drugo pot. Pri tem mora zagotoviti, da je tudi ta pot enakovredno označena in urejena kot glavna. Če je glavna pot opremljena s smerokazi, mora biti tako opremljena tudi alternativna, z dodatnim znakom, ki označuje pot z invalidskim vozičkom.



Sliki 35a, b: Primera označitev dostopne poti s standardnim znakom za invalide. Znaki morajo biti postavljeni tako, da lahko oseba na vozičku samostojno najde pot od točke, kjer se dostopna pot za invalide loči od glavne poti, do točke, kjer se poti spet združita.

7. **Prehodi za pešce, ki ne potekajo pravokotno na rob pločnika, in tisti, ki potekajo pravokotno čez vozišča širine več kot 7 m, morajo biti označeni s taktilno vodilno linijo ali standardno reliefno črto, ki vodi čez vozišče.**

Primer: Prehod za pešce, ki je pravokoten na rob pločnika in označen z zvočnim semaforjem, lahko slepi uporabljajo brez težav, saj s palico zaznajo smer prehoda, hkrati pa jim dodatno pomaga tudi zvok semaforja. Pri širokih in zelo prometnih cestah je zvok semaforja težje slišati, zato je treba prehod za pešce dodatno opremiti z vodilno linijo. Zelo težka je tudi orientacija na prehodih za pešce, ki niso pravokotni na rob pločnika (na primer, ko je robnik v loku ali ko prehodi potekajo poševno). Glej tudi sliko 24.

8. **Skupni prometni prostor mora biti v območjih višje dostopnosti opremljen s kompleksnim taktilnim vodenjem.**

Po definiciji iz Zakona o cestah (ZCes-1, 2010) je »skupni prometni prostor cesta s posebej grajenim cestiščem, ki je namenjena skupni uporabi udeležencev cestnega prometa v skladu z zakonom, ki ureja pravila cestnega prometa, in je označena s predpisano prometno signalizacijo«. Skupni prometni prostor je torej prometna površina, na primer ulica ali trg, ki ni deljena na prometne pasove, temveč jo vsi udeleženci enakopravno uporabljajo. Namesto cestnih označb, ki določajo, kje lahko peljeta motorizirano vozilo in kolesar ter kje lahko hodi pešec, imajo vsi prosto izbiro, kako se bodo gibali. Vodila so torej enakopravnost, svoboda in spoštovanje. Te naj bi vodile do višje kakovosti življenja v urbanem okolju, večje varnosti in izboljšanja prometne kulture vseh udeležencev (»Skupni prometni prostor«, b. d.).

Vendar pa je skupni prometni prostor za osebe z okvarami vida oziroma sluha zelo težaven. Prav zaradi nejasnosti, kje je prostor za vozila in kje za pešce, se vrsti veliko nevarnih situacij. Za razliko od območij umirjenega prometa v skupnem prometnem prostoru namreč nima prednosti pešec. Koncept skupnega prometnega prostora predvideva, da bodo prav zaradi nejasnosti, kje je prostor za pešca in kje za vozila, vozniki vozili previdneje. Enako ta koncept tudi predvideva, da so pešči bolj pozorni in se prilagajajo drugim udeležencem. Prometna kultura mora biti torej na zelo visoki ravni. Zaradi (trenutno še) precej slabe prometne kulture je v praksi skupni prometni prostor tako največkrat prostor, ki je za slepe in slabovidne ter gluhe in naglušne nedostopen in ga ne morejo varno uporabljati. Medsebojno upoštevanje, enakopravnost in sporazumevanje udeležencev v prometu zahteva namreč izostrene čute in dobro pozornost, predvsem pa temelji na očesnem stiku. Težave imajo tudi drugi: osebe z motnjami v duševnem razvoju in starejši, ki imajo različne težave z zaznavanjem in hitrim odzivanjem, otroci, ki jih vozniki težje opazijo, ter drugi. Zato je v takšnih primerih treba čez prometni prostor nujno predvideti taktilno pot, ki slepim in slabovidnim omogoča preprosto orientacijo, lahko pa jo uporabljajo tudi drugi kot varno pot, po kateri lahko prečkajo prostor. Ta mora biti načrtovana na dobro preglednem delu prostora, tako da voznikom omogoča, da hitro opazijo pešca. Na poteh, ki so pomembne za dostop do javnih ustanov in prečkajo skupni prometni prostor, je treba zagotoviti kompleksno taktilno vodenje (glej tudi poglavje 4.2.1.2 *Prometna ureditev*).



Slika 36a: Skupni prometni prostor. Ustajena pravila cestnega označevanja v skupnem prometnem prostoru ne veljajo. Prehodi za pešce niso označeni, ampak pešči lahko prostor kjerkoli prečkajo. Včasih razlike v tlaku sicer nakazujejo, kje naj bi bila predvidena peščeva površina, vendar lahko vsi vozijo oziroma hodijo povsod. Čez takšne prostore je treba zagotoviti kompleksno taktilno vodenje – sklenjene vodilne in opozorilne taktilne oznake, ki so povezane z vodilnimi robovi ter omogočajo slepim dobro orientacijo in varno pot. **36b: Kompleksno taktilno vodenje čez skupni prometni prostor.** Pot je izvedena tako, da omogoča varno pot skozi prostor, v katerem se slepi sicer zelo težko orientirajo, saj ni dovolj otipljivih robov. Primer na sliki nima ustreznega vizualnega kontrasta, zato služi večinoma le slepim. Če so oznake primerno kontrastne, jo lahko uporabljajo vsi, ki se težko orientirajo v tako kompleksnem prostoru in potrebujejo pomoč. Vozniki pa so na tem mestu tudi bolj pozorni, če so oznake vizualno zaznavne.

9. V območjih za pešce in območjih umirjenega prometa je treba zagotoviti, da se tudi ljudje z okvarami vida lahko samostojno gibljejo in orientirajo.

V območjih za pešce in območjih umirjenega prometa ima prednost pešec, zato naj bi bila površina varna. Pri projektiranju takšnih območij je treba zagotoviti možnost orientacije za slepe in slabovidne bodisi z ohranjanjem prostih robov bodisi z umeščanjem kompleksnega taktilnega vodenja.

