



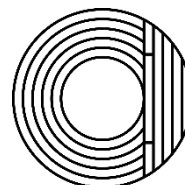
Jaunatnes starptautisko
programmu aģentūra



Līdzfinansē
Eiropas Savienība



TAVS ATBALSTS



anthropos

Projekta “Bez ierobežojumiem” pētījuma ziņojums

Pētnieki: Artūrs Pokšāns, Līna Orste, Daina Pupkevičiūtē

Līdzpētnieki: Markuss Bluķis, Gustavs Briedis, Laine Aleksandra Dovkante, Monta Vasara-Bekere,
Ieva Gaučaitē, Emīlija Mīliauskaitē, Ruslan Nigmatullin

Saturs

Ieteikumi	3
Ievads	4
Konteksts	6
Likumdošana Lietuvā	6
Likumdošana Latvijā	9
Metodoloģija	12
Izaicinājumi	13
Starptautiskie un vietējie pārvadājumi	13
Nodarbību norises vietas un ēstuves	14
Datu analīze	15
Veselīgu cilvēku sabiedrība. Vide kā diskriminācijas rīks	15
Sajūta, ka “neesi iekļauts kopainā”	18
Pareizās domāšanas spēks	23
Secinājumi	29
Atsauces	30
Pielikums	32

Ieteikumi

1. Nodrošināt tiešākus veidus, kā jauniešiem ar kustību traucējumiem piedalīties pakalpojumu un infrastruktūras plānošanas, izstrādes un īstenošanas posmos, izmantojot darba grupas, fokusgrupu diskusijas un citus jauniešiem saistošus pasākumus.
2. Uzlabot uz jauniešiem orientētu pasākumu un objektu piekļūstamību vietējā, pašvaldību līmenī, nodrošinot, ka izbūvētā infrastruktūra tiek uzturēta un savlaicīgi remontēta.
3. Atvieglot sabiedriskā transporta, tostarp starptautiskās satiksmes, piekļūstamību, lai uzlabotu jauniešu mobilitāti.
4. Uzlabot informācijas pieejamību tiešsaistē, nosakot skaidras vadlīnijas par to, kāda informācija ir jāsniedz apmeklējamo teritoriju (piemēram, iestāžu, objektu) un pakalpojumu tīmekļa vietnēs, tostarp informāciju par piekļūstamību, piemēram, kartes.
5. Piekļūstamības risinājumu atbilstību vērtēt cilvēkiem ar invaliditāti vai profesionāļiem, kuri ir apmācīti novērtēt objektu reālo piekļūstamību.
6. Piemērot universālā dizaina principus, nodrošinot ēku un vietu piekļūstamību, lai apmierinātu jauniešu sociālās, kultūras, ekonomiskās vajadzības un vēlmi piedalīties.
7. Sniegt detalizētu informāciju par piekļūstamību fiziskajā vidē, piemēram, ar plakātiem vai norādēm, kurās aprakstīts, kā iespējams iekļūt ēkā, ja ir kustību traucējumi.

Ievads

Par projektu

“Bez ierobežojumiem” (*Without restrictions*) ir Latvijas nodibinājuma “Fonds “Tavs Atbalsts”” un Lietuvas Lietišķās antropoloģijas organizācijas *Anthropos* projekts, kurā jaunieši ar kustību traucējumiem līdzdarbojas pētījumā. Projekts norisinās no 2024. gada februāra līdz 2025. gada jūlijam. To līdzfinansē Eiropas Savienība *Erasmus+* maza mēroga partnerības ietvaros.

Projekta mērķi:

1. piedāvāt jaunu metodi jaunatnes darbiniekiem, kas strādā ar jauniešiem ar kustību traucējumiem, lai noskaidrotu un izprastu jauniešu vajadzības, vēlmes un viedokļus par dažādiem jautājumiem;
2. veikt pētījumu, lai padziļinātu izpratni par jauniešu ar kustību traucējumiem vajadzībām un vēlmēm, lai veicinātu viņu iekļaušanu darbā ar jauniešiem;
3. dot iespēju jauniešu līderiem ar kustību traucējumiem pašiem piedalīties pētījumā un apgūt vērtīgas un dzīvei noderīgas prasmes;
4. apzināt stereotipus, kas kavē jauniešu ar kustību traucējumiem iekļaušanu jauniešu aktivitātēs;
5. apzināt partnerorganizāciju valstu labās prakses piemērus darbā ar jauniešiem ar kustību traucējumiem;
6. izstrādāt ieteikumus jaunatnes darbiniekiem, lai atspēkotu stereotipus par darbu ar jauniešiem ar kustību traucējumiem.

Projekta mērķiem ir divi galvenie principi:

1. partnerorganizāciju kapacitātes veidošana, īstenojot starptautiskus projektus fokusējoties uz jauniešiem ar kustību traucējumiem;
2. stiprināt abu valstu jauniešu ar kustību traucējumiem spējas sevi pārstāvēt, iesaistot viņus pētniecības projekta izstrādē, lai dokumentētu un izteiktu jauniešu ar kustību traucējumiem pieredzi.

Šis dokuments ir projekta pētniecības daļas ziņojums. Tā mērķis ir stiprināt abu valstu jauniešu ar kustību traucējumiem spējas sevi pārstāvēt, iesaistot viņus pētījuma izstrādē, lai dokumentētu un izteiktu jauniešu ar kustību traucējumiem pieredzi. Ziņojums ietver sociālo un likumdošanas kontekstu Latvijā un Lietuvā, datu vākšanai izmantotās metodes, pieeju datu analīzei, datu analīzi, secinājumus un ieteikumus.

Pētījuma veikšanas ietvaru un metodiku ierosināja projektā iesaistītie antropologi. Tomēr viens no projekta mērķiem ir dalībnieku iesaistīšana, lai viņi kļūtu par līdzpētniekiem, aktīvi piedaloties ne tikai datu sniegšanā, bet arī kodēšanas un analīzes posmos, kā arī pētījuma rezultātu izplatīšanas pēdējā posmā – fotogrāfiju izstādē. Šāda aktīva iesaiste bija iespējama, pateicoties nepārtrauktām diskusijām visa projekta garumā, ko veicināja pētnieki Latvijā un Lietuvā. Projekta laikā ir notikušas divas tikšanās Rīgā un Viļņā ar mērķi iepazīstināt līdzpētniekus ar kvalitatīvās pētniecības pamatiem, fotobalss metodi antropoloģijā, fotogrāfijas kompozīciju un tapšanu, ētiku, kvalitatīvo datu kodēšanas pamatiem u.c. tematiem. Ziņojumu ir uzrakstījuši projektā iesaistītie antropologi, tomēr pirms tā pabeigšanas to ir lasījuši un komentējuši daži līdzpētnieki, un pēc viņu ieteikumiem ir veiktas izmaiņas.

Pētnieciskie jautājumi

Projekta un pētījuma sākotnējais mērķis bija ne tikai koncentrēties uz vides piekļūstamību, bet arī kopumā aprakstīt stereotipus, ar kuriem ikdienā saskaras jaunieši ar kustību traucējumiem. Taču

pētījuma gaitā, ļaujot pētījuma dalībniekiem sniegt savu viedokli par pētāmo tēmu un cenšoties koncentrēties uz to, kas ir svarīgs pašiem jauniešiem, kā centrālā problēma izvirzījās tieši vides piekļūstamība. Diskriminācija un stereotipi šeit netiek aprakstīti tiešā veidā, jo jaunieši tos pieredz un izdzīvo dažādās prizmās, no kurām šoreiz fokuss saglabāts tieši uz infrastruktūru, vidi un piekļūstamību. Tas, kā tiek veidota vide, kuras vietas jauniešiem ir piekļūstamas un kuras nav, kādos veidos pieejamība nodrošināta, parāda, kā jauniešus uztver plašākā sabiedrībā, kā arī tajā valdošos stereotipus par to, kas vajadzīgs jauniešiem ar kustību traucējumiem un kas viņu interesē.

Galveno pētījuma jautājumu kopīgi apsprieda un definēja pētnieki un līdzpētnieki. Tas ir formulēts šādi: Kā Latvijā un Lietuvā jaunieši piedzīvo **invaliditāti** un **diskrimināciju**?

- Kādas ir **atšķirības** starp abām valstīm?
- Kādas **piekļūstamības problēmas** ir visaktuālākās?
- Kādi ir labākie **uzlabojumi** un **risinājumi**?

Konteksts

Šajā pētījumā mēs balstāmies uz definīcijām, kas sniegtas Apvienoto Nāciju Organizācijas (ANO) Konvencijā par personu ar invaliditāti tiesībām, kas nosaka, ka parakstītājvalstis centīsies, “[...] lai personas ar invaliditāti varētu dzīvot neatkarīgi un pilnvērtīgi piedalīties visās dzīves jomās, dalībvalstis veic atbilstošus pasākumus, lai vienlīdzīgi ar citiem nodrošinātu personām ar invaliditāti piekļūstamību būvētai videi, transportam, informācijai un sakariem, tostarp informācijas un komunikācijas tehnoloģijām un sistēmām, un citiem objektiem un pakalpojumiem, kas ir atvērti vai pieejami sabiedrībai gan pilsētās, gan lauku apvidos.”¹ Saskaņā ar to mēs definējam piekļūstamību kā plaši definētas tiesības, neierobežojot to tikai ar valsts iestādēm, bet arī atzīstot personu ar invaliditāti tiesības piekļūt sabiedriskām vietām, un definējot piekļuvi kā spēju dzīvot neatkarīgi un pilnvērtīgi piedalīties visās dzīves jomās.

Likumdošana Lietuvā

Kopumā Lietuvas tiesību akti attiecībā uz personām ar invaliditāti ir izstrādāti, ievērojot starptautiskās pamatnostādnes, jo kopš 2010. gada 27. maija Lietuva ir ratificējusi ANO 2006. gada Konvenciju par personu ar invaliditāti tiesībām (turpmāk – konvencija). Konvencija nosaka, ka piekļūstamība ietver fizisko vidi, transporta līdzekļus, informāciju un sakarus, kā arī pakalpojumus. Turklāt Lietuvai kā Eiropas Savienības (ES) dalībvalstij ir jāievēro Eiropas Parlamenta pieņemtās regulas un direktīvas.

2020. gada 9. septembrī Lietuvas valdība apstiprināja Nacionālo attīstības plānu 2021.–2030. gadam.² Saskaņā ar uzdevumu, kas saistīts ar piekļūstamas vides ieviešanu, Sociālā nodrošinājuma un darba ministrija (turpmāk – ministrija) izstrādāja Programmu cilvēkiem ar invaliditāti piekļūstamas vides attīstībai (*Neįgaliesiems tinkamos aplinkos visose gyvenimo srityse plėtros programa*)³ (turpmāk – programma). Vienā no dokumentiem, kas kontekstualizē šādas programmas nepieciešamību,⁴ ministrija norāda, ka, lai gan kopējais nabadzības un sociālās atstumtības līmenis Lietuvā 2020. gadā bija 24,8 % (saskaņā ar Eurobarometra datiem), nabadzības un sociālās atstumtības līmenis personu ar invaliditāti vidū bija 43 %.⁵ Dokumentā secināts, ka šāds atstumtības līmenis ir saistīts ar piekļūstamības trūkumu gan fiziskās, gan informatīvās vides ziņā: “Nepieejama fiziskā un informācijas vide ierobežo personu ar invaliditāti piekļuvi izglītībai un viņu spēju piedalīties darba tirgū un valsts sociālajā un sabiedriskajā dzīvē. Zemākas izglītības iespējas personām ar invaliditāti arī noved pie zemākas nodarbinātības vai zemāk apmaksāta darba, kā rezultātā personām ar invaliditāti ir augsts nabadzības riska vai sociālās atstumtības līmenis.”⁶

¹ Pieejams: <https://likumi.lv/ta/lv/starptautiskie-ligumi/id/1630> (skatīts 18.03.2025.)

² Pieejams: <https://www.e-tar.lt/portal/lt/legalAct/d492e050f7dd11eaa12ad7c04a383ca0> (skatīts 15.10.2024.)

³ Pieejams: <https://socmin.lrv.lt/lt/veiklos-sritys/strateginis-valdymas/aktualus-strateginiai-dokumentai/pletros-programu-pazangos-priemones/neigaliesiems-tinkamos-aplinkos-visose-gyvenimo-srityse-pletros-programos-priemones/> (skatīts 15.10.2024.)

⁴ Pieejams: <https://socmin.lrv.lt/uploads/socmin/documents/files/veiklos-sritys/Strateginis%20valdymas/Neigaliuju%20PP/informacijos%20prieinamumas/PPP%20apra%C5%A1o%20pagrindimo%20forma%20.docx> (skatīts 16.10.2024.)

⁵ Saskaņā ar Eiropas Invaliditātes foruma 2020. gadā publicēto dokumentu “Personu ar invaliditāti nabadzība un sociālā atstumtība”. Pieejams: <https://bit.ly/32s17Cl> (skatīts 16.10.2024.)

⁶ Tomēr arī augstākās izglītības iegūšana negarantē nodarbinātību diskriminējošu prakšu dēļ darba intervijās, kā uz to norāda viena no līdzpētniecēm, kurai ir nesena darba meklēšanas pieredze. Šī ziņojuma melnrakstā viņa iekļāvusi komentāru: “Es gandrīz vai tieši tiku vainota tajā, ka pirms klātienē darba intervijas nebiju pateikusi par savu invaliditāti, lai arī mana invaliditāte nekādā veidā neietekmē manas spējas pildīt šī darba uzdevumus. Un mani sāka aicināt uz kaut dažām intervijām pēc tam, kad no sava CV izņēmu informāciju par savu invaliditāti.”

Fiziskās vides piekļūstamību Lietuvā regulē:

- Lietuvas Republikas Būvniecības likums, 1996. gada 19. marts, Nr. I-1240;⁷
- Lietuvas Republikas Likums par personu ar invaliditāti sociālo integrāciju, 1991. gada 28. novembris, Nr. I-2044;⁸
- Būvniecības tehniskie noteikumi, kas apstiprināti ar Lietuvas Republikas Vides ministra rīkojumiem.⁹

Tomēr dokumentos, kuros kontekstualizēta programmas nepieciešamība, ir norādīts, ka spēkā esošais regulējums bieži vien ir pretrunīgs,¹⁰ kā rezultātā vairākas ēkas neatbilst piekļūstamības prasībām. Dokumenti arī liecina, ka fiziskās infrastruktūras piekļūstamības indekss Lietuvā 2019. gadā bija 30 %, bet 2020. gadā tas sasniedza 43,55 %. Taču jāņem vērā šo skaitļu sadalījums. Ministrijas uzdevumā 2017.–2019. gadā veiktais pētījums liecina, ka 2018. gadā tikai 19 % no pētījumā iekļautajām veselības aprūpes iestādēm bija pilnībā piekļūstamas; 2018. gadā personām ar invaliditāti pilnībā bija piekļūstami 66,6 % centru un 32 % nevalstisko organizāciju, kas sniedz sociālo palīdzību, 18,3 % sociālā atbalsta departamentu un 4,5 % vecāka gadagājuma cilvēku pansionātu; 2019. gadā bija piekļūstami tikai 20 % augstākās izglītības vai profesionālās apmācības iestāžu. 2019. gadā 885 personas ar invaliditāti gaidīja rindā uz mājokļu piekļūstamības uzlabojumiem, savukārt 2020. gadā rindā gaidīja 992 personas (ziņojumā teikts, ka to personu skaits, kuras ir rindā, katru gadu pieaug). Tika konstatēts, ka piekļuve kultūras objektiem ir ārkārtīgi ierobežota, un tikai 16,6 % objektu ir pilnībā piekļūstami, kas ietver to, ka gan teritorija, gan ēkas ir pilnībā piekļūstamas cilvēkiem ar invaliditāti. Dokumentos norādīts, ka programmas mērķis ir līdz 2030. gadam palielināt infrastruktūras piekļūstamības indeksu līdz 70 % (vairāk nekā divas reizes salīdzinājumā ar 2019. gadu).

