



KURZ SAMOSTATNÉHO CESTOVÁNÍ

SPRÁVNÁ VOLBA



KURZ SAMOSTATNÉHO CESTOVÁNÍ

Autoři - Radek Kalfus, Doubravka Vojířová
Za spolupráci děkujeme o.s. OSA
Text neprošel jazykovou korekturou

1. ÚVOD

Proč vlastně dělat speciální kurz cestování pro lidi s mentálním postižením? Z podstaty mentálního postižení (dále jen MP) vyplývá řada obtíží, které ztěžují osvojování znalostí a dovedností potřebných pro bezpečné cestování po městě. MP zpomaluje celý proces učení (včetně učení nápodobou), komplikuje chápání souvislostí, způsobuje potíže s pozorností a pamětí. Lidé s MP mívají také potíže se čtením, orientací v čase a prostoru, sociálními dovednostmi, což nadále komplikuje samostatné cestování (např. nepřechtou si jízdní řád, nezeptají se na cestu,...). **Řada lidí s MP proto nedokáže spontánně** (s pomocí rodičů a školy) získat nezbytné dovednosti, tak jak je obvyklé u jejich vrstevníků bez postižení. Pro úspěšné a trvalé osvojení správných návyků potřebují lidé s MP většinou dlouhodobý systematický přístup, dostatek času a příležitostí k procvičování. Pro rodinu může být složitě těmto zvýšeným požadavkům v každodenním shonu vyhovět, ve školách zas není možné zajistit individuální procvičování s každým žákem. Také určitá rizika spojená se samostatným cestováním svěřené osoby mohou vytvářet bariéru, která brání snaze o rozvíjení potřebných dovedností. Rodiče mohou mít špatné zkušenosti z minulosti, kdy jejich dítě mělo nějakou nepříjemnou příhodu nebo nehodu při cestování a pochopitelně pak nechtějí vystavovat svého potomka dalšímu nebezpečí.

Z těchto důvodů se stává, že někteří lidé s MP od dětství cestují s doprovodem, zodpovědnost za bezpečné cestování přebírá doprovázející osoba. Ta řídí celou cestu, dává pozor na přechodech, říká do čeho nastoupit, kde vystoupit,... člověk s MP pak nemusí cítit potřebu vyvíjet vlastní aktivitu a něčemu novému se naučit.

V kurzu se proto snažíme vytvořit lidem s MP potřebný prostor, ve kterém se mohou učit. V tomto formálně vyhrazeném čase systematicky prohlubujeme znalosti a procvičujeme dovednosti nutné pro bezpečné cestování po městě. Věříme, že takto ucelený přístup pomůže řadě lidí s MP k větší nezávislosti při každodenních cestách.

O skriptech

Skripta byla vytvořena za účelem shrnutí a systematizování našich dosavadních znalostí a zkušeností¹. Doufáme, že vám poslouží jako inspirace a zdroj nápadů pro vaši práci. Skripta obsahují základní informace o organizaci kurzu (**kapitola 2**), metodiku vedení kurzu (**kapitola 3**) a podklady pro přípravu jednotlivých lekcí (kapitola 4 – zde naleznete informace o jednotlivých oblastech cestování, specifika jejich nácviku a příklady úkolů). Fotografie, plánky a videa najdete na CD pod tlačítkem „Obrazový materiál“. Budoucím lektorům doporučujeme seznámit se nejprve s celým textem, zejména metodikou vedení kurzu – tato část obsahuje nejdůležitější principy nácviku.

Také bychom rádi požádali čtenáře o shovívavost – někdy jsme jen těžko hledali vhodná slova a tak jsme pro vyjádření myšlenek místy zvolili spíše „hovorový“ jazyk (zejména v praktických připomínkách a příkladech). Obdobně, prosím, omluvte amatérskou kvalitu videa a některých fotografií. Uvítáme jakékoli vaše připomínky, podněty a zkušenosti,

2. ZÁKLADNÍ INFORMACE O KURZU A JEHO ORGANIZACI

2.1 PRO KOHO JE KURZ URČEN

Kurz je určen pro **dospívající a dospělé osoby³ s MP, které jsou dostatečně motivovány k nácviku**, cítí jeho potřebu, uvědomují si jeho význam a **budou mít možnost osvojené dovednosti používat v praxi**. Je třeba, aby člověk s MP chápal k čemu kurz je, chtěl se ho účastnit, měl na kurz dostatek času a byl schopen a ochoten spolupracovat ve skupině. Pokud člověk s MP smyslu kurzu nerozumí nebo nedokáže takto systematicky pracovat, je spíše vhodné některé informace a postupy ze skript přizpůsobit a využít např. jako rozvojový prvek v rámci osobní asistence a „netrápit“ člověka kurzem, jehož význam mu uniká.

Příklady:

1) Aleš by potřeboval umět cestovat samostatně (potřeba je spíše ze strany rodičů, Aleš sám má rád na cestě společnost, neuvědomuje si užitečnost schopnosti cestovat bez doprovodu), ale má velké potíže se soustředěním, hyperaktivitou, nedokáže spolupracovat se skupinou, kurz chápe spíše jako příležitost k setkání a „předvádění se“. V Alešově případě by tedy ucelený kurz nejspíše nebyl vhodný jako prostředek k nácviku cestování (ačkoli by Aleše možná bavil). Lektor může navrhnout, aby rodiče nebo asistenti víc zapojovali Aleše do společného cestování, „zatahovali“ ho do dění, postupně mu ukázali, že je dobré něco umět sám,...

¹ Tj. zkušeností pracovníků o.s. Osa z několika let individuálních nácviků cestování a poznatky ze zkušebního kursu realizovaného v projektu Správná volba, které by nám pomohly dále vyvíjet a zlepšovat tento kurs a tak přispět ke zkvalitnění života lidí s mentálním postižením.

² Připomínky a dotazy týkající se kursu zasílejte na e-mailovou adresu o.s.Osa: osa.szs@centrum.cz

³ Zkušenosti pro kurs jsme získávali při práci s lidmi s MP staršími šestnácti let. Pro mladší účastníky by bylo nejspíše třeba kurs upravit – hravější forma, zkrácení lekcí atd.

2) *Martinu zatím většinou vozí rodiče autem, není v tom problém. V poslední době ale jezdí více MHD s asistenty a neví, jak se v dopravních prostředcích chovat. Také z přecházení má značné obavy. Má zájem dozvědět se nové informace o cestování po městě, aby si byla jistější a nebála se. Zatím myšlenku samostatného cestování odmítá, ale je vidět, že nejspíš ze strachu z neznáma (bojí se že se ztratí). Z rozhovoru vyplývá, že po získání základních dovedností a jistoty by byla schopná jednoduché cesty zvládnout (již teď si pamatuje cestu na zastávku autobusu, má přirozenou nedůvěru k cizím lidem, umí telefonovat,...). Rodiče Martiny by také rádi, aby se více osamostatnila – uvědomují si, že se o ni nebudou moci starat navždy. V tomto případě by byl tento kurz vhodný.*

Lidem, kteří již mají s cestováním větší zkušenosti (pravidelně cestují na více trasách sami) a potřebují získat či prohloubit jen dílčí znalosti a dovednosti (chtějí se např. naučit pouze plánování cesty na nové místo nebo používání mapy) doporučujeme spíše individuální nácvik než ucelený skupinový kurz.

Příklad: Lenka pravidelně cestuje sama na různých trasách, umí si poradit v neobvyklé situaci, ale má potíže s odhadem času, který potřebuje na cestu a ráda by se orientovala na vlakovém nádraží, aby mohla jezdit na výlety mimo Prahu.

2.2 CO SE V KURZU DĚJE

V kurzu probíráme jednotlivé situace a činnosti, které se týkají bezpečného cestování po městě:

Teoretická část:

- probíhá převážně ve skupině
- cílem je vysvětlit a přiblížit účastníkům kurzu (dále jen „účastníkům“), co se v konkrétní situaci děje, proč se tak děje, jak se ostatní lidé chovají, jaká jsou rizika apod.
- pomáhá k získávání souvislostí mezi jednotlivými činnostmi při cestování, může pomoci při nácviku dovedností za pomoci fotografií, videa, obrázků, nákresů apod.
- účastníci za podpory lektora vymýšlejí vhodná řešení situací (např. s využitím hraní scének) a snaží se porozumět proč právě takto postupovat
- probíhá jak v učebně, tak ale i podle potřeby přímo v terénu (např. sledování jak se chovají ostatní lidé)
- některé situace je pro účastníky těžké pochopit (teorie je moc abstraktní), to ale neznamená, že se nemohou konkrétní dovednost naučit

Praktická část:

- následuje po vysvětlení situace v učebně
- cílem je upevnění a zažití správného a bezpečného postupu
- probíhá převážně v terénu při individuálních hodinách kurzu
- je zaměřena na individuální potřebu účastníka

Zamýšlené výstupy kurzu (cíle kurzu) aneb co si účastník odnese:

- je aktivnější při cestě s doprovodem, určité věci si hlídá sám, chová se bezpečněji
- znalostí a dovedností má na takové úrovni, že zvládne určité úseky cesty sám (samostatně)
- asistent může být přítomen, ale nezasahuje)
- ví, že během cestování mohou nastat výjimečné (nebezpečné) situace, je seznámen se základními způsoby jejich řešení (s důrazem na bezpečnost a individuální možnosti)
- má představu o svých schopnostech a možnostech dalšího rozvoje (nebo jeho okolí)

K dosažení cílů využíváme následující prostředky:

- **aktivizace** – podporujeme účastníka, aby si vyzkoušel a zvykl podílet se víc na průběhu svého cestování. Umožňujeme zažít si úspěch při zvládnutí dílčích činností (i malé úspěchy motivují k další snaze učit se) a získat tak pocit, že něco mohou dělat sám. Aktivizace motivuje ke změně, směřuje k aktivnější účasti člověka s MP během cestování.

Příklad: Martin není zvyklý při cestování s doprovodem sledovat dění kolem sebe ani průběh cesty. V kurzu má možnost vyzkoušet si jednotlivé dílčí dovednosti, např. sledování čísla tramvaje, hlídání správné zastávky, semaforu. Martin může zjistit, že tyto činnosti zvládá a i když cestuje s doprovodem, může mít za část cesty zodpovědnost. Je dobré postupovat po malých krocích, abychom Martina neodradili příliš těžkým úkolem.

- **učení** – účastník získává nové teoretické znalosti a učí se praktické dovednosti potřebné pro bezpečné cestování. Tento nácvik doporučujeme realizovat na konkrétních trasách, na kterých účastník již cestuje (s doprovodem) nebo je bude v blízké době využívat a bylo by prospěšné, aby je zvládal sám (nebo s minimální pomocí) – např. cesta do zaměstnání, na nový kroužek nebo nějaké důležité místo.

Příklad: na cestě do školy jezdí Kuba sám – má ji nadřilovanou, ale s chybami. nové cesty nejsou v současnosti potřeba, ale na staré už je těžké překonat stereotypy a něco nového Kubu naučit. Proto je potřeba najít nové trasy k nácviku (např. náhradní trasa do školy pro případ výluky), tak aby byl konkrétní cíl učení

- **diagnostika** – v průběhu kurzu máme možnost detailně prozkoumat a ověřit si stávající dovednosti účastníka, sledovat učení nových dovedností a jejich používání v praxi. Díky tomu máme po ukončení kurzu přehled o dovednostech účastníka, víme do jaké míry je dokáže samostatně používat a můžeme tak doporučit další individuální nácvik nebo způsob poskytování osobní asistence (co může dělat sám účastník a s čím pomáhá asistent).

2.3 PRŮBĚH KURZU

I. vstupní „pohovor“ před začátkem kurzu

- zjišťujeme motivaci a časové možnosti účastníka, využitelnost získaných znalostí
- informujeme rodinu/organizaci o podmínkách kurzu (časová náročnost, pravidelnost, využitelnost v běžném životě účastníka)
- orientačně zjišťujeme účastníkovy schopnosti a předpoklady pro práci v kurzu (pozornost, vnímání okolí, orientace v prostoru a čase, komunikace,...) a stávající úroveň znalostí a dovedností z oblasti cestování

II. samotný kurz

- teoretická výuka a praxe (nácvik) v terénu
- průběžně ověřujeme účastníkovy dovednosti a hodnotíme je

III. závěrečná zkouška

- zjišťujeme znalosti o cestování
- testujeme dovednosti v terénu

IV. výstupní hodnocení

- popíšeme stávající schopnosti účastníka
- předáváme doporučení pro další individuální nácvik/praxi

2.4 OSOBY A OBSAZENÍ

Kurz je připraven pro malou skupinu účastníků (maximálně 5-6). V teoretické části kurzu pracují společně, nácvik v terénu probíhá individuálně s lektorem. Osvědčilo se nám vedení skupiny dvěma lektory. Je dobré, aby lektoři měli zkušenosti s prací s lidmi s MP, vedením skupin a také dostatek vlastních znalostí o cestování po městě (umožní lépe předvídat možné situace a předcházet rizikům). Pro některé části kurzu je vhodné využít dobrovolníky např. pro „kontrolní jízdu“, kdy sleduje účastníka při samostatném cestování nebo pro nácvik řešení neobvyklých situací (říkání o pomoc, obtěžování na ulici,...).

2.5 ČAS

Doporučujeme rozvrhnout kurz na 10 měsíců (školní rok) a 120 vyučovacích hodin. V případě potřeby můžeme kurz zkrátit až na 5 měsíců a 80 vyučovacích hodin, které považujeme za minimum. To odpovídá zhruba třem až čtyřem vyučovacím hodinám týdně. Osvědčilo se nám následující rozdělení – dvakrát 45 minut za sebou v jeden den (teorie v učebně a v terénu), v dalších dnech zbývajících 45 (90) minut individuální praxe. Pokud je třeba, můžeme spojit obě

hodiny praxe do jednoho dne. Nedoporučujeme snižovat čas výcviku pod tři hodiny týdně, výrazně se pak snižuje jeho efektivita, uživatel ztrácí souvislosti, zapomíná... Je vhodné, aby byl pevně stanovený den a hodina kurzu – účastníkům to může pomoci zvyknout si soustředit se na práci a nácvik – je jasně vymezený prostor, kdy vědí co je čeká. Ve chvíli kdy se časy mění, může být těžké se sejít.

Příklad: Společná dvouhodinovka je pravidelně ve středu od 15:00 do 16:30, jednotliví účastníci mají individuální praxe v průběhu týdne (přizpůsobeno jejich časovému rozvrhu) např. v pondělí a ve čtvrtek po jedné vyučovací hodině – účastník končí ve škole dříve a není tak unavený.

Čas věnovaný jednotlivým kapitolám je pouze orientační. Při individuálním plánování stanovte časové rozvržení s ohledem na znalosti a schopnosti uživatele. Doporučujeme časový plán následně dodržovat. V některých oblastech pravděpodobně nestihnete dovednosti za daný čas pořádně nacvičit. Během praxí k dalším kapitolám byste ovšem měli mít dostatek příležitostí k procvičování, např. přecházení můžete zdokonalovat až do konce kurzu (v podstatě při každé cestě, při nácviku orientace v ulicích, trénování krizových situací,...).

2.5 POMŮCKY PRO KURZ

- Počítač – pro práci s fotografiemi a krátkými video ukázkami (najdete na CD kurzu, ale můžete si pořídit vlastní z účastníkovy obvyklého prostředí), využíváme při vysvětlování tématu, ale i pro zadávání úkolů, práce s počítačem se nám osvědčila také jako pomoc při udržení pozornosti účastníků, fotografie jsou někdy nezbytné pro přiblížení situací, které bychom jinak jen obtížně vysvětlili
- Plánky a nákresy ulic
- Figurky chodců a modely aut – hodí se vysvětlování situací na chodníku a postupu při přecházení
- Tabule nebo flipchart – pro zapisování důležitých bodů tématu, nápady účastníků (při brainstormingu), pomáhá při opakování nebo shrnutí
- Plán tras MHD – např. při vysvětlování systému MHD – trasy metra, tramvají a autobusů
- Mapa města, atlas MHD (s rejstříkem)
- Vytisknuté jízdní řády a pracovní listy pro účastníky

3. METODICKÁ ČÁST

Tato část skript by měla budoucím lektorům přiblížit způsob vedení kurzu – seznámit je s pojetím kurzu, s přípravou a vedením teoretické a praktické části nácviku.

3.1 JAK V KURZU PRACUJEME

Vycházíme ze stávajících znalostí a dovedností účastníků kurzu (dále jen účastníci), dále je zpřesňujeme (případně korigujeme), rozvíjíme a upevňujeme, přidáváme nové. Nejvýstižněji lze snad náš postup přirovnat ke skládání puzzle. Člověk s MP přichází do kurzu se skládačkou, ve které mu chybí větší či menší množství dílků. Nemusí být proto schopen přesně umístit ty, které má, celý obraz je pak roztříštěný, nedává smysl. Snažíme se, aby účastník chybějící kousky získal, zařadil na správné místo, aby se obraz stával jasnějším a smysl zřejmým.

Nejprve zjišťujeme co všechno účastník umí, jaké má znalosti a dovednosti a podle čeho se při cestování řídí.

Většina lidí, se kterými jsme dosud pracovali, měla znalosti o bezpečném cestování dosti povrchní, při detailnějším zkoumání jsme objevili spoustu nejasností až vyloženě nesprávných názorů. Pracovali jsme s lidmi, kteří nikdy necestovali bez doprovodu i s těmi, kteří již na známých pravidelných trasách cestují samostatně. V obou případech se porozumění dění na ulici a pochopení dopravních pravidel ukázalo jako důležité pro získání větší jistoty při cestování.

Snažíme se vysvětlit smysl dění na ulici, doplnit znalosti o cestování, pomoci ujasnit si souvislosti.

Stejně jako u znalostí, objevují se i u dovedností jisté nedostatky. Lidé, které na cestách vždy někdo doprovází, bývají zvyklí nechat se vést, nesledují příliš věci podstatné pro jejich bezpečí, nemívají dostatečně zažité důležité činnosti (jako

např. zastavit se před vstupem do silnice a rozhlédnout se). V případě, že vedení nemají, nejsou pak většinou schopni adekvátně na ulici jednat a dorazit bezpečně do cíle své cesty – nevědí, co dělat. Často pasivně vyčkávají, až se doprovod opět objeví, někdy začnou jednat zmatečně a vystavují se tak např. střetu s automobilem při náhlém vstoupení do silnice. Naopak někdy se může ukázat, že v doprovodu obvykle pasivní člověk náhle ožije, je-li mu dán prostor pro vlastní rozhodování. Můžeme dokonce zjistit, že cestování poměrně obstojně zvládá i bez doprovodu.

Lidé, kteří již někde (pravidelně do školy, do práce,...) cestují bez doprovodu, mívají obvykle potíže na trasách, se kterými se dosud neseznámili. Zdá se, že na pravidelných trasách si zkrátka zvyknou – v podstatě mechanicky si zapamatují kudy jít, na co dávat pozor, do čeho nastoupit. Takto nabyté dovednosti však většinou nedokážou zobecnit, uplatnit je i jinde (dovednosti mohou mít spojeny pouze s konkrétní situací, místem, osobou). Na nové trase pak potřebují pomoc (asistenci), dokud si ji nezapamatují (včetně bezpečnostních zásad). Můžeme tedy zjistit, že i člověk samostatně cestující např. riskantně přechází silnici, nedokáže si poradit s výlukou, neví kam se obrátit o pomoc, neuvědomuje si nepsaná pravidla „slušného chování“ v MHD...

Setkali jsme se i s tím, že někteří lidé mají poměrně dost teoretických znalostí (často ve formě zákazů a příkazů „nesmíš do silnice“, „musíš se rozhlédnout doleva a doprava“), ale selhávají v praxi, jiní naopak nedokážou odpovědět na jednoduchou otázku týkající se přecházení, ale celkem spolehlivě ho zvládnou.

Získané znalosti o cestování uvádíme do praxe – nacvičujeme dovednosti nezbytné pro bezpečný pohyb po městě, pomáháme získat jistotu při cestování.

Pro získání a upevnění potřebných dovedností je většinou třeba dlouhodobého nácviku. Snažíme se, aby si uživatel pokud možno zautomatizoval návyky nezbytné pro bezpečný pohyb po městě. Za dovednosti nezbytné pro samostatně cestování považujeme kromě bezpečného pohybu po chodníku, přecházení silnice a používání MHD také zvládnání neobvyklých situací (co dělat když se ztratím, obtěžování, ztráta osobních věcí, výluka,...).

Účastník postupně projde všemi tématy kurzu individuálním tempem.

Každý účastník absolvuje všechna témata kurzu, i když už v dané oblasti nějaké znalosti má. Ověříme si tak, co opravdu zvládne (zda bezpečně; do jaké míry samostatně), případně můžeme objevit nejasnosti a vysvětlit je. Některé oblasti cestování může probrat rychleji a využít ušetřený čas na trénování toho, co ještě neumí tak dobře.

Snažíme se zajistit provázanost kurzu a účastníkova života.

Během kurzu se zaměřujeme na situace, se kterými se účastník při svých cestách opravdu setkává. Informujeme blízké okolí účastníka (rodiče, asistenty, pracovníky jiných organizací) o průběhu nácviku. Snažíme se tak vytvořit prostor pro procvičování i mimo kurz. Např. účastník se právě v kurzu učí jak zvolit správný směr jízdy (už tomu rozumí, ale potřebuje ještě procvičovat) – doprovázející osoba může účastníka podpořit, aby to sám zkoušel. Absolvování kurzu umožní účastníkovi a jeho okolí zjistit, co už během cestování bezpečně zvládne sám a co je třeba dále procvičovat. Ne všechno se dá bezchybně naučit během kurzu, proto je důležité po skončení kurzu pokračovat v procvičování.

Aby mohl účastník ve svém životě úspěšně využívat dovednosti z kurzu, je po jeho skončení třeba další praxe – prostě cestovat a tak procvičovat. Není možné počítat s tím, že kurz vše spasí a absolventi pak budou cestovat sami. Je dobré ještě nějakou dobu trénovat pod vedením – slouží k upevnění návyků (stačí i méně často; po nějaké době samostatného tréninku je dobré opět zařadit intenzivnější nácvik pod vedením lektora). Někjakou dobu může být nutná asistence, ale měla by mít výrazně nácvikový charakter, směřovat ke snížení podpory až na nulu.

3.2 PŘEDPOKLADY PRO CESTOVÁNÍ (JAK MOHOU ÚČASTNÍKOVY SCHOPNOSTI OVLIVŇOVAT NÁCVIK)

V této části textu chceme upozornit na obtíže, které se často pojí s MP a které mohou ovlivnit úspěšnost nácviku a míru samostatnosti v cestování. Budeme se zabývat obtížemi v následujících oblastech:

- Pozornost a vnímání, reakce, orientace v prostoru
- Čtení a psaní, znalost čísel, času, barev
- Komunikace a sociální dovednosti

Každý člověk ovšem přichází do kurzu vybaven určitými osobitými schopnostmi, každý má své specifické obtíže – zobecňování tedy může být zavádějící. Berte proto následující informace opravdu spíše jako upozornění, podněty nabádající k důslednému **zjišťování individuálních schopností každého účastníka**.

Nebudeme-li dosti vnímaví, může nám deficit v těchto základních schopnostech (předpokladech) uniknout. Účastník pak může opakovaně v určité činnosti selhávat a nám stále nebude jasné proč. Sami účastníci nemusí deficit vnímat nebo se nepodělí o svoje prožívání situace (např. pokud nerozumí, co po nich chcete, neřeknou to), případně mohou potíže (více-méně) úspěšně maskovat (aby se „neshodili“). Poznání možností a omezení v těchto oblastech nám pomůže lépe přizpůsobit kurz individuálním schopnostem účastníků.

Kurz si neklade za cíl rozvíjet tyto schopnosti, pracujeme s jejich stávající úrovní. Některé nedostatky lze „obejít“ využitím jiné (lépe rozvinuté) dovednosti nebo použitím pomůcek (piktogramy), s jinými zkrátka musíme počítat a přizpůsobit se jim.

Pozornost a vnímání, reakce, orientace v prostoru

Obvyklé obtíže:

U osob s MP bývá oslabena záměrná pozornost tj. schopnost vědomě se zaměřit na určitou věc či děj a soustředit se na něj po delší dobu. Literatura popisuje také nedostatky ve vnímání

– zpomalené tempo a zúžený rozsah vnímání, nedostatečné rozlišování počitků a vjemů (rozlišování předmětu a pozadí), nedostatečné vnímání detailů, nesprávné postihování souvislostí a vztahů mezi předměty. Sledování více prvků (více než dvou) určitého předmětu či situace najednou je také omezeno. **Pro osoby s MP tedy může být těžké pozorně se dívat či naslouchat, hledat a nacházet určité předměty. Také mívají obtíže při odhadování a porovnávání vzdáleností (a také pojmenování vztahů – co je blízko, co daleko, před, za,...), směrů, rychlosti pohybujících se objektů, zapamatování trasy, vyhledávání orientačních bodů,...** Vnímání a orientaci může dále komplikovat přidružená vada zraku či sluchu.

Důsledky pro cestování a jeho nácvik:

Při cestování po městě může nepozornost představovat značné riziko přímo ohrožující zdraví či život člověka. Pokud si chodec nedokáže dostatečně všimnout okolí, nemůže vnímat potenciální nebezpečí a tudíž ho včas rozpoznat a vyhnout se mu. **Úroveň pozornosti je tedy jedním z klíčových kritérií pro určení rizik samostatného cestování** (pokud osoba s MP nesleduje dostatečně dění na ulici, nemůže se tam pohybovat sama – ohrožuje sebe i okolí).

Vzhledem k obtížím ve vnímání, pozornosti a analýze vjemů můžeme předpokládat delší reakční časy na podněty (tj. i v situacích, kdy je třeba rychle se rozhodnout a jednat – např. rychle uhnout blížícímu se cyklistovi, při přecházení využít mezery mezi jedoucimi auty nebo zrychlit přecházení před blížícím se autem) a také ne zcela správné posouzení situace (např. nevšimne si, že auto u přechodu brzdí a řidič ukazuje „můžete jít“). Náročnější situace je tedy třeba důsledně trénovat a jednat v nich pokud možno zautomatizovat.

Od samého začátku kurzu (zjišťujeme již při vstupním hodnocení schopností) proto pozorujeme úroveň soustředění účastníka na cestu – všímáme si, na co zaměřuje svoji pozornost, jestli dokáže z celku pozorovat to podstatné, jak dlouho vydrží sledovat důležitý podnět (například semafor, hlášení stanic v MHD), jestli dokáže v případě potřeby přenést pozornost na v tu chvíli podstatné dění (např. zda si účastník i při povídání s doprovodem všimne, že přichází k silnici a zastaví se) a jak reaguje na rozptylující (rušivé) podněty (např. pokud se ten den stalo něco mimořádného, třeba i hádka před cestou nebo nehoda během cesty či zajímavá reklama – pořád na to myslí a nevěnuje se okolí). Zjišťujeme důsledně, proč se účastník nevěnuje cestě, proč se nesoustředí. Důvodů může být mnoho a ne všechny nutně souvisí přímo s postižením např.

- účastník nevnímá cestu – únava, nezájem, nuda, neví co je důležité, neví co má sledovat, myslí na svoje věci, něco ho rozptyluje, u něčeho se „zasekl“ a stále o tom přemýšlí
- účastník nereaguje na nebezpečí – neví, že to je nebezpečné (střet auta s člověkem mu nic neříká), nepředvídá důsledek situace (svého jednání)

Nemůžeme tedy automaticky předpokládat, že účastník bude vnímat situaci na ulici stejně jako my – selekce podnětů může probíhat podle jiného klíče (nemusí přikládat důležitost stejným věcem, jeho zkušenosti jsou odlišné).

Dále zjišťujeme, zda účastník poznává základní směry (pravá-levá ruka, vlevo-vpravo), reaguje správně na pokyny ke změně směru chůze („zahněte doleva“; někdy i těžkosti s „jděte pořád rovně až k zastávce“), zda se dokáže podívat

směrem, kterým ukazujeme (může být těžké sledovat směr ukazující ruky a najít příslušný objekt). Někdy účastník může mít problémy s odhadem vzdálenosti od objektů ve svém okolí, v důsledku pak chodit nebezpečně blízko předmětů či lidí (vrážet do nich, narušovat jejich osobní prostor). Pro přecházení je velmi důležitý odhad vzdálenosti a rychlosti příjíždějících vozidel – je to dost složitý proces vyžadující trénink a zkušenosti (účastníci proto často nepoznají, zda je ještě bezpečné vstoupit do silnice).

Čtení a psaní, znalost čísel, barev, orientace v čase

Obvyklé obtíže:

Účastníci kurzu mohou mít potíže se čtením (a psaním), případně nemusí umět číst vůbec. Problémy mohou nastat jak s vlastním čtením (pomalé „luštění“ písmen), tak i s porozuměním obsahu textu. Podobná situace může být i ve znalosti čísel a počítání – účastník nemusí znát čísla (nebo třeba umí říct čísla, ale nepozná je napsané), může umět číslice do deseti, ale víc ne, nemusí umět určit co je víc a co míň... Ne všichni účastníci dokáží pojmenovat barvy, někdy také používají vlastní terminologii (sluníčková, travičková,...). Řada účastníků bude mít potíže s orientací v čase – vůbec nemusí znát hodiny, umí jen ručičkové nebo digitální hodiny, neznají výrazy čtvrt-půl-třičtvrtě-celá, nemají odhad času – neví, jestli je pět minut dlouho nebo chvilku (tak např. tři zastávky metrem může odhadnout na hodinu), nedokáží počítat čas – sečíst deset minut metrem a půl hodiny busem, neví, kolik bude např. za deset minut (pokud si dá sraz za čtvrt hodiny, neví v kolik to bude, tudíž neví, kdy tam má být), vnímá čas velmi subjektivně (obzvláště pokud neumí hodiny a někde čeká). Účastníci mívají málo vlastních zkušeností s kontrolou a odhadem času, nejsou zvyklí si čas hlídat a organizovat (a dost často nenesí hodinky).

Důsledky pro cestování a jeho nácvik:

V této kategorii jsou obsaženy dovednosti, které mají na cestování vliv, ale nejsou nezbytně nutné k jeho samostatnému zvládnutí. Podporují však schopnost vypořádat se s novou situací, s neočekávaným problémem a tak prakticky zvyšují míru samostatnosti osoby s MP.

Čtení je důležité pro rozpoznání názvů zastávek, ulic, popisu cesty, pro čtení mapy, navigačních tabulí, upozornění a návodů (přejděte na druhý chodník, výluka). Psaní umožní zapsat si plánek cesty, čas a místo srazu,... Znalost čísel (a počítání) je důležitá pro rozpoznávání linek MHD, číslic hodin, číslování vchodů, časů v jízdních řádech, při vysvětlování cesty (kolikátou ulicí mám zahrnout),... Znalost barev je důležitá pro učení přecházení na semaforu a také pro orientaci („tam za tím červeným autem“ může být matoucí, pokud někdo neumí pojmenovat barvy). Umět se vyznat v čase je důležité pro odhad doby cestování (abych dorazil včas), zjišťování časů v jízdních řádech (za jak dlouho to pojedete, co jede dřív), odhad jak dlouho čekám (když mám sraz, MHD nejede,...) nebo pro situaci, když mi někdo řekne „za pár minut to pojedete“ nebo „sejdeme se tady za půl hodiny“.

Většinou nedostatky rozpoznáme už při vstupním hodnocení, případně při plánování individuálních lekcí (orientace v čase, zápis časů,...). Účastníkům, kteří nevládají dobře tyto dovednosti je potřeba pomáhat (asistovat), jinak se místo soustředění na nácvik budou trápit např. se zapsáním srazu na příští lekci, luštěním zadání úkolu nebo názvů zastávek v plánu MHD. Nedostatky v uvedených dovednostech se můžeme pokusit kompenzovat různými způsoby – sociálním čtením (naučí se poznávat názvy a čísla jako „obrázek“), pomůckami (piktogramy, upomínky na mobilu), natrénovat „podpurné“ akce (říkání si o pomoc, ptaní se kolemjdoucích,...).

Komunikace a sociální dovednosti

Obvyklé obtíže:

Komunikaci často ztěžuje nedostatečně rozvinutá řeč (výslovnost, chudá slovní zásoba), nedodržování (neznalost, nezvládnutí, ignorování) základních zvyklostí v navazování kontaktu a vedení rozhovoru (pozdrav, oslovení,...), snížená schopnost vnímat, chápat a reagovat na druhého člověka (rozumět co říká, co pociťuje – verbální i neverbální složka). Osoby s MP někdy nenavazují potřebný oční kontakt, nesledují mluvčího, odvracejí se od něj, setkáváme se také s nerespektováním vhodné vzdálenosti pro rozhovor (příliš blízko nebo naopak oslovení „na dálku“).

Někteří lidé s MP vnímají „specifičnost“ a nápadnost své řeči, svého projevu a proto se snaží komunikaci s druhými pokud možno vyhnout (povídání je pro ně velmi obtížné). Naopak jiným činí potíže uvědomit si např. hlasitost své řeči nebo nevhodnost tématu (v plné tramvaji hlasitě mluví o svých intimních záležitostech) a v podstatě si ostatních lidí (a jejich pocitů) nevšímají. Někteří lidé s MP rádi navazují rozhovor (interakci) s cizími lidmi, kterým to ovšem nemusí být vždy příjemné (např. na zastávce na ně „ten divný člověk“ pořád mluví).

Lidé s MP mají často úzký okruh známých lidí, se kterými se stýkají a kteří se jim naučili rozumět a do jisté míry tolerují jejich „specifické“ způsoby komunikace a chování (např. mluví rozkazovacím způsobem, neprosí, neděkují).

Mnohdy se tedy nepotřebují příliš snažit, aby je okolí pochopilo a vyhovělo jim, nejsou nuceni přizpůsobovat své chování běžně očekávané normě. Často je o ně pečováno do té míry, že nemají možnost nacvičit si běžné komunikační situace (jak si říct prodavači o zboží, jak reagovat na oslovení neznámým člověkem,...) a tak i „na ulici“ jednájí podle svých osvědčených (a ne vždy funkčních) způsobů.

Důsledky pro cestování a jeho nácvik:

Problémy v komunikaci a soc. dovednostech nevyklučují samostatné cestování. Pokud ovšem účastník nezvládne jisté minimum, může se snadno dostat do problémů – vystavuje se riziku nepochopení, konfliktu, frustrace z nezvládnutí situace,...

Během cestování (obzvláště MHD) se dostáváme do velmi blízkého kontaktu s dalšími lidmi. Často se dostaneme do situace, kdy potřebujeme ostatním něco sdělit („s dovolením, prosím“, „jednu jízdenku za 20,-“, „nenadávejte mi, prosím“, „promiňte“) nebo někdo sděluje něco nám („nevíte jak se dostanu na Smíchov?“, „jakého máte operátora“, „neměl bys 10 korun?“, „co se tady motáš?“). Schopnost domluvit se s ostatními lidmi je také velmi důležitá pro řešení neobvyklých situací, kdy potřebujeme poradit, říct si o pomoc, zatelefonovat,...

Pro samostatné cestování je třeba, aby osoba s MP co nejlépe zvládala základní komunikaci s cizími lidmi (pokud možno se co nejvíc přiblížila běžnému stylu kom.) a dokázala využít pomoc ostatních v případě potřeby. V rámci nácviku nemůžeme „předělat“ komunikační styl účastníka, ale snažíme se mu vštípit jednoduché zásady pro specifické situace nastávající v cestování (jak reagovat na revizora, říct „s dovolením“, „pardon“, zeptat se na cestu...). Aktivně komentujeme účastníkovi jeho způsob chování a jednání, informujeme ho o důsledcích (jak negativních, tak i pozitivních).

