

"COMMEARE NECESSE EST..." („KÖZLEKEDNI MUSZÁJ...")

VAK SZEMÉLYEK VÁROSI KÖZLEKEDÉSÉNEK KVALITATÍV

VIZSGÁLATA

Bernhardt József

SZTE BTK Pszichológiai Intézet, bernhardtjozsef@gmail.com

Vizsgálatom vak és látássérült személyek városi közlekedését vizsgálta kvalitatív módszertannal. A látássérültek önálló közlekedése személyes és társadalmi érdek: jelentősen hozzájárul a látássérült emberek életminőségének javulásához, növeli munkavállalási esélyeiket és társadalmi befogadásukat. Ugyanakkor kevés szakirodalom foglalkozik ezzel a témával. Munkám ezt a hiányt igyekszik pótolni. A vizsgálatot fókuszcsoporthoz módszerrel végeztem vak személyek részvételével, annak érdekében, hogy „első kézből” ismerjük meg tapasztalataikat, érzéseiket, gondolataikat. Három fókuszcsoporthoz interjút végeztem, összesen tizenhárom fő (9 vak, illetve látássérült résztvevő, 1 hozzátartozó, 2 megfigyelő) bevonásával. Tanulmányomban áttekintem a városi közlekedés általános segítő és akadályozó tényezőit, de vizsgálatom fókusza arra irányul, hogy a közlekedő személy oldaláról tárja fel azt, hogy milyen nehézségekkel szembesülnek a vak személyek hétköznapi gyalogos és járművel történő városi közlekedésük során. Milyen érzelmeket élnek át, milyen kognitív (észlelési, emlékezeti) folyamatok zajlanak le bennük közlekedés közben? Milyen mentális és materiális eszközökkel, megküzdési stratégiákkal oldják meg a mindennapi közlekedésüket? Végül: hogyan lehetne biztonságosabbá tenni a vakok/gyengénlátók mindennapi közlekedését?

Kulcsszavak: vakok városi közlekedése, látássérült személyek városi közlekedése, vak és látássérült személyek rehabilitációja, interpretatív fenomenológiai analízis

Köszönetnyilvánítás: Köszönöm azoknak a vak, látássérült személyeknek, továbbá közlekedéstanároknak a részvételét ennek a munkának az elkészülésében, akik megosztották velem tapasztalataikat, gondolataikat, meglátásaikat és érzéseiket a vizsgálat céljának elérése érdekében. Köszönöm továbbá mindazt a segítséget, amelyet a munka elkészülése közben kaptam témavezetőmtől, Dr. Szokolszky Ágnestől.

Nem véletlenül választottam e régi latin mondást, melyet kissé módosítva használok a valóság lényegibb megragadhatósága érdekében. A navigare (hajózni) kifejezést commeare (közlekedni) kifejezésre cseréltem, ugyanis közlekedni muszáj, akkor is, ha a személy vak vagy látássérült. Közel 33 ezer vak ember él jelenleg Magyarországon, a látássérültek száma pedig meghaladja a 218 ezret. Az érintett populáció növekszik az időskori makuladegeneráció és egyéb látóhártya-betegségek, a szürkehályog, a zöldhályog és a cukorbetegség következtében (Tóth és mtsai., 2022). A vakok és látássérültek száma világszerte növekedést mutat az elmúlt évtizedekben (Islam és mtsai., 2019). Az önálló közlekedés képességének előnyei nyilvánvalóak: jelentősen hozzájárul a látássérült emberek életminőségének javulásához, növeli munkavállalási esélyeiket és társadalmi befogadásukat (Blake, 2021, idézi Gombás & Prónay, 2022). A társadalom oldaláról már elismert (bár nem következetesen megvalósuló) követelmény az akadálymentesítés, amelynek célja az esélyegyenlőség megteremtése annak érdekében, hogy képességeitől függetlenül mindenki biztonságosan és a lehető legnagyobb mértékig önállóan közlekedhessen (Petőcz és mtsai., 2008).

A téma tehát sokakat érint, témaválasztásom azonban személyes indíttatású. 2006 augusztus 4-én egy glaukoma műtét utáni fertőzés következtében, egyetlen nap alatt vakultam meg. Az azóta eltelt 16 év során az engem ért tragédiát feldolgoztam, a közlekedés és az egyéb életterületeken megkapott, megszerzett rehabilitációk során az életem egy új vágányon, számomra kielégítő módon új értelmet nyert. Megtapasztaltam, hogy vakon élni milyen akadályok és nehézségek leküzdésével jár. Az egyik legnagyobb kihívást a városi közlekedés jelenti. Vakon közlekedve személyes átéléssel rendelkezem arról, hogy egy látássérült, vak személy számára mit jelent a mindennapi közlekedés.

A vakok közlekedésének elősegítése személyes szinten elsősorban úgy merül fel, mint rehabilitációs feladat: a megfelelő készségek, instrukciók megtanulásának folyamata. Azonban a téma pszichológiai megközelítése is feltétlen indokolt. A vak, látássérült közlekedő személy gyakran érzi úgy, hogy testi épsége, néha az élete is veszélyben van. A közlekedés megtanulása és fenntartása kognitív és emocionális tényezők sokaságát foglalja magában. A kérdéskör a látó emberek oldaláról nézve is releváns; a látó személyek gyakran nem tudják – nem tudhatják – teljes valójában megérteni, hogy egy vak vagy gyengén látó embertársuk számára mit jelent a városi közlekedés. Ráadásul az önállóan, adott esetben magabiztosan közlekedő vak személy látványa azt a benyomást keltheti, hogy egy abban rutinos vak személy számára a közlekedés nem is olyan nehéz feladat. Ezért fontos, hogy a látó személyek rálátást kapjanak erre a témakörre.

A vakok biztonságos közlekedésének elősegítése megköveteli, hogy a városi közlekedés problematikáját lélektani oldalról is megvizsgáljuk, és meghallgassuk, hogy maguk az érdekeltek mit élnek át közlekedés közben. Vizsgálatom empirikus részében ezt kívántam megvalósítani. Kutatásom arra irányul, hogy feltárja: milyen nehézségekkel szembesülnek a vak személyek

hétköznapi gyalogos és járművel történő városi közlekedésük során. Milyen érzelmeket élnek át, milyen kognitív (észlelési, emlékezeti) folyamatok zajlanak le bennük közlekedés közben? Milyen mentális és materiális eszközökkel, megküzdési stratégiákkal oldják meg a mindennapi közlekedésüket? Végül: hogyan lehetne biztonságosabbá tenni a vakok/gyengénlátók mindennapi közlekedését? A vizsgálatot fókuszcsoportos módszerrel végeztem vak személyek részvételével, annak érdekében, hogy „első kézből” ismerjük meg tapasztalataikat, érzéseiket, gondolataikat.

A VÁROSI KÖZLEKEDÉS GYAKORLATA

SEGÍTŐ ÉS AKADÁLYOZÓ TÉNYEZŐK

A következő áttekintés célja az, hogy a látók számára érzékeltesse, mit jelent vakon közlekedni, és hogy egy vak személynek közlekedés közben mire kell figyelnie, milyen helyzetekkel kell megbirkóznia. A látássérültek, vakok, biztonságos közlekedéséhez a városi környezet a legmegfelelőbb, ugyanis a falusi környezet általában nem nyújt biztonságos közlekedési feltételeket. Gyakoriak a földes utak, a kiépítetlen gyalogösvények, s a járdák is gyakran töredezettek, rossz minőségűek. A városokban viszont a kiépített infrastruktúra (járdák, jól észlelhető padkák, gyalogátkelőhelyek, tömegközlekedés) többnyire biztosítja azokat a környezeti és tárgyi feltételeket, melyek között a vak, látássérült személy önállóan közlekedve viszonylag biztonságosan eljuthat céljához.

Ismert segítő eszköz a fehér bot, a hangos utastájékoztató, a taktilis jel, térkép és makett, a hangos gyalogátkelő. A rohamos technikai fejlődés következtében folyamatosan új eszközök is megjelennek (v.ö. Kovács, 2015). Ilyenek például a buszmegállóban elérhető, távirányítóval kihangosítható infótáblák; ruhára csíptethető közlekedést segítő eszközök, amelyek ultrahangos és lézeres letapogatással vizsgálják a látássérült előtt felbukkanó tereptárgyakat; a különböző okostelefonos GPS alkalmazások. Ezek segítséget nyújtanak például házsámok, kevésbé bejárt útvonalak nyomkövetésére is. Ilyenek a Google Maps, a BlindSquare, és a Lazarillo alkalmazások, melyek kellően akadálymentesítettek a látássérültek számára. Az útvonal tervező alkalmazások a gyalog megtehető útszakaszokat és a tömegközlekedési lehetőségeket figyelembe véve megtervezik számunkra az útvonalat. Kalkulálható, hogy meddig kell gyalogni, hogy elérjünk a legközelebbi tömegközlekedésig, arról hol kell majd leszállni, s hogy milyen irányba és mennyit kell majd gyalogni, hogy elérjünk célunkhoz.

Minden olyan tényező, amely a fentiek hatékonyságát csökkenti, vagy az átlagember számára elérhetetlen, akadályozza a vakok közlekedését. Akadályt jelentenek az úthibák, kátyúk, kiszámíthatatlan tárgyak, a kevés gyalogátkelő

hely, azok taktilis jelzés nélküli kivitelezése, a nem megfelelően beállított, halk utastájékoztatók, a taktilis jelzés nélküli lépcsők, a vezető sáv nélküli busz és vonatpályaudvarok, és a távvezérlővel indítható auditorikus tájékoztatókkal rendelkező buszmegállók hiánya. A hangos jelzőlámpával és zebrával ellátott kereszteződés jelenti a legkisebb kockázatot. Itt általában sok ember jár, és a látássérült gyakran kér és kap segítséget. A csupán zebrával ellátott útesten való átkelés fokozott figyelmet és gyakorlatot követel. Előfordul, hogy a látássérült egyedül érkezik a zebrához, s magára, illetve az autósok jóindulatára, figyelmére van utalva. A vak, látássérült személy a zebrához érve átkelését csak akkor kezdheti meg, ha se jobbról, se balról nem hall közeledő járművet. Erre nem ritkán 5-10 percet is várni kell az út szélén hallgatózva. A látássérült, ha olyan helyen lakik, ahol az átkelési feltételek rosszak, gyakran kényszerül a súlyos veszélyekkel járó zebra nélküli átkelést is bevállalni.