Uz pārmaiņu lēno tempu – tiesību aktos un to īstenošanā – reaģē ar kopienas virzītām aktivitātēm, ko īsteno cilvēku ar invaliditāti grupas. Viena no šādām grupām ir *Facebook* grupa *Aplinkos prieinamumo teisinis reguliavimas* (Vides piekļūstamības tiesiskais regulējums), kuras mērķis ir apspriest, izvērtēt, pārskatīt un komentēt noteikumus par dažādiem piekļūstamības pasākumiem. Daži no grupas locekļiem ir iesaistīti tajā pašvaldību līmenī dažādās pilsētās, un daži no viņiem organizē aktivitātes, piemēram, kafejnīcu un restorānu būvēto āra terašu atbilstības uzraudzību. Gadījumos, kad būves nav piekļūstamas, pašvaldības iestādes tiek informētas un aicinātas veikt uzlabojumus.

Transporta līdzekļu piekļūstamību un pieejamību Lietuvā regulē ES noteikumi:

- Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 1107/2006 (2006. gada 5. jūlijs) par personu ar invaliditāti un personu ar ierobežotām pārvietošanās spējām tiesībām, ceļojot ar gaisa transportu (Dokuments attiecas uz EEZ);¹¹
- Eiropas Parlamenta un Padomes 2007. gada 23. oktobra Regula (EK) Nr. 1371/2007 par dzelzceļa pasažieru tiesībām un pienākumiem;¹²

⁷ Pieejams: <https://www.e-tar.lt/portal/lt/legalAct/TAR.F31E79DEC55D> (skatīts 13.10.2024.)

⁸ Pieejams: <https://www.e-tar.lt/portal/lt/legalAct/TAR.199156E4E004> (skatīts 13.10.2024.)

⁹ Pieejams: <https://vtpsi.lrv.lt/lt/teisine-informacija/teises-aktai-2/statybos-techniniai-reglamentai/> (skatīts 13.10.2024.)

¹⁰ Pieejams: <https://socmin.lrv.lt/uploads/socmin/documents/files/veiklos-sritys/Strateginis%20valdymas/Neigaliuju%20PPP/Infrastrukturos%20priemone/PPP%20apra%C5%A1o%20pagrindimo%20forma%20virtinimui.docx> (skatīts 16.10.2024.)

¹¹ Pieejams: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/lt/TXT/?uri=CELEX%3A32006R1107> (skatīts 13.10.2024.)

¹² Pieejams: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:32007R1371> (skatīts 13.10.2024.)

- Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) Nr. 1177/2010 (2010. gada 24. novembris) par pasažieru tiesībām, ceļojot pa jūru un iekšzemes ūdensceļiem, un ar ko groza Regulu (EK) Nr. 2006/2004 Dokuments attiecas uz EEZ;¹³
- Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) Nr. 181/2011 (2011. gada 16. februāris) par autobusu pasažieru tiesībām un par grozījumiem Regulā (EK) Nr. 2006/2004 (Dokuments attiecas uz EEZ).¹⁴

2020. gadā Nacionālais sociālās integrācijas institūts ministrijas Personu ar invaliditāti departamenta uzdevumā veica pētījumu, kura mērķis ir analizēt transporta pakalpojumu efektivitāti un piekļūstamību personām ar invaliditāti.¹⁵ Pētījumā konstatēts, ka nav vienojoša tiesību akta, kas regulētu dažādus ar transporta piekļūstamību saistītus jautājumus, un trūkst starpinstitutionālas sadarbības, kas palīdzētu risināt piekļūstamības jautājumus. Tas noved pie nekonsekventas stratēģiju un līdzekļu ieviešanas, lai padarītu transportu piekļūstamāku: saskaņā ar pētījumu katras pašvaldības pārziņā ir, piemēram, starppilsētu autobusu maršrutu regulēšana. Kā mēs norādām šī ziņojuma sadaļā “Izaicinājumi”, četrus gadus pēc minētā pētījuma starppilsētu autobusu satiksme joprojām ir izaicinājums cilvēkiem ar kustību traucējumiem. Pētījumā secināts, ka, lai gan ir paredzēts ievērot starptautisko regulējumu transporta līdzekļu piekļūstamībai pilsētās un ārpus tām, resursu trūkuma vai nesagatavotības dēļ dažas prasības joprojām netiek īstenotas. Pētījumā konstatēts arī tas, ka nav mehānisma, lai faktiski novērtētu transporta līdzekļu un pakalpojumu piekļūstamības stāvokli, jo autobusu un trolejbusu skaita aprēķināšana nedod precīzu izpratni par to, cik no tiem ir pārcelšanas mehānisms. Starp vairākām citām problēmām, ko atklāja pētījums, bija ilgtspējīgas mobilitātes sistēmas plāna trūkums, kas nozīmē, ka, lai gan sabiedriskā transporta kustībā ir vairāk piekļūstamu transportlīdzekļu, trūkst piekļūstamas infrastruktūras, lai nokļūtu autobusu pieturās, un tas liedz cilvēkiem ar kustību traucējumiem tos izmantot.

Pakalpojumu piekļūstamību no 2025. gada regulēs 2019. gada 17. aprīlī pieņemtā Eiropas Direktīva 2019/882¹⁶, kas pazīstama arī kā Eiropas Piekļūstamības akts (turpmāk – akts). Uz to norāda ziņojuma autori, kas novērtējuši personu ar invaliditāti integrācijas rezultātus un ANO konvencijas īstenošanu Lietuvā 2020. gadā. (Grigaitė, Jurevičiūtė, Laugalytė, 2021) Šajā direktīvā ir noteiktas minimālās prasības attiecībā uz piekļūstamību, kā arī tās mērķis ir nodrošināt piekļūstamības līdzekļu vienveidību visās ES dalībvalstīs. Starp līdzekļiem, produktiem un pakalpojumiem, uz kuriem attiecas šīs direktīvas prasības, ir bankomāti, datori un programmatūra, viedierīces, banku pakalpojumi, e-grāmatas, sabiedriskā transporta un biļešu pārdošanas pakalpojumi, neatliekamās palīdzības dienesti, ko vieno universālais numurs 112, u.c. Līdz šim braukšanas maksas atvieglojumus un piekļuvi privātiem un publiskiem pakalpojumiem Lietuvā regulē šāds likums un ieteikumi:

- Lietuvas Republikas Transporta maksas atvieglojumu likums, 2000. gada 30. marts, Nr. VII-1605;¹⁷
- Ieteikumi par pakalpojumiem personām ar invaliditāti valsts un privātajā pakalpojumu sektorā, 2012. gada 31. decembris, Nr. V-37.

ES dalībvalstīm bija jāizdod nacionālie noteikumi, kas nodrošinātu likuma ievērošanu. Iepriekš minētais Nacionālais attīstības plāns 2021.–2030. gadam un programma ir daļa no jaunajiem regulatīvajiem pasākumiem.

¹³ Pieejams: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:32010R1177> (skatīts 13.10.2024.)

¹⁴ Pieejams: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:32011R0181> (skatīts 13.10.2024.)

¹⁵ Pieejams: <https://www.ndt.lt/wp-content/uploads/Transporto-paslaugu%CC%A8-pakankamumo-ir-efektyvumo-studija.pdf> (skatīts 19.10.2024.)

¹⁶ Pieejams: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:32019L0882> (skatīts 15.10.2024.)

¹⁷ Pieejams: <https://www.e-tar.lt/portal/lt/legalAct/TAR.033D686E8F1B> (skatīts 13.10.2024.)

No 2024. gada notiek reforma, kas no jauna definē invaliditātes jēdzienu un novērtējumu. Kā paskaidrots ministrijas tīmekļa vietnē, līdz šai reformai invaliditātes jēdzieni atbilda medicīnas paradigmai. Tas nozīmēja, ka, novērtējot palīdzības nepieciešamību, vissvarīgākie bija fiziskās veselības aspekti, kas dažkārt noveda pie tā, ka daži invaliditātes veidi tika novērtēti kā viegli, lai gan personām, kurām tādi bija, nepieciešama augsta līmeņa palīdzība. Pēc reformas Sociālās aizsardzības un darba ministrija informē, ka invaliditāte ir jāvērtē atbilstoši individuālajām vajadzībām, ņemot vērā mobilitāti, sociālās un fiziskās pašpietiekamības līmeni un citus aspektus. Jāizvērtē, vai personai ir nepieciešami tehniskie līdzekļi, darbs vai personīgais asistents, piekļūstamības līdzekļi mājās, sociālie pakalpojumi, mobilitātes pakalpojumi u.c.

Likumdošana Latvijā

Līdzīgi kā Lietuvā, arī Latvijā likumdošanā, kas attiecas uz cilvēkiem ar invaliditāti, ievērota konvencija un ES direktīvas. Konvencija tika ratificēta 2010. gada 1. martā. Kopš 2011. gada 1. janvāra galvenais likums, kas attiecas uz cilvēkiem ar invaliditāti Latvijā, ir Invaliditātes likums.

Fiziskās vides piekļūstamību Latvijā regulē:

- Latvijas Republikas Invaliditātes likums, 2010. gada 20. maijs;¹⁸
- Latvijas Republikas Būvniecības likums, 2013. gada 9. jūlijs.¹⁹

Papildus piekļūstamības prasībām būvniecības regulējumā Labklājības ministrija aicina būvspeciālistus ievērot Vides piekļūstamības vadlīnijas publiskajām ēkām un telpām un publiskajai ārtelpai, ko izveidojusi Latvijas Cilvēku ar īpašām vajadzībām sadarbības organizācija "SUSTENTO".²⁰ Vadlīniju pamatā ir universālā dizaina principi un tajās sniegta detalizēta prasību un ieteikumu saraksts.

Tomēr kopumā likumdošanai saistībā ar vides piekļūstamību, kā arī tās izpildē trūkst mērķtiecības. Ziņojums par piekļūstamības pašnovērtējumu valsts un pašvaldību iestādēs parādīja, ka tikai 8 % no šīm ēkām ir piekļūstamas, 26 % ir daļēji piekļūstamas un 66 % ir nepiekļūstamas. No visām Latvijas valsts un pašvaldību ēkām vispieejamākās ēkas ir Rīgas reģionā. Daļēja vides piekļūstamība tiek nodrošināta veselības aprūpes un valsts aizsardzības iestādēs, kultūras un sporta objektos, kā arī pašvaldību informācijas un klientu apkalpošanas centros. Zems piekļūstamības līmenis ir vērojams pašvaldību izglītības, pārvaldības un kultūras iestādēs. (Blumberga, 2021) 2022. gada alternatīvajā ziņojumā par konvencijas īstenošanu²¹ Latvijas Republikas tiesībsargs norādīja, ka minimālās piekļūstamības prasības regulās ietver daudz izņēmumu, iesaistīto pušu apmācība ir neregulāra, nav centralizēta, efektīva uzraudzības mehānisms, kas kavē jēgpilnus piekļūstamības uzlabojumus cilvēkiem ar invaliditāti.

Starp nevalstiskajām organizācijām, kas popularizē piekļūstamu pilsētu ideju, ir Cilvēku ar invaliditāti un viņu draugu apvienība "Apeirons" un apvienība "Pilsēta cilvēkiem". Apvienība "Apeirons" ir nevalstiskā organizācija, kas aizstāv cilvēku ar invaliditāti tiesības un piedāvā konsultācijas, auditus un vides piekļūstamības uzraudzību publiskajam un privātajam sektoram. Apvienība "Pilsēta cilvēkiem" ir organizācija, kura ir par drošu, ātru un ērtu nokļūšanu no punkta A uz punktu B, neatkarīgi no tā, kā pārvietojas – iet ar kājām, brauc ar velosipēdu, brauc sabiedriskajā transportā

¹⁸ Pieejams: <https://likumi.lv/ta/id/211494-invaliditates-likums> (skatīts 02.03.2025.)

¹⁹ Pieejams: <https://likumi.lv/ta/id/258572-buvniecibas-likums> (skatīts 02.03.2025.)

²⁰ Pieejams: https://www.lm.gov.lv/sites/lm/files/data_content/pieejamiba_12042018_lm_vadlinijas1.pdf (skatīts 18.03.2025.)

²¹ Pieejams: https://www.tiesibsargs.lv/wp-content/uploads/2022/07/crpd_alternatvais_zinojums_lv_alternativa_1649682066.pdf (skatīts 18.03.2025.)

vai automašīnā.²² Lai arī apvienības misijā nav īpaša uzsvare uz cilvēkiem ar invaliditāti, dažas no tās iniciatīvām ietver arī cilvēkus ar invaliditāti.²³

Transporta līdzekļu piekļūstamību un pieejamību Latvijā regulē:

- Braukšanas maksas atvieglojumu noteikumi, 2021. gada 22. jūnijs, Nr. 414;²⁴
- Sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanas un izmantošanas kārtība, 2012. gada 28. augusts, Nr. 599;²⁵
- Sociālo pakalpojumu un sociālās palīdzības likums, 2002. gada 31. oktobris.²⁶

Nepilngadīgie iedzīvotāji, kā arī jaunieši, kuri turpina formālo izglītību līdz 24 gadu vecumam, un viena pavadošā persona ir atbrīvoti no braukšanas maksas ar pilsētas vai reģionālo sabiedrisko transportu, uzrādot personu apliecinošu dokumentu.²⁷ Cilvēkiem ar invaliditāti katrā sabiedriskā transporta veidā ir noteikts obligāto sēdvietu skaits.²⁸ Sēdvietas, kas paredzētas cilvēkiem ar invaliditāti, var rezervēt 5 dienas pirms izbraukšanas. Tiem, kuriem ir rezervētas sēdvietas, ir prioritāte, iekāpjot transportlīdzeklī. Ja nepieciešams atsevišķs mehāniskais transportlīdzeklis, var saņemt valsts piešķirto pabalstu transportlīdzekļa pielāgošanai.²⁹ Tiek kompensēti arī transporta izdevumi (t. sk. degviela personīgajiem transportlīdzekļiem). Lai to panāktu, nepieciešams Veselības un darbspēju ekspertīzes ārstu valsts komisijas lēmums. Tas tiek uzskatīts par tehnisko palīdzību saskaņā ar Sociālo pakalpojumu un sociālās palīdzības likumu.

Pakalpojumu piekļūstamību Latvijā regulē:

- Patērētāju tiesību aizsardzības likums, 1999. gada 18. marts;³⁰
- Preču un pakalpojumu piekļūstamības likums, 2023. gada 16. marts.³¹

Šī ziņojuma rakstīšanas laikā ir tikai viens likums, kas zināmā mērā attiecas uz produktu un pakalpojumu piekļūstamību. Saskaņā ar Patērētāju tiesību aizsardzības likumu, piedāvājot un pārdodot produktus un pakalpojumus, ir aizliegts diskriminēt patērētājus viņu invaliditātes dēļ. Atšķirīga attieksme pieļaujama, ja tā ir objektīvi pamatota ar tiesisku mērķi, kura sasniegšanai izraudzītie līdzekļi ir samērīgi, vai ja pārdevējam vai pakalpojuma sniedzējam vienlīdzīgas attieksmes nodrošināšana uzliek nesamērīgu slogu.