3.3 OBECNÉ POSTUPY PRO VEDENÍ KURZU

3.3.1. POSTUPY PRO TEORETICKOU ČÁST

Teorii je méně probráno tématu jak v učebně s pomocí počítače, tak i vysvětlování a ukazování v terénu. Snažíme se dosáhnout co největší míry názornosti při vysvětlování, proto je někdy lepší vyrazit nejdříve na ulici, ukázat si co je třeba. Při následném vysvětlování v učebně může zážitek z terénu pomoci k lepšímu pochopení. Snažíme se přizpůsobit tomu, jak účastníci rozumí fotkám, obrázkům, slovnímu popisu – když vidíme, že je to pro ně příliš abstraktní, vyrazíme raději ven a ukážeme si to ve skutečnosti.

Přípravy

Lektoři si na základě skript připraví cíl (obsah) pro každou hodinu teorie (jaké znalosti chce předat, co si mají účastníci odnést). Vyberou úkoly, připraví k nim materiály (fotografie, pracovní listy,...). Lektoři se drží kostry kurzu, obsah jednotlivých lekcí přizpůsobují individuálním potřebám/možnostem lidí. Postupují systematicky.

Nesnažte se toho příliš mnoho stihnout v jedné hodině -když si toho naplánujete moc a jste při výkladu moc rychlí (chcete všechno stihnout), tak účastníci nemají dostatek času na pochopení. Výsledkem bývá zmatek a pocit, že se nedaří.

Pro procvičování v terénu je dobré předem si vyhlédnout vhodná místa. Je třeba počítat s cestou na místo nácviku (čas, asistence) - popřemýšlíme, jak jí využít. Doporučujeme společnou přípravu obou lektorů, aby se mohli domluvit jakou má kdo zrovna roli – jeden z nich vede průběh hodiny, druhý spíše doplňuje, pomáhá hlídat a udržet cíl hodiny, všímá si jak účastníci rozumějí, sleduje diskusi, poskytuje individuální podporu, účastní se scének, přispívá svými zkušenostmi ze života, pomáhá při zadávání úkolů, připravuje pomůcky apod. (role je dobré střídat). Někdy může být naopak prospěšné rozdělit si skupinu na polovinu (např. pokud jsou mezi účastníky výrazné rozdíly v tempu výuky a porozumění tématu), kdy každý lektor vede jednu z nich.

„Začíná hodina“

Po vyřízení organizačních záležitostí představíme dnešní téma (napíšeme na tabuli/flip) a průběh lekce (jestli se půjde do terénu, kam, kdy).

1) Navazujeme na již probrané (zhruba 10 min)

- lektor připomene minulou lekci, důležité výstupy z ní (shrnutí), jaké znalosti a dovednosti už si vyzkoušeli/osvojili
- není třeba „přezkušovat“ účastníky, zda si vše pamatují, požadovat podrobné vysvětlení – účastníci mají většinou

potíže s formulováním složitějších myšlenek, s popisem činnosti (příliš abstraktní).

- **Nečekejte souvislý popis činnosti, lidé s MP spíše zvládnou doplnit (klíčovou) informaci do toho, co jim říkáte. To, že se nedokáží vyjádřit ještě neznamená, že to neví/nerozumí.**
- vědomosti ověřujeme spíše praktickými úkoly, doplňujícími otázkami při shrnování.
- pro připomenutí můžeme využít fotografie. Účastníci si většinou foto z minula pamatují a vybaví si i příslušné informace.
- úvod se může snadno „zvrhnout“ do opakování a rozebírání minulé lekce (samozřejmě můžeme zařadit opakovací lekci, ale spíše se snažíme opakovat a procvičovat v individuálních hodinách). Tedy stručně, dodržet vymezený čas. Jedno téma je možno „omílat“ opravdu dlouho, někteří účastníci se budou ptát a ptát a ptát...
- úvod často plynule přechází do nového tématu, je ale dobré hodinu strukturovat. Nové téma je dobré srozumitelně oddělit, pomůže to ukončit případné „rozpítávání“ v úvodu (jasně říkáme „teď už to dál řešit nebudeme, začneme s novým tématem“).

2) Nové téma

Začínáme společnou prací – lektor svůj výklad spojuje s diskusí s účastníky.

Výklad (strukturovaný):

- držíme se chronologického průběhu dané činnosti (např. průběh přecházení vysvětlujeme od přiblížení k přechodu, zastavení, zjištění situace na silnici, ... až po konečné přejití na druhou stranu. Podobně při používání MHD – kde hledat vstup do metra, co najdu ve vestibulu, začátek přepravního prostoru, eskalátory...).
- Zkrátka popisujeme si činnost tak, jak ji ve skutečnosti provádíme tj. jedno po druhém.
- teorie se tak shoduje s následným průběhem nácviu v terénu, kde také provádíme činnosti chronologicky. Účastníci si tak lépe zapamatují správný postup, důvody proč nemohou nic vynechat. Dílčí činnosti (např. označování jízdenek, tlačítko dveří nebo jízda po eskalátoru) prodiskutujeme.

Na co si dát pozor:

- čas – hodně se můžeme zdržet rozebíráním nepodstatných detailů a řešením nepravděpodobných situací. Snažme se držet hlavní linie. V případě, že malá část (1-2) účastníků něčemu nerozumí můžeme se jim věnovat v individuální praxi, tak abychom se ve skupině nezdržovali a ostatní účastníky nenudili pokud je jim to srozumitelné.
- průběžně si ověřujeme porozumění tématu (obzvláště u lidí, kteří nejsou moc aktivní – mohli bychom tak na konci hodiny zjistit, že celou dobu nevěděli o čem se bavíme). Klademe jednoduché otázky bezprostředně se týkající probíraného. Na účastnících bývá poznat, když přestávají rozumět nebo nemají dostatek času na promyšlení – můžeme vidět „prázdné pohledy“, dostáváme odpovědi typu „hmmm, jasný“,...
- v průběhu celého kurzu je nezbytné vysvětlovat účastníkům důsledky jejich rozhodnutí a jednání. Často si nemusí sami uvědomovat co se může stát, někteří lidé s MP mají zkreslenou nebo vůbec žádnou představu o tom co se stane, když je např. porazí auto nebo když odejdou někam s cizím člověkem. Vysvětlujeme důsledky porušování pravidel -když to dělat budeš/nebudeš, co se stane – tj. k čemu nám ta pravidla jsou – pomáhají, abychom se všichni bezpečně dostali, kam potřebujeme, pomáhají „přežít“.

Vedení diskuse:

- zjišťujeme, jaké mají účastníci zkušenosti s daným tématem (situací) – často sami začnou situaci komentovat („to je jako když chodím ze školy“, „tam jezdím s mámou“).
- je také třeba vyjasnit si pojmy (sladit slovník – vysvětlit co znamená „MHD“, že zebra = přechod,...), pro lepší srozumitelnost ukazujeme fotografie (od vidění často znají, ale nespojují si to s pojmy)
- z diskuse zjistíme, co účastníci přesně vědí, jestli to chápou dobře, nemají nějaké zkreslené představy/názory. Dle „metody puzzle“ – najdeme ty informace, které uživatelé mají, dovysvětlíme/opravíme ty, co nejsou až tak správné a doplníme ty úplně chybnější. **Někdy je to doplnění dost problém, účastník ne a ne pochopit o co jde. Snažíme se to pak dovysvětlit v individuální praxi (někdy to jde lépe udělat než pochopit). Upevňujeme stávající správné postupy („děláte to dobře!“).**

- je třeba počítat s tím, že uživatelé mohou mít zkreslený nebo nesprávný pohled na situaci. Zafixují si např. na základě jedné události určité chování, přijmou ho za své, aniž by o něm víc přemýšleli. Nemusí umět rozpoznat vhodnost či nevhodnost takového chování, nemají potřebu s někým to probrat. Často se setkáme s vědomostmi typu „zákazů“ bez dalších souvislostí – „musíš počkat až nic nepojede!“, „nesmíš přecházet mimo přechod!“... Takové informace neodmítáme/nezavrhuje, využíváme je pro další diskusi (hledáme společně důvody a rizika, vyvozujeme závěr – jak se k tomu postavit). Lektor během diskuse upřesňuje a doplňuje důležité vědomosti. Shrnuje důležité výstupy z diskuse (zapíše je na tabuli).

Při výkladu můžeme také využít scénky:

- hodí se pro vysvětlení a vyzkoušení interakce s ostatními lidmi na ulici či v MHD
- účastníci mají ovšem často potíže s pochopením situace ve scénce, případně netuší, co se po nich teď vlastně chce (neumějí to zahrát)
- při hraní zapojujeme představivost (tedy značnou míru abstrakce), což samo o sobě působí problém. Je proto dobré situaci učinit co nejvíce přehlednou (vysvětlit s pomocí fotografie).
- mohou předvést lektor společně (nebo s účastníkem, kterému hraní jde). **Říkáme „já jsem ten a ten, budu teď dělat to a to. Tady Lenka mi na to odpoví. Sledujte pozorně, co mi řekne...začínáme!“**. Scénku pak rozebereme, prodiskutujeme, co kdo dělal/říkal.

V případě potřeby opakujeme. Můžeme zadat jednoduchý úkol např. „sledujte, co udělá Franta, když mu neuhnu z cesty“. Když už účastníci rozumí, vyzkouší si ve dvojici s lektorem, ostatní sledují (můžeme opakovaně rozebírat, co účastník udělal dobře a co by bylo dobré udělat jinak).

Úkoly pro ověření pochopení:

- příklady úkolů uvádíme v jednotlivých kapitolách
- slouží jako opakování, ověření znalostí a zpestření hodiny (vtažení uživatelů do tématu, samostatná práce), cílem není „zkoušení na známky“
- opět pozor na srozumitelnost zadávání
- výsledky úkolu probereme ve skupině, bývá často zdrojem užitečné diskuse – ptáme se na rizika vyplývající z nesprávného řešení
- během teoretické části nejde o to, aby účastníci všechno uměli z paměti, ale aby věděli jak si poradit – zeptat se, podívat se, přečíst si. Stává se, že po zadání úkolu účastníci řešení „loví“ z paměti, místo aby použili „pomůcku“ (plánek, jízdní řád,...). Mají pocit, že si musí vše pamatovat, nejsou zvyklí si odpověď někde najít.

3) Názorná ukázka v terénu

- ukážeme si to, o čem jsme mluvili v klidu a teple učebny
- účastníci někdy úplně nepochopí slovní výklad (ani s pomocí fotek), je tedy potřeba jít ven a tam si vše znovu ukázat
- je třeba jasně říci, proč jdeme ven a co tam budeme dělat (sledovat) – zaměříme se na to, co bylo nesrozumitelné (příliš abstraktní). Lektor se doptává účastníků, co vidí, co se zrovna děje (vztahující se k probíranému – někdy si uživatel všimá všeho možného). Společně sledujeme lidi, co v dané situaci dělají, popisujeme si.
- nejde o procvičení, ale pochopení dané činnosti, spojení vědomostí s realitou. Lektor či asistent mohou předvést danou činnost, posloužit jako model.
- pro vysvětlování v terénu může být potřeba skupinu rozdělit, abychom mohli lépe zajistit bezpečnost účastníků. V menší skupině se lépe soustředí a pro lektora je snazší komentovat situaci v terénu jednomu či dvěma účastníkům. **Chceme ukázat „tohle je to správné místo na přecházení...odtud vidím na silnici, odtud ne...vidíte přes to auto?...vidíte jak nejdřív lidé vystoupí a až pak nastupují? ...a jak se tam cpou v protisměru? co to způsobí?“**. Pokud jsme aspoň trochu úspěšili při výkladu, budou účastníci schopni na otázky odpovídat.

3.3.2. POSTUPY PRO INDIVIDUÁLNÍ NÁCVIK (PROCVIČOVÁNÍ)

Nacvičování dovedností probíhá převážně na ulici, v nechráněném prostředí. Při pohybu po ulici nesmíme zapomínat, **že někteří účastníci kurzu nemají dosud zažité základní bezpečnostní návyky**, budou se je teprve učit (např. nemusí se zastavit na kraji chodníku, nevšímá si auta blížícího se k němu, ...). Nemůžeme požadovat po účastnících něco, co ještě neumí – **lektor musí dbát na bezpečnost průběhu celého nácviku**.

Ve shodě s teorií začínáme na klidném místě, kde neruší příliš velký provoz, je možno v klidu ukazovat a vysvětlovat. Postupně se dostáváme na místa rušnější, náročnější na pozornost a vnímání. Procvičujeme nejprve jednoduché činnosti (jejich části), postupně se dostáváme ke komplexnějším. Pokud účastník některé činnosti zvládá, je možné využít čas pro nácvik jiné činnosti při individuální praxi.

Příprava (jak o nácviku uvažují, co kdo potřebuje)

Náplň nácviku přizpůsobíme tomu, čemu účastník v předchozí teorii rozuměl a čemu ne. To, čemu rozuměl, si jenom ověříme a zaměříme se na podrobnější vysvětlení toho, s čím má potíže. Procvičování (opakování) činnosti plánuje lektor v návaznosti na předchozí praxe (aby nepřeskakoval z jednoho na druhé). **Může se stát, že někdo ne a ne porozumět teorii (slovnímu vysvětlování), ale v terénu situacipochozí – pokud zvládne praktickou činnost, chybějící teoretické znalosti až tak nevadí (pokud bude schopen činnost bezpečně provádět). Někdo ovšem nejen nerozumí teorii, ale nedokáže v praxi činnost bezpečně provádět – můžeme zkusit další vysvětlování spojené s ukázkami v terénu, bude nejspíš třeba dlouhodobějšího procvičování v terénu (prostřednictvím „společné akce“).**

Společná akce – využijeme zejména při aktivizaci účastníka. Pomáhá překonávat obavy spojené s neznámou nebo nebezpečnou činností. Nacvičovanou činnost provádí lektor zároveň s účastníkem, v průběhu komentuje, ukazuje, klade otázky. Stává se modelem žádoucího jednání. Klíčovým momentem pro učení je tady zážitek, opakovaný prožitek situace.

V terénu (specifika):

a) Zjišťování, jak účastník činnost zvládá

Pokud mám pocit, že účastník rozumí probranému tématu a zhruba ví co dělat, nechám ho danou činnost vyzkoušet (např. myslím, že rozumí procesu rozhlížení, nechám ho tedy přejít jednoduchou ulici). Bezpečnost ! Zatím nemám ověřené, jak to zvládá, musím tedy zajistit bezpečnost akce. Zjistím tak, jak činnost zvládne – jaké dílčí dovednosti má a jaké potřebuje procvičit. K tomu je dobré činnost rozdělit na elementární kroky a ty pak jednotlivě zkusit.

Když to člověku nejde, snažíme se najít v čem je problém – rozebereme činnost na nejmenší možné kroky a zjišťujeme které z nich umí a které ne, na čem to celé selhává. Např. pokud selhává při přecházení, můžeme po rozkrokování zjistit, že neví odkud auta očekávat nebo nezvládá odhad vzdálenosti aut a proto se bojí vstoupit do silnice.

Naše zkušenost – co zjistíme na ulici (a na co zaměřujeme individuální nácvik):

- účastník zvládá činnost provést, ale najdeme určité nedostatky v dílčích činnostech
→ nácvik zaměříme na jejich zlepšení
- účastník nedokáže činnost sám provést, chybí mu dílčí dovednosti → nácvik zaměříme na hledání a osvojení činností, které se účastník vzhledem ke svým schopnostem může naučit (dosažitelný cíl = povzbuzení do dalšího učení)
- účastník nedokáže činnost sám provést, jednotlivě však dílčí dovednosti zvládne – někdy je činnost příliš složitá (hodně úkonů najednou nebo v rychlém sledu), ale může být způsobeno i nedostatkem zkušeností s cestováním, nervozitou, obavami – nácvik zaměříme na zapamatování správného postupu (jak jdou jednotlivé úkony za sebou) a jeho zautomatizování (nemusí se pak zdržovat přemýšlením o tom co teď a co dál), získání pocitu, že to lze celé zvládnout (jistota)

b) Vlastní nácvik (účastník si procvičuje činnost)

Pozorování a individuální vysvětlení:

Většinou postupujeme tak, že si nejprve popíšeme situaci, v níž máme dovednost nacvičovat. Je třeba dodržet postupy (chronologii) z teorie, můžeme pak odkazovat na již probrané, účastníci si rychleji pospojují vědomosti s činností.

Např. dojdeme na zastávku tramvaje, popíšeme si co tam vidíme, jaké tam probíhají činnosti (čekající lidé, sloupek s čísly tramvají, jízdní řady, přijíždějící tram, tlačítko dveří, ...). Sledujeme také chování ostatních chodců při dané činnosti, případně lektor či asistent poslouží jako model. Je dobré předem říci uživateli, na co se má při sledování model zaměřit, na co se pak budeme ptát. Lektor také může pozorovanou činnost průběžně komentovat, upozorňovat na důležité momenty. Sledování jiných lidí je užitečné i k „vyvracení“ mylných názorů účastníků (např. „metro mě vcucne do spáry u nástupiště“). Někdy může být účinnější a srozumitelnější provádět danou činnost společně, lektor zároveň komentuje.

Samostatné provádění činnosti:

Účastník má za sebou teoretickou přípravu i pozorování a vysvětlování v terénu, měl by tedy touto dobou mít poměrně správnou představu jak činnost provádět. Lektor by zas měl z úvodního vyzkoušení činnosti mít určitou (poměrně správnou) představu, co účastníkovi nejde a co naopak zvládá. Lektor instruuje uživatele, zadává mu úkoly, které má provést.

- **„každý si to pospojuje jinak“** – někdy si uživatelé tvoří vlastní „můstky“, kterými si dílčí činnosti spojují, drobné „pomůcky“, které jim pomáhají projít úspěšně situací (říkají si třeba „doleva... nejede, doprava... jede“) – využijeme a podpoříme, pomáháme najít – vlastně naším přístupem (otázky nutící k přemýšlení) stimulujeme jejich nacházení (účastníci přemýšlejí, vytvoří si vlastní postup, kterému rozumí – pak ho spíš použijí)

Během procvičování je nutné dodržovat určité zásady:

– **zajištění bezpečnosti** – je třeba si uvědomit, jaká rizika souvisejí s nácvikem (co může během nácviku účastníka ohrožovat – např. při přecházení silnice – účastník nemusí být zvyklý dávat pozor na auta); při nácviku v terénu by měl lektor/asistent vidět „do čeho účastník jde“, vědět jaká z toho plynou rizika a co musí udělat pro to aby se nic nestalo (*je dobré domluvit se na tom s účastníkem, aby věděl, proč se tak chováte*) – lektor stojí blízko/za člověkem, aby ho mohl včas zastavit nebo jde vedle něj; nechť po člověku to co neumí (např. při přecházení – pokud lektor ví, že se účastník neumí rozhlédnout, tak ho nenechá vstoupit do silnice, dokud to není pro něj bezpečné); pokud hrozí nebezpečí je třeba zasáhnout a neřešit zda někoho nemanipuluji nebo neomezují (stržení zpět může být někdy jediný způsob, jak člověka nenechat přejet); při přecházení (ve finální fázi nácviku) může být lektor na druhé straně chodníku – účastník musí vědět, že si nemá všimnout (napodobovat) lektora, ale soustředit se na provoz (nevolat na něj nějaké pokyny – může reagovat jako na výzvu, aby za ním šel); asistence – co když se rozdělí účastník a asistent? Mít předem domluvený postup (účastník čeká na místě, až si ho asistent najde / účastník vystoupí na nejbližší zastávce a počká) např. při nástupu do metra si účastník pospíší, asistent to už nestihne/nevejde se

– **míra rizika a porušování pravidel** – je rozdíl mezi přijatelným rizikem a velkým nebo zbytečným rizikem – např. když chodím po eskalátoru a držím se, nic moc neriskuji, ale když běhám, je to zbytečně riskantní; neděláme z účastníků za každou cenu „vzorné chodce“ (některá pravidla jsou spíš doporučení, jiná je nutné dodržovat jinak se může stát úraz/nehoda)

– **řada lidí některá pravidla běžně porušuje** – takové chování je třeba účastníkům vysvětlit, zdůraznit rozdíl mezi přijatelným rizikem a vyloženě nebezpečným chováním

– **na vhodném místě (jednoduché → složitější)** – výběr místa přizpůsobíme dovednostem, v začátku pro podrobnější vysvětlování zvolíme klidnější místa (přechody, zastávky), tak aby účastníka zbytečně nerušilo okolní dění, aby byla situace přehledná a srozumitelná, tak jak se zlepšují uživatelovy dovednosti, tak můžeme nácvik provádět na složitějších místech

– **podmínky** – nevyhýbáme se nácviku za ztížených podmínek (může být zima, horko, může pršet, ...), ale počítáme s tím, že to může účastníka ovlivňovat (např. v zimě se spíš soustředí na to, kdy už se dostane do tepla); pro některé lidi s MP je těžké uvědomit si, že je něco negativně ovlivňuje a něco s tím udělat (svléknout si svetr, když je mi horko; napít se, když mám žízeň; ozvat se, když mi něco vadí – jsem unavený, bolí mě hlava, je toho na mě moc, ...) – někdy mohou být takové věci příčinou, proč se v nácviku nedaří

– **nezapomínat na základní potřeby účastníků** – i při praxích v terénu by měli mít možnost zajít si na WC, napít se, odpočinout si na chvíli (posadit se)

- **zadávání úkolů (malé úkoly), po menších krocích** – komplexní činnosti se většinou učíme po menších krocích (např. v metru má účastník nejprve za úkol nacvičit použití tlačítka dveří, pak se soustředíme na bezpečné nastupování do metra, dále na držení se za jízdy, výstup na další stanici... -chronologicky), zaměřujeme se na jednu část činnosti a tu procvičujeme; je dobré zadávat účastníkovi menší, srozumitelné a hodnotitelné úkoly (např. „Až přijede metro, zmáčkněte si tlačítko dveří, soustřeďte se jenom na zmáčknutí tlačítka.“); neučíme vše najednou – například když se účastník učí trasu, tak nekážeme o chování v plném metru s batohem na zádech
- **pozitivní hodnocení** – po provedení úkolu je třeba společně zhodnotit jeho provedení – zdůrazníme to co udělal dobře, případně oceníme snahu, i když to neudělal úplně správně
- **chybami se člověk učí (bezpečně!)** – pokud to není nebezpečné, tak necháme účastníka zažít si důsledky nesprávného postupu a následně si to probereme (např. při nácviku sledování zastávek a výstupu necháme účastníka přejet, aby se naučil nespoléhat na doprovod), *někdo to prostě potřebuje, aby si to zažil na vlastní kůži – o to lépe si pak ale zapamatuje rizika a správný postup; takový zážitek může pomoci uvědomit si že se něco potřebuji naučit*
- **pozor na obavy (řečené, ale i skryté)** – pokud má účastník z něčeho obavu, je třeba zpočátku dávat větší míru podpory a postupně snižovat. Účastníci kurzu často obavu nepřiznají, snaží se neznámé situaci vyhnout všemožnými způsoby – tvrdí, že to umí (odmítá se to učit, protože to „máma zařídí“), nepotřebují (frajeřina), „dnes už to nestihneme“, „jsem unavený, není mi dobře“, až po pasivní rezistenci (přestane spolupracovat, nezáměr,...). Je třeba postupovat citlivě – nevystavovat účastníka neúspěchu a pocitu ohrožení (jen by ho to utvrdilo v odmítání). Počáteční úspěchy mohou hodně pomoci (malé postupné kroky, od jednoduchého ke složitějšímu), důležitá je pochvala a pozitivní hodnocení.
- **dostatek času** – je třeba nezapomenout na plánování času, nechtít toho stihnout moc, když se u něčeho zasekneme, tak to nevdá; *někdy je třeba účastník nervózní, že má pak nějakou akci (a když se neorientuje v čase, může mít pocit, že to nestihne); jindy je z obdobného důvodu nervózní lektor*
- **trpělivost** – může to trvat dlouho; když se něco jednou podaří, nemusí to příště jít zas (*nebrat jeden úspěch tak, že už to umí a můžu to na něm vyžadovat*); pozor na vlastní ctižádostivost (lektora) – *chtěl bych aby už to zvládl, myslím si že na to má, vadí mi že selhává a vytvářím tak tlak na uživatele* – nevyhýbejte se supervizím či videotréninku
- **ověřování** – měřítkem úspěšnosti nácviku je (zvětšující se) míra samostatnosti a bezpečnosti jednání uživatele – pro ověřování jak danou dovednost ovládá je třeba nechat uživateli prostor, aby jednal sám za sebe, bez vlivu lektora (někteří lidé ale nejsou zvyklí jednat z vlastní iniciativy, musí si teprve na nový pocit zvyknout); zjišťujeme, zda dovednosti nejsou vázané na jednoho člověka (asistent, lektor) – *pokud nacvičuje pravidelně s jedním lektorem, zvykne si v jeho přítomnosti víc dávat pozor, myslet na cestu,...; s jinými lidmi se vrací ke starým způsobům*
- **opakování** – pro zautomatizování dovedností je zapotřebí pravidelného a intenzivního nácviku – snažíme se, aby uživatel na činnost nemusel tolik myslet, aby si v ní byl jistý, nebál se; hodně lidí s MP nepoužívané dovednosti a vědomosti rychle ztrácí – využíváme každé příležitosti k používání již zvládnutých dovedností – *každý trénink ve městě je příležitost; ovšem hodinu cepovat uživatele na jednom přechodu též není nejšťastnější „nepustím tě, dokud to nezvládneš!“ – tedy neunudit, neznechutit; když se dlouho nedaří – přehodnotit plán; mít stále na paměti, co je cílem procvičování (např. automatizace komplexního postupu krok za krokem oproti procvičování dílčí činnosti, kdy se zaměřuji na detaily)*
- **různá místa (zobecnění postupů)** – pro širší platnost naučených dovedností je dobré trénovat na různých místech, v různých podmínkách – pak je větší pravděpodobnost, že uživatel zvládne postupy zobecnit (použít i na zcela neznámém místě); snažíme se ukázat, že základní pravidla pro danou činnost platí nezávisle na změnách okolí (např. rozhlížím se všude, než vejdu do silnice; hlášení stanic je ve staré i moderní tramvaji,...); ale u lidí s těžším postižením má spíše přednost dobře zvládnout jednu konkrétní cestu (viz cíl kurzu)
- **„návodné“ otázky** – lektor se často dál doptává jen když účastníkova odpověď je nesprávná – účastník to „pozná“ (je zvyklý zbystřit) a opraví se na variantu druhou, ale nemusí vůbec vědět proč je správná, může jen hádat. Řešení – doptávat se i když je odpověď správná – pátrat po tom jestli účastník ví proč
- **poznámky** – lektor by si měl z individuálních nácviků zapisovat poznámky, důležité informace o pokrocích i potížích uživatele – *aby to do příště nezapomněl a mohl to využít, předat asistentovi, využít při závěrečném hodnocení*

3.4 HODNOCENÍ PO UKONČENÍ KAPITOLY

Po ukončení každé kapitoly by měl lektor provést hodnocení účastnických dovedností v dané oblasti. Do připravených tabulek (viz přílohy) zapíše hodnocení, následně prodiskutuje s účastníkem (seznámí ho s výsledky – co mu už jde a na čem ještě pracovat). **Motivujeme účastníka, aby již získané dovednosti začal používat i mimo kurz.**

Hodnocení nemusí být konečné, neboť v průběhu kurzu se uživatel může v dovednostech dále zlepšovat např. v přecházení, orientaci (získává postupně zkušenosti). Z toho důvodu je vhodné po čase hodnocení projít, případně zapsat změny. V průběhu kurzu je dobré informovat blízké okolí účastníka (rodina, asistenti) o našem postupu a výsledcích – snažíme se, aby měl účastník prostor pro používání dovedností i mimo kurz.

Stává se nám, že uživatel s námi zvládá, když o tom pak mluvíme např. s rodiči, řeknou „to ale když jde se mnou, tak to neumí“ nebo se dozvíme od uživatele „brácha mě na autobus vždycky dovede“.

3.5 INDIVIDUÁLNÍ NÁCVIK X SKUPINA

Kurz je sestaven pro skupinu 5 – 6 účastníků. Práce ve skupině má určité výhody – je možná výměna zkušeností, účastníci se navzájem motivují a podporují, vidí různé pohledy na jednu věc, mají šanci si uvědomit odlišnosti mezi lidmi, ve skupině se také dají lépe využít různé scénky. V praxi znamená skupinová práce také úsporu času lektora. Skupinová práce má i svá úskalí – ne pro každého účastníka je vhodná. Může mít problém s přizpůsobením se ostatním členům, soustředěním a chováním ve skupině. Účastník může mít výrazně odlišné zkušenosti a schopnosti (výrazně více nebo méně), často se liší cílem, kterého chce v kurzu dosáhnout. I skupině účastníků bez těchto potíží může nějakou dobu trvat než si na sebe zvyknou a naučí se spolu komunikovat a spolupracovat. Pro lektora může být obtížné zvládnout účastníky s velmi rozdílným osobnostním typem. Vzhledem k tomu, že často probíhají společné diskuse k tématu, doporučujeme již na začátku kurzu srozumitelně vymezit a vysvětlit pravidla společné práce – mluví jen jeden, neskáču nikomu do řeči, nevadí udělat chybu (teprve se učíme), když někdo řekne něco špatně, tak se mu ostatní nebudou smát, pokud je to potřeba má lektor právo vstupovat ostatním do řeči + další individuální dohody dle potřeby (někteří účastníci mohou potřebovat konkrétnější pravidla – např. pokud lektor někomu jmenovitě adresuje otázku, tak je potřeba nechat mu čas na odpověď a neodpovídat za něj). Pokud je skupinová práce pro účastníka nevhodná (můžeme zjistit během vstupního hodnocení nebo až v průběhu kurzu) může absolvovat kurz individuálně. Pak můžeme kurz přizpůsobit účastníkovi „na míru“ - přiměřené tempo, více klidu na soustředění, dostatek času na vysvětlování a odpovídání na účastnickovy otázky, využít specifické pomůcky atd. Během individuálního kurzu je pro účastníka lehčí zvyknout si na komunikaci s jedním lektorem, ale pak může mít potíže při stejné činnosti s jiným člověkem (např. když účastníkovi ten samý úkol zadá rodič nebo asistent, tak mu nemusí rozumět).

4. PODKLADY PRO LEKTORY – MATERIÁLY PRO PŘÍPRAVU LEKCÍ

Ve této kapitole uvádíme souhrn informací, které budou lektori potřebovat pro přípravu kurzu (přípravu jednotlivých lekcí).

Postup jednotlivými úseky kurzu

Snažíme se průběh získávání vědomostí a dovedností co nejvíce přiblížit skutečnému cestování po městě. Proto jsme jako osnovu kurzu použili myšlenku cesty z domova na stále vzdálenější místo. Jak se zvětšuje vzdálenost cesty, roste i její náročnost a tím i požadavky na vědomosti a dovednosti účastníka.

Kurz (a podklady k němu) jsme rozdělili na čtyři úseky:

1. Bezpečnost na ulici – základní pravidla pro samostatný pohyb po ulici
2. Pěšky po ulici – přecházení a orientace
3. Cesta s využitím MHD
4. Cesta na neznámé vzdálené místo – plánování cesty

V každém úseku kurzu účastník získává vědomosti a dovednosti potřebné pro danou náročnost cesty (od základních bezpečnostních pravidel přes přecházení a cestování MHD až po plánování cesty).

Pro každý úsek cesty stanovujeme nezbytné schopnosti, bez nichž by účastník při samostatném cestování riskoval nehodu či jinou újmu (najdete pod „Co by měl účastník zvládat pro samostatné cestování:“).

Pro zkušenější účastníky můžeme hned od začátku zvolit delší a složitější cestu, přizpůsobujeme náročnost jejich stávajícím schopnostem. Jinak hrozí, že se budou v kurzu nudit a můžeme je tak odradit od další snahy. Na složitější cestě bez potíží ověříme schopnost zvládnout ty méně náročné.

Pro úplnost uvádíme postup pro „začátečníky“, který obsahuje i opravdu elementární kroky.

Každá podkapitola (úsek Cesty) bude obsahovat následující:

- stručný popis úseku
- co by měl účastník zvládat pro samostatné cestování – shrnutí schopností potřebných pro samostatné cestování v daném úseku
- popis jednotlivých oblastí nácviku –
 - suma vědomostí a dovedností – co by měl lektor vědět o dané oblasti (pravidla, souvislosti, jak co funguje,...)
 - znalosti a dovednosti jsou hodně podrobně rozebrány – účastníci mají často problémy s činnostmi, které běžně děláme automaticky; případně nerozumí některým detailům, které jim pak komplikují chápání celku/provádění činnosti (nemusíme si uvědomit, že je účastník potřebuje vysvětlit)
 - řada informací slouží spíše k doplnění celkového obrazu, není nutné chtít je po účastnících
 - specifika nácviku u jednotlivých oblastí – jak trénovat, co může dělat potíže, důraz na klíčové znalosti a dovednosti
 - pomůcky a místa pro nácvik
 - příklady úkolů
- hodnotící tabulky

4.1

BEZPEČNOST NA ULICI

ZÁKLADNÍ PRAVIDLA PRO SAMOSTATNÝ POHYB PO ULICI

Začínáme jednoduchou, krátkou cestou, která vede jen po chodníku v ulici „kde bydlím“ (není nutné přecházet silnici). Může jít o cestu do obchodu, videopůjčovny, ke kamarádovi ze stejné ulice, vynesení odpadků do kontejnerů, vyvenčení psa,... Už na této jednoduché cestě je třeba dodržovat základní bezpečnostní pravidla a umět se vypořádat s možnými komplikacemi. Z pohledu rodiče jde o to, aby mohli pustit svého potomka ven bez dozoru, aby vůbec mohl samostatně opustit byt.

Co by měl účastník zvládat pro samostatné cestování:

Bezpečný pohyb po ulici

- dávat pozor, co se kolem děje
- rozeznávat nebezpečné předměty a situace
- vyhnout se překážkám na cestě
- vhodně reagovat na ostatní lidi (i na zvířata – psy)
- uvědomovat si rozdíl mezi chodníkem a silnicí (hranice chodníku)
- nevstupovat do silnice
- nejít dál (jinam), než to zná (nenechat se zlákat něčím zajímavým)
- umět se vrátit domů (pro někoho i umět odemykat dveře, přivolat si výtah, vrátit se včas⁴)
- umět se vypořádat s mimořádnými událostmi –
 - obtěžováním a konfliktem
 - zdravotními obtížemi
 - nehodou (drobným zraněním)
 - ztrátou osobních věcí
 - zablouděním

Můžeme zjistit, že **i někteří zkušenější účastníci (také ti, kteří už někde cestují sami) mají v těchto základních předpokladech stále ještě mezery**. Vystavují se tak určitému riziku (někdy i značnému). Pokud účastník do jisté míry nezvládne tyto základní požadavky, je riziko při samostatném pohybu po ulici značné – je třeba pečlivě zvážit možná nebezpečí, promyslet nezbytnost osobní asistence (doprovodu).

⁴ V kurzu tyto dovednosti netrénujeme, není na to čas.

- je třeba zvážit, jak jsou jednotlivé situace v daných podmínkách pravděpodobné (vzhledem k místě bydliště např. panelové sídliště x vilová čtvrť, v okolí jsou ulice s malým provozem x rušné ulice, vzhledem ke zdravotnímu stavu osoby s MP, obtěžování víc hrozí ženám,...) – vypracovat „odhad rizik“ (risk assessment)⁵

Zvládnání bezpečného pohybu po ulici a řešení neobvyklých (krizových) situací bude prolínat celým kurzem. Důležité je začít s nacvičováním potřebných dovedností již v počátku kurzu, účastníci tak budou mít dostatek času k jejich osvojení. Lektoři mohou sledovat vývoj v této oblasti a snáze odhalovat případné nedostatky. Ovšem nutno podotknout, že určité riziko podstupují všichni lidé, kteří se pohybují na ulici – nepředvídatelné události jako např. dopravní nehody hrozí každému.

