Max Paradox

PROBLEM? WYLUZUJ. OGARNIESZ TO!

Seria poradników z przymrużeniem oka ;)

Nie Mogę Już Prowadzić, a Życie Nadal Jest Dwadzieścia Kilometrów Dalej

Jak zorganizować zakupy, wizyty i kontakty po rezygnacji z prowadzenia auta oraz stworzyć sieć transportowego wsparcia bez oddawania całego kalendarza innym ludziom



Mamy problem. Ale spokojnie.
Da się go rozwiązać i jeszcze będzie z czego się pośmiać.

Nie Mogę Już Prowadzić, a Życie Nadal Jest Dwadzieścia Kilometrów Dalej

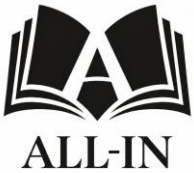
Jak zorganizować zakupy, wizyty i kontakty po rezygnacji z prowadzenia auta oraz stworzyć sieć transportowego wsparcia bez oddawania całego kalendarza innym ludziom

Max Paradox

PROBLEM? WYLUZUJ. OGARNIESZ TO!

ISBN: 9788384838693

ALL-IN Rafał Płonkowski



SPIS TREŚCI

INTRO 5

Rozdział 1 - Samochód zniknął z planu, ale potrzeby nie dostały wypowiedzenia 10

Rozdział 2 - Wszystko jest ważne, ale nie wszystko musi wydarzyć się we wtorek 18

Rozdział 3 - Rodzina to nie firma przewozowa, nawet jeśli ma wolne miejsce z przodu 26

Rozdział 4 - Autobus istnieje, taksówka ma telefon, a ty nadal stoisz przed domem 34

Rozdział 5 - Zakupy bez samochodu, czyli dlaczego sześć litrów mleka nagle waży więcej 44

Rozdział 6 - Wizyta trwa pół godziny, ale powrót pozostaje tajemnicą 52

Rozdział 7 - Nie mam jak dojechać, więc nie przyjdę. Jak nie zgubić ludzi po drodze 62

Rozdział 8 - Aplikacja nie przyjedzie po ciebie, jeśli nikt nie przyjedzie po ciebie 70

Rozdział 9 - Zbuduj własną sieć transportową, zanim wszyscy wyjadą na urlop 80

Rozdział 10 - Kto, kiedy, skąd i dokąd? Koniec z transportową zabawą w głuchy telefon 88

Rozdział 11 - Ile kosztuje niezależność i dlaczego nie warto liczyć wyłącznie ceny biletu 97

Rozdział 12 - Przystanek jest blisko. Szkoda, że pod górę i bez chodnika 105

Rozdział 13 - Nie każda sprawa potrzebuje twojej obecności. Czasami wystarczy, że dotrze właściwa rzecz 114

Rozdział 14 - Sto kilometrów bez kierownicy, czyli jak wyjechać dalej i nie zamieszkać na dworcu 123

Rozdział 15 - Kierowca nie przyjechał, autobus odjechał, a ty właśnie zostałeś kierownikiem kryzysu 132

Rozdział 16 - Gdy mieszkasz tam, gdzie autobus jest wydarzeniem tygodnia 141

Rozdział 17 - Wczoraj mogłem, dzisiaj nie dam rady. Jak planować życie, kiedy możliwości zmieniają się bez uprzedzenia 151

Rozdział 18 - Transport działa? Świetnie. Właśnie dlatego warto czasem zajrzeć pod maskę 160

Rozdział 19 - Kierowca ma kierownicę, ale pilot do twojego życia zostaje u ciebie 169

Rozdział 20 - Kluczyki mogą zostać w szufladzie. Twoje życie nie musi 177

INTRO

Jest wtorek, godzina dziewiąta siedemnaście. Lodówka świeci pustkami, recepta czeka na realizację, a w czwartek masz wizytę u specjalisty w miejscowości oddalonej o dwadzieścia kilometrów. Jeszcze niedawno rozwiązanie tych problemów było banalne. Brało się kluczyki, siadało za kierownicą i jechało. Teraz kluczyki leżą w szufladzie, samochód stoi pod domem albo już znalazł nowego właściciela, a wyprawa po chleb zaczyna przypominać operację logistyczną wymagającą zatwierdzenia przez trzy osoby, dwa rozkłady jazdy i komisję do spraw sprzyjających okoliczności. Najbardziej irytujące jest to, że sklep ani trochę się nie oddalił. Nadal znajduje się tam, gdzie zawsze. Zmieniło się tylko to, kto może zdecydować, kiedy do niego dotrzesz.