Új kihívást jelent az elektromos járművek terjedése. Ez fokozott veszélyt hordoz a vak közlekedőkre, mert a hangtalanul is közlekedő járművek észlelése nem, vagy alig lehetséges. A Baráthegyi Vakvezető és Segítő Kutya Iskola Alapítvány munkatársainak vizsgálata szerint (barathegyisegitokutya.hu, 2013 március 16.) a hanggenerátorok beépítése sem ad teljes megoldást. A vizsgálat során a vak résztvevők bizonytalanul, vagy egyáltalán nem hallották a forgalmi zajban az elektromos autó hanggenerátorának hangját, így nem tudták eldönteni, hogy az átkelőn elinduljanak-e, vagy nem. A hibridüzemű autók szintén problémát jelentenek, mert amikor elektromos meghajtással üzemelnek, szintén hangtalanok; a hibrid autókba hanggenerátor nincs beépítve.

A KÖZLEKEDÉS TANULÁSA

A közlekedésre való felkészítés során a vak személyeket módszeresen megtanítják a közlekedési eszközök használatára és a számukra ajánlott szabályok betartására (Névery & Prónay, 2017). A születetten vakok és a később látásukat veszített emberek utcai közlekedés tanulása alapjaiban azonos utat követ (bár jelentősen eltérhet az egyéni helyzet függvényében). A tanulás a Vakok Intézete által biztosított közlekedési tanárok segítségével történik, akik egyénileg és csoportosan is foglalkoznak a kliensekkel a rehabilitáció keretében. A foglalkozások először zárt térben zajlanak. A leendő közlekedő először irányokat tanul, az orientációs képességét fejleszti a rehabilitációs szakember. Az utcán való közlekedés tanulása már szoros felügyelet alatt történik. A szakember előzetesen bejárja az útvonalat, majd a látássérülttel együtt is végigsétálnak a megtanulandó útszakaszon. Ezután a tanár a kliens mögött haladva instruálja a diákot. A látássérültek, vakok előre megbeszélt útvonalakat tanulnak, a felmerülő igényeknek megfelelően. Ha a kliens iskolába jár, akkor az iskolai útvonalat, ha uszodába szeretne járni, akkor az oda vezető utat tanulják. A tanár megkeresi az útvonalon található, jól azonosítható támpontokat: (utcasarok, oszlop, kuka, útpadka, fűsáv, stb.) Az is bevett módszer, hogy a tanár a leendő utat a kliens hátára rajzolja, elősegítve a mentális térkép kialakulását. Külön figyelmet kap az

útkereszteződésen, zebrán való átkelés. A megtanult útvonalakból vizsgát kell tenni.

VAKVEZETŐ KUTYÁVAL VALÓ KÖZLEKEDÉS

A vakvezető kutya kiképzése és a hozzájutás fontos részét képezi a vakok városi közlekedésének. A kutya jelenléte növeli a közlekedési biztonságot. A kutya a gazdával kikerüli az akadályt jelentő tereptárgyakat, és arra is vigyáz, hogy a gazda ne jusson pocsolyába lépjen. Megmutatja a biztonságos átkelési pontot, emlékszik a már egyetlen alkalommal meglátogatott postára, középületre. Elhaladva mellette, felkínálja az ajtón való belépést, melyet fejmozdulattal, odafordulással jelez. Az átkelés az útesten továbbra is a gazda felelőssége, az ember dönt, mikor indulhatnak. Összeszokott párosnál, ha a gazda téved, a kutya felülbíráhatja az indulás pillanatát. A jogszabályok szerint a látássérült és kutyája lényegében bármely közintézménybe bemehet, ez alól csak a kórházi intenzív osztály, kórházi műtő, a koraszülött intenzív osztály jelent kivételt.

Lényeges szempont, továbbá, hogy a kutya rendkívüli mértékben csökkenti a közlekedő bizonytalanságait, félelmét. A kutya nem csak gyakorlati segítséget, de érzelmi támogatást is nyújt közlekedési helyzetekben, és messze ezen túl is. Társként ott van az ember mellett, orvosolja a sötétség okozta magányérzést, s ha a gazdának érzelmi támogatásra van szüksége, a kutyától mindig megkapja.

A város tehát rendkívül komplex, folyamatosan változó, intenzív közlekedési környezetet jelent a vak és látássérült emberek számára. A közlekedést sok eszköz és rendelkezés segíti, ezek azonban gyakran hiányosan valósulnak meg. Egy vak, látássérült ember számára a közlekedés állandó odafigyelést és koncentrációt igényel. Az is egyértelmű, hogy a figyelem lankadása súlyos következményekkel járhat. Az önálló közlekedés igen nagy érzelmi és idegrendszeri megterhelést jelent a látássérült számára. Folyamatosan követnie kell és vizsgálnia a belső mentális térképnek megfelelően az útvonalat, kiértékelni a környező zajokat, mi hasznos és mi haszontalan számára, meg kell küzdenie a kiszolgáltatottságot jelentő félelemmel, az eltévedéstől való félelemmel, s le kell küzdenie a gyakran jelentkező mentális fáradtságot, ami a fokozott koncentráció következménye. A vak közlekedő nagyon sok helyzetben kiszolgáltatott, segítségre szorul. Sokszor kell ismeretlen, számára látással fel nem mérhető emberektől segítséget kérnie, és jóindulatukra hagyatkoznia. Mindez folyamatos lelki sérülékenységet is jelent. A közlekedésre fel kell és lehet készíteni a vakokat és látássérülteket, azonban a konkrét közlekedési helyzetek mindig tartogatnak meglepetéseket és veszélyeket.

A KUTATÁS BEMUTATÁSA

Empirikus szinten a jelen vizsgálat a vakok és látássérültek közlekedéssel kapcsolatos szubjektív megéléseit, élményeit, tapasztalatait kutatja, azzal a hármas céllal, hogy 1. feltárja közös - vagy eltérő - közlekedési tapasztalataikat; 2. ismertesse ezeket a tapasztalatokat annak érdekében, hogy a látó személyek empátikusan és segítőkészen viszonyuljanak a vak közlekedőkhöz; és 3. végső soron elősegítse a vakok és látássérültek mindennapi közlekedésének javítását és a közlekedésben résztvevőkkel való interakcióikat. Ehhez a kutatáshoz a kvalitatív kutatási stratégia a legalkalmasabb, mivel ennek segítségével a cselekvők nézőpontjából, az ő perspektívájukból lehet megvilágítani gazdag részletességgel a vizsgált kérdéseket (v.ö. Szokolszky, 2020). Ezen belül is a fókuszcsoportos módszer jelentette azt a hatékony megoldást, amely nem csak a résztvevők megnyilatkozására adott lehetőséget, hanem arra is, hogy a résztvevők egymás megnyilatkozásaikra is reagáljanak.

AZ INTERPRETATÍV FENOMENOLÓGIAI ANALÍZIS, MINT MÓDSZERTANI KERET

A kutatás módszertani keretét az interpretatív fenomenológiai analízis (IPA) módszertani megközelítésre alapoztam. Az IPA személyközpontú megközelítés, amely egy adott témát, tapasztalatot, élethelyzetet „bennfentes” perspektívából szemlél, a kutatásban részt vevő személyt szakértőként kezelve. Az IPA az egyén megélt tapasztalatainak és az élményeinek fenomenológiai szintjén marad, célja a személyes megélés feltárása. Az elemzés a kibontakozó témák azonosítását és sűrítését foglalja magában. Az elemzés során az interjúszövegekből a kutatási kérdésekhez kapcsolódó gondolati egységeket emelünk ki, a résztvevők saját megfogalmazásai alapján (Kassai és mtsai., 2017).

Az IPA más kvalitatív megközelítésekhez hasonlóan nem előzetes elméletből indul ki, hanem a résztvevők megnyilatkozásaiból építkezik; a folyamatok és nézőpontok megragadására törekszik az interjúszövegekben; nem célja a kvantifikáció. Az érvényesség és megbízhatóság hagyományos kritériumai helyett a hitelesség és a személyek általi érvényesítés az elfogadott eljárás. Kutatás közben fontos a reflektivitás, ami a kutatás közbeni elemző-önelemző hozzáállásra utal. A kutató figyelembe veszi és tudatosan kezeli saját érzéseit és gondolatait és figyelembe veszi mások nézőpontjait is. A fókuszcsoporttal végzett munka közben például a kutató emocionálisan és kognitív módon reagál a csoporton elhangzottakra, és ezt memo feljegyzéseiben rögzíti, mely feljegyzések alapján később rávilágíthat egyes folyamatokra. A feljegyzésekben szerepelniük kell a nemverbális jellemzőknek is, hiszen fontos információt hordozhatnak. Nem mindegy, hogy milyen hangsúllyal, esetleg könnyek között hangzott el egy adott mondat.

Kutatásom során a fenti jellemzőket igyekeztem érvényesíteni. A témák kibontásában a résztvevők saját megfogalmazásaira támaszkodtam. Az interjúk lefolytatásában és elemzésében meghatározó tényező volt, hogy a vizsgált

speciális populáció tagjaként végeztem a vizsgálatot, és saját tapasztalataimra, tudásomra tudtam támaszkodni a kutatás megtervezésekor, kivitelezésekor, és a közlések értelmezésekor is. Ebből a pozícióból a vizsgálat belső érvényességét is megerősíthettem.

RÉSZTVEVŐK

Három fókuszcsoportos interjút végeztem, összesen tizenhárom fő (9 vak, illetve látássérült résztvevő, 1 hozzátartozó, 2 megfigyelő) bevonásával. A toborzás ismeretségi alapon történt, továbbá a Kilátás Alapítvány szervezésében, klienseik megkeresésével. Az online fókuszcsoport szervezésében, a Bács-Kiskun Megyei Vakok Egyesületének vezetője segített, a megfelelő személyek felkutatásával.