Lai īstenotu Eiropas Piekļūstamības aktu, 2025. gada 28. jūnijā stāsies spēkā Preču un pakalpojumu piekļūstamības likums³² un Preču un pakalpojumu piekļūstamības prasības.³³ Dažas no izmaiņām ietvers, piemēram, starptautisko pasažieru pārvadājumu pakalpojumu sniedzēju pienākumu

²² Pieejams: <https://www.pilsetacilvekiem.lv/par-mums/> (skatīts 02.03.2025.)

²³ Piemēram, video "Brauciens uz veikalu ratiņkrēslā ziemas laikā". Pieejams: https://www.youtube.com/watch?v=_CRWPs9L0FA (skatīts 02.03.2025.)

²⁴ Pieejams: <https://likumi.lv/ta/id/324287-braukšanas-maksas-atvieglojumu-noteikumi> (skatīts 02.03.2025.)

²⁵ Pieejams: <https://likumi.lv/ta/id/251480-sabiedriskā-transporta-pakalpojumu-sniegšanas-un-izmantosanas-kartiba> (skatīts 02.03.2025.)

²⁶ Pieejams: <https://likumi.lv/ta/id/68488-socialo-pakalpojumu-un-socialas-palidzibas-likums> (skatīts 02.03.2025.)

²⁷ Pieejams: <https://likumi.lv/ta/id/324287-braukšanas-maksas-atvieglojumu-noteikumi> (skatīts 02.03.2025.)

²⁸ Pieejams: <https://likumi.lv/ta/id/251480-sabiedriskā-transporta-pakalpojumu-sniegšanas-un-izmantosanas-kartiba> (skatīts 02.03.2025.)

²⁹ Pieejams: <https://likumi.lv/ta/id/68488-socialo-pakalpojumu-un-socialas-palidzibas-likums> (skatīts 02.03.2025.)

³⁰ Pieejams: <https://likumi.lv/ta/id/23309-pateretaju-tiesibu-aizsardzibas-likums> (skatīts 02.03.2025.)

³¹ Pieejams: <https://likumi.lv/ta/id/340554-precu-un-pakalpojumu-pieklustamibas-likums> (skatīts 02.03.2025.)

³² Pieejams: <https://likumi.lv/ta/id/340554-precu-un-pakalpojumu-pieklustamibas-likums> (skatīts 02.03.2025.)

³³ Pieejams: <https://likumi.lv/ta/id/350121-precu-un-pakalpojumu-pieklustamibas-prasibas#nll> (skatīts 02.03.2025.)

nodrošināt pieejamu informāciju par fizisko infrastruktūru, ko izmanto viņu uzņēmumi; pašapkalpošanās termināliem jāspēj izrunātos vārdus pārveidot teksta formātā; audiovizuālajiem elektroniskajiem plašsaziņas līdzekļiem jābūt subtitriem, audio aprakstiem; balss pārraidēm un zīmju valodas tulkojumiem jābūt precīziem un sinhroniem.³⁴

Turpmākie plāni pakalpojumu attīstībai

Ministru kabinets 2024. gada 21. maijā apstiprināja Plānu personu ar invaliditāti vienlīdzīgu iespēju veicināšanai 2024.–2027. gadam.³⁵ Tas ietver 5 rīcības virzienus:

- invaliditātes novērtēšanas sistēmas pilnveidošanu,
- atbalsta pakalpojumu uzlabošanu invaliditātes seku mazināšanai starpnozaru līmenī,
- iekļaujošas nodarbinātības veicināšanu,
- vides, informācijas un pakalpojumu piekļūstamības veicināšanu,
- sabiedrības izpratnes veicināšanu.

Attiecībā uz vides, informācijas un pakalpojumu piekļūstamību plānā minēta valsts un pašvaldību ēku un ārstniecības iestāžu piekļūstamības izvērtēšana un uzlabošana dažās no tām (katrā kategorijā ir noteikts ēku skaits, kas jāuzlabo), atbalsta sniegšana mājokļu pielāgošanai personām ar invaliditāti, sabiedriskā transporta piekļūstamības uzlabošana (t. sk. fiziskās infrastruktūras un pakalpojumu uzlabošana, piemēram, biļešu iegāde), būvniecības speciālistu izpratnes stiprināšana saistībā ar piekļūstamības prasībām, privāto un publisko digitālo pakalpojumu pieejamības veicināšana, iesaistot nevalstiskās organizācijas, kas pārstāv cilvēkus ar invaliditāti, digitālo pakalpojumu pieejamības testēšanā u.c.

Vairākos citos politikas plānošanas dokumentos 2021.–2027. gadam ir iekļauti piekļūstamības uzlabojumi. Tie ir plāni vienotas un pilsoniski aktīvas sabiedrības attīstībai, kultūrpolitika, sabiedrības veselības politika, izglītības attīstība, sporta politika, transporta attīstība, digitālā transformācija un mājokļu piekļūstamība.

³⁴ Pieejams: <https://lvportals.lv/skaidrojumi/362211-jaiegulda-darbs-lai-preces-un-pakalpojumi-butu-pieklustami-ne-tikai-formali-2024> (skatīts 02.03.2025.)

³⁵ Pieejams: <https://likumi.lv/ta/id/352154-plans-personu-ar-invaliditati-vienlīdzigu-iespeju-veicinasanai-20242027-gadam> (skatīts 02.03.2025.)

Metodoloģija

Pētījumā izmantota fotobalss (angļu val. – *Photovoice*) metode. Fotobalss ir viena no līdzdalības pētījumu metodēm sociālo pārmaiņu veicināšanai, kuras mērķis ir pārveidot tipiski pieņemtās attiecības starp pētnieku un dalībniekiem, lai dotu dalībniekiem iespēju izvēlēties, kā dokumentēt savu pieredzi fotogrāfijās. Pēc tam šīs fotogrāfijas tiek apspriestas grupu diskusijās. Tas ļāva mums padziļināti izpētīt viņu pieredzi un formulēt darbības sociālajām pārmaiņām. Metode nodrošina atšķirīgu jauniešu nostāju attiecībā uz pētījumu, jo maina lomu no dalībnieka uz līdzpētnieku, ņemot vērā viņu aktīvo līdzdalību pētniecības datu radīšanā un arī analizēšanā. Tādēļ ziņojumā projekta dalībniekus dēvējam par līdzpētniekiem. Fotobalss metodes izmantošanu var organizēt šādos posmos:

1. ievads fotobalss metodē un pētniecības ētikā,
2. fotogrāfiju uzņemšana,
3. fotoattēlu pārrunāšana,
4. fotoattēlu apstrāde,
5. kopienas izstādes un/vai citas aktivitātes sociālo pārmaiņu radīšanai.

Tā kā mūsu darbs tika organizēts starptautiskā vidē, šī stratēģija bija jāpielāgo. Pirmo posmu organizējām seminārā Rīgā, kur prezentējām metodi un sniedzām īsu ievadu pētniecības ētikā. Šajā darbnīcā kopā ar līdzpētniekiem arī izstrādājām pētnieciskos jautājumus, un dalībnieki uzklaušīja profesionāla fotogrāfa padomus, lai uzņemtu kvalitatīvākas fotogrāfijas. Otrais posms abās valstīs norisinājās atsevišķi. Jaunieši savā ikdienā uzņēma fotogrāfijas, savukārt pētnieki palīdzēja konsultācijās, kad tas bija nepieciešams. Trešo un ceturto posmu aizvadījām darbnīcā Viļņā. Tās laikā mēs strādājām ar fotogrāfijām, kuras līdzpētnieki bija uzņēmuši starp klātienes tikšanās reizēm, izstrādājām kvalitatīvu kodēšanas sistēmu un piemērojām to iegūtajiem datiem. Mēs izmantojām *SHOWED* metodi, kas ietver jautājumu uzdošanu līdzpētniekiem:

- Ko jūs šeit **redzat**? (angļu val. – *What do you see here?*)
- Kas īsti šeit **notiek**? (*What is really happening here?*)
- Kā tas attiecas uz **mūsu dzīvi**? (*How does this relate to our lives?*)
- **Kāpēc** pastāv šīs bažas, situācija vai spēks? (*Why does this concern, situation or strength exist?*)
- Kā varam **stiprināt spēju sevi pārstāvēt** caur jauno izpratni? (*How can we become empowered through our new understanding?*)
- Ko mēs varam **darīt**? (*What can we do?*)

Metode palīdzēja strukturēt diskusijas ar skaidri definētiem jautājumiem, kas bija labs sākumpunkts, lai izpētītu idejas un pieredzi, ar kuru līdzpētnieki vēlējās dalīties. Tāpat mēs apmeklējām mākslas izstādes atklāšanu, lai iepazītos ar mākslas un kuratoru praksēm izstādes veidošanā un gūtu jaunas idejas, kā darba izstādīšanas veids var paplašināt darba koncepciju.

Visbeidzot piektais posms tiks īstenots no marta līdz jūnijam, publicējot šo ziņojumu, organizējot izstādes Latvijā un Lietuvā, kā arī piedaloties publiskos pasākumos, piemēram, demokrātijas festivālos abās valstīs, lai popularizētu pētījuma rezultātus plašākai auditorijai.

Izaicinājumi

Šajā sadaļā aprakstīti daži no transporta un fiziskās vides izaicinājumiem, kas liedz vai ierobežo pieklūstamību cilvēkiem ar kustību traucējumiem Lietuvā un Latvijā. Anča un Neimane (2014) praktiskajā rokasgrāmatā, kas izstrādāta projektā “Zaļie maršruti bez šķēršļiem” (*Žalieji maršrutai be kliūčiy*), atzīmē, ka starp šķēršļiem, kas liedz cilvēkiem ar mobilitātes problēmām pilnībā piekļūt, ir “vide un sabiedrība, arhitektūra, transports, informācija un kultūra.” (Anča, Neimane, 2014) Infrastruktūra, kas tikai daļēji ir pielāgota cilvēku ar kustību traucējumiem vajadzībām, bija viens no galvenajiem izaicinājumiem, organizējot mūsu sanāksmes.

Starptautiskie un vietējie pārvadājumi

Pirmā problēma, ar ko saskārās abas komandas, bija ceļošana starp valstīm, t. i., pārvietošanās starp Rīgu un Viļņu, lai tas būtu ērti līdzpētniekiem, kuri pārvietojas ratiņkrēslos. Lai ievērotu projekta vērtības un programmas *Erasmus+* prioritātes, mēs meklējām ilgtspējīgu transporta veidu. Attālums starp Latviju un Lietuvu ir mazs, tāpēc jautājums bija, vai braukt ar vilcienu, vai autobusu. Projekta laikā neviena no autobusu kompānijām, kas kursēja starp Viļņu un Rīgu, nepiedāvāja starptautisku ceļojumu pakalpojumus cilvēkiem ratiņkrēslos. Sākot no autobusiem, kas nav aprīkoti ar uzbrauktuvēm un/vai pacelļiem, līdz personālam, kas nav apmācīts, lai palīdzētu ratiņkrēsli lietotājam iekļūt autobusā vai izkļūt no tā. Tāpēc vienīgā iespēja bija izmantot vilcienu.

Projekta laikā vilciens no Viļņas uz Rīgu un atpakaļ kursēja vienu reizi dienā, izbraucot no Viļņas plkst. 6.30 un izbraucot no Rīgas plkst. 15.28. Biļešu tirdzniecības pakalpojumi ir pieejami gan dzelzceļa stacijās, gan tiešsaistē. Tomēr *Lietuvos geležinkeliai*³⁶ (Lietuvas dzelzceļa uzņēmums) tiešsaistes biļešu tirdzniecības saskarne neļauj rezervēt vairāk par vienu sēdvietu personai, kas pārvietojas ratiņkrēsli. Ja pārvietojas vairāk cilvēku ratiņkrēslos, laikus ir jāraksta elektroniska vēstule, lai pieprasītu pakalpojumu. Vieta ratiņkrēsli lietotājiem ir atvēlēta vagonā, kas aprīkots ar pieklūstamu tualeti un vietu velosipēdiem. Kad velosipēdu statīvi ir pilni, ar ratiņkrēsli ir grūti piekļūt tualetei. Iekāpšana ir iespējama tikai ar vilciena apkalpes palīdzību, jo uzbrauktuve ir manuāla, kā arī pārāk stāva, lai to ratiņkrēsli lietotājs varētu lietot patstāvīgi.

Vietējais transports sagādāja papildu izaicinājumus. Organizatori atklāja, ka daži vilcieni Lietuvā ir pieklūstami ratiņkrēsliem, daži ir daļēji pieklūstami (piemēram, tiem nav pieejama tualete) un daži nav pieklūstami vispār. *Lietuvos geležinkeliai* tīmekļa vietnē ir iekļāvis pieklūstamo dzelzceļa staciju un vilciena modeļu tabulu (sk. 1. pielikumu). Tomēr tāpat ir ieteikums sazināties ar pasažieru informācijas centru katru reizi, kad plānots brauciens ar vilcienu, iespējamo izņēmumu dēļ.

Autobusu satiksme starp Lietuvas pilsētām ir vēl mazāk pieklūstama. Projekta laikā tikai viens autobusu uzņēmums piedāvāja ar ratiņkrēsli pieklūstamas pārvietošanās iespējas. Lapa, kas veltīta informācijai ceļotājiem ratiņkrēslos, tīmekļa vietnē www.autobusubilietai.lt piedāvā starppilsētu kustības sarakstus Lietuvā un iespēju iegādāties biļetes tiešsaistē. Lapa ir pieejama tikai lietuviešu valodā. Tajā norādīts, ka ceļotājiem ratiņkrēslos vajadzētu ceļot pa Lietuvu bez ierobežojumiem, taču šiem ceļotājiem vismaz 36 stundas iepriekš elektroniskā vēstulē ir jāpaziņo uzņēmumam par savu vajadzību pēc palīdzības. Tikai daļa autobusu ir pieklūstami un tie marķēti ar simbolu. Viena no līdzpētniecēm, kura ir izmantojusi šo pakalpojumu, atcerējās, ka autobusā nebija ratiņkrēsli lietotājam piemērotas uzbrauktuves vai pacelēja, tāpēc šoferis viņu rokās nogādāja autobusā. Vēl viena no mūsu līdzpētniecēm dalījās ar šādu pieredzi: “Vadītāji ir nezinoši vai vienkārši slikti informēti. Viņi liek tev justies vainīgam par ceļošanu, jo viņiem ir jāpamet savs sēdekļi, lai tev

³⁶ Pieejams: <https://ltg.lt/> (skatīts 11.10.2024.)

palīdzētu, daži pat mēģināja man teikt, ka man vienmēr līdzī vajadzētu būt asistentam, lai arī patiesībā palīdzēt cilvēkam ar invaliditāti ir viņu pienākums.”