Primer: Dobro orientacijo na ulicah v območjih za pešce se najpreprosteje zagotovi tako, da se ob stavbah ohrani prost pas za pešce. Če lahko slepi in slabovidni sledijo fasadam objektov, ni treba umeščati dodatnih vodilnih linij. V tem primeru pa je nujno treba zagotoviti vzdrževanje prostih poti. Pogosto se namreč na takšnih poteh pojavljajo oglasne table, cvetlična korita in podobni predmeti, ki ovirajo pot ob objektih. Če so na obeh straneh ulice ob pročelju predvideni gostinski vrtovi, je treba na ulicah, kjer potekajo dostopne poti, predvideti kompleksno taktilno vodenje.



Slika 37a, b: Taktilno vodenje na ulici in trgu v območju za pešce. Zaradi kompleksnih robov in zasedenosti robov z gostinskimi lokali v teh primerih vodenja ob robu fasad ni bilo mogoče predvideti, zato je bila potrebna umestitev kompleksnega taktilnega vodenja s taktilnimi vodilnimi linijami. Vodilna linija na prvi sliki ni vizualno kontrastna. Vizualni kontrast bi sicer lahko zelo pomagal pri orientaciji slabovidnim, tako pa je uporabna predvsem za slepe.

- 10. Projektiranje v primeru celostnih prenov dopušča nekatere izjeme.** Dostopne poti so v strateških načrtih načrtovane ob upoštevanju obstoječega stanja. Če gre za temeljitejšo preureditev območja ali če se v okviru prenove spreminja program oziroma prometna ureditev, lahko projektant predvidi drugo traso dostopne poti, ki omogoča dostop vsem uporabnikom, vendar obvezno ob posvetovanju s Svetom za invalide (več v poglavju 3.3.2 *Vključevanje invalidskih organizacij v postopek izvajanja načrta*).
- 11. Poleg prej omenjenih smernic se v območjih višje stopnje dostopnosti upoštevajo tudi vse smernice za projektiranje v območjih osnovne stopnje dostopnosti.**

4.2.3 POSEBNI DEL: OPREDELITEV OBMOČIJ, KI ZAHTEVAJO POSEBNO OBRAVNAVO

Pogosto se po opravljeni analizi prostora za nekatera območja v mestu (kraju) izkaže, da je za zagotovitev dostopnosti na teh območjih potrebna večja preureditev, ki je ni mogoče izvesti zgolj v okviru vzdrževalnih del in manjših rekonstrukcij. Navadno je v teh primerih potrebno sodelovanje več akterjev, ne le oddelka občinske uprave, pristojnega za infrastrukturo. Včasih je za uresničitev dostopnosti potrebno sodelovanje vodstva neke javne ustanove z občinsko upravo ali pa je treba sprejeti odločitev o spremembi prometne ureditve, ki zahteva odločanje na višji ravni.

V posebnem delu smernic se opredelijo takšna območja, ki zahtevajo posebno obravnavo v ločenih projektih in jih je mogoče upoštevati pri odločitvah na drugih področjih (načrtovanje prometne strategije občine, odločitve pri načrtovanju prednostnih investicij, strokovna podlaga za pridobitev finančnih sredstev in podobno).

V tem delu strokovna skupina navadno predlaga ukrepe in rešitve v zvezi z naslednjim:

1. vzpostavitev novih varnih peš povezav:

- ki zahtevajo večje spremembe v prometni ureditvi ali večje posege v prostor,
- ki jih je v mestu (kraju) treba vzpostaviti, ker so se v analizi izkazale kot zelo pomembne za dostop do nekaterih objektov.

2. spremembe prometnih ureditev:

- ki so se v analizi prostora izkazale za nevarne in osebam z oviranostmi onemogočajo varen dostop do javnih objektov.

3. dopolnitev oziroma vzpostavitev novih linij javnega linijskega prevoza potnikov in predlogi za vzpostavljanje drugih oblik javnega prevoza potnikov (na primer prevoz na klic, posebni linijski prevoz za starejše in gibalno ovirane):

- ki lahko funkcionalno oviranim osebam omogočijo samostojen dostop do oddaljenih (pomembnih) javnih ustanov in območij v javni rabi, do katerih je mogoče priti le z avtomobilom;
- ki lahko starejšim in funkcionalno oviranim osebam iz oddaljenih naselij omogočijo samostojno pot po opravkih v urbanih središčih in tako razbremenijo svojce in spremljevalce.

4. posebne rešitve v zvezi z dostopnostjo oddaljenih in težko dostopnih točk:

- ki lahko funkcionalno oviranim osebam izboljšajo dostop do storitev na drugačne načine (na primer z zagotovitvijo storitve prevoza na klic, selitvijo ustanove oziroma storitev, ponudbo drugačnih oblik storitev, kot so storitve na daljavo, storitve na domu in podobno).

5. določitev objektov in območij, za katere je treba izdelati podrobnejše načrte dostopnosti:

- ker je dostop do njih zelo zapleten oziroma je zapletena njihova zasnova;
- ker gre za ustanove (območja), ki so posebej pomembne za osebe z oviranostmi (na primer načrti dostopnosti zdravstvenih objektov, upravnih in kulturnih ustanov);
- ker gre za območja, zavarovana z različnimi predpisi, ki vplivajo na izvajanje dostopnosti (na primer načrti dostopnosti zavarovanih območij naravne ali kulturne dediščine) in podobno (več v poglavju 5 *Podrobnejši načrti dostopnosti*).

4.2.4 SMERNICE ZA VZDRŽEVANJE ZUNANJIH JAVNIH POVRŠIN

V okviru tega dela načrta občina predvidi način, s katerim bo zagotovila izvajanje ukrepov za zagotavljanje dostopnosti v okviru vzdrževalnih del. Eden od možnih načinov je ta, ki ga izvajajo nekatere občine, ki so sodelovale v projektu »Občina po meri invalidov« (Zveza delovnih invalidov Slovenije). V akcijskem načrtu se predvidi odstranitev ovir, ki jih je mogoče odstraniti v okviru vzdrževalnih del. Med te ukrepe, na primer, sodijo:

- nižanje robnikov in popravila neustrezno izvedenih klančin na prehodih za pešce;
- popravila poškodovanih tlakov in tlakov, ki niso ustrezni z vidika prevoznosti za invalidske vozičke, ter poškodb jaškov;
- dodajanje taktilnih oznak na prehodih za pešce;
- zagotovitev dostopov za pešce;
- odstranjevanje ovir, kot je oprema (na primer ograje, količki, korita, klopi), ki je postavljena tako, da ovira nemoteno pot pešca oziroma jo prekinja;
- označevanje novih invalidskih parkirnih mest;

