

Mr. ZLATKO HINŠT
Hrvatske željeznice
Zagreb, Mihanovićeve 12

Sigurnost prometa
Prethodno priopćenje
UDK: 616 - 056.26 : 656
Primljeno: 10.03.1994.
Prihvaćeno: 06.04.1994.

PROMET I INVALIDI - ANKETNO ISPITIVANJE NA PRIMJERU ZAGREBA

SAŽETAK

Autor iznosi rezultate anketnog ispitivanja o odnosu prometa i invalida, provedenog u proljeće 1991. godine u Zagrebu. Anketom je obuhvaćeno 305 ispitanika različitih kategorija invalidnosti i ostalih obilježja, čije nas je djelovanje na ispitanike osobito zanimalo. Odgovori ispitanika ukazuju na nezadovoljstvo odnosom društvene zajednice prema invalidima i stupnjem prilagođenosti rješenja u prometu potrebama invalida, te na sporni problem dostupnosti u korištenju javnog prometa, uz ostale. Ispitanici su dali i primjedbe i prijedloge za rješavanje svojih problema. Odlučujuću ulogu u stvaranju stajališta i iskazima ima način življenja i oblik invalidnosti.

1. UVOD

U prometu se sreću različite skupine građana odnosno sudionika, koji funkcioniraju na raznolike načine, ovisno o vlastitim psihofizičkim sposobnostima i prostornim uvjetima [1]. Za invalide, kao tipičnu marginalnu skupinu, sa stajališta korištenja gradskog prostora i prometa, znakovito je da se otežano i neravnopravno pojavljuju kao korisnici i sudionici. Stoga je prije stanovitog broja godina u Zagrebu i nastao termin "osobe s dodatnim potrebama", što najbolje ukazuje na dodatne (posebne) kriterije koji se moraju poštivati u prilagodivanju prometa i gradskog prostora i za potrebe invalida [2]. U tu svrhu donijeti su posebni propisi, i u Republici Hrvatskoj vrijede već više od deset godina [3]. O potrebama i problemima invalida provode se i posebne ankete [4]. Promet i invalidi mogu se proučavati i sa stajališta postojećeg stanja glede elemenata organizacije, prostora i rješenja u prometu i s motrišta percipiranja tj. doživljavanja fizičke okoline, perspektive promjena i prijedloga u tu svrhu.

Predočit će se rezultati istraživanja o odnosu prometa i invalida, dobiveni na temelju ankete koja je provedena u Zagrebu u proljeće 1991. godine na više mjesta (Centar za odgoj i obrazovanje djece i omladine, invalidske organizacije, a unutar toga posebice ističemo dobivanje anketnih upitnika dopisnim putem, te u ostalim prigodama). Anketa za invalide je prezentirana i nastala je za potrebe izradbe magistarskog rada pod naslovom "Socio-ekološki aspekti prometa i položaj marginalnih grupa" (Primjer Zagreba). Rad je obranjen na Filozofskom fakultetu u Zagrebu, u lipnju 1993. godine (mentor prof.dr.Ognjen Čaldarević). Anketa čini dio ukupnih istraživanja iznijetih u radu, a

ovom je prigodom prikazujemo kao samostalno istraživanje u zasebnom članku.

2. PREDMET I CILJEVI ISTRAŽIVANJA

Predmet istraživanja čini percipiranje i iskazivanje o problemima u prometu invalida različitih kategorija, tjelesnih invalida, slijepih i gluhih te osjetilnih. U tu svrhu ispitanici se izjašnjavaju, u obliku stajališta i mišljenja, na pitanja zatvorenog tipa (unaprijed ponudeni odgovori), u obliku iskaza o problemima i opisa problema te prijedloga njihova rješavanja u obliku pitanja otvorenog tipa (slobodni odgovori), i to za:

- stajalište o (ne)zadovoljstvu invalida odnosom društvene zajednice prema njima,
- stupanj zadovoljstva rješenjima u prometu s gledišta njegove (njihove) prilagođenosti potrebama invalida,
- problem psihičkog opterećenja hendikepiranih,
- stajalište o prilagodbi prometa invalidima radi poboljšanja njihove komunikacije u prostoru i s ostalima,
- iskaz o solidarnosti u prometu i traženju pomoći,
- iskaz o informiranosti o posebnom obliku prijevoza invalida u Zagrebu u svezi s čime postoje prijedlozi,
- iskaz o korištenju sredstava javnoga gradskog i međugradskog prometa (s naglaskom na aspekt dostupnosti-pristup),
- prijedloge rješenja problema u prometu za invalide,
- opis teškoća u kretanju (invalida pojedinačno).