A résztvevők látássérülésük szempontjából a következőképpen oszlottak meg (fiktív nevek): *Annamari*: látássérült, egy műtétet követően, néhány hónap alatt, jobb szemére megvakult. Bal szeme makuladegenerációnak köszönhetően fokozatosan romlik, ma negyven százalékos látással rendelkezik. *Gitta*: Vakon született; *Ildikó*: az idősebb korosztályt képviselte, későn, hét éve vakult meg, a látását fokozatosan veszítette el; *Juci*: vakon született; *Lőrinc*: Gyengénlátóként született és később teljesen megvakult; *Máté*: Születetten vak, a kisiskolában kezdte a közlekedéssel való ismerkedést; *Máté párja*, aki lát és évek óta segíti őt a közlekedésben is; *Péter*: Felnőttként vakult meg; *Zalán*: Vakon született; *Zita*: Születése óta vak, a kisiskolában Máté alatt járt három évvel.

ELJÁRÁS

Az első és második fókuszcsoportban a vakon való közlekedéssel járó nehézségekről, kihívásokról, a látó közlekedő társainkkal való kapcsolatról, a balesetekről, valamint a közlekedés biztonságosabbá tételére tért ki az irányított beszélgetés. A közlekedésben megélt hétköznapi, néha éles helyzetek, érzelmi reakciók kerültek felszínre, összefüggésként pedig felmerült a vakság, a megvakulás feldolgozása, és a látó emberekkel zajló interakciók megélése.

A harmadik fókuszcsoport témája a vakvezető kutyákkal való közlekedés volt.

Az előre meghatározott kérdéseket a csoporthoz intéztem, de teret hagytam a szabad megnyilvánulásoknak. A résztvevők mindkét esetben élénken vettek részt, mély érzéseikről beszéltek, és reagáltak egymás megnyilvánulásaira. A vizsgálati személyek minden esetben szabadon kommunikálhattak egymással, kifejezték érzéseiket, egymással való egyetértésüket vagy véleménykülönbségeiket a felmerülő kérdésekben. A megfigyelő személy révén a nonverbális kommunikációikat is rögzítettük (arcminimika, testtartás, elérzékenyült hanghordozás, sírás, nevetés).

A beszélgetések során a résztvevők emocionálisan megnyíltak. Háttértényezőként felmerült a vakság feldolgozásának folyamata, a családtagok szerepe, a szülői túlféltés, és két esetben a súlyos baleset megélése. A

beszélgetések alatt tapasztalható volt az indulatok, érzések széles skálája (harag, káromkodás, sírás). A témákat kibontó idézetek nyelvezetén nem változtattam még akkor sem, amikor a vizsgálati személy felindulásában nem szalonképes kifejezéseket használt.

Az elhangzott szövegek többszörös elemző áthallgatásának eredményeként tematikus csomópontokba rendezve emelem ki a főbb tartalmi pontokat, amelyeket a résztvevők saját megnyilatkozásaival teszek átélhetőbbé és hitelessé.

A TEMATIKUS CSOMÓPONTOK BEMUTATÁSA

AZ ÖNÁLLÓ KÖZLEKEDÉS KEZDETEI, A VAKSÁG ELFOGADÁSA

Mint ahogyan az a résztvevők bemutatásánál kiderült, a fókuszcsoportban résztvevők háttére változatos volt a látássérülés szempontjából. Volt, aki vakon született, volt, aki aliglátóként vagy gyengénlátóként és később teljesen megvakult, és volt, aki felnőttként vakult meg. Radikálisan különbözik a különböző módon megvakult ember közlekedésre való felkészítése, önálló közlekedésük kezdete, és az, ahogyan a közlekedési helyzetet megélik. Korábban látó személyeknél jelentős pszichés tényező, hogy valaki mikor, hogyan képes elfogadni vakságának tényét, mikor „érkezik meg” a nem, vagy alig látók világába, elengedve az állandó fájdalmat korábbi „látó életének” elvesztésére vonatkozóan.

Lőrinc: „Látás szempontjából az életem három szakaszra bontható. Születésemtől tizennégy éves koromig látássérült voltam, akkor még bot nélkül közlekedtem. Tizennégy éves koromtól alig látó lettem, akkor többnyire autóval vittek. Ekkor már tanultam fehér bottal közlekedni, hiszen várható volt, hogy a látásom tovább romlik. Tizenhat éves koromban, teljesen elment a látásom, ekkor már beltérben is szükségem volt a botra.”

Gitta: „Beltérben hároméves koromtól, az utcán pedig tizennégy éves koromtól közlekedek. Látássérültként, vakon születtem.”

Péter: „Harminchárom éves koromig fél szemmel láttam, a látásom teljesen rendben volt, autójogosítványom is volt tizennyolc éves koromtól. Hirtelen vakultam meg, az elemi rehabilitációt követően rögtön fehér bottal közlekedtem az utcán. Ma már kb. négy és fél éve vakvezető kutyával közlekedek.”

Juci: „Látássérültként, vakon születtem, a szüleim nagyon féltettek, húsz éves koromig nem engedtek önállóan közlekedni az utcán. Húsz éves korom körül kezdtem az önálló közlekedést fehér bottal.”

Máté: „Alsóban beltérben kezdtük a közlekedés alapjaival való ismerkedést. Az echolokáció¹ magától jött, ismerkedtünk a fehér bottal, az irányokkal. Az udvarra hoztak óvodás koromban egy villamoskocsit, abban rohangáltunk. Felsőben, az ötödiktől a hetedik osztályig már kivittek bennünket az utcára, ami nagyon stresszes volt, mert szokatlan volt a helyzet és nagy volt a zaj. Akkor tanultuk az átkelésnél a merőleges és a párhuzamos irányok váltakozását, s azt, hogy hogyan mérjük be azokat, és hogy hozzánk képest milyen irányokban futhat a forgalom. Akkor tanultuk meg észlelni a járdaszegélyt, hogy hogyan kell a járdaszegélyt támpontként használni. Szorongtunk, mert úgy éreztük, hogy bedobtak bennünket a mély vízbe. Hogy kilépünk az utcára, az nem jelenti azt, hogy tudjuk is rögtön, hogy mit kell csinálni!-háborogtunk. Nagy nehézséget jelentett a tanulásban, hogy hetente egyszer negyvenöt percnyi személyes gyakorlás jutott ránk. ... A felső tagozat második felében, amikor már konkrét célok miatt tanultam útvonalakat, akkor már eléggé felbátorodtam, mert már ismertem a technikákat. A technikai tudás hozzásegített engem már a középiskolában ahhoz, hogy saját magam számára, önállóan is felfedezhesek új útvonalakat. Jó alapot kaptam, s ezt a jó alapot fenntartva lehetett sok gyakorlással tovább építeni. Ma már rutinos közlekedő vagyok, s ezért nem félek..., kevésbé félek..., ez egy összetett folyamat, amit az ember átél, a mindennapos közlekedés során.

Ildikó: „A mindennapi életben és a közlekedésben is, az ember, mármint az az ember aki látott, vissza akarja állítani a megvakulása előtti állapotot, én is ezt akartam, így gondolkodtam. Mostanában egyre többször megélem, hogy el tudok engedni dolgokat. Egyrésztől ez nagyon nehéz, de ha sikerül, akkor micsoda megelégedettséget jelent, vagy milyen pozitív dolgot tud az jelenteni! Ezt a lelki gyakorlatot, próbát nagyon sokszor megéltam, s ha el tudok dolgokat engedni a régi életemből, akkor sokkal könnyebb, elégedettebb életérzéseim vannak, s jobban is tudok akkor közlekedni.”

A SZÜLŐI TÚLFÉLTÉS, ÉS KÖVETKEZMÉNYEI

Gyakran előfordul, hogy a szülők a fiatal látássérültet túlféltik, s ennek következményeként a látássérült közlekedési fejlődésében, szociális képességeiben nem megfelelő ütemben fejlődik.

¹ Az echolokáció hangvisszaverődés révén való tájékozódást jelent. A vak vagy megvakult személyt a rehabilitációs szakember képezi az echolokáció használatára: a fehér bot kopogása nyújt információt egy nyílt térre való érzékelésről, a fal melletti közlekedésről, esetleg egy szűkületen való áthaladásról. Vakon született fiatalok jellemzően jobban képesek kihasználni az echolokáció nyújtotta lehetőségeket. Vannak gyermekkoruktól nagyon ügyesen mozgó vak gyerekek, akik az echolokációt alkalmazva futkározni is képesek. A magyar vakok általános iskolájában (a kisiskolában) a fiatalok hangos kiabálással rohangálnak a folyosón az órák közötti szünetekben. A folyosó végéhez érve a fal visszaveri a kiabáló hangját, melyből a falhoz közeledő gyermek pontosan képes észlelni, hogy a folyosó végére ért. Kutatási eredmények alátámasztják, hogy látó emberek is képesek echolokációra mozgó és álló helyzetben is (Stroffregen & Pittenger, 1995; Rosenblum és mtsai., 2000)

Zita: „Nagy falat volt a szüleim számára a kollégiumi elhelyezésem, ezért a nagymamám felköltözött velem Pestre, s hetente hazajárkált velem, mintha kollégista lennék. Ez a túlféltés, hogy a mamámmal jártam-keltem, okozott bennem egy olyan nagy gátat és egy olyan nagy fejlődési késést, amit nem tudom, hogy az életem során valaha ki tudom-e korrigálni. A nagymamám mindenhova elkísért és ez egy baromi kényelmes megoldás volt. Én nem közlekedtem Pesten, önálló kijárási engedéllyel, még hazáig se, mert nem szerettem a fehér botot, mert nem szerettem segítséget kérni, mert nem akartam kinyitni a számat, hogy megkérdezzem hányas troli jött. Egyébként nem volt egy nehéz útvonal, le is vizsgázhattam volna belőle, s akkor egyedül is közlekedhettem volna hazáig. A szüleimben benne volt az is, hogy fogyatékos lányként nehogy valami bajom legyen, nehogy elessek, kiraboljanak, megerőszakoljanak. Ha tehették volna beraktak volna a sarokba, mint egy szobanövényt, és csak locsolgattak volna, amíg fel nem nővök. Igazából ez egészen addig elkísért, amíg egy másik városba nem költöztem. Az általános iskola elvégzése után hazaköltöztem, hogy elkezdhessem a gimnáziumot, s továbbra sem közlekedtem önállóan. Tisztában voltam a fehér bot használatával, de egy lépést se tettem meg addig, amíg vakvezetőkutyám nem lett.”

