

# Hvordan

## oplever den synshandicappede sin færden i trafikken?

At være synshandicappet i det offentlige rum kan være forbundet med rigtig mange udfordringer. Som seende vejtekniker eller tilgængelighedsrevisor indretter vi vejnettet på bedste vis og ud fra gældende anbefalinger. Men hvordan opleves de tiltag, vi sætter i værk, egentlig af blinde og svagsynede? Denne artikel omhandler en interviewundersøgelse af seks blinde eller svagsynede personer, som ofte går ude i trafikken.



**AF RIKKE HOUGAARD  
SØRENSEN**  
Hougaard Trafik  
rikke@hougaardtrafik.dk



**AF KAMILLE  
HOUGAARD**  
Hougaard Trafik  
kamille@  
hougaardtrafik.dk

**F**or at kunne rådgive og beslutte hvordan et vejanlæg skal udformes tilgængeligheds-mæssigt bedst muligt, bør vi dels involvere brugerne og dels selv have en god indsigt i, hvilke udfordringer den synshandicappede har i trafikken. Med anbefalinger fra håndbogen 'Færdselsarealer for alle' kommer vi langt, men det er relevant at dykke endnu dybere ned i, hvilke problemstillinger man som synshandicappet oplever derude.

For mange blinde og svagsynede er det generelt opslidende at færdes i trafikken, og det kan tage rigtig meget energi. Af den grund benytter mange sig af flexordningen, hvor man bliver kørt til ønskede lokaliteter i bil - og dermed kan have en normal hverdag som alle andre, og hvor man ikke er helt tappet for energi, når man når frem til destinationen.

I vores interviewundersøgelse har vi interviewet seks synshandicappede personer fra Solgaven i Næstved. De er alle dagklubgæster, hvilket vil sige, at de besøger Solgaven et par gange om ugen, men

### SOLGAVEN

Solgaven er en selvejende institution, som blev opført af Dansk Blindesamfund i 1976. Solgaven har 65 beboere, som bor i egen bolig - og derfor som udgangspunkt ikke har behov for at færdes i trafikken. Derudover har stedet dagtilbud i form af aktiviteter og socialt samvær for beboerne og for hjemmeboende synshandicappede. Hver uge besøger fyrre dagklubgæster Solgaven et par dage om ugen. De fleste dagklubgæster bliver kørt til stedet, mens andre anvender offentlig transport og gangfaciliteterne på vejnettet.

bor i oplandet. De er alle vant til at bruge vejnettet via gang.

Respondenterne benævnes med fornavn for at gøre dem og deres udtalelser mere personlige. De anbefalinger, som projektet har resulteret i, er udelukkende baseret på gruppens erfaringer og forslag -



Signalkrydset foran Næstved Station

og bør ikke opfattes som nye generelle anbefalinger for området. Det er på vejområdet udelukkende Vejregelgruppen for Tilgængelighed, der har bemyndigelse til dette.

Vi har stillet respondenterne spørgsmål, som overordnet har handlet om deres færden i henholdsvis signalkryds og sidevejskryds med ureguleret krydsning, samt hvordan de oplever deres færden på gangbaner og fortove.

Jan, Kirsten og Helle er helt blinde. Lone, Ebbe og Finn er stærkt svagsynede.

### Færden i signalregulerede kryds

Samtlige respondenter udtalte, at lyden er det vigtigste element ved færden i signalregulerede kryds.

Når Jan færdes i et signalkryds, starter han med at finde signalstanderen ved hjælp af lydfyret. Derefter finder han retningspilen, som fortæller ham i hvilken

retning, han skal gå over krydset. Lyden fra lydfyret er ligeledes retningsgivende på den måde, at man følger lyden fra lydfyret på den anden side af fodgængerovergangen.

Lone udtaler: 'Man lærer sine lyskryds at kende. Det vil sige, at man lærer de kryds, man er vant til at færdes i, at kende nærmest ned til mindste detalje.'