Ciljevi istraživanja odnose se i na djelovanje varijabli.

Zapravo, zanima nas kako socio-statusna i obilježja invalidnosti djeluju na odgovore ispitanika u smislu većih razlika.

3. METODE ISTRAŽIVANJA I NAČIN IZLAGANJA

S obzirom na naznačene ciljeve istraživanja u svrhu postizanja odgovarajućih spoznaja, primijenjene su metode primjerene ispitivanju. Svi odgovori ispitanika bit će predočeni u apsolutnim i relativnim frekvencijama (postotno) za distribuciju frekvencija ukupnog broja ispitanika bez podjele prema njihovim obilježjima u tablicama. Djelovanje obilježja ispitanika kao neovisne varijable, a koju

čine zone stanovanja, spol, životna dob, oblik invalidnosti, bračno stanje, način življenja, zanimanje-status i (ne)zaposlenost, na odgovore ispitanika kao ovisne varijable slijedi nakon predstavljanja ukupnih odgovora. Radi ispitivanja veza neovisnih i ovisnih varijabla, sukladno prirodni pitanja, koriste se sljedeće metode i način izlaganja. Za stajališta i mišljenja poput zadovoljstva, subjektivnih osjećaja i o prilagodivanju prometa invalidima korišten je Hi-kvadrat test (χ^2), a za statistički značajne razlike u odgovorima ovisno o obilježjima ispitanika (varijablama) dan je koeficijent kontingencije (C_k) kao pokazatelj korelacije. Za iskaze ispitanika (solidarnost u prometu, kretanje i pomoć, korištenje javnog prijevoza, informiranost), s obzirom na to da na njih djeluju i ostali čimbenici, ne koriste se rezultati χ^2 -testa, već se ukazuje na određene razlike u odgovorima na temelju zapažanja. Za određene odgovore s ljestvicom od pet stupnjeva u opredjeljenjima ispitanika (intenzitetu), daje se i rezultat prosječne ocjene kao aritmetičke sredine (stupnjevi kao ponderi) i koeficijenti korelacije. Posebno se izlažu slobodni odgovori, i to klasifikacijom prijedloga i s primjerima teškoća invalida.

4. OBILJEŽJA UZORKA I ISPITANIKA

Anketa je obavljena na uzorku od 305 ispitanika. S obzirom na to da je bila potrebna radi što bolje i kvalitetnije predodžbe o problemima hendikepiranih u prometu, različitosti u dijagnozama i obliku invalidnosti, utemeljen je tzv. kvota-uzorak. U kategoriji tjelesnih invalida, kojom su obuhvaćeni paraplegičari i tetraplegičari, oni s amputiranim dijelovima tijela, paralizirani, bolesnici s parezom, s bolesnom kralježnicom i ekstremitetima, reumatičari i drugi, postoje (pod)kategorije "pokretnih" (64,9%) i "nepokretnih" (invalidi u kolicima) (21,4%), a u kategoriji "osjetilnih" invalida su slijepe, slabovidne, gluhe i nagluhe osobe zastupljene u uzorku s 13,7% ispitanika. Uz to su u uzorku bitna i socio-statusna obilježja ispitanika. Glede zone stanovanja (položaj područja grada-bivše općine u odnosu na središte), u prvoj zoni je 37,0%, u drugoj 34,0% i u trećoj zoni 29,0% ispitanika. Prema spolu, uzorak čine 55,7% muškaraca i 44,3% žena. Životna dob ispitanika utvrđena je prema intervalima: a) do 20 godina (26,9%), b) 21-30 godina (17,5%), c) 31-45 godina (23,8%), d) 46-60 godina (24,8%) i e) 61 i više godina (7,0%). Prosječna životna dob ispitanika je 36,1 godina, a prosječno odstupanje 16,4 godine, što znači da je koeficijent varijacije 45,54%. Prema bračnom stanju, najviše je neženjenih-neudatih (58,9%), slijede oženjeni-udate (35,2%) te rastavljeni-e (4,6%) i udov(i)ci-e (1,3%). Prema načinu življenja, kod staratelja ili u domu je 30,3%, kod roditelja 14,8%, vlastitu obitelj ima i živi u njoj 32,9%, sam-a živi 14,1% i na ostale načine živi 7,9% ispitanika. Prema zanimanju- statusu, nešto je više od trećine zaposlenih (radnika i službenika) te nešto manje od dvije trećine izvan radnog odnosa (učenici, studenti, domaćice i umirovljenici) raznih stručnih sprema.