ÉSZLELÉSI TÁMPONTOK HASZNÁLATA KÖZLEKEDÉS KÖZBEN

Arra a kérdésre, hogy milyen észlelési támpontokat használnak a résztvevők, nem meglepő módon a hallási és tapintási modalitások, illetve a tömegérzékelés² merült fel elsősorban. Ezek alkalmazása azonban egyénileg eltérő lehet. Emellett felmerül a látó személyekkel történő, iránymutatás-kérésnél jelentkező kommunikációs nehézség.

Lőrinc: „Első körben a tapintást használom. A taktilis cuccoknak is tudok örülni, ahol vannak, viszonylag könnyű őket felismerni, általában jó irányba is vezetnek. Amúgy falat szoktam követni, ha nincsenek taktilis jelzések, fűsávot, vagy padkát, attól függ, hogy mi az, amit keresek. A fül csak ezek után jön, ha ezek nem segítettek, vagy elakadtam. Esetleg meghallom, merről jön a forgalom.... A taktilis jelek nálam az első, a fületem nagyon kevésbé használom, inkább tapogatózom a fehér bottal, a fületem csak ezek után vetem be.” (Lőrinc látó volt, később vakult meg.)

² A tömegérzékelés egy tárgy tömegének érzékelését jelenti vizuális információ nélkül. Kutatási eredmények szerint a tömegérzékelés egy minden emberben meglévő képesség, amelyet azonban vakok jobban kihasználnak (Jones, 1975). Ennek gyakorlására a látássérültet először egy nagy nyílt területre kísérik, majd arra kéri, hogy fogalmazza meg érzéseit, mit érez, tapasztal maga körül. Ezután egy több emeletes ház falához vezetik, ahol szintén kikérdezik érzéseiről, és megkérdezik tőle hol van, majd megtapogattatják vele a ház falát. Ezután a gyakorlás következő fázisaként például egy parkoló autóhoz kísérik és megkérdezik tőle mit érez, érez-e valamilyen különbséget a nyílt térhez képest. Hasonló gyakorlatok után a látássérült már egy villanyoszlop észlelésére is képessé válik, kb. másfél méter távolságból is (saját tapasztalat).

Gitta: „Leginkább a fületem használom, hallom, ha megnyílik a tér. Figyelem a forgalom hangját. Értem és tudom az általánosan használt vakos irányokat: azt, hogy valami épp hány óránál van. Tudom használni az égtájakat, de én jobban tájékozódok, ha például nem azt mondják, hogy: "átmész a túloldalra...", hanem: "balra fordulsz és átkelsz...". Vagy: "egyenesen átmész tovább...". Ma már együtt használom a taktilis jeleket a fülemmel. Régen vagy csak az egyiket használtam, vagy a másikat. A tanárom rájött erre, és megtanított, hogy mindkettőt használjam. Esőben jobban tapintok, mint hallok, hóban nem tudom, mit csináljak, semmit. Tapintással, lábbal, bottal jobban követek talán falat, megkeresem a vezető sávot. Jó időben, úgymond látok a fülemmel. Ilyenkor nem keresem meg a taktilis jelzéseket, a hangok jelentik olyankor a támpontot. A taktilis jelek is jók, meg a hallás is. Magyarországon kevés taktilis jel van a járdán, éppen ezért nagyon örülök neki, ha találok ilyet, mondjuk a zebra előtt. Főleg akkor vagyok érte nagyon hálás, ha valami miatt zavarja valami a hallásomat, mondjuk nagy a forgalom, vagy esik az eső. Örülök a távirányítóval ellátott jelzőlámpáknak is, szívesen használom őket.” **Kérdező:** A tömegérzékelést mennyire használod? **Gitta:** „Teljesen, szerintem a közlekedésem kilencven százalékát meghatározza. Sétálok, mondjuk egy látóval, ő, ott egy villanyoszlop, most hagytuk el jobbról. Akkor is használom a tömegérzékelést, ha nyújtanak felém valamit, vagy leteszek valaki elé mondjuk egy bögrét. Sokak szerint ezt azért csinálom, mert látni szeretnék, szerintem pedig miért ne, ha a másiknak így könnyebb, hogy igyekszem kihasználni a tömegérzékelés adta lehetőségeket.” (Gitta születése óta gyengénlátó volt egy ideig, most vak.)

Péter: „Én a fületem használom elsődlegesen, a keresztirányú forgalmat nagyon jól tudom hasznosítani. A tér, ahogy kitágul vagy beszűkül, azt is a visszhangból tudom. Illetve a tömegérzést is szoktam használni, az működik nálam egész jól. A taktilis jelekkel nem nagyon tudok mit kezdeni, mert Magyarországon nem jellemzőek.” (Péter felnőtt korában vakult meg.)

Juci: „A Kis Iskolában tanultakat használom, a fületem, a fehér botot. Jellemzően a fehér bot visszajelzéseire figyelek. Bekalkulálom, hogy könnyen fáradok, s ha hosszabb útról van szó, akkor anyukámnak szólok, hogy vigyen el, vagy jöjjön értem autóval.” (Juci születése óta vak, s a szülei sokáig túlféltették.)

A KÖZLEKEDÉSSSEL KAPCSOLATOS SIKEREK ÉS FRUSZTRÁCIÓK

Központi témaként emelkedtek ki a beszélgetésekből a közlekedéssel kapcsolatos sikerek és frusztrációk. Nem meglepő, hogy több negatív élmény került szóba, mint pozitív. Az önálló közlekedés a közlekedési rehabilitációt követően indul. Ha a kliens még fiatal, lelkesülve fedezi fel új képességeit. Sok sikerélményt gyűjt, s néha még kockázatokat is vállal, egy-egy ismeretlen útvonallal való próbálkozással. Az első lelkesültség elmúltával, s az első jelentősebb kudarcok nyomán egy erőteljesebb visszalépés következhet, sok negatív érzés merülhet fel.

A látássérült inkább otthon marad, vagy taxiba ül, fél az eltévedéstől, a mentális túlterheltségtől, a tereptárgyakkal való ütközéstől, az emberekkel való találkozástól. Negatív érzésként jelentkezett az eltévedéstől, az útvonal elfelejtésétől való félelem, de sikerek is hangot kaptak.

Lőrinc: „Eleinte a közlekedésre funkcionális szempontból tekintettem, ha menni kellett valahova, mentem. Tizenhét éves korom körül élvezni kezdtem az önálló közlekedést, direkt kerestem a programokat, hova mehetek. Még akkor is nekivágtam, ha nem ismertem az útvonalat, s az sem izgatott igazán, ha nem értem oda időben valahova. Most nyilván hatott rám a Covid, ellustultam én is. Ha bárhova ki kell mennem innen, akkor nincsen kedvem. Még a legismertebb útvonalakkal is úgy vagyok, hogy ááá, mindegy, úgyis neki fogok menni minden hülye fának, kerülgetni kell a hülye embereket, frusztrál az, hogy nem tudom, mennyi idő kell ahhoz, hogy odaérjek, mert minden közlekedési helyzet más. Képes vagyok eltévedni két utca között is, mint legutóbb. Néha azért előjön a régi érzés, és örülök a sikernek, ha megoldok valamit, eltalálok a célomhoz. Az ismeretlen útvonalakat felderítem először, ha lehet, s megpróbálok a legrövidebb útvonalon odatalálni, lehetőleg tömegközlekedéssel, hogy a lehető legkevesebbet kelljen gyalog közlekedni. De mióta kitörtem a fogamat a Mars téren, azóta még kevesebb kedvem van bárhova is elmenni. ... Engem frusztrál, idegesít az, hogy nekem kétszer-háromszor annyi idő kell, hogy eljussak valahova. Idegesít egy rohadt kereszteződés, hogy el tudok akkor is tévedni benne, ha már esetleg többször is jártam arra. Idegesít, hogy újra kell terveznem az útvonalat, ha lekések egy csatlakozást, mert eltévedtem két fűcsomó között. Idegesít, hogy beleakadok minden szarba, a sok hülye embert kerülgetni kell.”

Gitta: „Félelem akkor van bennem, ha egyébként egy ismert útvonalon már régóta nem közlekedtem, attól tartok, hogy elfelejtem az útvonalat. De egyébként azt tapasztalom, hogy menet közben visszatérnek az emlékeim, és tök könnyen odatalálok. Egy következő dolog van még: nagyon fül alapján közlekedek, és amikor esik az eső, susog az ember fülébe a szél, a hó, a minden, akkor nem szoktam találni a helyem. Nekem nagyon fontosak a visszaverődő hangok, s amikor tél van, a taktilis jelek sem látszanak, nem érezhetőek, mert betemeti őket a hó, ilyenkor elvesztem a magabiztosságomat és sokkal idegesebb vagyok.”

Ildikó: „Amikor teljesen megvakultam, kerek egy évig tanították nekem a bottal való közlekedést. Született bicebóca vagyok, mindig is sántítottam, születésem óta csípőficammal élek. Ahogy öregszem ez egyre rosszabb lesz. Biztos voltam benne, amikor elkezdtem a közlekedés rehabilitációt, hogy ezt én nem fogom tudni végigcsinálni. A megvakulásomat követő évben egyáltalán nem közlekedtem önállóan. Az volt az egyik legnagyobb félelmem, hogy fel fogok bukni valamiben. Szóval, Zsuzsával tanultam egy évig és nagyon kevés önbizalmam volt. Amikor láttam, egyedül élve hozzászoktam, hogy felelős vagyok önmagamért, de nagyon nehezen viseltem a kiszolgáltatottságomat, azt, hogy nem sikerül valami. Azt például, hogy átmegyek egy rövid gyalogátkelőn és a végén nem a járdára lépek,

hanem mondjuk egy virágágyásba. Ettől én rosszul voltam, Zsuzsának pszichológiai beszélgetéseket kellett tartania, hogy elhitesse velem, hogy nem kell tökéletesnek lennem, s hogy a virágágyásból is ki lehet lépni.”