Specifika nácviku - obecně

- **POZOR NA BEZPEČNOST V TERÉNU!** – někteří účastníci se nikdy nepohybovali sami po ulici, někdy nechápou základní věci (rozdíl chodník x silnice).
- Nezvyk jednat sám za sebe – někteří účastníci se nechávali vést, nejsou zvyklí vyvíjet aktivitu, pokud jdou s někým.
- Pozor na pohyb ve skupině – účastníci často předpokládají, že někdo ve skupině cestu „hlídá“, nakonec jí tedy nesleduje nikdo.
- Řadu věcí mohou účastníci dělat automaticky, ale nedokáží říct proč – je třeba se doptávat a vysvětlovat, aby chápali proč se co dělá (aspoň zhruba).
- Pozor na rozpor mezi zvyklostmi účastníka a danými pravidly – např. má vštípeno, že nemá chodit podle silnice, ale podle domů x chodí se vpravo (někdy to nejde „napravit“). V průběhu kurzu se pokusíme navyknout účastníka na nový (správný) způsob, ale je pravděpodobné, že v jiném prostředí se účastník vrátí k původnímu chování. Pokud „zlozvyk“ není vyloženě nebezpečný, můžeme se spokojit s vysvětlením důsledků takového chování a „nepřeučovat“ (není to efektivní).

Pomůcky a místa pro nácvik - obecně

Místa pro nácvik vybíráme s ohledem na schopnosti účastníků. Pokud jdeme trénovat s opravdovými začátečníky, je třeba vybrat místo klidné a bezpečné (málo lidí, malý provoz). Až získají účastníci jistotu v klidné části města, můžeme přenést trénink na rušnější místo.

Popis jednotlivých oblastí (dovedností)

4.1.1. ROZLIŠENÍ SILNICE X CHODNÍK (+ PARKOVIŠTĚ, PĚŠÍ ZÓNA)

Suma vědomostí

- Po chodníku se chodí, po silnici jezdí auta (a taky kola)
- Jak poznat chodník – většinou vyvýšený, s obrubníkem, nejezdí tu auta, chodí tu i jiní lidé, je u domů (na krajích ulice), stojí tu lampy, značky, semaforey, odpadkové koše, tel.budky,...
- Obrubník nám vytyčuje okraj chodníku, je to taková hranice mezi chodníkem a silnicí (chodce upozorňuje „dál nechod“, autům ztěžuje najetí na chodník).
- Jak poznat silnici – jezdí a parkují na ní auta, tramvaje, autobusy, jsou na ní namalované jízdní pruhy, šipky, přechody, je uprostřed ulice
- Je to rozdělené kvůli bezpečnosti – aby se auta a chodci (lidí) potkávali co nejmíň
- Když auto narazí do člověka, může ho vážně zranit nebo zabít (nemocnice, polámané ruce/nohy, nemůžu chodit do školy, do práce, musí jenom ležet,...)
- Na silnici vstupují jen v nejnútnejších případech – přecházení, obcházení překážky, něco mi tam spadne – má to svá pravidla
- Ve městě se auto s chodcem potká nejčastěji na přechodech - jsou pro to pravidla
- Někde nemusí být rozdíl mezi chodníkem a silnicí zřetelný, někde chodník chybí úplně (nemůžu tam jít)
- Když si nejsem jistý, dávám větší pozor

⁵ Odhad rizik – je třeba promyslet, jaké situace mohou nastat a jaké z nich plyne riziko. Snažíme se zjistit, jak je daná osoba schopná vypořádat se s takovými situacemi, jaké jí může hrozit nebezpečí. Vybavení tímto odhadem se mohou lidé (účastníci, rodiče, opatrovníci) lépe rozhodnout, zda je pro ně takový risk přijatelný tj. zda je přijatelně (ne)bezpečné vystavovat se těmto situacím.

- Parkoviště – je hlavně pro parkující auta, ale často tam chodí i lidé
 - Můžu po něm jít, ale musím dávat pozor na auta
 - Je dobré držet se někde při kraji (u zaparkovaných aut)
 - Když je podle něj chodník, radši ho použít
- Pěší zóna – celá ulice je hlavně pro chodce, ale auta tam také směřjí
 - Vyznačená dopravní značkou (začátek a konec)
 - Auta by měla dát přednost, ale ne vždy to dodržují
 - Platí pravidla jako pro pohyb po chodníku, jen musím dávat víc pozor na auta a jít jim z cesty
 - Pěší zóny jsou převážně v centru města – např. Na Příkopech, u Anděla, Náměstí Republiky, Celetná ulice, ...)
- Obytná zóna – bývá v hustě zastavěných místech s malým provozem; chodník bývá ve stejné úrovni se silnicí
 - Vyznačená dopravní značkou (začátek a konec)
 - Chrání chodce (hlavně děti, které si hrají mezi domy na ulici)
 - Auta musí jezdit velmi pomalu, dávat pozor na lidi (dát jim přednost)
 - Můžeme se pohybovat i po silnici, ale pokud je možno jít po chodníku, využijeme ho

Specifika nácviku

Neměl by být problém vysvětlit s pomocí fotografií rozdíl mezi chodníkem a silnicí. Většina účastníků rozdíl nejspíš dobře pozná (*pokud ne, je třeba jít do terénu a všechno si důkladně ukázat*). Spíše **ověřujeme, zda účastník chápe důvody rozdělení** (uvědomuje si nebezpečí střetu s autem) **a respektuje ho** (chodí po chodníku, pokud může) – sledujeme pak v průběhu celého kurzu. Účastníci ve zkušebním kurzu neznali slovo obrubník, ani vlastně o jeho existenci moc nevěděli. Je potřeba ho pojmenovat a vysvětlit jeho funkci (budeme ho v kurzu dále zmiňovat). Při probírání pěší a obytné zóny si ukážeme příslušné dopravní značky. Můžeme zmínit několik známých pěších zón a v rámci kurzu je také navštívit. Je třeba účastníkům vysvětlit, že ačkoli má chodec v těchto oblastech větší svobodu pohybu, ještě to neznamená, že může auta úplně ignorovat. Klidné ulice s malým provozem nebo parkoviště mohou svádět k neopodstatněné (nebezpečné) chůzi po vozovce (např. ulice na sídlištích, kde silnice jsou tak napůl parkoviště) – neplést si s pěší nebo obytnou zónou.

Pomůcky a místa pro nácvik

Místa pro nácvik vybíráme s ohledem na schopnosti účastníků. Pokud jdeme trénovat s opravdovými začátečníky, je třeba vybrat místo klidné a bezpečné (málo lidí, malý provoz). Až získají účastníci jistotu v klidné části města, můžeme přenést trénink na rušnější místo.

Fotografie, na kterých si můžeme ukázat rozdíl mezi chodníkem a silnicí: +parkoviště +pěší zóna OBRAZOVÝ MATERIÁL ...

Příklady úkolů

Úkol 1:

Na obrázku vybarvíte chodník šedou a silnici černou. Obrubník nechte nevybarvený.

Úkol 2:

Do obrázku ulice nakreslete chodce a auta (tam, kam patří).

4.1.2. PRAVIDLA A DOPORUČENÍ PRO POHYB PO CHODNÍKU (+ PO SCHODECH A ESKALÁTORECH)

Suma vědomostí

- **dávat pozor, co se kolem děje** (jestli jde někdo proti mně, jestli na cestě není překážka, něco nebezpečného nebo nepříjemného – např. auto z průjezdu, cyklista, otevřený kanál, kaluž, psí výkaly, ...)
- nelepit se moc na cizí lidi – udržovat si odstup, nešlapat na paty
- když jde někdo proti mně, snažím se aspoň trochu uhnout, abychom se nesrazili

- chodit po pravé straně chodníku (jako auta na silnici, taky jezdí po pravé straně) – lidé jsou na to zvyklí – když pak jdou v opačných směrech, tak si nepřekáží
- když chci někoho předejít, měl bych ho obejít z levé strany (jako se předjíždějí auta)
- když jdu na straně u silnice, **nechodím až po obrubníku** – pokud se něčemu/někomu nevyhýbám
- když jsou někde schody, je dobré jít po nich také vpravo (když mám problémy s chůzí po schodech, měl bych jít u zábradlí a držet se)
- když je chodník úzký (zúžený třeba kvůli stavbě), je dobré dávat větší pozor na lidi, co jdou proti mně („neroztahovat se“)
- po chodnicích také jezdí lidé na invalidním vozíku nebo lidé s kočárkem – je dobré uvolnit jim cestu (hůř se jim zatáčí) – to samé platí u lidí, kteří chodí s holí, berlemi, nevidomé (mají bílou hůl); taky lidi na kolečkových bruslích, na skejtu
- dávat pozor na průjezdy – často jsou poznat podle jiné dlažby vedoucí od domu k silnici
- pozor na psy na vodítku (pán jde u silnice a pes je až u domu, v cestě vodítko) a na volně pobíhající psy (nehladit je, nedráždit)
- zastávky MHD – pokud je tam hodně lidí, neprocházím jimi, pokud nemusím
- tramvajové ostrůvky – je třeba dávat větší pozor, jelikož je ostrůvek úzký a mám po obou stranách silnici; jinak dodržovat stejná pravidla jako při pohybu po chodníku
- **když slyším blížící se sirénu (sanitka, hasiči, policie), měl bych dávat víc pozor**, jestli to nejede ke mně (a nelézt tomu do cesty)
- když se chci na ulici zastavit (třeba si vyndat něco z batohu), je lepší někde při kraji, abych nepřekážel
- když používám **eskalátory** (jezdící schody), je dobré stát na nich vpravo a **držet se zábradlí** (esk. může nečekaně prudce zastavit – hrozí pád); může se stát, že eskalátory nepojedou – je pak lepší použít pevné schodiště; když mám potíže s nastupováním/vystupováním z esk., je lepší počkat, až půjde míř lidí (aby do mě někdo nevrazil)

Specifika nácviu

Zmiňovaná pravidla a doporučení řada lidí (i bez postižení) nedodrží. Jejich neznalost může cestování znepříjemnit, ale většinou nepovede k nějakým fatálním nehodám.

Co je třeba účastníkům vštípit, je zlaté pravidlo – **dívat se před sebe, sledovat co se děje a kam šlapu (dívat se kam jdu)**. Často jsme se setkali s tím, že účastníci nedávají pozor na cestu – jsou zamyšlení, dívají se „pod nohy“, případně za chůze otáčejí hlavu za zajímavým podnětem např. pejskem nebo asistentkou (a nevidí pak, co se děje před nimi; hrozí např. srážka s lampou nebo šlápnutí do výmolu v chodníku, ostatní chodci se takto „zahleděným“ účastníkům většinou zvládnou vyhnout). Jak jsme již zmiňovali v kapitole 3.2, řada účastníků může mít potíže s pozorností jako takovou. V průběhu celého kurzu se snažíme, aby si účastníci všímali dění na ulici – v terénu často pokládáme otázky vztahující se k momentální situaci, čímž účastníka nutíme zaměřovat pozornost na „to důležité“. Můžeme komentovat situace, čímž opět vtahujeme účastníka do dění. Zadáváme úkoly jako např. „když uvidíš jít proti nám člověka, řekni mi to“ nebo „dívejte se po průjezdech do domu – ukažte každý vjezd“. Někteří účastníci se naučí komentovat si cestu sami pro sebe, což jim umožní více si uvědomovat dění kolem.

Při vysvětlování pravidla „chodíme vpravo“ pravděpodobně narazíte na potíže s pravolevou orientací. Je poněkud matoucí, že když já jdu vpravo, tak člověk proti mně jde také vpravo (po své pravé straně). **Spíš zdůrazníme, že je třeba sledovat, jak lidé proti mně chodí a nejít proti nim.** Někteří účastníci sice neví, která je levá a která pravá, ale po chodníku chodí správně ☺(jsou tak navyklí, aniž ví proč). Pak jim jen potvrdíme správnost a pochválíme rodiče za dobře odvedenou práci.

Někdy mají účastníci zažité nepřilíhší funkční pravidlo a až úzkostně ho dodržují např. nešlapat na kanály. Můžeme s účastníkem zkusit rozebrat k čemu takové pravidlo je, ale nejspíš se nám nepodaří ho „přeučit“. Není tedy třeba trápit účastníky v takových věcech, jako je stoupnout si stranou, když se potřebuji zastavit a vyndat si něco z batohu. Ostatní lidi to sice možná naštvě, ale nejspíš takové chování budou tolerovat. Přesto zkusíme vysvětlit přínos „správného“ chování a upozornit na možné důsledky nedodržení pravidel.

Pomůcky a místa pro nácviu

Bezpečný a nebezpečný způsob chůze po chodníku (jde vpravo, vyhýbá se překážce, nedívá se na cestu, jde po obrubníku):

Příklady úkolů

Úkol 1:

Ukažte, na kterém obrázku jde chodec bezpečně.

Úkol 2:

V terénu –

- jděte po chodníku a zkuste při tom dodržet pravidla, o kterých jsme si říkali (lektor jde o pár kroků za účastníkem)
- jděte po chodníku a ukazujte na věci, do kterých by se dalo na chodníku narazit (lampy, koše, sloupky,...)

4.1.3. PŘEKÁŽKY NA CHODNÍCÍCH A JEJICH PŘEKONÁNÍ

Suma vědomostí

- Na chodníku mohou být různé překážky, které mi ztěžují nebo znemožňují průchod – lešení, velký kontejner, výkop, náledí, zaparkované auto, odkrytý kanál, dav turistů...
- Pokud je na chodníku nějaká překážka, měl bych začít dávat větší pozor (např. zaparkované auto se může začít rozjíždět, na ledu můžu uklouznout)
- Překážku většinou můžu obejít, přes výkop bývají železné můstky nebo dřevěné desky
- Někdy může být část chodníku uzavřena – většinou červenobílými páskami nebo plotem
- Když je chodník uzavřený/neprůchodný (třeba kvůli stavbě), je možné obejít překážku krajem silnice – ale musím dát pozor na auta! (podívat se, jestli se nějaké neblíží kolem „mého“ chodníku“)
- Můžu narazit na ceduli „chodník uzavřen, přejděte na druhou stranu“ – nemůžu pokračovat po téhle straně ulice (pozor – někteří lidé neumí pořádně přecházet, zjistit jak by reagovali v takové situaci)
- na chodník může zajíždět sanitka/ hasiči/ policie, když zasahují (ale to většinou houkají) – měl bych jim rychle uhnout (ale zůstat při tom na chodníku)
- na chodník může vjíždět i jiné parkující auto (to by mi mělo dát přednost, ale je lepší pro jistotu taky uhnout)
- po chodnících občas jezdí i cyklisté (sice by neměli, ale jezdí – někdy také počítají s tím, že jim chodec uhne)

Specifika nácviku

Nejspíš se bude prolínat s pravidly pro pohyb po chodníku. Platí to samé zlaté pravidlo – „**vidět, do čeho jdu**“. Je důležité, aby účastníci získali představu o obvyklých překážkách, které se na cestách mohou vyskytnout a nebyli pak v praxi překvapeni, pokud se s nimi setkají. Překážky většinou prostě stačí **vidět a obejít**.

Nejdůležitější bude zvládnutí zcela zahrazeného chodníku, kdy je třeba obejít překážku po obrubníku nebo krajem silnice. V takovém případě bývá dobré, pokud se účastník dokáže na chvíli zastavit a pozorovat situaci – sleduje jak překážku překonávají jiní lidé, rozmyslí si, co je třeba udělat. Každopádně během nácviků dbáme na to, aby se účastníci naučili nejprve se podívat do silnice a zjistit, zda se k nim neblíží auto. Více podrobností najdete v kapitole Přecházení.

Někteří účastníci dosud nemají potřebné dovednosti, aby zvládli situaci „chodník uzavřen, přejděte na druhý chodník“ – neumí samostatně přecházet. Pokud ale přesto chodí na nějaké trase sami (např. do práce – dojedou kus MHD, zbytek pěšky, ale nikde nepřecházejí), měli by mít připravené řešení pro tuto situaci (aby pak nezmatkovali a nevešli „bez rozmyslu“ do silnice). Nabízející se možnosti – vrátit se (pokud to jde) nebo si říct někomu o pomoc (případně telefonicky konzultovat s blízkými). Možná se to zdá přehnané, ale musíme si uvědomit, že člověk, který neumí bezpečně přecházet, ohrožuje nejen sebe, ale i další účastníky provozu a nemá tedy na silnici co dělat.

Pomůcky a místa pro nácvik

Překážky na chodníku:

Příklady úkolů

Úkol 1:

Na fotkách jsou různé situace, které se vám mohou stát. Jdete po chodníku a vidíte tohle. Ve které situaci musíte přejít ulici, abyste mohli pokračovat dál?

Úkol 2:

Jdete po chodníku (třeba k někomu na návštěvu) a vidíte tohle, co uděláte?

- *chodník je zcela uzavřen nákladním autem, ze kterého vykládají zboží, vypadá to na dlouho; u chodníku jsou zaparkovaná auta, kolem po silnici jezdí hodně aut*
- *diskutujeme o bezpečnosti obcházení překážky po silnici*

4.1.4. CHŮZE BEZ CHODNÍKU, PO KRAJNICI

Suma vědomostí

- Nesmím chodit po kraji silnice, kde je víc pruhů v jednom směru a jezdí tam hodně aut (magistrála, dálnice, víceúrovňové křižovatky). Na takových místech musím vyhledat jinou cestu (najdu si chodník).
- Silnice na okrajích města nebo na vesnici často nemívají po stranách chodníky – bývá tam místo, kam uhnout (škarpa – takový malý příkop podél silnice, tráva, pole) – můžu tam při kraji jít
- **!!!DRŽET SE U KRAJE!!!** – jít co nejbližší ke škarpe (svodidlům = „zábradlí nebo plotu“ na kraji silnice)
- jít tak, abych měl silnici vpravo od sebe (abych viděl blížící se auta), vlevo je tráva/pole/svodidla – Nemotat se po silnici !!! – Když jdu s někým dalším (kamarádem, asistentem,...) – jdeme za sebou

Specifika nácviku

Nacvičujeme pouze s účastníky, kteří se pohybují v prostředí se silnicemi bez chodníku – převážně okraj města. Pravidla se těžko vysvětlují, ale snadno se dají ukázat tj. vycestovat do terénu. Ukážeme si, že při chůzi vlevo se nemusíme bát aut jezdících k nám zezadu (v pravém pruhu).

Pomůcky a místa pro nácvik

Můžeme zkusit použít schéma, ale pro účastníky může být příliš složité.

4.1.5. KDYŽ PORUŠÍM PRAVIDLA

Suma vědomostí

Když se nebudu řídit pravidly pro pohyb na ulici, můžu se dostat do problémů. V nejhorším to může skončit nehodou (zraněním nebo smrtí), v lepším dostanu od někoho vynadáno (nebo pár facek), může mi to i projít. Na dodržování pravidel dohlíží Policie (státní nebo městská). Policista mě může zastavit, požádat o doklady a v případě přestupku mi může dát pokutu (třeba za přecházení na červenou, když budu obtěžovat lidi,...). Tudíž je lepší pravidla dodržovat.

Specifika nácviku

Porušování pravidel nacvičovat samozřejmě nebudeme. Je ovšem důležité, aby účastníci chápali důsledky nevhodného chování na ulici – při probírání a nacvičování jednotlivých pravidel/dovedností proto diskutujeme možné následky (ptáme se účastníků, co by se jim mohlo stát a nespokojíme se s „automatickou“ odpovědí typu „byl bych přejetej“ – chceme vědět, co konkrétního z toho vyplývá např. nebudu moci chodit do práce nebo po zaplacení pokuty nebudu mít na kino).

4.1.6. ŘÍKÁNÍ O POMOC (PTANÍ SE NA CESTU)

Suma vědomostí

- **zlaté pravidlo – pokud se stane něco zvláštního (nepříjemného, divného), říct to doma (rodičům, kamarádovi, asistentům)**
- V tomto úseku cesty se budu nejspíš ptát na cestu (když bych zabloudil) nebo si říkat o pomoc, kdyby mi bylo špatně nebo bych se zranil
- Komu si říct?
 - Málodky se stane, že by na dohled nebyl žádný člověk – můžu si většinou vybrat, koho se zeptám.
 - Můžu tedy říct společníkovi, lidem na ulici. Většinou jsou ochotnější lidé,

- kteří nespěchají a zrovna nic moc nedělají (třeba čekají na zastávce, s nikým si nepovídají, netelefonují, venčí psa,...). Pokud jsou v dohledu policisté (strážníci), můžu se zeptat jich.
- Pokud můžu, vyberu si někoho, kdo buď stojí nebo jde pomalu.
 - Je dobré vybrat si někoho slušně vypadajícího -slušně oblečeného, čistého, kdo vypadá a chová se „normálně“ (nevypadá na alkoholika nebo bezdomovce, cizince, skinheada,...). Ženy a dívky často upřednostňují ptát se ženy (menší riziko obtěžování). Překvapivě často se můžu setkat s negativní reakcí u dynamických pánů v oblecích.
 - Zkrátka si zkusím vybrat někoho, kdo na mě působí vstřícně, důvěryhodně, koho se nebojím.
 - U lidí venčících psy je celkem slušná šance, že znají okolí (někde tu bydlí), u lidí na zastávce MHD je dobrá šance, že mi poradí s výběrem MHD.
 - Můžu požádat o pomoc/zeptat se policisty (na cestu, při nehodě, obtěžování, krádeži), řidiče (při nehodě MHD, při výluce, při obtěžování – pozor na mluvení na řidiče za jízdy – je lepší ptát se v zastávce), zaměstnanců dopravních podniků (v metru je dispečer u vstupu do placeného prostoru).
 - Můžu taky zkusit někomu známému zatelefonovat, pokud mám mobil nebo z veřejného telefonního automatu (musím znát číslo a mít mince nebo tel.kartu). Je to vhodné v situaci, kdy opravdu nevím, co mám dělat – nerozumím situaci, nevím ani moc, na co se ptát lidí kolem...zkrátka neumím si v té situaci jinak pomoci
- Oslovení
 - Je třeba přijít k člověku, kterého chci oslovit, dostatečně blízko (nevolat z pěti metrů) a nejlépe zepředu, aby mě viděl. Když přijdu zezadu, může se leknout (obzvlášť pokud jsem muž a takto „přepadnu“ ženu).
 - Pozdravit „dobrý den“, a sledovat, jestli se na mě ten člověk podívá a vypadá že mě bude poslouchat. Když vypadá, že mě vyslechne (podívá se na mne, zastaví se, odpoví), vyslovit svojí prosbu. Člověk, kterého oslovím, mi nemusí chtít odpovídat, což je v pořádku (má na to právo).
 - Když mi to nevyjde u jednoho, zkusím dalšího.
 - Formulace dotazu/prosby
 - Je potřeba srozumitelně říct, co potřebuji. Proto je dobré dopředu si rozmyslet, co chci zjistit, připravit si větu, kterou pak řeknu.
 - Je potřeba být slušný, vykat (dítěti můžu tykat).
 - Je dobré formulovat otázku jako žádost, ne jako rozkaz. Tj. „můžete mi poradit...?“, „nevíte, jak se dostanu...“, „můžete mi pomoci? Potřebuji...“ a ne „řekněte mi, jak dojdu...“, „poradte mi,...“.
 - Někdy mi nemusí dotázaný rozumět nebo mě nepochopí. Většinou se pak zeptá, co jsem říkal – je potřeba zopakovat prosbu ještě jednou a snažit se dobře vyslovovat. Nebo zopakuje svými slovy co jsem říkal (ověřuje si, že dobře rozuměl např. „na Chodov na metro chcete?“) – když to říká dobře, tak to potvrdit („ano, na metro na Chodov“) nebo tomu nerozuměl dobře, tak to říct znovu („ne, na metro Chodov“).
 - Když mám větší potíže s výslovností, můžu mít dotaz napsaný. Nebo ukázat adresu a zeptat se jednoduše „kudy? jak se tam dostanu?“.
 - Sledování pokynů
 - Když mi ten člověk radí, je potřeba ho sledovat – dívat se na něj (může mi ukazovat cestu), poslouchat ho, snažit si zapamatovat, co mi říká.
 - Když je vysvětlování složitější (dlouhé), nejspíš zapomenou začátek. Je potřeba to říct a nechat si radu zopakovat („můžete prosím ještě jednou, je to na mě těžké“).
 - Výhodné je soustředit se na úplný začátek popisu a ten si zapamatovat. Důležité je nechat se dobře nasměrovat na začátku, později se můžu zeptat znovu.
 - Řízení se pokyny
 - Řídit se slovními pokyny je těžké. Můžu rychle zapomenout, co mi říkali. I když si dobře zapamatuji, co mi někdo poradil, ještě nemusím být schopný v praxi to udělat. Proto je dobré nechat si ukázat, kterou ulicí mám jít teď hned (až kam dohlédnu z místa rozhovoru) a pak se zeptat znovu (a třeba tam už uvidím orientační bod).
 - Někdy mi může dotázaný nabídnout, že mě někam dovede – může to být ta nejlepší pomoc. Ale je potřeba dát pozor, aby mě ten člověk nevedl někam do ústraní, kde nejsou žádní další lidé (tj. do bytu, auta, průjezdu, houští v parku,...) a netahal ze mě osobní informace (ulici, kde bydlím, říct můžu, ale už nemusím říkat jméno, patro,...).

Specifika nácviku

Dovednost „říkání si o pomoc“ patří spíše do kategorie sociálních dovedností, přesto jí v kurzu věnujeme jistý čas a úsilí. V kurzu nejspíš nezvládneme naučit říkat si o pomoc někoho, kdo to dřív vůbec nedělal a neumí to (v tom případě zkusíme domluvit trénink mimo kurz např. s rodiči nebo asistentem). Spíš využíváme stávajících dovedností a aplikujeme je na prostředí a specifické podmínky ulice.

K nácviku využíváme hlavně scénky. Nejprve lektori předvedou (zahrají) situaci, pak ji s účastníky rozeberou (co kdo dělal a proč). Pak hraje účastník s lektorem, opět rozebereme výsledek.

Snažíme se, aby si každý účastník našel (vybral) svoji formulaci oslovení, která mu půjde snadno říkat. Tu pak trénujeme až do zautomatizování.

Opakujeme ve scénkách postup „promyšlení-oslovení-prosba-vyslechnutí-poděkování-řízení se pokyny“. Když už si budou účastníci jistější a zvládnou se ptát ve scénkách, vyzkoušíme si ptání na ulici s předem domluveným asistentem (kterého účastníci neznají). Až posledním krokem je ptání se cizích lidí – náhodní chodci často účastníkům nerozumí, mnohdy se o to ani nesnaží. Je tedy důležité, aby si účastníci zvykli zopakovat svůj dotaz/prosbu, pokud jim oslovený člověk nerozumí.

Účastník si v terénu zkouší vybrat (ukazuje lektorovi) vhodné osoby, kterých by se zeptal – lektor nejprve komentuje, jak by to asi mohlo dopadnout, později účastník zkouší sám (lektor stojí opodál, pokud možno v doslechu, ale tak, aby se na něj dotázaný neobracel).

Pomůcky a místa pro nácvik

Můžeme zajít na místa, kde se pohybuje hodně lidí – u přestupních stanic metra, k nádraží,...

Pohybují se zde velmi různí lidé, často i ti, které by účastníci oslovovat neměli.

4.1.7. CO MÍT S SEBOU, KDYŽ ODCHÁZÍM Z DOMOVA (Z BYTU)**Suma vědomostí**

- Klíče, občanka, mobil, tel.čísla na blízké, adresu domů
- Je dobré mít s sebou rezervní peníze pro případ nouze (aspoň 5 Kč na veřejné záchodky, lépe dvacetikorunu na lístek a pětikorunu na WC)
- Vhodné oblečení dle počasí

Specifika nácviku

Při cestách v bezprostředním okolí bydliště, kdy na účastníky doma někdo čeká, nejspíš nebude nutné dělat extra přípravy na cestu. Nicméně je dobré, aby si účastníci zvykali na určitou odpovědnost, která je spojená se samostatným cestováním a učili se myslet na vybavení potřebné na cestu (příprava na budoucí delší samostatné cesty). Řada účastníků nenosí doklady – nikdy se o to nestarali a někdy ani nevědí jistě, jestli mají občanku (leží doma v šuplíku). Rodiče nebo odpovědní pracovníci se obávají ztráty dokladů a svým dětem/klientům je nevydávají. V případě potřeby tak nemohou prokázat svou totožnost (např. pokud jedou „na černo“ a chytí je revizor – i průkaz ZTP občas dělává občance společnost v šupletí). Někdy je tedy nutné prodiskutovat i s rodinou nebo pobytoovým zařízením, jak s doklady (klíči, penězi) potřebnými pro cestu nakládat – tak, aby byly pro účastníka dostupné a mohl je skutečně nosit s sebou.

Příklady úkolů

Úkol 1:

Které věci by jste měli mít s sebou, když odcházíte z bytu (domu)? K čemu vám jednotlivě věci budou?

Úkol 2:

Na příští lekci zkuste přinést seznam telefonních čísel na rodinu/asistenty

- pokud je někteří účastníci nemají u sebe nebo si je nepamatují
- možná bude potřeba napsat si to na papír, aby nezapomněli

4.1.8. MIMOŘÁDNÉ UDÁLOSTI – OBECNÉ

- obtěžování a konflikt
- zdravotní obtíže

- nehoda (drobné zranění)
- ztráta osobních věcí
- zabloudění

Specifika nácviku

- z hlediska použitelnosti je lepší mít skutečně dobře natrénované zvládnání neobvyklých situací (intenzivně na tom pracovat) než se dlouho trápit zdokonalováním dovedností, díky kterým budu „krizím“ předcházet – důvod – krizovým situacím se vždycky nejde vyhnout – příklad – náhlá výluka kvůli dopravní nehodě (to můžu mít trasu dokonale nacvičenou, ale stejně mi to nepomůže)
- **je dobré nejméně trénovat nejuniverzálnější řešení typu - zeptat se, zavolat, říct si o pomoc**
- **zlaté pravidlo – pokud se stane něco nepříjemného (divného), říct to doma (rodičům, kamarádovi, asistentům)**
- pro nácvik je nepříjemné, že se krize těžko zkoušejí v praxi – dá se nasimulovat přejetí zastávky, lehčí formy obtěžování, zapomenutí dokladů, relativně dobře ještě ztracení -někdy bývá velmi silný zážitek, když je na to člověk „sám“ – pravděpodobně si to zapamatuje (situace ale musí být dobře promyšlená a je třeba účastníka na ni připravit tréninkem „na sucho“)
- tedy nejprve situaci a její řešení teoreticky probrat s množstvím příkladů, ukázkových scének (video)
- může se stát, že účastníci budou mít **nevhodné návyky** ohledně krizových situací (často pasivita)
- účastníci poměrně často teoreticky vědí, co je třeba udělat, ale neumí to ve skutečnosti provést – je třeba doptat se na detaily jejich způsoby řešení (ví že může zavolat telefonem domů, ale neumí to skutečně provést – ptáme se „znáš číslo domů?...nosíš s sebou mobil/peníze na telefon/napsaná čísla?...“ – k tomu jsou vhodné různé úkoly i prostá diskuse
- po stanovení vhodných řešení pro danou situaci je třeba co nejméně prozkoušet – úkoly, scénky, práce v terénu s figurantem (které nezná)
- v průběhu nácviku v učebně je dobré mít řešení situací vizualizovaná (na tabuli, na obrazovce – může trvat, než si účastník zapamatuje vhodný postup - ať se klidně podívá na tabuli → opakováním si postup zapamatuje)
- pro nácvik v terénu můžeme vytvořit jednoduché „návody“ z piktogramů (jako pomůcku nácviku, ne jako kompenzační pomůcku k řešení situace – v praxi je použitelnost takové pomůcky dost diskutabilní)
- nevhodné návyky (mohou pocházet např. z nějaké nepříjemné chvíle nebo od příliš ochraňujících rodičů, nehody, ze špatného pochopení situace, přecenění/podcenění svých možností,...) – může být výhodnější nejt proti nim, ale ukázat jiné možnosti, které pak prosazovat – vysvětlit jejich výhody, ukázat funkčnost (tj. neříkat to je špatně, to by nefungovalo, ale ukázat důsledky nefunkčního řešení -s komentářem a následně ukázat funkční řešení)

4.1.9. SETKÁNÍ S CIZÍMI LIDMI – KONFLIKT, OBTĚŽOVÁNÍ,...

Suma vědomostí

- Většina cizích lidí na ulici je slušná jako já
- Když se budu chovat slušně a podle pravidel, nejspíš si mě nebudou moc všimnout
 - Jednoduše nedělat věci, které ostatním můžou vadit
 - Respektovat osobní prostor – nechodit zbytečně blízko k cizím lidem
 - Nedotýkat se cizích lidí
 - Oslovovat cizí lidi, jen když je to nutné
 - Nemluvit moc nahlas – nekřičet (obzvláště osobní a intimní informace)
- Občas se stane, že mě někdo osloví – ptá se na něco (kolik je hodin, jak se dostane na, jakého mám operátora,...), nabízí mi letáky nebo jinou reklamu – to je všechno celkem v pořádku a nemusím se toho obávat
- Někdy můžou cizí lidé komentovat moje chování (když třeba dělám zvláštní pohyby nebo se hodně nahlas projevují) nebo vzhled (je dobré chodit upravený, aby to nebudilo pozornost), někdy i moje postižení – většinou je nejlepší si toho nevšímat (nehádat se) a jít pryč – takové komentáře už ale nejsou úplně v pořádku a měl bych o tom říct doma
- Může se stát, že po mě někdo něco chce – hlavní pravidlo je, že **cizí člověk většinou nemá právo něco po mě požadovat, nemá právo vyptávat se mě na osobní informace, nemá právo se mě bez dovolení dotýkat.**

- Výjimka je uniformovaný policista, který by ale neměl chtít víc než ukázat doklady (a musí mi je vrátit!) a v případě že porušuji předpisy mi může dát pokutu (ani tu bych neměl platit na místě, je lepší nechat si napsat „papír“ a poradit se o tom s blízkými). Může mi také zakázat vstup do některých míst, ale neměl by po mě vyžadovat, abych s ním někam chodil. To už by musel mít opravdu vážný důvod (pozor na jízdu bez dokladů!; když spáchám nějaký vážný přestupek, způsobím dopravní nehodu, něco ukradnu,...).
- Také hasiči a zdravotníci, kteří zrovna zasahují (mají pracovní uniformy) mě mohou poslat pryč, zakázat mi někam chodit...
- Nemusím si uvědomit, že požadované nebo nabízené je pro mě škodlivé nebo nebezpečné. Požadované se mi může vlastně i zamlouvat (pozvu tě na limču a pak k sobě domů na Harryho Pottera; vezmi si bonbón!). Ale nevím, jak to může dopadnout – člověk mi může napovídat co chce a pak mi ublížit. Např. mi může nabízet, ať si koupím foťák za skvělou cenu, že mi ho třeba vymění za telefon... jakékoli pouliční nabídky na koupi čehokoli jsou ale většinou podvod! (včetně pochybných akcí mobilních operátorů ;))
- Typické „nebezpečné výroky“:
 - Svezu tě
 - Zajdeme ke mně/ k tobě na něco zajímavého
 - Kup si / koupím ti / vezmi si
 - Pojď se mnou...
 - Jak se jmenuješ a kde bydlíš
 - Neměl bys deset korun?
 - Potřebuji 30 korun na lístek do Brna.
 - Máš peněženku? Můžu se podívat?
 - Ukážeš mi mobil?
 - Můžu si to na chvíli půjčit?
 - Ty seš...divnej / blbej / ...
 - Ty si ale šikovná holčička, že tahle cestuješ sama – Může se stát (jen výjimečně), že narazím na člověka, který mi bude chtít vzít moje věci (okrást mě), bude chtít abych dělal něco, co ode mne nemůže požadovat (např. někam s ním šel, něco mu dal -třeba peníze, něco mu koupil,...). Může to být i člověk, který mě bude slovně nebo i fyzicky obtěžovat (pořád na mě mluvit, urážet mě, vyhrožovat mi, dotýkat se mě, hladit, osahávat,...).
- Od cizích lidí se nenechat nikam zavést (i když hledám cestu, tak si to rozmyslet). Nenechat za sebe platit (může za to něco chtít), nebrat si „dárky“. Nic nekupovat mimo obchody.
- Při obtěžování je nejdřív potřeba důrazně říct, že mi to vadí, že to nechci (nahlas, silně, třeba i několikrát „nechte mě být!, nechte mě na pokoji!, nesahejte na mě!“). Pokud možno jít rychle pryč od obtěžujícího (nebo i běžet, když je to vážné), nejlépe někam mezi lidi, kde mi třeba někdo pomůže (můžu zkusit rovnou někoho oslovit, že mě ten člověk obtěžuje). Pokud přesto pokračuje, nebát se volat o pomoc (přesné fráze), zatímco se snažím dostat se mezi lidi. Když je to vážné, můžu zkusit zavolat na policii, jakmile budu mít příležitost.
- **Musím se tedy naučit odmítat nabídky i požadavky cizích lidí.**
- Trochu jiná situace je, když se mě někdo snaží oloupit – vyhrožuje násilím (zbitím, hrozí zbraní), když mu nedám co chce. Když chce mé věci, je lepší mu je vydat (než riskovat zranění). Pokud by mě chtěl někam odtáhnout (nebo mě rovnou napadl), to už se vyplatí zkusit se bránit – utíkat a volat o pomoc.
- Konflikty – hádka,...
 - Co to znamená – když se lidi na sebe naštvou, o něco hádají, zvyšují hlas, nadávají, strkají se...
 - Jak to můžu způsobit – když budu porušovat pravidla slušného chování, nebo pravidla pro pohyb na ulici, můžu tím někoho naštvat (např. oslovuji zbytečně cizí lidi, je chodím po špatné straně chodníku a neuhýbám lidem, jsem moc hlučný, chodím zbytečně na silnici,...).
 - Je dobré hádkám předcházet – přiměřeně se chovat
 - Taky můžu být svědkem konfliktu jiných lidí – neplést se do toho
 - když už mě třeba někdo okřikne za nevhodné chování, je lepší se nehádat (spíš se omluvit, pokud opravdu dělám něco nepřijemného)
 - když mi někdo nadává za něco, co jsem neudělal (za co nemůžu) – viz výše (obtěžování)

Specifika nácvičku

Pokud mají lidé s MP cestovat bez doprovodu, musí do jisté míry zvládat základy bezpečného jednání s cizími lidmi.