5. REZULTATI ISTRAŽIVANJA

Odgovore ispitanika izložiti ćemo prema prethodno utvrđenom načinu izlaganja s obzirom na primijenjene metode i tip pitanja, koja predočujemo u istom obliku kao u upitniku.

1. Na pitanje "Jeste li zadovoljni odnosom društvene zajednice prema invalidima (grada Zagreba)?" odgovori su:

Tablica 1. Odnos društvene zajednice i zadovoljstvo

	f	%
a) DA	70	23,5
b) NE	183	61,4
c) NEMAM MIŠLJENJA	45	15,1
Ukupno	298	100,0

nedostaje 7 frekvencija

Više od 60% ispitanika je izričito nezadovoljno odnosom društvene zajednice prema invalidima, a ako tomu još pribrojimo one bez mišljenja, dobivamo više od tri četvrtine onih koji ne iskazuju zadovoljstvo (76,5%). Na razini od 5% značajnosti χ^2 -testa utvrđena je povezanost odgovora s obilježjima ispitanika, i to za životnu dob ($C_k = 0,81$), način življenja ($C_k = 0,71$), zanimanje- status ($C_k = 0,53$) i (ne)zaposlenost ($C_k = 0,31$). Starost i način življenja bitno utječu na izražavanje stupnja zadovoljstva, što pokazuju i visoke korelacije odgovora i obilježja, dok je socio- profesionalni status manje važan od prethodnih dvaju obilježja ispitanika.

2. Na pitanje "Koliko ste (ne)zadovoljni s rješenjima u prometu u gradu u kojem živite (Zagreb) s gledišta invalidnih osoba (znakovi za pristupačnost, prilagođenost rada semafora, pješački prijelazi, ulazi u zgrade i uopće prilazi javnim mjestima itd.)?" slijede odgovori u pet stupnjeva u obliku tzv. Likertove ljestvice:

Tablica 2. Zadovoljstvo s rješenjima u prometu

	f	%
a) potpuno zadovoljan	11	3,6
b) zadovoljan	32	10,6
c) nemam određenog mišljenja ili dijelom zadovoljan-nezadovoljan	93	30,7
d) nezadovoljan	100	33,0
e) potpuno nezadovoljan	67	22,1
Ukupno	303	100,0

nedostaju 2 frekvencije

Zadovoljnih je svega 14,2%, djelomično je (ne)zadovoljno ili se ne izjašnjava 30,7%, dok je 55,1% izričito nezadovoljnih ispitanika rješenjima u prometu s gledišta invalida. Prosječna ocjena (u kontinuumu se uzima ponder 1 za "potpuno nezadovoljan" i 5 za "potpuno zadovoljan") iznosi 2,41 uz koeficijent varijacije 43,15%. Percepcija ispitanika je očevidno, u prosjeku, u rasponu između nezadovoljavajućeg i dijelom prihvatljivog stanja. Akcija uklanjanja rubnjaka u obliku zapreka samo je dio ukupnih napora grada. Dijelom se problem veže i na duljinu trajanja dopuštenog prijelaza pješaka na semaforiziranim pješačkim prijelazima. U velikom dijelu ne odgovaraju ulazi u zgrade, pogotovo invalidima u kolicima, da se ni ne govori o ostalim detaljima. Povezanost odgovora i obilježja ispitanika (p manji od 0,05) utvrđena je za zone stanovanja ($C_k = 0,77$), životnu dob ($C_k = 0,88$), način življenja ($C_k = 0,86$) i zanimanje-status ($C_k = 0,84$). Radi se o visokim korelacijama i može se utvrditi da to stajalište-ocjenu određuju čimbenici lokacije i načina življenja, starosti te socio-profesionalnog statusa ispitanika.