Rezygnacja z prowadzenia samochodu potrafi wywrócić codzienność znacznie mocniej, niż sugerowałaby sama utrata możliwości kierowania pojazdem. Niezależnie od tego, czy przyczyną jest stan zdrowia, pogorszenie wzroku, wiek, zalecenie lekarza, utrata uprawnień czy świadoma decyzja o bezpieczeństwie, konsekwencje sięgają daleko poza garaż. Nagle zwyczajne sprawy wymagają wcześniejszego planowania. Trzeba umawiać przejazdy, dopasowywać godziny, prosić o pomoc, czasem rezygnować z wyjścia. A przecież człowiek nie przestaje potrzebować dentysty, zakupów, fryzjera, spotkań z przyjaciółmi ani odrobiny spontaniczności tylko dlatego, że przestał prowadzić auto. Życie nie zawiesza działalności do czasu znalezienia kierowcy zastępczego. Szkoda, bo przynajmniej można byłoby wywiesić na drzwiach kartkę: „Chwilowo nieczynne z powodu problemów komunikacyjnych”.

Najtrudniejsza bywa jednak nie sama odległość, lecz poczucie utraty niezależności. Wcześniej można było zdecydować o wyjeździe w ciągu pięciu minut. Teraz nawet niewielka zmiana

planów wymaga telefonowania i tłumaczenia się z potrzeb, które dawniej nie interesowały nikogo. Kiedy bliska osoba mówi życzliwie: „Przecież zawsze cię gdzieś zawiozę", brzmi to uspokajająco. Dopóki nie okazuje się, że jej „zawsze" oznacza wtorki po siedemnastej, z wyjątkiem tygodni parzystych, okresów wzmożonej pracy i dni, w których pada deszcz. Nie musi to świadczyć o braku dobrej woli. Po prostu pomoc oferowana z serca również podlega prawom kalendarza. A zależność od cudzej dostępności potrafi uwierać nawet wtedy, gdy wszyscy naprawdę chcą dobrze.

W takich okolicznościach łatwo wpaść w jedną z dwóch skrajności. Pierwsza polega na ciągłym proszeniu tej samej osoby o podwiezienie, aż zwykła relacja zaczyna przypominać nieformalną firmę przewozową z jednym przeciążonym pracownikiem. Druga to heroiczne postanowienie, że nie będzie się nikomu zawracać głowy. Wtedy człowiek ogranicza zakupy, odkłada wizyty, przestaje przyjmować zaproszenia i powoli zmniejsza własny świat do odległości możliwej do pokonania pieszo. Oba rozwiązania mają poważną wadę. Pierwsze może powodować napięcia i poczucie zobowiązania, drugie odbiera kontakt ze światem. Między nimi istnieje jednak szeroka przestrzeń rozsądnych możliwości. Właśnie tam będziemy szukać sposobu na życie bez prowadzenia samochodu, ale również bez obowiązku składania podań o każdy wyjazd.

Problem w tym, że większość ludzi zaczyna organizować transport dopiero wtedy, gdy musi gdzieś dotrzeć. Wizyta wypada w piątek, więc w czwartek rozpoczyna się gorączkowe poszukiwanie kierowcy. Zakupy kończą się w sobotę, więc w niedzielę powstaje dramatyczne pytanie, kto pojedzie do sklepu w poniedziałek. Taki system działa mniej więcej tak dobrze jak gaszenie pożaru za pomocą instrukcji obsługi gaśnicy, której nikt jeszcze nie przeczytał. Potrzebne jest coś bardziej przewidywalnego: rozpoznanie własnych potrzeb, ustalenie

dostępnych możliwości oraz stworzenie kilku sposobów dotarcia do ważnych miejsc. Nie chodzi o zaplanowanie każdej minuty życia na pół roku naprzód. Chodzi o to, żeby kolejna wizyta u lekarza nie była logistycznym wydarzeniem sezonu.

Warto przy tym zapamiętać jedną rzecz: nie każdy przejazd ma taki sam charakter. Termin badania, którego nie można łatwo przesunąć, wymaga innego przygotowania niż wyjazd po ulubiony ser. Regularne zakupy można organizować inaczej niż sporadyczne spotkania towarzyskie. Niektóre sprawy da się załatwić przez telefon, internet albo z dostawą do domu. Inne wymagają osobistej obecności, odpowiedniego pojazdu, pomocy przy poruszaniu się czy transportu dostosowanego do ograniczeń zdrowotnych. Dopiero kiedy rozdzielimy te potrzeby, zacznie być widać prawdziwy obraz sytuacji. Może się okazać, że nie potrzebujesz kierowcy przez siedem dni w tygodniu, lecz kilku dobrze zaplanowanych przejazdów i rozsądnego sposobu radzenia sobie z wyjątkami.