- vzdrževanje drevnine, ki posega na poti in pločnike;
- izvajanje redne redarske kontrole (predvsem na poteh višje stopnje dostopnosti), ki vključuje redno odmikanje neprimerne opreme s poti in robov, preprečevanje nepravilnega parkiranja, skrb za omejevanje gostinskih vrtov in podobno;
- izvedba kontrastnih označitev težko opaznih robov in stopnic ter neprimerno postavljene opreme;
- promocija dobrega vzdrževanja: pomembna sta namreč tudi vzdrževanje, ki ga izvajajo zasebniki (na primer obrezovanje živih mej, ki segajo na pločnik), in izboljšanje kulture drugih uporabnikov prostora (na primer, da ne parkirajo na neoznačenih površinah, da ne postavljajo cvetličnih korit in oglasnih tabel).



Slika 38: Težave z dostopnostjo, ki se jih lahko rešuje v okviru vzdrževalnih del. 38a: Zelo pogost primer neustrezne dostopnosti zaradi ovir na pločniku. Zaradi ovir, ki so postavljene zaradi preprečevanja parkiranja na pločniku, je za uporabnike invalidskega vozička pot po pločniku onemogočena, in morajo vso pot voziti po kolesarskem pasu. Ker so ovire slabo kontrastne, so zelo težavne tudi za slabovidne. Preprečevanje nepravilnega parkiranja naj rešuje redarska služba. **38b: Poškodbe na stopnicah.** Poškodbe v tlaku, odprti jaški in podobne ovire, ki so posledice slabega vzdrževanja, so lahko zelo nevarne predvsem za uporabnike z okvarami vida, ki poškodbe pogosto opazijo prepozno. **38c: Nezavarovana višinska razlika na pločniku.** Osebe z okvarami vida lahko zaradi varljive podobnosti s stopnicami narobe sklepejo, da lahko na tem mestu nadaljujejo pot. Preseneti jih strm breg, ki lahko povzroči hudo poškodbo. Odstranitev ovir in zavarovanje nevarnih mest so prednostne naloge v okviru vzdrževalnih del, ki jih predvidimo v letnem načrtu odstranjevanja ovir. **38d: Neprimerno vzdrževana drevnina.** Za slepe in slabovidne so neprimerno vzdrževane žive meje in druga drevnina ob pešpoteh in pločnikih zelo neprijetne, včasih pa tudi nevarne.



Slika 39: Ovire v prostoru, ki so posledica neprimerne ravnanja drugih uporabnikov prostora. K vzdrževanju dostopnosti peščevih površin sodi tudi redno odstranjevanje opreme na pešpoteh in pločnikih. K izboljšanju tega veliko pripomorejo tudi redna redarska kontrola in opozarjanje ter ozaveščevalne akcije za širšo javnost. **39a: Ovire na pešpoti.** Cvetlična korita in druge ovire na pešpoteh, ki jih postavljajo lastniki lokalov, funkcionalno oviranim uporabnikom zelo pogosto onemogočijo ali zelo otežijo pot. **39b: Neprimerno parkirano vozilo in neustrezno postavljena klančina pešcem otežujeta prehod.** **39c: Gostinski vrtovi, ki se razširijo zunaj območja, predvideno za uporabnike, so pogosto velika ovira.** Te je treba najprej ustrezno načrtovati (s primernim odmikom od glavnih peščevih poti), pozneje pa je treba nadzorovati in preprečevati njihovo širjenje zunaj odrejenih površin. **39d: Neprimerno parkirana kolesa lahko vplivajo na to, da je sicer dobro načrtovana pot brez ovir nedostopna za slepe uporabnike.** Pri tem sta pomembna namestitev zadostnega števila parkirišč za kolesa in redno opozarjanje redarske službe.

4.3 SMERNICE ZA IZBOLJŠANJE DOSTOPNOSTI INFORMACIJ

Kaj je treba upoštevati v zvezi z dostopnostjo tistih informacij, ki so pomembne za zagotavljanje enakovredne rabe javnega prostora in dostopa do javnih storitev? Kako lahko s pomočjo smernic za izboljšanje dostopnosti informacij občina prispeva k usklajenosti in dostopnosti informacij v javnih ustanovah? Kako reševati problem dostopnosti informacij v objektih (ustanovah) in javnih prostorih z zelo kompleksno vsebino in/ali zasnovno?

V tem poglavju so predstavljene osnovne smernice, ki jih lahko občina predpiše, nato pa jih je treba upoštevati pri oblikovanju prostorov in informacijskih točk, postavljanju in oblikovanju usmerjevalnih sistemov, nabavi opreme, pripravi vseh vrst informativnih gradiv, ki so pomembna pri dostopu do javnih storitev, in podobno.

Poleg teh lahko opredeli tudi dodatne smernice, ki lahko pripomorejo k izboljšanju dostopnosti. Vsebine v zvezi z dostopom do informacij so podrobneje razložene in opredeljene v standardu SIST ISO 21542 ter priročniku *Inkluzivno oblikovanje in dostop do informacij*, zato naj si oblikovalci pomagajo tudi s temi gradivi. Poleg teh smernic je za izboljšanje dostopnosti informacij izjemnega pomena izobraževanje zaposlenih o komunikaciji z gluhihimi, naglušnimi, gluhoslepimi, slepimi in slabovidnimi. Več v poglavju 3.3.4.1 *Promocija dostopnosti in seznanjanje s strateškim načrtom*.

4.3.1 NAČRTOVANJE IN OBLIKOVANJE INFORMACIJSKIH TOČK

Informacijske točke so točke, kjer lahko vsi uporabniki dobijo informacije o storitvi, prostoru in vsebini neke stavbe oziroma območja. To so na primer sprejemne pisarne, recepcije, informacijska okenca, blagajne, informacijski centri in podobno. Da lahko uporabnik opravi neko storitev, obišče neki prostor in pride do vsebine, ki jo ta ponuja, je ključno, da je dostop do teh točk urejen brez ovir, točka pa je oblikovana in opremljena tako, da omogoča univerzalno uporabo. Ljudem z najtežjimi oblikami invalidnosti predvsem v starejših objektih večkrat pomeni to tudi končno točko, kjer jim lahko informator pomaga ne le z informacijami, kako lahko pridejo do storitve, ki jo želijo, temveč lahko tam opravijo tudi storitev.

