

Tilgængelighed i trafikken

- set fra en blinds og en kørestolsbrugers synsvinkel

Artiklen beskriver nogle enkelte problemstillinger ved at færdes i trafikken for synshandicappede og kørestolsbrugere. Begge grupper anbefaler kraftigt brug af tilgængelighedsrevisorer ved anlæg af veje, vejkryds, pladser med videre. Herved sikres, at veje og andet udformes, så alle grupper med et handicap kan færdes sikkert i trafikken.



AF JØRGEN BAK

DH Danske

Handicaporganisationer
og medlem af VRG om
Tilgængelighed

joergen.bak@blind.dk



AF ERNA CHRISTENSEN

DH Danske

Handicaporganisationer
og medlem af VRG om
Tilgængelighed

christensen@
danskhandicapforbund.dk

Vi arbejder begge med tilgængelighed i trafikken, og hvorledes det kan blive lettere at færdes frit og uden begrænsninger. I det følgende vil vi belyse nogle af de barrierer, som blinde og kørestolsbrugere kommer ud for i trafikken og på veje.

I år har Vejdirektoratets arbejdsgruppe vedrørende tilgængelighed for personer med handicap 20-års jubilæum, og behovet for at uddanne og bruge tilgængelighedsrevisorer er lige så stor nu som tidligere. Samtidig er der stadig lang vej igen, før der er opnået tilgængelighed på gader og veje i Danmark.

Der er stadig behov for at sætte fokus på vigtigheden af tilgængelighed. De 20 år har ganske vist skabt mere fokus på tilgængelighed, men der er stadig lang vej til fuld inklusion.

Når der er tale om anlæg af veje, pladser, gågader med videre er det vigtigt, at der altid afsættes midler i projektet til en tilgængelighedsrevision udført af en uvildig uddannet revisor. Det betyder, at en kommune ikke bør foretage en egentlig tilgængelighedsrevision udført af en ansat med denne uddannelse. Så vil uvildigheden forsvinde, og interesser kan blive blandet sammen.

Et godt eksempel på en omhyggelig tilrettelæggelse af anlæg og sikring af dette ved en revision er, at det er væsentligt i forbindelse med anlæg af fodgængerovergange, at vejreglens anbefalinger følges, da et forkert anlagt kryds eller forkert placering af lydsignaler kan medføre stor fare for, at blinde og stærkt svagsynede kan komme til at gå skævt ud i et kryds og befinde sig på kørebanen, hvis ikke opmærksomheds- og retningsfelter er korrekt anlagt. I de gældende retningslinjer, udgivet af Vejdirektoratet, opereres med et tydeligt kantstensopspring, hvor den synshandicappede skal krydse, og en nul-løsning - uden opspring til gavn for fx kørestols- og rollatorbrugere.

FN'S HANDICAPKONVENTION

FN's handicapkonvention definerer handicapbegrebet som den situation, der opstår i mødet med forhindringer. Man siger også, at funktionsnedsættelse + barrierer = handicap. Dette indebærer også, at man kan reducere omfanget af et handicap ved at reducere barriererne.



Figur 1: Billede fra Stationscentret Høje-Taastrup. Hældning: 22 %.

Det er endvidere af afgørende betydning, at de regulerede vejkrøds forsynes med akustiske trafiksignaler - i folkemunde benævnt lydfyr - udført efter de senest reviderede retningslinjer i vejregelhåndbogen for "Signalregulerede vejkrøds i åbent land" om trafiksignaler.

I Dansk Blindesamfund har vi gennem tiden oplevet adskillige problemer, hvor naboer klager over støjen fra lydsignalerne, hvilket medfører, at kommunen skruer ned for lydstyrken til et niveau, hvor synshandicappede ikke med tilstrækkelig sikkerhed kan høre og navigere efter de udsendte signaler. Lydsignalerne skal nemlig ikke bare give information om rødt og grønt lys (vent - gå), men også bruges til at navigere sikkert over gaden ved at lytte efter signalet på den modsatte side. Det er derfor af stor betydning, at fremtidige signaler opsættes således, at den synshandicappede fodgænger kan finde frem til standen ved hjælp af en lav, men tydelig pilottone, som ikke generer omgivelserne, og ved et tryk på en knap eller ved hjælp af en anden form for aktive-ring kan få et tydeligt signal for rødt og

grønt lys i to omløb. Bankesignaler, som erfaringsvis er tydeligere og mindre generende, opsat efter disse nye retningslinjer vil forbedre mulighederne for, at blinde og svagsynede fodgængere kan færdes mere sikkert i trafikken. Signalerne bør endvidere forsynes med vibratører af hensyn til personer med nedsat syn og hørelse.

I Dansk Blindesamfund er vi selvsagt ikke interesseret i, at der anvendes akustiske signaler, som generer naboer og forretningsdrivende, men på den anden side er det væsentligt, at signalerne er driftssikre, tydelige og er indrettet på en hensigtsmæssig måde.

Kørestolsbrugere har i mange år haft problemer med at krydse veje. Mange kantstene er fra gammel tid lavet for høje af forskellige årsager. Som anført, er der udarbejdet anbefalinger for udligning af niveauforskelle ved vejkrøds og fodgængerovergange - se således vejregelhåndbogen "Færdselsarealer for Alle - universelt design og tilgængelighed".

Der er dog stadig mange kantstene af den gamle model, hvor man bruger en

ANTAL PERSONER MED HANDICAPS

Det Centrale Handicapråd angiver med henvisning til VIVE, at 30 % af de 16-64-årige mener, at de har et fysisk eller psykisk handicap. 27 % mener, de har et fysisk handicap, mens 8 % mener, at de har et psykisk handicap. Andre taler om, at cirka 15 % af befolkningen har et fysisk handicap.