Maršrutā, pa kuru bija jābrauc vienam no līdzpētniekiem, brauciena dienā bija pieejams tikai viens autobuss. Taču tas bija vēl, tāpēc tajā situācijā nepiemērots, un organizatori sazinājās ar autobusu kompānijām par iespējām nodrošināt piekļūstamu transportu, taču citu risinājumu tās nepiedāvāja. Papildu izpēte parādīja, ka reģionālais autobusu uzņēmums nepiedāvā nekādus pakalpojumus ratīnkrēslu lietotājiem. Vienīgā iespēja bija autobuss no pašvaldības Sociālo pakalpojumu departamenta, un, lai gan organizatori meklēja iespējas mēnesi pirms darbnīcas, kāds cits jau bija rezervējis pakalpojumu šai dienai.

Tikpat izaicinošs izrādījās transports pilsētā, kur galvenokārt izmanto trolejbusus un autobusus. Neviens no autobusiņiem pilsētas transporta tiešsaistes grafikā³⁷ nav atzīmēts kā pieejams, tomēr dažas pilsētas teritorijas ir savienotas tikai ar autobusu. Dažiem trolejbusiem ir zemas grīdas un tie ir aprīkoti ar uzbrauktuvēm. Turpretī dažas pieturas nav piekļūstamas slikti izbūvētu ietvju vai ceļu un ietvju būvdarbu dēļ ap pieturu, neatstājot vietu un piekļuvi personām, kas pārvietojas ratīnkrēslā.

Pēc sarunas ar līdzpētniekiem var secināt, ka transports ir viens no iemesliem, kas izraisa jauniešu ar kustību traucējumiem satraukumu un mazāku līdzdalību. Lai gan pakalpojumi tiek piedāvāti, tas notiek tādā veidā, ka jauniešiem ir savlaicīgi jāplāno un pat tad viņi dažreiz var palikt iestrēguši bez ceļošanas iespējām. Jauniešu ar kustību traucējumiem dzīvēs nav vietas spontanitātei, kas ir daudzu citu jauniešu ikdienā.

Nodarbību norises vietas un ēstuves

Meklējot nodarbību norises vietu Viļņā, atklājās, ka universālā dizaina vadlīnijas, kas ļauj piekļūt visiem, netiek ievērotas lielākajā daļā īres biroja telpu. Telpas, kas paredzētas un aprīkotas cilvēkiem ratīnkrēslos, bija dažās kultūras iestādēs (Nacionālais muzejs, Nacionālā bibliotēka) un izglītības iestādēs. Tomēr pat universitāšu ēkās, kas aprīkotas cilvēkiem ar ierobežotām pārvietošanās spējām, joprojām ir telpas un stāvi, kas nav piekļūstami (telpās ir augsti sliekšņi, daži stāvi ēkās, kas celtas pirms vairākiem gadsimtiem, ir piekļūstami tikai pa kāpnēm u.tml.). Nodarbības Viļņā notika Viļņas Mākslas akadēmijas ēkā *Titanikas*, kas ir pilnībā piekļūstama cilvēkiem ratīnkrēslos. Savukārt seminārs Rīgā norisinājās ES mājā, kurā ir ratīnkrēslu lietotājiem piemērots lifts, tualetes un ieeja ēkā.

Pusdienošana cilvēku grupai ratīnkrēslos izrādījās sarežģīts jautājums gan Rīgā, gan Viļņā. Šo problēmu jau iepriekš minēja konsultante un aktīviste Lība Bērziņa, kura organizatoru komandai vadīja sagatavošanās sanākumi pirms klātienes pasākumiem. Abās pilsētās restorāni, kas atbilda visām piekļūstamības prasībām (uzbrauktuves, lifti, piekļuve bez sliekšņa, piekļūstamas tualetes), atradās tirdzniecības centros. Lielākajai daļai restorānu un kafejnīcu, kas atradās netālu no norises vietas, īpaši vecpilsētas teritorijās, nebija nodrošināta piekļūstamība. Dažām vietām bija kādi elementi: piekļūstama tualete, lai gan nebija uzbrauktuves iekļūšanai ēkā, vai ieeja bez sliekšņa un kāpnēm, bet nebija piekļūstama tualete. Ar katru restorānu, kas apzīmēts kā piekļūstams, bija jāsaazinās vai tas jāapmeklē iepriekš, un daudzos gadījumos apgalvojums, ka vieta ir piekļūstama, izrādījās nepatiess vai vien daļēji patiess.

Arī piekļūstamība viesnīcās un hosteļos izrādījās ierobežota. Tikai vairākās vidēja līmeņa viesnīcās bija piekļūstamības elementi, piemēram, lifti un piekļūstamas vannasistabas, tomēr līdzpētnieki vērsa uzmanību uz to, ka daudzi no tiem bija tikai daļēji piemēroti: viņi ir dokumentējuši augstos pakāmos, karšu atslēgu spraugas un divieļu statīvus numuros, kas apzīmēti kā piekļūstami.

³⁷ Pieejams: www.stops.lt/vilnius (skatīts 20.10.2024.)

Datu analīze

Veselīgu cilvēku sabiedrība. Vide kā diskriminācijas rīks

R2³⁸: “Un tas, ka šīs vietas, kas nav sasniedzamas, šīs kārotās vietas [angļu val. – places of desire], tā ir viņa definīcija, tās ir vietas, kurās pieejama piederības sajūta. Tās ir labās vietas, bet tās nav sasniedzamas un ļoti bieži viņa fotogrāfijās, kā viņš paskaidroja, ka tās atrodas šajā tumsā, ēnā. Tās nav iespējamās ne viņam pašam, ne citiem cilvēkiem ar dažādiem kustību izaicinājumiem un citiem.”³⁹

Pētījumu dati apstiprina to, kas jau ir labi pierādīts zinātniskajā literatūrā, kā arī politikas plānošanas dokumentos – šobrīd abas valstis bieži vien ir sarežģītas vietas, kur dzīvot cilvēkiem ar kustību traucējumiem. (Kuznetsova, Yalcin, Priestley, 2017; Beliūnienē, 2022; Blumberga, 2021) Tomēr šis pētījums papildina esošo zināšanu bāzi, pievēršoties jauniešu vispārējai pieredzei, nekoncentrējoties tikai uz izglītības, nodarbinātības vai valsts iestāžu piekļūstamību, bet gan izmantojot *fotobalsi*, lai ļautu līdzpētniekiem parādīt ne tikai to, kas ir nepieklūstams, bet konkrētāk to, kas ir palaists garām. Lai to analizētu, šajā nodaļā mēs aplūkojam kodus, kurus analīzes procesā izveidoja līdzpētnieki: **“Nevajadzīga cīņa. Psiholoģiskās neērtības. Stulbi”**, **“Nesasniedzamība: neiespējamā misija”**, **“Kāpēc mums vispār ir kāpnes?”**, **“Nav izvēles”**, **“Bez piekļuves – kāpnes lielākais ienaidnieks”**, **“Darīts prasību dēļ, bet darīts slikti”**, **“Darīts nekvalitatīvi”**, **“Nav īpaši labi”**.

Nodaļa ir veidota, balstoties uz fotogrāfijām un diskusijām par tām piešķirtajiem kodiem. Sākumā mēs pievēršamies gadījumiem, kurus līdzpētnieki uzskatīja par mazāk aizskarošiem, bet ne mazāk nozīmīgiem, ņemot vērā daudz situāciju un vietu, kur jauniešiem ir jāatrod veids, kā manevrēt ap šķēršļiem, kurus, iespējams, pat nepamana cilvēki bez funkcionāliem traucējumiem. Šeit mēs iekļaujam fotoattēlus, kas kodēti ar **“Nevajadzīga cīņa. Psiholoģiskās neērtības. Stulbi”**. Ar to mēs ilustrējam, kā jauniešu ar kustību traucējumiem ikdienā ir kompromiss starp publisko telpu, kurai ir grūti piekļūt, un viņu pašu spējai būt klātesošiem.

Tam seko sadaļa par pieredzi, kas radīja visspēcīgākās negācijas līdzpētnieku vidū un parādīja skaidru netaisnības un absurda izjūtu, kad to pārrunājām. Lai to izpētītu, mēs aplūkojam fotoattēlus, kas kodēti ar **“Nesasniedzamība: neiespējamā misija”**, **“Kāpēc mums vispār ir kāpnes?”**, **“Nav izvēles”**, **“Bez piekļuves – kāpnes lielākais ienaidnieks”**.

Tomēr būtu negodīgi apgalvot, ka nav mēģinājumu uzlabot pašreizējo situāciju, un, kā tiks atklāts turpmākajās sadaļās, dažreiz uzlabojumi ir gudri un noderīgi. Tomēr tam nevajadzētu aizēnot ikdienas realitāti, ka daudzas uzbrauktuves, atbalsta margas un līdzīgas konstrukcijas joprojām ir būvētas tā, lai tās atbilstu dažām vadlīnijām, bet reti, kad, ja vispār, kalpo kādam praktiskam mērķim. Šajā sadaļā mēs aplūkojam dažus piemērus, pārskatot fotoattēlus ar kodiem **“Darīts prasību dēļ, bet darīts slikti”** un **“Darīts nekvalitatīvi”**.

Visbeidzot, mēs pievēršamies kodu kategorijai, kas, mūsaprāt, raksturo svarīgu daļu no tā, kā tiek pieredzēta diskriminācija. Šajā sadaļā mēs pētām to, ko mūsu līdzpētnieki izvēlējās saukt par **“ne īpaši labu”**. Frāzi, kas dažādās variācijās tika izmantota diskusijās, lai aprakstītu līdzpētnieku pieredzi. Tas parāda, kā sabiedrības attieksme pret kustību traucējumiem Latvijā un Lietuvā rada nepieciešamību sevi cenzēt par fiziskās vides trūkumiem, kas galu galā tiek uztverti kā problemātiski,

³⁸ Šeit un turpmāk citāti no diskusijas apzīmēti ar CR1 utt., kas nozīmē līdzpētnieks 1 utt.

R1 utt. nozīmē pētnieks 1 utt.

³⁹ Citāti ir tulkoti no angļu valodas, tāpēc var nepilnvērtīgi atspoguļot līdzpētnieku lietoto valodu un tai piešķirto nozīmi.

bet savā ziņā neizbēgami. Tas neļauj mūsu līdzpētniekiem nostāties pret pašreizējo situāciju un ļauj saglabāt *status quo*.

Visi līdzpētnieki iesniedza fotogrāfijas, kur attēlotas situācijas, ko viņi paši uzskatīja par simboliskām cīņai, kas ir dzīve ar kustību traucējumiem Latvijā un Lietuvā. Šajās fotogrāfijās bija redzamas vietas, kam trūka piekļūstamības elementu, un tās lielākoties iekļāva kāpnes un citas veidotas konstrukcijas. Fotogrāfijās bija redzamas arī viesnīcu istabiņas, kas norādītas kā piekļūstamas, tomēr cilvēkam ratiņkrēslā bija nepieklūstami skapji, izlietnes un citas istabas daļas. Tas liecina, ka pat gadījumos, kad ir ar ratiņkrēslu piekļūstams viesnīcas numurs (kas gan ir rets gadījums gan Rīgā, gan Viļņā), faktiskā numura piekļūstamība var ievērojami atšķirties.

Fotogrāfijas atklāj, ka dažādās politikas un plāni tikpat kā nerisina mūsu līdzpētnieku pašreizējo situāciju. Fotoattēlu skaits koda kategorijā "Nevajadzīga cīņa. Psiholoģiskās neērtības. Stulbi" ne tikai norāda uz pāris neērtībām, bet arī parāda, ka šādas situācijas līdzpētnieki piedzīvo katru dienu un plāno savu dzīvi ap tām.

CR2: "Tā tad man būtībā ir kaudze ar bildēm, kurās ir kāpnes. Es domāju, ka mēs jau apspriedām tēmu, ka kāpnes ir lielākais ienaidnieks mums, cilvēkiem ratiņkrēslos. Tā tad man ir vairākas institūcijas, tai skaitā baznīca, [...] nē, acīmredzot, viņi [negaida], ka kāds ratiņkrēslā iekļūs baznīcā, jo baznīcas acīmredzot nav domātas cilvēkiem ratiņkrēslos."

Kāpnes tika atzītas par vispamanāmāko nepieklūstamības formu, un tādējādi bija bieži pieminēta problēma. Tomēr līdzpētnieki arī pamanīja, ka ne vienmēr runa ir par pašām kāpnēm, bet gan par alternatīvu trūkumu, kas padarītu telpas piekļūstamas arī cilvēkiem ar kustību traucējumiem. Līdzpētnieki bija reālistiski saistībā ar izaicinājumiem, ar kuriem viņiem nācās saskarties. Viņu izturība, saskaroties ar nereti izaicinošo pasauli, lika viņiem apzināties, cik nesaprātīgas bieži vien ir situācijas. Fotogrāfijas, kas tika sagrupētas zem kategorijām "Nesasniedzamība: neiespējamā misija", "Kāpēc mums vispār ir kāpnes?" vai "Nav izvēles", "Bez piekļuves – kāpnes lielākais ienaidnieks" bieži attēloja vietas vai situācijas, kas bija acīmredzami absurdas un ietvēra gan publiskas vietas, piemēram, koncertu teritorijas vai veikalus, gan valsts un pašvaldību iestādes.

Tajā pašā laikā attēlotās situācijas bija diezgan ikdienišķas atšķirībā no iepriekš aplūkotajām. Tāpēc fotogrāfijas šajā kodu grupā ir viens no tiešākajiem veidiem, kā parādīt ikdienā piedzīvoto diskrimināciju. Lai gan salauzts lifts vai kāpnes, kurām nav nekāda veida uzbauktuves, rada tūlītējus šķēršļus, ikdienas diskriminējošā pieredze bieži vien ir daudz mazāk dramatiska un rodas no tādām vietām kā neērti novietots ielu apgaismojums, kas rada grūtības, lai pasprauktos stabam garām, vai pēkšņa atskārsme, ka koncertā nebūs vietas cilvēkiem ratiņkrēslos, padarot kultūras baudījumu ļoti ierobežotu. Šāda veida atstumtība ir īpaši nozīmīga attiecībā uz jauniešiem, jo viņi, visticamāk, vēl nav izstrādājuši stratēģijas, lai pārvietotos apkārtējā vidē, viņiem, iespējams, vēl nav sociālo tīklu, kas kalpo par atbalsta punktu, palīdzot saglabāt noturību, saskaroties ar šādām grūtībām. Šajā sadaļā iekļautās fotogrāfijas atklāj neskaitāmas mikroagresijas, kas var likt personai vispār izvairīties no publiskās telpas, tādējādi vēl vairāk padziļinot savu izolāciju. Dati korelē ar plašākiem pētījumu datiem (Putniņa et al., 2024), kas norāda, ka fiziskās vides nepieklūstamība atstāj būtisku ietekmi uz jauniešu sociālajām saitēm pat gadījumos, kad sarežģījumi ir pārvarēti.

Fiziskās vides pārvarēšanas procesu bieži sarežģīja tas, kā tika radīti un uzturēti atbalsta mehānismi. Līdzpētnieki sagrupēja fotogrāfijas, kurās attēlotas šādas vietas un situācijas ar kodiem "Darīts prasību dēļ, bet darīts slikti" un "Darīts nekvalitatīvi", kas attiecas uz gadījumiem, kad uzbūvētajai infrastruktūrai nebija nekāda funkcionāla mērķa vai arī tā nebija izmantojama citu iemeslu dēļ, kā, piemēram, 1. attēlā.



