

# MENTÁLIS TÉRKÉP

## A KÖZLEKEDÉSHEZ

**A KIINDULÁS AZ ASTORIA ALULJÁRÓJA, VAGY A BORÁROS TÉR, ESETLEG A NÉPLIGET AUTÓBUSZ ÁLLOMÁS. VALLJUK BE, RÉMISZTŐEN NAGY A FORGALOM, A TÖMEG ÉS A ZSIVAJ. EZT LÁTVA IS NEHÉZFELFOGNI. DE HA NEM LÁTJUK? AKKOR MÉG NEHEZEBB.**

Ahhoz, hogy a világot érzékelni tudjuk, hogy kibogozzuk ezeket a forgalmas csomópontokat, az egyik legfontosabb érzékszervünk segíthet: a látás. Látjuk a villogó 7-es busz emblémáját, az órát, hogy hány perc múlva indul, azt, hogy előttünk négy szépkorú halad forgalmi akadályként, és két nagyon fontos üzletember szeli ketté az utunkat, néhány ételmaradékkal szennyezt utcarészt, és ha még nem lenne elég, akkor még pár galamb is nehezíti utunkat. Ilyen egy átlagos forgalmi csomópont Budapesten – de nem lehet sokkal könnyebb a helyzet Debrecenben sem, és egy kisebb településen is csak a sürgés-forgás kisebb. Ezt átvészelni látóként gyerekjáték. És gyengén látóként vagy vakként? Egy középkori akadálypálya, ahol épp csak tüzet nem okád semmi.

Látássérültként közlekedni olyan, mint ha az óriás táskádban keresnél valamit. Tudod, hogy mi van a táskádban, úgy ahogy Rontó Norbert látássérült is tudja, hogy az Astoriának hány kijárata, hány péksége, kis üzlete van, hol és milyen távolságra vannak egymástól a jegypénztárak. A táskában az is meg van határozva – jó esetben –, hogy az egyes eszközök hogyan vannak elrendezve. Csakúgy, mint a kijáratok az aluljáróban, vagy a vezetővonalak, melyek egy vak ember életét igencsak megkönnyítik. Rontó Norbert mindössze 19 éves annyi, akár mint te, és most tanulja az Astoriát. Nem úgy, mint te, hanem vonalak, elhelyezkedések, falak mentén, amiket botjával le tud tapogatni. A

tájékozódást tanár tanítja neki, és ugyanúgy kell számat adnia tudásáról, mint neked földrajzból. Neked egy jegy, egyszeri tudás anyag, amit ha elfelejtesz, akkor sem történik igazán nagy baj. Neki egy egész életen át tartó tanulás, amelynek ha egy részét elfelejti, tán hazamenni sem tud. És ebben a nagy-nagy táskában még vannak egyéb elemek, sok kacsát, ami elzárja az utat a keresett tárgytól. Ezek az emberek a vakok közlekedésében. Mindenhol ott vannak, mozognak, helyzetük nem meghatározható, megtanulható. A közlekedés résztvevői sokszor hátráltatják a vakokat, önhibájukon kívül is.

Horváth Árpád is látássérült. Neki volt már szerencséje az ellenkező példát is megtapasztalni, többször segítettek már neki az utcán. Ismerjük ezt a furcsa helyzetet, amikor nem is igazán tudjuk, hogy mi a helyes. Adjuk át a helyünket, fogjuk meg a karját és kísérjük? Megijesztjük, ha odalépünk? Vagy ne tegyünk inkább semmit? Az utóbbival követjük el a legnagyobb hibát. Fehér Zsigmond rehabilitációs tanár szerint egy látássérült emberre se akarjuk soha ráerőltetni magunkat, mert az mind két fél számára kellemetlen lehet. Ha látunk egy zavart, egy helyben toporgó látássérült embert, lépünk oda hozzá, és kérdezzük meg, hogy szüksége van-e segítségre, és ha igen, azt pontosan hogyan tegyünk. Ha a válasz igen, akkor az a legjobb, ha informálódunk, hová akar menni pontosan az illető, és hogyan szeretne eljutni oda. Az elindulás



előtt álljunk a bot nélküli oldalára – mert ha a botos oldalra állunk és megfogjuk a kezét, kikapcsoljuk a vakok „szemét” –, és várjuk meg, míg ő karol belénk, így elkerülhető az, hogy toljuk-vonjuk-húzzuk őt. A szakértő hozzátette: ha az utcán találkozunk egy határozottan közlekedő látássérülttel, akkor próbáljunk neki szabad utat biztosítani, mert így könnyebben tud haladni. Ha nincs módunk biztosítani neki a szabad utat, akkor hangjelzéssel, segítsük őt, figyelve arra, hogy nekünk mit jelent a bal és neki mit. Nekünk látóknak tudunk kell, hogy az a folyamat, hogy egy látássérült megtanul közlekedni forgalomban, az egy hosszú folyamat. Ehhez szakoktató, vagy egy látásában korlátozott személy segíti őket. A tanulási folyamathoz, több segédeszközt is használhatnak, az egyik ilyen a hosszú fehér botot. Ez egy többfunkciós eszköz a külvilág számára és az ő számukra is. Egyrészt tudatják a közlekedésben résztvevőkkel az állapotukat, így azok tudnak alkalmazkodni hozzájuk. Természetesen a legkézenfekvőbb funkciója, hogy egy vak ember kvázi le tudja tapogatni vele környezetét, de nem csak azt, hogy milyen akadály van előtte, hanem meg tudja mondani, hogy az az adott dolog esetleg miből van, hiszen más hangja van az egyes elemeknek, ha hozzá koccantják a botjukat. Hiszen azzal, hogy az egyik érzékszervük nem működik – vagy csak korlátozottan –, a tanárok és ők maguk is arra törekednek,

hogy a további érzékelési területeiket fejlesszék, érzékenyítsék. Ezért nehéz és hosszú folyamat számukra a közlekedés. Már kiskorban el kell kezdeni a tanulását egy-egy útszakaszban. Első lépésnek egy-egy mentális térképet kell kialakítaniuk. Általában gyakorló pályának a Vakok Intézetének környéke szokott számítani. Ha ez megvan, akkor jöhetnek a bonyolultabb szituációk, megálló, pályaudvarok, aluljárók, többszörös összetett kereszteződések. A végcél pedig egy egész, de hosszabb útiterv, ami már hatalmas koncentrációt igényel. Pontos mentális térképet kell alkalmazniuk, ismerniük kell a környezetre jellemző illatokat – legyen az egy pékség –, vagy szagokat – legyen az kukasziget, vagy csikkartó –, és természetesen az útvonalra jellemző hanghatásokkal is tisztában kell lenniük. Mindez tanulható, de mindenki képességeitől függ, hogy mennyi időt vesz igénybe. Hatalmas segítséget jelent szerencsére az, hogy ma már kiépített vezetővonal-hálózat van Budapesten, emellett több közlekedési lámpa is ad már hangjelzést, ami megkönnyíti a zebrán való átkelést, illetve több telefonos applikáció, navigációs program segíti a közlekedést a vakok számára. Ezek hangjelzésekkel kommunikálnak, és úgy funkcionálnak, akár egy GPS. De a legnagyobb segítség mégis az, ha udvarias figyelmet biztosít nekik egy látó társuk, és akkor és ott segít, amikor kell.