Primer: V zavarovanih območjih narave so pogosto na vstopnih točkah oblikovani informacijski centri, kjer lahko obiskovalec spozna osnovne informacije o kraju, v katerega se bo podal. Pogosto so ti centri opremljeni z multimedijскими predstavltvami, muzejskimi zbirkami in podobno. Za invalide in druge funkcionalno ovirane osebe je zelo pomembno, da je takšna točka primerno oblikovana in opremljena. Za razliko od povprečnega obiskovalca, ki mu ta center pomeni le začetek njegove poti, je za nekatere osebe z oviranostmi to končna točka, saj se naprej ne morejo podati zaradi razgibanega terena, težke orientacije, napornega vzpona ali podobnih dejavnikov.

- 1. Informacijska točka mora biti oblikovana tako, da jo je mogoče preprosto opaziti z vhoda v območje oziroma v stavbo.** Zagotoviti je treba dobro osvetlitev ter primerno velik in kontrasten napis oziroma oznako, ki jasno označuje, da gre za informacijsko točko. Če je od vhoda oddaljena več kot 5 m, naj do nje vodi tudi taktilna oznaka.
- 2. Na poti od vhoda do informacijske točke ne sme biti ovir za uporabnike invalidskih vozičkov** (kot so stopnice, pragovi in tlaki, ki ovirajo vožnjo z vozičkom) **ter ovir za slepe in slabovidne** (kot so neoznačena steklena vrata, viseče table in druge ovire v višini glave, močni vzorci v tlaku, neoznačene stopnice, bleščeči tlaki, pa tudi druge ovire, opisane v poglavju 4.2 *Smernice za zagotavljanje dostopnosti na zunanjih površinah*). V starejših objektih, kjer tega ni mogoče zagotoviti, je treba preveriti umestitev dvizhne naprave ali drugega načina zagotavljanja dostopa za gibalno ovirane. Če zagotovitev samostojnega dostopa za gibalno ovirane ni mogoča niti do prve točke v stavbi, kjer bi uporabnik na vozičku lahko opravil storitev, je treba glede na značaj ustanove zagotoviti

(ustrezno označen in dosegljiv) zvonec, ki omogoča priklic uslužbenca, ali zahtevati selitev ustanove na drugo lokacijo oziroma predvideti drugo ustrezno rešitev, s katero se strinja strokovna skupina.

- 3. Točka mora biti oblikovana tako, da omogoča komunikacijo informatorja tudi z osebami na vozičku ter z gluhi in naglušnimi** (pri informacijskih točkah z okenci je pomembno, da so opremljene s slušno zanko ali drugim sistemom za izboljšanje poslušanja, ter da je steklo neodsevno). Pomembno je, da je informatorjev obraz dobro osvetljen, da lahko oseba z okvaro sluha bere z ustnic.

4.3.2 NAČRTOVANJE IN OBLIKOVANJE USMERJEVALNIH SISTEMOV (INFORMACIJ O PROSTORU)

Informacije o prostoru so pomembne zato, da lahko uporabnik najde prostor, storitev oziroma vsebino, ki jo išče.

Usmerjevalni sistemi morajo biti zasnovani tako, da omogočajo vsem, torej tudi ljudem, ki imajo okvarjen vid, težko razumejo besedila in druge vsebine, imajo motnje v koncentraciji, slab spomin ali druge težave z zaznavanjem in razumevanjem, da lahko sledijo znamenjem in se tako orientirajo v prostoru. Usmerjevalni sistemi so navadno sestavljeni iz usmerjevalnih znamenj (na primer smerokazi), označevalnih tabel (na primer oznake posameznih vrat) in orientacijskih točk (na primer zemljevidi, sezname programov v prostoru). Pri tem je predvsem pomembno, da deli usmerjevalnega sistema zadoščajo naslednjim zahtevam, ki jih opišemo v nadaljevanju.

1. Postavitev na primernih lokacijah:

- postavljeni so na mestih, kjer uporabnik sprejema odločitev o smeri;
- ločeni so od drugih informacij (na primer oglasov, obvestil);
- postavljeni so v skladu s prostorskim delom strateškega načrta – ob vodilnih poteh za slepe in slabovidne;
- postavljeni so tako, da jih ne prekriva druga oprema, zasaditev in podobno (pri tem je treba upoštevati končno velikost rastlin);
- postavljeni so tako, da oprema ne ovira dostopa do njih (zelo pogosto se pod usmerjevalne table nameščajo smetnjaki, klopi in podobno, kar je neustrezno).

2. Primerna velikost:

- napisi in znaki so primerno veliki, upoštevajoč razdaljo, s katere uporabnik bere (pri tem je treba upoštevati, da lahko uporabnik med branjem sedi tudi na vozičku);
- pomembnejše informacije so večje in bolj vidne od manj pomembnih.

3. Primeren vizualni kontrast:

- med ozadjem in napisom mora biti dovolj razlike v svetlosti (svetlostni vizualni kontrast);
- napisi na steklenih površinah so neprimerni zaradi bleščanja, ki otežuje vidno zaznavo, in težkega doseganja vizualnega kontrasta (svetlost ozadja ni enakomerna).

4. Pisne informacije zapisane z lahko berljivo tipografijo:

- neprimerne so *stilizirane* in serifne pisave – pisave z okrasnimi elementi;
- *ležeči tisk* lahko uporabljamo v zelo omejenem obsegu in pri tem izbiramo med pisavami, ki imajo ležečo obliko lažje berljivo (manj stisnjeno, z manjšim naklonom);
- neprimerne so *stisnjene pisave* (condensed, compressed, narrow) – med črkami mora biti dovolj velik razmik;
- neprimerne so *tanke pisave* (light, semilight);
- neprimerne so posebne oblike pisav, kot so pisave s senčenjem in obrobi.

5. Uporaba lahko razumljivih simbolov:

- simboli morajo biti preprosto zaznavni in lahko razumljivi vsem, ne glede na njihovo znanje in sposobnosti;
- priporoča se uporaba standardnih simbolov.