3. Na pitanje "Doživljavate li invalidnost u vlastitom slučaju, pored tjelesnog hendikepa (uskraćenosti), i kao svojevrsno psihičko opterećenje?" slijede odgovori:

Tablica 3. Doživljavanje psihičkog opterećenja

	f	%
a) DA	62	21,1
b) NE	87	29,6
c) Djelomično	79	26,9
d) Ne razmišljam o tome	66	22,4
Ukupno	298	100,0

nedostaje 11 frekvencija

Postoji "ravnoteža" između invalida koji osjećaju u potpunosti ili djelomično opterećenje (48,0%) i onih koji invalidnost tako ne doživljavaju i ne razmišljaju o tome (52,0%). Statistički značajne razlike u odgovorima, s obzirom na obilježja ispitanika (p manji od 0,05) i korelacije, postoje za zone stanovanja ($C_k = 0,63$), spol ($C_k = 0,52$) i način življenja ($C_k = 0,81$). Udaljenost od gradskog središta djeluje na psihičko opterećenje s prostornog motrišta, jer se invalidi koji čine u trećoj zoni o njoj dvostruko više izjašnjavaju (33,3%) nego oni iz prve i druge zone (17,3% i 17,0%). Žene su u potpunosti i djelomično opterećenije invalidnošću nego muškarci. Prema načinu življenja (visoka korelacija), psihički su najmanje opterećeni invalidi koji žive kod roditelja, a najviše oni koji su kod staratelja ili u domu (školi). Nedvojbeno je da psihička opterećenost ovisi i o ostalim čimbenicima, kao što su okolina u kojoj invalid živi, predrasude i cjelokupna ličnost osobe, a utječe i na uklapanje u promet.

4. Na pitanje "Smatrate li da i promet, uz prilagođavanje cjelokupnoga gradskog prostora za olakšavanje kretanja invalida, može bitno doprinijeti boljoj komunikaciji invalida-neinvalida i uspješnijem uklapanju hendikepiranih osoba u društvo i život?" slijede odgovori (vrsta Likertove ljestvice):

Tablica 4. Prilagodba prometa i prostora invalidima

	f	%
a) vrlo mnogo	140	47,1
b) mnogo	93	31,1
c) osrednje	49	16,5
d) slabo	11	3,7
e) vrlo slabo	4	1,4
Ukupno	297	100,0

nedostaje 8 frekvencija

Positivno stajalište o tomu da promet uz prilagodbu cjelovitoga gradskog prostora doprinosi boljoj i lakšoj komunikaciji i integraciji ima više od tri četvrtine ispitanika (78,4%), a svega 5,1% ima (uvjetno) negativno mišljenje. Statistički značajne razlike u odgovorima, s obzirom na obilježja ispitanika, ne postoje. Prosječna ocjena (u kontinuumu se uzima ponder 1 za "vrlo slabo" i 5 za "vrlo mnogo") iznosi 4,19 uz koeficijent varijacije 22,43%. Visoka ocjena i mala relativna disperzija upućuju na homogenost i jedinstvenost stajališta ispitanika i na optimizam glede efekata uklanjanja arhitektonsko-urbanističkih zapreka.