Nie będziemy udawać, że wszystkie miejscowości dysponują wygodną komunikacją publiczną. Nie każdy mieszka obok przystanku, nie każdy może bezpiecznie przejść dłuższy odcinek, a nie każdy budżet zniesie regularne kursy taksówką. Są miejsca, w których autobus pojawia się dwa razy dziennie i sprawia wrażenie, jakby sam był zaskoczony swoim przyjazdem. Istnieją również realne bariery związane z poruszaniem się, dostępnością usług, pogodą i kondycją. Dlatego rozsądny plan transportowy musi uwzględniać rzeczywiste możliwości konkretnego człowieka, zamiast opierać się na fantazji, że wystarczy pobrać aplikację, zachować pozytywne nastawienie i ruszyć dziarskim krokiem w stronę najbliższej metropolii.

Osobnym wyzwaniem jest proszenie o pomoc bez poczucia, że straciło się prawo do własnych decyzji. Kiedy ktoś proponuje podwiezienie, może przy okazji chcieć ustalić godzinę wizyty, trasę, czas zakupów i moment powrotu. Czasem wynika to z konieczności,

czasem z troski, a czasem z przekonania, że osoba siedząca na miejscu pasażera automatycznie przekazuje kierowcy władzę nad całym przedsięwzięciem. Tymczasem korzystanie z pomocy nie oznacza rezygnacji z własnych preferencji. Można szanować cudzy czas, jasno uzgadniać warunki przejazdu i jednocześnie zachować wpływ na swoje sprawy. Wymaga to konkretnych rozmów, wzajemności i uczciwego ustalania granic, a nie wdzięczności wyrażanej obowiązkowym podporządkowaniem.

W tej książce zajmiemy się również budowaniem sieci wsparcia, która nie opiera się wyłącznie na jednej osobie. Mogą do niej należeć bliscy, znajomi, sąsiedzi, lokalni przewoźnicy, dostępne usługi społeczne oraz rozwiązania pozwalające ograniczać liczbę koniecznych podróży. Nie każdy z tych elementów będzie dostępny wszędzie, a niektóre będą kosztować pieniądze. Nauczysz się jednak oceniać możliwości, rozpoznawać słabe punkty organizacji i ustalać przejazdy tak, aby ograniczać ryzyko nagłego pozostania bez transportu. Nie stworzymy cudownej aplikacji teleportacyjnej. Gdyby taka istniała, prawdopodobnie jej regulamin przewidywałby opłatę dodatkową za przeniesienie zakupów i obowiązkową aktualizację tuż przed wizytą lekarską.

Przede wszystkim będziemy jednak chronić coś ważniejszego niż sprawny harmonogram: możliwość uczestniczenia w zwyczajnym życiu. Spotkanie z przyjacielem nie musi być mniej istotne od odebrania wyników badań. Wyjście do biblioteki, na spacer w ulubionym miejscu czy do kawiarni również może mieć znaczenie. Człowiek potrzebuje nie tylko realizować obowiązki, ale także utrzymywać relacje, mieć własne zainteresowania i czasami wyjechać z domu bez szczególnie doniosłego powodu. Oczywiście nie każde życzenie da się spełnić natychmiast. Jednak plan transportowy, który umożliwia wyłącznie wizyty medyczne i zakupy, pozostawia człowieka z uporządkowanym kalendarzem oraz niepokojąco małą ilością życia między jego pozycjami.

Nie znajdziesz tutaj namowy do powrotu za kierownicę wbrew ograniczeniom czy zasadom bezpieczeństwa. Jeżeli istnieją przeciwwskazania zdrowotne lub prawne, powinny być respektowane, a wątpliwości dotyczące zdolności do prowadzenia wymagają właściwej konsultacji. Naszym zadaniem jest zorganizowanie codzienności po zmianie, nie podważanie jej przyczyn. Nie będę też przekonywać, że wystarczy odpowiednio się zmotywować, aby rozwiązać każdy problem. Czasami transport będzie drogi, czasami pomoc zawiedzie, a niektóre wyprawy trzeba będzie przełożyć. Dobrze przygotowany system nie eliminuje takich sytuacji, ale może zmniejszyć ich częstotliwość i sprawić, że nie każda nieobecność kierowcy oznacza osobistą katastrofę.