6. Izbor primernih materialov in podlag:

- steklene usmerjevalne table in informacije, postavljene pod steklom, so neprimerne zaradi odsevov, ki motijo vidno zaznavo;
- neprimerne so table iz materialov, ki močno bleščijo (na primer nerjaveče jeklo), in (še posebej v zunanjem prostoru) bleščeče bele podlage.

7. Primerna osvetlitev:

- informacije morajo biti dobro osvetljene, osvetlitev mora biti stalna;
- priporočljiva je uporaba difuzne svetlobe in dodatkov za preprečevanje bleščanja (senčila).

8. Upoštevanje načela dveh čutov:

- na glavnih orientacijskih točkah je priporočljivo zagotoviti tudi tipne oziroma zvočne informacije (na primer tipni zemljevid mesta, parka, območja).

9. Posebne oznake v povezavi z dostopnostjo:

- obvezna označitev točk, ki so opremljene s slušno zanko ter tako dostopne gluhim in naglušnim;
- obvezna označitev dostopne poti od glavnega vhoda do vhoda za gibalno ovirane, če je ta ločen od glavnega vhoda;
- obvezna označitev parkirnih mest s horizontalno označbo in prometnim znakom.



Slika 40: Posebne oznake v zvezi z dostopnostjo. 40a: Usmerjevalna oznaka od glavnega vhoda do vhoda za gibalno ovirane. 40b: Oznaka za informacijsko točko, ki je opremljena s slušno zanko ter tako dostopna tudi gluhim in naglušnim. 40c: Prometni znak za označevanje parkirnega mesta za invalide.

4.3.3 ZASNOVA IN OBLIKOVANJE INFORMATIVNIH GRADIV (INFORMACIJE O VSEBINI)

Pomembne informacije, ki so na voljo v javnih ustanovah, morajo biti predstavljene tako, da jih lahko zazna, razume in uporablja večina ljudi.

Pomembno je predvsem naslednje:

1. Upoštevanje načela dveh čutov:

- vse pomembne informacije morajo biti predstavljene v najmanj dveh oblikah: vizualni ter tipni in/ali zvočni obliki;
- stavba (točka) naj bo opremljena s sistemi za izboljšanje poslušanja (na primer slušno zanko ali FM sistemom);
- tipne in zvočne informacije naj bodo usklajene z vodilnimi potmi za slepe in slabovidne ter dostopne na mestih, ki jih prej omenjeni lahko najdejo;
- pomembna je dobra akustičnost prostora (preprečevanje odmevov).

2. Upoštevanje pravil za pripravo lahko berljivih in razumljivih pisnih informacij:

- upoštevati je treba pravila v zvezi z velikostjo, kontrasti, podlagami, tipografijo in simboli (predstavljena v poglavju 4.3.2 *Načrtovanje in oblikovanje usmerjevalnih sistemov*);
- pomembna je primerna strukturiranost informacij (informacije, ki so za uporabnike zelo pomembne, naj bodo jasno ločene od manj pomembnih informacij, oglasov in podobno), glej tudi sliko 3;
- informacije naj bodo kratke in preproste, torej razumljive vsakomur;
- pri pripravljanju predstavitev pomembnih informacij v pisni obliki je treba upoštevati *Evropska pravila za pripravo informacij v lahko berljivi in razumljivi obliki*. Če je potrebno, se informacije v lahko berljivi obliki predstavijo posebej.

3. Pazljivost pri uvajanju elektronskih oziroma avtomatiziranih medijev:

- elektronski mediji, kot so elektronske table, avtomatski odzivniki, sistemi za upravljanje čakanja, elektronski terminali, sistemi za upravljanje dvigal in podobno, ki so pomembni za uporabo objekta in dostop do storitev in pomembnih informacij, morajo omogočati uporabo vsem uporabnikom;
- medij naj omogoča upravljanje z eno roko iz sedečega ali stoječega položaja;
- medij naj ponuja informacije v zvočni in pisni obliki;
- medij mora biti preprost za uporabo;
- zaslone na dotik, ki niso posebej prilagojeni, niso primerni za slepe in slabovidne;
- če medij ne ustreza zgornjim zahtevam, mora biti v neposredni bližini obvezno na voljo pomoč usposobljene osebe, ki lahko pomaga pri uporabi medija ali kako drugače pripomore k dostopnosti želenih informacij oziroma storitve.

4. Spletna dostopnost

Spletne strani so zelo pomembne za obveščanje uporabnikov; ponekod lahko tudi rešujejo zagate v zvezi s prostorsko dostopnostjo. Veliko storitev je mogoče opraviti na daljavo; ponekod obiski na lokaciji skoraj niso več potrebni. Vendar pa je dostopnost spletnih strani zelo pereč problem. Večina spletišč javnih ustanov je (še vedno) nedostopnih za slepe in slabovidne, veliko teh je nedostopnih tudi za osebe z motnjami v duševnem razvoju, gluhe in naglušne ter vse, ki imajo težave z razumevanjem informacij.

Pri izdelovanju in prenavljanju spletnih strani javnih ustanov je treba upoštevati Zakon o dostopnosti spletišč in mobilnih aplikacij (ZDSMA, 2018). Pri tem se uporablja standard WCAG, torej evropske smernice za pripravo spletnih strani (<https://www.w3.org/WAI/intro/wcag>). Med drugim se je priporočljivo posvetovati tudi z usposobljenim svetovalcem za spletno dostopnost.

5. Znakovni jezik

Osnovna človekova pravica je pravica do uporabe maternega jezika. Slovenski znakovni jezik je materni jezik gluhih in njihov prvi jezik. Zato je v postopkih v javnih ustanovah treba zagotoviti tudi pravico do uporabe tega jezika, kot jo predpisuje *Zakon o uporabi slovenskega znakovnega jezika (ZUSZJ, 2002)*.

Ta zakon določa, da ima gluha oseba pravico uporabljati znakovni jezik v postopkih pred državnimi organi, organi lokalne samouprave, izvajalci javnih pooblastil oziroma izvajalci javne službe. Ti so gluhi osebi dolžni zagotoviti tolmača za znakovni jezik na njegovo zahtevo ali po uradni dolžnosti takoj, ko ta na vpogled predloži dokument, s katerim ji je priznana pravica do tolmača. Plačilo stroškov tolmača za znakovni jezik zagotovi državnimi organi, organi lokalne samouprave, izvajalci javnih pooblastil in izvajalci javne službe v letnih finančnih načrtih.

