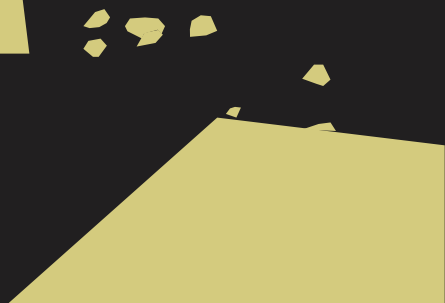
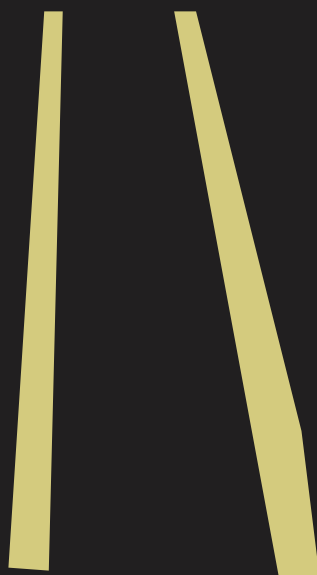




BEZ IEROBEŽOJUMIEM

Esi daļa
no
attēla



Projekta izstādes katalogs
un pētījuma ziņojums
2025

Projekta īstenotāji:



Projektu līdzfinansē Eiropas Savienība.



Līdzfinansē
Eiropas Savienība



Jaunatnes starptautisko
programmu aģentūra

Bez ierobežojumiem. Esi daļa no attēla Projekta izstādes katalogs un
pētījuma ziņojums, ISBN 978-9934-38-419-6

Izdevējs:

Lietuvas Lietišķās antropoloģijas organizācija “Anthropos”

Pētnieki:

Artūrs Pokšans,
Daina Pupkevičiūtė,
Līna Orste

Līdzpētnieki:

Ieva Gaučaitė,
Laine Aleksandra Dovkante,
Ruslan Nigmatullin,
Gustavs Briedis,
Emilija Miliauskaitė,
Markuss Bluķis,
Monta Vasara-Beķere

Izstādes tehniskā komanda:

Akvilė Matulaitytė (Video)
Inga Navickaitė-Drašutė (Iespieddarbi)

Izstādes koordinatore un publikācijas redaktore:

Daina Pupkevičiūtė

Dizains un vizuālie risinājumi: Inga Navickaitė-Drašutė

Redaktors: Noah Brehmer

Publikācijas pielāgošana pieejamības nodrošināšanai: Ieva Gaučaitė

Pielāgošana un dizains latviešu valodas izdevumam: Vanesa Pirina, Žaklīna Rodņina

Šīs projekta līdzpētnieku fotogrāfijas 2025. gada jūnija pēdējās nedēļās tika izvietotas reklāmas stendos publiskās vietās Kauņā un Klaipēdā, kā arī Viļņas, Kauņas, Klaipēdas, Šauļu un Panevėžas autoostās un dzelzceļa stacijās. Izstādes mērķis ir pievērst uzmanību infrastruktūras risinājumiem, kas traucē jauniešiem ar kustību traucējumiem iesaistīties un pilnvērtīgi piedalīties sabiedriskās vietās, kultūras pasākumos, izglītības un citās aktivitātēs.



Fotogrāfijas autore: Laine Aleksandra Dovkante

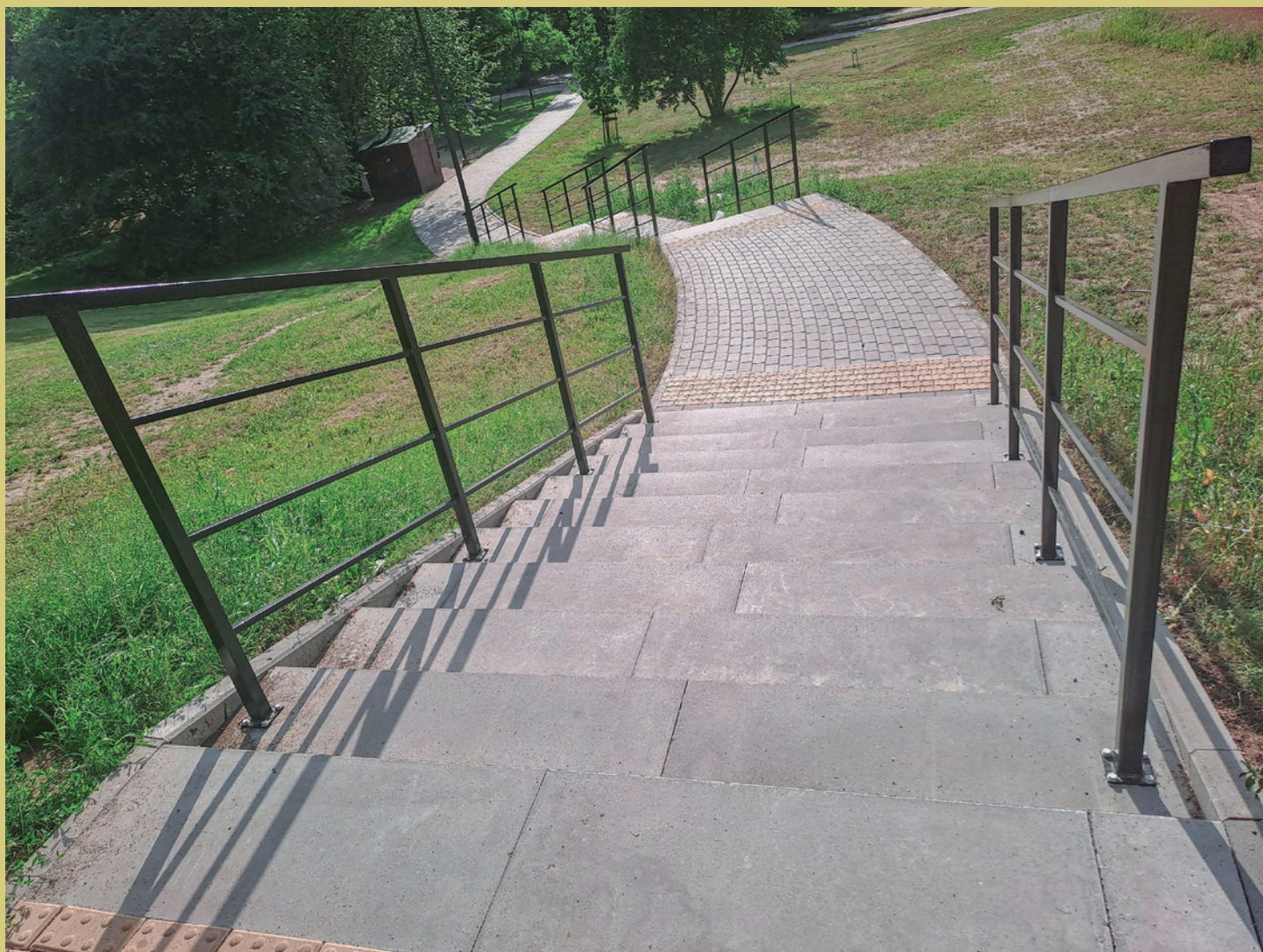


Fotogrāfijas autors: Ruslan Nigmatullin





Fotogrāfijas autore: Laine Aleksandra Dovkante



Fotogrāfijas autors: Ruslan Nigmatullin



Fotogrāfijas autors: Gustavs Briedis





Fotogrāfijas autors: Ruslan Nigmatullin



Fotogrāfijas autors: Ruslan Nigmatullin



Fotogrāfijas autors: Markuss Bluķis



Fotogrāfijas autore: Laine Aleksandra Dovkante



Fotogrāfijas autore: Ieva Gaučaitē





Fotogrāfijas autors: Markuss Bluķis





Fotogrāfijas autore: Ieva Gaučaitē



Fotogrāfijas autors: Ruslan Nigmatullin



Fotogrāfijas autore: Laine Aleksandra Dovkante





Fotogrāfijas autore: Ieva Gaučaitė

Saturs

Tas nav piekļuves trūkums. Tā ir vienaldzība. Ruslan Nigmatullin
Ieteikumi

Par “Bez ierobežojumiem”