5. Na pitanje "Osjećate li da sudionici u prometu (vozači - a posebno automobila) imaju dovoljno razumijevanja u pogledu teškoća kretanja invalidnih osoba?", slijede odgovori:

Tablica 5. Solidarnost-razumijevanje invalida u prometu

	f	%
a) potpuno razumijevanje	24	8,0
b) uobičajeno razumijevanje	76	25,4
c) ne ističe se posebno razumijevanje	118	39,5
d) nema ga	45	15,1
e) uopće ga nema	36	12,0
Ukupno	299	100,0

nedostaje 6 frekvencija

Iskazi su dani u pet stupnjeva Likertove ljestvice, a rezultati ukazuju na to da trećina ispitanika nailazi na razumijevanje vozača (33,4%), na nerazumijevanje 27,1% i neutralno ponašanje 39,5% ispitanika. Prosječna ocjena (u kontinuumu se uzima ponder 1 za "uopće ga nema" i 5 za "potpuno razumijevanje") iznosi 3,02, uz koeficijent varijacije 36,75%. Prosječna ocjena ukazuje na gotovo "idealno prosječno" razumijevanje (solidarnost) teškoća invalida u kretanju i prometu. Iskaz-ocjena "ne ističe se posebno razumijevanje" dominira među pojedinačnim odgovorima po stupnjevima. Najveće razlike unutar stupnja c) nalazimo u svezi s obilježjem "način življenja" i u rasponu su od 29,3% za samce do 81,2% za invalide koji žive kod roditelja. Glede obilježja invalidnost, razlike su u istom stupnju od 33,9% za "pokretne" i 45,2% za "nepokretne" tjelesne invalide do 63,4% za osjetilne invalide. Suprotno, najmanje razlike, i to se odnosi na svih pet stupnjeva-odgovora, odnosno njihovu ujednačenost nalazimo za obilježje spol. Razumijevanja ima, ali bi bilo potrebno biti potpuno.

6. Na pitanje "Tražite li češće nečiju pomoć za kretanje po gradu?" odgovori slijede:

Tablica 6. Pomoć za kretanje po gradu

	f	%
a) DA	97	32,8
b) NE	199	67,2
Ukupno	296	100,0

nedostaje 9 frekvencija

Trećina ispitanika je ovisnija o tuđoj pomoći za kretanje po gradu i uključivanje u promet. Prema obliku invalidnosti, odgovori ispitanika ukazuju na razlike u traženju pomoći, i to od samo 23,6% "pokretnih", 29,3% osjetilnih (slijepi i gluhi) do čak 65,6% "nepokretnih" tjelesnih invalida (kolica).

Više su skloni traženju pomoći invalidi stari do 30 godina i oni koji žive kod roditelja (što je neočekivano u prvom i očekivano u drugom slučaju), neoženjeni-neudate i rastavljeni-e te invalidi izvan radnog odnosa. Manje su skloni tomu invalidi srednjih i starijih godina (neočekivano), oženjeni-udate i oni koji žive u vlastitoj obitelji.

7. Na pitanja "Da li Vam je poznat prijedlog organizacije prijevoza posebnim vozilima za prijevoz invalida po gradu?", a koji je u izvornoj verziji dalo Društvo distrofičara i tjelesnih invalida Zagreb [5], dobiveni su odgovori:

Tablica 7. Informiranost o prijevozu invalida

	f	%
a) DA	68	23,4
b) NE	127	43,8
c) Ne znam ni da postoji	95	32,8
Ukupno	290	100,0

nedostaje 15 frekvencija

Čak 76,6% anketiranih nije informirano u svezi sa sadržajem tog pitanja ili uopće ni ne zna za prijedlog. S prijedlogom su upoznatiji "nepokretni" (32,8%), zatim "pokretni" (22,0%), a najmanje osjetilni invalidi (15,0%). Muškarci su bolje poznati nego žene (29,9% prema 16,6%), a službenici u većoj mjeri nego radnici (27,0% prema 9,8%). Napomenimo da (tadašnja) društva tjelesnih invalida i distrofičara i Društvo invalida dječje i cerebralne paralize je/i koristi-lo prijevoz posebnim kombi-vozilima. Prijedlog spomenutog Društva sastojao se u tomu da se u organizaciju prijevoza invalida (i to za sve invalidske organizacije) uključi i ZET te osnuje zasebna služba za tu svrhu. HANDICAP-LINE se kao prijedlog nastavio kao tzv. HEKUP-LINE u gradskoj upravi [6].