Viditelné odlišnosti v řeči, chování nebo vnějším vzhledu znamenají zvýšené riziko setkání s obtěžováním (slovním i fyzickým), okradením nebo zneužitím. V kurzu nejspíš nezvládneme bezpečné chování důsledně natrénovat. Vzhledem k tomu, že mnozí účastníci doposud cestovali jen s doprovodem, nemuseli sami čelit rizikovým situacím a tudíž je nemusí rozpoznávat a předvídat. Kurz by měl účastníky seznámit s typickými situacemi, které je mohou na ulici potkat a s jejich řešením. V průběhu celého kurzu pak sledujeme „bezpečnost“ účastnickova chování (konzultujeme i s rodiči/blízkými).

Pro účastníky bývá těžké rozlišit, zda je chování jiného člověka nebo jejich vlastní pro ně bezpečné nebo ne. Někteří (záleží na povaze a zkušenostech) se klidně ulici zapovídají s úplně cizím člověkem, řeknou mu i hodně osobní věci (celé jméno, bydliště, jestli je někdo doma), rádi se pochlubí svým mobilem, případně vydají na požádání své peníze, doklady...

Aby se účastníci dokázali ochránit, měli by se naučit poznat, kde je hranice bezpečného kontaktu (rozhovoru, setkání) s cizím člověkem. Snažíme se, aby si osvojili základní pravidla pro rozlišení:

- Na ulici se spolu cizí lidé běžně nebaví (určitě ne o osobních věcech).
- Když si se mnou někdo cizí chce povídat, je to trochu divné. Ale může se třeba ptát na cestu nebo kolik je hodin.
- Když se mě začne cizí člověk vyptávat na osobní údaje (např. „jak se jmenuješ? kde bydlíš?“), je to už hodně divné – neřeknu mu to a jdu radši pryč.
- S cizím člověkem si nepovídám, ani když je zábavný.

• Na ulici se cizí lidé nedotýkají. Neměl by na mne nikdo sahat ani já na nikoho jiného. Možná se takový přístup zdá příliš paranoidní, ale zamyslete se – kolikrát jste si začali povídat s cizím člověkem na ulici (nepočítejme rozhovory při setkání pejskařů)? Ptal se vás na jméno?

Žádoucí chování nejprve prodiskutujeme (vysvětlíme možné důsledky situace), následně trénujeme ve scénkách. Opakujeme stále tu samou situaci, dokud jí účastník nezvládne (zareaguje správně), dokud nepochopí základní princip – „cizí člověk se mě nemá co vyptávat, nemá na mne co sahat“.

Na závěr nácviku je třeba vyzkoušet účastnickovy reakce v terénu – domluvíme spolupráci s dobrovolníkem, který pak účastníka osloví. Měl by to být pro účastníka neznámý člověk, abychom zajistili jistou míru autenticity. Lektor by v tu chvíli neměl být přímo u účastníka (např. „si skočí pro noviny do trafiky“), ale měl by skrytě pozorovat situaci a v případě potřeby zasáhnout (pokud účastník začne odcházet, ukončit test).

4.1.10. ZDRAVOTNÍ OBTÍŽE

Suma vědomostí

- když vím, že mám nějaké zdravotní obtíže – měl bych být schopen říct to lidem okolo, kdybych potřeboval pomoc (případně to mít napsané někde u dokladů, včetně první pomoci – léky, přivolání záchranky...); pokud mám epilepsii, platí totéž; měl bych vědět, jak si pomoci sám (vzít si léky, něco sníst,...)
- pokud se mi udělá nevolno (např. ve vedru v nacpaném autobuse) – je dobré si sednout -požádat, jestli mě pustí sednout (s vysvětlením proč), vyhledat stín, napít se; pokud se stav zhoršuje, vyžádat si pomoc (ať už někdo známý po telefonu, lidé okolo, záchranná služba,...)
- můžu být také hodně unavený – většinou pak dávám míň pozor, co se děje kolem – hlavně při přecházení je nepozornost nebezpečná!; můžu taky usnout v MHD a přejet (třeba až na konečnou), ve spánku mě můžou okrást

Specifika nácviku

V kurzu jen prodiskutujeme a vyzkoušíme si scénku „říkání o pomoc“ a „můžete mě pustit sednout?...“. Důslednější trénink jen s účastníky, kteří mívají zdravotní obtíže (je to pro ně aktuální). V takovém případě je třeba probrat s rodiči/odpovědnými pracovníky, jaká zdravotní rizika přesně hrozí, jak jim předcházet. U epileptiků se můžeme setkat s dogmatem „já mám epilepsii, nemůžu jezdit sám“ – je třeba doptat se na typ a četnost záchvatů (můžeme zjistit, že záchvat neměl už tři roky a při zachování životosprávy a medikace další nehrozí).

4.1.11. NEHODA

Suma vědomostí

- Můžu se třeba zranit (upadnu, něco na mě spadne, o něco se říznu, vrazí do mě auto). Pak je dobré vědět základy první pomoci a vědět, kde pomoc hledat, jak si jí přivolat (číslo na tísňovou linku/záchranku, umět si říct lidem okolo, volat o pomoc).

- Může se mi stát něco s mými věcmi (upadne mi telefon, rozbije se; roztrhne se mi batoh). To většinou není až tak ohrožující. Horší může být např. promočené oblečení v zimě (po dešti, pádu na náledí).
- Důležité je vědět dopředu o obvyklých nebezpečích a počítat s tím -jako třeba v zimě náledí, okolí staveb (věci padající z lešení), rozbité sklo...
- Můžu být svědkem nehody – měl bych být schopný přivolat pomoc, pokud to už nedělá někdo jiný. Tudiž opět vědět číslo na tísňovou linku, umět volat o pomoc.

Specifika nácviku

Podobně jako u zdravotních obtíží – prodiskutujeme možné situace, doptáváme se na možnosti řešení (důsledně). Můžeme vyzkoušet řešení ve scénce, i přímo na ulici.

4.1.12. ZTRÁTA OSOBNÍCH VĚCÍ

Suma vědomostí

- Zjistím, že nemám některé (nebo všechny) věci, se kterými jsem vyrážel z domova. Např. zjistím, že nemám klíče, když si potřebuji odemknout nebo že nemám bundu, když je mi zima a chci se obléci. Můžu zjistit, že nemám batoh, ze kterého si chci něco vyndat a se kterým jsem vyrazil z domova.
- Co s tím?
 - Zkusím se zamyslet, kde jsem svoje věci naposledy měl, kde jsem je naposled používal nebo viděl. Může se třeba stát, že zapomenou čepici na věšáku u kamaráda, batoh na lavičce, když jsem si vyndával svačinu, klíče v zámku, když jsem odcházel z bytu, průkazku jsem položil na pult, když jsem platil nákup,...
 - Můžu se zkusit podívat, jestli jsem jenom nedal tu věc jinam, než jsem zvyklý (u malých předmětů je to běžné). Například klíče nebo peníze budou v jiné kapse.
 - Pokud to není daleko a moc složité, můžu se zkusit vrátit na místo, kde si tu věc pamatuji naposledy. Můžu zkusit jít zpátky po cestě, kterou jsem šel (např. klíče mi mohly vypadnout, když jsem si vytahoval kapesník) a pozorně se dívat na zem, jestli to neuvídím někde ležet.
 - Když si nejsem jistý, jestli jsem to s sebou opravdu měl, můžu se zkusit někoho blízkého zeptat.
 - Pokud ztratím něco důležitého (jako průkaz, klíče, telefon), měl bych se pokusit situaci nějak vyřešit – říct o tom svým blízkým, případně informovat někoho zodpovědného (můžu zařídit sám, pokud to zvládnu a ztráta se nijak nedotkne jiných lidí – ale např. když bydlím s dalšími lidmi a ztratím klíče od bytu, měl bych jim to říct – je třeba vyměnit zámek a udělat nové klíče).

4.1.13. ZABLOUDĚNÍ

Suma vědomostí

- Zabloudění = dostanu se někam, kde to neznám a nevím, jak se odtamtud dostat na místo, kde to znám
- Vědět adresu domů (a umět jí srozumitelně říct) nebo mít svojí adresu někde napsanou
- Prevence – měl bych znát orientační body (výrazné/vysoké stavby – zajímavý dům, most, kostel, obchody,...) v okolí bydliště, jména nejbližších ulic; mít nějak vytyčenou oblast v okolí domova, kde to znám (např. k téhle silnici/trafice můžu, dál už to neznám)
- Jak poznám kde jsem?
 - Rozhlédnout se, co uvidím kolem – poznávám to?
 - Rozpoznat název ulice z cedule na domě
- Když zjistím, že jsem někde, kde to neznám – zkusit se vrátit zpátky, odkud jsem přišel
 - Zastavit se
 - Podívat se kolem (opravdu dokola, ne jen jedním směrem – lidé s MP se často nerozhlížejí dost důsledně), jestli náhodou neuvídím nějaký orientační bod, podívat se na jméno ulice (cedule bývá na začátku a konci ulice, na rozích domů, někdy na lampách, plotech)
 - Promyslet si, co budu dělat – odkud jsem vlastně přišel, jak jsem se sem dostal
 - Vyrazit zpátky

ÚČASTNÍK KURZU:

DATUM:

Bezpečnost na ulici	Známá trasa				Neznámá trasa			
	Zvládne sám	Zvládne s pomocí (jak)	Nezvládne	Riziko	Zvládne sám	Zvládne s pomocí (jak)	Nezvládne	Riziko
Jednotlivé dovednosti								
Umět poznat, když mě cizí člověk někam láká								
Nenechat na sebe nikoho sahat								
Umět si hlídat svoje věci								
Umět říci, když mi něco vadí, něco nechci – důrazně, srozumitelně								
Umět odejít, když mi něco vadí								
Vědět s čím potřebuji pomoci								
Umět si říci o pomoc (např. s telefonováním)								
Umět volat o pomoc								

POZNÁMKY:

- Když si nejsem jistý, kudy jsem přišel a kam jít – můžu se někoho zeptat, jak se dostanu do své ulice nebo zatelefonovat někomu známému (pokud mám telefon a umím ho používat)
- Policie jako poslední záchrana
 - Když už si opravdu nevím rady, můžu zavolat na policii (mělo by to jít i z budky – zadarmo, čísla jsou tam napsaná)
 - Můžu se pokusit najít policisty na ulici nebo policejní stanici a říct si o pomoc
 - Může se stát, že když budu dlouho ztracený, doma si o mě budou dělat starosti a zavolají na policii, aby mě našli

Specifika nácviku

Po diskusích a scénkách v učebně musíme vyrazit do terénu a vyzkoušet si situace v praxi. Zavedeme účastníka na neznámé místo a pak ho necháme situaci vyřešit (nejprve s podporou, později samostatně). V závěru nácviku by měl lektor dodržet „odstup“ (nezasahovat, jen přihlížet; samozřejmě nenechá účastníka dělat něco nebezpečného) a nechat účastníka, aby se situací popral po svém. Jinak si nikdy nevyzkouší, jaké to je, být ztracený.

4.2 HODNOCENÍ PO UKONČENÍ KAPITOLY

Pokračujeme již delší cestou v okolí účastníkovy domova, může to být cesta na zastávku MHD, do obchodu, za službami, na návštěvu...případně cestou od zastávky MHD, na které účastník vystoupí. Na této cestě již nejspíš bude nutné překonat silnici, dostat se na druhou stranu ulice. Také je již náročnější na orientaci, účastník se dostane dál od místa, kde bydlí a kde to dobře zná. V tomto úseku nácviku nám jde o to, aby účastník dokázal dojít pěšky na určité místo a uměl bezpečně překonat silnici.

Co by měl účastník zvládat pro samostatné cestování:

Přecházení

- uvědomovat si nebezpečí spojené s přecházením
- rozpoznat vhodné místo k přecházení (přechod, přechod se semaforem, místo bez přechodu, podchody a nadchody)
- zastavit u okraje silnice
- sledovat provoz na silnici
- rozpoznat vhodný okamžik pro vstoupení do silnice
- správné chování na silnici

Orientace v ulicích – jak nezabloudit

- znát cestu a umět se jí držet
 - sledovat cestu
 - nacházet si orientační body
 - znát názvy ulic, kudy chodím (vědět, kde názvy hledat)
 - vědět kam jdu (adresa) a kde bydlím (adresa) už nestačí ukázat (je to mimo přímý výhled)
 - rozpoznat, že nevím kde jsem
- umět trefit na místa, která jsou pro mne důležitá

Bezpečný pohyb po ulici

- umět se vypořádat se
 - zablouděním
 - nefunkčními semaforem
 - změnami počasí
- mít s sebou potřebné věci – rezervní peníze (na záchod, pití, lístek)

V tomto úseku cesty se značně zvyšují rizika – chyba při přecházení může skončit nehodou (zraněním či smrtí), zabloudění může být vážným problémem (člověku s MP hrozí, že se nedokáže vrátit domů – dojde na nebezpečné místo, zůstane na ulici přes noc, ...). Na úspěšném zvládnutí dovedností tohoto úseku proto často závisí samostatnost člověka s MP v oblasti cestování.

Popis jednotlivých oblastí (dovedností)

4.2.1. SILNICE X CHODNÍK, ANEB POTŘEBUJI PŘEJÍT PŘES SILNICI

Suma vědomostí

- uvědomit si, že brzy bude končit chodník a začínat silnice a já ji potřebuji bezpečně přejít

- je potřeba se dostatečně soustředit – nespoléhat se na doprovod
- pokud má účastník málo zkušeností, neměl by si po cestě vůbec povídat
- pokud je účastník již zkušenější, mělo by být toto uvědomění si již zautomatizované
- pozor na silnicích s malým provozem – nepodcenit „že tam nic nejede“, vždy musím s autem počítat, i když jsem ho tam nikdy neviděl jet
- **zastavit se na každém okraji chodníku**
 - nestát příliš blízko → riziko uklouznutí (upadnutí) do silnice – pozor především na místech, kde auta zahýbají a musí jet těsně kolem chodníku, mohou mě srazit nebo zachytit zrcátkem za oblečení apod.
 - věnovat pozornost pouze sledování situace na silnici
 - nepovídat si, netelefonovat
- **neznám to tam**
 - je dobré chvíli pozorovat dění kolem – odkud auta jezdí, jak lidi přecházejí, jak je daleko chodník, na který potřebuji přejít

Specifika nácviku

- uvědomit si, že bude potřeba přejít
 - může být dost náročné především když je účastník zvyklý chodit s doprovodem – lidé se zkušenostmi s přecházením se většinou takto cíleně na přecházení nepotřebují soustředit, dělají to automaticky a pro účastníka „neviditelně“ → účastník může mít pocit, že dělá něco jiného, něco navíc – je dobré říci, že až bude mít dostatek zkušeností s přecházením, může to také zvládat takto automaticky („neviditelně“)
 - dodržujte nepovídání si, ale je dobré zdůraznit proč (a důsledky) – když jdu po chodníku a neblížím se k přechodu, tak si mohu povídat, ale před přecházením je potřeba se opravdu soustředit
 - hůře se nacvičuje na známém místě, kde je malý provoz → účastník nemusí chápat význam a užitečnost tohoto kroku
 - motivovat účastníka, aby i při přecházení s doprovodem se snažil sám sledovat (vědět o tom co se děje kolem něj) – bezpečné zvládnutí samostatného přejetí silnice může trvat poměrně dlouho, ale vede k němu více menších kroků, které si účastník musí osvojit
- zastavit se na okraji chodníku
 - zdůraznit důvody, proč nestát příliš blízko – ukázat si na obrázku a v terénu vhodné místo
 - opět může být problém u lidí chodících s doprovodem – toto zastavení se je u doprovodu často velmi nezřetelné
 - pokud je účastník zvyklý přecházet přes silnici, kde není velký provoz a on to tam dobře zná, tak není třeba trvat za každou cenu na zřetelném zastavení se na okraji chodníku a rozhlížení se – pokud se účastník orientuje podle sluchu (slyší když auto přijíždí a podívá se tím směrem) nebo periferním viděním (ví odkud může auto přijet a je na to připraven)
- pozorovat dění
 - je potřeba srozumitelně a názorně vysvětlit jaké dění mám pozorovat a proč

Pomůcky a místa pro nácvik

- v učebně
 - video – zastavení se na okraji chodníku u jiných chodců může být hůře zřetelné, ale přesto postupují podobně
 - video – doporučujeme natočit účastníka při nácviku, aby měl možnost vidět případné rozdíly
- v terénu
 - nejprve začít na známém a klidném místě známém účastníkovi a zjistit jak výše popsané činnosti zvládá projít společně co zvládá a co ne, jak tyto kroky na sebe navazují a proč, správný postup účastníkovi potvrdit
 - postupně zkoušet na náročnějších místech
 - pozorovat ostatní chodce
 - názorně ukazovat a zřetelně oddělovat jednotlivé kroky

Příklady úkolů

Úkol 1:

Jděte po chodníku a při přiblížení se k jeho okraji zřetelně proveďte potřebné činnosti.

Úkol 2:

Dojděte na okraj chodníku a popište co vidíte kolem sebe a vyberte pro přecházení důležitější.

4.2.2. MÍSTO KDE PŘEJÍT

Suma vědomostí

- musím zjistit zda místo, kde stojím je vhodné pro přecházení silnice a zda je toto místo nějak vyznačeno

PŘECHOD PRO CHODCE (ZEBRA)

- = místo určené pro přecházení silnice, je to několik stejně širokých bílých pruhů nakreslených na silnici
- bývá označen značkou
- spojuje mezi sebou dva chodníky
- vyznačuje nejkratší cestu mezi nimi a je na nejpřehlednějším místě silnice
- pokud je vyznačen přechod pro chodce přecházím vždy pouze na přechodu, i když je daleko, jsem líný, spěchám, jiní lidé chodí jinudy, auto zrovna nejede
- někdy se může stát, že je zebra vyznačena žlutými pruhy – to v případě, že probíhá nějaká oprava a původní přechod nelze použít, pak přecházím na tom žlutém
- **výhody:** nemusím tolik přemýšlet o tom, kde je bezpečné přejít, na přechodu pro chodce jsem lépe vidět a řidič se mnou více počítá, řidič mi může dát přednost
- **rizika:** snížená pozornost – spolehnutí se na to, že jsem na přechodu a mám přednost

NENÍ PŘECHOD PRO CHODCE

- je třeba najít si místo, kde je cesta na druhou stranu nejkratší – abych byl na silnici co nejkratší dobu, dobře vidím na obě strany silnice (přehledné)
- nikdy nepřecházím v zatáčce nebo na křižovatce
- nepřecházím mezi zaparkovanými auty
- ještě více zde platí pravidlo vidět a být viděn
- nepřecházím v místě kde je zábradlí – nepřelézám, nepodlézám ho – je tam schválně, aby bránilo lidem v tomto místě vstupovat do silnice – příliš nebezpečné, respektovat to
- **rizika:** může být obtížné zvolit bezpečné – přehledné a co nejkratší – místo pro přecházení, velmi málokdy se stane, že mi dá řidič přednost

SEMAFOR = světelné signalizační zařízení

- zvlášť pro auta a zvlášť pro chodce, umožňuje, aby se auta a chodci co nejméně sráželi
- **výhody:** může mi velmi ulehčit rozhodování zda mohu přejít, nemusím umět poznat zda mi řidič dává přednost, jsem pro řidiče dobře viditelný a počítá se mnou
- auta mají 3 stupně – barvy červená, oranžová, zelená
- chodci jen 2 stupně – barvy červená, zelená a symbol panáčka
- barvy se na semaforu pravidelně střídají – když má auto červenou, tak má chodec zelenou a naopak
- rychlost střídání (to jak dlouho mám zelenou) je na různých přechodech různá → někde mám dostatek času na přejítí, někde se musím rychle rozhodovat a přecházet
- **tlačítko pro chodce** = tlačítko, které zmáčknou, když chci, aby na semaforu naskočila zelená pro chodce a já mohl přejít – jeho zmáčknutím dávám „počítači“ najevo, že čekám až budu moci přejít → v krátké době naskočí zelená pro chodce, na některých přechodech naskočí zelená jen po zmáčknutí tlačítka, v Praze má tlačítko pro chodce hodně semaforů

- poznat jaká svítí barva na semaforu →
 - na semaforu svítí **červená (stojící panáček) = stůj (nesmíš jít)**
 - nesmím jít i kdyby někdo jiný přecházel
 - porušení – riskuji život a pokutu od policie
 - zjistit zda je na sloupku tlačítko pro chodce
 - pokud ano, zmáčknout ho a dále čekat
 - pokud ne, tak jen čekat
 - během čekání sledovat semafor, kdy na něm svítí zelená →
 - na semaforu svítí **zelená (vykročený panáček) = jdi (můžeš jít)**
 - je dobré se krátce rozhlédnout – ujistit se, že auta stojí
 - lidi již přecházejí → mohla by brzo přeskočit na červenou, lépe vyčkat na příští (poznám když přijdu k přechodu a lidi už přecházejí)
 - právě začala zelená → mohu přejít (poznám nejlépe tak, že tu změnu vidím)
 - když mi během přecházení přeskočí na červenou → nepanikařit, dokončit přecházení – auta mají ještě nějakou dobu červenou a pak oranžovou a teprve potom zelenou → nemohou se hned rozjet
 - mám zelenou, ale auta z vedlejší silnice najíždí k přechodu – já mám přednost a oni to vědí, pokud budu přecházet tak mě pustí, pokud budu stát a koukat, tak pojedou (mají taky zelenou – neporušují žádné předpisy)
 - na semaforu nesvítí žádná barva a autům bliká oranžová – semafor je mimo provoz (rozbitý, vypnutý) → platí všechna pravidla jako při přecházení bez semaforu
 - na semaforu nesvítí žádná barva, ale po chvíli přeskočí na barvu, která svítí a autům svítí – je rozbitá jen žárovka u jednoho ze světel, všechna ostatní fungují → platí pravidla jako při přecházení na semaforu:
 - pokud je rozbitá jen červená a zelená svítí a mohu podle ní jít
 - pokud je rozbitá jen zelená a červená svítí – nepoznám kdy můžu jít → říci si o pomoc, jít s davem, sledovat jestli auta stojí

DĚLENÝ PŘECHOD

- = přechod, který přecházím rozděleně – nejprve přejdu první přechod jsem na chodníku uprostřed silnice (ostrůvku) pak musím přejít druhý přechod
- jednotlivé části přechodů přecházím samostatně, to znamená nejdřív jednu část, pak se zastavím a znovu rozhlížím
- je třeba ještě před přecházením vědět co je za ním, jak pokračuje moje cesta
- najdu ho na různých místech -např. nejprve přechod silnice, potom pruh chodníku a za ním tramvajové koleje, nebo přechod, tram koleje a opět přechod a podobně
- takto může být i přechod se semaforu – první část přejdu na zelenou, ale druhou už nestihnu – mám červenou – musím počkat na ostrůvku na další zelenou
- **výhody:** delší úsek na přecházení je rozdělen na menší části – nemusím se tolik bát, že nestihnu přejít než přijede auto, často je část přechodu v jednom směru jízdy a druhá v opačném když se rozhlížím, tak mi stačí věnovat pozornost jen jednomu směru jízdy

PŘECHOD S TRAMVAJOVÝMI KOLEJEMI

- = přechod, kde musím přecházet přes tramvajové koleje = jezdí zde tramvaj
- nesmím zapomenout, že tramvaj má přednost (= nepustí mě, nezastaví, abych mohl přejít)
- k přechodu se blíží tramvaj → nemusím se dál rozmýšlet – nemůžu přecházet (ale můžu sledovat ostatní dění na silnici, abych měl náskok, až tramvaj přejede)
- tramvaj nejede, je dostatečně daleko nebo právě přejela začnu se rozhlížet jestli jede auto → pokud žádné nejede, znovu si zkontroluji jestli mezitím nepřijela tramvaj → pokud ne, mohu přecházet
- tramvaj má zastávku před přechodem → když stojí v zastávce mohu se dál rozhlížet, případně přejít → *když se rozjíždí, tak může zazvonit – upozorňuje tak chodce, že nesmí přecházet když je na přechodu s tramvajovými kolejemi semafor – nemusím si tramvaje tolik hlídat → když mám zelenou, tak mohu jít (tramvaj má na svém speciálním semaforu „červenou“)*

PODCHOD NEBO NADCHOD

- = cesta pro chodce vede pod silnicí nebo nad silnicí označen značkou
- pokud je udělaný, tak ho využít – bývá na místech, kde je velký provoz aut a je tedy nebezpečné zde přecházet
- podchod je často spojen s vestibulem (vstupem do) metra
- „nezdržuje“ auta tím, že musí dát chodcům přednost

Specifika nácviku

- účastník se nemusí umět aktivně kolem sebe rozhlížet a umět najít přechod nebo zjistit, že tam přechod není → na neznámém místě se může účastníkům stát, že „přemýšlejí“ jak ten složitý přechod přejdou a vůbec si nevšimnou, že je zde např. semafor, který přecházení usnadní → je potřeba trénovat na větším množství různých míst
- pozor u hledání nejkratší cesty pro přejítí – účastník si může chtít cestu zkrátit napříč křižovatkou – vysvětlit proč to je nebezpečné
- určení vhodného místa, tam kde není přechod – potíže uvědomit si, že jsem v zatáčce nebo příliš blízko křižovatky → řešením je většinou více zkušeností s cestováním (tj. praxe v terénu s příslušným komentářem)
- přecházení na neznámém místě → může pomoci sledovat ostatní chodce – můžu jít za nimi a zjistit tak, že je zde např. nadchod nebo za rohem je přechod se semaforem apod.
- někteří účastníci mají velké obavy z přecházení silnice – pak není tak velké riziko, že by přecházeli kdekoliv
- na druhou stranu si mohou kvůli obavám z přecházení vybrat jeden obtížný přechod než více jednoduchých přechodů – chtějí to mít brzy za sebou → někdy můžou zbytečně riskovat, i když by mohli přejít jinde → vyzkoušet si v terénu k čemu mi je sledování okolí kolem sebe, získat zkušenost, že si mohu situaci nějak ulehčit a že zvládnou přejít více jednodušších přechodů
- **semafor**
 - pozor na přílišné spoléhání se na semafor → snížená pozornost → vysvětlit důsledky a rizika, trvat na krátkém zkontrolování si situace
 - pokud účastník má zkušenosti především s přecházením na semaforech → nemusí si uvědomovat nutnost rozhlížení se → nácvik zaměřit na místa bez semaforu
 - účastník nerozeznává barvy → pokusit se trénovat rozlišení podle pozice svítícího panáčka – červený je „nahore“ – zelený je „dole“
 - během přecházení mi na semaforu skočí červená – nezmatkovat → pomáhá nejprve pozorovat ostatní chodce, kteří bezpečně stihnou přejít, sledovat i semafor pro auta – když skočí chodci červená, má auto nejprve oranžovou
 - krátké rozhlédnutí – jen pro kontrolu → pozor – někdo se může rozhlížet tak důkladně, že nestihne vůbec přejít, někdo se naopak nerozhlédne vůbec
 - mám zelenou, ale k přechodu najíždí auta z vedlejší silnice → může být obtížné porozumět tomu, jak to že mohou jet, když já mám zelenou, často se stává, že se účastník lekne a nezačne přecházet → řidič toho využije a projede → účastník pak nemá zkušenost s tím, že mu řidič dá přednost → je potřeba sledovat jak přechází ostatní chodci
 - obtíže když semaforey nefungují – obzvláště když není zvyklý přecházet na místech bez semaforu → nácvik zaměřit na místa bez semaforu -
- **dělený přechod**
 - u děleného přechodu se semaforem si nemusím všimnout, že pro každou část je někdy semafor zvlášť → neustále sledovat své okolí, vědět po čem se mám dívat
 - někomu nemusí být příjemné zůstat stát „uprostřed“ silnice mezi jezdícími auty a znovu se rozhlížet → v praxi se ujistit, že je to bezpečné
- přechod s tramvajovými kolejeři
 - účastník musí sledovat více různorodých prvků → může mít potíže s tím co má dřív sledovat
 - pozor – někdy si účastníci pletou co má přednost – zda tramvaj nebo autobus → vysvětlovat proč má tramvaj přednost

- je dobré rozdělit zjišťování situace na jednotlivé kroky
- **podchod**
 - pokud je součástí vstupu do metra a má více vstupů, tak může mít účastník potíže s orientací
 - aktivní zjištění zda je tato možnost – potíže všimnout si na ulici značky – je těžké ve velkém množství různých značek, sloupů, reklam apod. → může pomoci teoretická znalost této značky a její použití v praxi

Pomůcky a místa pro nácvik

- v učebně
 - fotografie
 - jednotlivých možností přecházení
 - semaforů
 - značky pro přechod, podchod a nadchod
 - fotografie tlačítka semaforu
 - video
 - střídání světel na semaforu
 - semafor je mimo provoz – bliká oranžově (pro auta)
- v terénu
 - vyzkoušet si jednotlivé možnosti v praxi

Příklady úkolů

Úkol 1:

Zjistěte, zda je na místě, kde chcete přejít přechod pro chodce nebo semafor.

Úkol 2:

Ukažte na obrázku vhodné místo pro přecházení. (vyznačen přechod).

Úkol 3:

Nakreslete na obrázku nejkratší cestu z jednoho chodníku na druhý. (není zde přechod)

Úkol 4:

Ukažte značku, podle které poznáte, že můžete jít podchodem.

Úkol 5:

Řekněte, který z dopravních prostředků má přednost před chodci a proč?

Úkol 6:

Ukažte, na které fotografii se semafony můžete přecházet.