Pētījuma jautājumi

Konteksts

Likumdošana Lietuvā

Likumdošana Latvijā

Metodoloģija

Izaicinājumi

Starptautiskais un vietējais transports

Nodarbību norises vietas un ēstuves

Datu analīze

Veselu cilvēku sabiedrība. Vide kā diskriminācijas rīks

Sajūta, ka neesi “iekļauts kopainā”

Pareizās domāšanas spēks

Secinājumi

Pielikums

Atsauces



Liepāja

251



Tas nav piekļuves trūkums. Tā ir vienaldzība

Ruslan Nigmatullin

Atsvešinātība: cilvēki nepārtraukti uz mani skatās, padarot ikdienas funkcionēšanu neērtu. Viņi uzsver to, ka es neesmu tāds kā viņi. Cilvēki mani uztver kā ļoti atšķirīgu, it kā starp mums būtu tikpat liela atšķirība kā starp viņiem un suni. Ja es varētu izteikt šo sajūtu skaitliski, vērtība būtu tik augsta, ka tā atspoguļotu piederību citai sugai – kādam citplanētietim. Zināmā mērā svešinieki mani žēlo, kas liedz viņiem komunicēt ar mani tāpat kā ar veseliem cilvēkiem. Tas atkal liek justies tā, it kā mēs nemaz nebūtu vienādi, pat ne tuvu. Kas ir vēl sliktāk – gan es, gan citi cilvēki, kurus pazīstu un kuriem ir nopietnas veselības problēmas, bieži izvēlas tās neizpaust. Tu nekad nevari būt drošs, kas ir cilvēka rīcības pamatā – vai tā ir līdzjūtība? Vai arī tas vienkārši ir viņu ierastais uzvedības veids? Kad tas notiek vienu reizi, nav liela bēda – vari pasmieties un aizmirst. Taču, ja tas notiek gadiem ilgi ar visiem, ko pazīsti, rodas sajūta, ka dzīvo kādā matriksā, kā ar zīmogu “trausls – apieties ar īpašu piesardzību”.

Šādām attiecībām ir nepatīkamas sekas – kļūst grūti reaģēt uz sociālām situācijām objektīvi. Piemēram, es nekad nevēlos pieņemt palīdzību no citiem, jo cilvēki domā, ka es pats nespēju ko izdarīt. Turklāt ir brīži, kad jūtu, kā cilvēki tīši cenšas izrādīt atbalstu vai uzmundrināt. Normālā situācijā tas būtu apsveicams un labs veids, kā atbalstīt. Taču es to uztveru kā mēģinājumu uzsvērt manu nespēju, manu vājumu, kas ar gadiem tikai pieaug un padara mijiedarbību ar cilvēkiem arvien mazāk pievilcīgu.

Zinu, ka manas pārdomas tieši neskar infrastruktūras problēmas, taču vēlējos norādīt, ka pieejamības trūkums nav galvenā problēma. Lai arī tā ir viena no daudzām, tā būtiski ietekmē cilvēku dzīvi ar pārvietošanās grūtībām – daudzi pat nebaidītos to dēvēt par nožēlojamu. Ja šīs problēmas ietekmi varētu mazināt, pārējās grūtības, ar kurām šie cilvēki saskaras, varbūt būtu vieglāk pārvaramas.

Vēl viens punkts, kas tika pieminēts pētījumā – daudzas infrastruktūras iekārtas tiek uzstādītas absurdi vai tikai prasību dēļ. Vēlos piebilst, ka valdībai, sastādot darba grupas un plānojot pieejamības uzlabojumus, bieži neienāk prātā pajautāt cilvēkiem ar kustību ierobežojumiem, kā to vislabāk izdarīt – lai gan tas tiek būvēts tieši viņiem un viņi to izmantos. Empīriskais dizains ir paredzēts konkrētai cilvēku grupai, un ja tā, tad kāpēc šī mērķa grupa netiek uzrunāta? Cilvēki, kas uzstāda pieejamības risinājumus, bieži vien nezina optimālos parametrus, lai šie risinājumi būtu tiešām lietojami. Eksperimenta pēc valdība varētu īstenot nelielu projektu – uzaicināt cilvēkus ar kustību traucējumiem norādīt vietas, kur nepieciešama pieejamības infrastruktūra, un kādai tai jābūt. Varbūt paši rampu lietotāji pat varētu uzzīmēt, kādai tai jāizskatās konkrētajā vietā.

Kopumā galvenā problēma ir vienaldzība. Vai nu cilvēki neaizdomājas par vajadzību pēc uzbrauktuvēm, vai arī viņiem vienkārši nerūp. Tas noved pie nepietiekamas infrastruktūras, kas būtiski apgrūtina pārvietošanos pa pilsētu. Šī pati vienaldzība rada paradoksus – es jūtos kā neeksistējošs, sabiedrības neatzīts, bet tajā pašā laikā lielākā daļa cilvēku, ko satieku, mani uztver kā citplanētieti. Pat tajos gadījumos, kad tiek īstenoti projekti pieejamības uzlabošanai, netiek veidota komunikācija starp iesaistītajām pusēm – kaut arī tas ļautu sasniegt daudz labākus rezultātus. Varbūt es vienkārši esmu augstprātīgs, bet, ņemot vērā visus savus novērojumus, izjūtas un pieredzi, man šķiet, ka uz tādiem cilvēkiem kā es sabiedrība vairs neskatās kā uz cilvēkiem. Lielākā daļa sabiedrības dažādos sociālās mijiedarbības līmeņos vienkārši nepieņem manu eksistenci kā kaut ko dabisku. Ja uz ielas nejauši pajautātu kādam, kāda, viņuprāt, ir dzīve ar

invaliditāti vai ko viņi domā par šiem cilvēkiem, viņi atbildētu vien – “es zinu, ka tādi cilvēki ir” vai “laikam jau nav viegli tā dzīvot”. Nevajag visiem pastāvīgi domāt, kā komunicēt ar cilvēkiem ar īpašām vajadzībām, taču vismaz minimālām zināšanām būtu jābūt. Skolā bērniem māca, kā rīkoties ugunsgrēka gadījumā – lielākā daļa to atceras visu dzīvi, kaut gan reti kurš to pielieto praksē. Varbūt pietiktu ar vienu 45 minūšu mācību stundu skolā, kur runātu par dažādām spējām – tas varētu palīdzēt veseliem cilvēkiem labāk saprast, ka mēs neesam citplanētieši, bet tādi paši cilvēki kā viņi paši.



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 un pakalpojumu tīmekļa vietnēs, tostarp informāciju par piekļūstamību, piemēram, kartes.
5. Piemērot universālā dizaina principus, nodrošinot ēku un citu vietu piekļūstamību, lai apmierinātu jauniešu sociālās, kultūras, ekonomiskās vajadzības un vēlmes.
6. Sniegt detalizētu informāciju par piekļūstamību fiziskajā vidē, piemēram, ar plakātu, kurā aprakstīts, kā iespējams iekļūt ēkā, ja ir kustību traucējumi.