8. Na pitanje "Koristite li i možete li uopće koristiti sredstva javnog prijevoza (autobuse, tramvaje)?" odgovori su:

Tablica 8. Korištenje sredstava javnog prijevoza

	f	%
a) DA	177	59,0
b) NE	71	23,7
c) Dijelom	52	17,3
Ukupno	300	100,0

nedostaje 5 frekvencija

Većina ispitanika koja koristi i može koristiti sredstva javnog prijevoza čini to nedvojbeno s većim ili manjim teškoćama. Razlike su vrlo izražene u tom pogledu s obzirom na oblik invalidnosti, jer tramvaje i autobuse može koristiti i koristi 69,7% "pokretnih" (oštećenja i bolesti ekstremiteta, kralježnice i ostalih organa) prema samo 11,3% "nepokretnih" tjelesnih invalida, ali čak 85,7% osjetilnih invalida (među kojima su i slijepi). Obrnuto je, predstavimo li isti redoslijed navedenih kategorija invalida, u slučaju nekorištenja javnog prijevoza (12,8%, 64,5% i 7,1%) te djelomične mogućnosti korištenja (17,5%, 24,2% i 7,2%). Muškarci češće koriste javni prijevoz nego žene (63,6% prema 53,1%). Razlike su izrazite prema zanimanju (statusu), jer se o korištenju pozitivno izjašnjava 73,2% radnika, 63,8% učenika-studenata, 62,5% službenika i samo 47,0% ostalih (umirovljenici, domaćice, nezaposleni), što dokazuje da nužda čini i potrebe. Invalidi koji žive kod staratelja ili u domu više koriste javni prijevoz nego oni koji žive kod roditelja (70,6% prema 54,6%). Prema životnoj dobi, dobivene su velike ali i neočekivane razlike u odgovorima, što upućuje i na veliko značenje ostalih čimbenika, poput tjelesne snage, samopouzdanja i straha. Prilagodba sredstava i objekata javnog prometa je neophodna.

9. Na pitanje "Koristite li i možete li uopće koristiti vozila u međugradskom prijevozu (autobus, vlak, zrakoplov)?" odgovori su sljedeći:

Tablica 9. Korištenje vozila međugradskog prijevoza

	f	%
a) DA	156	51,8
b) NE	34	11,3
c) Dijelom	33	11,0
d) Uz pomoć pratitelja-staratelja	78	25,9
Ukupno	301	100,0

nedostaju 4 frekvencije

Većina ispitanika može koristiti i koristi međugradski prijevoz, ali je očividno da se uz teškoće pri ulasku u vozilo i izlasku iz njega pojavljuje i problem većeg rizika i nesigurnosti pri putovanju pa njih četvrtina to čini sa starateljem-prateljem. Vozila međugradskog prijevoza može koristiti i koristi 63,9% "pokretnih", samo 4,8% "nepokretnih" (zbog invalidskih kolica), ali 68,3% invalida s oštećenjima vida i sluha. Muškarci češće koriste međugradski prijevoz nego žene (57,6% prema 46,5%). Invalidi u radnom odnosu češće ga koriste od onih izvan radnog odnosa (65,7% prema 45,3%), što ukazuje i na potrebe i na materijalne mogućnosti. Prema životnoj dobi, nisu dobiveni očekivani odgovori, pa možemo i ovom prigodom zaključiti da su psihofizičke sposobnosti, sigurnost i samopouzdanje važni čimbenici. Kao i prethodno, valja ukazati na potrebu za

Tablica 2. Zadovoljstvo s rješenjima u prometu

	f	%
a) potpuno zadovoljan	11	3,6
b) zadovoljan	32	10,6
c) nemam određenog mišljenja ili dijelom zadovoljan-nezadovoljan	93	30,7
d) nezadovoljan	100	33,0
e) potpuno nezadovoljan	67	22,1
Ukupno	298	100,0

nedostaju 2 frekvencije

prilagodbom vozila (stube, vrata, unutarnji prostor) i prometnih objekata (peroni, stajališta, pristupne rampe i mehanički uređaji za dizanje invalidskih kolica) potrebama invalida (i starijih). Pritom treba zadovoljiti i posebne zahtjeve osoba s dodatnim potrebama i (opće) prihvaćene međunarodne norme. Dostupnost je u krajnjoj crti važna za sve građane.