- ukazujeme fotografie přechodu se semafony

- na některých je zelená, na jiných červená

4.2.3. ROZHLIŽENÍ SE

Suma vědomostí

– dívání se co se děje na silnici

- **vědět proč se rozhlížet**
 - chodec má sice na přechodu přednost před auty, ale toto pravidlo nelze vymáhat tím, že kdykoliv vejdu do silnice, tak mě auta bezpečně pustí
 - pokud vejdu do silnice těsně před jedoucím autem a řidič mě předtím neviděl, tak i kdyby dělal co může, nemusí zvládnout tak rychle zabrzdit → velmi nebezpečné (zranění nebo zabití)
 - chodec nemá přednost před tramvají (pokud nejsou semafony)
- **vidět a být viděn**
 - potřebuji vidět, jestli mým směrem jedou nějaká auta, abych se mohl rozhodnout, jestli je pro mě bezpečné vsoupit do silnice

- musím dobře vidět co se děje na silnici ze všech stran → nestojím příliš daleko od okraje chodníku
- když nevidím (např. přes zaparkovaná auta) → musím si popojít (asi 1 – 2 kroky) do silnice, ale tak aby mě řidič mohl vidět – neschovávám se za auty, sloupy, popelnice, ale stojím vzpřímeně
- řidič mě vidí – může se rozhodnout zda mi dá přednost při přecházení
- dát řidiči najevo, že chci přejít – nestát daleko od okraje a telefonovat, ale stát u okraje a viditelně se rozhlížet
- **vědět po čem a kam se mám dívat**
 - vědět co je pro mě nebezpečné
 - soustředit se pouze na rozhlížení – nepovídat si, nehledat něco v batohu apod.
 - poznat odkud může auto přijet – všechny možné směry
 - poznat zda auto stojí nebo jede
 - poznat zda auto jede směrem ke mně
 - poznat zda auto zahýbá (bliká) – jinam nebo naopak ke mně
 - umět sledovat všechna auta jedoucí směrem ke mně
 - poznat zda je auto blízko nebo daleko
 - poznat jestli jezdí po silnici tramvaj
 - sledovat jen to co je pro mě nebezpečné – auta a ostatní dopravní prostředky jedoucí směrem ke mně – i motorčky a kola
- **být připraven vejít do silnice**
 - poznat, když nic nejede a přejít – nevyhlížet tak dlouho až něco přijede, nehledat na silnici neexistující auta
 - poznat, že je auto dostatečně daleko a přejít -důležitý je odhad vzdálenosti a rychlosti blížícího se auta
 - poznat, že mě řidič auta pouští a přejít – můžu poznat podle toho, že nápadně zpomaluje až zastavuje nebo mi ukazuje rukou nebo zabliká světly, je třeba sledovat, možné dát znamení, že to vidím a jdu – **pozor na auta v ostatních pruzích!!!** – nemusí mě pustit – počkat si až zastaví ostatní nebo vejít na tu část přechodu, kde mě auto pouští, zastavit a počkat až mě pustí ty další (nemusím se bát -to auto co mě pustilo mě nebude chtít přejet)
 - v případě rychle se blížícího auta na začátku přechodu počkat zda zastaví, nevstupovat nebo ustoupit dozadu (vrátit se)
 - pokud slyším nebo vidím jak se mým směrem blíží houkající nebo blikající (s majákem) sanitka, policejní auto nebo hasičské auto → mají přednost před auty i chodci → nevstupuji do silnice, naopak ustoupím kousek dozadu, aby jim mohla auta ze silnice uhnout – často musí najet na chodník, aby mohli projet
- **rozhlížet se**
 - vědomě se rozhlížet – ne jen mechanicky kroutit hlavou ze strany na stranu
 - nejprve se rozhlížím na stranu, ze které je jedoucí auto blíž ke mně (chodníku kde stojím) – většinou vlevo, ale ne vždy – např. u jednosměrky
 - → pokud z této strany nic nejede → dívám se ve směru, kde je jedoucí auto dál ode mě – většinou vpravo, ale ne vždy → pokud ani tam nic nejede můžu přejít (když se chystám vykročit do silnice /v okamžiku vykročení/, měl bych se opět podívat doleva, jestli se situace nezměnila např. ze zatáčky rychle vyjelo auto)
 - pokud jede auto ze směru blíž ke mně, ale je daleko → podívám se ve vzdálenějším směru → když tam nic nejede, znovu se podívám ve směru blíž ke mně – zkontroluji si zda je stále daleko → pokud ano, mohu přejít
 - je možné, že budu dlouho stát a několikrát se rozhlížet na všechny strany a celý postup opakovat, většinou nestačí rozhlédnout se jen jednou
- **nejsem si jistý zda mohu přejít**
 - počkám, až nic nepojede
 - požádám kolemjdoucího o pomoc – je potřeba umět srozumitelně říct, co vlastně potřebuji
 - přejdu ve chvíli, kdy bude přecházet větší skupina lidí (vzhledem k tempu přecházení je dobré přidat se ke starším lidem, lidem s kočárkem, se psy, dětmi apod.) – když přechází jen jeden člověk, tak nemusím poznat jestli zbytečně neriskuje, zda je to pro mne bezpečné
 - být trpělivý, i když mám pocit, že dlouho čekám (při velkém provozu)
 - nikdo mě nechce úmyslně přejet – většina nehod se stává z nepozornosti, ne z úmyslu ublížit, často lidé příliš spěchají

Specifika nácviku

- různé přístupy účastníků – od velké nedůvěry v to, že by mi někdy někdo mohl dát na přechodu přednost → může vést k tomu, že účastník nevkročí do silnice, pokud vidí kdekoliv jedoucí auto

- (i velmi daleko nebo v jiném směru) a když ho skutečně někdo pouští, tak ho raději nechá odjet; naopak jsou účastníci, kteří počítají s tím, že auto má brzdy a volant a musí je pustit → velmi nebezpečné
- popojít si do silnice, když nevidím – účastníci mají často obavy popojít si do silnice, pokud jsou zde zaparkovaná auta, tak se raději schovávají za nimi a vykukují, mají pocit, že jsou chráněni → zdůrazňovat důsledky když mě řidič nevidí, natočit účastníka na video a ukázat si jak je nedostatečně vidět z pohledu řidiče – **natočení účastníka na video může v podobných situacích hodně pomoci, neboť si účastník někdy neumí sám uvědomit v jaké „poloze“ je jeho tělo – např. může být přesvědčen, že stojí rovně a přitom se krčí za autem nebo že se rozhlíží na obě strany a přitom se dívá jen na jednu apod.**
 - obtíže se sledováním pro přecházení důležitých věcí:
 - účastník může mít potíže uvědomit si, že nevidí do všech stran – pokud tam zrovna nic nejede, tak nemusí vůbec poznat, že odtamtud může něco vyjet
 - může být velmi obtížné poznat, zda jede auto mým směrem – blíží se ke mně nebo jede ode mě → stává se pak, že účastník zbytečně sleduje auta, která ho vůbec neohrožují (v jiných směrech) a auta, která právě kolem něj projela a vzdalují se → může pomoci ukazovat si situace na schématu ulice pomocí autíček a panáčků nebo v praxi mít za úkol říkat, které auto jede ke mně a které ode mě apod.
 - pozor při sledování všech směrů odkud mě může auto ohrozit – někdy se účastník zaměří jen na jeden směr odkud jezdí např. víc aut a kde se víc bojí a ty ostatní nesleduje
 - odhad vzdálenosti jedoucího auta – nelze univerzálně trénovat, záleží na pocitu účastníka, pokud si myslí, že nestihne přejít, tak ho nenutit, nepobízet, ale nechat ho rozhodnout se vlastním tempem, hodně záleží na zkušenostech s přecházením, rychlosti auta, schopnosti zrychlit chůzi v případě potřeby apod.
 - může se stát, že si účastník nevšimne cyklisty
 - pro někoho může být těžké rozhodnout se, zda je bezpečné přejít právě teď – mohou řešit „co když něco přehlédli“ tak dlouho, až něco přijede a rozhlížení začíná celé nanovo
 - signál řidiče, že mě pouští – nemusí být vždy spolehlivé a bezpečné, že řidič mávnul – účastník nemusí bezpečně poznat zda mávnul nebo „se jen podrbal na hlavě“, zároveň si to neumí dát do souvislosti s tím, že auto zpomaluje nebo naopak ne → raději tedy počkat, až si budu jistý, že auto stojí
 - někdy se stává, že se člověk delší dobu rozhoduje, zda ho auto opravdu pouští a rozejde se až po delší době (pomalu) → řidiči mezitím dojde trpělivost a rozjede se → může člověka zbytečně vylekat → upozornit účastníka na tuto možnost, učit používat signál, že se chystám přejít
 - **pouštění na přechodu u vícepruhých silnic** – může být **velmi nebezpečné** pokud si účastník neumí hlídat auta ve všech jízdních pružích jedoucí směrem k němu
 - pozor na rozhlížení se jen tak – otáčení hlavou bez vnímání situace – nejde o to mechanicky kroutit hlavou napravo-nalevo, ale skutečně vědět zda se ke mně nějaké auto blíží nebo ne → může být velmi obtížné odnaučit účastníka takovému nevědomému rozhlížení → účastníkovi může pomoci říkat si např. jede x nejede, což ho může nutit k tomu, aby si to nejprve zjistil a udržet pozornost u toho, co má zjišťovat
 - někdy účastník zbytečně přemýšlí nad tím kde je napravo a kde nalevo a kam se má podívat dřív → je lepší učit účastníka poznat, z které strany je jedoucí auto blíž k němu a tam se dívat jako první, např. u vícepruhých jednosměrných silnic se vůbec nemusím na druhou stranu dívat
 - pozor na udržení pozornosti – když se účastník musí dlouho a opakovaně rozhlížet (při velkém provozu nebo při nerozhodnosti a obavách) → může být účastník unavený a méně pozorný → pokud zjistíme, že se to někomu stává, je dobré naučit ho udělat si přestávku – poodejít stranou a chvíli počkat než se bude znovu rozhlížet
 - celý postup rozhlížení netrvá tak dlouho – učíme se jednotlivé kroky, abychom tomu lépe rozuměli a na nic důležitého nezapomněli, tyto kroky na sebe navazují nebo se prolínají, až získáme větší zkušenosti, můžeme celý tento postup dělat automaticky, bez oddělování jednotlivých kroků a používání pomůcek (např. říkat si jede nebo nejede)

Pomůcky a místa pro nácvik

- **v učebně**
 - papírový model silnice, autíčka, panáčci – možnost ukázat si jednotlivé situace, které mohou nastat a postup jejich řešení-v terénu
 - všechny situace pozorovat a poté vyzkoušet v terénu – nejprve na klidném místě a poté i při větším provozu

Příklady úkolů

Úkol 1:

Ukazuje pouze auta, která jedou směrem k vám a „ohrožují“ vás.

Úkol 2:

Přejděte v místě, kde je špatný výhled do silnice – bezpečně popojděte, abyste lépe viděli.

Úkol 3:

Jmenujte, čeho si musíte před přecházením a během něj všimnout.

4.2.4. PŘECHÁZENÍ**Suma vědomostí****• rozhodnout se**

- sám se rozhodnout zda mohu přejít – nenechat se nikým ovlivnit, pokud přeci jen nezvládnou se sám rozhodnout, tak se více soustředit na to s kým (podle koho) přecházím a i přesto se snažit zjišťovat situaci na silnici
- vstupovat do silnice jen když jsem si jist, že mě řidič vidí a zastavuje (zpomaluje) nebo když nic nejede mým směrem nebo je ještě daleko
- umět se rychle rozhodnout – situace na silnici se rychle mění – auta přijíždějí a zase odjíždějí → pokud mi dlouho trvá než se rozhodnu, musím se znovu rozhlídnout, protože situace na silnici může být již úplně jiná

• pozornost

- i v průběhu přecházení se stále rozhlížet, vědět o všech autech a tramvajích, i z vedlejší silnice
- nedívat se do země
- pozor na vícepruhových silnicích – musím si zkontrolovat zda mě pouští i auto v protisměru nebo ve vedlejším pruhu

• svižně, ale neběžet

- přecházím svižně (rychle), tak abych byl co nejkratší dobu na silnici, ale nesmím běžet – je nebezpečné, protože více mi hrozí zakopnutí a pád → dlouho mi trvá než se zvednu ze země (pokud jsem si neublížil tak, že sám nevstanu) a auto, které bylo původně daleko může být najednou velmi nebezpečně blízko
- nezpomalit před koncem přecházení
- nepřecházet ve spěchu a nepozornosti, i když zrovna přijíždí tramvaj (bus), kterou potřebuji jet, nebo když na mne někdo volá nebo čeká

• přecházet nejkratší možnou cestou

- být co nejkratší dobu na silnici – čím kratší dobu jsem na silnici, tím menší mi hrozí nebezpečí
- držet se vyznačeného přechodu – nezkracovat si cestu na chodník tím, že půjdu šikmo mimo vyznačený přechod – k přechodu může přijíždět auto a zpomalovat, ale nepočítá s tím, že někdo půjde mimo přechod

- **vyhýbat se ostatním chodcům** – jít po pravé straně vyznačeného přechodu – pokud bych se motal mezi chodci, tak zdržuji sebe i je, taky do mě může někdo vrazit a já upadnu apod.
(*ne vždy chodí lidé na přechodu vpravo, občas je to dost slalom*)

- **nezastavovat se** – v průběhu přecházení se nezastavuji, ani když potkám někoho známého nebo uvidím něco zajímavého – dokončím přecházení (pak může přejít on za mnou nebo já za ním), podobně když si uvědomím během přecházení, že jdu špatným směrem, tak nejprve dokončím přecházení a teprve potom přemýšlím kudy mám jít

- **soustředit se** – netelefonuji ani nehledám nic v batohu apod. → kdyby mi něco upadlo, tak se nemůžu zastavovat a začít to sbírat – nemám dost času a mohl bych ostatním chodcům překážet

• reagovat na změny

- když jsem v půlce silnice, tak raději zrychlím, abych dokončil přecházení nebo v půlce (uprostřed) zastavím, aby mě mohla auta objet, ale nevracím se zpět – je nebezpečné se otáčet a vracet se zpět – mám menší pozornost k dění kolem sebe a řidiči vůbec nepočítají s tím, že by se někdo uprostřed silnice vracel zpátky, spíše jsou zvyklí, že se chodec přinejhorším zastaví uprostřed silnice, tak aby ho auta mohla objet a dokončí přecházení až ho někdo pustí nebo až nic nepojede
- jedoucí auto se zapnutým majákem nebo houkačkou během přecházení – nezastavuji se uprostřed silnice, ale snažím se dostat se co nejdříve na chodník, stále věnuji pozornost ostatním autům

Specifika nácviku

- účastník může spolehlivě poznat vhodnou chvíli pro přejítí, ale nemusí být schopen samostatně se rozhodnout, že to může udělat, nevěří si, že to umí poznat → nácvik zaměřte na posílení důvěry ve vlastní rozhodnutí, účastník nemusí být zvyklý se sám rozhodovat
- účastník nemusí poznat zda se rozhoduje dlouho nebo chvíli – jestli se situace již mohla změnit a musí se tedy rozhlížet znovu → pokud si účastník zvládne kontrolovat situaci na silnici, je trpělivý a nezmatkuje, tak je na něm jak dlouho se bude rozhlížet, nespěchejte na něj, důležité je, aby on sám poznal pro něj bezpečnou chvíli
- často mají účastníci obtíže udržet pozornost po celou dobu přecházení – již mají za sebou to rozhodnutí se a vykročení, které je pro ně mnohdy to nejtěžší a mají pocit, že už to vlastně zvládli → dostatečně pak nesledují co se kolem nich děje, někdy dokonce ještě před chodníkem výrazně zpomalí, začnou si povídat apod. → upozorňujte na následky, natočte účastníka na video a okomentujte
- někdy se naopak mohou obávat i během přecházení, ale raději skloní hlavu jakoby před tím „zavřeli oči“ a snaží se co rychle přejít → může pomoci zdůraznit důsledky když se dívám do země – mohu do někoho vrazit, nepoznám když se ke mně blíží auto apod., někdy si to účastník ani neuvědomuje, že se dívá do země a „hádá“ se s vámi – natočte ho na video a porovnejte s jinými chodci
- svižně, ale neběžet – pro někoho nemusí být rozdíl výrazný, je dobré ukázat si jak se chodí svižně a jak se běží
- zásadně nevolejte nějaké pokyny účastníkovy z druhého chodníku → nemá moc šanci vám rozumět a může se domnívat, že na něj voláte, aby přešel → věří vám a vůbec se nerozhledne
- může se stát, že těsně před cílem cesty (např. domov, sraz skupiny lidí, oblíbené místo) má účastník takovou radost, že už je tu a vůbec nevěnuje pozornost přecházení – myšlenkami už je na místě a nevšimne si, že vstupuje do silnice → opět upozorňujte na důsledky
- přechod bez semaforu
 - silnice s velkým provozem (počtem aut)
 - naučit se přejít i když se auta blíží
 - vzdálenost auta od přechodu – záleží především na odhadu, zkušenosti, rychlosti chůze, rychlosti jedoucího auta
 - pokud je to pro účastníka příliš obtížné, zkuste hledat v okolí náhradní trasu – bezpečnější přechod o kousek dál apod. (nelze vždy)
 - silnice s malým provozem (počtem aut)
 - není třeba přecházet, když se auto blíží, lépe počkat až nebude žádné auto v dohledu

Pomůcky a místa pro nácvik

- v terénu
 - videokamera

4.2.5. BEZPEČNOST PŘI PŘECHÁZENÍ

Specifika nácviku

- během nácviku přecházení je důležité zjistit, zda si účastník **uvědomuje**, že má např. špatný výhled do silnice, děje se něco neobvyklého, necítí se dobře, spěchá, neví si rady apod.
- každý účastník by měl být schopen říci si někomu z kolemjdoucích o pomoc při přecházení – i v případě, že přecházení zvládá – může se dostat do neobvyklé situace, na neznámém místě, nemusí se cítit dobře apod.
- nácvik individuálně přizpůsobte účastníkovi
 - někdo se vůbec nebojí – neuvědomuje si možné důsledky
 - někdo se bojí tak akorát, aby dával dostatečně pozor
 - někdo se bojí tolik, že není schopen sám přejít
 - někdo chodí zamyšlený, nepozorný
 - někdo je hodně pozorný při rozhlížení, ale neudrží pozornost během celého přecházení – dívá se do země, zpomaluje apod.

ÚČASTNÍK KURZU:

DATUM:

Bezpečnost na ulici	Známa trasa				Neznámá trasa			
	Zvládne sám	Zvládne s pomocí (jak)	Nezvládne	Riziko	Zvládne sám	Zvládne s pomocí (jak)	Nezvládne	Riziko
Jednotlivé dovednosti								
Reagovat bezpečně na změny v průběhu přecházení – zrychlit, nezmatkovat.								
Přecházet bezpečně, i když spěchám, někdo na mě volá apod.								
Dodržovat bezpečný postup i na silnici s malým provozem – uvědomit si, že je to také silnice.								
Přecházení „malé“ křižovatky s malým provozem – nikdy nejit napříč křižovatkou.								
Shrnutí – kdy zvládne přejít bezpečně (např. zvládne přejít sám na semaforech nebo na rušné silnici když neodbočují auta)								
Jaké situace potřebuje dále procvičovat (např. silnici, kde najíždí více aut z různých stran)								

POZNÁMKY:

4.2.7. ORIENTACE V ULICÍCH – OBECNĚ

Suma vědomostí

- orientace je vlastně schopnost vědět kde jsem a kam jdu (kudy půjdu dál)
- pokud nemám potíže se zrakem, hodně toho zjistím pozorováním okolí (když zrovna nemusím dávat pozor na něco jiného – např. přecházení) – co je okolo za významné budovy (škola, obchodák, kostel – ty bývají dobře vidět, restaurace,...), jestli je tu někde náměstí, jestli tu jezdí tramvaj (a jaké číslo), jaké jsou tu obchody,...
- lidé si pro usnadnění orientace udělali pomůcky – na křižovatkách bývají cedule s názvy ulic, různé ukazatele směrů (např. k důležitým budovám), na domech čísla, v metru cedule se směry výstupu na povrch, kudy na přestup... také vymysleli mapy a různé plánky
- pokud se nechci ztratit, je dobré si těchto věcí všimnout – dívat se kolem sebe
- měl bych určitě znát adresu mého bydliště (nebo jí mít napsanou, když si ji nepamatuji a v případě potřeby ji umět použít – přečíst si ji, někomu ukázat)
- měl bych vědět, jaký je cíl mé cesty – jak se to jmenuje (např. kino XY, obchodní centrum ABC, jméno ulice a číslo popisné) a kudy se tam dostanu
- na cestu se můžu zeptat lidí na ulici (viz 4.1)

Specifika nácviku

Orientace na ulici (obecně v prostoru viz 3.2) bude dělat řadě účastníků potíže. Většina účastníků má nulové zkušenosti se samostatným cestováním na místo, kde nikdy nebyli. Mnozí necestují sami ani na pravidelných trasách. Při cestě s doprovodem nemají takovou motivaci ke sledování trasy (okolí, orientačních bodů,...) a tudíž si ji často ani nepamatují. Nácvik v kurzu proto může být pro účastníka opravdu zcela nový zážitek.

Je velký rozdíl mezi nácvikem univerzálně použitelných dovedností, které jsou nutné pro cestování na libovolných trasách (samostatně i na místa, kde účastník nikdy nebyl) a nácvikem jedné konkrétní trasy (např. do práce).

Na konkrétní trase jde spíše o mechanické zapamatování cesty, kterému lektor aktivně pomáhá. Nácvik končí ve chvíli, kdy dokáže účastník trasu bez zaváhání projít (jen podpasivním „dohledem“ lektora).

Nácvikem obecných dovedností může účastník podpořit/zrychlit učení se dalších konkrétních tras – bude potřeba méně cest s doprovodem na zapamatování trasy. Nejspíš jen málokterý účastník bude aspirovat na samostatné cestování kamkoli po městě. Můžeme očekávat spíše potřebu naučit se několik obvyklých tras, aby účastník získal každodenním provozu větší soběstačnost.

Pokud je cílem nácviku zvládnout (tj. zapamatovat si) jednu určitou trasu, volíme následující postup:

- lektor cestuje společně s účastníkem, společně se snaží dorazit k cíli – lektor dává dost prostoru pro účastníkovu iniciativu, ale nenechá ho tápat (předchází frustraci z „neřešitelné“ situace)
- před vlastní cestou je dobré projít s účastníkem cestu na mapě, vysvětlit si co se bude dít, případně si nakreslit jednoduchý plánec (*pozor, aby v terénu účastník spíše nesledoval plánek než svoje okolí – plánec je v téhle fázi určen spíše pro „zatažení“ účastníka do cestování, příprava na to, co ho čeká; některé účastníky plánky velmi matou – nepoužívat „plošně“, ale po individuálním posouzení*)
- během cesty by si měl účastník najít důležité orientační body (budovy, obchody, navigační cedule,...) a zkusit si je zapamatovat (*můžeme se odkazovat na předešlé plánování nad mapou – čím víc „háčků“ pro zapamatování cesty dáme, tím lépe*) – lektor by měl účastníka k této činnosti vybízet, na hledání orientačních bodů oba aktivně spolupracují
- je dobré, aby si účastník zapamatoval i názvy ulic, kterými se pohybuje – může si pak kontrolovat cedule na domech, jestli jde správně (je třeba si ukázat, kde cedule hledat)
- můžeme účastníkovi pomoci vytvořit a zapamatovat si sled důležitých (pro účastníka zajímavých) objektů, podle kterých bude cestu procházet (zejména pokud má takové problémy s orientací, že si trasu nezapamatuje spontánně prostým opakováním)
- když účastník využívá při cestě MHD, tak by si měl zapamatovat, kde jsou zastávky, kde nastupuje a vystupuje, podle čeho je pozná, jakým číslem a jakým směrem jede
- účastník si může s pomocí lektora vytvořit (napsat nebo nakreslit) náповědu (plánek cesty) a naučit se takovou pomůcku používat

- lektor aktivně vstupuje do nácviku do té doby, než spolu s účastníkem vymyslí optimální postup, jak se trasu naučit; pak se stahuje do pasivnější pozice a umožňuje tak účastníkovi převzít aktivitu a zodpovědnost za cestu
- procházet trasu s asistencí tak dlouho, dokud si jí účastník nezapamatuje (nezafixuje v paměti)
- pokud na dané trase účastník cestuje málo (jednou za týden), nemusí být schopen si ji zapamatovat ani po dlouhodobém nácviku – zvažujeme proto efektivitu nácviku dle individuálních dispozic účastníka a případně doporučíme pro danou cestu spíše osobní asistenci
- pozor na vyhasínání paměti – pokud účastník trasou dlouho necestuje, může ji zapomenout (třeba po delší dovolené nebo letních prázdninách)

Nácvik univerzálně použitelných dovedností orientace by měl navazovat na nácvik konkrétních cest. V podstatě jde o to, aby účastník zjistil, že může dovednost použít nezávisle na místě/trase. Může se stát, že spontánně začne využívat dovednosti z pravidelných tras i na jiných cestách, ale nedá se na to spoléhat (na pravidelných trasách nemusí dovednosti vůbec získat, jde spíše o mechanické zapamatování co kde je).

Dokázat si najít cestu ulicemi, kde jsem nikdy nebyl, není jednoduchý úkol (leckdy se při něm zapotí i lidé bez postižení). Pro úspěšné dosažení cíle je třeba dobré přípravy (rada, mapa, plánek) a/nebo dostatečná schopnost pružně reagovat v terénu (zeptat se, řídit se navigačními tabulemi, ...).

Pokud je cílem nácviku zlepšit dovednosti orientace (tj. schopnost dorazit kam potřebuji, neztratit se), volíme následující postup:

- zaměříme se na ty nejužitečnější dovednosti – příprava před cestou (poradit se s někým, připravit si plánek), zeptat se na cestu, umět použít plánek nebo popis cesty
- v této fázi není cílem naučit účastníka naplánovat si cestu sám, ale naučit se neztratit na ulici
- lektor vymýšlí cíl trasy, odkud a kam má účastník dorazit (ideálně by v cíli mělo být něco zajímavého/důležitého pro účastníka) – zadává adresu i průběh trasy
- snažíme se účastníkovi vštípit postup – společné plánování samostatná cesta
- lektor projde s účastníkem cestu na mapě, zkusí společně vytvořit zjednodušený plánek cesty nebo napsat na papír slovní pokyny (hledáme způsob pro účastníka nejsrozumitelnější) – když najdeme vhodný způsob plánování (vysvětlování cesty) je dobré ho zapsat (mohou ho jako vodítko využít další osoby, které účastníkovi v budoucnu budou s přípravou pomáhat)
- společně vyrážíme do terénu – lektor sleduje poněkud odlišný cíl než při nácviku konkrétní cesty – nesnažíme se účastníkovi ukázat cestu, ale způsob, jak si ji hledat
- je nutné, aby se účastník naučil rozumět svému plánu či popisu a dokázal si ho propojit s realitou ulice – většinou až v terénu zjistíme, jestli účastník dokáže plánek využít a která slova popisu dobře chápe (a která ho matou) → hledáme postupně optimální (efektivní) nápovědu
- pokud účastník nedokáže plánek/zápis cesty využít, bude se muset spolehnout na paměť a doptávání se kolemjdoucích – zaměříme se nácvik tímto směrem
- účastník by se měl postupně učit běžnou „terminologií“, která se pro popis cesty používá – lektor by měl pokaždé ověřit, že účastník termínu rozumí – i jednoduché „druhou doleva“ může být dost matoucí (*„pořád rovně po kolejích“ znamená sledovat tramvajovou trať tj. koleje a ne jít přímo po kolejích*) – důležité při ptaní se kolemjdoucích na cestu
- snažíme se účastníka naučit aktivnímu používání dovedností – např. místo upozornění na důležitý orientační bod nyní lektor účastníka upozorňuje na to, aby použil potřebnou dovednost tj. podívat se kolem a bod si našel sám (*ptáme se „co je třeba teď udělat?“, „kudy dál?“, „víte, kam ta ulice vede?“...*)
- více vysvětlujeme souvislosti jednotlivých objektů a dějů na ulici – např. že po hlavních (širokých) ulicích jezdí hodně aut a najdu tam nejspíš i tramvaj a autobus; k orientaci můžu využít i zastávky MHD – jízdní řády mi řeknou, kam mě koleje zavedou, ... → účastník potřebuje nabrat hodně zkušeností, aby měl z čeho čerpat – někdy lektorovo vysvětlování „dosedne“ až po určité době – **nesmíme zapomínat, že zkušenosti předchozích cest jsou vlastně hlavním zdrojem našich dovedností orientace**
- účastník by si měl osvojit zásady –
 - sledovat okolí

- vyhledávat orientační body (a srovnávat je s plánkem/popisem)
- pokud si nejsem jistý, kudy dál – zastavit se a rozmyslet se
- když si nejsem jistý, radši se někoho zeptám
- někdy pomůže popojít ještě kousek (na nejbližší roh), třeba tam uvidím co potřebuji
- když někde špatně zatočím, můžu se vrátit zpátky
- na cesty mít s sebou mobilní telefon (nebo aspoň peníze/kartu na tel. automat) – *mobil je výtečná věc, taková krabička poslední záchrany – vždycky se dá zavolat někomu blízkému a poradit se (ale musí být nabitá baterie a mít dost kreditu, samozřejmě je třeba umět telefon používat)*
- dovednosti můžeme nacvičovat i při trénování konkrétní cesty
- *účastníci poměrně rádi přijímají plánování trasy a následné hledání cesty jako hru „start-cíl“ – lektor zadá start a cíl, účastník se snaží k cíli dorazit*
- je dobré upozorňovat na fakt, že v Praze se v podstatě nedá totálně ztratit (vyjma okrajových čtvrtí) – skoro vždy po chvíli chůze narazím na MHD, které mě může zavést do centra
- je dobré hodně trénovat orientaci v místě bydliště a také v centru města
- centrum je častým cílem cest za kulturou, nákupy, společenskými událostmi,... – snažíme se ukázat, že v centru je to „všude kousek“, velká náměstí jsou vzájemně propojená rušnými ulicemi, jako vodítko může sloužit např. řeka (a mosty), magistrála, různé věže, trasy tramvaje,... - opět čím více zkušeností, tím lépe se vyznám

Příklady úkolů

Úkol 1:

Na ulici

Jděte touhle ulicí a na každé křižovatce hledejte cedule s názvy ulic – přečtěte mi je.

- trénujeme sledování tabulí
- vysvětlujeme si, že cedule pojmenovává tu ulici, ve které je pověšená – sledovat i boční ulice
- vysvětlujeme terminologii – co je křižovatka

Úkol 2:

Na ulici

Jděte touhle ulicí rovně a druhou ulicí doprava.

- trénujeme porozumění slovním pokynům
- vyjasňujeme terminologii – „druhou doprava“ znamená „jednu ulici přeždu, do druhé zahnu“

Úkol 3:

Na ulici

Jděte touhle ulicí až na náměstí.

- účastníkům může dělat potíže, že cestou k náměstí potkají řadu objektů, které jsme jim nejmenovali – musí např. přejít silnici, minout zastávku MHD
- trénujeme „jít a jít, dokud to neuvidím“
- vysvětlíme, jak poznat náměstí

Úkol 4:

Na ulici

Jděte kousek napřed a až uvidíte most/řeku/kostel/světelnou křižovatku, tak se zastavte a řekněte mi to.

- trénujeme pozornost a samostatnost (můžu jít, dokud nedojdu k cíli a nikdo mi nebude napovídat)

4.2.8. NAVIGAČNÍ A INFORMAČNÍ TABULE (A INFORMAČNÍ CENTRA)

Suma vědomostí

- pokud mám nav. a info. tabule efektivně používat, potřebuji -
 - vědět, kde je najdu (na domech, v metru na nástupištích, ve vestibulech, na nádražích, v některých budovách,

- v některých částech města na stojanech na ulici)
 - naučit se po nich dívat (když je nebudu sledovat, jsou mi na nic)
 - vědět, co znamenají (ukazují cestu, směr např. k výstupu z metra směr XY,)
 - umět je využít, umět se jimi řídit (např. zvládat ptaní na informacích; když potřebuji jít na tramvaj směr Petřiny, musím hledat ceduli s nápisem Petřiny...)
 - kde najdu informační centra a k čemu jsou – nejčastěji ve vestibulu metra; můžu se tam zeptat na cestu, pořídit si různé mapy a plány MHD (je dobré mít s sebou malý plánec MHD, může mi pomoci, když si nebudu jistý cestou, nebo když se ztratím)
 - silnice s malým provozem (počtem aut):
- nejčastěji využíváme -
 - cedule s názvy ulic na domech – bývají jen na začátku a konci ulice – pokud je ulice dlouhá, na křižovatce ceduli nemusím najít; na sídlištích se cedule/ulice někdy hledají velmi obtížně (lepší se zeptat)
 - ukazují mi hlavně, kde jsem teď (můžu si ověřit, že jdu správně)
 - na křižovatkách ulic se můžu podívat, kterou ulicí půjdu dál
 - cedule ve vestibulech metra – ukazují směry ke vstupům/výstupům do/z metra; informují, kam vedou jednotlivé výstupy na povrch (bus/tram směr XY, ta a ta ulice,...**může být opravdu složité např. na Hradčanské nebo na Palmovce**), kudy k WC, policii...
 - ukazují mi, kam se dostanu, když půjdu tím směrem
 - na křižovatkách/náměstích v centru – navigace zejména pro turisty (k památkám, metru), ale může pomoci
- důležité je vědět, co vlastně chci zjistit (kam chci dorazit) – abych věděl, po čem pátrat
- informační centra (Informace) – zaměstnanci informací by měli být schopní poradit, ale nedá se spoléhat na komunikativnost a ochotu

Specifika nácviku

- tabule – nejen pro ty, kteří umí číst (účastník může poznat globálním čtením to co potřebuje – „jako obrázek“), na některých jsou i piktogramy
- obecný postup k použití nav.tabulí je docela problematický – jsou každá trochu jiná
- snažíme se popsat obvyklé typy tabulí – co z nich můžeme vytěžit

4.2.9. MAPA

Suma vědomostí

- abych si mohl najít cestu na místo, kde to neznám, můžu použít mapu
- mapa mi může posloužit k zorientování – můžu zjistit, kde vlastně jsem (podle názvu ulice) – budu potřebovat mapu s rejstříkem ulic (seznam všech ulic, který mi poradí, kde tu moji ulici v mapě hledat)
- mapa je vlastně jako pohled shora (jako z letadla) na město – vidím tam domy a ulice, parky, důležité budovy; na některých mapách jsou vyznačené trasy MHD
- z mapy můžu získat přehled o tom, jak jsou rozmístěné čtvrti města, kudy vedou trasy MHD; kam třeba můžu dojet, když zaspím v tramvaji (kde je konečná)
- aby mi mapa k něčemu byla, musím se v ní vyznat – naučit se rozeznávat použité symboly (na mapách bývají vysvětlivky), práci s rejstříkem,...
- když se naučím pracovat s mapou, můžu využívat i plány MHD, které jsou na zastávkách a v metru
- pokud cestuji stále stejnou trasou, nebudu nejspíš mapu potřebovat

Specifika nácviku

- pro dost lidí je obtížné naučit se v mapě orientovat, tudíž pokud to účastníkovi nepůjde, netřeba z toho dělat tragédii – hledáme schůdnější řešení (zjednodušené plánky, slovní popis cesty,...)
- práce s rejstříkem bývá na dlouho – hodně účastníků má potíže se čtením (a vyhledáváním dle abecedy – jak jdou ta písmena za sebou?)
- nutno projít vysvětlivky, aby účastník rozpoznával objekty na mapě

- může být těžké pochopit, že musím respektovat „domy“ na mapě, že jimi nemůžu procházet – je třeba hledat cestu jako v bludišti – jen po ulicích (*zkuste si okopírovat nebo z internetu vytisknout kousek mapy, pak do ní můžete kreslit trasu*)
- na ulici pak bývá problém zorientovat mapu tak, aby souhlasila se skutečností (tj. „sever na sever“ – aby souhlasily směry) – někdy může být pro účastníka jednodušší někoho se zeptat (případně někomu ukázat cíl v mapě a nechat se nasměrovat – pozor, ne každý umí mapu použít)

Příklady úkolů

Úkol 1:

Na mapě vybarvěte černou barvou domy, ulice nechte bílé.

- použijeme okopírovanou mapu, kde domy jdou světle šedě a ulice bílé

Úkol 2:

Do mapy zakreslete červenou čarou svojí cestu ze „startu“ do „cíle“.

- můžeme použít mapku z předcházejícího úkolu (už vybarvenou)-sledujeme, zda účastník neprochází domy

Pomůcky a místa pro nácvik

Je dobré od začátku používat mapu Prahy s plánem MHD, které vydává Dopravní podnik (budeme používat i při nácviku využití MHD). Jsou k dostání v informačních centrech. Pokud má účastník (jeho blízcí/asistenti) přístup k internetu, můžeme využít i mapky vytištěné z webu.

4.2.10. PLÁNEK CESTY

Suma vědomostí

- pomáhá mi, abych trefil kam potřebuji, abych nesešel z trasy, kterou cestuji
- když bych se ztratil, budu mít napsané, kam se potřebuji dostat
- můžu mít napsané nebo nakreslené, kudy mám jít, do které ulice zahrnout, kde nasednout na MHD (jaké číslo) a kde vystoupit
- když si pak během cesty nebudu jistý, jestli jdu správně, můžu se do plánu podívat a přesvědčit se
- plánec si můžu udělat doma sám nebo mi s jeho vytvořením může někdo pomoci
- než vyrazím, měl bych se přesvědčit, že plánované trase rozumím (a že rozumím i plánu)
- *psaný popis cesty by měl být co nejstručnější, vyberte vždy jen jeden orientační bod k určení směru chůze (více prvků najednou mate – vyberte jen ten pro konkrétního účastníka nejvýraznější)*
- *příklad zápisu trasy (včetně využití MHD) – účastnice dobře rozumí textu; vyzná se na Karlově náměstí, ví odkud to jezdí na Anděl; rozpozná levou-pravou:*

Start: Karlovo náměstí (metro B) **Cíl:** Nezamyslova ulice č.10

- Dojít pěšky na zastávku TRAM Moráň (směr jakoby na Anděl)
- Nastoupit na TRAM číslo 18 směr Vozovna Pankrác nebo 24 směr Radošovická
- Dojet do zastávky Ostrčilovo náměstí
- Přejít na druhou stranu ulice
- Jít dál pěšky podle kolejí – jít směrem k Nuselskému mostu
- První ulice doleva je Nezamyslova

Specifika nácviku

Účastník by se měl naučit spojovat plánec nebo popis se skutečností, kterou vidí před sebou. V terénu vysvětlíme a ukážeme, co jednotlivé prvky plánu/zápisu znamenají. Opakujeme na různých místech – účastník se snaží dojít k cíli se stále se zmenšující pomocí lektora.