Projektu “Bez ierobežojumiem” (*Without restrictions*) vada Latvijas nodibinājums “Fonds “Tavs Atbalsts”” un Lietuvas Lietišķās antropoloģijas organizācija *Anthropos* no 2024. gada februāra līdz 2025. gada jūlijam. To līdzfinansē Eiropas Savienība Erasmus+ maza mēroga partnerības ietvaros. Projekta mērķiem ir divi galvenie principi:

1. Sniegt padziļinātas zināšanas un stiprināt partnerorganizāciju prasmes īstenot starptautiskus projektus, kas vērsti uz jauniešiem ar kustību traucējumiem;
2. Stiprināt abu valstu jauniešu ar kustību traucējumiem spējas, iesaistot viņus pētniecības projekta izstrādē un īstenošanā, kurā viņu uzdevums ir dokumentēt un nodot jauniešu ar kustību traucējumiem pieredzi.

Šis dokuments ir projekta pētniecības daļas ziņojums. Tas sniedz sociālo un likumdošanas kontekstu, kurā projekts ir tapis, datu vākšanā izmantotās metodes aprakstu, pieeju datu analīzei, datu analīzi, secinājumus un ieteikumus.

Pētījuma veikšanas ietvaru un metodiku ierosinājuši projektā iesaistītie antropologi. Tomēr viens no projekta mērķiem ir dalībnieku iesaistīšana, lai viņi kļūtu par līdzpētniekiem. Proti, jaunieši aktīvi piedalījās ne tikai datu sniegšanā, bet arī to kodēšanas un analīzes posmos, kā arī projekta noslēguma posmā, daloties ar pētījuma rezultātiem fotogrāfiju izstādē. Šāda aktīva iesaiste bijusi iespējama pateicoties nepārtrauktām diskusijām pētniecības laikā, ko veicinājuši 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 veidošanu, pētniecības

ētiku, kvalitatīvo datu kodēšanas pamatiem u.tml. Ziņojumu ir uzrakstījuši projektā iesaistītie antropologi, tomēr pirms tā pabeigšanas to ir lasījuši un komentējuši daži no līdzpētniekiem. Viena līdzpētniece ir pielāgojusi šo ziņojuma versiju vieglākai lasīšanai.



Pētījuma jautājumi

Pētnieki un līdzpētnieki kopīgi apsprieda un definēja galveno pētījuma jautājumu. Tas ir formulēts šādi: **Kā mūsdienu Latvijā un Lietuvā jaunieši ar kustību traucējumiem piedzīvo invaliditāti un diskrimināciju?**

Kādas ir **atšķirības** starp abām valstīm?

Kādas piekļūstamības **problēmas** ir visaktuālākās?

Kādi ir labākie **uzlabojumi** un **risinājumi**?



Fotogrāfijas autors: Ruslan Nigmatullin

KONTEKSTS

Šajā pētījumā mēs balstāmies uz definīciju, kas sniegta 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 nodrošinātu personām ar invaliditāti piekļūstamību vienlīdzīgi ar citiem fiziskajai 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 teritorijās.” 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.

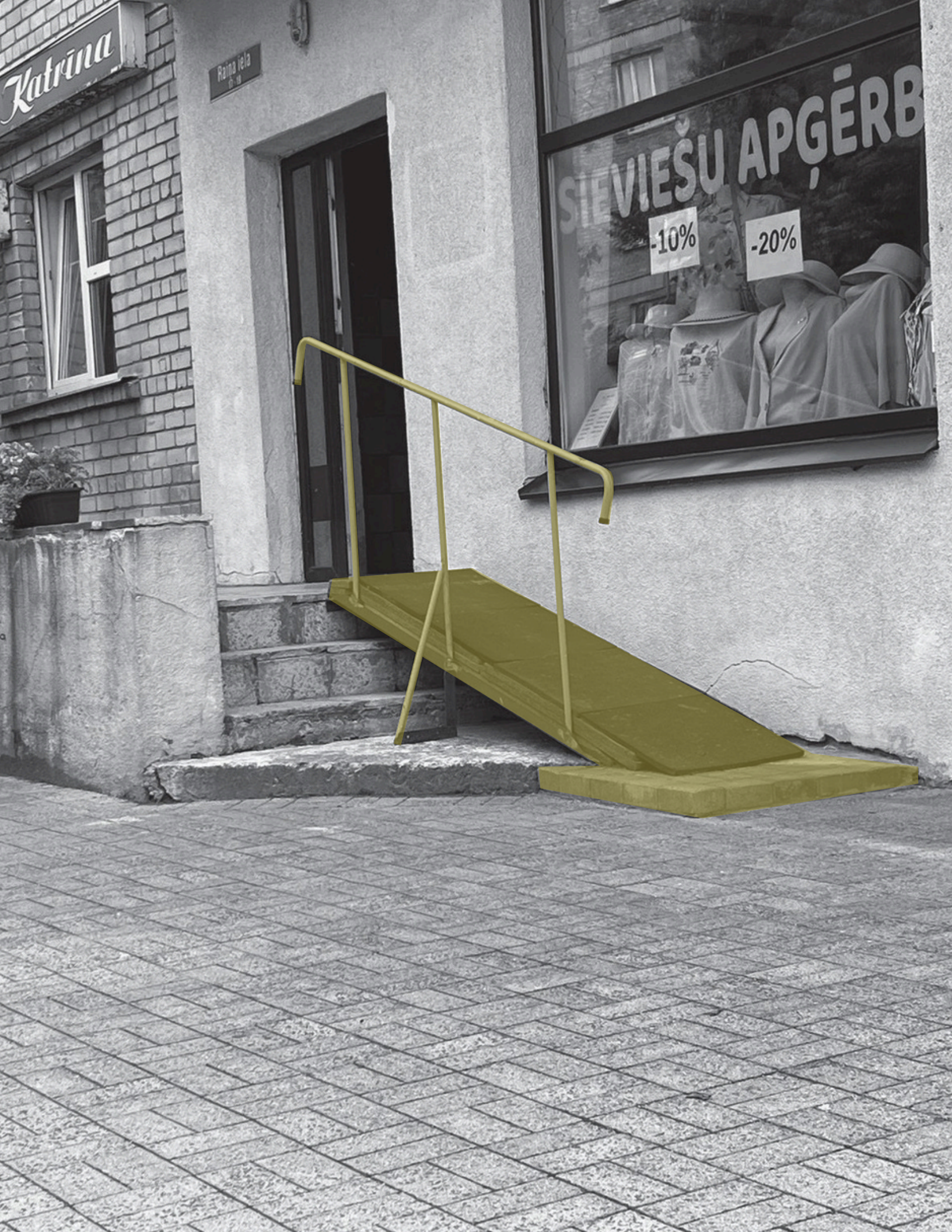
Katrīna

Raiņa iela
6-18

SIEVIEŠU APĢĒRB

-10%

-20%



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. 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.¹ 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*²) (turpmāk – programma). Vienā no dokumentiem, kas kontekstualizē šādas programmas nepieciešamību³, ministrija norāda, ka, lai gan kopējais nabadzības un sociālās atstumtības līmenis Lietuvā 2020. gadā bija 24,8 % (saskaņā ar Eirobarometra datiem), nabadzības un sociālās atstumtības līmenis personu ar invaliditāti vidū bija 43%⁴. 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

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

2 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.)

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

4 Saskaņā ar Eiropas Invaliditātes foruma 2020. gadā publicēto dokumentu “Personu ar invaliditāti nabadzība un sociālā atstumtība”. Pieejams: <https://bit.ly/32s17Cf> (skatīts 16.10.2024.)

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.”

Fiziskās vides piekļūstamību Lietuvā regulē:

- Lietuvas Republikas Būvniecības likums, 1996. gada 19. marts, Nr. I-1240⁵;
- Lietuvas Republikas Likums par personu ar invaliditāti sociālo integrāciju, 1991. gada 28. novembris, Nr. I-2044⁶;
- Būvniecības tehniskie noteikumi, kas apstiprināti ar Lietuvas Republikas Vides ministra rīkojumiem⁷.