1. attēls

Kāpņu pielāgojumi šajā gadījumā ir virspusēji funkcionāli, bet vienlaikus tie ir neizmantojami cilvēkiem, kuri pārvietojas ratiņkrēslā patstāvīgi, kā arī apgrūtina pārvietošanos cilvēkam ar palīgu.

CR3: “[...] darīt prasību dēļ, tas ir tikai darīt un nedomāt par to. Darot jebkādas muļķības, viņi atņems lodziņā, un slikta kvalitāte, tas var būt izpratnes trūkums. Varbūt ir vēlme un centība padarīt, bet nepietiek zināšanu, lai to izdarītu.”

Līdzpētnieku domas dalījās par to, kas, viņuprāt, bija šo gadījumu iemesls. Kā redzams diskusijas fragmentā, viņi atzina, ka daļēji tas var būt saistīts ar zināšanu trūkumu, vienlaikus apzinoties, ka tas var būt uzņēmumu īpašnieku vienaldzības rezultāts. Diskusijās līdzpētnieki nošķīra valsts un pašvaldību iestāžu veiktās korekcijas no privātajiem uzņēmumiem. Viņi uzskata, ka valsts un pašvaldību ēkās ir lielāka iespējamība saprātīgiem risinājumiem, savukārt uzņēmumi, visticamāk, vienkārši ievieš kosmētiskas

izmaiņas. Dažreiz tā tas bija pat ar citādi šķietami labvēlīgiem uzņēmumiem. Viena no līdzpētnieku mātēm stāstīja par to, kā viņi satika īpašnieku vienai no viņu iecienītākajām kafejnīcām: viņš palīdzēja viņiem iekļūt ēkā un apsolīja, ka uzlabos piekļuvi kafejnīcai. Pagājuši vairāki gadi, un tas joprojām nav izdarīts. Arī citi līdzpētnieki diskusiju laikā atpazīna šādas situācijas un tas veicināja bezjēdzīguma izjūtu. Lielākā daļa līdzpētnieku neuzskata, ka ir vērts veltīt laiku, lai iebilstu pret to, kā telpa ir iekārtota, vai pieprasītu labāku piekļuvi. Tas vēlreiz parāda, kā pastāvīga saskarsme ar infrastruktūru, kas netiek veidota tā, lai atbalstītu jauniešus ar kustību traucējumiem, var veicināt sevis izstumšanu un iesaistes trūkumu plašākā sabiedrībā pat attiecībā uz jautājumiem, kas viņus tieši ietekmē.

Nevēlēšanās iesaistīties jautājumos, kas tieši ietekmē mūsu līdzpētnieku dzīvi, visā pētniecības procesā izrādījās viens no simboliskākajiem un tajā pašā laikā slēptākajiem aspektiem tam, kā diskriminācija (ne)parādās līdzpētnieku stāstos. Laikā, ko mēs pavadījām kopā ar līdzpētniekiem, visspilgtākā bija viņu spēja attaisnot visus pašu sniegtos piemērus par tiešo diskrimināciju, ar ko ikdienā saskaras cilvēki ar kustību traucējumiem. Viena no visbiežāk lietotajām frāzēm bija “ne īpaši labi”, ko arī viņi izveidoja kā atsevišķu kodu kategoriju. Gan diskusiju, gan analīzes procesā šis izteiciens – “ne īpaši labi” – turpināja parādīties, pat ja aprakstītās situācijas bija tālu no “ne īpaši labi”.

CR1: “[...] Es tā īsti nevēlējos teikt, ka tā rampa, kas kaut kur ir uzstādīta, ir tiešām, nepārprotami sādīga [angļu val. – Bullshit], bet es to negribētu tā teikt, es gribu to pasniegt jauki, es nesaprotu, kāpēc.”

Turpinot diskusiju, daži no līdzpētniekiem atzīmēja, ka daļa no nevēlēšanās norādīt uz problēmām, ar kurām viņi saskaras, rodas no vainas izjūtas, ko viņi izjūt, mijiedarbojoties ar citiem.

CR4: “Jo racionāli es saprotu, ka tā nav mana vaina, bet tā ir sajūta... Man nepatīk tas, ka es jūtos tā [...], ka es sagādāju neērtības šim cilvēkam.”

Mūsu pētījuma dati liecina, ka šī vainas izjūta ir rezultāts gan mijiedarbībai ar citiem, kur, lūdzot palīdzību, cilvēki bieži rīkojas aizkaitināti, gan arī fiziskās vides dēļ, kas rada tādu pašu nevēlamu

izjūtu, jo tā ir nepieklūstama un sarežģīta. Vainas izjūta var būt arī viens no skaidrojumiem, kāpēc diskusijas ar līdzpētniekiem reti skāra diskriminācijas tēmu un parādījās tikai netieši.

Sajūta, ka “neesi iekļauts kopainā”

Šajā analīzes daļā apspriestas fotogrāfijas, kuras pētnieki sagrupēja kā tādas, kas rada skumjas, sajūtu, ka neesi gaidīts. Šajā grupā fotogrāfijas tika kodētas šādi: **“Sajūta, ka neesi gaidīts”**, **“Nevēlēšanās lietas mainīt”**, **“Skumjas”**, **“Skumja atskārsme par to, cik ilgu laiku tas prasīs”**, **“Pašcieņa vai tās trūkums”**. Kā arī iepriekš, dažiem fotoattēliem šajās grupās varētu būt vairāki vai tikai viens no kodiem, un tas tika plaši apspriests datu kodēšanas darbnīcā.

Viena no šādām kodu grupām, kas pārklājas, ietver fotogrāfijas ar kodu “Sajūta, ka neesi gaidīts”, “Nevēlēšanās lietas mainīt” un “Skumjas”. Saiknes starp šiem kodiem ir vairāk vai mazāk tiešas, un viena otru ietekmē. Tam piemērs ir diskusija par to, kādas izjūtas rodas pēc tam, kad novērota “nevēlēšanās lietas mainīt”:

CR1: “Es teiktu, ka tā ir kombinācija ar “nevēlēšanos mainīt lietas” plus, labi, 2. un 3. punkts. [...] [“Skumjas” ir] redzēt, ka cilvēki īsti neko negrib darīt, tāpēc vienkārši dara to minimumu, ar ko, visticamāk, nepietiek.”

Citiem līdzpētniekiem bija līdzīgi skaidrojumi par to, kā kodi pārklājas un kāpēc tie jāgrupē kopā:

CR2: “Man ir bildes kategorijā “Sajūta, ka neesi gaidīts” vai “Skumjas”, jo bildēs [...], piemēram, kāpņu galā ir tumša telpa, vai arī ir kā... Šīs telpas rada mazliet neomulīgu sajūtu un kaut kas ir nedaudz tāds, ka tu tur neesi īsti gribēts. Un šeit ir kā ceļš lejup, un šis ceļš lejup arī emocionāli liekas, ka, labi, tu vari iet tur lejā un, iespējams, šķirties no dzīves šajā ceļā.”

CR3: “[Līdzpētniece] [...] pierakstīja šo bildi uz 2. kategoriju, bet tad viņa to izmantoja 3. kategorijai. Un viņa joprojām nav izlēmusi.”

CR1: “Mana situācija ir gandrīz tāda pati, jo fotogrāfijas, kuras es izvēlējos, kaut kādā veidā ir saistītas ar sajūtu, ka esi nevēlams, jo ir paveikts kaut kāds darbs, bet nepietiek vai ir tik tikko [pieklūstams].”

Sajūta, ka esi nevēlams, rodas no tā, ka nevari piekļūt lietām, nepilnīgu, pa pusei ceptu risinājumu (angļu val. – *half-baked solution*) dēļ, kā to definēja līdzpētnieki. Vairāki piemēri tam dokumentēti līdzpētnieku uzņemtajos attēlos, un sniegtie apraksti vizuālajiem datiem piešķir arī emocionālos:

CR3: “Tātad tā ir [...] ieeja kafejnīcā [...], tā ir jauna. Un tā kā es biju kafijas mīļotāja, un šī bija jauna vieta, es biju ļoti priecīga, ka tā parādījās, un es biju nelaimīga par kāpnēm. Bet tad es gāju apkārt ēkai [...]. Ir vēl viena ieeja, un tai nebija kāpņu, un es sasītu plaukstas, tā kā “tagad es dodos pēc kafijas jaunā vietā”, un es mēģināju atvērt durvis, un tās bija aizslēgtas. Tātad atkal mums ir [piekļuve], bet mums nav. Bet tad šis pirmais mēģinājums notika pirms kāda laika [...]. Un tagad, kad es uzņemu tieši šo bildi, es atkal devos uz turieni un mēģināju atkal atvērt tās pašas durvis, un tad tās bija atvērtas. Tātad tā ir kā loterija – tu ej uz turieni, un tā ir vai nu aizslēgta, vai nav aizslēgta, kas zina, kāpēc. Tātad tu dodies uz šo vietu un neesi pārliecināta, ka tai piekļūsi, un tas liek tev justies nevēlamai un negaidītai, nedrošai un, teiksim, izjust papildu stresu. Kas liek justies atstumtam plašākā perspektīvā.” Skatīt 2. un 3. attēlu.



2. attēls



3. attēls

Nepilnīgi risinājumi kļūst par izslēdzošiem, diskriminējošiem risinājumiem, kas neļauj piedalīties kopējā sociālajā un kultūras telpā, vai kas ļauj piedalīties tikai dažiem cilvēkiem, tā vietā, lai nodrošinātu piekļuvi un līdzdalību visiem. Atstumtības un neiekļaušanas izjūta pat infrastruktūras plānošanas brīdī rada skumjas, jo galu galā runa ir par piederību un jušanos kā daļai no sociālā tīkla. Jaunieši ne tikai pievēršās šīm izjūtām mutiski, bet arī mēģināja izmantot kompozīcijas rīkus, lai nodotu sajūtu, ka nespēj sasniegt to, ko līdzpētnieks definēja kā “kārotās vietas”. Viņš skaidroja, ka izmanto ēnu un gaismu kā instrumentus, lai uzsvērtu attālumu starp cilvēkiem ar kustību traucējumiem un šīm vietām:

CR1: “Šeit jūs varat redzēt muzeju vai kas nu tas tur ir. Tā masīvs un spožums reprezentē kāroto vietu, jo gaisma, kurā tā ir, un tas, cik daudz vietas tā aizņem uz kanvas. Kāpnes šeit reprezentē šķērslī uz vietu, kas tevi interesē. Atkal – slikta infrastruktūra. Slikta infrastruktūra noved līdz atstumšanai. Atstumšanai no vietām, kurās ir iespējas.”

Runājot par citu attēlu, tas pats līdzpētnieks paskaidro, kā galamērķa – iepriekš minētās “kārotās vietas” – sasniegšana ir pieredze, kas gūta izejot cauri pārejai, kuru viņš apraksta šādi:



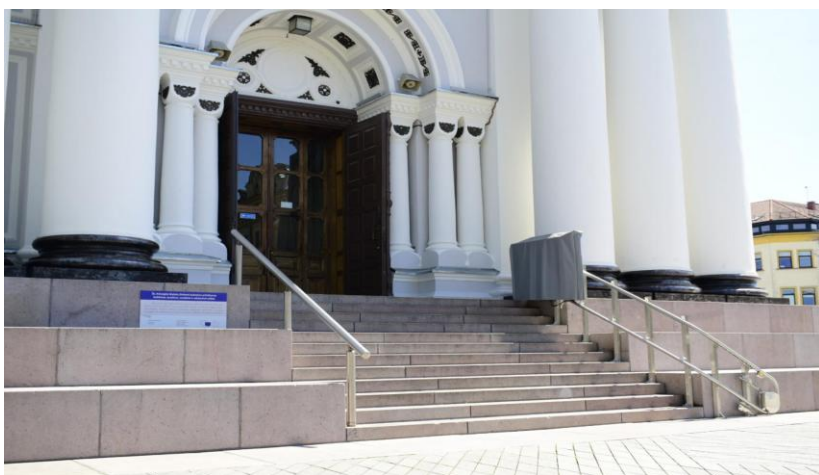
4. attēls

CR1: “Pāreja [lai sasniegtu galamērķi] ir tumša, haotiska, jūs varat redzēt daudz vardarbīgu krāsu un formu, ja ieskatāties tajā. Pāreja atspoguļo izaicinājumus, kas cilvēkiem ar īpašām vajadzībām ir jāpārvar, lai nokļūtu galamērķī, kas ir labas lietas, un tas ir diezgan kopīgs visās manās bildēs.” Skatīt 4. attēlu.

“Skumju” kods savieno fotogrāfijas, kas tika grupētas ar “Sajūta, ka neesi gaidīts”, “Nevēlēšanās mainīt lietas” un fotogrāfijas grupā ar kodu “Skumja atskārsme par to, cik ilgu laiku tas prasīs”. Skumjas rada gan šī brīža piekļuves trūkums, gan realitāte, ka nepieciešamās pārmaiņas – tostarp

sabiedrības izpratne par piekļūstamības risinājumu nepieciešamību – prasīs ilgu laiku vai jau ir prasījušas ilgu laiku. Viena no līdzpētniecēm stāstīja par laiku, kad viņa dzīvoja un mācījās vienā no Lietuvas pilsētām, un viņai bija ļoti ieinteresēta redzēt vienu no galvenajām pilsētas baznīcām. Baznīca iepriekš bijusi nepieklūstama, jo līdz durvīm veda kāpnes. Viņa tika nesta augšup pa kāpnēm, kad viņai vajadzēja būt baznīcā, lai apmeklētu lekciju, taču viņa atzīmē, ka tas bija “nevis tāpēc, ka [viņa] tajā brīdī gribēja tur būt, bet tāpēc, ka [viņai] tur bija jābūt”. Nepieklūstamā infrastruktūra neļāva viņai būt savā vidē, pieņemt lēmumus un rīkoties saskaņā ar tiem neatkarīgi no citiem. Nesen apmeklējot šo pilsētu, viņa pamanīja, ka ir uzstādīts pacēlājs (sk. 5. attēlu):

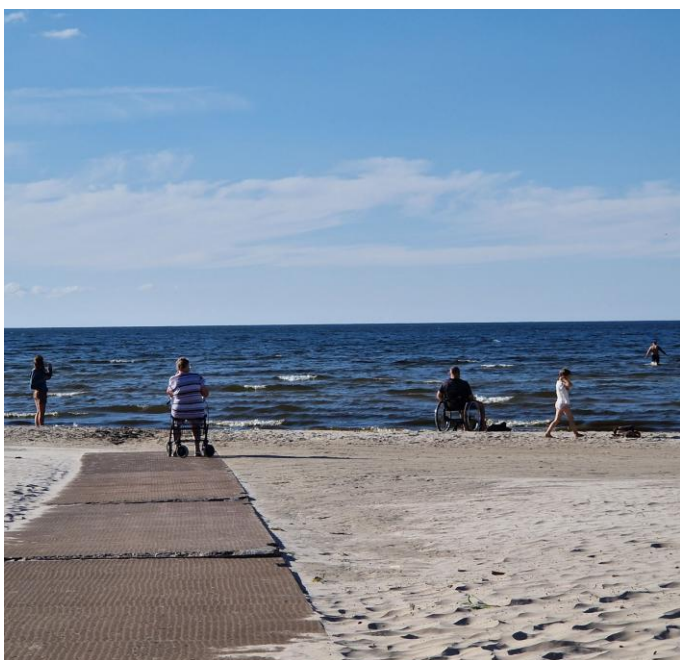
CR3: “Un jūs varat tur ieraudzīt liftu, tas ir apklāts, bet tas ir tur, un tas parādījās tikai nesen, man šķiet, ka pagājušajā septembrī, un tas man liek padomāt. Kas es to pirmo reizi ieraudzīju, es biju pārsteigta un nebiju droša, vai tas ir [uzstādīts] pastāvīgi vai īslaicīgi. Un tas man lika atskārst, cik lēni mēs attīstāmies, ja runa ir par piekļūstamības lietām, cik lēni mēs esam.”