Postupně přijdeme na to, kterým symbolům/formulacím účastník nejlépe rozumí. Později můžeme vyzkoušet i další varianty – ne vždy dostane účastník plánec/popis, na který je zvyklý. Pokud jsou různé varianty pláneků pro účastníka

příliš složité, najdeme jeden srozumitelný způsob a ten pak účastníkovi předáme se závěrečným hodnocením (jako jeho „návod na vytvoření plánu cesty“) – účastník a jeho rodiče nebo asistenti pak mohou námi „vyladěný“ způsob dále používat v praxi.

4.2.11. ZABLOUDĚNÍ

Suma vědomostí

- základy viz 4.1
- měl bych vědět, ve které části města (čtvrti) bydlím a jak se jmenují okolní čtvrti, také je dobré vědět, do které čtvrti cestuji (snáz se pak doptám na cestu)
- musím znát svoji adresu (když si ji nepamatuji, tak jí mít někde napsanou a nosit ji s sebou); to samé s adresou místa, na které cestuji
- pokud jsem dál od domova (cestoval jsem MHD), měl bych vědět, jak se jmenuje zastávka „mého“ spoje domů (k cíli mé cesty)
- pro případ zabloudění bych měl nosit mobil a umět z volat (případně umět volat z budky)
- měl bych umět vysvětlit po telefonu, kde jsem – dokázat říct, v jaké jsem ulici, popsat trochu okolí (hlavně se dívat, jestli kolem není zastávka MHD; umět říct, jestli jsem na náměstí, u obchodu, restaurace, ...)
- měl bych umět říkat si kolemjdoucím o pomoc/radu

Specifika nácviku

Zabloudění se nedá vždy zabránit, proto by si měli účastníci osvojit návyky potřebné pro zvládnutí takové situace.

V podstatě nejdůležitější je, aby měl samostatně cestující účastník vždy u sebe mobilní telefon a uměl ho použít. Pokud mobil nosit nechce nebo nemůže, je nutné patřičně zapracovat na ostatních dovednostech zvládnutí zabloudění (a na prevenci zabloudění).

V kurzu netrénujeme telefonování, ale můžeme připravit účastníka na situaci, kdy se po telefonu s někým radí – snažíme se ukázat, jaké orientační body ve svém okolí by měl dotelefonu popsat (co pomůže určit, kde vlastně je). Účastníci ne vždy mobil mají a pokud ano, ne vždy ho nosí, ne vždy ho umí používat, případně nemají kredit nebo mají vybité baterie. Je třeba konzultovat s rodiči (pracovníky zařízení) a doporučit pořízení, nácvik použití a nošení telefonu (*aby účastník dokázal mobil nosit, neztratit a minimálně uměl přijmout hovor; ale vytočit jedno důležité číslo uložené pod klávesovou zkratkou by se měl být schopen naučit kdokoli, kdo je schopen pohybovat se po ulici bez doprovodu*). Pro rodiče je opravdu šílené, pokud jejich dítě nedorazí tam kam mělo a oni nemají šanci zjistit, kde je (*v rámci odhadu rizik při plánování samostatného cestování by měly zaznít výhody nošení telefonu*).

Je dobré, aby si účastník pamatoval jména míst, kde to zná a odkud se dokáže dopravit ke svému cíli (ať už k původně zamýšlenému nebo aspoň v nouzi domů nebo na místo, kde ho znají a pomohou mu). Např. ze které stanice metra mu to jede domů, že od Anděla treť do práce, ... Snáz se pak doptá na cestu kolemjdoucích, může zjednodušit i radu po telefonu.

Pracujeme na zlepšení říkání o pomoc, ptaní se na cestu (v případě výrazných obtíží můžeme doporučit další nácvik zaměřený na zlepšení sociálních dovedností).

Trénujeme schopnost „vrátit se po vlastních stopách“ – zavedeme účastníka do neznámých ulic a pak ho necháme najít cestu zpět k výchozímu bodu (kde to zná, odkud treť domů). Je nutné, aby se účastník naučil sledovat okolí, když někam jde.

Pokud účastník vyráží dál od domova, bude pravděpodobně kombinovat přesun pěšky s MHD – měl by znát „své“ spoje a zastávky. Více viz kapitola 4.3.

Můžete vyzkoušet (zatím jsme neověřili efektivitu) pomoci účastníkovi vytvořit jednoduchý plánec (mapku) míst, kde to zná – nejsrozumitelnější by asi byla kombinace obrázku (fotky) a jména místa, spojené schématicky čarami (s připsanými názvy ulic nebo čísly MHD). Plánek může účastník nosit s sebou a v nouzi si pak připomenout známá místa, případně ho ukázat člověku, kterého se ptá na cestu (obzvlášť pokud má účastník potíže s mluvením/výslovností).

4.2.12. ZMĚNY POČASÍ

Ne všichni účastníci se dokáží přiměřeně vyrovnat se změnou počasí – deštěm, sněžením, chladem, horkem. Často jsme se setkali s tím, že si účastník např. nevezme (nezapne) bundu, když začne být zima, i když pocituje chlad

(někdy i když už se klepe zimou), obdobněv horku se nesvlékne z mikiny, nejde se schovat před náhlou průtrží a pak pokračujepromočený v cestě...někdy bychom takovou „neschopnost“ u účastníka opravdu nečekali. Je dobré konzultovat s účastníkem a jeho rodiči, jestli si takové věci hlídá sám.

V průběhu kurzu se bude počasí dozajista měnit – využijeme příležitosti k pozorování. V kurzu nemůžeme cíleně nacvičovat, ale můžeme doporučit účastníkovi/rodičům, aby se zaměřili i na zlepšení v této oblasti.

4.2.13. MÍT S SEBOU POTŘEBNÉ VĚCI

Základy viz 4.1. Na delších cestách je již pravděpodobnější, že účastník bude potřebovat rezervní peníze (např. na záchod) a doklady. Silně doporučujeme mobilní telefon připravený k použití (nabitý, dost kreditu).

Cíl cesty se často nachází mimo docházkovou vzdálenost. Účastníci se potřebují dostat do školy, do práce, za zábavou,... Pro přepravu na větší vzdálenosti je nutné zvládnout používání městské hromadné dopravy. Předpokládáme, že v této fázi ještě někdo (rodiče, asistent,...) pomáhá účastníkovi trasu naplánovat.

Co by měl účastník zvládat pro samostatné cestování:

Používání MHD

- znát jednotlivé druhy MHD (autobus, tramvaj, metro)
- orientovat se na zastávkách – umět poznat tu „moji“, kde nastupuji a vystupuji, trefit na ni, bezpečně na ni dojít (přejít silnici)
- znát základní informační tabule a plány MHD (základní informace o jízdních řádech)
- rozeznávat značení (čísla) linek - poznat číslo, kterým potřebuji jet
- poznat směr jízdy spoje (vybrat si ten správný směr) -znát a dodržovat základní pravidla užívání MHD
 - používat jízdní doklady (zvládnout kontrolu – revizor)
 - zvládat bezpečný nástup a výstup z dopravních prostředků
 - držet se za jízdy (i na eskalátorech)
 - neomezovat, neobtěžovat a neohrožovat spolucestující
 - umět sledovat cestu – hlášení zastávek
 - dokázat vystoupit ve správné stanici -umět přestupovat

Bezpečnost

- zvládnout situaci:
 - přejedu výstupní zastávku
 - na trase je výluka (můj obvyklý spoj vůbec nepřijede)
 - spoj dál nejede (např. při nehodě)
 - nastoupím do špatného spoje
 - posunou zastávku (např. při opravách)
 - dopravní špička – přeplněné dopravní prostředky, nevejdu se do nich
 - ztráta dokladů, osobních věcí
 - obtěžování v MHD
- hlídat si osobní věci (pozor na krádeže)
- nevyprávět nahlas osobní záležitosti (neříkat osobní údaje – např. kde bydlím)
- znát důsledky svého chování – zbytečně neriskovat

4.3 CESTA S VYUŽITÍM MHD

Nejspíš bude platit, že pokud účastník zvládne samostatný pohyb po ulici a přecházení, dokáže samostatně využívat i MHD. Rizika spojená s cestováním MHD nejsou většinou ažtak vážná. Někteří účastníci nezvládnou samostatně přecházení, ale dokážou bezpečně využívat MHD. Lze tedy „posadit“ účastníka na autobus (jede už sám) a nechat ho pak samotného dojít pochodníku do školy, i když vím že neumí přecházet. Ale pozor: je potřeba počítat s možností, že při nečekané události bude nucen silnici překonat -např. přejede a bude nucen přejít na zastávku pro opačný směr – musí mít natrénované řešení!

Popis jednotlivých oblastí (dovedností)

4.3.1. ZÁKLADNÍ INFORMACE

Suma vědomostí

- **MHD = městská hromadná doprava**
 - městská – jezdí po městě (Praze), hromadná – používá „hromada“ lidí (hodně lidí v jednom dopravním prostředku), doprava – dopravuje (vozí) lidi na různá místa a vzdálenosti
 - trasa (= linka) = stálá cesta kudy jede dopravní prostředek
 - všechny hromadné dopravní prostředky mají svojí stálou trasu
 - → systém – jezdí po určité trase (pořád stejné, mimo výluky), z jednoho konce na druhý, pořád dokola (konečná → zastávky → konečná)
 - každá linka je označena číslem – většinou mluvíme pouze o čísle tramvaje nebo autobusu („tramvaj 22“ = linka tramvaje číslo 22)
 - **druhy** prostředků MHD v Praze – autobus, tramvaj, metro
 - **označení dopravních prostředků** = to jak je mezi sebou poznám, najdu na čelní části, ale může být i jinde – číslo linky a jméno konečné zastávky
 - tramvaj – označena 1 nebo 2 číslicemi (např. 2, 9, 12, 24)
 - autobus – vždy označen 3 číslicemi (122, 158, 271)
 - metro – označeno písmenem – A, B nebo C
 - **systém MHD** = je vymyšlený, aby se cestující dostal co nejlépe a nejrychleji z jednoho místa na druhé, s využitím více druhů MHD a přestupování mezi nimi, je to jakási „pavučina“, která spojuje vzdálenější místa na okraji Prahy s centrem Prahy, na okraji Prahy je méně hustá (jezdí menší počet a jen některé druhy dopravních prostředků), v centru je naopak velmi hustá (často více možností, jak se na nějaké místo dostat, mohu si vybrat jakým druhem MHD), jeden dopravní prostředek jezdí často z jednoho konce Prahy na druhý a spojuje tak hodně vzdálená místa
 - **mapa MHD** = speciální mapa, kde jsou zvýrazněné trasy všech prostředků MHD
 - tyto čáry odpovídají tomu, jak je to ve skutečnosti (kudy např. jezdí autobus) – viz Vysvětlivky na plánu
 - vyvěšená na informačních tabulích např. na nástupišti v metru
 - trasa metra – široká barevná čára (podle trasy – A,B,C)
 - trasa tramvaje – tenčí barevná čára – mnoho různých barev
 - trasa autobusu – tenká modrá čára
 - **Smluvní přepravní podmínky (přepravní řád)** = pravidla, která musím dodržovat když chci cestovat s MHD
 - zkrácenou verzi si lze přečíst na nástupištích metra, přímo v autobuse
 - nesmím bránit řidiči ve výhledu nebo se zdržovat v prostoru vyhrazeném pro řidiče (označeno žlutou čarou na podlaze – většinou v autobuse), nesmím mluvit za jízdy na řidiče
 - neopírat se o dveře
 - nejíst a nepít v MHD - abych něco nebo někoho neumazal nebo nepolil
 - pravidlo nepřekážet-neomezovat-neohrožovat – například hlukem, zbytečným stáním příliš blízko jiného člověka (pokud nelze jinak), špínou, zápachem apod.
 - řidič nebo dispečer (dozorčí v metru) má právo „narušitele“ napomenout nebo vykázat (vyloučit) z dopravního prostředku
- **Informační centra** – veškeré podstatné informace o provozu městské hromadné dopravy, linkovém vedení, jízdních řádech, tarifu se cestující může dozvědět ve střediscích dopravních informací (zkratka SDI, jsou to kanceláře nedaleko metra), lze i telefonicky
 - je možné si například zakoupit: zastávkové jízdní řády tramvají a autobusů (z libovolné zastávky), plán Prahy se zakreslenou sítí MHD, publikace o historii a současnosti MHD v Praze, knižní jízdní řády metra, tramvají a autobusů, jezdících na území Prahy

- zdarma je možné získat například letáky o nejbližších a právě probíhajících výlukách a změnách linkového vedení a některé další aktuální informační materiály.
- vedle běžných jízdenek pro jednotlivou jízdu, které lze koupit přímo v instalovaných automatech, je možné ve střediscích zakoupit i krátkodobé časové jízdenky platné 24 hodin nebo 3, 7 a 15 dní.
- některá Informační střediska Dopravního podniku hl. m. Prahy, **tel.: 296 19 18 17 - denně od 7:00 do 21:00 hodin**
 - SDI Muzeum, v podchodu stanice metra Muzeum, linka A a C
 - SDI Můstek, v podchodu stanice Můstek, linka B, pod Jungmannovým náměstím
 - SDI Nádraží Holešovice, ve stanici Nádraží Holešovice, linka C, výstup do ulice Plynární
 - SDI Anděl, ve vestibulu stanice Anděl, linka B

Specifika nácviku

Možné obtíže

- druhy prostředků MHD – účastníci někdy jmenují i osobní auta
- označení dopravních prostředků – u trojmístných čísel je účastníci někdy čtou odděleně (např. „*dvanáct a tři*“-123), pokud má účastník potíže se čtením číslic, je dobré mít pomůcku – na papíře mít číslo napsané – většina účastníků si zvládne číslice porovnat (jako obrázky, může být důležité zachovat stejný tvar číslic)
- s pochopením směrů jízdy a jejich střídání – dopravní prostředek jede pořád stejnou trasu až na konečnou, tam se otočí a jede stejnou cestou zpět, jen v opačném směru, pro některé účastníky je to příliš abstraktní
- rozdíl mezi termínem „trasa“ a „stanice“ – významy se účastníkům pletou, zaměňují je – na otázku jakou jedou trasou metra ?-„na Chodov“ x kde mají vystoupit ? – „na béčku“
- **mapa MHD**
 - se sledováním čáry na mapě – najednou se jim někde ztratí nebo přejedou prstem na jinou čáru
 - s pochopením, že nemohu přeskokovat z jedné čáry na druhou, ale musím projet trasu postupně
 - čára = tunel nebo koleje MHD, tak jak to jede ve skutečnosti – s nalezením, kde čára (trasa) začíná a se sledováním zastávek, jak jdou na trase za sebou a žádnou nevynechat
- někdy je účastník zvyklý jezdit určitým dopravním prostředkem na určité trase a je pro něj těžké si představit, že by mohl jet i trochu jinudy nebo jiným prostředkem
- může být obtížné představit si, že když vystoupím na zastávce tak např. tramvaj jede dál, nebo než nastoupím, tak byla na jiných zastávkách předtím – tramvaj nejede jen ten úsek cesty, kterou já znám, ale často mnohem delší (na místa, kde jsem nikdy nebyl)
- dodržování přepravního řádu – často chybí praktická zkušenost s důsledky porušení přepravního řádu – někdo může mě nebo někomu jinému vynadat – mají možnost vidět množství cestujících, kteří na tyto podmínky nedbají a většinou se nic nestane

Pomůcky a místa pro nácvik

- **v učebně**
 - mapa MHD
 - Smluvní přepravní řád – výňatek, který je vyvěšený např. v autobuse
 - foto
 - druhy prostředků MHD
 - čísla dopravních prostředků a kde je najdu
 - Informační centrum
- **v terénu**
 - čtení čísel dopravních prostředků
 - ukázat si Středisko dopravních informací

Příklady úkolů

- 1) Ukažte na mapě kudy vede trasa metra A – kde začíná a vyjmenujte stanice jak jsou za sebou. (každému účastníkovi zadat jinou trasu metra, nejprve tu kterou již aspoň trochu zná, poté naopak trasu, kterou nikdy nejel)
- 2) Vyjmenujte druhy prostředků Městské hromadné dopravy.
- 3) Určete druh dopravního prostředku na fotografii? (podle vzhledu)
- 4) Jaký je druh dopravního prostředku na fotografii? (poznat podle čísla)
- 5) Co se stane, když dojede např. tramvaj na konec své trasy?

4.3.2. JÍZDNÉ

Suma vědomostí

- MHD provozuje Dopravní podnik, který potřebuje peníze na údržbu vozů a platy řidičů, proto se za cestování MHD platí
- **jízdní doklad** = něco čím dokazuji, že jsem za jízdu zaplatil
- různé druhy:
 - **časové jízdenky** = „lístek“ = doklad, se kterým mohu cestovat jen určitý čas
 - musím si je před jízdou nebo během ní označit = „štípnout“, „cvaknout“
 - nejčastěji používané:
 - nepřestupní – za 14 Kč na 20 min -pokud jedu někam na krátkou cestu, v metru maximálně 4 stanice, nemůžu přestupovat na jiné druhy MHD
 - přestupní – za 20 Kč na 75 min – na delší cestu nebo když potřebuji jet více druhů MHD (přestupovat)
 - **předplacené jízdenky** = doklad, se kterým mohu cestovat delší čas, zaplatil jsem si hodně cest předem (např. 3 měsíce), musím mít spolu s průkazkou a mojí fotografií, neoznačuje se ve strojcích (necvaká se)
 - **průkaz ZTP** = doklad, se kterým mohu cestovat po Praze zadarmo; člověk může dostat ze zdravotních důvodů
- **nákup jízdenky** – časové
 - automat = stroj, který mi po vhození kovových mincí vytiskne jízdenku, výhodou je, že mi jízdenku vytiskne i když mají všude jinde zavřeno, nevýhodou je že musím mít kovové mince a musím vědět jak automat používat
 - trafika = prodej novin a časopisů, v některých prodávají i jízdenky, stačí si umět říct prodavači (a mít peníze)
 - dispečink (dozorčí) v metru – jen na některých místech mohu koupit i jízdenku, tato místa jsou označena obrázkem
 - prodejní místa Dopravního podniku – „okýnko“ ve vestibulu stanice metra (jen v některých stanicích), tato místa jsou označena obrázkem, prodávají zde především předplacené jízdenky
- **označení jízdenky**
 - = „cvaknutí“ – vytištění datumu a času, kdy jsem si ji označil
 - označil jsem ji správně? – ozve se cvaknutí („zachroupání“) a na lístku se objeví vytištěné údaje
 - speciální strojky na označení jízdenky = oranžové malé „krabičky“ přidělané k tyči uvnitř dopravního prostředku nebo u vstupu do metra
 - když ji jednou označím, nelze ji již příště použít
 - na jízdence je bílý proužek (místo pro označení) – jízdenku zasunu, tak aby tento proužek byl nahoře a na začátku (blíže ke strojku), na jízdence je slabě vytištěná šipka – ukazuje, kterým koncem mám jízdenku do strojku zastrčit
- zapomenutí předplacené jízdenky nebo průkazky ZTP – musím si koupit časovou jízdenku a označit ji (měl bych to umět)
- **doba platnosti jízdenek**
 - = jízdenka platí jen počet minut, který je na ní napsaný – čas se počítá od té doby, kdy ji označím (cvaknu) – čas je to číslo úplně na konci; v dopravních prostředcích jsou většinou digitální hodiny, podle kterých si mohu zkontrolovat jak dlouho jedu
 - předplacená jízdenka je také časově omezená a poté je potřeba koupit si novou
 - průkazka ZTP má také omezenou dobu platnosti, poté je potřeba požádat o novou
- **kontrola platnosti jízdního dokladu**
 - provádí ji revizoři – zaměstnanci Dopravního podniku, kteří mají oprávnění kontrolovat platnost jízdního dokladu
 - musím ukázat odznak a na požádání ještě průkaz, který musí mít fotku a stejné číslo jako je na odznaku (*může se stát, že je revizor falešný – vezme si ode mne peníze za pokutu, ale nechá si je pro sebe – ale my si dáváme pozor, abychom doklad měli, tudíž nás falešní revizoři nezajímají*)
 - jízdní doklad ukazuji jen na vyzvání revizora – nemusím za ním běhat a iniciativně mu ukazovat průkazku (čekám, až mi řekne „kontrola jízdenek“ a ukáže odznak)
 - pokud revizor zjistí, že nemám platný jízdní doklad je to přestupek musím zaplatit pokutu – musím ukázat občanský průkaz (sdělit své jméno, příjmení a adresu bydliště) → vyplní mi formulář, kde je napsáno jakou musím zaplatit pokutu
 - pokud nemám ani občanský průkaz → revizor může zavolat strážníka Městské policie, který mě může odvézt na stanici, kde si v počítači zjistí mou totožnost (trvá to dlouho a je to nepříjemné)

- o pokutu musím zaplatit do určité doby v centrále DP – pokud jsem zapomněl platný jízdní doklad doma (předplacenou jízdenku nebo průkaz ZTP) a při placení pokuty jej ukážu, tak platím menší pokutu
- o kontrola revizorem je náhodná – revizor nemusí stihnout zkontrolovat všechny cestující

Specifika nácviku

Rady jak postupovat:

- jízdní doklad – je těžké zvolit jaký si potřebuji koupit – nepřestupní nebo přestupní („stačí mi za 14,-?“) – jízdenka za 14 Kč je málo využitelná (jen na opravdu „pár stanic“)
- doba platnosti – účastníci se většinou neorientují v čase, nespočítají si tudíž, kdy jízdenka „vyprší“ a musí si tedy koupit novou →
 - o pomůcka: pokud jedu „v kuse“, jeden dopravní prostředek za druhým, nikde dlouho necourám → jízdenka za 20 Kč stačí; když ale něco mezi jízdami dělám (dlouho čekám, jdu nakoupit, na kroužek,...) musím si označit novou jízdenku;
 - o neplést si vytištěný údaj na jízdence s časem, do kdy mi jízdenka platí (je tam napsáno OD kdy, ne do kdy)
- mít u sebe platný jízdní doklad – někteří účastníci mohou být zvyklí, že toto hlídá jejich doprovod (často má zároveň u sebe průkaz ZTP), důležitou součástí nácviku je tedy mít za toto zodpovědnost (než vyjdu z domova, tak si zkontroluji jestli mám průkazku ZTP apod.)
- automat na jízdenky – potíže vyznat se ve velkém množství tlačítek, vědět jaké a kolik mincí vhodit → není třeba vědět co znamenají všechna tlačítka, důležité je zvládnout postup a rozlišit mezi tlačítkem pro jízdenku nepřestupní a přestupní, musím vhodit nejméně 20 Kč, když to bude víc tak mi automat vrátí zpět

Možné (časté) obtíže:

- druhy jízdních dokladů – velká část účastníků má průkazku ZTP, někteří mají zkušenosti s časovou jízdenkou, ale velmi málo účastníků má předplacenou jízdenku
- držitelé průkazky ZTP si příliš nepřipouští, že by jim mohla skončit platnost a nebyla by prodloužena → nejsou motivováni k tomu, aby se učili používat i jiný jízdní doklad
- účastníci, kteří mají průkazku ZTP někdy obtížně přistupují na to, že když si ji zapomenou doma, tak si musí koupit jízdenku
- označení jízdenky – poznat, kterým koncem vsunout do strojku (může být obtížné hlavně u jízdenek tištěných v automatu – obsahuje mnoho „písmenek“ a místo pro označení nemusí být dost zřetelné), někdy se účastníkovi chvějí ruce, dopravní prostředek se naklání (pozor na držení během označování jízdenky) – má obtíže trefit se do strojku, problém s označením pokud má jízdenka ohnutý růžek apod.
- kontrola jízdního dokladu
 - o někteří účastníci si myslí, že jakmile vidí revizora, tak mu musí ukázat jízdní doklad, ukazují ho bez vyzvání, někdy jsou překvapení, když ho po nich nechce vůbec vidět – je těžké představit si, že revizor nemůže zkontrolovat všechny cestující, ale jen náhodně část z nich (většinou v metru)
 - o účastníci u sebe často nenosí občanský průkaz nebo peníze na jízdenku
 - o pozor na povídání o falešném revizorovi – aby to nebylo jediné, co si z celé výuky zapamatují

Pomůcky a místa pro nácvik

- v učebně
 - o ukázat si různé druhy jízdních dokladů
 - o foto
 - strojek na cvaknutí jízdenky-prodejní místa – jak jsou označena (piktogramy)
 - automat na jízdenky
- v terénu
 - o ukázat si některá prodejní místa
 - o nácvik kupování jízdenky v automatu – co zmáčknout, kam vhodit mince, odkud si vezmu jízdenku
 - o nácvik kupování jízdenky v trafice
 - o nácvik označení jízdenky – především bílý proužek a jak zasouvat do strojku

Příklady úkolů

- 1) Jaký jízdní doklad používáte, když cestujete MHD?
- 2) Proč musíte mít jízdní doklad během cestování vždy u sebe?
- 3) Co všechno musíte ukázat revizorovi?
- 4) Co uděláte, když zapomenete doma průkazku ZTP? Stalo se Vám to někdy?
- 5) Ukažte na fotografii strojek na označení jízdenek.
- 6) Můžete s touto jízdenkou jet dlouho a přestupovat?

4.3.3. ZASTÁVKA MHD

Suma vědomostí

= místo určené pro nástup nebo výstup z MHD

- řidič dopravního prostředku by neměl zastavit na jiném místě (jen ve výjimečném případě)
- zastávku poznám podle toho, že je tam stojan s informacemi (ne v metru)
- najdeme na něm toto:
 - čísla linek dopravních prostředků, která na této zastávce zastavují (modrá čísla na bílém čtverci) + modré šipky – ukazují nejbližší směr kudy toto „číslo“ pojedje (např. na zastávce před křižovatkou – některá čísla mají u sebe šipku ukazující doprava = na křižovatce pojedje doprava a jiná čísla mají rovně = na křižovatce pojedou rovně)
 - ikony (= obrázky) označující druh dopravního prostředku, který na této zastávce zastavuje (bus/tram/metro)
 - jméno zastávky
 - bílá čísla na modrém čtverci – noční spoje = jede pouze v noci, kdy ostatní linky nejezdí, čísla začínají číslicí 5
 - jízdní řády jednotlivých linek („čísel“)
- jsou na stálých místech vyjma výluky
- může se stát, že z jedné zastávky odjíždí tramvaj i autobus

Specifika nácviku

- obtíže v orientaci při hledání informací na stojanu na zastávce → nejprve si trénovat v klidu v učebně podle fotografií, kde je méně informací (staví zde méně dopravních prostředků) a postupně ztěžovat – více informací a v terénu
- někdy si účastníci zbytečně všímají méně důležitých věcí – např. modré šipky, noční spoje – tyto informace většinou využijí až zkušenější účastníci, nejprve je potřeba se zaměřit na zásadní informace – jméno zastávky, čísla prostředků, jízdní řády

Pomůcky a místa pro nácvik

- v učebně
 - foto
 - zastávky se stojanem
 - piktogramy dopravních prostředků
 - detail na stojan – co všechno z něj mohou zjistit
- v terénu
 - ukázat si zastávku
 - jak vypadá stojan na zastávce

Příklady úkolů

Na fotografiích nebo venku

- 1) Na jakém obrázku vidíte zastávku MHD? (foto se zastávkou a bez zastávky)
- 2) Jaký dopravní prostředek staví na této zastávce?
- 3) Jak se jmenuje zastávka?
- 4) Zastavuje na této zastávce autobus 135?
- 5) Ukažte mi jízdní řád.

4.3.4. BEZPEČNOST A CHOVÁNÍ NA STANICI (ZASTÁVCE)

Suma vědomostí

- nepřekážet u stojanu s jízdním řádem – najdu si informaci, kterou potřebuji a pak ustoupím stranou, aby se mohli podívat i ostatní lidé
- dodržet bezpečnou vzdálenost od dopravního prostředku -nestát na obrubníku (zajíždí až ke kraji), když budu moc blízko okraje může mě uhodit zrcátko dopravního prostředku
- říkat „s dovolením“ – pokud potřebuji projít, funguje to, lidé jsou na to zvyklí a většinou ustoupí (pokud mohou)
- pokud se potřebuji zastavit – dát pozor abych nestál někde přímo v cestě, snažit se jít někam stranou, kde nebudu tolik překážet
- nezastavit se hned pod schody, ve dveřích, protože lidé za mnou pak nemůžou projít (obzvláště u eskalátorů nemají kam pokračovat mohou do mě strčit, narazit)
- manipulační jízda = jízda dopravního prostředku, která není určena pro cestující, občas mohu vidět, jak vůz projede zastávku aniž by zastavil a zároveň není označen číslem a namísto konečné zastávky má nápis „manipulační jízda“

Specifika nácviku

- nepřekážet u stojanu – neuvědomují si, že v tu chvíli překážejí (soustředí se třeba na čtení cedule nebo hlášení stanic), občas účastníkovi někdo vynadá → může pomoci sledovat ostatní cestující a komentovat kdo postupuje správně – tzn., že si přečte co potřebuje vědět a pak jde na stranu apod.
- nezastavit se z ničeho nic přímo v cestě – těžké si to uvědomit → pokud to účastník dělá je potřeba dávat mu zpětnou vazbu – teď je to špatně a proč (důsledky)
- nezastavit se hned pod/ nad schody – potřebují se rozhlédnout a rozhodnout se kudy jít dál, ale zároveň překážejí → může pomoci vyzkoušet si ve scénce na klidném místě co se stane, když jdu po schodech nahoru a někdo se přede mnou zastaví hned na kraji
- „s dovolením“ – někteří účastníci nevěří, že to funguje (lidé jsou na to zvyklí a reagují, většinou není potřeba říkat nic jiného), pro někoho může být obtížné srozumitelně vyslovit → používá se i „pardon“, „promiňte“, „prosím“

Pomůcky a místa pro nácvik

- v učebně
 - scénky nebo video – ukázat si jak mohou lidé reagovat, když jim nějakým způsobem překážím
 - scénky nebo video – ukázat si jak většinou lidé reagují na „s dovolením“
 - foto – nápis „manipulační jízda“
- v terénu
 - sledovat jiné cestující – komentovat jak reagují

Příklady úkolů

- 1) Stojí tento muž/žena na fotografii na bezpečném místě?
- 2) Na které z těchto fotografií stojí cestující na bezpečném místě?
- 3) Na které z těchto fotografií nepřekáží cestující u stojanu? (nechte si v něm, ale stojí hned vedle něj)

4.3.5. VÝSTUP A NÁSTUP

Suma vědomostí

- před nástupem si zkontrolovat
 - „číslo“ dopravního prostředku do kterého se chystám nastoupit
 - směr jízdy dopravního prostředku do kterého se chystám nastoupit
- pravidlo – nejdřív nechat vystoupit – netlačit se do dveří, když lidé vystupují a udělat přede dveřmi prostor na vystoupení – stojím po straně dveří, ne přímo proti nim, teprve až všichni vystoupí mohu nastupovat, netlačím se – proč? → kdyby ve voze zůstali ti co chtějí vystupovat a nastoupili tam další cestující, tak by se snadno stalo, že by se vystupující ven prostě nedostali; když nejprve vystoupí, tak mám více místa pro nastoupení, když se lidi ve dveřích motají, tak to zdržuje vůz ve stanici a on má pak zpoždění (jede delší dobu než má)

- **tlačítko ovládnání (otevírání) dveří**

- tlačítko, kterým řidiči „říkám“, že potřebuji otevřít dveře
- je potřeba ho zmáčknout, aby se dveře otevřely (princip – řidič otvírá jen ty dveře, které mají zmáčknuté tlačítko)
- nemají všechny dopravní prostředky, ale je čím dál častější
- je označeno piktogramem (obrázkem)
- pro každé dveře zvlášť
- ne vždy je potřeba ho zmáčknout – záleží jestli ho má řidič zapnuté nebo ho může zmáčknout někdo přede mnou
- mohu ho zmáčknout kdykoliv během cesty ještě než vjede do stanice a zastaví, dveře se otevřou až zastaví, dveře neotevřou já, ale řidič
- když ho nikdo nezmáčkne, tak se dveře neotevřou

- **signalizace dveří („ukončete výstup a nástup, dveře se zavírají“)**

- = zvukové (bzučení) a světelné (blikání) upozornění, že se dveře budou zavírat – v tu chvíli již nesmím začít nastupovat ani vystupovat, nesmím zůstat stát mezi dveřmi, ale stihnu dokončit nastupování/vystupování
- když právě nastupuji/vystupuji a začne signalizovat zavírání dveří, měl bych nástup/výstup rychle dokončit (ale nezmatkovat, nějaký čas ještě mám – řidič také kontroluje ve zpětném zrcátku, aby někoho zbytečně nepřivřel)
- když se z nějakého důvodu stane, že stojím mezi dveřmi, tak se dveře o mě zarazí a znovu otevřou, aniž by mi ublížili

- řidič ve zpětném zrcátku nevidí úplně celý prostor kolem dveří když stojím moc blízko nebo naopak moc daleko, tak mě nemusí vidět

- ještě před nastoupením si sundat batoh ze zad a držet ho v ruce, nandávat si ho až po vystoupení, protože venku mám na to více místa (bez toho aniž bych někoho uhodil)

- **konečná zastávka**

- = poslední zastávka na trase – dojedu na ní když cestou nikde nevystoupím
- musí se zde vystoupit – „konečná stanice, prosíme vystupte“
- řidič kontroluje zda uvnitř někdo nezůstal (např. neusnul)
- vůz se pak otáčí a jede stejnou trasu, ale v opačném směru

Specifika nácviku

- kontrola zda nastupuji do správného čísla – pokud účastník umí poznat správné číslo, tak většinou zvládne i kontrolu (spíše na ní nemusí být zvyklý pokud jezdí s doprovodem), někdy pomůže „špatná“ zkušenost – nechat nastoupit do jiného čísla a zažít si důsledky toho, že jsem si to nezkontroloval (lektor by si měl být jistý, že účastník správné číslo pozná)
- pokud si nekontroluji do čeho nastupuji → může se mi stát, že nepoznám, že je na trase výluka a dojedu někam kde to neznám
- směr jízdy – může být dost obtížné, většinou cestují účastníci po paměti a nad směrem jízdy nepřemýšlí, můžeme si vyzkoušet co se stane, když pojedou ve špatném směru – nedojedu kam potřebuji, pokud si účastník nepamatuje konečnou zastávku prostředku, kterým cestuje – je dobré ji mít někde napsanou a zkontrolovat si ji na dopravním prostředku ještě před nástupem – pokud si toto účastník zautomatizuje může to pomoci rozpoznat výluku – když vůz končí dřív, jede na jiné trase apod.
- je těžké správně zvolit místo, kde nebudu překážet těm co vystupují – účastníci se většinou snaží dát přednost, ale často neví kam si stoupnout, aby nepřekáželi, soustředí se na to, kdy budou moci nastupovat, někdy se bojí, že nestihnou nastoupit nebo se tam nevejdou – může pomoci pozorování a komentování činnosti jiných cestujících nebo nakreslení si místa kde stát na papír, ukázat na fotce apod., proti strachu, že nestihnou nastoupit pomůže více zkušeností s cestováním, navíc se často tlačí spousta lidí bez postižení (bojí se úplně stejně)
- tlačítko dveří – naučit se všimnout si zda tam je, často mají obavy zmáčknout ho dřív než vůz zastaví (pokud jsou uvnitř) – tolik to nevádí, spousta lidí bez postižení ho mačká až když vůz stojí, někdy nemají dostatek příležitosti si to trénovat a používat – někdo jiný je rychlejší než oni → nejsou zvyklí používat, opět může pomoci „špatná“ zkušenost, kdy se dveře neotevřou a já nestihnu vystoupit
- signalizace dveří – účastníci se někdy bojí, že je dveře skřípnou – když nastupuji a ozve se signalizace, tak mohou zbytečně zmatkovat (tlačit se na lidi apod.), je třeba získat zkušenost, že nejprve signalizace, já stihnu nastoupit/vystoupit a teprve potom se dveře zavřou

- sundat si batoh ještě než nastoupím – může být těžké si na to vzpomenout, když se soustředí na nástup, někdy chtějí (potřebují) mít volné obě ruce kvůli držení se a rovnováze při nastupování/vystupování, často si kvůli potížím s motorikou nezvládnou sundat batoh na omezeném prostoru tak, aby nikoho neuhodili
- když se budete cpát do dveří, budete mít batoh na zádech apod. – víc riskujete, že vám někdo vynadá – je to nepříjemné, nemusíte umět reagovat, rozumět tomu co se děje
- konečná zastávka – záleží na zkušenostech účastníka – někdo na ní vystupuje běžně a ví co je potřeba udělat, pro někoho jiného to může být úplně nové

Pomůcky a místa pro nácvik

- v učebně
 - scénky – dávání přednosti vystupujícím, kde stát, abych nepřekážel
 - nahrávka - signalizace dveří
 - foto
 - upozornění na tlačítko dveří
- v terénu
 - vyzkoušet si mačkání tlačítka dveří, kde stát, abych nepřekážel, signalizace zavírání dveří

Příklady úkolů

- 1) foto tramvaje s čitelným jménem konečné zastávky + na papíře napsané jméno konečné zastávky kam potřebuji jet (nebo jen řečené) → Jede tato tramvaj směrem, kterým potřebujete jet?, Můžete do ní nastoupit?, Dojedete s ní na zastávku kam potřebujete? apod.
- 2) Na které fotografii jede autobus směrem na Chodov?
- 3) Na které fotografii musíte zmáčknout tlačítko na ovládání dveří, když chcete nastoupit?
- 4) Potřebujete jet tramvají číslo 22. Můžete jet tramvají na obrázku?
- 5) Jak se jmenuje konečná zastávka této tramvaje?