Zita: Máté te szeretsz közlekedni? Mármint szereted -e azt a szabadságot, önállóságot, hogy nem vagy rászorulva másra, vagy szükséges rosszként éled meg a közlekedést? **Máté:** Én szeretek közlekedni, jó nekem, ha elmehetek és önállóan kimegyek a vasútállomásra, elintézek valamit a hivatalokban. **Zita:** Ezért én irigyellek, mert én nem szeretek közlekedni. A nagyon jól ismert útvonalakon már úgy elvagyok, ha éppen jó napja van a kutyámnak. De ha odaérek a célpontomhoz, akkor én inkább egy megkönnyebbülést érzek, na jól van, ezen is túl vagyok. **Máté:** Most költözök a párommal egy új vidéki városba, ahol alkalmazkodnom kell a közlekedési morálhoz, ráadásul még a várost nem is ismerem, jobban rá leszek utalva a páromra. Szeretem az önálló közlekedést és ragaszkodom is hozzá, meg kell találnom, találunk azt az egyensúlyt, hogy ne utasítsam vissza mindig a páromat, hiszen itt jobban rá is vagyok utalva, de ne is veszítsem el az önállóságomat. **Máté (látó) párja:** Nekem is változtatnom kell egy kicsit, mert én hajlamos vagyok túlaggódni a dolgokat, túlszolgálok őt, mindig mondom, hogy viszlek, meg ilyesmi... meg... jót akarok..., de egyébként nem teszek jót vele, ha mindig segítek.

ÚJ ÚTVONALAK KEZELÉSE

Arra vonatkozóan, hogy milyen mentális eszközökkel, és milyen kézzel fogható (materiális) egyéb eszközökkel oldják meg a mindennapi helyváltoztatásukat, közlekedésüket, a résztvevők elsősorban az új útvonalak kezelésének kérdését említették, és többféle stratégiát vázoltak fel a probléma megoldására. Közös vonás volt azonban az autonómiára törekvés, a segítségkérés minimalizálása.

Lőrinc: „Mondtam, hogy régebben simán nekimentem mindenféle kihívásnak, egyedül is, sőt inkább egyedül, aztán ha lesz segítség, akkor lesz, ha nem akkor nem. Most igyekszem minimalizálni az ismeretlen útvonalakat, vagy keresek olyan útvonalat, amit már ismerek, és onnan picit elkanyarodok. Vagy az van, hogy nekimegyek és ismertté teszem magamnak, ha tudom, hogy később gyakrabban kell majd használnom azt az útvonalat, minden egyes nyomorult bukással együtt, így legalább én jövök rá magam. Ha felajánlanak segítséget, nyilván örülök neki, de nem szoktam kérni. Most is például el kell vinnem egy alkatrészt valahova anyáméknak. És azt is valószínűleg egyedül kell majd csinálnom. A haverommal már két napja beszélek, de egyszer se jut eszembe, hogy megkérdezze, hogy segítene-e. Egyedül akarok közlekedni, mert az egy kis sikerélmény nekem, ha a Kossuth Lajoson elmegyek még egy címre, amit nem ismerek, mert már egyre elmentem.

Gitta: „Én elmegyek egyedül is ismeretlen útvonalra, ha kalandozni szeretnék, és

ha kedvem van hozzá. Társaságban jobban érzem magam, mert az viccesebb, mert ki lehet röhögni egymást, meg magunkat, ha éppen elszarunk valamit. Egyedül is elmentem már, de volt olyan is, ahol a vak haverom navigált. Van olyan is, hogy megtudja valamelyik haverom, hogy készülök valahova és felajánlja, hogy segít, ilyenkor megkönnyebbülök, de magamtól még nem nagyon kerestem látót, mert az életbölcsségem az, hogy csak magamra számíthatok. Meg közlekedés közben segítséget kérek és elvezettetem magamat oda.

Péter: Amikor friss vak voltam, akkor belevágtam ismeretlen útvonalakba.

Kérdező: Csak akkor csináltad ezt, amikor friss vak voltál, most már nem? **Péter:** Ennyire már nem vagyok kamikaze, sőt kutyával sem megyek el ismeretlen útvonalra, nem akarok, ennyi energiám nekem nincs, spórolok az energiámmal.

Juci: Véleményem szerint bejáratlan útvonalakra elmenni felelőtlenség. Meg kell oldani segítséggel, ha ismeretlen helyre mész. Azért van a mozgástréner például, hogy ha egy új útvonalra van szükséged, megtanítsa. Én mindig találok valakit, aki elvigyen, vagy elkísérjen.

A LÁTÓKKAL VALÓ INTERAKCIÓK ÉS A SEGÍTSÉGGÉRÉS

Az eredményes utcai közlekedés látássérülteként nagyban függ a látó közlekedőkkel való sikeres interakciótól. Magyarországon az utóbbi évtizedekben megindultak iskolai és egyéb érzékenyítő programok (pl. Láthatatlan kiállítás). Feltehetően az edukációnak köszönhető tapasztalat, hogy könnyebb lett a látássérültek kapcsolatfelvétele, segítségkérése az utcán, amit a rehabilitáció során tanítanak is. Sokszor azonban nehézséget jelent a segítségkérés - ezt vizsgálati személyeink szinte mind megfogalmazták. Megszólalásaikban kifejeződik az erős frusztráció. Olyan fontos pontok is megfogalmazódnak, mint a vak személy részéről történő pontos kommunikáció szükségessége, mivel a látó emberekkel való sikeres kapcsolattartás feltétele a megfelelően pontos szóhasználat, megfogalmazás, ami nem könnyű feladat. A pontatlan, félreérthető megfogalmazás még a legjobb szándék mellett is problémákat szülhet.

Juci: „Eleinte még akkor is féltem megszólalni, amikor megszólítottak azzal, hogy segíteni szeretnének. Egy-két szerencsétlen helyzet után rájöttem, hogy ki kell nyitnom a számat. Azt is megfigyeltem, hogy sokkal szívesebben segítenek, ha búbajosan mosolyogva kérek segítséget.”

Lőrinc: „Van amikor bajom van az utcán közlekedő emberekkel, Mert útban vannak és idegesítenek. Idétlenek, ott állnak, mint egy darab szar és nem állnak odébb, ott tobzódnak a járda közepén, és semmilyen empátia, figyelem nincs bennük. Tisztában vagyok vele, hogy nem ők idegesítenek igazából, hanem az, hogy nem fogadtam el magamat igazán. Nem akarom a saját frusztrációmra rájuk önteni, úgy, hogy nem érdemlik meg, mert az, hogy elem áll egy faszkalap, és én ezért

leordítom hatszor, amiatt mert nem fogadom el önmagam így vakon, az szerintem nem járja. Amikor én már anyázok, és sírok az idegtől, akkor sem az embereket szidom, hanem a helyzetet, hogy itt baszódok, előttem autók, mögöttem villamos, itt állok ezen a cseszett fűsávon, és senki sem segít, pedig hallom, hogy elmennek mellettem, akkor már rohadtul elegendem van. Ha leszólítom őket, nem ér semmit, tovább mennek. Ilyenkor le szoktam ülni akár a földre is, és megvárom, amíg lenyugszok.”

Zita: Akár valaki született vakként közlekedik fehér bottal, akár később vakult meg, annak meg kell tanulnia segítséget kérni. Nem arra gondolok, hogy meg kell tanulni a nyomorúságodat alázattal elfogadni és beismerni, hogy meg kell kérjél valakit, hogy segítsen, hanem hogy hogy, tényleg fogalmazni kell. Olyan szinten megtanulni, amit én egyébként nem is gondoltam volna, amíg nem tapasztaltam a saját bőrömön. Nem csak a kommunikáció fontos, ha segítséget kérünk, hanem a helyismeret is. Ha átkelésnél kérek segítséget, s onnan nem mindegy, hogy melyik irányba indulok el, akkor kell tudni mondani valamilyen támpontot a segítőmnek, hogy irányba tudjon állítani. Ez nekem az elején nagyon nehéz volt, az, hogy jól fogalmazzak.”

A SZÉGYENÉRZET ÉS A KISZOLGÁLTATOTTSÁG MEGÉLÉSE ÉS KEZELÉSE

A látásvesztés megélésének egyik legfájdalmasabb pontja a szégyen megélése. Ez a pont élesebben a második fókuszcsoportos beszélgetés alkalmával merült fel és mélyen érintette a résztvevőket. A megnyilatkozások több kontextusban számolnak be a szégyenérzet megéléséről.

Zita: Nagyon korán, tizenhét évesen kaptam kutyát, és sok mindent együtt tanultunk meg a közlekedésről. Volt olyan, hogy ott lófráltunk a négysávos autóúton, s odajöttek az emberek....Úristen, segíthetünk, a kutya még tanul?! Engem az ilyen negatív dolgok nagyon vissza tudnak vetni. Ezért inkább biztonságos, jól ismert útvonalakon közlekedek, ahol a kutyát tudom kontrollálni, figyelni, hogy észrevegyem, ha hibázik, és akkor én biztonságban érzem magam. Ezért nem indulok el idegen útvonalakra. A buszos közlekedéssel a mai napig bajom van, mert a kutyám csak egyféle ülést mutat, s ha épp foglalt, akkor nem mutat másikat. Nagyon égő, már ültetett a kutyám valakinek az ölébe. Ezért a buszon, a mozgássérültek számára fenntartott helyre szeretek állni, úgy, hogy a kutyát az alá a bizonyos tábla alá fektetem. **Máté:** Miért érzed égőnek, ha valakitől segítséget kell kérni, ha meg kell szólítani valakit? **Zita:** Jó kérdés, mert nem szeretem, ha figyelem irányul rám. Itt az új lakóhelyemen, ahol nincs a szülői háttér, ez sokat változott. Érzem is, hogy nem is esik annyira nehezemre segítséget kérni, mert itt nem ismernek. A régi városom egy olyan kicsi város, ahol mindenki ismer mindenkit, olyan, mint egy zsákfalu. Tudni vél mindenki mindenkiről mindent, ha én szerencsétlenkedek az északkeleti városrészben valamit, akkor másnap a délnyugatiában már tudni fognak róla.