Tomēr dokumentos, kuros aprakstīta programmas nepieciešamība, ir norādīts, ka spēkā esošais regulējums bieži vien ir pretrunīgs⁸. 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

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

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

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

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

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 tādām ir sociālā medija 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)⁹;

⁹ Pieejams: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/lt/TXT/?uri=CELEX%3A32006R1107> (skatīts 13.10.2024.)

- Eiropas Parlamenta un Padomes 2007. gada 23. oktobra Regula (EK) Nr. 1371/2007 par dzelzceļa pasažieru tiesībām un pienākumiem¹⁰;
- 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 EEZ¹¹;
- 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)¹².

2020. gadā Nacionālais sociālās integrācijas institūts ministrijas Personu ar invaliditāti departamenta uzdevumā veica pētījumu, kura mērķis ir analizēt transporta pakalpojumu efektivitāti un pieklūstamību personām ar invaliditāti¹³. Pētījumā konstatēts, ka nav vienojoša tiesību akta, kas regulētu dažādus ar transporta pieklūstamību saistītus jautājumus, un trūkst starpinstitucionālas sadarbības, kas palīdzētu risināt pieklūstamības jautājumus. Tas noved pie nekonsekventas stratēģiju un līdzekļu ieviešanas, lai padarītu transportu pieklūstamāku: 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

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

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

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

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

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. Piemēram, autobusu un trolejbusu skaita aprēķināšana nedod precīzu izpratni par to, cik no tiem ir pacelšanas 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 2019/882¹⁴, 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:

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



- Lietuvas Republikas Transporta maksas atvieglojumu likums, 2000. gada 30. marts, Nr. VII-1605¹⁵;
- 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.

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.

¹⁵ Pieejams: <https://www.e-tar.lt/portal/lt/legalAct/TAR.033D686E8F1B> (skatīts 13.10.2024.)

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.

2024. gadā Latvijā reģistrēti 41 409 cilvēki ar kustību traucējumiem, un 558 no tiem ir 18–29 gadus veci¹⁶.

Fiziskās vides piekļūstamību Latvijā regulē:

- Latvijas Republikas Invaliditātes likums, 2010. gada 20. maijs¹⁷;
- Latvijas Republikas Būvniecības likums, 2013. gada 9. jūlijs¹⁸.

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”¹⁹ (*Latvijas Cilvēku ar īpašām vajadzībām sadarbības organizācija SUSTENTO*). Vadlīniju pamatā ir universālā dizaina principi un tajās sniegts detalizēts prasību un ieteikumu saraksts.

16 Pieejams: <https://data.gov.lv/dati/lv/dataset/pilngadigo-personu-ar-invaliditati-sadalijums-pec-funkcionalajiem-traucējumiem-invaliditates-grupas/resource/6fdd8b6e-7ac3-4244-ab9e-5a770a7fbe1f> (skatīts 31.01.2025.)

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

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

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

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 īstenošanu²⁰ 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.

Transporta līdzekļu piekļūstamību un pieejamību Latvijā regulē:

- Braukšanas maksas atvieglojumu noteikumi, 2021. gada 22. jūnijs, Nr. 414²¹;
- Sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanas un izmantošanas kārtība, 2012. gada 28. augusts, Nr. 599²²;
- Sociālo pakalpojumu un sociālās palīdzības likums, 2002. gada 31. oktobris²³.

20 Pieejams: https://www.tiesibsargs.lv/wp-content/uploads/2022/07/crpd_alternativais_zinojums_lv_alternativa_1649682066.pdf (skatīts 18.03.2025.)

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

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

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

Nepilngadīgajiem ar pirmās vai otrās grupas invaliditāti, kā arī šo grupu jauniešiem, kuri turpina formālo izglītību līdz 24 gadu vecumam, un viņu personīgajiem asistentiem, uzrādot personu apliecinošu dokumentu, nav jāmaksā braukšanas maksa par pilsētas vai reģionālo sabiedrisko transportu.²⁴

Cilvēkiem ar invaliditāti katrā sabiedriskā transporta veidā ir noteikts obligāto sēdvietu skaits.²⁵ 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.²⁶ Lai to saņemtu, nepieciešams Veselības un darbspēju ekspertīzes ārstu valsts komisijas lēmums. Pielāgotais transportlīdzeklis tiek uzskatīts par tehnisko palīdzību saskaņā ar Sociālo pakalpojumu un sociālās palīdzības likumu.

Pakalpojumu pieklūstamību Latvijā regulē:

- Patērētāju tiesību aizsardzības likums, 1999. gada 18. marts²⁷;
- Preču un pakalpojumu pieklūstamības likums, 2023. gada 16. marts²⁸.

Šī ziņojuma rakstīšanas laikā ir tikai viens likums, kas zināmā mērā attiecas uz produktu un pakalpojumu pieklūstamību. Saskaņā ar Patērētāju tiesību aizsardzības likumu, piedāvājot un pārdodot produktus un pakalpojumus, ir aizliegts diskriminēt patērētājus viņu invaliditātes dēļ.

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

25 Pieejams: <https://likumi.lv/ta/id/251480-sabiedriska-transporta-pakalpojumu-sniegsanas-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/23309-pateretaju-tiesibu-aizsardzibas-likums> (skatīts 02.03.2025.)

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



Fotogrāfijas autore: Ieva Gaučaitē

Lai īstenotu Eiropas Piekļūstamības aktu, 2025. gada 28. jūnijā stāsies spēkā Preču un pakalpojumu piekļūstamības likums²⁹ un Preču un pakalpojumu piekļūstamības prasības.³⁰ Dažas no izmaiņām ietvers, piemēram, starptautisko pasažieru pārvadājumu pakalpojumu sniedzēju pienākumu 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.³¹

Ministru kabinets 2024. gada 21. maijā apstiprināja Plānu personu ar invaliditāti vienlīdzīgu iespēju veicināšanai 2024.–2027. gadam³². Tas ietver 5 rīcības virzienus: (1) invaliditātes novērtēšanas sistēmas pilnveidošanu; (2) atbalsta pakalpojumu uzlabošanu invaliditātes seku mazināšanai starpnozaru līmenī; (3) iekļaujošas nodarbinātības veicināšanu; (4) vides, informācijas un pakalpojumu piekļūstamības veicināšanu; (5) sabiedrības izpratnes veicināšanu.

Plānā ietverts: 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,

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

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

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

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

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.



Fotogrāfijas autore: Ieva Gaučaitē

Metodoloģija

Mūsu pētījuma pamatā bija Fotobalss (*Photovoice* – angļu val.) metode: uz līdzdalību un rīcību vērsts pētniecības modelis, kura mērķis ir mainīt attiecības starp pētniekiem un dalībniekiem. Šī metode sniedz dalībniekiem – mūsu gadījumā jauniešiem no Latvijas un Lietuvas ar dažādiem kustību traucējumiem – iespēju dokumentēt savu pieredzi fotogrāfijās. Tas maina viņu lomu projektā no dalībnieka uz līdzpētnieka. Izmantojot fotogrāfijas, viņi aktīvi piedalās pētījuma datu vākšanā un analizēšanā. Tāpēc mēs projekta dalībniekus saucam par līdzpētniekiem. Turklāt savāktās fotogrāfijas tiek apspriestas grupu diskusijās, kas ļāva padziļināti izpētīt līdzpētnieku pieredzi un, balstoties uz to, izstrādāt pasākumus sociālām pārmaiņām. Fotobalss metodi var īstenot šādos posmos:

1. posms - ievads fotobalss metodē un pētniecības ētikā,
2. posms - fotoattēlu uzņemšana,
3. posms - fotoattēlu pārrunāšana,
4. posms - fotoattēlu apstrāde,
5. posms - kopienas izstādes un/vai citas aktivitātes sociālām pārmaiņām.