Na początek przyjmijmy więc prostą zasadę: przestać prowadzić samochód nie oznacza przestać kierować swoim życiem. Dwadzieścia kilometrów nadal będzie dwudziestoma kilometrami. Możliwe, że pokonanie ich wymaga teraz więcej czasu, uzgodnień i pomysłowości. Ale odległość nie musi automatycznie oznaczać rezygnacji. Twoim celem nie jest znalezienie człowieka, który przejmie obowiązki dawnego samochodu razem z prawem do decydowania o twoim dniu. Celem jest zbudowanie takiej organizacji transportu, dzięki której możesz nadal podejmować własne decyzje, korzystać z dostępnej pomocy i zachować miejsce na życie poza listą obowiązków. Kluczyki mogą pozostać w szufladzie. Twój kalendarz nie musi tam trafić razem z nimi.

Rozdział 1 - Samochód zniknął z planu, ale potrzeby nie dostały wypowiedzenia

Pierwszy tydzień bez prowadzenia samochodu bywa zaskakująco spokojny. Człowiek siedzi w domu, załatwia kilka spraw przez telefon, korzysta z zapasów i dochodzi do wniosku, że może całe to zamieszanie z utratą mobilności było trochę przesadzone. Drugiego tygodnia kończy się proszek do prania, trzeba odebrać paczkę, znajoma zaprasza na kawę, a przychodnia proponuje termin wizyty na godzinę ósmą dziesięć. Nagle okazuje się, że samochód nie był wyłącznie środkiem transportu. Był także podręcznym urządzeniem do rozwiązywania problemów, których wcześniej nawet nie trzeba było nazywać. Wystarczyło pomyśleć: „Podjadę". To jedno słowo załatwiało większość organizacyjnych komplikacji. Teraz „podjadę" zamieniło się w „muszę sprawdzić, czy ktoś mógłby mnie zawieźć", a między tymi zdaniami mieści się cała nowa dziedzina zarządzania codziennością.

Zanim zaczniemy szukać kierowców, autobusów i sposobów zamawiania zakupów, warto ustalić, co właściwie trzeba zastąpić. To ważne, ponieważ samochód obsługiwał znacznie więcej potrzeb, niż wynikałoby z samej liczby przejechanych kilometrów. Dawał swobodę wyboru godziny, możliwość zmiany planów, przewiezienia ciężkich przedmiotów, szybkiego powrotu do domu oraz decydowania, jak długo potrwa pobyt poza nim. Kiedy rezygnujemy z kierownicy, nie tracimy automatycznie wszystkich tych możliwości, ale każdą trzeba od nowa rozpatrzyć. Czasami wystarczy inne rozwiązanie transportowe. Czasami potrzebne będzie przeorganizowanie sposobu załatwiania spraw. Najgorszym pomysłem jest założenie, że dotychczasowy styl życia da się zachować bez zmian, pod warunkiem znalezienia kogoś, kto będzie stale prowadził samochód zamiast nas.

Wiele osób rozpoczyna od sporządzania listy ludzi, do których można zadzwonić z prośbą o podwiezienie. To naturalny odruch, ale odwraca właściwą kolejność działania. Zanim zapytasz sąsiada, czy zawiezie cię do miasta, dobrze byłoby wiedzieć, ile takich wyjazdów rzeczywiście potrzebujesz, jakie sprawy można połączyć i które podróże wymagają szczególnych warunków. Bez tego łatwo stworzyć system oparty na przypadkowych przysługach. Działa on do momentu, w którym wszyscy mają czas, wszyscy są zdrowi, a życie łaskawie przestrzega ustaleń. Innymi słowy, świetnie nadaje się do świata, w którym autobus zawsze przyjeżdża punktualnie, a urząd nigdy nie zamyka okienka pięć minut przed naszym dotarciem.

Zobacz, dokąd naprawdę prowadziło cię auto

Pierwszym zadaniem jest odtworzenie własnej mapy codziennych potrzeb. Nie chodzi o mapę geograficzną z zaznaczonymi wszystkimi skrzyżowaniami. Potrzebujesz obrazu miejsc, do których docierasz regularnie lub okazjonalnie, oraz powodów tych podróży. Weź kartkę albo otwórz prostą notatkę i przypomnij sobie ostatnie cztery tygodnie. Zapisz wyjazdy do sklepów, przychodni, apteki, urzędów, punktów usługowych, rodziny i znajomych. Dopisz również miejsca, do których chciałeś pojechać, lecz z jakiegoś powodu zrezygnowałeś. Właśnie te pominięte podróże bywają szczególnie ważne. Człowiek potrafi bardzo szybko dostosować swoje potrzeby do ograniczeń, a później uznać, że skoro już nigdzie nie wychodzi, to właściwie nie ma dokąd jeździć.