10. U svezi s pitanjem otvorenog tipa "Imate li kakve primjedbe na mjesta odvijanja javnoga gradskog i međugradskog prometa (postaje, peroni, pristupi do vozila i na vozila- visina stuba, pristupačnost ulaska hendikepiranim osobama, uključujući i korištenje invalidskih kolica, odjeljci za hendikepirane)? Opišite! Predložite!", zanimljivo je da se najviše primjedaba odnosi na pristupačnost, i to javnim zgradama (u 72 slučaja - iako se to ovim pitanjem nije tražilo), a zatim na stube vozila javnoga gradskog i međugradskog prometa (47), a najmanje u svezi sa sjedalima u tim vozilima (4) i na postaje (2). Veći je broj primjedaba na opću (ne)pristupačnost (35), kao i onih konkretnije vezanih za promet (45). Na previsoke rubnjake pločnika primjedbe ima njih 43, na smetnje u kretanju zbog parkiranih vozila 23, na pješačke prijelaze 13 te na ostale objekte i probleme 18 ispitanika. Prijedlozi se najviše odnose na

pristupne rampe u zgrade i vozila (28), a zatim i na posebne odjeljke za hendikepirane u vozilima javnog prometa. Slijede prijedlozi u svezi s parkiranjem vozila invalida i organizacijom prijevoza invalida.

A evo i nekoliko ilustrativnih primjera odgovora i razmišljanja invalida. Bolesnik-invalid s multipla sklerozom ističe: "Osnovna zapreka je stan u kući bez dizala, pa ne mogu izići iz stana". Paraplegičar u kolicima ističe: "Otežan je pristup svim javnim ustanovama, peronima, vlakovima i posebno tramvajima i autobusima. Trebalo bi postaviti prilazne rampe, a u vozilima rampu koja ima mogućnost podizanja i spuštanja". Bolesnik-invalid sa spina bifide ističe: "Pločnici previsoki (rubnjaci - op. ZH) pa se ne mogu kretati u invalidskim kolicima a isto je i s pristupima do vozila - obično su visoke stepenice pa je ulaz nemoguć". Slijepi posebno inzistiraju na zvučnim semaforima.

11. Na pitanje otvorenog tipa "Da li Vam kretanje pješice, invalidskim kolicima i uopće na bilo koji način predstavlja posebnu teškoću? Opišite!" od slobodno izraženih odgovora izdvajamo nekoliko slikovitih primjera. Kvadruplegičar ističe: "Bez tuđe pomoći ne mogu voziti kolica". Neuromišićni bolesnik-invalid ističe: "Pješice se brzo zamorim, a kad umorna sjednem, ukočim se." Reumatičar(ka) ističe: "Budući da se služim štakom i dosta se teško krećem, brzo se umaram i ne upućujem se na duge relacije". Na pojavu bola, brzog umaranja i mogućnost upućivanja samo na kraće udaljenosti žale se i ostali invalidi poput nanosoma (niski rast i otežana pokretljivost), invalida oboljelih od dječje i cerebralne paralize (pričem dolazi do izražaja i problem ravnoteže i samostalnoga kretanja), onih s parezama, oštećenjima kralježnice (spondiloza, koksartroza). Jedna gluha osoba je istaknula ovu misao: "Gluhoća nije hendikep u smislu kretanja, ali je veoma težak u smislu komunikacije". (Prof. Mirjana Jutriša, tajnik Saveza osoba oštećena sluha Zagreba i Hrvatske u razgovoru je istaknula da gluhi u mraku počinju šepati i gube orijentaciju). Valja istaknuti i jezgrovitu misao jednog slijepca pri provođenju ankete, uz koju su vođeni i intervjui (razgovori) u Savezu slijepih i slabovidnih Zagreba, a koja glasi: "Pomoć ne tražim sam, ali je rado primam". Dodali bismo da pomoć invalidima, pogotovo u prometu koji je važan segment u životu, trebaju istodobno spontano i organizirano pružati i pojedinci i društvena zajednica. Time ujedno pomažemo svim građanima!

Uz ovu anketu, dijelom istodobno a dijelom i u drugim prigodama, obavljani su sa 105 ispitanika intervjui-razgovori, i to sa 64 tjelesna invalida i kronična bolesnika, 30 invalida vida i sluha te s 11 mentalno retardiranih osoba.