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. Kopā ar līdzpētniekiem izstrādājām pētnieciskos jautājumus, un dalībnieki uzklusēja profesionāla fotogrāfa padomus, lai uzņemtu kvalitatīvākas fotogrāfijas.

Otrajā posmā līdzpētnieki darbojās savā valstī, fotografējot ikdienas dzīvi. Kad bija nepieciešams, pētnieki tos atbalstīja konsultācijās, izmantojot īsziņas un videozvanus.



Trešo un ceturto posmu aizvadījām darbnīcā Viļņā. Tās laikā mēs strādājām ar fotogrāfijām, kuras līdzpētnieki bija uzņēmuši, un izstrādājām kvalitatīvu kodēšanas sistēmu, un piemērojām to iegūtajiem datiem. Mēs izmantojām SHOWED metodi, kas ietver šādu 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?*)

Jautājumi palīdzēja strukturēt diskusijas, 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.



Fotogrāfijas autore: Ieva Gaučaitē

Izaicinājumi

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

Starptautiskais un vietējais transports

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. 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 Lietuvas dzelzceļa uzņēmums (*Lietuvos geležinkeliai*) tiešsaistes biļešu tirdzniecības saskarne neļauj rezervēt vairāk par vienu sēdvietu personai, kas pārvietojas ratiņkrēslā. Ja pārvietojas vairāk cilvēku ratiņkrēslos, laikus ir jāraksta elektroniska vēstule, lai pieprasītu pakalpojumu. Vieta ratiņkrēsla lietotājiem ir atvēlēta vagonā, kas aprīkots ar piekļūstamu tualeti un vietu velosipēdiem. Kad velosipēdu statīvi ir pilni, ar ratiņkrēslu ir grūti piekļūt tualetei. Iekāpšana ir iespējama tikai ar vilciena apkalpes palīdzību, jo uzbrauktuve ir manuāla, kā arī pārāk stāva, lai to ratiņkrēsla lietotājs varētu lietot patstāvīgi.

Vietējais transports sagādāja papildu izaicinājumus. Organizatori atklāja, ka daži vilcieni Lietuvā ir piekļūstami ratiņkrēsliem, daži ir daļēji piekļūstami (piemēram, tiem nav pieejama tualete) un daži nav piekļūstami vispār. Lietuvas geležinkeliai tīmekļa vietnē ir iekļāvis piekļūstamo 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.

DIRBTINIAI
NAUDOTI
G.S.
N 1001

VEIDO
MASAŽAI

JAUNINANČIOS
PROCEDŪROS

8 0637219



Autobusu satiksme starp Lietuvas pilsētām ir vēl mazāk pieklūstama. Projekta laikā tikai viens autobusu uzņēmums piedāvāja ar ratiņkrēslu 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 ratiņkrēsla lietotājam piemērotas uzbrauktuves vai pacelāja, tāpēc šoferis viņu rokās nogādāja autobusā.

Maršrutā, pa kuru bija jābrauc vienam no līdzpētniekiem, brauciena dienā bija pieejams tikai viens autobuss. Taču tas bija vēlu, tāpēc tajā situācijā nepiemērots, un organizatori sazinājās ar autobusu kompānijām par iespējām nodrošināt pieklūstamu transportu, taču citu risinājumu tās nepiedāvāja. Papildu izpēte parādīja, ka reģionālais autobusu uzņēmums nepiedāvā nekādus pakalpojumus ratiņkrēslu 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. Neviena no autobusiem pilsētas transporta tiešsaistes grafikā³³ 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 pieklūstamas slikti izbūvētu ietvju vai ceļu un ietvju būvdarbu dēļ ap

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

GROŽIO SALONAS
PVLIMO 27

BRUCKIAI

DIRPĖJŲ
DAUGOS
PASIDOM
W
PRE



pieturu, neatstājot vietu un piekļuvi personām, kas pārvietojas ratiņkrēslā.

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 ratiņkrēslos, 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 ratiņkrēslos. Savukārt seminārs Rīgā norisinājās ES mājā, kurā ir ratiņkrēslu lietotājiem piemērots lifts, tualetes un ieeja ēkā.

Pusdienošana cilvēku grupai ratiņkrēslos izrādījās sarežģīts jautājums gan Rīgā, gan Viļņā. Šo problēmu jau iepriekš minēja konsultante un aktiviste Lība Bērziņa, kura organizatoru komandai vadīja sagatavošanās sanākumi pirms klātienēs 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 jāsazinās vai tas jāapmeklē iepriekš, un daudzos gadījumos apgalvojums, ka vieta ir piekļūstama, izrādījās nepatiess vai vien daļēji patiess.

Arī piekļūstamība viesnīcās un hostelos 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 pakaramos, karšu atslēgu spraugas un dvieļu statīvus numuros, kas apzīmēti kā piekļūstami.

DATU ANALĪZE

Veselu cilvēku sabiedrība. Vide kā diskriminācijas rīks

R2: “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.”

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 ikdiena 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, mūsuprāt, raksturo svarīgu daļu no tā, kā tiek pieredzēta diskriminācija. Šajā sadaļā mēs pētām to, ko mūsu līdzpētnieki izvēlējas 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, bet savā ziņā neizbēgami. Tas neļauj mūsu līdzpētniekiem nostāties pret pašreizējo situāciju un ļauj saglabāt pašreizējo stāvokli.

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 nepiekļūstami 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: “Tātad man būtībā ir kaudze ar bildēm, kurās ir kāpnes. Es domāju, ka mēs jau apspriedām tēmu, ka kāpnes ir lielākais ienaidnieks mums, cilvēkiem ratiņkrēslos. Tātad 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 pieklūstamas 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. Fotografijas, 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 fotografijas šajā kodu grupā ir viens no tiešākajiem veidiem, kā parādīt ikdienā piedzīvoto diskrimināciju. Lai gan salauzts lifts vai kāpnes, kurām nav nekāda veida uzbrauktuves, 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. Kāpņu pielāgojumi šajā gadījumā ir virspusēji funkcionāli, bet vienlaikus tie ir neizmantojami cilvēkiem, kuri pārvietojas ratiņkrēslā patstāvīgi, kā arī apgrūtina pārvietošanos cilvēkam ar palīgu.

CR5: “[..] darīt prasību dēļ, tas ir tikai darīt un nedomāt par to. Darot jebkādas muļķības, viņi atķeksē 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 ieviesīs 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



1. attēls. Autors: Markuss Bluķis

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.” Skatīt 2. attēlu.

Nepieciešamību uzturēt šo rūpīgo un pārdomāto atmosfēru daļēji raisīja semināru vadīšanas veids. Kā ilustrē iepriekš redzamais fragments, līdzpētnieki pakāpeniski apzinājās pašcenzūru diskusiju laikā, taču uzskatīja, ka mainīt šo pieeju ir gandrīz neiespējami. 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 ko 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.”



2. attēls. Autore: Laine Aleksandra Dovkante

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 pieklūt 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 mīlotāja, 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 sasitu plaukstu, tā kā “tagad es dodos pēc kafijas jaunā vietā”, un es mēģināju atvērt durvis, un tās bija aizslēgtas. Tātad atkal mums ir [pieklūve], 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.