"asfaltpløse" til at udligne høje kanter ved overgange.

Disse "asfaltpløser" har typisk en hældning på langt over de anbefalede max. 10 %. Det er næsten umuligt for en person i manuel kørestol at komme op ad en for stejl rampe. Fodstøtterne på kørestolen vil ofte gå på asfaltrampe. Man kan heller ikke køre baglæns op, da det kræver mange kræfter. At køre ned ad en stejl rampe kan også være farligt, idet der er en risiko for, at personen falder ud af kørestolen. Et andet problem er, at det tager længere tid at krydse vejen. »



Figur 2: Eksempel på betonkantstene ved rastepladser.

Målet skal være, at personer - også personer i kørestol - skal kunne krydse en vej på kortest mulig tid. Det kan være farligt at blande fodgængere og bilister.

Flere kommuner har lavet designmanualer for indretning af det åbne rum på grundlag af de generelle anbefalinger, hvor lokale handicaporganisationer har medvirket. En designmanual kan blandt andet bruges til at synliggøre for entreprenører, hvorledes nyanlæg og renoveringer skal laves.

Mange kørestolsbrugere har også en handicapbil. Det giver dem mulighed for at komme rundt, få oplevelser i naturen og besøge venner og bekendte. Der ses flere og flere handicapbiler i trafikbilledet. Disse biler færdes på lige vilkår med andre biler.

Der kommer flere og flere kørestolsbrugere med handicap, der færdes rundt i trafikken uden ledsager. Det er muligt at færdes mange steder, men det er rent faktisk et problem på rastepladserne langs de danske motorveje. På langt de fleste rastepladser har man brugt betonkantstene til adskillelse af parkeringsarealer og fortov. De har en profil, der er vanskelig eller umulig at komme over for en person i manuel kørestol. Der er ikke lavet ramper, der udligner denne kant. På de ubemandede rastepladser er det derfor umuligt at bruge faciliteterne - som fx handicaptolietet.

På de bemandede rastepladser, hvor man også har brugt disse betonkantstene, har man udlignet højdeforskellen foran butikens indgangsparti, men på parkeringspladserne er der ikke ret mange steder lavet ramper fra handicap-p-pladserne til fortovet. Derfor må man som kørestolsbruger køre på kørebanen mellem biler for at komme fra parkeringspladsen til butikken. Derved kan der opstå farlige og uønskede situationer.

Det at færdes i trafikken indebærer også brug af de anlæg, der er placeret i tilknytning til vejene - som fx tankstationer, ladestationer samt betalingsanlæg ved færger og broer. Derfor er det vigtigt, at disse anlæg kan benyttes af blandt andet kørestolsbrugere.

I bygningsreglementet (BR 18) er der indskrevet krav til anlæg, som skal overholdes ved nyanlæg og renovering af eksisterende anlæg. Det betyder, at stort set alle anlæg kan benyttes af personer i kørestol.

rende anlæg. Det betyder, at stort set alle anlæg kan benyttes af personer i kørestol.

Det samme gør sig ikke gældende for udformningen af fortove, stier og veje. Grundlaget er her forskellige anbefalinger. Vejdirektoratets anbefalinger i forskellige håndbøger - og især "Færdselsarealer for Alle - universelt design og tilgængelighed" er derfor meget vigtige. Disse anbefalinger anvendes i stor udstrækning med nyanlæg og renoveringer. Anbefalingerne kan findes på www.vejregler.dk under Vejdirektoratet. Det er opfattelsen i Danske Handicaporganisationer (DH), at man følger disse anbefalinger i kommunerne og andre instanser, der arbejder med vejanlæg. Men der kan opstå situationer, hvor disse anbefalinger skal italesættes over for myndighederne og andre. Som eksempel kan nævnes en situation, hvor et mindre indkøbscenter omlagde parkeringspladserne. Der blev anlagt handicapparkingspladser, men de havde samme bredde som almindelige parkeringspladser. Entreprenøren vidste godt, at arealkravet til en handicapparkingsplads er større, men de skulle følge indkøbscentrets ordre. Efterfølgende måtte indkøbscentret ændre disse parkeringspladser i overensstemmelse med anbefalingerne efter pres fra den lokale afdeling af Danske Handicaporganisationer.

Til at sikre overholdelse af anbefalingerne er det en god idé, at bygherren benytter sig af en tilgængelighedsrevisor.

Når der udføres tilgængelighedsrevision på nyanlæg eller ved renoveringer, er det meget relevant at høre de stedlige handicapråd eller lokalafdelinger af Danske Handicaporganisationer. Det er vigtigt at huske, at personer med handicap ikke er fagfolk og ikke som sådan kan påføres et ansvar for, at projektet er u hensigtsmæssigt, fejlbehæftet eller ligefrem udgør en fare for trafikanter, herunder fodgængere med et synshandicap eller bevægehandicap. Dette er udelukkende bygherrens ansvar. Det er således meget vigtigt, at bygherre og projekterende firmaer følger anbefalingerne fra de uddannede tilgængelighedsrevisorer, selv om en tilgængelighedsrevision desværre udelukkende indeholder anbefalinger. I Danske Handicaporganisationer er vi klart af den opfattelse, at den minimale merudgift i forbindelse med en tilgængelighedsrevision er særdeles godt givet ud. ●

VERDENSMÅL OG PERSONER MED HANDICAP

Vi arbejder i Danmark også med FN's verdensmål, hvor man i forbindelse med vedtagelsen afgav et løfte om ikke at lade nogen i stikken. Man bruger udtrykket 'leave no one behind', der er en grundregel i samtlige verdensmål.