Annamari: Nekem igen fájdalmas és nehezen elviselhető tapasztalataim vannak a közlekedés kapcsán. Egyszer, amikor nem voltam képes elolvasni a buszmegállóban a táblát, egy asszonykát kértem meg, hogy segítsen. Erre azt mondta, miért nem veszem elő a szemüvegem, és faképnél hagyott. Egy másik alkalommal, szintén a táblát szerettem volna leolvasni, a fiatal hölgy ellépett a párjától és azt mondtam neki, hogy segítsen kérem, mert nem tudom a táblát elolvasni! Segített, s mikor visszalépett, halkan azt súgta a párja fülébe: "Nem tudtam, hogy még léteznek Magyarországon analfabéták!" Tudom, hogy rosszul kommunikáltam, nem azzal kellett volna kezdenem, hogy nem tudom elolvasni a táblát, hanem azzal, hogy gyengén látó vagyok, kérem segítsen elolvasni.... Nagyon szégyelltem akkor magam, és még most is megszégyenültnek érzem magam, ha az esetre gondolok.

Ildi: A szégyenérzettel kapcsolatban arról tudok beszámolni, hogy az elején egy jó darabig, szerintem egy-két évig, szinte így, kívülről láttam magamat. Úristen, mit gondolhatnak rólam az emberek, hogy milyen nyomorék vagyok?! Ezt nevezném szégyennek, és azt gondolom, mostanra, így nagyjából el is múlt. Tehát most már nem érzem szégyennek a vakságot. Nekem nincsenek nagyon rossz tapasztalataim emberekkel kapcsolatban. Csak pozitív élményeim vannak, és szívesen szóba is elegyedek, akár egy zebrán való átkeléskor is, és ez nekem így mindig pozitívan jön ki.

BALESETEK ÉS AZOK PSZICHÉS FELDOLGOZÁSA

A balesetek ténye gyakran súlyosabb lelki terhet jelent a látássérült számára, mint a velük járó esetleges fizikai sérülés. Ilyenkor felerősödik a kiszolgáltatottság érzése, s visszaveti a látássérültet a feldolgozási folyamatban, mely során a látáscsökkenését, látásvesztését igyekszik elfogadni. A baleset és az azt követő azonnali helyzet alakulása mindenképpen erős érzelmi reakciót vált ki és mély nyomot hagy.

Juci: „Egyszer ért baleset. Fal mellett közlekedtem a belvárosban, s egy bankautomatának a kiálló plexi burkolatát fejelttem le. Hátratántorodtam, és a földre huppantam fenékkal. Úgy éreztem nincs komolyabb bajom, csak a fejemet ütöttem be, s az orrom zsibbadt kicsit. Összesereglettek az emberek és valaki mondta, hogy vérzik az orrom. Az ingem csupa vér lett. Valaki - azt hiszem egy pincérnő - kilépett a közeli vendéglőből és karonfogva bekísért a vendéglőbe. Segített elállítani a vérzést, kaptam tőle egy tiszta blúzt, ami még most is megvan, azt mondta tartsam meg. Leültem a vendéglőben és felhívtam az anyukámat. A pincérnő odalépett és azt mondta, hogy ő a tulajdonos és a vendége vagyok, meghív valamire, mit szeretnék? Elsírtam magam és kértem egy kávét, meg egy muffint. Jól sült el a balesetem. Lehet, hogy megsérültem, véreztem is, de a lelkem gyógyult.” Megfigyelő feljegyzése: Közben Juci sír.

Lőrinc: „Ért már engem egy baleset, az harminckétezer forintomba került, mire megcsinálták a fogamat, az bőven elég volt. Igazából ott jöttem rá, milyen sebezhető vagyok. Addig úgy közlekedtem: átmegyünk a Mars téren, ááá, kit érdekel! Csak aztán tele volt a kezem, az egyik kezemben bot, a másikban telefon, bőrrönd...vinnem kellett a botot, a telefont, ami iránytűzött nekem, közben a bőrröndöt. Ezt nagyon sokszor megcsináltam már addig.” **Kérdező:** Gyakorlatilag te nem voltál szakszerű abban a helyzetben. **Lőrinc:** „Abszolút nem, mert sietnem kellett, nem volt más segítség, nekem pedig sietnem kellett. Kb. ezt egy hónapig így csináltam, mert nem volt pénzem taxira. Ekkor zárkóztam el egy időre a közlekedéstől, mert akkor jöttem rá, hogy ez bármikor megtörténhet velem. A lelki dolgok mostanra meggyógyultak, mert most lettem rákényszerítve, hogy akkor séta van, helyi közlekedés. Most úgy biztonságban érzem nagyjából magamat. Csak frusztrál a mindennapos felesleges idegeskedés, terhel.”

Máté: „Én az Örs vezér terén estem a metrósínnek közé. Kiszálltam a metróból, s hosszan a metrókocsi mellett, botozva haladtam. Nagy volt a tömeg, s valaki hátulról megdöntött, s mivel el voltam gondolkodva, épp azon, hogy mi a fenének van ekkora tömeg, nem vettem észre, hogy eltértem az egyenestől. Egy teljes félperces kihagyás után eszméltem. Gondoltam, elestem, fel kéne kelni. Észleltem ugyan, hogy fáj, itt-ott, de még nem voltam képben. Meglepetésemre egy a hasamig érő falba ütköztem, akkor jöttem rá, hogy én biza a sínnek közé estem. A forgalmi irodán fogtam fel mi történt velem. A nadrágom elszakadt, fájt a térdem, s a kezemben tartott pohár vitustáncot járt. A kollégiumba érve tört rám a pánik, én a bűdös életbe nem megyek arra, sőt sehova...Kis rinyálás után rájöttem, hogy ez így nem járja, azonnal vissza kell szállni a lóra, ha leestél. Másnap, ugyan kerülővel járt, de az Örs vezér tér felé mentem az iskolába. Ezzel leküzdöttem a félelmemet, s már csak emlékszem, hogy egyszer beestem a metrógödörbe.”

Zalán: „Egy fagyos márciusi délután úgy döntöttem hazafelé a munkahelyemről, hogy egy a környékünkön lévő háztömböt ma kivételesen nem jobbról kerülök, hanem balról. Az épület bejárata mellé érve, eltűnt a lábam alól a talaj. Hanyatt fekve zuhanni kezdtem, s legnagyobb meglepetésemre vízbe csobbantam. Na ekkor jött rám a frász, a víz jéghideg volt, s fogalmam sem volt róla, hogy milyen mély, meddig süllýedhetek. Ráadásul, mint kiderült, nem is vízbe estem, hanem híg iszapba, az orrom, a szám, a fülem, rögtön telement iszappal. Na, Zalánkám, most nem szabad pánikba esni, tört fel bennem a túlélést jelentő gondolat. Szépen nyugiba megvártam, meddig süllýedhetek, s mikor az aljára értem, el kezdtem tapogatni magam körül. Bal oldalról egy csövet tapintottam, rátámaszkodtam ahogy tudtam és az arcomat felnyomtam a víz, jobban mondva, az iszap fölé és segítségért kiáltottam. Két arra járó hölgy sietett a segítségemre, s szóval tartott, amíg megérkeztek a tűzoltók. A tűzoltók létrát engedtek le a fejem mögé, lemásztak és ülő helyzetbe segítettek, aztán talpra állítottak. Levették rólam a hátizsákot, a kabátot, s a létrán előttem menve és mögöttem kísértettek a gödörből. Amikor felhívtam a feleségemet, nem hitte el, mi történt velem, azt hitte először, hogy hülyéskedek. Kórházba szállítottak, ott fagyoskodtam még kicsit a kapott takaró

alatt a vizes ruhámban, s a rendelőben megállapították, hogy a bal, nagy lábujjam szilánkosra törött. Addigra a feleségem is megérkezett, és ellátott száraz ruhával. Boldogságot, hálát éreztem, megkönnyebbültem, hogy jó kezekben vagyok, ellátnak, vigyáznak rám, s végeredményben túléltem az egészet. A rossz emlékek, álmok később jelentkeztek, hetekbe került, míg a poszttraumatikus szindrómát nagyjából kidolgoztam magamból. Sokat segít a sorstársaim iránti felelősség, úgy érzem, eljárást kellett indítanom az ellen a cég ellen, aki nem kerítette el megfelelően azt a munkagödröt. Így a gödörbe esésem nem csak bizonyosság lehet Isten gondoskodása mellett, hanem talán azt is el tudom érni, hogy legközelebb hatékonyan és szakszerűen elkerítik a munkagödröket.”

A KÖZLEKEDÉS BIZTONSÁGOSABBÁ TÉTELÉRE IRÁNYULÓ GONDOLATOK

A kérdések között szerepelt, hogy a látássérültek és vakok számára milyen fejlesztésekre lenne szükség az utcai közlekedésben, hogy hatékonyabban, biztonságosabban közlekedhessenek? A résztvevők hasznos szempontokat és javaslatokat fogalmaztak meg.

Lőrinc: „Én az önálló átkelések híve vagyok. Utálom a körforgós kereszteződéseket és a hangos közlekedési lámpákat, így ahogy vannak, egyáltalán nem lehet őket vakon használni. Össze-vissza sípolnak, még az is, amelyik a seggedben van. Hasznosabb lenne, ha úgy lennének programozva a gyalogátkelőnél a rendőrlámpák, hogy csak a vakkal szembeni jelzőlámpa szólalna meg, amikor a vak távirányítót használ, így nem csak az ember fülét cseszné a hang, hanem irányjelzést is adna.”

Gitta: „Több helyre tennék esővédő beállót a buszmegállókhöz, azokat jól meg lehet találni, amikor veri őket az eső. Igazából az lenne a jó buszmegállónál és egyéb fontosabb köztéri tárgyaknál, hogy ha standardizálva lennének, mert akkor az ember lánya megtanulná, a auditorikus, taktilis jellemzőiket és nagyobb biztonsággal ismerné fel, hogy épp hol kapirgál a fehér bottal. Most Magyarországon, random módon néznek ki a buszmegállók, és a legváltozatosabb módon hagyják jelöletlenül a zebrákat, a padkákat. Nagy nehézséget jelentenek az össze-visszahagyott rollerek, jobban szabályoznám, kiépíteném a rollerek, biciklik köztéri tárolását. A fal melletti közlekedés elősegítésének céljából, hagynék egy közlekedő sávot, mert a látássérültek falat követnek. Nem szabad a fal mellé kukát, táblát, padot, egyéb akadályt jelentő tereptárgyat telepíteni.”