Przy każdym miejscu zanotuj nie tylko odległość, ale również częstotliwość podróży i jej warunki. Inaczej organizuje się cotygodniowe zakupy, inaczej wizytę medyczną raz na kilka miesięcy, a jeszcze inaczej wyjście, które można zaplanować w dowolny pogodny dzień. Przyda się informacja o tym, czy termin jest sztywny, jak długo trwa załatwienie sprawy, czy potrzebujesz pomocy przy wejściu do budynku oraz czy będziesz wracać z czymś

ciężkim. Dopiero taki opis pokazuje rzeczywistą skalę wyzwania. Dwa wyjazdy do tego samego miasta mogą oznaczać zupełnie inne potrzeby transportowe. Krótka wizyta w bibliotece i trzygodzinne badanie diagnostyczne mają wspólny kierunek, ale niewiele więcej.

Wyobraźmy sobie panią Marię, która od niedawna nie prowadzi samochodu. Mieszka w niewielkiej miejscowości, osiemnaście kilometrów od większego miasta. Początkowo uważa, że potrzebuje transportu przynajmniej cztery razy w tygodniu, ponieważ wcześniej jeździła niemal codziennie. Kiedy zapisuje swoje wyjazdy, odkrywa jednak coś interesującego. Dwukrotnie odwiedzała sklep po pojedyncze produkty, raz jechała do apteki, raz na pocztę, a pozostałe wyprawy wynikały z przyzwyczajenia do robienia wszystkiego osobno. Nie oznacza to, że należy zamknąć panią Marię w domu i wysyłać jej zaopatrzenie jak do odległej placówki polarnej. Oznacza natomiast, że część przejazdów można organizować wspólnie, pozostawiając czas i dostępne możliwości na wyjazdy, które rzeczywiście wymagają oddzielnego terminu.

Przy takim przeglądzie koniecznie oddziel potrzeby od dawnych nawyków. Być może od lat jeździsz do konkretnego sklepu, choć bliżej domu działa mniejszy punkt z większością potrzebnych produktów. Możliwe, że korzystasz z placówki usługowej po drugiej stronie miasta wyłącznie dlatego, że kiedyś było tam wygodnie zaparkować. Być może część spraw da się obecnie załatwić telefonicznie, chociaż dotąd nigdy tego nie sprawdzałeś. Nie chodzi o automatyczne rezygnowanie z ulubionych miejsc ani wybieranie najbliższej usługi bez względu na jej jakość. Chodzi o świadome rozpoznanie, które podróże są konieczne, które mają dla ciebie osobistą wartość, a które po prostu przetrwały w kalendarzu siłą rozpędu. Przyzwyczajenie jest bardzo sprawnym organizatorem życia, ale po zmianie okoliczności czasami trzeba odebrać mu stanowisko kierownicze.

Odległość również potrafi wprowadzać w błąd. Przystanek autobusowy oddalony o czterysta metrów może wydawać się

doskonałym rozwiązaniem, dopóki nie uwzględnimy stromego podejścia, braku ławki i konieczności przejścia przez ruchliwą drogę. Z kolei przystanek położony nieco dalej może być dostępny bez takich przeszkód. Podobnie wygląda sprawa z czasem podróży. Kurs trwający dwadzieścia pięć minut nie załatwia problemu, jeśli przed wizytą trzeba czekać półtorej godziny, a autobus powrotny odjeżdża dopiero późnym popołudniem. Dlatego rzeczywista dostępność miejsca zależy od całej podróży, a nie tylko od liczby kilometrów podanej przez mapę. Szczególnie ważne jest to wtedy, gdy zdrowie, sprawność lub zmęczenie ograniczają możliwość długiego chodzenia i oczekiwania.

Podróż zaczyna się przed wyjściem i kończy dopiero w domu

Zwykle wyobrażamy sobie transport jako przemieszczanie między dwoma punktami. W praktyce podróż obejmuje także przygotowanie, dotarcie do pojazdu, wejście do niego, odnalezienie właściwego budynku, wykonanie zaplanowanej czynności i bezpieczny powrót. Jeśli ktoś może podwieźć cię do szpitala, lecz nie ma możliwości zaczekać, trzeba ustalić, co wydarzy się po wizycie. Jeżeli autobus zatrzymuje się niedaleko supermarketu, warto wiedzieć, czy poradzisz sobie z zakupami podczas drogi powrotnej. Sam fakt, że istnieje połączenie, nie oznacza jeszcze, że rozwiązuje ono twoją potrzebę. To trochę tak, jakby restauracja reklamowała dostawę obiadu, po czym zostawiała go trzy ulice dalej z informacją, że najtrudniejsza część usługi została przecież wykonana.