4.3.6. V PRŮBĚHU JÍZDY

Suma vědomostí

- pokud je třeba, tak si co nejdříve po nástupu musím označit jízdenku – je dobré mít ji připravenou již před nástupem
- cestující je povinen se za jízdy držet, aby za jízdy neupadl (v zatáčkách, při rozjíždění a brzdění,...) a neohrozil tak sebe nebo ostatní cestující
- osobní věci – hlídat si je před krádeží a zároveň dávat pozor, abych s nimi nepřekážel a neohrožoval ostatní – nepostavím si tašku přímo do uličky, aby o ní někdo nezakopnul, ale dám si ji např. pod sedačku, k nohám, na klín nebo držím v ruce, batoh si nenechávám na zádech - neviděl bych na něj a zároveň bych s ním mohl někoho uhodit
- netlačit se na lidi (pokud to není nutné v přeplněném dopravním prostředku) – do plných doprav. prostředků bych neměl nastupovat (nesnažit se tam „nacpat“), je třeba čekat na další
- neobtěžovat hlasitým hovorem, pozor na vykládání osobních/intimních věcí
- nemluvit za jízdy na řidiče – musí se soustředit na řízení, povídáním bych ho rušil
- nepřekážet řidiči ve výhledu – musí dobře vidět na cestu, aby se s nikým nesrazil, někdy je vpředu u řidiče na podlaze nakreslená žlutá čára – za touto čarou musím stát, aby měl řidič dobrý výhled na silnici, někdy mohou slyšet hlášení „postupte si, prosím, dále do vozu“
- vyhrazená místa pro lidi se zdravotními potížemi – jsou označena piktogramem
- **nárok na sedadlo** – má ho např. držitel průkazky ZTP, ale obecně je vhodné a slušné umožnit si sednout lidem, kteří mají jakýkoliv problém se stáním a bylo by pro ně více nebezpečné, kdyby za jízdy upadli nebo se nemohou držet – staří lidé, těhotné ženy, někdo s úrazem (např. zlomená ruka, noha v sádře), kdokoliv může požádat o uvolnění sedadla (např. když mu je nevolno) – je dobré požádat slušně a žádat člověka, který nemá problém stát
- vyhrazené místo pro cestující na invalidním vozíku a kočárek – pokud potřebuje někdo nastoupit, tak mu musím tento prostor uvolnit a nepřekážet
- nepřekážet u dveří – pokud nevystupuji hned na příští zastávce a pokud není vůz úplně plný, měl bych si popojít dál od dveří, tak abych nepřekážel ostatním cestujícím při nástupu/výstupu

- nouzové tlačítko (znamení nouze) – mohou použít pouze v případě opravdové nouze (např. při zdravotních potížích – např. epileptický záchvat), po zmáčknutí řidič co nejdříve zastaví, zneužití (zmáčknutí bez důvodu) se trestá
- hlášení stanic
 - zvukové hlášení jména zastávky, ve které právě zastavuje + jméno příští zastávky
 - světelný displej: jméno příští zastávky + cílová (konečná) zastávka nebo jména některých zastávek, ve kterých bude zastavovat
 - světelný displej se všemi zastávkami jak jsou za sebou a označením, ve které právě stojí a jaká bude příští
 - před hlášením se ozve zvukové znamení, které na něj upozorňuje
 - světelný displej v metru – za jízdy je na něm jméno příští zastávky, ve chvíli kdy vůz stojí je na něm už napsaná jen konečná stanice

Specifika nácvičku

- označení jízdenky
 - často si účastník nepřipraví jízdenku k označení včas (před nastoupením do dopravního prostředku) – důvodem může být nesoustředění se nebo naopak velké soustředění na to, aby nastoupili správně a již nezvládnou myslet na nic dalšího – může pomoci zautomatizovat si postup – přijdu na zastávku → připravím si jízdenku → zjišťuji, zda mohu nastoupit
 - důsledky, když si ji nepřipraví předem → hledá ji pak během jízdy – má potíže s rovnováhou (nedrží se)
 - když je mnoho cestujících → potíže s tím najít strojek a dojít za jízdy k němu
- držení se za jízdy – někdy nedosáhnou na tyč a neumí si popojít jinam, někdy se nedrží se z frajeřiny, neznají důsledky nedržení se (ještě se jim nikdy nic nestalo)
- osobní věci
 - hlídat si je před krádeží – když sedí, tak mají většinou batoh na klíně
 - neohrožovat – nemusí si uvědomit, že mohou batohem na zádech někoho uhodit nebo o batoh v uličce někdo zakopnout, někdy je pro ně obtížné sundat si batoh ze zad a nikoho nepraštit → je dobré sundat si ho ještě před nastoupením a držet ho v ruce
- neobtěžovat hlasitým hovorem, hlukem, říkáním osobních věcí – někdy se za jízdy účastník nudí a snaží se nějak zabavit → povídá si sám pro sebe, chce si povídat s doprovodem → je potřeba upozorňovat, že necestuje sám a že to může být ostatním nepříjemné – není třeba účastníky učit, že si v MHD nemůžou povídat (ostatní si také povídají a někdy i dost nahlas) - důležité je neříkat osobní věci z důvodu bezpečnosti
- nárok na sedadlo
 - někteří držitelé průkazu ZTP jsou naučení, že musí sedět za každou cenu i přesto, že nemají problém stát a držet se (může to být nepříjemné v zaplněném prostředku, kdy se snaží za každou cenu dostat k sedadlu)
 - jiní si naopak neumí říci o uvolnění sedadla i když to potřebují
 - může být těžké poznat koho požádat o uvolnění sedadla a umět mu to slušně a srozumitelně říci (stává se, že požádají o sedadlo starou paní nebo někoho s velkým nákupem apod.) → někdo na ně za to může být dost nepříjemný
 - je potřeba zdůraznit důvody proč potřebují někteří cestující sedět
- hlášení stanic
 - potíže, když jsou zvyklí jen poslouchat hlášení a neumí si číst cedule – někdy se stane, že hlášení je špatně srozumitelné nebo hůře slyšitelné (lidé kolem si nahlas povídají, hluk z ulice) – je dobré umět poznat zastávku i podle jejího okolí
 - povídání si za jízdy – pokud nemá účastník dostatek zkušeností s cestováním, nemělby si během cesty povídat, protože to příliš odvádí pozornost od sledování trasy
 - je dobré zautomatizovat si sledování hlášení – zjistit co účastníka upozorní na hlášení, můžou si sami najít způsob, jak hlášení sledovat
 - na digitální panel není často vidět
 - když jsem ve voze a přeslechnu v jaké stojí zastávce a není zde digitální panel – můžu se podívat z okna na nápis na stojanu zastávky nebo v metru na zeď nebo se zeptat ostatních cestujících
- hlídání si zastávky
 - účastník může „svou“ zastávku poznat podle různých věcí z okolí – je dobré ptát se ho na to, čeho si všiml (např. velký nápis obchodu, barva stanice v metru, výrazná budova apod.) – každého může zaujmout něco jiného, proto

- není užitečné učit účastníka, aby si všiml např. nápisu na obchodu, když to místo pozná podle něčeho jiného
- o někomu může pomoci počítání zastávek – je třeba předem vědět kolikátou zastávku budu vystupovat, ale nespoléhat se jen na to – někdy se můžu zamyslet a nevšimnu si, že stojím v zastávce (nepočítám ji) nebo u autobusu, kde bývá zastávka na znamení – někdy zastavuje a někdy ne – lehce se přepočítám)
- nouzové tlačítko – pozor, aby jste celou výuku neřešili situace, kdy ho lze použít, většina účastníků se s tím nikdy neseťká, nejspíš se najde někdo jiný kdo ho může zmáčknout, není třeba tomu úplně rozumět, spíš je důležité, aby věděli, že ho nesmí zmáčknout bezdůvodně

Pomůcky a místa pro nácvik

- v učebně
 - o nahrávka:
 - hlášení stanic
 - hlášení o konečné stanici
- v terénu
 - o nárok na sedadlo
 - o hlášení stanic
 - o rozpoznání „mojí“ zastávky
 - o hlášení o konečné stanici

Příklady úkolů

- 1) Podle čeho poznáte, kdy máte vystoupit na cestě do školy/práce apod.?
- 2) Proč je potřeba držet se za jízdy?
- 3) Koho z cestujících na obrázku by jste požádali o uvolnění místa k sezení?
- 4) Jak požádáte o uvolnění místa k sezení?

4.3.7. VÝLUKA

Suma vědomostí

= tramvaj nebo autobus nejedou po své obvyklé trase

- v metru nelze změnit trasu cesty (nelze „vykopat nový tunel“), ale může být výluka, kdy metro jede jen na určitém úseku nebo v některých zastávkách nestaví, jen projíždí nebo nejedí vůbec – stalo se např. při povodních – vždy upozornění před vstupem do metra na informačních tabulích a v hlášení ve vestibulu a na nástupišti
- je více možností výluky – buď tram nebo bus nejede vůbec, nebo jede jinou trasou než obvykle – část trasy je stejná a část jede jinudy a má jiné zastávky (dočasné), nebo končí dřív, nebo má pouze jiné místo zastávky
- vždy je provázeno informačními tabulemi s podrobným popisem, případně schématem jak výluka vypadá (kde je) a jak cestovat tam kam potřebuji (náhradní trasa)
- na stojanu na zastávce je jízdní řád výluky napsaný na žlutém/oranžovém papíře
- informace o výluce mohou slyšet i v hlášení na nástupišti v metru (i o výluce tramvají a autobusů) – hlášení obsahuje informace o tom, jakého dopravního prostředku a čísla se to týká, v jakém úseku, zda je zavedena náhradní doprava a jaká apod.
- pokud je výluka předem naplánovaná (např. údržba kolejí, oprava silnice) může se to cestující dozvědět předem v různých hlášeních
- někdy třeba některá tramvaj (nebo metro) vůbec nejedí – bývá zřízena náhradní doprava (autobus) – označení X a číslo tramvaje, které nahrazuje (např. místo tramvaje 11 jede autobus X11)
- po skončení výluky jezdí tram nebo bus po své obvyklé trase

Specifika nácviku

- účastníkům většinou chybí praktické zkušenosti s výlukou – buď necestují sami nebo jim někdo před cestou vysvětlí náhradní trasu (nemusí sami řešit podle informačních tabulí) → může být těžké představit si co to vlastně výluka je, většinou je spíš zaujme jiná barva jízdního řádu
- poznat, že je výluka – účastník zvládne většinou jen když je zvyklý sledovat do čeho nastupuje

- účastník, který cestuje na známé trase sám, ale nemá zkušenosti s výlukou a jejím řešením by měl být naučený, že v případě výluky nejprve zavolá někomu blízkému nebo se zeptá ostatních cestujících, než nastoupí do nějakého dopravního prostředku (aby se nedostal někam kde to vůbec nezná)
- účastníci, kteří samostatně cestují i na neznámých trasách musí umět bezpečně vyřešit změny spojené s výlukou
- někdy je výluka nepřehledná i pro cestující bez postižení na zastávce může být docela zmatek a ne každý mi bude umět poradit

Pomůcky a místa pro nácvik

- v učebně
 - foto – informační panel se schématem výluky
 - porovnat oranžový jízdní řád (výluka) s běžným jízdním řádem – které zastávky jsou stejné a v jakých se liší
- v terénu
 - projet si nějakou trasu kde je zrovna výluka a vyzkoušet si její řešení

Příklady úkolů

- 1) Jaké číslo tramvaje má výluku? (poznat podle barvy jízdního řádu)
- 2) Ukažte, který z autobusů na fotografii jezdí ve výluce? (poznat podle označení X)
- 3) Jak poznáte výluku v metru?

4.3.8. TRAMVAJ A ČÍM SE LIŠÍ

Suma vědomostí

- číslo linky má 1 nebo 2 číslice
- zastávka může být na chodníku nebo na tramvajovém ostrůvku, na který se dostanu jen přes silnici, nebo tramvaj zastaví dál od chodníku, ale zastávka je na chodníku a mezi chodníkem a tramvají mohou projíždět auta, která ale mají povinnost zastavit a umožnit cestujícím bezpečný nástup a výstup
- když nenastupuji z chodníku ani z ostrůvku, tak jsou schody tramvaje poměrně dost vysoko → možné obtíže při nastupování/vystupování
- jezdí po kolejkách – je těžká a hůře se jí brzdí, nemůže se vyhnout → má přednost před chodci (pokud není semafor)
- zastávka je označena piktogramem tramvaje
- v zastávce může zastavit víc tramvajů za sebou – je potřeba to sledovat, protože když „moje“ tramvaj zastaví až za tou první a já si toho nevšimnu a nepopojdu si k ní, tak mi pak ujede
- po Praze jezdí různé druhy tramvajů (viz fotky) – např. starší typy (kulaté), hranaté, nízkopodlažní (bezbariérové) – informace o zastávkách – různé typy (viz fotky):
 - jen plechová cedule (na bočním okně tramvaje), na které jsou napsané všechny zastávky jak jsou za sebou na trase
 - digitální displej (na bočním okně tramvaje), na kterém jsou uvedeny všechny zastávky jak jdou za sebou na trase + je zvýrazněna jaká bude příští zastávka
 - digitální displej u stopu tramvaje v přední části – střídavě je tam konečná zastávka, některé zastávky přes které jede, jméno příští zastávky
- jezdí 1 nebo 2 vozy
- když se rozjíždí, tak někdy upozorní zazvoněním – měl bych zbystřit, pokud jsem u kolejí nebo na nich, případně když se chystám přejít
- tlačítko dveří – když už ho někdo zmáčkne, tak svítí – znamená, že se otevřou a já ho už nemusím mačkat
- signalizace řidiči – pokud vím, že na výstup potřebuji více času nebo pomoc od řidiče (vyklopit plošinu) – výstup s kočárkem nebo invalidním vozíkem
- v tramvaji se téměř nemůže stát, že by hlášení zastávky nebylo shodné se skutečnou zastávkou, kde právě tramvaj stojí – je řízeno automaticky, bez vlivu řidiče
- noční spoje: číslo 51 – 59

Specifika nácviu

- zastávka tramvaje
 - pokud není přímo na chodníku, ale musím jít na tramvajový ostrůvek – účastník může mít potíže uvědomit si, že přechází přes silnici, nepoužívá přechod pro chodce, mnoho jiných cestujících přechází na libovolném místě, může být těžké je nenapodobovat
 - pokud není přímo u chodníku ani nemá nástupní ostrůvek – rozpoznat, kde je bezpečné stát, kdy mohu vstoupit do silnice a nastupovat/vystupovat z tramvaje – přesvědčit se, že auta stojí za tramvaj a dávají mi přednost
- přednost má tramvaj – důležité nezapomenout, aby si účastník zapamatoval a nepletl třeba s autobusem – vysvětlit důvody proč má tramvaj přednost, důsledky – velmi nebezpečné, stalo se mnoho smrtelných nehod – srážka tramvaje a chodce
- na zastávce stojí víc tramvaj za sebou – je třeba sledovat dění kolem tramvajové zastávky
- hlídání zastávek – je dobré sledovat okolí cesty, abych svou zastávku poznal i podle něčeho jiného než je hlášení

Pomůcky a místa pro nácvik

- v učebně
 - čísla tramvaj
 - foto
 - piktogram tramvaje
 - typů zastávek
 - různých typů tramvaj
 - různých typů informačních tabulí
 - tlačítko dveří
- v terénu
 - vyzkoušet si poznat jaká jede tramvaj (číslo), používat tlačítko dveří (před nástupem i před výstupem), signalizace dveří, strojky na označení jízdenek, hlášení zastávek, informační tabule se jmény zastávek, kde stát, tak aby lidi mohli vystoupit, jaká jsou vyhrazená místa pro invalidy apod.

Příklady úkolů

- 1) Ukažte, která z těchto napsaných čísel jsou čísla tramvaje?
- 2) Máte na přechodu bez semaforu přednost před tramvaj? Proč ano/ne?
- 3) Ukažte, který z obrázků Vás upozorňuje, že je zde tlačítko na ovládání dveří?

4.3.9. AUTOBUS A ČÍM SE LIŠÍ**Suma vědomostí**

- číslo linky má vždy 3 číslice
- časovou jízdenku mohou někdy koupit i u řidiče – s přírůžkou (vyšší cena), obvykle na zastávkách, kde je obtížné si jízdenku koupit; bývá označeno piktogramem
- zastávka na znamení
 - na stojanu na zastávce je pod jménem zastávky nápis „na znamení“ – když stojím na této zastávce a chci nastoupit do autobusu musím dát znamení řidiči – většinou zvednutí nebo mávnutí ruky, musím být vidět (nesedím na lavičce v čekárně); pokud na této zastávce nikdo nestojí řidič nezastaví a jede dál, nemohu tedy nastoupit
 - za jízdy – řidič zastaví pouze když někdo uvnitř zmáčkne tlačítko „na znamení“, jinak se ozve jen hlášení jména zastávky a řidič ji projede tyto zastávky jsou označené v jízdním řádu – před jménem zastávky je křížek (x)
 - při hlášení jména zastávky upozorňuje hlášení „zastávka na znamení“
- existují upravené autobusy, ve kterých smí jezdit pouze lidé na invalidním vozíku nebo s jinými zdravotními potížemi – bus 1 a 3
- někdy nejede autobus až na konečnou – označeno v jízdním řádu + jméno zastávky, kde končí vpředu na autobuse, musím vystoupit a počkat si na příští autobus
- v autobuse se může stát, že hlášení o zastávkách nesouhlasí se skutečnou zastávkou, kde právě autobus je

- hlášení je buď napřed nebo naopak pozadu, hlášení pouští řidič, tak může se stát, že udělá chybu
- některá čísla autobusů o víkendu (sobota, neděle) vůbec nejezdí, jen v pracovních dnech (pondělí – pátek)
- noční spoje: 501 – 513 a 601 – 607 (okraje Prahy)

Specifika nácviku

- nákup jízdenky u řidiče – jak poznám, že to lze (piktogram)
- zastávka na znamení
 - je dobré aby si účastníci v praxi zažili, že pokud nedají znamení řidiči zmáčknutím tlačítka, tak autobus nezastaví a oni přejedou
 - umět si všimnout upozornění v hlášení – může být těžké sledovat a rozumět jinému hlášení než jménům zastávek, je dobré aby účastník slyšel toto hlášení vícekrát
 - v Praze v současné době přibývají zastávky na znamení
- autobus končí dřív než jsem zvyklý – pokud na to není účastník zvyklý, může být pro něj těžké rozumět tomu co se děje a beze zmatku počkat na další autobus, který většinou již jede až na konečnou (pokud to není výluka)
- hlídání zastávek – je dobré sledovat okolí cesty, abych svou zastávku poznal i podle něčeho jiného než je hlášení

Pomůcky a místa pro nácvik

- v učebně
 - piktogram autobusu na zastávce
 - číslice autobusu (vždy 3)
 - zastávka na znamení – jak je označena v jízdním řádu
 - foto
 - jízdenku lze zakoupit u řidiče-zastávka na znamení – nápis na stojanu na zastávce
 - nahrávka – hlášení o zastávce na znamení
- v terénu
 - zastávka na znamení – poznat na zastávce a v jízdním řádu, poslechnout si hlášení, umět dát znamení, že chci vystupovat nebo na zastávce nastupovat, důsledky toho když znamení nedám
 - vyzkoušet si koupit jízdenku u řidiče

Příklady úkolů

- 1) Co to je zastávka na znamení?
- 2) Co musíte udělat když chcete vystoupit/ nastoupit v zastávce na znamení?
- 3) Ukažte, která z těchto napsaných čísel jsou čísla autobusů?
- 4) Ukažte, který z obrázků Vás upozorňuje, že si můžete zakoupit jízdenku u řidiče?
- 5) Slyšel jste v tomto hlášení zastávek upozornění na zastávku na znamení?

4.3.10. METRO A ČÍM SE LIŠÍ

Suma vědomostí

- jezdí po kolejích v tunelu pod zemí (za jízdy tedy nevidím ven), má několik vagónů
- jezdí v době kolem 4:30 – 24:00 hod. - nejezdí v noci (metro je zavřené)
- stanice metra poznáme zvenku podle piktogramu
- má pouze 3 trasy – označení písmeny a barevně (nemá číslice), tyto barvy jsou shodné na všech stanicích dané trasy a všech navigačních (směrových) cedulích: **A – zelená** / **B – žlutá** / **C – červená**
- vstup do metra – většinou po schodech dolů, kde je nejprve podchod (mohou zde být různé obchody)
- metro nemá zastávku s informačním stojanem – místo toho má vestibul = místo, kde jsou různé informační tabule, jízdní řád, automaty na jízdenky, stanoviště dozorců, veřejné záchody (za poplatek), výtah nebo plošina pro lidi na vozíku a kočárky apod., ale jsou i stanice, kde se z ulice dostanu přímo do vestibulu nebo na nástupiště (např. Vyšehrad), v noci, když metro nejezdí, tak je zavřené dveřmi
- některé stanice mají jen jeden vstup, ale může jich být více

- stanoviště dozorčího
 - = prostor, kde sedí zaměstnanec Dopravního podniku, který má za úkol hlídat bezpečnost
 - místo je označeno piktogramem
 - dění na nástupišti a v jeho okolí sleduje na bezpečnostních kamerách
 - tato kabina je někdy ve vestibulu a někdy na nástupišti
 - na některých stanicích (ve vestibulu) lze koupit časovou jízdenku
 - může mě napomenout nebo vykázat z prostoru metra za porušování pravidel – běhání po eskalátoru, překračování bezpečnostního pásu apod. (upozorní v hlášení)
 - můžu se na dozorčího obrátit s žádostí o pomoc nebo radu
- přepravní prostor = místo, kde již musím mít platný jízdní doklad, jeho začátek je označen bílou čarou na podlaze a piktogramem (viz foto) a jsou zde strojky na označení jízdenky – to znamená, že si jízdenku musím označit ještě před nastoupením do vozu metra
- často jsou zde eskalátory
 - = jezdící schody (jezdí nahoru nebo dolů)
 - povinnost se za jízdy na eskalátoru držet, nesmí se po nich běhat – mnoho lidí porušuje – pro bezpečnost stačí, když se budu držet a můžu jít, ale nesmím běžet, když se nebudu držet – hrozí nebezpečný pád, protože se někdy stává, že eskalátor zastaví, když to nečekám nebo do mě někdo může strčit apod.
- nástupiště (perón)
 - = místo odkud nastupuji do vozu metra
 - obvykle je uprostřed mezi dvěma kolejemi, ale jsou i stanice (např. Vyšehrad, Hlavní nádraží), kde jsou uprostřed koleje a nástupiště jsou dvě – na každé straně kolejí jedno – na těchto stanicích je podchod/nadchod, abych se mohl dostat z jednoho nástupiště na druhé (nikdy nesmím vstupovat do kolejiště) – v těchto stanicích se z vagónu vystupuje dveřmi na opačné straně než jsme zvyklí – upozorňuje na to hlášení („vystupujte vpravo ve směru jízdy“) – dveře se mi na levé straně neotevřou, je tam kolejiště
 - bezpečnostní pás = bílý přerušovaný pruh na okraji nástupiště – za tento pruh nesmím jít ani zde stát pokud není vlak ve stanici – chrání mě před tím, abych nestál příliš blízko kolejiště a nespadol tak do něj, kontroluje dispečer, který sedí v budce přímo na nástupišti nebo ve vestibulu a vidí dění na peróně na bezpečnostních kamerách; v případě, že někdo stojí za čarou – měl by ho na to upozornit hlášením („nevstupujte za bezpečnostní pás“)
 - když mi něco spadne do kolejiště a není to důležité, tak to tam musím nechat, v případě pádu nějaké osoby – na nástupišti je tlačítko nouze, kterým po jeho zmáčknutí zastavím vlak
 - vodící čáry pro nevidomé = rovné čáry (rýhy) na podlaze podél celého nástupiště (na každé straně) – pomáhá nevidomým lidem (mají bílou hůl) jít bezpečně po nástupišti, je dobré ustoupit jim z cesty
 - jsou zde informační tabule – jízdní řád metra, výluky, schéma MHD apod.
 - musím vědět jakým směrem potřebuji jet – jakou kolejí, na jakou stranu – poznám podle schématu celé trasy
 - na některých nástupištích můžu vidět „počítač“, ve kterém lze najít informace o tom jakým dopravním prostředkem a číslem se dostanu z jedné stanice na jinou + časy odjezdů a délkou cesty → využiji při plánování cesty
- někdy se stane, že metro, kterým zrovna jedu, nejede až na konečnou stanici (většinou v době kdy jezdí méně lidí) – končí o několik stanic dřív – musím vystoupit a počkat na další metro (na stejné koleji, ve stejném směru), které pojedede až na konečnou, upozorňují na to v hlášení několik stanic předem („tento vlak končí svou jízdu ve stanici Smíchovské nádraží“, „vystupte prosím a vyčkejte příjezdu soupravy ve směru Zličín“), na některých nástupištích je digitální displej, na kterém je napsáno, kde příští souprava končí
- na konečné někdy metro nezajede do „depa“, ale jede zpět (v opačném směru) ze stejné koleje (stanice Ládví, Depo Hostivař) -tlačítko na ovládání dveří
 - svítí zelené tečky – musím zmáčknout, aby se dveře otevřely, ještě ho nikdo nezmáčknul
 - zelené tečky blikají – někdo zmáčknul tlačítko (já nebo někdo jiný), znamená to, že se dveře otevřou
 - blikají červené tečky – dveře se právě otvírají nebo zavírají
 - nic nesvítí ani neblinká – řidič má vypnuté ovládání dveří = nemusím tlačítko mačkat, otevřou se všechny dveře automaticky -hlášení stanic – téměř se nemůže stát, že by hlášení jména stanice nebylo shodné s tím, ve které stanici metro stojí

Specifika nácviku

- poznat stanici metra z chodníku – účastníci většinou nejsou zvyklí sledovat různé informační cedule, může být pro ně obtížné najít tuto ceduli a vstup do metra
- trasy metra
 - účastníci si je navzájem často pletou – označení písmenem a barvou; mít pomůcku, na které to budou mít nakreslené a snažit se to časem zapamatovat (bude se jim to hodit, není to zbytečné)
 - potíže spojit si barvu trasy s barvou na navigačních a informačních cedulích – jsou totožné, ulehčuje to orientaci
- stanice metra – na pravidelné trase je dobré znát všechny vstupy/výstupy do/z metra, aby účastník nebyl příliš překvapený, když by vystoupil jinudy
- přepravní prostor – odkud začíná; sledovat při vstupu, když mám časovou jízdenku a mám s někým sraz na nástupišti v metru – nezapomenout, že má jízdenka časově omezenou platnost a když budu čekat delší dobu, tak mi může platnost skončit a já pak platit pokutu (pokud mě bude kontrolovat revizor) → domlouvat si sraz ve vestibulu mimo přepravní prostor (pokud to jde)
- i metro jezdí podle jízdního řádu, ale protože jezdí poměrně často, tak se do něj mnoho lidí ne dívá, vědět kde ho najdu
- eskalátory
 - držet se za jízdy, neběhat – může být těžké dodržovat, když mnoho jiných cestujících porušuje, zdůraznit důvody proč a důsledky nedržení se
 - pokud se účastník bojí nastupovat na eskalátory je dobré počkat si až půjde méně lidí, není potřeba spěchat v davu lidí, kteří mohou do člověka omylem strčit apod.
 - pozor – může se stát, že účastník půjde na eskalátory jedoucím v opačném směru → srážka s jinými lidmi, upadnutí, když to jede jinam než čeká („podrazí mu to nohy“)
- nástupiště
 - při určení trasy na které jsou – cedule je celá žlutá tzn. trasu B, často to ale pletou, když tam vidí barevně označené přestupní stanice – pak říkají, že jsou na A nebo C
 - výstup vpravo ve směru jízdy – účastník často nezaregistruje hlášení a snaží se vystoupit vlevo – naštěstí to nelze (dveře se neotevřou i kdyby zmáčknu tlačítko), může být těžké sledovat a rozumět jinému hlášení než jménům zastávek
 - bezpečnostní pás – někdo se bojí přiblížit se k okraji nástupiště (*např. „aby ho metro nevcuclo“*) a stojí co nejdál, někdo jiný si naopak vůbec nemusí uvědomovat nebezpečí – je třeba říkat důvody a důsledky, sledovat ostatní cestující
 - některá nástupiště mají málo místa mezi okrajem nástupiště a sloupem, stěnou nebo zábradlím eskalátorů – někdo může mít obavy v tomto zúženém prostoru projít
 - pád něčeho do kolejiště – pro někoho může být těžké objektivně posoudit důležitost
 - metro nejede až na konečnou – je potřeba mít praktickou zkušenost s tím, co se děje – musím vystoupit, čekat na nástupišti až na tu stejnou kolej kde jsem vystoupil přijede další metro, které jede až na konečnou; může být těžké sledovat a rozumět jinému hlášení než jménům zastávek
- tlačítko dveří – stačí krátké zmáčknutí, není třeba držet, většina lidí nesleduje různá blikání a raději tlačítko zmáčkne; **nemá cenu příliš řešit, lepší zmáčknot vícekrát než vůbec**
- hlídání stanic – když přeslechnu na jaké jsem stanici, může být těžké zjistit to jiným způsobem
 - na známé trase můžu podle barvy stanice (nelze použít vždy -ale když přejezu a už to tam neznám, tak se své barvy stejně nedočkám, některé stanice si jsou velmi podobné)
 - můžu se podívat oknem na jméno stanice na nástupišti – taky nelze použít vždy – mnoho lidí přes které nevidím, nápis je daleko apod.
 - zeptat se spolucestujících

Pomůcky a místa pro nácvik

- v učebně
 - jednoduché schéma - znalost tras, jejich označení písmenem a barvou
 - foto
 - vstup do metra
 - přepravní prostor

- nástupiště
- bezpečnostní pás
- v terénu - ukažte si
 - vstup do metra
 - přepravní prostor
 - eskalátory
 - bezpečnostní pás
 - stanoviště (kabina) dozorcího

Příklady úkolů

- 1) Na kolika trasách jezdí v Praze metro?
- 2) Vybarvěte čtverec s písmenem trasy metra takovou barevnou pastelkou, jakou je ve skutečnosti trasa značena. *(tj. čtverec s „A“ vybarvit zeleně)*
- 3) Ukažte podle jakého obrázku poznáte vstup do metra z chodníku?
- 4) Můžete si označit jízdenku až ve voze metra (za jízdy)? Proč ano/ne?
- 5) Jak bezpečně jezdit po eskalátorech a proč?
- 6) Ukažte, na kterém obrázku je vidět nástupiště metra?
- 7) Co znamená bílá (přerušovaná) čára nakreslená na nástupišti metra?

4.3.11. ORIENTACE

Suma vědomostí

- směr jízdy
 - = dopravní prostředek jede v takovém směru, aby dojel na svou konečnou zastávku
 - směr = konečná (u označení dopravního prostředku)
 - ale ještě se používá směr na směrových tabulích ve vestibulu metra – když chci přestoupit z metra na tramvaj nebo autobus – směr je často část Prahy např. Dejvice, Hostivař, Kobylisy (neshoduje se s konečnou zastávkou)
 - když se budu ptát na cestu můžou mi říci, že musím jet v opačném směru

metro

- perón
 - informační cedule (dva typy)
 - „krátká“ - pouze směry (konečné stanice) a číslo koleje
 - „dlouhá“ -seznam všech stanic na trase, tak jak jdou za sebou, zvýrazněné přestupní stanice; odlišně označená stanice, ve které právě jsem (2 malé šipky)
 - směrové cedule na perónu – směr výstupu z metra, směr přestupu na jinou trasu metra
- ve voze (plánek nade dveřmi) – schéma všech 3 tras metra a všechny jejich zastávky a přestupní stanice
- výstup z vestibulu nebo podchodu na povrch (ulici) – složitější, je třeba dobře vědět kam dál potřebuji jet; bývá uvedena nějaká část Prahy (často i vzdálenější), kam jede např. bus nebo tram, nebo výstup na nějakou známou ulici nebo místo
- pokud přejezu stanicí, kde jsem chtěl vystoupit, stačí na peróně nastoupit do vozu metra na opačnou stranu, abych se vrátil – nehrozí mi téměř žádné nebezpečí

tramvaj, autobus

- určení správného směru jízdy
 - podle jízdního řádu
 - podle jména konečné zastávky vpředu na tramvaji nebo autobuse – musím vědět v jakém směru potřebuji jet
- některá jména zastávek existují jen v jednom směru jízdy, když pojedou v opačném směru, tak tam zastávka nebude nebo bude o kus dál a bude se jmenovat jinak *(výjimečné, ale několik jich existuje)*

Specifika nácviku

- sled stanic – v jednom směru jsou v tomto pořadí a v druhém opačně, pro někoho příliš abstraktní
- potíže s pochopením významu slova „směr“ (tramvaj jede ve směru xxx – stačí když vědí že „směr“ = „konečná“ (tram končí ve stanici xxx))
- směr jízdy v metru – je potřeba umět si pomyslně rozdělit nástupiště na dvě poloviny → jedna polovina = kolej 1, druhá polovina = kolej 2, každá kolej je pro jiný směr → důležité pro určení směru jízdy – účastníci často jezdí ze známé stanice po paměti – „*sejdu ze schodů a zahnu doprava*“, ale nevědí proč úskalí – některé stanice mají schodiště uprostřed nástupiště a vede na dvě strany – tzn. když jdu jedním schodištěm a zahnu doprava kolej 1, ale když jdu druhým schodištěm a zahnu doprava → kolej 2 (např. stanice Pankrác, Smíchovské nádraží)
- směrová cedule („dlouhá“)
 - umět poznat na které stanic stojím – stanice je graficky zvýrazněná
 - umět najít stanici na kterou potřebuji jet
 - „prodloužením“ směru od zastávky „kde stojím“, k zastávce „na kterou chci jet“, určím správnou stranu nástupiště
 - podle směru šipky umět určit směr jízdy – na které koleji musím nastoupit (1 nebo 2) - na jakou stranu nástupiště jít, jaká je konečná stanice
- směrová cedule („krátká“)
 - mohu použít jen když vím v jakém směru potřebuji jet (jaká je konečná stanice, za stanicí, na které potřebuji vystoupit)
 - užitečná např. pro rychlé ujištění se zda jdu správně na známé trase
- směrové tabule – výstup, přestup – pro někoho může být těžké najít potřebné šipky ze změní různých cedulí vybrat tu, kterou já potřebuji
- ve voze metra – schéma všech tras nade dveřmi – je obtížné se v něm zorientovat, když jsou nakreslené všechny trasy -dlouho trvá než si uvědomí a najdou tu, po které zrovna jedou
- když je účastník zvyklý jezdit na určité trase podle paměti, tak je pak těžké motivovat ho k používání směrových cedulí
- výstupy z vestibulu na povrch – většinou účastníci zvládnou jen když si správný výstup mechanicky zapamatují, někdo může zvládnout podle nakresleného plánu; je třeba vědět, že když vylezu špatně, stačí se vrátit do vestibulu (sejít po schodech dolů) a vybrat si jiný výstup (lépe si to přečíst, rozmyslet, zeptat se... neběhat nebezpečně po povrchu – často křížovatka bez přechodů)
- potíže na zastávkách, odkud již někam pravidelně jezdí
 - účastník je naučený jezdit v jednom směru, ten druhý je „špatný“
 - může být problém, když má jet na neznámou zastávku (např. stejným číslem tramvaje, ale v opačném směru) → pravděpodobně půjde v tom směru jak je zvyklý a nebude mít potřebu řešit vůbec směr, jestli jede správně, hledat v jízdním řádu apod.
- plánky s popisem cesty – může pomoci s orientací na cestě, mohou být uvedené různé informace podle potřeby účastníka – např. všechny stanice metra jak jsou za sebou, zvýrazněná stanice na které musím vystoupit, směr jízdy, číslo koleje, na kterou stranu vystoupit (pevné schody nebo eskalátory), barva stanice apod.