Za pravilno upoštevanje te pravice priporočamo, da občina izvede izobraževanje v zvezi z dostopnostjo informacij in storitev, na katerem lahko odgovorni v javnih ustanovah med drugim izvedo, kaj so njihove dolžnosti in kako naj zagotavljajo to pravico. Za uspešno komuniciranje z gluhihimi in naglušnimi (pa tudi slepimi in slabovidnimi) je zelo pomembno, da javne ustanove izvajajo redna izobraževanja za zaposlene (več o tem v poglavju 3.3.4.1 *Promocija dostopnosti in seznanjanje odgovornih z načrtom*).

4.3.4 POSEBNI DEL: PREGLED OBJEKTOV Z VIDIKA DOŠTOPNOSTI INFORMACIJ TER DOLOČITEV OBJEKTOV IN OBMOČIJ, ZA KATERE JE TREBA IZDELATI PODROBNEJŠI NAČRT DOSTOPNOSTI

V okviru posebnega dela smernic za dostopnost informacij se lahko izdela pregled javnih ustanov v občini z vidika dostopa do informacij. Pri tem ne gre za pregled celotnih ustanov, temveč zgolj za preverjanje možnosti dostopa do prve točke, kjer lahko uporabnik pride do usposobljene osebe, ki mu lahko nudi pomoč, oziroma kjer lahko opravi storitev.

Primer: Pri pregledu dostopa do centra za socialno delo ocenimo, ali je vhod dobro označen in s primerno velikimi napisi, ki jih lahko opazi tudi slabovidni uporabnik, ali lahko obiskovalec do sprejemne pisarne pride tudi z invalidskim vozičkom. V primeru, če je zanj določen poseben vhod, ocenimo, ali je ta tudi primerno označen. Če se sprejemna pisarna nahaja v prvem nadstropju, preverimo, ali so usmerjevalna znamenja, ki obiskovalce vodijo do nje, postavljena na primernih točkah, lahko razumljiva in berljiva. Ocenimo, ali je sprejemna pisarna urejena in opremljena tako, da lahko z uslužbencem brez težav komunicira tudi človek z okvaro sluha in podobno.

Pri pregledu strokovna skupina ugotavlja, ali lahko funkcionalno ovirani uporabnik brez večjih težav najde prvo informacijsko točko v objektu. Na tej točki predvidevamo, da uporabnika pričaka usposobljen uslužbenec, ki mu pomaga naprej do storitve ali informacije, ki jo išče. Pri tem strokovna skupina pregleda predvsem primernost orientacijskih točk, usmerjevalnih znamenj in označevalnih tabel, vidnost vhoda in informacijske točke ter popiše ovire na poti od vhoda v ustanovo do informacijske točke ter predlaga možnost izboljšav. Pri tem ne gre torej za celostni pregled objektov, ki bi zajemal vse informacije, pomembne za uporabnike, temveč zgolj osnovni dostop do prve informacijske točke.

V sklopu tega dela strokovna skupina tudi predlaga objekte, kjer je zaradi kompleksnosti prostora in storitev ali nekaterih omejitev treba izvesti celostni pregled stavbe ter narediti podrobnejši načrt dostopnosti.

Ta del načrta služi torej kot strokovna podlaga za nadaljnje delo, ki poteka pozneje na ravni posameznih ustanov oziroma upravljavcev površin v javni rabi. V podrobnejših načrtih dostopnosti se ustanove oziroma območja pregleda temeljiteje. Več o tem je zapisano v poglavju 5 *Podrobnejši načrti dostopnosti*.

5 PODROBNEJŠI NAČRTI DOSTOPNOSTI

Kaj so podrobnejši načrti dostopnosti in zakaj je v nekaterih primerih pomembno, da se zagotovi izdelava takšnega načrta? Za katere objekte in območja se navadno v strateških načrtih dostopnosti predvidi oziroma predlaga izdelavo podrobnega načrta dostopnosti?

Podrobnejši načrti dostopnosti so pomembni za ustanove in območja, kjer sta zaradi različnih razlogov gibanje in orientacija ali dostop do informacij za osebe z oviranostmi težavnejša ali ko gre za objekte, ki so za te skupine zelo pomembni.

Podrobnejši načrti navadno vsebujejo načrt usmerjanja obiskovalcev po ustanovi oziroma območju (predlog usmerjevalnega sistema in pripomočkov ter ukrepov, ki izboljšujejo orientacijo), načrt talnega taktilnega vodilnega sistema, načrt potrebnih prilagoditev za zagotovitev varne uporabe prostora in predloge v zvezi s prilagoditvijo vsebin za osebe z oviranostmi.

Podrobnejši načrti dostopnosti se navadno izdelujejo za naslednje objekte in območja:

1. postaje in postajališča javnega linijskega prevoza potnikov (avtobusne in železniške postaje, pristanišča in letališča):¹¹

- ker so te izhodišča za dostop do vseh stavb in območij ter je nanje vezana mreža dostopnih poti, predvidenih v strateškem načrtu;
- ker gre za prostore s kompleksno zasnovo, težko orientacijo in pomembnimi informacijami.

2. zdravstvene ustanove:

- ker so za osebe z oviranostmi to ene najpomembnejših ustanov, ki jih želijo uporabljati samostojno;
- ker gre navadno za ustanove z zelo kompleksno zasnovo, kjer je treba poskrbeti za ustrezne orientacijske oznake.

3. izobraževalne ustanove:

- ker gre za ustanove, ki so ključne pri doseganju načela enakosti v družbi;
- ker gre navadno za prostore s kompleksno zasnovo, zapleteno orientacijo in množico informacij.

4. muzeje in galerije (in druge kulturne objekte):

- ker je pogosto neizvedljivo prilagoditi celotne zbirke tako, da bi bile dostopne vsem, je treba izdelati načrt vodenja obiskovalcev, v njem pa predvideti vsebine, ki bodo dostopne v prilagojenih oblikah (na primer tipni zemljevidi, tipni eksponati, zvočni vodniki z avdiodeskripcijo za slepe, povzetki v lahko berljivi in razumljivi obliki, podnapisi na videoposnetkih, razlaga v znakovnem jeziku in podobno) ter druge prilagoditve za zagotavljanje dobre orientacije in varne uporabe (na primer taktilne oznake, kontrastne označitve, klančine, osvetlitev pomembnejših točk in podobno);
- ker gre navadno za ustanove z zapleteno zasnovo, kjer je treba poskrbeti za ustrezne orientacijske oznake, ki omogočajo zanesljivo vodenje vseh obiskovalcev.