Do mapy potrzeb dopisz zatem ograniczenia, które mają znaczenie dla konkretnej podróży. Czy możesz samodzielnie wsiadać do samochodu? Czy potrzebujesz miejsca na sprzęt wspomagający poruszanie się? Czy dłuższe oczekiwanie w pozycji stojącej jest dla ciebie trudne? Czy po określonych badaniach możesz wracać zwykłym transportem, czy konieczna jest obecność osoby towarzyszącej zgodnie z zaleceniami placówki? Takie informacje służą doborowi odpowiedniego rozwiązania, a nie

wystawianiu oceny własnej zaradności. Jeśli potrzebujesz pomocy, plan powinien ją uwzględniać. Udawanie, że ograniczenie nie istnieje, nie sprawi, że przestanie ono obowiązywać. Sprawi jedynie, że przypomni o sobie w najbardziej niewygodnym momencie.

Kolejnym niewidocznym elementem jest energia. Podróż, która dawniej zajmowała godzinę, po zmianie sposobu przemieszczania może pochłonąć pół dnia. Jeśli dodatkowo wymaga kilku przesiadek albo długiego oczekiwania, powrót do domu może okazać się najbardziej męczącą częścią przedsięwzięcia. Dlatego nie warto oceniać organizacji transportu wyłącznie według liczby załatwionych spraw. Upchnięcie pięciu wizyt w jedno popołudnie wygląda znakomicie na papierze, ale niewiele pomaga, jeśli po trzeciej nie masz już siły na pozostałe. Rozsądne planowanie uwzględnia również odpoczynek, posiłki i możliwość skorzystania z toalety. Są to sprawy znacznie mniej efektowne niż optymalizacja trasy, lecz organizm ma nieprzyjemny zwyczaj traktowania ich priorytetowo.

Warto też spojrzeć na wydatki bez ulegania pierwszemu wrażeniu. Rezygnacja z własnego samochodu może zmniejszyć koszty paliwa, serwisu czy ubezpieczenia, ale korzystanie z innych środków transportu nie zawsze jest tanie. Z drugiej strony sporadyczne opłacenie przejazdu może być korzystniejsze niż utrzymywanie auta tylko na kilka wypraw miesięcznie. Nie próbuj rozstrzygać tego na podstawie jednego rachunku za taksówkę, który akurat wywołał chwilową utratę wiary w ludzkość. Zapisuj rzeczywiste koszty poszczególnych rozwiązań, również dodatkowe opłaty oraz wydatki na transport w obie strony. Dzięki temu później łatwiej będzie porównać możliwości, zamiast kierować się wyłącznie poczuciem, że wszystko nagle stało się bardzo drogie.

Nieobecne podróże też powinny znaleźć się na mapie

Szczególną uwagę poświęć kontaktom z ludźmi. W pierwszych tygodniach po zaprzestaniu prowadzenia samochodu często na

pierwszy plan wysuwają się sprawy pilne. Trzeba zrealizować receptę, kupić żywność i dotrzeć na badanie. Spotkanie z dawnym znajomym można przełożyć. Odwiedziny u rodziny również. Wyjście na wydarzenie kulturalne wydaje się luksusem, skoro nawet odbiór paczki wymaga planowania. Problem pojawia się wtedy, gdy takie przesuwanie trwa miesiącami. Życie zaczyna składać się z obowiązków, a kontakt ze światem zewnętrznym kurczy się do poczekalni i sklepowych alejek. Trudno uznać to za satysfakcjonujące rozwiązanie, nawet jeśli wszystkie recepty są odbierane terminowo.

Wpisz więc na swoją mapę również miejsca, do których chcesz jeździć dla przyjemności. Nie musisz usprawiedliwiać każdego wyjścia jego praktyczną użytecznością. Odwiedzenie przyjaciela może być wystarczającym powodem podróży, podobnie jak udział w spotkaniu zainteresowań czy zwykła potrzeba zmiany otoczenia. Oczywiście dostępny czas i pieniądze wymagają wyborów. Nie znaczy to jednak, że transport należy rezerwować wyłącznie dla spraw opatrzonych urzędową pieczątką. Człowiek jest istotą społeczną, a nie urządzeniem do terminowego uzupełniania zapasów leków i makaronu. Jeśli sieć transportowa ma rzeczywiście podtrzymywać samodzielność, powinna uwzględniać także tę część życia, która nie występuje na rachunkach.