5. attēls

Kā mēs bieži vien izlaižam pilsētas nozīmīgākās daļas. Kā, piemēram, katedrāle [Kauņas Miķeļa katoļu baznīca], teiksim, galvenais objekts. Cik daudz gadu paiet, lai nonāktu pie secinājumiem un pieņemtu lēmumus padarīt to piekļūstamu. Un tas bija nedaudz skaisti, ka tas [lifts] ir tur, bet bēdīgi, atskārsot, cik daudz laika prasīja lēmuma pieņemšana.”

Lai gan pārmaiņas ir labas, iepriekšējā pieredze dod iespēju mērīt laiku, kas nepieciešams, lai padarītu pilsētu pieejamu, jo īpaši, kā norāda līdzpētniece, “pilsētas nozīmīgākās daļas”. Šeit un citur būtu interesanti un svarīgi domāt par to, kā telpu iekārtojums veicina noteiktus pielietojuma veidus.



6. attēls

Piemēram, vide, kas ir piekļūstama tikai izmantojot kāpnes, ir personu ar invaliditāti izslēdzoša vide. Vide, kas ir piekļūstama tikai cilvēkiem bez kustību traucējumiem.

Latvijas pludmales un šūpoles bija piemēri videi ārpus pilsētas, kuras cilvēki uzskata par svarīgām, jo tajās jūtas piederīgi kultūras un nacionālajai telpai. Pēc pētnieku un līdzpētnieku domām, latvieši sevi uztver kā “tautu pie jūras”, tā ir daļa no kultūras un nacionālās identitātes. Tāpēc iespēja būt jūrmalā tādā veidā, kas gan pauž, gan nostiprina latvieša identitāti, tiek uztverta kā ārkārtīgi svarīga. Tomēr piekļuve pludmalēm ir sarežģīta cilvēkiem ratiņkrēsls slikti uzbūvētu vai īsu uzbrauktu vju dēļ (sk. 6. attēlu).

Tās var būt arī bīstamas, jo nereti ejas Lietuvā un Latvijā ir veidotas no neapstrādāta koka, kas var būt mitras un slidenas (sk. 7. attēlu). Tāpat, ja nav šūpoļu ar pielāgojumiem cilvēkiem ratiņkrēslos, nav iespējams piedalīties mūsdienu rituālos, piemēram, šūpojoties Lieldienās, lai vasarā nekostu odi, kas ir latviešu tradīcija (sk. 8. attēlu.)

Nespēja piedalīties tradīcijās, kas tiek uztvertas kā kaut kas tāds, ko dara visi latvieši, rada atstumtības izjūtu un līdz ar to arī skumjas.



7. attēls



8. attēls

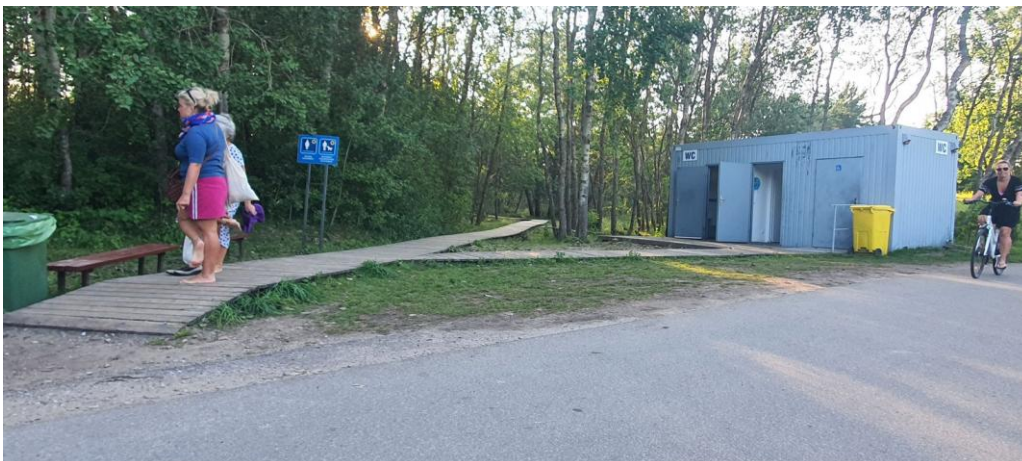
CR4: “[Tās] patiesībā ir manas bildes. Un es domāju, ka mēs, vismaz vairums no mums, esam redzējuši, ka citās valstīs ir pludmales, kurām var piekļūt esot ratiņkrēslā, piekļūstamas šūpoles un tā tālāk. Un es zinu, ka šīs lietas eksistē, un tās līdz mums nonāks, bet tas ir bēdīgi, bēdīgi atskārst, cik daudz laika tas prasa. Ka tas nebūs drīz, es domāju, ka es zinu, ka tas notiks, bet droši vien ne drīz.”

Dažādos veidos iepriekš minētie jautājumi un problēmas attiecas gan uz cieņu, gan uz pašcieņu. Veids, kādā infrastruktūra ierobežo piekļuvi pilnīgai līdzdalībai fiziskajā un virtuālajā vidē, liecina ne tikai par cieņas trūkumu pret ķermeņiem, kas neatbilst normatīvam, standartizētam ķermenim, bet arī ietekmē to cilvēku pašcieņu, kuri uzskata, ka šāda vide ir pastāvīgs izaicinājums. Mēs šeit lietojam vārdu “cieņa”, kā to definējis mūsu līdzpētnieks:

CR2: “Pašcieņa ir vairāk tas, kā es saglabāju savu cienīgumu, un cieņa ir tas, kā es rīkojos attiecībā pret citiem, vai es iztuos ar cieņu pret citiem.”

Abi ir saistīti: cieņas trūkums pret otru var mazināt tās personas pašcieņu, kurš izjūt, uztver cieņas trūkumu.

Divās fotogrāfijās ar kodu “Cieņa vai tās trūkums” redzamas tualetes telpas. Viena no tām ir āra tualete piejūras pilsētā Lietuvā (sk. 9. attēlu). Šie objekti rada iesaistību, ka ir netīri. Tomēr ne mazāk svarīgi ir tas, ka piekļuve objektiem ir sarežģīta, jo starp ietvi un gājēju celiņu ir vairāk nekā pusmetrs netīrumu un grants, kā arī slīpums, kas varētu būt neērts vai bīstams cilvēkam ratiņkrēslā. Lietus gadījumā viss ceļš ratiņkrēslam būtu slidens, un tajā esošais cilvēks būtu pakļauts riskam paslīdēt un nokrist zālē abās ceļa pusēs.

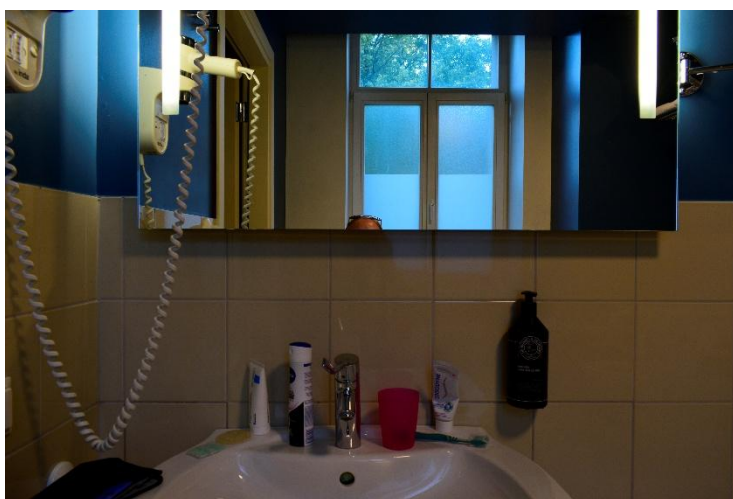


9. attēls

Nākamās fotogrāfijas ir no tualetes viesnīcā, kur līdzpētniece uzturējās vienā no šī projekta posmiem (sk. 10. un 11. attēlu). Viesnīca atzīmēja šo numuru kā piekļūstamu ar ratiņkrēslu, kas nozīmē, ka viss aprīkojums ir universāli lietojams vai pielāgots cilvēkiem ar invaliditāti. Tomēr dvieļu plaukts ir novietots augstumā, kas nav pieejams personai ratiņkrēslā. Tieši šim nepilnīgajam risinājumam un neapdomībai fotogrāfijas autore vēlas pievērst uzmanību. Tieši tas, ka netiek ņemta vērā to cilvēku pašcieņa, kuri dzīvo dažādos ķermeņos, ir kopsaucējs starp abām situācijām.



10. attēls



11. attēls

Interesanti, ka šeit rezonē vēl viens no līdzpētnieku komentāriem, apspriežot citu fotogrāfiju kopumu: *CR4: “No otras puses, skatoties uz bildēm, varbūt dažas no vietām ir veidotas veselajiem cilvēkiem, un tās tikai gadījuma pēc ir mums daļēji piekļūstamas. Tas arī ir tas, kā es to redzu – nav tik slikti, mēs tās tik un tā varam lietot, viņi tās var lietot, bet mums joprojām ir lietas, kuras mēs gribētu veidot citādi.”*

Līdzpētniece iesaka domāt par dažām vidēm, kas ir veidotas, neņemot vērā cilvēkus ar funkcionāliem traucējumiem, jo tās ir paredzētas cilvēkiem bez invaliditātes vai, kā viņa saka, “veselīem” cilvēkiem.

Starp līdzpētniekiem notika svarīga diskusija par to, kas varētu tikt identificēts kā nevēlēšanās mainīt lietas vai piešķirt piekļuvi (bāriem, veikaliem utt.), no infrastruktūras veidotāju skatpunkta. Šajā

kontekstā līdzpētnieki apsprieda nodomus un resursus, ne tikai finanšu, bet arī zināšanu, kas atļauj vai novērš piekļūstamas vides radīšanu. Jaunieši atzīmēja, ka ir iespējams identificēt gadījumus, kad ir vēlme un centība radīt piekļuvi, bet nav pietiekami daudz zināšanu, lai to izdarītu. Tie ļoti atšķiras no gadījumiem, kad piekļūstamība ir ieviesta slikti un tikai tāpēc, lai izpildītu prasības (CR3). Citi līdzpētnieki atzīmēja, ka resursiem ir svarīga loma pieejamas infrastruktūras un vides radīšanā, taču pieeja šiem resursiem ir atšķirīga:

CR4: “Ja tā ir tā kā valdības ēka, viņiem ir resursi, lai zinātu, vai tas ir [būvēts] pareizi, vai nepareizi, bet, ja tas ir mazs uzņēmums, tad droši vien tāpēc, ka viņi nezina, viņiem nav profesionāļu, kas viņiem var sniegt ieteikumus.”

Noslēgumā jāpiebilst, ka skumjas un nevēlamības izjūta, kas piedzīvota, saskaroties ar nepieņemamu infrastruktūru, un sajūta, ka cilvēka pašcieņa ir apdraudēta, ir saistīta ar atšķirību starp izdzīvošanu un dzīvošanu kā cilvēkam ar invaliditāti (CR4), kā to izteica viena no līdzpētniecēm. Mēs piedāvājam, ka iespēja iekļūt tualetēs un tās izmantot, piekļūt noteiktām vietām un netraucēti pārvietoties no viena vietas uz otru būtu jāuzskata tikai par atskaites punktu, proti, izdzīvošanu. Bet “dzīvot” nozīmē cilvēka cienīgu dzīvi, tādu, kurā cilvēks spēj apmierināt savas vajadzības – kultūras, sociālās, ekonomiskās – un jūtas kā daļa no sociālā tīkla un spēj sniegt ieguldījumu tajā. Un šeit izšķiroša nozīme ir ne tikai fiziskai pieejamībai:

CR4: “[...] šīs dažas bildes, ko es rādīju no mājas lapām...[...] Es domāju, ka liela nozīme saistībā ar piekļūstamību mūsdienās ir ne tikai par fizisko, bet arī par informācijas piekļūstamību. Tas ir tehnoloģiju laikmets, tas ir ļoti svarīgs un ietekmīgs. Jo mēs arī runājam par to, ka nav veidu, ka droši zināt, vai kaut kas ir piekļūstams, vai ne, un šis ir liela daļa no tā. Ja internetā būtu uzticama informācija, tas būtu daudz vieglāk. Tātad tas ir viens punkts, un otrs punkts ir tāds, ka [...] ne tikai izdzīvot, bet arī dzīvot kā cilvēkiem ar invaliditāti. Ir svarīgi runāt ne tikai par rampām un visu to, jā, tas, protams, ir svarīgi, bet svarīgi arī runāt par koncertiem, šūpolēm, amerikāņu kalniņiem, es nezinu, kaut ko, kas sagādā prieku, ne tikai ikdienas lietas.”

Pareizās domāšanas spēks

Šajā sadaļā iekļauti līdzpētnieku viedokļi par to, kādi ir labi infrastruktūras un digitālā dizaina piemēri. Vispirms, diskusija būs par fotogrāfijām, kas saistītas ar kodiem “**Cieņa**”, “**Drošība**” un “**Vieds dizains**”. Pēc tam pārdomas par kodu “**Neatkarība**” un “**Pareizās domāšanas spēks**”.

Līdzpētnieki kodus “Cieņa”, “Drošība” un “Viedais dizains” uzskatīja par saistītiem. Fotogrāfiju grupā ar šiem kodiem bija fotogrāfijas ar lēzenām uzbrauktuvēn, kurām ir margas no vienas vai abām pusēm (sk. 12. attēlu). Šīs uzbrauktuves ved uz informācijas centru, slimnīcu, sociālo dienestu, pašvaldību, autostāvvietu – vietām, kas sniedz būtiskus pakalpojumus līdzpētnieku apkaimēs vai teritorijās, kuras viņi apmeklē kā tūristi. Bija arī fotogrāfijas ar platām, gludām, tikko atjaunotām ietvēm un uzņēmumu ieejām, kuros ir viegli iebraukt, jo pakāpienu un uzbrauktuvju vietā ir lēzenas ietves (sk. 13. attēlu).



12. attēls



13. attēls

Līdzpētņieki norādīja, ka labi uzbūvēta, patiesi pieejama infrastruktūra liek viņiem justies droši un cienītiem:

CR3: “[..] jo drošības pamatā ir cieņa pret kādu cilvēku grupu. [..] drošība nozīmē darīt pareizās lietas pareizā veidā.”

CR1: “Nu, jā! Ja tu gribi izveidot kaut ko labu, tu domā arī par cieņu un drošību.”