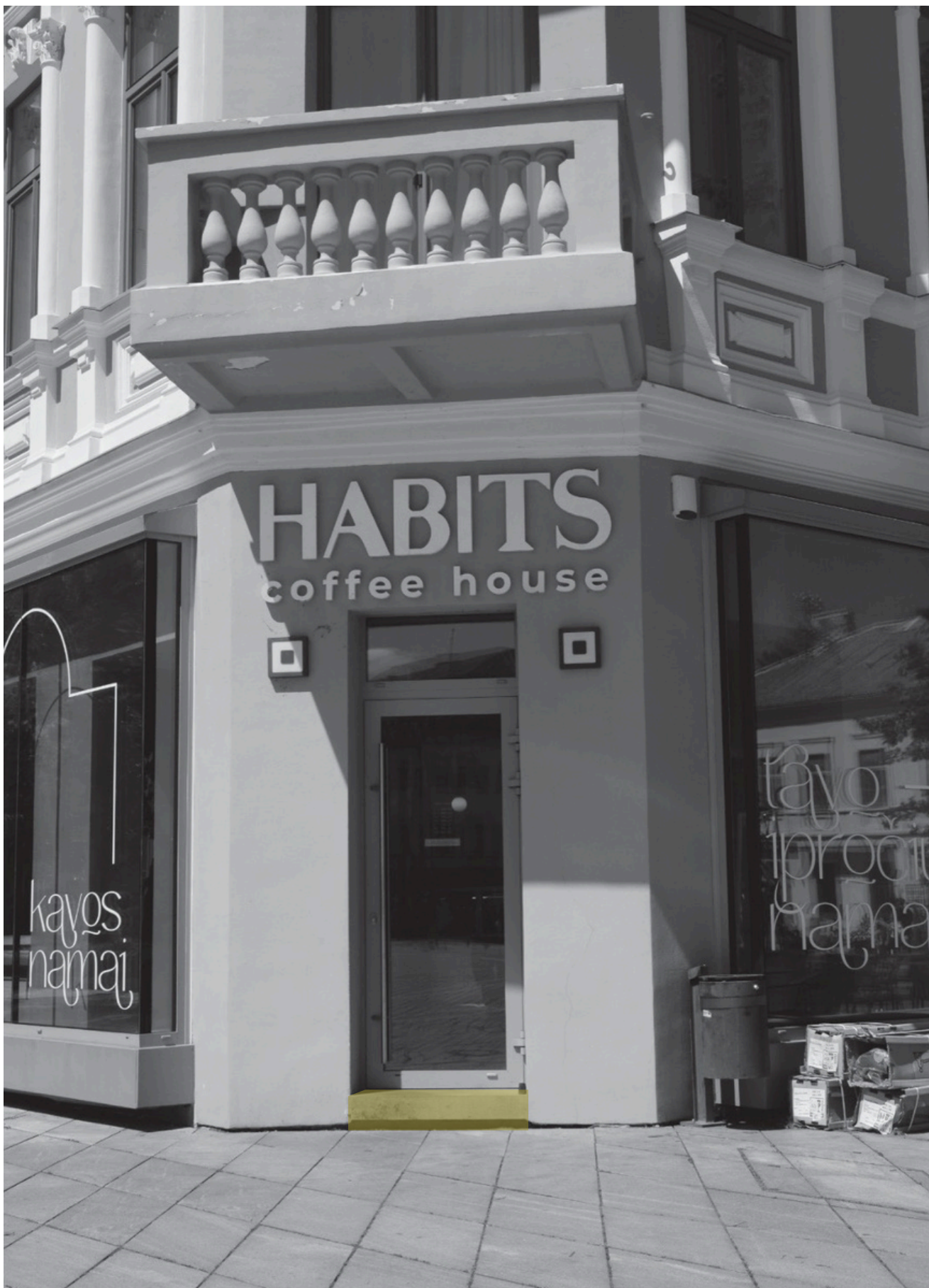
Nepilnīgi risinājumi kļūst par izslēdzošiem, diskriminējošiem risinājumiem, kas neļauj piedalīties kopējā sociālajā un kultūras telpā, vai kas ļauj piedalīties tikai dažiem cilvēkiem, tā vietā, lai nodrošinātu piekļuvi un līdzdalību visiem.

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 pievērsās 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 spožs reprezentē kāroto vietu, jo gaisma, kurā tā ir, un tas, cik daudz vietas tā aizņem uz kanvas. Kāpnes šeit reprezentē šķērsli uz vietu, kas tevi interesē. Atkal – slikta infrastruktūra. Slikta infrastruktūra noved līdz atstumšanai. Atstumšanai no vietām, kurās ir iespējas.”



3. attēls. Autore: Ieva Gaučaitė



4. attēls. Autore: Ieva Gaučaitė

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:

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.

CR3: “Un jūs varat tur ieraudzīt liftu, tas ir aplāts, 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



5. attēls. Autors: Ruslan Nigmatullin

lēni mēs esam. 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, atskāršot, 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. Piemēram, vide, kas ir piekļūstama tikai izmantojot kāpnēs, ir personu ar invaliditāti izslēdzoša vide.

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 ratiņkrēslos slikti uzbūvētu vai īsu uzbrauktuvju dēļ (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.



6. attēls. Autore: Ieva Gaučaitē



7. attēls. Autore: Laine Aleksandra Dovkante



8. attēls. Autore: Monta Vasara-Bekere



9. attēls. Autore: Laine Aleksandra Dovkante

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 iespaidu, 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.



10. attēls. Autore: Ieva Gaučaitē





11. attēls. Autore: Ieva Gaučaitē

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.

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, “veseliem” 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 nepieklūstamu 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 runājām 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 otrais 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 uzbrauktuvēm, 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 uzbrauktuvi vietā ir lēzenas ietves (sk. 13. attēlu).

Līdzpētnieki 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.”



12. attēls. Autore: Ieva Gaučaitē



13. attēls. Autors: Ruslan Nigmatullin

Cieņa nozīmē atzīt kāda cilvēka eksistenci, labklājību, vajadzības, vēlmes un līdzdalību sabiedrībā. Vieta, kas veidota, izmantojot universālus principus, nodrošina, ka to var izmantot cilvēki no dažādām vidēm, ņemot vērā viņu dažādās vajadzības. Šāds dizains ļautu cilvēkiem justies gaidītiem, drošiem, un viņiem būtu iespēja piekļūt savām “iekārojamām vietām”, lai aktualizētu dažādas aktivitātes. Sajūta, ka tos, kas plāno un būvē infrastruktūru, respektē, palīdz jauniešiem ar kustību traucējumiem ar cieņu pārvietoties sabiedrībā. Viedā projektēšana nav tikai “darīt pareizās lietas pareizajā veidā”, tā ietver inovatīvus risinājumus pieejamības nodrošināšanai. Viena no pētniecēm piedāvāja jēdzienu “gudrs dizains”. Tas varētu ietvert elektriskas ierīces, piemēram, ratiņkrēslu pacelājus vai izsaukuma pogas, vai uzbrauktuves, kas aizņem mazāk vietas pie gājēju celiņiem. Tomēr līdzpētnieki brīdināja, ka šīs funkcijas nevajadzētu izņēmuma kārtā uzskatīt par “viedo dizainu”, jo tās būtu jāuzskata par standarta dizaina elementiem. Tādām vietām kā veikaliem, bankām, slimnīcām vai skolām jābūt pieejamām, jo tās ir būtiskas vietas sabiedrības locekļu fiziskai, emocionālai un sociālai labklājībai. Rodas jautājums: vai piekļuves nodrošināšana šīm vietām ir cieņas apliecinājums un viedā dizaina sastāvdaļa, vai tikai infrastruktūras pamatstandarts, ņemot vērā to sniegtos pakalpojumus?

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.

Līdzpētnieku vidū bija atšķirīgi viedokļi par to, kas uzskatāms par viedu dizainu. Bieži vien līdzpētnieku interpretācijās atšķirās fotogrāfiju nozīmes no tām, ko piešķīra 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 jāzvana 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 uzskatīt par cieņpilnu un inovatīvu risinājumu, salīdzinot ar situāciju, kad personai ar kustību traucējumiem ir jāatrod konkrētais darbinieks, kuram ir tualetes atslēga.