Péter: „Minden zebra, minden lépcső indulásához és végéhez tennék taktilis jelet. Minden padkát egységesítenék, hogy tudja a látássérült teljes biztonsággal, hogy padkához ért. Egy középületbe lépve a kamerarendszer észlelje, hogy látássérült vagyok és hangosan tájékoztasson, illetve az erre kiképzett recepciós ember lépjen oda hozzám és segítsen. A vasútállomásokon legyen kidolgozott protokoll a látássérültek segítésére, úgy egyáltalán a közlekedésre legyenek kidolgozott

protokollok, hogy tudjam, kitől kérhetek segítséget és azt milyen formában fogom megkapni. Amikor Angliában éltem, voltam olyan metróállomáson, ahol plexifal választotta el a peront a metróároktól, amikor jött a metró, milliméter pontosan állt meg, és a plexifalon lévő ajtók pontosan ott nyíltak, ahol a szerelvény ajtajai. Ezen a metróállomáson lehetetlenség a sínek közé bukdácsolni, gondolom.”

Juci: „Én a technológia fejlődésére várok. Szeretném, ha megfelelően fejlett kamerás rendszer segítene, amit a ruhámon hordozhatnék. Tájékoztatna a térben való elhelyezkedésemről, arról, hogy hol van zebra, pad. Olvastam olyan rendszerről is, amivel biciklizni lehet. Az ember felvesz egy fülhallgatót, az eszköz radarral letapogatja a látássérült körül a teret és épp amerre fordul, a tereptárgynak megfelelő hanggal szól. Például, ha fát lát, finoman berreg..., ilyesmi.”

KÖZLEKEDÉS VAKVEZETŐ KUTYÁVAL – A HARMADIK FÓKUSZCSOPORTOS VIZSGÁLAT

A harmadik alkalommal szervezett fókuszcsoport három kutyával közlekedő látássérült személy találkozója volt. Én szintén kutyával közlekedem, ezért ebben is saját tapasztalataimhoz tudtam mérni a résztvevők megnyilatkozásait. A beszélgetés online történt, mivel a résztvevők úgy ítélték meg, hogy kutyáik számára kevesebb fáradsággal és idegi megterheléssel jár az online találkozó.

Igazolt tény, hogy a társállatként tartott kutyák társas támogatást nyújtanak gazdáiknak és növelik pszichológiai jóllétüket (McConnell és mtsai., 2011; Topál & Hernádi, 2011). Ezek a hatások fokozottan fontossá válnak vakvezető kutyák esetében, akik „munkájuk” mellett nyújtanak érzelmi támaszt. Általános tapasztalat, hogy a vakvezető kutyák különlegesen képesek arra, hogy gazdájukhoz kötődjenek és a velük kialakuló kötődés a gazdák részéről is különlegesen erős.

A kutyához jutás hosszadalmas és érzelmileg megviselő folyamat. Amikor azonban a látássérült, aki megkap és elfogad egy kutyát, valóságos lelki vigaszt, támaszt nyer benne, melynek révén a közlekedési feladatok, kihívások is nagyságrendekkel könnyebben élhetők meg. Otthoni környezetben a vakvezető kutyák általában szabadabbak, oldottabban viselkednek, otthon megélik szabadon kutyatermészetüket, a hám levételekor tudják, vége van a mai szolgálatnak. Érzékenységük, a gazdára való figyelésük ilyenkor sem lankad.

Kutya és gazdája közötti kapcsolatnak egy hosszabb folyamatban kell kialakulnia. A kapcsolat azonban nem feltétlenül alakul automatikusan jól. Az adott gazdához meg kell találni a megfelelő kutyát. A kutya állandó jelenléte problémák forrása is lehet a családi környezetben vagy a munkahelyen. Előfordul, hogy a külső személyek, még ha közvetlen családtagok is, nem egészen értik a kutya és a látássérült gazda közötti kapcsolat mélységét és fontosságát. A megnyilatkozásokból kiderül, hogy néha a vak személynek határozottan kell képviselni a kutya jelenlétével kapcsolatos érdekeit a környezetével szemben. A beszámolókból olyan esetek is megemlítésre kerültek, amikor a kutya a látókkal való utcai érintkezésben volt konfliktusforrás.

Kati: "Egy évig nem voltam képes új kutyát igényelni, s mikor kész lettem rá, felmentünk Csepelre, ahol megújítottam az igényemet. Ezt követően két évet vártam a kutyára. A vakvezető kutyák világnapjára hívtak fel, azzal az esetleges lehetőséggel, hogy talán lesz ott egy kutya akit megmutatnak, aki jó lehet számomra. És már úgy bátoritanul mondtam, ne mondd, hogy lesz kutya, már nem érdekel...., nagyon sokat sírtam. Jött még egy érzelmi löket, s akkor mondta a kiképző: Megmutatom."

Ernő: „A második találkozásunkkor a kutya már ismerősként köszöntött. Odajött, megszaglászott, az orrával böködött. Bejött a házunkba, körülnézett, s látszott rajta, hogy otthon érzi magát. Annyira jól sikerült ez úttal a találkozó, hogy a kiképző otthagya nálam pár napra a kutyát, három nap alatt végleg egymásba szerettünk. Pesten a jószág már rá se nézett a kiképzőjére, végig mellettem maradt."

Áron: „Ha nevetek, s esetleg tapsolok is az udvaron, a kutya megindul, hatalmas köröket tesz, a kanyarban kifarolva mint egy ralliversenyző, még a föld is repül a talpa alól. Ha néha nélküle megyek el, és megjövök, ugrál, mint egy bakkecske, a hátsó lábait is a levegőbe dobja. Az is előfordul, hogy belefáradok a vakságba, az élet kihívásaiba, s akkor megengedi nekem, hogy odafeküdjek hozzá, az arcomat a bundájába temessem és ott kisírom magam, ő pedig apró morranásokkal egy-egy tapintatos nyalintással vigasztal." Megfigyelő feljegyzése: Áron szavai mindenkire hatással vannak, kb. félperces csendben átéljük Áron szavainak súlyát."

Áron: Már nem kell fűcsomótól fűcsomóig botorkálnom a buszmegállóba. Mivel nincs rendesen kiépített járda, a kutya előtti időben csupán fehér bottal, tizenöt-húsz perc volt az út, s rettenetes idegi megterhelést jelentett. Ma viszont kutyával, ha sietünk, mert késésben vagyunk, négy perc alatt odaérünk. ... Ha elfáradok, s néha félek, magányosnak érzem magam a nagy büdös utcán, a zajongó autók között, megfogom a kutya selymes, puha fülét és azzal szórakoztatom magam, hogy figyelem ahogy a fejét mozgatva, szemmel követi az autóforgalmat. ... Régebben kutya nélkül pocsolyába, kátyúba léptem. Ütköztem kátrányos villanyoszloppal, kukával, s egyszer irányt tévesztve az esőben egy autó állt meg mögöttem, s a sofőr kiszállva szépen visszakisért a járdára. A kutya kikerüli velem a pocsolyákat, már nem kell kátyúba lépnem. Nekem az útiránnyal kell tisztában lennem, tudnom kell hol fordulunk jobbra, hol balra, nagyjából mikor jön az átkelés, a többi a kutya dolga. Ezek a segítségek rendkívüli mértékben csökkentik számomra a közlekedéssel járó idegfeszültséget."

Kati: Amikor nekem is kutyám lett, képviselnem kellett az anyukám előtt a közös érdekeinket. Mondtam anyának, hogy oké, tudom, hogy nehezen viseled el a kutyát, de nem hagyom és nem is hagyhatom otthon. El lesz szépen egy kispárnán a Kutymorgó, és látni fogod, hogy mennyire szófogadó és nem fog csinálni semmi bajt. Kérlek fogadd el, ahogy a gyerekeimet, úgy most a kutyát is fogadd el, ő

hozzám tartozik! Ha ezt így ilyen feltételekkel nem tudod elfogadni, akkor sajnos nem tudunk eljönni a szülinapodra. Anya megértette, hogy a vakvezető kutyám hozzám tartozik, úgy ahogyan a szemem, a gyerekeim, s nem tudok és nem is akarok nélküle szülinapozni. Elismerem, sokkterápia volt, de érdemes volt kiállni magunkért, engem is megerősített és anyukám is megértette milyen fontos ő nekem.”

Ernő: „Amikor úgy volt, hogy kutyám lesz, időpontot kértem a főnökségtől. Elmondtam a kórházigazgatónak, hogy rövidesen vakvezető kutyát kapok. Az igazgató úr időt kért, s miután átnézte a törvényi feltételeket, elfogadta, hogy kutyával fogok munkába járni. Velem nem konzultálva, a karbantartókkal egy kennelt készíttetett, aminek nem volt teteje, s az elhelyezéséről sem beszélt velem. Olyan helyre tették, ahol ki volt téve a tűző napsütésnek, s ha úgy adódna, esőnek, hónak. Jeleztem, hogy a vakvezető kutyámat, aki a társam, aki az életemre vigyáz, s egyébként több millió forint értéket képvisel, nem fogom egy percre sem bezárni oda. Ennek köszönhetően a kórház épületében kapott egy külön szobát, s amikor megtörténtek az összevonások, kénytelen voltam a kezelőben, magam mellett tartani, amit a betegek el is fogadtak, és az első időben a kolleganőm is. Néhány hét után a kolleganőm panasszal élt, hogy kutyaszőr van a padlón, összesöpörtem. Sajnos tovább reklamált, s akkor azt mondtam neki, hogy van takarítónő, aki, ha kell napjában többször bejön, vele beszélje meg, én nem tudok többet tenni, s ha ez minden igyekezetem ellenére így sem felel meg, nem csak a kutya, hanem én sem leszek többet itt. Ezután átmeneti időre külön kis kuckót kapott a kutyám, így a vihar elcsendesült. Ma is ott dolgozom, s a munkatársnőm is megnyugodott, a betegek is nagyon szeretik a kutyát, mert a kutya tudja a helyét, illedelmes, szelíd jószág.”

Áron: „Egész nap lófrálok a városban, iskolába reggel, délután hazafelé, és közben vagy tízszer megszólítják a kutyámat, kérdés nélkül hozzányúlhatnak, néha azzal a megjegyzéssel, hogy ’nem bírtam ki, meg kellett simogatnom’. A nap elején még türelmesen kértem, hogy ne tessék, magyaráztam, hogy ez számunkra kellemetlen, zavaró, eltereli a kutya figyelmét, én pedig idegbeteg leszek, ha eltévedünk.”