Czasem największą przeszkodą okazuje się przekonanie, że nie powinno się nikogo prosić o pomoc w sprawach przyjemnych. Podwiezienie do lekarza wydaje się uzasadnione, ale wyjazd na imieniny znajomej już nie. Warto jednak rozdzielić dwie kwestie: prawo do posiadania potrzeb oraz czyjąś możliwość udzielenia pomocy. Możesz chcieć uczestniczyć w spotkaniu i jednocześnie przyjąć, że konkretna osoba nie ma czasu cię zawieźć. Odmowa nie przekreśla wartości twojego planu. Pokazuje jedynie, że potrzebny jest inny sposób realizacji. Takie rozróżnienie chroni przed niepotrzebnym poczuciem winy i pozwala rozmawiać o transporcie

bardziej rzeczowo. Prośba nie jest rozkazem, ale również nie musi być poprzedzona przeprosinami za samo istnienie potrzeby.

Dobrym uzupełnieniem mapy będzie kilkudniowa obserwacja codzienności. Przez tydzień zapisuj sytuacje, w których brak możliwości prowadzenia samochodu zmusił cię do zmiany planu. Nie ograniczaj się do podróży rzeczywiście odbytych. Zanotuj również sprawy odłożone, spontaniczne propozycje, z których zrezygnowałeś, oraz sytuacje, gdy udało się coś załatwić bez wyjazdu. Przy każdej dopisz krótko, co stanowiło przeszkodę: brak połączenia, nieodpowiednia godzina, zbyt wysoki koszt, konieczność przewiezienia ciężkich rzeczy czy obawa przed proszeniem o pomoc. Taki zapis nie ma zamienić twojego dnia w eksperyment naukowy. Ma ujawnić powtarzające się trudności, które łatwo przeoczyć, kiedy każdą z nich traktuje się jak oddzielny pechowy przypadek.

Po tygodniu może się okazać, że większość problemów skupia się wokół dwóch lub trzech sytuacji. Być może największym wyzwaniem są powroty z wizyt medycznych, ponieważ ich zakończenie trudno przewidzieć. Może zakupy stanowią problem wyłącznie ze względu na ciężar toreb. A może transport do miasta jest dostępny, lecz jego rozkład uniemożliwia udział w wieczornych spotkaniach. Każdy z tych przypadków wymaga innego rozwiązania. Bez rozpoznania przyczyny łatwo próbować naprawiać wszystko jednym narzędziem, zwykle telefonem do kogoś bliskiego. To tak, jakby na każdą awarię domową wzywać hydraulika, łącznie z przepaloną żarówką. Człowiek być może sympatyczny i pomocny, ale zakres obowiązków robi się podejrzanie szeroki.

Nie przejmuj się, jeśli twoja mapa będzie niekompletna. Potrzeby zmieniają się wraz z porą roku, zdrowiem, sytuacją rodzinną i dostępnością usług. Dziś najważniejszy może być dojazd na regularną rehabilitację, a za kilka miesięcy częstsze odwiedziny u bliskiej osoby. Mapa nie jest dokumentem, który po sporządzeniu

należy oprawić i chronić przed wszelkimi zmianami. Ma pomagać podejmować decyzje, dlatego powinna pozostawać aktualna. Dobrze jest wracać do niej po większych zmianach planu dnia oraz wtedy, gdy kilka kolejnych wyjazdów okazuje się trudniejszych, niż przewidywałeś. Wówczas poprawiasz organizację na podstawie doświadczeń, zamiast zaczynać wszystko od początku.

Na koniec tego rozpoznania wybierz trzy miejsca lub rodzaje wyjazdów, bez których twoja codzienność najbardziej traci na jakości. Nie muszą być najdalsze ani najdroższe. Mogą oznaczać regularne zakupy, dostęp do opieki zdrowotnej i możliwość odwiedzania kogoś bliskiego. Sprawdź, co dokładnie utrudnia dotarcie do każdego z nich, oraz czego potrzebujesz, aby podróż była wykonalna od wyjścia z domu aż do powrotu. To pierwszy rzeczywisty rezultat pracy nad nową mobilnością: zamiast ogólnego przekonania, że bez samochodu wszystko jest trudne, otrzymujesz opis konkretnych trudności. A z konkretnym problemem można już coś zrobić.

Utrata możliwości prowadzenia auta potrafi odebrać poczucie kontroli, ale samo rozpoznanie potrzeb zaczyna je przywracać. Widzisz, które podróże są niezbędne, które warto zachować dla własnej przyjemności i gdzie rzeczywiście potrzebujesz wsparcia. Przestajesz oceniać swoją sytuację wyłącznie przez pryzmat stojącego samochodu czy nieużywanych kluczyków. Zamiast tego zaczynasz patrzeć na własną codzienność jak na zestaw spraw, które nadal można organizować, choć wymagają innych rozwiązań. Samochód przez lata mógł być twoim ulubionym narzędziem. Teraz trzeba znaleźć kilka kolejnych. Na szczęście nikt nie ustanowił przepisu nakazującego obsługiwać całe życie za pomocą jednego urządzenia.