Cieņa ir par to, kā viens rīkojas pret otru. Cieņa nozīmē atzīt, ka cilvēks pastāv, ka viņa labklājība, viņa īpašās vajadzības un vēlmes, viņa līdzdalība sabiedriskajā dzīvē ir svarīga. Pieņemsim, ka vieta ir veidota, paturot prātā, ka cilvēkiem no visām sociālekonomiskajām un kultūras grupām vajadzētu būt iespējai to izmantot, un respektējot cilvēku atšķirīgās vajadzības. Tādā gadījumā šķiet acīmredzami, ka ēkas projektā būtu jāievēro universālā dizaina principi. Tas savukārt pārliecinātu cilvēkus, ka viņi ir laipni gaidīti, var justies droši un viegli sasniegt savas “kārotās vietas” un koncentrēties uz aktivitātēm, kuras viņi plāno veikt šajās vietās. Cieņa no to cilvēku puses, kuri plāno un būvē infrastruktūru, nodrošina, ka jaunieši ar kustību traucējumiem var pārvietoties sabiedrībā, saglabājot pašcieņu.

Ja konkrēts infrastruktūras risinājums sniedzas tālāk par “pareizu lietu darīšanu pareizā veidā”, ja ir kāda jauna pieeja ēku un vides piekļūstamības nodrošināšanai, tad viens no līdzpētņiekiem piedāvāja terminu “viedais dizains”. Viedais dizains var ietvert elektriskas ierīces, kas atvieglo iekļūšanu ēkā vai telpā, piemēram, ratiņkrēsla pacelāju vai zvana pogu. Tas varētu būt uzbrauktuves dizains, kas aizņem mazāk vietas blakus gājēju celiņam. Tomēr ir jābūt uzmanīgiem, piešķirot šo terminu. Kā atzīmēja paši līdzpētņieki, tādām vietām kā veikali, bankas, slimnīcas vai skolas vajadzētu būt piekļūstamām, jo tās ir būtiskas vietas sabiedrības locekļu fiziskajai, emocionālajai un sociālajai labklājībai. Notika diskusija par to, vai piekļuve šīm vietām liecina par cieņu pret cilvēkiem ar kustību traucējumiem un vai to var uzskatīt par daļu no “viedā dizaina”, vai arī tas ir tikai infrastruktūras dizains, kam vajadzētu būt standarta praksei, jo tajās sniegtie pakalpojumi ir ļoti svarīgi sabiedrības locekļiem.

CR2: “Es nezinu, vai to, ka tu vari doties uz banku vai iepirkties, var saukt par cieņu?”

R2: “Bet to arī nevarat saukt par viedu dizainu, jo tam vajadzētu būt..”

CR2: “Jā, tam vajadzētu būt [piekļūstamam]. Būtiskas vietas.”

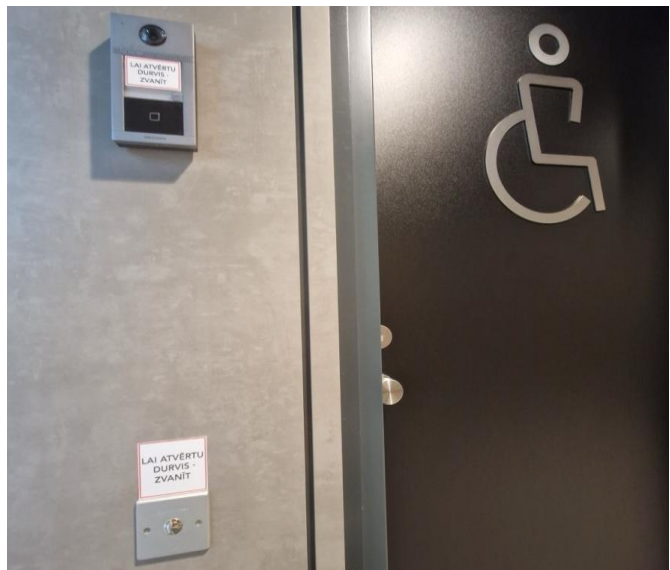
Labi uzbūvētai un piekļūstamai infrastruktūrai vajadzētu likt justies normāli, būt pat nepamanāmai.



14. attēls

Līdzpētnieku vidū bija atšķirīgi viedokļi par to, kas uzskatāms par viedu dizainu. Bieži vien līdzpētnieku interpretācijās atšķirās fotogrāfiju nozīmes no tām, ko piešķir autori. 14. attēla autors atzīmēja, ka uzbrauktuve ved uz vietējo sociālo dienestu un ir aizaugusi ar nezālēm. Viņa teiktais liecina, ka sociālajam dienestam pietiekami nerūp savu klientu ar mobilitātes problēmām vajadzības un drošība, lai rūpētos par uzbrauktuves uzturēšanu. Citam tā šķita labi izstrādātas uzbrauktuves piemērs izliekuma dēļ, jo uzstādīšanai ir nepieciešams mazāk vietas. No vienas puses, dažreiz konteksta trūkums var uzsvērt infrastruktūras objekta spēcīgās iezīmes, bet no otras, zināšanas par kontekstu parāda ilgtermiņa problēmas, kuras ir novērojusi persona, kas izmanto objektu regulāri.

Tāpat bija diskusija par sabiedriskās tualetes fotogrāfiju ar zvana pogu un novērošanas kameru apsargam, kurš tajā ielaiž cilvēkus ar invaliditāti (sk. 15. attēlu). Nospiežot zvana pogu, apsargs savā kabīnē var attālināti atvērt durvis. Diskusija pievērsās tādām tēmām kā ērtības un cieņa. No vienas puses, tas, ka cilvēkam ar kustību traucējumiem ir kādam jāzvina un jāgaida, kad viņu ielaidīs tualetē, varētu likt justies pazemojoši. Situāciju neuzlabo neērtā kamera, kas novietota augstāk par cilvēku, kurš izmanto ratiņkrēslu. Arī apsardzes personāla izpratne par invaliditāti ir tas, kas stāv starp personu un iespēju iekļūt tualetē. No otras puses, zvana pogu un kameru joprojām var



15. attēls

uzskatīt par cieņpilnu un inovatīvu risinājumu, salīdzinot ar situāciju, kad personai ar kustību traucējumiem ir jāatrod konkrētais darbinieks, kuram ir tualetes atslēga. Cilvēkiem ar kustību traucējumiem ir dažādas mobilitātes vajadzības un idejas par to, kāds ir labāks risinājums. Tas jāņem vērā, plānojot infrastruktūras uzlabojumus.

R3: "Es atceros, ka tualetei bija šī poga, ka tu vari to nospiegt un kāds atnāks vai kaut kā. Es atceros vakardienas diskusiju, ka tā bija neērti novietota. Kā tas var būt droši, ja tas nav ērti?"

R1: "Un te ir tas jautājums – vai tas ir cieņpilni, ka man ir jānospiež poga, lai tiktu tualetē?"

CR3: "Ir. Tas ir cieņpilnāk, nekā braukājot apkārt un meklējot apkopēju, kuram ir atslēga."

CR2: "[..] vai arī es atceros, ka mēs runājām ar vienu un to pašu bildi, to pašu ideju, ka tu nospiež pogu un kāds nāk pie tevis, un kāds teica, ka tas ir kā ar suni, kurš mēģina iekļūt telpā, un kāds atnāk un tevi ielaiž."

Vēl viena svarīga tēma, kas parādījās, apspriežot labos piemērus, ir jauniešu ar kustību traucējumiem neatkarība. Kods "Neatkarība" tika piešķirts uzbrauktuvju fotogrāfijām, kas ļauj personai iekļūt apģērbu veikalā, picērijā, bankā, teātrī, augstskolā, aptiekā, bibliotēkā, ģimnāzijā, pašvaldības ēkā, vietējā tirgū vai baznīcā. Ēkas piekļūstamība nozīmē arī labāku piekļuvi pakalpojumiem, kas jauniešiem ar kustību traucējumiem ir vajadzīgi vai ko viņi vēlas saņemt. Tas rada neatkarības izjūtu. Neatkarība var nozīmēt gan izjūtu, kas rodas no iespējas fiziski piekļūt ēkai ar palīgu vai bez tā, gan arī izjūtu, izmantojot ēkā sniegtos pakalpojumus, piemēram, izglītību, brīvā laika pavadīšanas iespējas, finansiālo pratību utt.

Divās no kategorijas fotogrāfijām redzamas nezāles vai krūmi, kas aug uz uzbrauktuves (14. attēls). Neskatoties uz uzturēšanas problēmām, lielākā daļa līdzpētņieku šīs uzbrauktuves uzskatīja par viegli lietojamām patstāvīgi, kas liek līdzpētņiekiem justies droši un cienītiem. Dažas no fotogrāfijām, kas tika izvēlētas kā laba dizaina piemēri, parādīja radošo domāšanu, kas jauniešiem ar kustību traucējumiem ir jāizmanto, lai pārvietotos savā vidē.

Dažus pašvaldības infrastruktūras projektus, kas netika būvēti cilvēkiem ar kustību traucējumiem, viņi joprojām var izmantot savām mobilitātes vajadzībām. Kā piemēru var minēt 16. attēlu, kurā redzams riteņbraucēju ceļš blakus garām kāpnēm. Šajā gadījumā, lai gan riteņbraucēju ceļš ir diezgan stāvs, cilvēki ar kustību traucējumiem ar palīdzību var vieglāk tikt pa stāvo ceļu nekā pa kāpnēm. Šis piemērs parāda, ka tiek novērtēta alternatīva kāpnēm. Aplūkojot simboliski, fotoattēlā redzams veids, kā dažādu sociālo grupu brīvākas mobilitātes vajadzības un vēlmes var apvienot vienā infrastruktūras projektā. Pieeja, kas to padarītu vēl labāku, ir dizains, kas balstīts uz universālā dizaina principiem, lai struktūru varētu droši un viegli izmantot jebkurš pilsētas iedzīvotājs vai apmeklētājs.



16. attēls

Tagad pievērsīsimies piemēriem, kas radīja spēcīgas pozitīvas izjūtas. Nozīmīgs piemērs, ko līdzpētņieki novērtēja, bija paaugstināta puķu dobe blakus bruģētam celiņam, kas piekļūstama cilvēkiem ratiņkrēslos. Tas arī iedvesmoja nosaukumu kodiem, kas dots šai analīzes apakšnodaļai – pareizās domāšanas spēks. 17. attēls līdzpētņiekiem parādīja, ka ir iespējams izmēģināt dārzkopību, ja viņiem par to ir interese. Viena no līdzpētņiecēm, kura izmanto ratiņkrēslu, sacīja, ka, lai gan viņa ir uzaugusi ciematā – vietā, kas parasti saistās ar cilvēkiem, kas strādā savos dārzos – viņai nekad nav bijusi iespēja vai pat ideja kaut ko stādīt un rūpēties par to. Viņa nezināja, ka tas viņai ir iespējams. Šī fotogrāfija pavēra iespēju un interesi par jaunu nodarbi, ko izmēģināt. Tas deva prieku un potenciāli jaunu veidu, kā veidot saiknes ar cilvēkiem.



17. attēls

*CR3: “[..] nosaukums “pareizās domāšanas spēks”, un man ir divas bildes. Viens ir no maza, nesvarīga veikaliņa, bet tomēr viesmīlīgs, bez kāpnēm, bez s*diem, bez nekā. Un otra aina ir tiešām interesanta, var pat dārzkopību padarīt pieejamu...”*

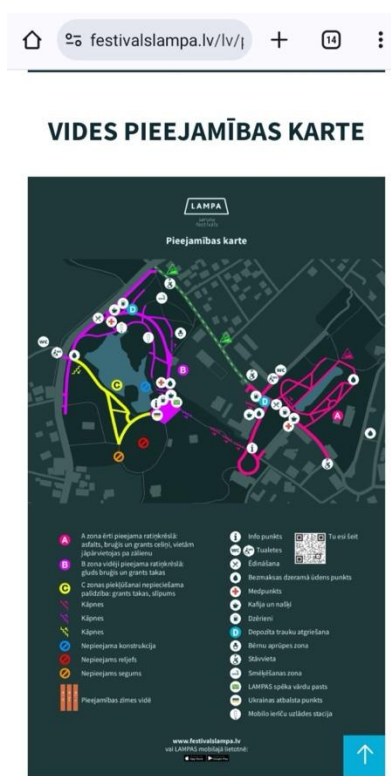
R2: “Mm, jā, dobes kastēs.”

CR3: “Pat dārzkopību var padarīt piekļūstamu... Es nekad to neesmu darījusi, lai arī es uzaugu ciematā, tāpēc man tas pat liekas superforši, inovatīvi, un parāda, cik svarīgs ir domāšanas, kad tev ir jāpielāgojas videi, kurā tu kaut kādā veidā esi ierobežots..”

Jaunas zināšanas atklāj, ka darbība, kas iepriekš tika uzskatīta par neiespējamu, ņemot vērā īpašos veidus, kā ķermeņa novietojums un kustības parasti tiek veiktas, tomēr ir iespējama. Tas var izraisīt patīkamu satraukumu un brīnuma sajūtu. 17. attēla autore citā diskusijā uzsvēra nepieciešamību runāt par priekiem, ko var piedzīvot cilvēki ar kustību traucējumiem. Tas, ka viņa bija vienīgā, kurai šķita pietiekami svarīgi to pateikt skaļi, un ņemot vērā, ka lielākā daļa diskusiju bija saistītas ar problēmām, ar kurām ikdienā saskaras jaunieši ar kustību traucējumiem, liecina, ka prieks, bezrūpīgas aktivitātes līdzpētnieku dzīvēs ir retums. Aktivitātes, kas rada prieku, ir tās, kas ļauj cilvēkiem dzīvot, ne tikai izdzīvot.

Cilvēkiem ar kustību traucējumiem parasti, ja ne vienmēr, ir jādomā uz priekšu, dodoties ārpus mājām. Lai padarītu ceļojumu ērtāku vai paveicamu, viņiem iepriekš jāplāno visi iespējamie šķēršļi: apgērbs konkrētiem laika apstākļiem, reljefam, ceļa segumam, kāpnēm, piekļuve tualetei utt. Jo vairāk informācijas ir pieejama, jo lielāka iespējamība, ka persona apmeklēs kāda pasākuma norises vietu. Kā jau iepriekš minēts, piekļūstamība attiecas ne tikai uz fizisko vidi, bet arī uz pieejamo informāciju saistībā ar fizisko vidi.

Labs informācijas pieejamības piemērs ir Latvijas sarunu festivāla “Lampa” vides piekļūstamības karte tiešsaistē (sk. 18. attēlu). Tajā ir informācija par reljefu, kāpnēm, nepiekļūstamām konstrukcijām, tualetēm un citām būtiskām vietām. Izmantojot kopā ar festivāla programmu, var plānot, kuros pasākumos iespējams piedalīties.



18. attēls



19. attēls

Festivāla mājaslapā ir iespēja sniegt atsauksmes festivāla organizatoriem par piekļūstamību (sk. 19. attēlu). Ir trīs anketas, kas paredzētas cilvēkiem ar redzes, dzirdes un kustību traucējumiem. Ja atgriezenisko saiti nopietni ņem vērā, tā veicina pieejamību ieteikumu sniegšanas veidā, padarot to ātru un vienkāršu tiem, kas izmanto viedtālrunus un personīgos datorus, kā arī to, kā tiek veidota festivāla pagaidu infrastruktūra. Vēl labāk ir tas, ka, uzklikšķinot uz jebkuras no šīm pogām, tā piedāvā sarakstu ar pasākumiem, kuri ir pieejami attiecīgai cilvēku grupai.⁴⁰ Šī informatīvā pieejamība var radīt drošības izjūtu, gatavojoties infrastruktūras šķēršļiem, kas būs norises vietā, un iespēju apspriest pasākuma apmeklēšanas plānu ar savu palīgu. Tas savukārt veicina patstāvību un iespēju piedzīvot prieku, darot ko tādu, kas netiek uzskatīts par būtisku ikdienas izdzīvošanai.