Pomůcky a místa pro nácvik

- v učebně
 - lze celkem dobře trénovat v klidu „nasucho“ orientaci podle směrových cedulí především v metru
 - vytvořit si plán své pravidelné cesty
- v terénu
 - čtení ve směrových cedulích v metru
 - rozpoznání směru jízdy autobusů a tramvajů

Příklady úkolů

- 1) V jakém směru jízdy jede tramvaj na obrázku?
- 2) Na jakou stranu (jakou kolejí) musíte jet, když potřebujete jet metrem směrem na Ládví?

- 3) Na jaké stanici metra najdete tuto navigační ceduli na obrázku? Jak to poznáte?
- 4) Ukažte na obrázku jednotlivé trasy metra (cedule ve voze nade dveřmi).
- 5) Jakou koleji musíte jet když potřebujete jet na stanici xxx?
- 6) V jakém směru jedete autobusem ráno do školy/práce a odpoledne domů?

4.3.12. JÍZDNÍ ŘÁD

Suma vědomostí

= papír, který visí na zastávce MHD (na stojanu); je na něm seznam všech zastávek na trase konkrétní linky a časy odjezdů

- k čemu je dobré se v něm vyznat a používat ho – především k určení správného směru jízdy a ke zjištění, zda tento dopravní prostředek jede do zastávky kam já potřebuji
- každá zastávka má „svůj“ jízdní řád-kde všude najdu jízdní řád:
 - na stojanu na zastávce (autobus, tramvaj)
 - na nástupišti v metru – informační tabule
 - na nástupišti v metru – „počítač“ – mohu se dozvědět informace o tom jak a čím cestovat na konkrétní místo a v kolik hodin
 - ve vestibulu metra
 - na internetu – **www.dpp.cz**
 - osobně v Informačních centrech
 - telefonicky -mohu se dozvědět informace o tom jak a čím cestovat na konkrétní místo a v kolik hodin
- co vše se můžu z jízdního řádu dozvědět:
 - druh dopravního prostředku - piktogram
 - číslo dopravního prostředku
 - seznam zastávek jak jsou za sebou – první je ta, odkud dopravní prostředek vyjíždí, poslední je tam kde končí
 - vždy jen jedna zastávka je černě podtržena a napsaná tmavším písmem – v této zastávce právě stojím
 - před jménem zastávky, na kterou potřebuji jet je číslo = jede tam; toto číslo znamená kolik minut bude trvat než dopravní prostředek dojede ze zastávky, kde je před jejím jménem místo minut malá černá tečka - do zastávky, kde je to číslo
 - před jménem zastávky, na kterou potřebuji jet není číslo = nejede tam → musím jet opačným směrem (v té zastávce už dopravní prostředek byl a z téhle zastávky se tam nedostanu)
 - některá jména zastávek mají vedle sebe malý piktogram (obrázek) – symbol metra = na této zastávce mohu přestoupit na metro
 - některá jména zastávek mají před sebou napsaný křížek (x) = zastávka je na znamení
 - ve sloupcích jsou uvedena čísla – čas kdy dopravní prostředek z této zastávky odjíždí – v úzkém sloupci jsou pod sebou tmavě zvýrazněná čísla označující hodinu, v řádku vedle sebe jsou napsané minuty
 - sloupce jsou různě rozděleny – většinou na všední dny (pracovní dny, pondělí až pátek) a víkend (sobota, neděle, státní svátky) – většina dopravních prostředků jezdí o víkendu méně často (tzn., že když mi ujede autobus, tak musím déle čekat než přijede další), některé autobusy nejezdí o víkendu vůbec
 - poznámky – někdy nejede autobus až na konečnou – označeno v jízdním řádu
 - nízkopodlažní (bezbariérové) dopravní prostředky – čas kdy tento autobus nebo tramvaj jede je tmavě zvýrazněn + ikona vozíku
 - jízdní řád na žlutém/oranžovém papíře – výluka

Specifika nácviku

- určení, ze které zastávky je tento jízdní řád (na které zastávce stojím) – často si nepamatují, že je tato zastávka podtržena a tmavěji napsaná – zřejmě to pro někoho není dost zajímavé (odlišné)
- hledání jestli jede do zastávky, kterou já potřebuji – často dělá potíže postupně si přečíst jména všech zastávek, tak jak jdou opravdu za sebou – žádnou nevynechat, začít od začátku (nahore) – názorně si porovnat s mapou MHD – zastávky jsou pod sebou napsané přesně tak jak je např. autobus projíždí (nakresleno v mapě)
- obtíže, když je hodně zastávek a jsou napsané ve 2 sloupcích – často si účastník myslí, že prostředek končí

v zastávce na konci prvního sloupce, pak se „něco stane“ a pokračuje to v druhém sloupci nebo to dokonce dál nejede (vůbec neregistruje druhý sloupec) – pomůcka např. druhý sloupec vystřihnout a dát pod první – názorně tak ukázat, že to nejsou 2 oddělené sloupce, ale že k sobě patří – není proto důvod aby např. autobu s nejel dál

- určení směru jízdy – jede to do stanice kam já potřebuji z této zastávky nebo musím v opačném směru? – příliš se nedaří vysvětlování, že ty zastávky, které jsou **pod** podtrženou zastávkou (kde jsem teď) → jede to tam x ty které jsou **nad** podtrženou zastávkou → nejede to tam – často zaměňují za nahoru/dolu a s tím jestli to jede do kopce nebo z kopce apod. doporučujeme používat spíše pomůcku s číslem před jménem zastávky → je tam číslo = jede to tam x není tam číslo = nejede to tam
- číslice (před jménem zastávky) určující počet minut, jak dlouho prostředek jede, mohou zaměnit za číslo prostředku nebo číslo zastávky; někdy nevěří, že to je odhad času (jak dlouho to jede) – dobré projet si to a změřit na stopkách reálnou dobu a porovnat
- často se jim do hledání v jízdním řádu moc nechce – jsou zvyklí jezdit na trase, kterou si pamatují a nemají potřebu se to učit -na zastávce – je těžké něco hledat pokud je tam více jízdních řádů – postupně všechny projít, nepřeskakovat, nic nevynechat
- určení jakým číslem mohu jet – často si účastník „vybere“ jen jedno číslo, kterým může jet; i přesto že může jet více čísla, tak raději počká na to „svoje“; zřejmě se jim lépe pamatuje a soustředí na jedno číslo – vlastně to ničemu moc nevádí, pokud člověk moc nespěchá
- obecně je těžké z jízdního řádu vyčíst „méně“ důležité informace – z jaké zastávky lze přestoupit na metro, jaká je zastávka na znamení, poznámky – důležité především pro plánování cesty na neznámé místo
- čas příjezdu dopravního prostředku – pro většinu účastníků není příliš podstatné kdy to přijede, z různých důvodů – špatný odhadu času, neznalost určení času, nepotřebují to – až to pojede, tak to pojede apod.
- potíže se čtením zastávek

Pomůcky a místa pro nácvik

- v učebně
 - jízdní řády – různé (tram, bus, 1 sloupec x 2 sloupce)
 - mapa MHD
- v terénu
 - poté, kdy už aspoň trochu umí v jízdním řádu číst – umět použít i když mě něco rozptyluje
 - ukázat si v praxi, že se mi znalost jízdního řádu může opravdu hodit
 - návštěva Informačního centra – zeptat se jak se někam dostanu

Příklady úkolů

- 1) Jak se jmenuje zastávka autobusu ze které je tento jízdní řád?
- 2) Jede tramvaj číslo XX podle tohoto jízdního řádu do zastávky ABC? (k dispozici i jízdní řád se dvěma sloupci – budou hledat i v něm?)
- 3) Přiřaďte jízdní řády k dopravním prostředkům na obrázku. (různé druhy, je vidět číslo)
- 4) Ukažte, který z těchto jízdních řádů znamená výluku.
- 5) Ukažte v jízdním řádu zastávky na znamení.
- 6) Jaká zastávka je konečná podle tohoto jízdního řádu?
- 7) V jakém směru pojede ze zastávky I. P. Pavlova na zastávku xxx?
(v učebně udělat 2 zastávky (2 směry jízdy) s jízdním řádem, tak jak je to ve skutečnosti)

4.3.13. PŘESTUPOVÁNÍ

Suma vědomostí

- přestup = změna dopravního prostředku – z jednoho vystoupím a do dalšího nastoupím, může být mezi různými druhy MHD nebo mezi stejnými druhy, ale na jinou linku („číslo“)
- např. když jedu z okraje Prahy, kde mi jede jen autobus, do centra, kde pak musím ještě přestoupit na tramvaj
- **přestup mezi trasami v metru**

- lze jen na přestupní stanici = stanice, na které lze přestoupit z jedné trasy metra na jinou
- jsou pouze 3
 - Muzeum (přestup mezi A a C)
 - Můstek (přestup mezi A a B)
 - Florenc (přestup mezi B a C)
- na těchto stanicích jsou obě trasy – jedna z nich je hlouběji pod zemí než druhá, v jednom místě se vlastně obě trasy kříží
- vystoupím z vozu metra na nástupiště → nevystoupím z metra na ulici, ale podle směrových cedulí jdu na jinou trasu metra – musím buď nahoru nebo dolů po schodech a dojdu na jiné nástupiště – má jinou barvu, ale jméno stanice je stejné
- orientace – na nástupišti je cedule s písmenem trasy, na kterou potřebuji přestoupit a šipkou kudy tam jít – buď šipka ukazuje nahoru po schodech nebo dolů po schodech procházím tunelem → v němž jsou stále šipky ukazující mi správný směr (většinou na zdech), když půjdu ve směru, kterým ukazují, dojdu na nástupiště druhé trasy
- **přestup z jedné linky na jinou linku** (autobus, tramvaj) nebo mezi různými druhy (tramvaj, autobus, metro)
 - na stejné zastávce jako jsem vystoupil
 - když vystoupím z dopravního prostředku na chodník nebo ostrůvek, tak nikam nejdu, počkám na stejném až přijede jiná linka nebo jiný druh, kterým potřebuji pokračovat v cestě
 - nejjednodušší, výhodou je, že nepotřebuji přecházet přes silnici nebo znát okolí zastávky, ptát se lidí na cestu apod.
 - na jiné zastávce než jsem vystoupil
 - když vystoupím z dopravního prostředku musím jít na jinou zastávku – musím nejspíš umět přecházet přes silnici
 - vidím ji – ze zastávky kde jsem vystoupil vidím zastávku na kterou potřebuji jít - výhodou je, že to není náročné na orientaci, spíš nezabloudím
 - nevidím ji – zastávka na kterou potřebuji jít není vidět náročné na orientaci, často jsou k dispozici směrové tabule
 - × **přestup z metra na autobus nebo tramvaj**
 - poměrně dost náročné na orientaci, protože ve vestibulu metra jsou sice směrové tabule, ale nápisy na nich jsou podle konečné zastávky – tzn. že člověk musí vědět jakým směrem potřebuje jet
 - × **přestup z autobusu nebo tramvaje na metro**
 - není tolik náročné na orientaci, protože směrové cedule jsou dobře viditelné a všechny vedou na stejné metro
 - zastávky, ze kterých mohu pohodlně přestoupit na metro jsou zvýrazněné v jízdním řádu (malý symbol metra za jménem zastávky) a upozorňují na ně v hlášení zastávek
 - × **přestup mezi tramvajemi nebo autobusem**
 - zastávky mohou být např. ve vedlejší ulici, za rohem
 - pokud to tam neznám musím se zeptat kudy jít – je to dost náročné na orientaci, většinou nejsou směrové cedule
 - „dopravní uzel“
 - = místo, kde se potkává více linek a druhů MHD
 - je zde více zastávek, které jsou dál od sebe, ale mají stejné jméno
 - např. jméno I. P. Pavlova má stanice metra, ale i zastávka tramvaje
 - jsou to známá a hodně používaná místa, např. v centru jako I. P. Pavlova, Anděl, Florenc, Karlovo náměstí,...

Specifika nácviku

- přestupní stanice v metru
 - je obtížné porozumět, že mohou přestoupit jen na místech, kde se trasy kříží – „přeskakují“ z trasy na trasu kdekoli (na mapě jim to přijde blízko – nemají plánek či mapu spojené se skutečnými vzdálenostmi) – doporučení – zkusit vysvětlit v terénu, srovnávat mapu/plánek se skutečností, možná prostě příliš složité, ale je dobré to zkusit (**třeba to dosedne až budou mít víc zkušeností**)
 - je dobré naučit se ze schématu metra vyčíst jaké jsou přestupní stanice a mezi jakými trasami – není potřeba umět zpařeměti, **spíš vedeme účastníky k tomu, aby si informace uměli najít**
 - když vystoupí na stanici Muzeum na trase C přestoupí (jdou po schodech dolů), tak jsou stále na stanici Muzeum

ale na A, mají pocit, že jsou už někde jinde, často říkají, že jsou na zastávce kam chtějí jet – zdůraznit, že při tom přestupování ničím nejeli, šli pěšky, nemohli se dostat na jinou stanici (jiné jméno) – pomůcka: přestupní stanice si rozdělil na Muzeum A a Muzeum C, Florenc B a Florenc C apod.

- některé tunely na přestupních stanicích vypadají trochu jako nepřehledné bludiště – často řeší jestli jdou správně – orientovat se podle barevných šipek
- často tu je mnoho lidí – někdo jde nahoru, někdo dolů - nepomůže mi „jít s davem“
- podle zkušeností účastníka – někdo zvládne přestupovat na jednom přestupu, ale už má obavy na jiné přestupní stanici
- přestup z jedné linky na jinou linku
 - zvládnou na známé trase většinou po paměti
 - na neznámé trase je to velmi náročné na orientaci – doporučujeme mít podrobný plánek s popisem cesty, je dobré aby se účastník uměl zeptat cizích lidí na cestu

Pomůcky a místa pro nácvik

- v učebně
 - schéma metra – přestupní stanice
- v terénu
 - přestupovat a přestupovat

Příklady úkolů

- 1) Ukažte na schématu tras metra přestupní stanice?
- 2) Podle jakého obrázku poznáte kudy máte přestoupit na jinou trasu?
- 3) Když vystoupíte na stanici Muzeum na trase C a přestoupíte – kam se dostanete?
- 4) Ukažte na schématu tras metra jak se dostanete ze stanice Vyšehrad na stanici Jiřího z Poděbrad.
- 5) Kde přestoupíte z trasy A na trasu B?
- 6) Napište jméno stanice, které chybí na této ceduli? („krátká“ cedule – směr a číslo koleje, pole směr je prázdné, k dispozici má účastník „dlouhou“ ceduli s celou trasou – cílem je spojitost mezi „konečnou stanicí“ na „dlouhé“ ceduli a „směrem“ na „krátké“ ceduli

4.3.14. BEZPEČNOST PŘI CESTOVÁNÍ MHD

Suma vědomostí

- **co mít u sebe (aneb jak se vyhnout nepříjemnostem)**
 - jízdní doklad – platná a označená jízdenka nebo předplacená jízdenka nebo průkazka ZTP
 - občanský průkaz
 - rezervní peníze (cca 50 Kč) = použiji je především v případě nenadále potřeby:
 - ztráta nebo zapomenutí jízdního dokladu – mohu si koupit jízdenku
 - cesta se neočekávaně prodloužila – zabloudil jsem nebo přešel – potřebuji si koupit novou jízdenku – cca 20 Kč
 - potřebuji na WC – většinou se platí 5 Kč
 - pití – je velké horko a je potřeba si koupit pití, aby se mi neudělalo špatně – cca 20 Kč
 - drobné do telefonního automatu – pokud nemám u sebe mobil
 - je dobré mít je uložené někde stranou (např. v jiné kapsičce v peněžence), tak abych je neutratil jen tak a zůstaly mi pro případ potřeby na další cestu
 - mobilní telefon – umět ho používat (zavolat nebo aspoň přijmout hovor), mít ho nabitý, mít kredit
 - telefonní čísla na někoho blízkého – mít na kartičce napsaná čísla, i když mám mobil (pomůže mi pro případ ztráty nebo nefungování)
 - telefonní karta do automatu – především pokud nepoužívám mobil, umět používat
 - informace o zdravotním stavu – mít na kartičce u dokladů napsané svoje závažné zdravotní obtíže a jak při nich postupovat – např. epilepsie, diabetes, nízký krevní tlak

- **je výluka**

- na zastávce, kde obvykle nastupuji, nic nezastavuje nebo stále nejede moje „číslo“ → je potřeba sledovat informační tabule, kde je výluka popsána; pokud nemám dostatek zkušeností, tak většinou nevyřeším sám, ale musím se buď zeptat kolemjdoucích nebo zavolat někomu blízkému nebo se raději vrátit domů; není bezpečné nastoupit do jiného „čísla“ pokud nevím kam jede

- **vystoupím na jiné zastávce než jsem chtěl** – různé důvody a jak to vyřešit:

- vystoupil jsem dřív → stačí si počkat na stejné zastávce na další moje „číslo“, nikam nejdu
- vystoupil jsem později → musím se vrátit „mým“ číslem, ale v opačném směru – musím jít na zastávku, která se jmenuje stejně, ale je na protější straně silnice (většinou) – pozor při přecházení, ne vždy je zastávka přímo naproti – může být o kus dál nebo za rohem, pokud ji nevidím a neznám to tam, je dobré se někoho zeptat, abych nezabloudil ještě víc, v metru je to jednodušší (viz výše)
- jel jsem ve špatném směru → opět se musím dostat na zastávku v opačném směru
- nastoupil jsem do špatného „čísla“ (v průběhu cesty tram nebo bus zahrnují a jeli jinudy) → opět se musím dostat na zastávku v opačném směru (nejlépe číslem, kterým jsem sem přijel) a vrátit se na zastávku odkud jsem vyjel – tam si počkám až přijede „moje“ číslo
- spoj dál nejede – např. při nehodě → většinou nezvládnou vyřešit sám, je dobré zeptat se řidiče nebo ostatních cestujících, sledovat co oni dělají, někdy je nehoda vyřešena za malou chvíli – např. pokud se srazí tramvaj s autem a není to nic vážného (nemusí přijet lékař), tak stačí počkat v tramvaji a ona za chvíli pojedje dál
- na trase je výluka – dopravní prostředek, kterým jedu, nejede do zastávky kde potřebuji vystoupit a já to zjistím až během jízdy → pokud nemám dostatek zkušeností se samostatným cestováním a orientací v Praze, tak je nejbezpečnější vrátit se zpět na zastávku, na které jsem nastoupil → musím přejít na zastávku v opačném směru
- posunou zastávku – např. při opravách → na „mojí“ zastávce je na stojanu informace o přesunutí zastávky a plánek, jak se tam dostat (můžu se někoho zeptat, jak se tam dostanu)

- **co se ještě může stát:**

- dopravní špička = doba, kdy cestuje mnoho lidí (ráno a odpoledne, do školy nebo do práce) a jsou přeplněné dopravní prostředky a já se nevejdu do toho, kterým potřebuji jet → nic se neděje, počkám si na další
- ztráta dokladů, osobních věcí – nedával jsem si na ně pozor, někde jsem je zapomněl → co nejdříve říci někomu blízkému, některé ztracené věci mohou být uloženy ve Ztrátách a nálezech
- krádež – někdo mě okradl, i když jsem se snažil dávat si na své věci pozor → co nejdříve říci někomu blízkému (pokud zvládnou tak zavolat na policii)
- nevyprávět nahlas osobní záležitosti (neříkat osobní údaje – např. kde bydlím)
- obtěžování v MHD = někdo po mě něco chce (peníze, sahat na mě, ať s ním někam jdu apod.) → dát zřetelně a nahlas najevo svůj nesouhlas – říci „ne“, nesmím se usmívat nebo smát (dotyčný by si mohl myslet, že se mi to líbí), když budu dostatečně hlasitý, tak se mě třeba někdo zastane nebo se dotyčný zalekne odejít do jiné části vozu (přesednout si) → když mě stále někdo obtěžuje, tak na příští zastávce vystoupit (pokud nemám dost zkušeností, tak může být problém vystoupit na jiné zastávce než jsem zvyklý) a pokusit se to někomu říci (zavolat někomu blízkému, říci to např. dispečerovi v metru, zavolat na policii, říci to někomu kolemjdoucímu) → být na místě, kde je hodně lidí (nechodit nikam do ústraní, kde bych se „schoval“)

Specifika nácviku

- **co mít u sebe**

- říkat si různé situace, které mohou při cestování nastat (reálné) a jejich řešení – co mi pomůže, ulehčí, abych to mohl bezpečně zvládnout
- mobilní telefon
 - pozor – účastník může umět přijmout hovor, ale nemusí umět sám telefonovat, může být obtížné srozumitelně říci co se děje nebo vyslechnout radu po telefonu jak postupovat v neobvyklé situaci
 - často si účastník zapomene telefon doma, není zvyklý ho používat, nemá praktickou zkušenost s tím, že mu může být užitečný
- někteří účastníci nejsou zvyklí nosit u sebe občanský průkaz z obavy o jeho ztrátu, podobně i průkaz ZTP (někdo nosí aspoň kopii)
- telefonní čísla na někoho blízkého – mít je např. u průkazky ZTP, v peněženke apod., i když neumí účastník telefonovat může o to požádat někoho ve svém okolí

- rezervní peníze – účastníci nejsou zvyklí u sebe vozit příliš peněz (většinou z obavy před odcizením), často mají peníze tak akorát (např. na vstupné na výlet), je potřeba vysvětlovat důvody proč je dobré je mít u sebe a neutratit je za nějaké sladkosti apod., někteří účastníci si sami neuvědomí, že mají žízeň a potřebují si koupit pití
- **vystoupím na jiné zastávce**
 - než začne účastník jezdit sám – je dobré, aby si projel pokud možno celou trasu a vystoupil na všech zastávkách na trase, aby je uměl poznat
 - je užitečné mít u sebe napsané všechny zastávky na trase (plánek cesty) – na jiné zastávce než jsem chtěl si můžu porovnat jméno zastávky a poznat tak jestli jsem přejel nebo naopak vystoupil dřív, pokud není jméno zastávky na plánek poznám, že jsem úplně špatně a musím se vrátit zpět odkud jsem vyjel apod.
 - pro někoho může být obtížné určit opačný směr (vrátit se zpět) nebo najít zastávku – především u tramvají a autobusů, účastník by se měl umět zeptat na cestu
 - pozor při řešení přejetí v metru na stanicích Vyšehrad a Hlavní nádraží, kde jsou koleje uprostřed a na nástupiště v opačném směru musím jít podchodem (Vyšehrad) nebo nadchodem (Hlavní nádraží) – především na Hlavním nádraží je to dost náročné na orientaci, doporučujeme individuální nácvik v terénu
- obtěžování – osahávání cizím člověkem
 - především u dívek je dobré věnovat nácviku větší pozornost, můžeme zjistit, že sice říkají „ne“, ale vypadají, že se usmívají (často z nervozity), neumějí být dostatečně důrazné (stydí se a nechtějí ve voze křičet), také může být těžké odejít jinam (např. když sedím v autobuse u okýnka a někdo si ke mně přisedne nebo se nechtějí cpát v zaplněném voze apod.), nemusí si být jisté jestli to je osahávání nebo se na ně někdo „jen“ tlačí (může být těžké stanovit si hranici), vystoupit na příští zastávce – může být těžké, když to tam nezná, nejtí nikam pryč daleko, ale hledat pomoc někde poblíž, může být obtížné srozumitelně někomu říci co se děje (i do telefonu); nebezpečí, aby ve zmatku nezašla někam do ústraní nebo někam kde to nezná
- neříkat osobní údaje, nebavit se s nikým cizím – mělo by mi být podezřelé, když se mě někdo ptá na jméno, adresu, chce po mě peníze – nikdy neříkat nic o sobě (ani kam jedu, kdo tam na mě čeká apod.), nedávat peníze – riziko, že jakmile vytáhnu peněženku, může mi ji někdo vytrhnout z ruky a utéct
 - pomáhá nácvik ve scénce a po čase zkouška – domluvit se s pracovníkem/dobrovolníkem, kterého účastník nezná, a který ho osloví během cesty (říci účastníkovy že tato zkouška někdy proběhne – ne přesně kdy a kde), poté si říci jak to probíhalo – jak účastník reagoval, co bylo bezpečné a co ne apod.
 - ne každý mi chce ublížit → pozor na nevinné oslovení cizím člověkem – ptá se mě na cestu nebo se nabízí že mi pomůže (všimnul si, že asi nevím co mám dělat, kudy jet) – účastník by neměl být vyplašený z každého oslovení, pokud nebude říkat své jméno a adresu, tak si může nechat poradit – např. „Nevím jak se dostanu na zastávku I. P. Pavlova“
- dopravní špička – po získání více zkušeností z cestování si vyzkoušet jet v dopravní špičce – pokud ovšem tak účastník necestuje každý den
- říkání si o pomoc
 - spíše lidem, kteří nespěchají; je potřeba počítat s tím, že mi člověk nebude chtít pomoc nebo poradit nevdá,
 - nenechám se odradit a zeptám se někoho jiného, je bezpečnější ptát se starší paní nebo maminky s kočárkem než třeba bezdomovce nebo někoho opilého apod.
 - je dobré si předem říci na co se chci zeptat a jak to řeknu

Pomůcky a místa pro nácvik

- v učebně
 - scénky – nácvik jak reagovat v situacích
 - někdo mě osloví – ptá se na cestu
 - někdo mě osloví – chce peníze (někdo mě okradl, nemám na vlak, mám hlad)
 - někdo mě osloví – chce mi něco prodat
 - někdo mě osloví – ptá se kam jedu a jak se jmenuji, kde bydlím
 - někdo mě osloví – nabízí mi pomoc
 - někdo mě osloví – zve mě na kávu, do kina, k sobě domů apod.
 - někdo na mě sahá
 - říkání si o pomoc

- v terénu
 - především zkouška s dobrovolníkem
 - nácvik říkání si o pomoc (radu) – např. jak se dostanu na trasu A

Příklady úkolů

- 1) Jak by jste se zeptal na cestu na metro?
- 2) Umíte zavolat někomu blízkému? Vyzkoušejte to.
- 3) Ukažte, co by jste řekl asistentovy do telefonu, kdyby jste se ztratil?
- 4) Ukažte, co by jste řekl mamince do telefonu, kdyby vám někdo ukradl tašku?
- 5) Ukažte, co by jste dělal, kdyby na vás někdo sahal?

4.3.15.HODNOTÍCÍ TABULKA – MHD

- pro hodnocení je dobré podniknout delší cestu s využitím všech druhů MHD
- doporučujeme jednu cestu na začátku tématu (ještě před výukou) s cílem zjistit co již účastníci znají a umí používat a pro srovnání pak na konci tématu - jestli a jak využívají získané dovednosti

ÚČASTNÍK KURZU:

DATUM:

Používání MHD	Známa trasa				Neznáma trasa			
	Zvládne sám	Zvládne s pomocí (jak)	Nezvládne	Riziko	Zvládne sám	Zvládne s pomocí (jak)	Nezvládne	Riziko
Jednotlivé dovednosti								
Umí používat mobilní telefon								
Umí telefonovat z telefonní budky								
Má u sebe napsaná důležitá telefonní čísla								
Nosí u sebe rezervní peníze								
Umí si říct o pomoc								

POZNÁMKY:

4.4 CESTA NA NEZNÁMÉ VZDÁLENÉ MÍSTO – PLÁNOVÁNÍ CESTY

V této části kurzu se účastníci učí naplánovat a zvládnout cestu na místo, kde ještě nikdy nebyli (mimo pravidelné trasy). Stává se, že získáme adresu, na kterou potřebujeme dorazit (např. nové zaměstnání, vyřizování na úřadu, návštěva u známých, restaurace, cesta do obchodu, zájmová činnost,...) nebo máme někde s někým sraz (často na zastávkách MHD).

Co by měl účastník zvládat pro samostatné cestování:

Plánování trasy

- znalost mapy, plánu MHD -volba vhodného dopravního prostředku
- vyhledat optimální trasu -znalost jízdních řádů -umět si srozumitelně zapsat plán cesty
- odhadovat čas potřebný na cestu (vědět, kdy vyrazit)

Při cestě

- využívat plánek cesty (umět dojet podle plánu)
- orientovat se na dosud neznámém místě (např. vestibul metra)
 - hledat si aktivně informace
 - užívat navigační tabule
- poradit si na přestupech
- orientovat se v ulicích (dle názvů ulic, významných orient. bodů)
 - používat telefon (žádost o pomoc)
 - dokázat se zeptat kolemjdoucích
 - nebát se „podívat se za roh“ (třeba to uvidím)

Bezpečnost

- všechny dosud požadované „bezpečnostní“ dovednosti, ale na vyšší úrovni – pravděpodobnost „krizové“ situace je větší

Plánování je dost komplexní úkol, účastník musí získat řadu dílčích dovedností. Návčik může být dost obtížný, je třeba zvážit efektivitu – bude účastník doopravdy sám plánovat cestu nebomu vždy někdo pomůže? Jak často bude cestovat na neznámé místo? Může být efektivnější naučit se žádat o pomoc při plánování (většinou se najde někdo blízký, kdo může pomoci) a v kurzu se zaměřit na návčik řešení „na ulici“ (doptávání se, orientace,...). Není třeba po účastnících požadovat „precizní“ dovednosti plánování, spíše přestovat schopnost „poradit si“. Poznámka: plánování a cestu na neznámé místo někdy obtížně zvládají i lidé bez postižení.

Naše zkušenosti s návčikem na takové úrovni jsou minimální, postupy nevyzkoušené – neuvádíme proto žádné další informace pro přípravu lekcí. Doporučení – účastník nejspíš musí získat poměrně velké zkušenosti s cestováním a seznámit se s množstvím různých tras ve městě (cestovat na nich sám), než můžeme přistoupit k návčikuna této úrovni.

Obsah:

1. ÚVOD	1		
2. ZÁKLADNÍ INFORMACE O KURZU A JEHO ORGANIZACI	1		
2.1 PRO KOHO JE KURZ URČEN	1		
2.2. CO SE V KURZU DĚJE	2		
2.3. PRŮBĚH KURZU	3		
2.4. OSOBY A OBSAZENÍ	3		
2.5. ČAS	3		
2.6. POMŮCKY PRO KURZ	4		
3. METODICKÁ ČÁST	4		
3.1. JAK V KURZU PRACUJEME	4		
3.2. PŘEDPOKLADY PRO CESTOVÁNÍ (JAK MOHOU ÚČASTNÍKOVY SCHOPNOSTI OVLIVŇOVAT NÁCVIK)	5		
3.3. OBECNÉ POSTUPY PRO VEDENÍ KURZU	8		
3.3.1. Postupy pro teoretickou část	8		
3.3.2. Postupy pro individuální nácvik (procvičování)	10		
3.4. HODNOCENÍ PO UKONČENÍ KAPITOLY	14		
3.5. INDIVIDUÁLNÍ NÁCVIK X SKUPINA	14		
4. PODKLADY PRO LEKTORY – MATERIÁLY PRO PŘÍPRAVU LEKCÍ	14		
4.1. BEZPEČNOST NA ULICI – ZÁKLADNÍ PRAVIDLA PRO SAMOSTATNÝ POHYB PO ULICI	15		
4.1.1. Rozlišení silnice x chodník (+ parkoviště, pěší zóna)	16		
4.1.2. Pravidla a doporučení pro pohyb po chodníku (+ po schodech a eskalátorech)	17		
4.1.3. Překážky na chodnících a jejich překonání	19		
4.1.4. Chůze bez chodníku, po krajnici	20		
4.1.5. Když poruším pravidla	20		
4.1.6. Říkání o pomoc (ptaní se na cestu)	20		
4.1.7. Co mít s sebou, když odcházím z domova (z bytu)	22		
4.1.8. Mimořádné události – obecné	22		
4.1.9. Setkání s cizími lidmi – konflikt, obtěžování,...	23		
4.1.10. Zdravotní obtíže	25		
4.1.11. Nehoda			25
4.1.12. Ztráta osobních věcí			26
4.1.13. Zabloudění			26
4.1.14. Hodnotící tabulky – bezpečnost na ulici			27, 28, 29
4.2. PĚŠKY PO ULICI – PŘECHÁZENÍ A ORIENTACE			30
4.2.1. Silnice x chodník, aneb potřebuji přejít přes silnici			30
4.2.2. Místo kde přejít			32
4.2.3. Rozhlížení se			35
4.2.4. Přecházení			38
4.2.5. Bezpečnost při přecházení			39
4.2.6. Hodnotící tabulky – přecházení			40, 41, 42
4.2.7. Orientace v ulicích – obecně			43
4.2.8. Navigační a informační tabule (a informační centra)			45
4.2.9. Mapa			46
4.2.10. Plánek cesty			47
4.2.11. Zabloudění			48
4.2.12. Změny počasí			48
4.2.13. Mít s sebou potřebné věci			49
4.2.14. Hodnotící tabulka – orientace na ulici			50
4.3. CESTA S VYUŽITÍM MHD			51
4.3.1. Základní informace			51
4.3.2. Jízdné			53
4.3.3. Zastávka MHD			55
4.3.4. Bezpečnost a chování na stanici (zastávce)			56
4.3.5. Výstup a nástup			56
4.3.6. V průběhu jízdy			58
4.3.7. Výluka			60
4.3.8. Tramvaj a čím se liší			61
4.3.9. Autobus a čím se liší			62
4.3.10. Metro a čím se liší			63
4.3.11. Orientace			66
4.3.12. Jízdní řád			68
4.3.13. Přestupování			69
4.3.14. Bezpečnost při cestování MHD			71
4.3.15. Hodnotící tabulka – MHD			75, 76, 77
4.4. CESTA NA NEZNÁMÉ VZDÁLENÉ MÍSTO – PLÁNOVÁNÍ CESTY			78

ISBN: 978-80-903598-7-1
Vydal Rytmus, o.s. ve spolupráci s o.s. OSA
v rámci projektu Správná volba
Vydání 1.
© Rytmus, 2007
© Matěj Bošina