¹¹ Za manjša postajališča in postajališča mestnega prevoza potnikov se navadno ne izdelujejo posebni načrti dostopnosti, temveč se izdelata načrt dostopnosti tipskega postajališča, ki ga potem uporabljajo na vsem območju, ki je v upravljanju določenega izvajalca prevozov.

5. zavarovane objekte in območja kulturne dediščine:

- ker gre pogosto za območja, oblikovana v popolnoma drugačnih družbenih razmerah, ko dostopnost pri oblikovanju ni bila pomembna, temveč prej obratno – zaradi varnosti so bili nedostopni kraji celo bolj cenjeni in je zato v veliko primerih nerealno pričakovati, da bi te kraje lahko v celoti prilagodili za dostop vseh obiskovalcev;
- ker so zavarovani s predpisi o varovanju kulturne dediščine, pri tem pa je treba upoštevati smernice in pogoje v zvezi z uporabo materialov in konstrukcijskih elementov, ki skrbijo za to, da se območje prilagodi na načine, ki ne bodo pomenili grobega poseganja v zasnovo ali ogrožali konstrukcijskih značilnosti zgodovinskega objekta;
- ker je prav zaradi prej navedenih razlogov velikokrat potrebno sklepanje kompromisov in uvajanje posebnih rešitev, ki nekoliko odstopajo od standardov, ki so opredeljeni v *Pravilniku o univerzalni graditvi in rabi objektov*, kar zahteva sodelovanje uporabnikov, ki jih predstavljajo reprezentativne invalidske organizacije in Zavod za varstvo kulturne dediščine Slovenije.

6. zavarovana območja narave:

- ker gre za območja s posebnim statusom, pri katerih ima prednost ohranjanje narave, zato bi gradnja poti in objektov, ki bi omogočili enakovreden dostop vsem, lahko pomenila grob poseg v naravo;
- ker je zaradi tega treba določiti način vodenja obiskovalcev po območju in stopnje dostopnosti (na primer info točka je dostopna vsem, neko tematsko pot lahko uporabljajo obiskovalci z lažjimi oviranostmi, medtem ko so druge poti v območju težje dostopne).

7. druga območja in objekte s kompleksno zasnovo oziroma območja, kjer je izkazan poseben interes bodisi zaradi velikega števila obiskovalcev z oviranostmi bodisi zaradi izraženega interesa lastnika (upravljavca), ki bi želel zagotoviti višjo raven dostopnosti (na primer turistična območja, zdraviliški kompleksi, nakupovalna središča).

Podrobnejši načrti dostopnosti se ne izdelujejo v okviru strateškega načrta. V slednjem se samo zabeležijo območja oziroma objekti, ki potrebujejo takšno podrobnejšo obravnavo, navedejo razlogi za to odločitev in podajo morebitne usmeritve za izdelavo podrobnejših načrtov, ki so bile ugotovljene v okviru priprave strateškega načrta.

6 VIRI IN LITERATURA

Agenda 22: Lokalne oblasti: navodila za načrtovanje invalidske politike za lokalne oblasti (2006). Pridobljeno s https://www.zdis.si/files/obcina_po_meri_invalidov_agenda22.pdf

Albreht, A., Gavran, K., Simoneti, M., Wraber, T., in Jahjefendić, A. (2017). *Univerzalna stanovanjska graditev*. Ljubljana: Ministrstvo za okolje in prostor.

Albreht, A., Zapušek Černe, A., Krištof, P. in Černe, D. (2016). *Z belo palico po mestu*. Ljubljana: Zveza društev slepih in slabovidnih Slovenije. Pridobljeno s <http://www.zveza-slepih.si/wp-content/uploads/2016/11/2016-11-02-Z-belo-palico-po-mestu.pdf>

Albreht, A., Zupanc, M., Pajk, D., Kutin, J., Gavran, K. in Černe Zapušek, A. (2016). *Inkluzivno oblikovanje in dostop do informacij v okviru načrtovanja in gradnje*. Ljubljana: Ministrstvo za okolje in prostor. Pridobljeno s http://www.mop.gov.si/fileadmin/mop.gov.si/pageuploads/publikacije/inkluzivno_oblikovanje.pdf

Državni izvedbeni načrt za tehnične specifikacije za interoperabilnost v zvezi z dostopnostjo železniškega sistema Evropske unije za invalide in funkcionalno ovirane osebe (2017). Pridobljeno s http://www.mzi.gov.si/fileadmin/mzi.gov.si/pageuploads/DZZ/Zakonodaja_DZZ_2010/NIP_za_TSI_PRM.pdf

European accessibility act, proposal (2015) (let. 0278). Bruselj. Pridobljeno s <http://ec.europa.eu/social/BlobServlet?docId=14813&langId=en>

European accessibility act „EU Legislation in Progress“ briefing § (2017). Pridobljeno s [http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2017/603973/EPRS_BRI\(2017\)603973_EN.pdf](http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2017/603973/EPRS_BRI(2017)603973_EN.pdf)

Evropska komisija (2010). *Evropska strategija o invalidnosti za obdobje 2010-2020: obnovljena zaveza za Evropo brez ovir* (let. 1). Bruselj. <https://doi.org/10.1017/CBO9781107415324.004>

Evropska pravila za pripravo informacij v lahko berljivi in razumljivi obliki (b. d.). Pridobljeno 2. novembra 2018, s <http://www.zveza-sozitie.si>

Gradbeni zakon (GZ) (2017). Uradni list RS, št. 61/17 in 72/17 – popr. Pridobljeno s <http://www.pisrs.si/Pis.web/pregledPredpisa?id=ZAKO7108>

Infrastruktura za pešce - splošne usmeritve (b. d.). Pridobljeno 2. novembra 2018, s http://www.mzi.gov.si/fileadmin/mzi.gov.si/pageuploads/DPR/STMP/Infrastruktura_za_pesce_-_splosne_usmeritve_V1.00_podpis.pdf

Konvencija o pravicah invalidov, št. 10/08 (2008). Uradni list RS – Mednarodne pogodbe št. 10/08. Pridobljeno s http://www.mddsz.gov.si/fileadmin/mddsz.gov.si/pageuploads/dokumenti__pdf/konvencija_o_pravicah_invalidov.pdf