Kati: Amikor a buszon helyet kértünk, éreztem, hogy a kutya figyelme elterelődik, nem rám figyel, megkértem a mellettem állót, hogy ne tessék a kutyát simogatni. Erre a hölgy felháborodottan rám kiált: Nem mondta, hogy maga lát, mit játsza itt nekem a vakot!”

ÖSSZEGZÉS: A VIZSGÁLATBÓL KIRAJZOLÓDÓ KÉP, ÉS SZEMÉLYES REFLEXIÓ

Kutatásomban fenomenológiai megközelítést alkalmaztam a vakok városi közlekedésének vizsgálatához. A vakok, látássérült emberek fokozottan veszélyeztetettek mindennapi közlekedésük közben. Ezzel a témakörrel sokféle szempontból foglalkozik a társadalom, elenyésző azonban az olyan publikációk száma akár magyar, akár angol nyelven, amely teret biztosít az érintettek hangjának. Munkámmal ezt a hiányt igyekeztem pótolni.

A kvalitatív, szubjektív megközelítés különösen alkalmasnak bizonyult annak feltárására, hogy képet kapjunk arról, hogy a vakok, látássérültek hogyan élik meg mindennapi közlekedési helyzetüket. Sorstársaink beszámolója egyrészt megerősítést adhat a vak és látássérült emberek részére, másrészt látó embertársainknak ad bepillantást egy általuk kevésbé ismert világba. A résztvevők az interjúk során sokféle kognitív és emocionális tényezőt említettek meg saját közlekedéssel kapcsolatos tapasztalataik és élményeik leírására. „Bennfentesként” saját tapasztalataimmal, megélt érzelmi folyamataimmal tudtam érvényesíteni mindazt, amit a vizsgálatomban résztvevők megfogalmaztak.

A vakság, a látássérülés tényét igen nehéz elfogadni, a tragédiát súlyosbítja a lélek, a személyiség sérülése. Amit eddig meg tudtunk tenni, a megvakulás pillanatától fogva elveszett számunkra. Az ember önmagáról alkotott képéhez szorosan hozzátartozik cselekvőképessége. A látás romlásával, a megvakulással cselekvőképességünk a töredékére zsugorodik. A rehabilitáció szerepe nem csupán a fizikai cselekvőképesség helyreállítása, hanem a lelki kondíció újraépítése is. Vizsgálati személyeink egyéni megélései arról tanúskodnak, hogy lelki, pszichikai felépülés nélkül a közlekedés rehabilitáció nagyon nehéz. A két folyamat általában párhuzamosan zajlik, a cselekvőképesség megszerzésével, visszaszerzésével egy időben fejlődik önképünk, erősödik önbizalmunk. A folyamat kétirányú, a lelki erősödés, új, addig elérhetetlen távlatokat nyithat a közlekedésben.

A beszámolómban sok negatív érzelm és tapasztalat merül fel, de tapasztalataink bizonyítják, hogy megújult egészséges önértékeléssel sikeres közlekedővé válhatunk. Ami nem problémamentességet jelent, hanem a kihívásokkal, nehézségekkel megküzdni kész pszichének a sajátja. A boldog, kiegyensúlyozott élet egyik fő feltétele, hogy hatékonnak érezzük magunkat, és másoknak is az legyen a tapasztalata rólunk, hogy mindent megteszünk környezetünk és a magunk javára, amit képességeink és adottságaink lehetővé tesznek.

Gyakran előfordul, hogy a szülők a fiatal látássérültet túlféltik, s ennek következményeként a látássérült, közlekedési fejlődésében is lassabb ütemben fejlődik. Megfelelő edukációval, pszichológus szakember bevonásával a szülők segítése lenne a célravezető. A látássérültet világrahozó, a vakot nevelő

szülőknek lelki erősítésre, segítségre van szükségük, mert elveszthetik hitüket abban, hogy gyermekük a látás hiányában is megfelelő képességekkel, adottságokkal rendelkezik a sikeres élethez. A jövőbeli perspektívák helyreállításában nélkülözhetetlen szerepe van a megfelelő gyógypedagógiai (tiflopedagógiai) ellátásnak, az akadálymentes oktatásnak, a társadalmi integrációnak.

Az interjúkból rálátást kaptunk a vakvezető kutyák szerepére is. A fókuszcsoportos megbeszélésen nyilvánvalóvá vált, hogy a vakvezető kutya nem csupán a közlekedésben hasznos társ, hanem a vakság, a látássérülés elviselésében is óriási jelentősége van. A vak, látássérült személy számára a vakvezető kutya nem eszköz, nem csupán kutya, hanem az a szívvel rendelkező lény, aki mindig mellette áll és vigyáz rá.

Kutatásom során nagyszerű emberekkel ismerkedtem meg. Történeteiket újrahallgatva ismerőseimmé, barátaimmá lettek. Mélyen megismertem érzéseiket, problémáikat, problémamegoldásaikat. A beszélgetések közben a résztvevők összehangolódtak. Közös élményeink, gondolataink és érzéseink kifejeződése terápiás hatásként nyilvánult meg. Például, amikor a körülöttünk lévő emberek hozzáállásáról beszélgettünk, a közös méltatlankodásban, majd felszabadult nevetésben átélhettük, hogy nem vagyunk egyedül, hogy a bennünket körülvevő értetlenség, naivitás, esetleges rosszindulat kibeszélhető, és ennek során így együtt képesek vagyunk megoldásokat találni. Megerősít az is, hogy sok jóindulattal és segítséggel találkozhatunk. A látássérültek közlekedésre való felkészítését ma Magyarországon kiváló szakmai tudással és nagy gyakorlati tapasztalattal rendelkező szakemberek végzik.

A csoportos beszélgetésekben én is katarzist éltem át. Hiszem, hogy a huszonegyedik század az a század, amelyikben a vakon való élet, a fogyatékkal élés már nem sajnálni való nyomorúságot, hanem minőségi életet jelent.

IRODALOMJEGYZÉK

- Baráthegeyi Vakvezető Kutyaiskola (2023). Fogjanak össze az autósok és a vakvezető kutyák! Baráthegeyi Vakvezető Kutyaiskola, 2023. márc. 16.
<https://barathegyisegitokutya.hu/fogjanak-ossze-az-autosok-es-a-vakvezeto-kutyak>
- Blake, K. (2021). 'Orientation and Mobility... What is that again?' *British Journal of Visual Impairment*, 39(2), 94–103.
- Gombás, J., & Prónay, B. (2022). Múlt és jelen kihívásai a látássérült személyek tájékozódás- és közlekedéstanításának nemzetközi színterein. *Gyógypedagógiai Szemle*, 50(1), 25–34.
- Islam, M. M., Sadi, M. S., Zamli, K. Z., & Ahmed, M. M. (2019). Developing walking assistants for visually impaired people: A review. *IEEE Sensors Journal*, 19(8), 2814–2828.

- Jankó-Brezovay Pálné: A vakok és gyengénlátók ellátása a közoktatásban és az integrált oktatás feltételrendszere. Tanulmány a „Magyarország Holnap” Nemzeti Reform Kerekasztal számára.
Online:
<https://mail.google.com/mail/u/0/?tab=rm&ogbl#inbox/FMfcgzGsmNQBrKVkRNFmCltsrzsVqxWL?projector=1&messagePartId=0.1>
- Jones, B. (1975). Spatial perception in the blind. *British Journal of Psychology*, 66(4), 461-472.
- Kassai, S., Pintér, J. N., & Rácz, J. (2017). Az interpretatív fenomenológiai analízis (IPA) módszertana és gyakorlati alkalmazása. *Vezetéstudomány-Budapest Management Review*, 48(4), 28-35.
- László Enikő, 2021. július 30 - Milyen lehet egy vakvezető kutyával közlekedni? Baráthegyi Vakvezető Kutya Iskola.
<https://www.azenkutyam.hu/elet/latasserult-szindarab-barathegyivakvezeto-kutya-iskola/>
- Moni, I. (2021). A vakvezetőkutya és az eszközhasználat, mint a látássérült személyek önértékelését befolyásoló tényezők. *Gyógypedagógiai Szemle*, 49(1), 35-49.
<https://ojs.elte.hu/gyogypedszemle/article/view/2520>
<https://ojs.elte.hu/gyogypedszemle/article/view/2520>
- McConnell, A. R., Brown, C. M., Shoda, T. M., Stayton, L. E., & Martin, C. E. (2011). Friends with benefits: on the positive consequences of pet ownership. *Journal of Personality and Social Psychology*, 101(6), 1239.
- Névery Katalin, Prónay Beáta (2017). A tájékozódás és közlekedés tanítása látássérült személyek számára. Online:
<https://edit.elte.hu/xmlui/handle/10831/34063>
- Petőcz, M., Schváb, J., & Pandula, A. (Magyar Útügyi Társaság) (2008). Tervezési segédanyag (tanulmány) Komplex akadálymentesítés a közlekedési infrastruktúra területén. A tanulmány a Nemzeti Fejlesztési Ügynökség Közlekedési Operatív Program Irányító Hatóság megbízásából készült (NFÜ 617/2008).
- Rosenblum, L. D., Gordon, M. S., & Jarquin, L. (2000). Echolocating distance by moving and stationary listeners. *Ecological Psychology*, 12(3), 181-206.
- Stroffregen, T. A., & Pittenger, J. B. (1995). Human echolocation as a basic form of perception and action. *Ecological psychology*, 7(3), 181-216.
- Szabó Dorottya (2018). *A vakság és a látásromlás előfordulása és okai hazánkban, a diabéteszes retinopátia telemedicinális szűrése*. Doktori értekezés. Dr. Semmelweis Egyetem Klinikai orvostudományok Doktori Iskola.
http://old.semmelweis.hu/wp-content/phd/phd_live/vedes/export/szabodorottya.d.pdf
- Topál, J., & Hernádi, A. (2011). Gyógyító állatok: Tudomány vagy kuruzslás? *Magyar Tudomány*, 112(6), 678-686.
- Tóth, G., Szabó, D., Sándor, G. L., Nagy, Z. Z., Limburg, H., & Németh, J. (2022). Hátsószegmens-betegségek okozta látásromlás és vakság Magyarországon az 50 évnél idősebb korú lakosság körében. *Orvosi Hetilap*, 163(16), 624-630.