Rozdział 2 - Wszystko jest ważne, ale nie wszystko musi wydarzyć się we wtorek

Kiedy transport przestaje być dostępny na każde zawołanie, kalendarz zaczyna zachowywać się jak wyjątkowo nerwowy kierownik. W poniedziałek trzeba odebrać wyniki, we wtorek zrobić zakupy, w środę odwiedzić znajomego, a w czwartek pojawia się termin wizyty, na który czekało się kilka tygodni. Każda sprawa wydaje się ważna, każda ma własną godzinę i każda domaga się natychmiastowej uwagi. Człowiek zaczyna przesuwać spotkania, dzwonić do rodziny i sprawdzać rozkłady jazdy, aż w końcu dochodzi do wniosku, że potrzebuje osobistego sekretarza transportowego. Najlepiej takiego, który nie je, nie śpi i ma samochód z nieograniczonym zapasem paliwa. Tymczasem najskuteczniejsza zmiana często zaczyna się od znacznie prostszej rzeczy: przestania traktować wszystkie wyjazdy tak, jakby obowiązywał dla nich ten sam termin wykonania.

Po rozpoznaniu własnych potrzeb przychodzi moment uporządkowania ich według rzeczywistego znaczenia i elastyczności. To dwa różne kryteria, choć łatwo je pomylić. Sprawa może być bardzo ważna, ale jej termin da się przesunąć o kilka dni. Inna może wydawać się drobna, lecz trzeba załatwić ją przed konkretną godziną, ponieważ później możliwość znika. Wizyta u specjalisty zaplanowana na jeden dostępny termin ma inną charakterystykę niż uzupełnienie zapasów środków czystości. Nie oznacza to, że drugą sprawę można ignorować. Oznacza jedynie, że nie potrzebuje ona identycznego sposobu planowania. Gdy dostrzeżesz tę różnicę, kalendarz przestanie być chaotycznym zbiorem żądań, a zacznie pokazywać, gdzie naprawdę potrzebujesz niezawodnego transportu.

Ważność sprawy nie jest tym samym co pilność

Przyjrzyj się najpierw zobowiązaniom o ustalonych terminach. Mogą to być wizyty medyczne, badania, formalności urzędowe, zajęcia odbywające się o określonych godzinach czy wydarzenia, na których szczególnie zależy ci z powodu ich niepowtarzalności. W takich przypadkach transport powinien stać się częścią przygotowania równie istotną jak samo umówienie wizyty. Jeżeli rejestracja proponuje kilka terminów, warto od razu rozważyć możliwość dotarcia na miejsce i powrotu. Przyjęcie pierwszej dostępnej godziny bez sprawdzenia dojazdu może oznaczać, że zamiast jednego problemu otrzymasz dwa: umówioną wizytę i niewykonalną podróż. Oczywiście nie zawsze można wybierać swobodnie, szczególnie przy ważnych świadczeniach zdrowotnych. Tym bardziej warto wcześniej rozpoznawać ograniczenia transportowe, żeby nie odkrywać ich dopiero w dniu wyjazdu.

Druga grupa to sprawy ważne, lecz możliwe do wykonania w szerszym przedziale czasu. Należą do nich liczne zakupy, część usług, odbiór rzeczy czy spotkania, których uczestnicy mogą wspólnie uzgodnić dogodną godzinę. Tu pojawia się największa przestrzeń do organizowania przejazdów bez nadmiernego obciążania siebie i innych. Jeżeli nie musisz odwiedzać sklepu dokładnie o jedenastej, nie warto podporządkowywać całego dnia tej godzinie. Możesz wybrać porę dogodną ze względu na dostępny transport, mniejszy ruch lub możliwość połączenia kilku spraw. Elastyczność staje się wówczas zasobem. Nie oznacza rezygnowania z samodzielności, lecz wykorzystywanie tego, że część codziennych czynności można bez szkody przesunąć.

Istnieje także trzecia grupa spraw: takie, które wydają się pilne przede wszystkim dlatego, że właśnie przyszły nam do głowy. Przypominasz sobie o potrzebie kupienia nowego ręcznika, więc natychmiast zaczynasz zastanawiać się nad transportem do sklepu. Ktoś wspomina o wyprzedaży, a twój umysł już organizuje wyprawę, chociaż jeszcze wczoraj nie wiedziałeś o istnieniu produktu. Samochód pozwalał realizować podobne impulsy niemal