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?”

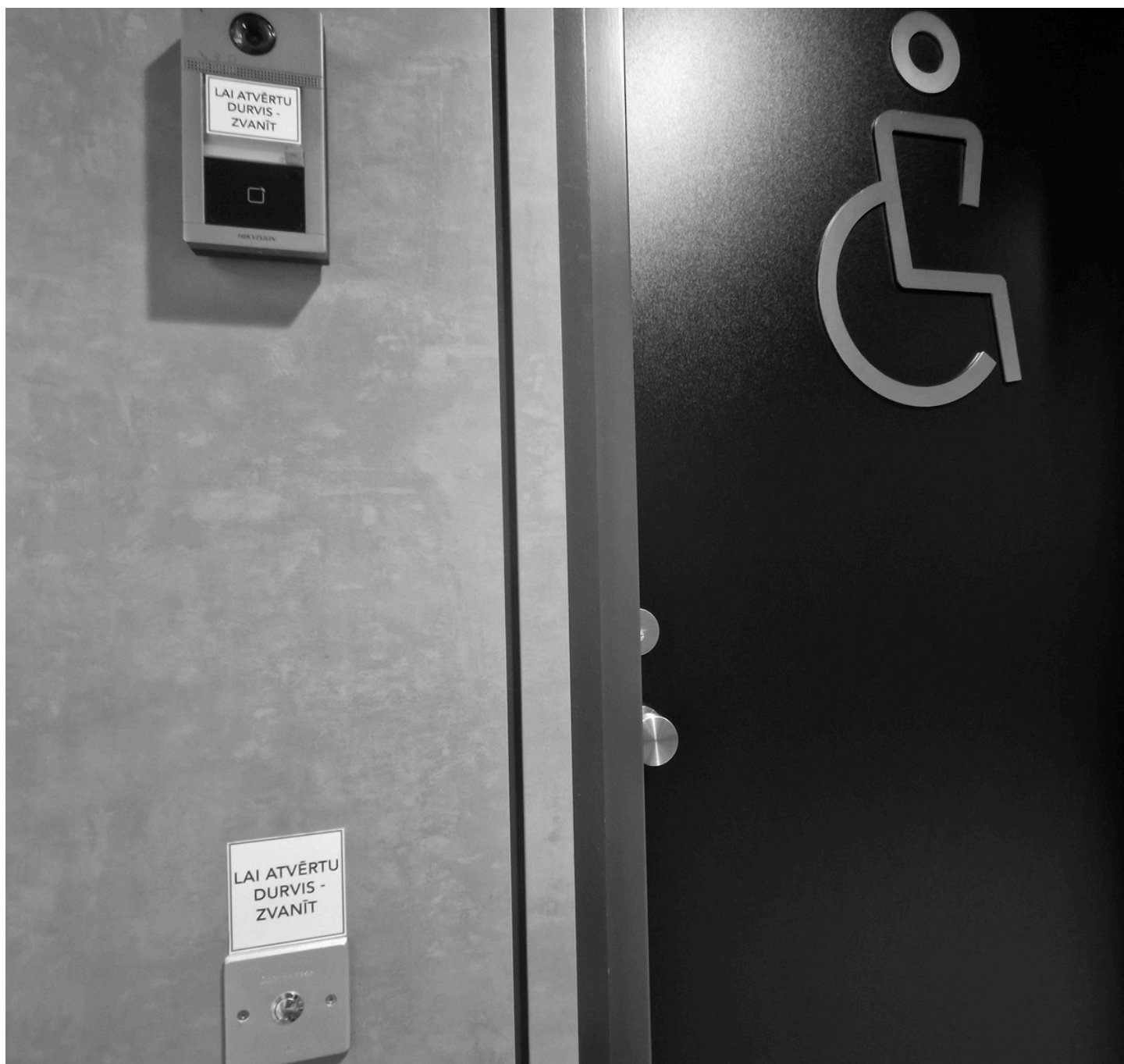
R1: “Un te ir tas jautājums – vai tas ir cieņpilni, ka man ir jānospiež poga, lai tiktu tualetē?”

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.”



14. attēls. Autors: Markuss Bluķis



15. attēls. Autore: Laine Aleksandra Dovkante

Cilvēkiem ar kustību traucējumiem ir dažādas mobilitātes vajadzības un idejas par to, kāds ir labāks risinājums. Tas jāņem vērā, plānojot infrastruktūras uzlabojumus.

Vēl viena svarīga tēma, kas parādījās, apspriežot labos piemērus, ir jauniešu ar kustību traucējumiem neatkarība. Kods “Neatkarība” tika piešķirts uzbrauktuviu fotogrāfijām, kas ļauj personai iekļūt apgērbi 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 līdzpētnieku šīs uzbrauktuves uzskatīja par viegli lietojamām patstāvīgi, kas liek līdzpētniekiem 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 ritenbraucēju ceļš blakus garām kāpnēm. Šajā gadījumā, lai gan ritenbraucēju 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. Autors: Ruslan Nigmatullin

Tagad pievērsīsimies piemēriem, kas radīja spēcīgas pozitīvas izjūtas. Nozīmīgs piemērs, ko līdzpētnieki 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 līdzpētniekiem parādīja, ka ir iespējams izmēģināt dārzkopību, ja viņiem par to ir interese. Viena no līdzpētniecēm, 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.

*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.



17. attēls. Autore: Laine Aleksandra Dovkante

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.

CR4: 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.

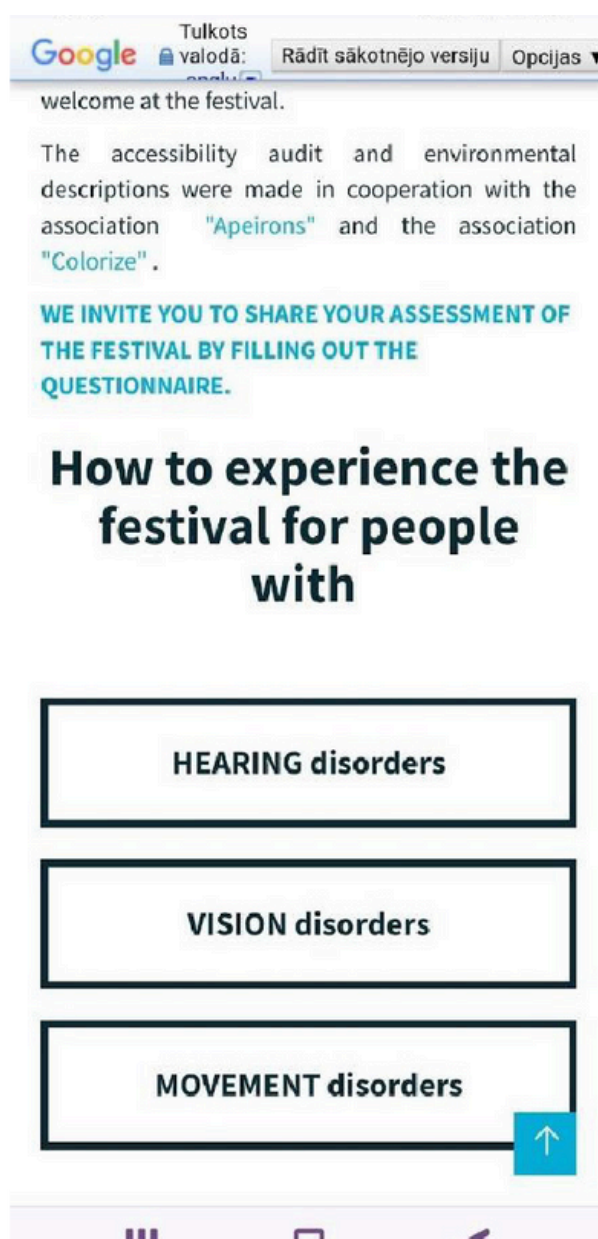
Labs informācijas pieejamības piemērs ir Latvijas sarunu festivāla “Lampa” vides piekļūstamības karte tiešsaistē (sk. 18. attēlu). Tajā ir informācija par reljefu, kāpnēm, nepiekļūstamām konstrukcijām, tualetēm un citām būtiskām vietām. Izmantojot kopā ar festivāla programmu, var plānot, kuros pasākumos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

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. 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.