Litman, T. (2017). Evaluating Accessibility for Transport Planning. *Online TDM Encyclopedia, Victoria Transport Policy Institute*, (January 2008), 61. Pridobljeno s <http://www.vtpi.org/access.pdf>

Nacionalne usmeritve za izboljšanje dostopnosti grajenega okolja, informacij in komunikacij za invalide (2005). Uradni list RS, št. 113/05. Pridobljeno s <https://www.uradni-list.si/glasilo-uradni-list-rs/vsebina/2005-01-5023/nacionalne-usmeritve-za-izboljšanje-dostopnosti-grajenega-okolja-informacij-in-komunikacij-za-invalidi>

Pravilnik o avtobusnih postajališčih (2018), Uradni list RS, št. 106/11 in 36/18 §. Pridobljeno s <http://www.pisrs.si/Pis.web/pregledPredpisa?id=PRAV10311>

Pravilnik o opremljenosti avtobusnih postaj, pomembnejših avtobusnih postajališč in avtobusnih postajališč ter načinu opravljanja storitev avtobusnih postaj (2004). Uradni list RS, št. 88/04 in 131/06. Pridobljeno s <http://pisrs.si/Pis.web/pregledPredpisa?id=PRAV5256>

Pravilnik o prometni signalizaciji in prometni opremi na cestah (2015). Uradni list RS, št. 99/15, 46/17 in 59/18. Pridobljeno s <http://www.pisrs.si/Pis.web/pregledPredpisa?id=PRAV11505>

Pravilnik o univerzalni graditvi in uporabi objektov (2018). Uradni list RS, št. 41/18. Pridobljeno s <http://www.pisrs.si/Pis.web/pregledPredpisa?id=PRAV12693#>

Resolucija o prometni politiki Republike Slovenije (RePPRS) (2006). Uradni list, št. 58/06. Pridobljeno s <http://www.pisrs.si/Pis.web/pregledPredpisa?id=RESO14>

Sanders, E. B.-N., Brandt, E., in Binder, T. (2010). A framework for organizing the tools and techniques of participatory design. *Proceedings of the 11th Biennial Participatory Design Conference on - PDC '10*, 195. <https://doi.org/10.1145/1900441.1900476>

Sendi, R., Bizjak, I., Goršič, N., Kerbler, B., Mujkić, S., in Tominc, B. (2015). Priročnik o dostopnosti objektov v javni rabi. Pridobljeno s <http://www.uirs.si/pub/DOSTOPNOST-prirocnikS.pdf>

SIST EN 60118-4: 2015. Elektroakustika – slušni pripomočki – 4. del: Sistemi z indukcijsko zanko za slušne pripomočke (2015).

SIST EN 81-70: 2018. Varnostna pravila za konstruiranje in vgradnjo dvigal (liftov) – Posebne izvedbe osebnih in osebno-tovornih dvigal – 70. del: Dostopnost dvigal za osebe, vključno z invalidi (2018).

SIST ISO 1186/2016: Talni taktilni vodilni sistem za slepe in slabovidne (2016).

SIST ISO 21542/2012: Dostopnost in uporabnost grajenega okolja (2012).

Skupni prometni prostor (b. d.). Pridobljeno 3. oktobra 2018, s <https://ipop.si/urejanje-prostora/izrazje/skupni-prometni-prostor/>

Standardna pravila za izenačevanje možnosti invalidov (b. d.). Pridobljeno 20. septembra 2018, s <https://www.zdis.si/content/standardna-pravila-za-izenacevanje-moznosti-invalidov>

Uredba komisije (EU) št. 1300/2014 z dne 18. novembra 2014 o tehničnih specifikacijah za interoperabilnost v zvezi z dostopnostjo železniškega sistema Unije za invalide in funkcionalno ovirane osebe, Uradni list EU, L 356/110 § (2014). Pridobljeno s https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SL/TXT/PDF/?uri=OJ:JOL_2014_356_R_0002&from=SL

Uredba o prostorskem redu Slovenije (2004). Uradni list RS, št. 110/02, 8/03 – popr. in 58/03 – ZZK-1. Pridobljeno s <http://pisrs.si/Pis.web/pregledPredpisa?id=URED3526>

Ustava Republike Slovenije (URS) (Uradni list RS, št. 33/91-I, 42/97 – UZS68, 66/00 – UZ80, 24/03 – UZ3a, 47, 68, 69/04 – UZ14, 69/04 – UZ43, 69/04 – UZ50, 68/06 – UZ121, 140, 143, 47/13 – UZ148, 47/13 – UZ90, 97, 99 in 75/16 – UZ70a) § (1991). Pridobljeno s <http://www.pisrs.si/Pis.web/pregledPredpisa?id=USTA1>

Web Content Accessibility Guidelines (WCAG) (b. d.). Pridobljeno 2. novembra 2018, s <https://www.w3.org/WAI/standards-guidelines/wcag/>

Zakon o cestah (ZCes-1) (2010). Uradni list RS, št. 109/10, 48/12, 36/14 – odl. US, 46/15 in 10/18. Pridobljeno s <http://www.pisrs.si/Pis.web/pregledPredpisa?id=ZAKO5788>

Zakon o dostopnosti spletišč in mobilnih aplikacij (ZDSMA) (2018). Uradni list RS, št. 30/18. Pridobljeno s <http://www.pisrs.si/Pis.web/pregledPredpisa?id=ZAKO7718>

Zakon o izenačevanju možnosti invalidov (ZIMI) (2010). Uradni list RS, št. 94/10 in 50/14. Pridobljeno s <http://www.pisrs.si/Pis.web/pregledPredpisa?id=ZAKO4342#>

Zakon o prevozi v cestnem prometu (ZPCP2) (2006). Uradni list RS, št. 6/16. Pridobljeno s <http://pisrs.si/Pis.web/pregledPredpisa?id=ZAKO4236#>

Zakon o uporabi slovenskega znakovnega jezika (ZUSZJ) (2002). Uradni list RS, št. 96/02 §. Pridobljeno s <http://www.pisrs.si/Pis.web/pregledPredpisa?id=ZAKO1713>

Zavod DOSTOP. Strateški načrt dostopnosti za Mestno občino Slovenj Gradec (2018).