Kopumā, lai gan infrastruktūras objekti, kurus līdzpētnieki uzskatīja par laba dizaina piemēriem, dod cerību uz turpmākiem infrastruktūras uzlabojumiem un vairāk iespēju vieglāk veikt būtiskos vai patīkamos uzdevumus, pat pozitīvie piemēri var radīt aizkaitināmību un skumjas. Līdzpētnieki brīnījās, kāpēc ir tik daudz slikti izstrādātas infrastruktūras piemēru un tik maz labu piemēru, ar kuriem viņi ir saskārušies. Turklāt viegli lietojamas uzbrauktuves var radīt maldīgu iespaidu, ka vieta ir piekļūstama cilvēkiem ar kustību traucējumiem. Tas, ka blakus ieejai ir uzbrauktuve, nenozīmē, ka telpas ēkā ir piekļūstamas. Piemēram, viens līdzpētnieks aprakstīja bibliotēku, kurai ir lēzena uzbrauktuve ar margām abās pusēs. Tomēr, kad cilvēki tajā iekļūst, viņu priekšā ir kāpnes un nav lifta. Šis paradokss padara labas uzbrauktuves pozitīvo piemēru bezjēdzīgu. Iepriekš pieminētie nepilnīgie risinājumi saistās ar cerības un vilšanās kombināciju – kaut kas tiek darīts, lai uzlabotu piekļūstamību, bet tas tiek darīts slikti, nejauši vai nepilnīgi. Līdzpētnieki ir saskārušies ar laba dizaina piemēriem savā ikdienas dzīvē, taču viņi uzskata, ka vēl ir tāls ceļš ejams, līdz viņu mobilitātes vajadzības tiks apmierinātas.

⁴⁰ Piemēram, uzklikšķinot "dzirdes traucējumi" parādās saraksts ar pasākumiem, kuros pieejams surdotulks vai reāllaika teksts. Tas ir lieliski, jo sniedz informāciju un risinājumu minēto grupu cilvēku vajadzībām, tajā pašā laikā nevispārinot invaliditāti.

Secinājumi

Šajā pētījumā mēs centāties atbildēt uz šādiem jautājumiem:

- Kā Latvijā un Lietuvā jaunieši piedzīvo **invaliditāti** un **diskrimināciju**?
- Kādas ir **atšķirības** starp abām valstīm?
- Kādas **pieklūstamības problēmas** ir visaktuālākās?
- Kādi ir labākie **uzlabojumi** un **risinājumi**?

Pētījuma dati neliecina par būtiskām atšķirībām starp Latviju un Lietuvu invaliditātes un diskriminācijas pieredzes ziņā. Tomēr neformālās diskusijās ar līdzpētniekiem izskanēja interesants un nozīmīgs aspekts. Lai gan daži Lietuvas līdzpētnieki Rīgu vērtēja labvēlīgāk, Latvijas jaunieši tieši pretēji – viņi pauda apbrīnu par Viļņā pieejamo infrastruktūru. Tas parāda, ka, lai gan objektīvās atšķirības fiziskajā pieklūstamībā var būt niecīgas, iespēja apmeklēt citu valsti deva jauniešiem atšķirīgu skatījumu gan uz fizisko vidi, gan viņu pašu spējām. Tas parāda, cik svarīga ir starptautiskā sadarbība un ceļošana, lai vairotu projekta dalībnieku pašpārliecinātību.

Lielākā daļa līdzpētnieku uzņemto fotogrāfiju bija vērstas uz praktiskām situācijām viņu ikdienas dzīvē, parādot, kā konkrēta vieta vai pakalpojums nav pieklūstams sliktā dizaina dēļ. Infrastruktūras problēmas var kavēt piekļuvi pamata pakalpojumiem, piemēram, izglītībai, veselības aprūpei, finanšu pakalpojumiem un brīvā laika pavadīšanas iespējām, piemēram, koncertu apmeklēšanai, pludmales apmeklējumam, dārzkopībai.

Vēl viens izaicinājums ir tas, ka trūkst publiski pieejamas informācijas gan tiešsaistē, gan klātienē par ēku un apkārtējās vides pieklūstamību. Informācijas trūkums nozīmē, ka jaunieši ar kustību traucējumiem var pat nemēģināt piekļūt pakalpojumiem klātienē, jo ir daudz iespējamo šķēršļu, kurus jaunieši individuāli varētu pārvarēt, bet, skatot kopumā, to ir pārāk daudz, lai pārvarētu. Tomēr ja informācija ir pieejama, tad jaunieši var plānot apmeklējumu atbilstoši saviem resursiem.

Ar iepriekš minētajiem izaicinājumiem saistīts arī jautājums par pieklūstamu vietējo un starptautisko sabiedrisko transportu. Tas ir apspriests šā ziņojuma sadaļā "Izaicinājumi", sīki aprakstot problēmas, ar kurām saskārās projekta dalībnieki.

Pētījuma dati liecina, ka jauniešu ar kustību traucējumiem pieredze nebūt nav vienāda, pat ja problēmas, ar kurām viņi saskaras, ir līdzīgas. Diskriminācija, ko piedzīvoja mūsu līdzpētnieki, reti bija atklāta vai tieša, bet drīzāk kaut kas tāds, ko līdzpētnieki uzskatīja par nenovēršamu, piemēram, ieguldījumu trūkums pieejamā infrastruktūrā. Tomēr mūsu līdzpētnieki arī parādīja ievērojamu noturību, saskaroties ar problēmām, un spēju kritiski un reālistiski novērtēt pētījumu datus.

Piedzīvotā diskriminācija jauniešiem liek justies skumji un atstumtiem, un negatīvi ietekmē viņu pašcieņu. Secinām, ka stereotipi, ar kuriem jaunieši saskaras, netiek verbalizēti vai atklāti, un tā vietā jaunieši par tiem runā netieši, fokusējoties uz vides nepieklūstamību.

Pievēršoties plašākiem projekta mērķiem, jaunatnes darbs šeit parādās kā svarīgs elements tieši jauniešu iesaistē plānošanas un lēmumu pieņemšanas procesos, lai veicinātu gan jauniešu pašapziņu un vēlmi iesaistīties, gan lai nodrošinātu veiksmīgāku cilvēku ar kustību traucējumiem integrāciju un vides pieklūstamības veicināšanu.

Šis projekts parāda, kā var panākt jauniešu ar kustību traucējumiem līdzdalību un tās nozīmi sabiedrības izglītošanā. Sadarbība arī uzlabo iesaistīto jauniešu prasmes un veicina vēlmi nākotnē piedalīties demokrātiskos procesos.

Atsauces

1. Anča, Gunta, Neimane, Iveta. (2014). *Kaip Atpažinti Ir Bendrauti Su Žmonėmis, Turinčiais Negalia*. Pieejams: <https://www.negalia.lt/wp-content/uploads/2014/12/Praktinis-vadovas-%E2%80%9EKaip-atpa%C5%BEinti-ir-bendrauti-su-%C5%BEmon%C4%97mis-turin%C4%8Diais-negali%C4%85%E2%80%9C.pdf>
2. Beliūnienė, Lina. (2022). Protecting Persons with Disabilities in the Baltic States: Empowering by Law. In *Legal Protection of Vulnerable Groups in Lithuania, Latvia, Estonia and Poland: Trends and Perspectives*, rediģējušas Agnė Limantė and Dovilė Pūraitė-Andrikienė. Springer International Publishing, 179–99. https://doi.org/10.1007/978-3-031-06998-7_8
3. Blumberga, Zane. (2021). *The Portrayal of Disability on the Websites of the Higher Education Institutions: A Comparative Critical Discourse Analysis on the Web Pages of Disability Services in Latvia and Sweden*. Pieejams: <https://urn.kb.se/resolve?urn=urn:nbn:se:su:diva-197440>
4. Grigaitė, Ugnė, Jurevičiūtė, Goda, Laugalytė, Ieva. (2021). *Žmonių Su Negalia Socialinės Integracijos Veiklos Rezultatų Bei Jungtinių Tautų Neįgaliųjų Teisių Konvencijos Ir Jos Fakultatyvaus Protokolo Įgyvendinimo 2020 m. Stebėsenos Ataskaita*. Vilnius: Žmogaus teisių stebėjimo institutas. Pieejams: <https://www.ndt.lt/wp-content/uploads/ZTSI-Stebesenos-Ataskaita-9.pdf>
5. Kuznetsova, Yuliya, Yalcin, Betul, Priestley, Mark. (2017). Labour Market Integration and Equality for Disabled People: A Comparative Analysis of Nordic and Baltic Countries. *Social Policy & Administration* 51: 577–597. doi:10.1111/spol.12314
6. Putniņa, Aivita, Dovkante, Laine Aleksandra, Ratniece, Liene, Kazule, Marta Kristiāna, Lapiņa, Agija, Balgalve, Mārīte, Ozolniece, Evita (2024). *“Easy to do”. Pētījuma ziņojums. Latvija*. Pieejams: https://www.apeirons.lv/uploads/2024/03/Pe-ti-jums_ETD_LV.pdf
7. Trent, James W. (2019). Building Access: Universal Design and the Politics of Disability. *Journal of American History* 105 (4): 1042–43. <https://doi.org/10.1093/jahist/jaz090>

Līdzfinansē Eiropas Savienība. Tomēr paustie uzskati un viedokļi ir tikai autoru uzskati un viedokļi un ne vienmēr atspoguļo Eiropas Savienības vai Jaunatnes starptautisko programmu aģentūras (JSPA) uzskatus un viedokļus. Ne Eiropas Savienību, ne JSPA nevar saukt pie atbildības par tiem.

Pielikums

1. Pielikums

“Lietuvos geležinkeliai” piedāvā divas tabulas pasažieru ratiņkrēslos informēšanai: viena informē par iespējām iekāpt noteiktos vilcienos, bet otra – par piekļūstamības pasākumiem dzelzceļa stacijās visā Lietuvā.

Tās iegūtas 2024. gada 11. oktobrī šajā saitē: <https://ltglink.lt/en/accessibility-of-stations-and-railway-platforms-for-people-with-disabilities-and-reduced-mobility>.

Accessibility of train models for people with disabilities and reduced/restricted mobility

Route	Train model	A train should be unfolded/ Wheeling ramps should be stowed in the wheel-chair in order a disabled person to be able to board the train	A wheel-chair space in the train**	Universal toilet (wheel-chair accessible WC)	Visual warning system	Sound warning system	Sensor-based warning system
Vilnius–Kaunas–Vilnius	EJ575	●	●	●	●	●	●
Vilnius–Trakai–Vilnius		●	●	●	●	●	●
Vilnius–Klaipėda–Vilnius	730ML	●	●	●	●	●	●
Local Lithuanian routes	630M	●	●	●	●	●	●
Local Lithuanian routes	620M		●		●	●	●
Radviliškis–Panevėžys–Radviliškis	RA-2		●		●	●	●
Radviliškis–Klaipėda–Radviliškis							
Local Lithuanian routes	DR1A		●			●	●
Kaunas–Kybartai–Kaunas	DR1AM		●			●	●
Vilnius–Turmantas–Vilnius	DR1AMv		●		●	●	●
Vilnius–Varėna–Vilnius							
Kaunas–Šiauliai–Kaunas							

● * Train models running most frequently on the specified route are listed in the table; however, there may be exceptions. We recommend you contact the passenger information centre by telephone +370 700 55111 every time you plan your train travel and ask whether a train specifically adapted for your needs will run on the particular day and time.

● ** The train access and disembarkation service is not available on 620M, DR1AMv, RA-2 train models due to infrastructure or design features. For each trip planning, we recommend contacting the passenger information center by phone +370 700 55111 and find out what are the options for getting on and off the train at the start and end stations of your planned trip.

Accessibility of stations and railway platforms for people with disabilities and reduced mobility

								
Station	The booking office accessible for people in wheelchairs	The possibility to access platform (in one level, by ramps, or by elevators)	The waiting room accessible for disabled persons	The WC accessible for disabled persons	The possibility to call for help	Staff trained to work with people with special needs and reduced mobility	Additional equipment is used for persons with special needs	Parking accessible for disabled persons
Vilnius	●	●	●	●	●	●	●	●
Kaunas	●	●	●	●	●	●	●	●
Šiauliai	●	●	●	●	●	●	●	●
Klaipėda	●	●	●	●	●	●	●	●
Kretinga	●	●	●	●	●	●	●	●
Plunge	●	●	●	●	●	●	●	●
Telšiai	●	●	●	●	●	●	●	●
Radvižiškis	●	● 1	●	●	●	●	●	●
Jonava	●	● 1	●	●	●	●	●	●
Kaišiadorys	●	● 1	●	●	●	●	●	●
Kėdainiai	●	●	●	●	●	●	●	●
Marijampolė	●	● 1, 3	●	●	●	●	●	●
Matuizos	●	●	●	●	●	●	●	●
Pravieniškės	●	●	●	●	●	●	●	●
Lentvaris	●	● 1	●	●	●	●	●	●
Vievis	●	●	●	●	●	●	●	●
Baisogala	●	●	●	●	●	●	●	●
Dotnuva	●	●	●	●	●	●	●	●
Gimbogala	●	●	●	●	●	●	●	●
Gudžiūnai	●	●	●	●	●	●	●	●
Kazlų Rūda	●	●	●	●	●	●	●	●
Kybartai	●	●	●	●	●	●	●	●
Mauručiai	●	●	●	●	●	●	●	●
Pilviškiai	●	●	●	●	●	●	●	●
Šeštakai	●	● 2	●	●	●	●	●	●
Vilkaviškis	●	●	●	●	●	●	●	●
Žasliai	●	●	●	●	●	●	●	●
Naujoji Vilnia	●	●	●	●	●	●	●	●
Bezdonys	●	●	●	●	●	●	●	●
Pabradė	●	●	●	●	●	●	●	●
Švenčionėliai	●	●	●	●	●	●	●	●
Ignalina	●	●	●	●	●	●	●	●
Dūkštas	●	●	●	●	●	●	●	●
Visaginas	●	●	●	●	●	●	●	●
Turmantas	●	●	●	●	●	●	●	●
Kena	●	● 1	●	●	●	●	●	●
Senieji Trakai	●	●	●	●	●	●	●	●
Rūdiškės	●	● 1	●	●	●	●	●	●
Valkininkai	●	● 1	●	●	●	●	●	●
Varėna	●	●	●	●	●	●	●	●
Jūrė	●	●	●	●	●	●	●	●
Kyviškės	●	●	●	●	●	●	●	●
Kužiai	●	●	●	●	●	●	●	●
Vinčiai	●	●	●	●	●	●	●	●
Kūlpėnai	●	●	●	●	●	●	●	●
Subačius	●	●	●	●	●	●	●	●
Panevėžys	●	●	●	●	●	●	●	●
Pavenčiai	●	●	●	●	●	●	●	●

- 1 - the possibility to access the first railway platform
- 2 – the possibility to access second railway platforms
- 3 – the possibility to access third railway platforms.