6. ZAKLJUČAK

Rezultati anketnog ispitivanja o odnosu prometa i invalida upućuju na sljedeće zaključke:

- ispitanici su u velikoj većini nezadovoljni odnosom društvene zajednice prema njima (više od 60%),
 - nezadovoljni i djelomično nezadovoljni su ispitanici glede rješenja u prometu u Zagrebu s motrišta invalida (prilagodbe),
 - približno u polovici slučajeva ispitanici su psihički opterećeni vlastitom invalidnošću, a to se očituje i u prometu,
 - većina ispitanika nailazi na solidarnost-razumijevanje vozača, a isto toliko traži pomoć u kretanju,
 - više od tri četvrtine ispitanika vjeruje da prilagodbe u prometu (i prostoru) poboljšavaju komunikaciju invalida i neinvalida i bitno olakšavaju njihovo kretanje u gradu,
 - više od tri četvrtine ispitanika nije informirano ili upoznato s prijedlogom posebne vrste prijevoza invalida,
 - većina ispitanika može koristiti i koristi sredstva javnoga gradskog i međugradskog prometa, ali otežano, i to zbog problema u pristupu (dostupnosti) i hendikepa, što pokazuje poredak "nepokretni" - "pokretni" - osjetilni invalidi (po težini), odnosno osjetilni - "pokretni" - "nepokretni" invalidi (prema mogućnosti i korištenju), što opet ukazuje na potrebne akcije,
 - u svezi s rješenjima u prometu s motrišta invalida i njihovih primjedaba, ukazuje se na nepristupačnost ulaza u zgrade, rubnjake, pristup vozilima javnog prijevoza i pristupne rampe kao i na ostale probleme i rješenja,
 - teškoće u kretanju invalida su velika zapreka u njihovu uključivanju u promet i traže društvenu akciju.
- Obilježja ispitanika različito se odražavaju na odgovore, a najvažnije značenje pritom imaju način življenja i invalidnost.

SUMMARY

TRAFFIC AND HANDICAPPED PERSONS - SURVEY OF ZAGREB SITUATION

The paper deals with the results obtained from a survey of traffic-and-handicapped-persons relationship mounted in Zagreb in the spring of 1991. The poll involved 305 examinees - respondents with different degree of handicap and other features whose impact on the answers provided by the respondents was of particular interest to the examiners. The responses given refer us to the disappointment expressed about the attitude of the community towards handicapped persons and the existing level of accommodation of solutions in traffic to the needs of handicapped persons, and the controversial issue of access and availability of public transit/facilities. The respondents have also provided objections and suggestions for the resolution of their problems. A crucial role in the process of forming of attitudes and their articulation refers to the way of living and aspect of handicap.

LITERATURA

- [1] O.ČALDAROVIĆ: Marginalni slojevi i gradska sredina. Zagreb, Zavod za socijalni rad grada Zagreba, 1991.
- [2] N.LONČAR-BUTIĆ: Prostorni uvjeti stanovnika grada u mjesnim zajednicama. Zagreb, Urbanistički zavod grada Zagreba, 1985.
- [3] Pravilnik o prostornim standardima, urbanističko-tehničkim uvjetima i normativima za sprečavanje stvaranja arhitektonsko-urbanističkih barijera. Narodne novine, broj 47/1982.
- [4] "Social Service" Transport - Transport for Elderly and Handicapped Persons. (Okrugli stol europskih ministara prometa održan u Parizu 20. i 21. ožujka 1980. Izvješće.
- [5] HEKUP '91 (Okrugli stol "Hendikepirani u prometu" održan 16. travnja 1991. u Zagrebu).
- [6] Modeli i potrebe organiziranja službe prijevoza za tjelesne invalide grada Zagreba. (Radna grupa: PERHAT, T., KNEŽEVIĆ, M. I BOSAK, S.). Društvo distrofičara i tjelesnih invalida, Zagreb.
- [7] Elaborat inicijalne etape organiziranja javnoga prijevoza hendikepiranih osoba grada Zagreba. (Autori: MIRIĆ, M.,

