Název pasportu: Vědět, jak se nastupuje do MHD: Školení řidičů MHD pro jednání s nevidomými cestujícími

Počátek: Píše se rok 2013 a paní Milada jde jako každé ráno na zastávku trolejbusu 25 na Mendlově náměstí. Na zastávce pravidelně potkává muže s bílou slepeckou holí (později zjistí, že se jmenuje Karel), který vždy dorazí okružním autobusem číslo 44, vystoupí z autobusu a čeká na zastávce na trolejbus 25. Paní Milada si povšimla, že Karel vždy vystupuje z autobusu předními dveřmi a posléze čeká u označníku zastávky, aby taktéž předními dveřmi nastoupil do trolejbusu jako ona. Této rutině nevěnovala přílišnou pozornost až do jednoho incidentu. Autobus 44 zastavil na zastávce jako druhý v pořadí za jiným autobusem a Karel opět vystoupil předními dveřmi. Nepopošel se postavit k označníku zastávky, kde čekával obvykle, a zůstal čekat na trolejbus přesně na místě, kde předtím vystoupil z autobusu. Když trolejbus přijel, Milada nastoupila, nicméně Karlovi se nastoupit nedařilo, neboť tentokrát přímo před sebou neměl přední dveře trolejbusu a začal holí oťukávat bok trolejbusu. Milada na něj proto zavolala, kudy se dostane ke dveřím. Karel úspěšně nastoupil, ale celého počínání si všímal řidič trolejbusu a zavolal na něj: „Sakra, chlape, nevíš, že máš stát u označníku?“ Karel se omlouval s tím, že si prý myslel, že u označníku zastávky stojí, neboť z autobusu 44 vystoupil předními dveřmi jako vždy a neviděl, že je jinde. Jiný den při podobné příležitosti Karel u označníku stál správně a znovu čekal společně s Miladou na trolejbus. Když trolejbus číslo 25 přijel, Milada nastoupila, nicméně Karel zůstal stát venku. Řidič trolejbusu se na něj zmateně díval, ale když Karel stále nenastupoval, začal zavírat dveře. Milada zastavila řidiče a zavolala ven na Karla, že je tu jeho trolejbus 25. Karel ji zaregistroval a urychleně nastoupil. Miladě poté velmi děkoval, že je moc hodná, že ho upozornila. Ale že prý trolejbusy jsou dnes tak tiché, že v tom okolním hluku vůbec neslyšel, jak trolejbus přijel.

Otázka: Měli bychom se vždy spoléhat na to, že společně s nevidomou osobou bude nastupovat někdo, kdo rozumí jejich situaci? Co když nikdo takový na zastávce nebude?

Analýza:

Nevidomí lidé čekající na MHD musejí podle zákona stát u označníku zastávky a poté nastoupit předními dveřmi.

Nevidomí lidé si mohou mylně myslet, že vystoupili k označníku zastávky, i když vystoupí z vozidla MHD, které přijede jako druhé v pořadí.

Nevidomí lidé nemusejí slyšet přijet tichá vozidla MHD.

Vidící lidé nevědí, jaké problémy mohou nastat nevidomým cestujícím v MHD.

Mezi tyto vidící lidi patří i řidiči MHD, kteří nemusejí vždy rozumět počínání nevidomého cestujícího, a tak může dojít k situacím vzájemného nepochopení.

Vidící cestující ne vždy potkají nevidomého cestujícího v MHD, ale řidiči je potkávají pravidelně.

Návrh řešení:

Mít nějaké základní ponětí o tom, jak nevidomí cestující v MHD fungují.

Přesvědčit zodpovědné osoby v dopravním podniku, že k vyřešení této bariérové problematiky stačí tak málo.

Vymyslet nějaký způsob osvětové činnosti, aby řidiči MHD měli základní ponětí o tom, jak v MHD nevidomí lidé fungují.

Uspořádat například krátká školení pro řidiče, kde se toto dozvědí.

Konkrétní řešení v Brně:

Pan Josef Konečný z Tyflocentra se několik let snažil dostat na Dopravní podnik města Brna, kde podniku nabízel, že bude řidičům MHD vysvětlovat, jak přistupovat k nevidomému cestujícímu v ve voze. Přestože v tom zprvu dopravní podnik neviděl velkou přidanou hodnotu, nakonec svolil a propojil pana Konečného s tramvajovou provozovnou, kde se v roce 2014 uspořádalo první školení, trvající zhruba hodinu a půl, pro nově přijaté řidiče tramvají. Školení mělo úspěch, a proto se začalo zavádět i pro nové řidiče trolejbusů a autobusů a nakonec i pro všechny stávající řidiče. Za pomoci ukázek, pomůcek a příhod přímo z reálného života dokázal pan Konečný řidičům přiblížit nesnáze života nevidomého cestujícího v MHD. Školení se ukázalo jako efektivní a řidiči byli překvapeni, jak lze poměrně snadno těmto cestujícím ulehčit cestování, když člověk ví jak. Dopravní podnik proto soudí, že skutečně šlo jen o překonání určité obavy, jak k nevidomým cestujícím přistupovat. Vzhledem k tomu, že potřeby nevidomých cestujících v autobusech a trolejbusech na jedné straně a tramvajích na druhé straně se trochu liší, jsou pořádána školení pro řidiče trolejbusů/autobusů a řidiče tramvají zvlášť.

Omezení daného řešení:

Může být složité přesvědčit dopravní podnik, že k vyřešení této bariérové situace skutečně stačí tak málo.

Nikdy nemůžeme s naprostou jistotou říci, jak se v konkrétní nastalé situaci zachová i vyškolený řidič.

Závěry:

K vytvoření některých objektů méně bariérových mnohdy stačí jen základní znalost, jak s nimi znevýhodněné skupiny osob zacházejí.

Vozidla MHD jsou příklady takových objektů.

Tato znalost se neobejde bez komunikace se znevýhodněnými skupinami osob.

K navázání komunikace mohou sloužit krátká setkání, kde se dozvíme o konkrétním potřebách a problémech znevýhodněných skupin osob.

S touto znalostí ztratíme strach vyptávat se znevýhodněných skupin osob na jejich další potřeby v konkrétních situacích.

Časová osa:

2010 – Pan Josef Konečný z Tyflocentra zahajuje komunikaci s Dopravním podnikem města Brna.

2014 – Dopravní podnik se daří přesvědčit. Probíhá první školení. Sklízí úspěch, a proto navazují další.

2016 – Školení se zavádějí s časovou pravidelností. Probíhají školení veškerých stávajících řidičů tramvají.

2017 – Probíhají školení veškerých stávajících řidičů autobusů a trolejbusů.

2018 – Školení jsou ustavena tak, že se konají pravidelně každý měsíc pro nově nastupující řidiče.

Slovník:

označník

Otázka pro evaluaci: Mluvit o „panu Josefu Konečném z Tyflocentra“, anebo o „organizaci Tyflocentrum“?