18. attēls.



19. attēls.

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 piekļūstamības 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 piekļūstamībā 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 piekļūstams slihta dizaina dēļ. Infrastruktūras problēmas var kavēt piekļuvi pamata pakalpojumiem, piemēram, izglītībai, veselības aprūpei, finanšu pakalpojumiem un brīvā laika

pavadišanas 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 piekļūstamību. 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.

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.

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.



Fotogrāfijas autors: Markuss Bluķis



Fotogrāfijas autore: Monta Vasara-Bekere



Fotogrāfijas autors:
Markuss Bluķis



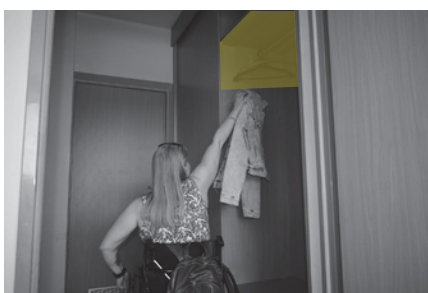
Fotogrāfijas autore: Monta Vasara-Bekere



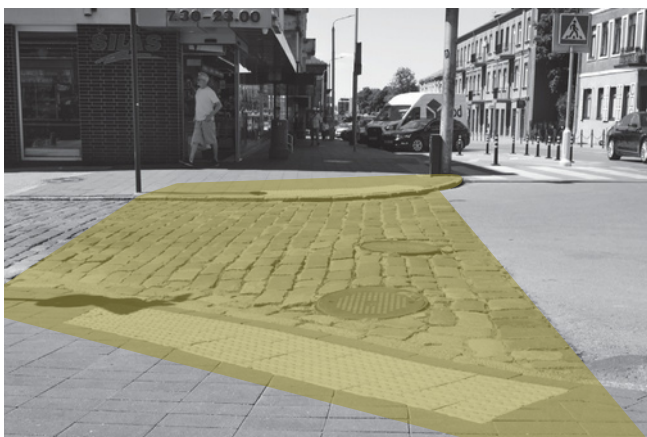
Fotogrāfijas autors: Nigmatullin



Fotogrāfijas autors: Ruslan Nigmatullin



Fotogrāfijas autore: Ieva Gaučaitē



Fotogrāfijas autore: Ieva Gaučaitē



Fotogrāfijas autors: Reinis Bērziņš



Fotogrāfijas autore:
Marta Skrube



Fotogrāfijas autore: Laine Aleksandra
Dovkante



Fotogrāfijas autore: Ieva Gaučaitē



Fotogrāfijas autors: Markuss Bluķis



Fotogrāfijas autore: Marta Skrube



Fotogrāfijas autore: Laine Aleksandra Dovkante



Fotogrāfijas autors: Ruslan Nigmatullin



Fotogrāfijas autore: Ieva Gaučaitē



Fotogrāfijas autore: Ieva Gaučaitē



Fotogrāfijas autors: Ruslan Nigmatullin



Fotogrāfijas autors: Ruslan Nigmatullin



Fotogrāfijas autors: Ruslan Nigmatullin



Fotogrāfijas autore:
Emilija Miliauskaitė



Fotogrāfijas autore: Marta Skrube



Fotogrāfijas autore: Ieva Gaučaitė

PIELIKUMS

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

							
Maršruts	Traukinio modelis	Traukinys turi išskleidžiamas/pastatomas rampas neįgaliajam su vežimėliu įvažiuoti	Vieta traukinyje neįgaliajam su vežimėliu**	Universalus tualetas (WC pritaikytas vežimėliui)	Vaizdinė informavimo sistema	Garsinė informavimo sistema	Lytiminė informavimo sistema
Vilnius–Kaunas–Vilnius	EJ575	●	●	●	●	●	●
Vilnius–Trakai–Vilnius		●	●	●	●	●	●
Vilnius–Klaipėda–Vilnius	730ML	●	●	●	●	●	●
Vietiniai Lietuvos maršrutai	630M	●	●	●	●	●	●
Vietiniai Lietuvos maršrutai	620M		●		●	●	●
Radviliškis–Panevėžys–Radviliškis	RA-2		●		●	●	●
Radviliškis–Klaipėda–Radviliškis			●		●	●	●
Vietiniai Lietuvos maršrutai	DR1A		●			●	●
Kaunas–Kybartai–Kaunas	DR1AM		●			●	●
Vilnius–Turmantas–Vilnius	DR1AMv		●		●	●	●
Vilnius–Varėna–Vilnius			●		●	●	●
Kaunas–Šiauliai–Kaunas			●		●	●	●

● * Lentelėje pateikiami dažniausiai nurodytu maršruto važiuojantys traukinio modeliai, tačiau gali pasitaikyti išimčių. Kiekvieną kelionės planavimo atvejų rekomenduojame susisiekti su keleivių informacijos centru telefonu +370 700 55111 ir pasidomėti, ar specialiai Jūsų poreikiams pritaikytas traukinys važiuos konkrečių dienų ir valandų.

● ** Patekimo į traukinį ir išlipimo iš jo paslauga dėl infrastruktūros ar konstrukcinių ypatumų nėra galima 620M, DR1AMv, RA-2 traukinių modeliuose. Kiekvieną kelionės planavimo atvejų rekomenduojame susisiekti su klientų informacijos centru telefonu +370 700 55111 ir pasidomėti, kokios galimybės patekti į traukinį ir iš jo išlipti Jūsų planuojamos kelionės pradinėje ir galinėje stotyse.

Numeracijų paaiškinimai:

- 1 - Galimybė patekti į pirmąjį peroną,
- 2 - Galimybė patekti į antrąjį peroną,
- 3 - Galimybė patekti į trečiąjį peroną

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>.

								
Stotis	Žmonės su neįgaliojo vežimėlais pritaikyta bilietų kasa	Galimybė patekti į peroną (viename lygtyje, rampomis, pandusais ar liftais)	Specialiųjų poreikių turintiems žmonėms pritaikyta laukimo salė	Specialiųjų poreikių turintiems žmonėms pritaikytas tualetas	Galimybė išsikviesti pagalbą	Apmokytas personalas dirbti su specialiųjų poreikių ir riboto judumo turinčiais žmonėmis.	Naudojama papildoma įranga specialiųjų poreikių turintiems žmonėms	Stovėjimo aikštelė pritaikyta neįgaliesiems
Vilnius	•	•	•	•	•	•	•	•
Kaunas	•	•	•	•	•	•	•	•
Šiauliai	•	•	•	•	•	•	•	•
Klaipėda	•	•	•	•	•	•	•	•
Kretinga		•	•	•				
Plungė	•	•	•	•				
Telšiai	•	•	•	•				•
Radviiliškis		1	•					•
Jonava	•	•		•				
Kaišiadorys		1		•				
Kėdainiai		•	•	•				
Marijampolė		1, 3	•	•			•	
Matuizos		•	•	•				•
Pravieniškės		•						
Lentvaris		1		•				
Vievis		•						
Baisogala		•						
Dotnuva								
Gimbogala		•						
Gudžiūnai		•						
Kazlų Rūda		•	•	•				
Kybartai			•					
Mauručiai								
Pilviškiai		•						
Šeštokai		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		•						

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, redigėjušas 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>