Jan og Lone forklarer, at kun en nørdet GPS-stokkebruger ville tage alene ud et fremmed sted.

### DEN HVIDE STOK

I samtlige interviews beskriver respondenterne, at de bruger den hvide stok som hjælpemiddel. Den hvide stok, ofte med selvlysende refleksstriber, er det internationalt anerkendte symbol for synshandicap. Den hvide stok er et af de vigtigste mobilityhjælpemidler for personer med et synshandicap, når de færdes. Samtidig er det et meget vigtigt signal til omgivelserne om, at den, som bærer en hvid stok, har et synshandicap, og at man derfor skal være opmærksom og gerne advare, hvis man som seende trafikant registrerer, at en bruger af den hvide stok ser ud som om, han/hun er i vildrede eller er på vej hen mod noget farligt, fx en uafskærmet udgravning. Der findes to typer hvide stokke - den lange mobilitystok og den korte markeringsstok, som i blindeslang kaldes 'blomsterpinden'. *Kilde: Isi.gl*

Lone fortæller om et rigtig godt eksempel på et signalkryds, som ligger ved Næstved Station for enden af Jernbanegade. Her findes både lydfyr, trykknappfunktion, retningspil og taktile felter i hele fodgængerfeltets bredde. Det fungerer rigtig fint.

### Gruppens anbefalinger:

- Der var bred enighed om, at lyden spiller en stor rolle ved færden i trafikken for både blinde og svagsynede - og i sær- ➤

deleshed ved færden i signalkryds. Lyd-fyr har absolut førsteprioritet, når man som blind skal passere et signalkryds.

- Lyde kan også anvendes som retningsledende. Udefrakommende støj som fx blæst kan være medvirkende til, at det kan være svært at orientere sig.
- Retningspilen var vigtig for nogle respondenter og mindre vigtig for andre. Derudover er kantstenen, de taktile felter og trykknappstanderen det, der gør, at man ved, hvor man skal placere sig i krydset.
- Særligt for synshandicappede er det et problem, hvis der ikke er nok grøntid, når man skal over fodgængerfeltet. Pludselig begynder bilerne at køre, når man står på kørebanen.
- De seks respondenter benyttede oftest kendte kryds. Men enkelte af dem gik indimellem i uvante kryds, hvilket dog forekom utrygt.

### Færden over sidevejskryds med ureguleret krydsning

Marianne viser altid med stokken, at hun er blind, når hun krydser en sidevej. Til spørgsmålet om, hvorvidt man kunne lægge opmærksomhedsfelter ved en ureguleret krydsning - som fx en sidevejskrydsning, svarer hun, at det jo leder blinde til at tro, at der er et fodgængerfelt.

”

Fodgængerovergangen er meget lang og afbrydes af flere busheller. På hver helle er der et rødt opmærksomhedsfelt på ledelinjen, så man kan finde hen til sin bus.

Både Marianne og Kirsten går to til tre meter ned ad sidevejen, når de skal krydse den. Så kan de gå over, hvor der er kortest afstand til modsatte fortov, og hvor kantstenene langs hver vejside ligger over for hinanden.

Igen er lyde meget vigtige. Hvis der holder biler i kø på sidevejen, når man vil krydse, kan det høres. Der lyttes hele tiden, selv hvis der er gennemført fortov. Man stopper op, inden man krydser, for at høre om de udkørende har travlt med at komme ud, da der så kan være risiko for at blive overset.

Finn og Ebbe, som er svagsynede, fortæller, at de også kigger efter tændte billygter, når de skal over en ureguleret krydsning.

### Gruppens anbefalinger:

- Lyd er en vigtig faktor ved krydsning af sidevejskryds. Respondenterne fortæller, at de venter med at krydse vejen, til der er stille. Som blind går man ofte et stykke ned ad sidevejen, hvor

kantstenene i hver vejside ligger parallelt, så man egentlig bare kan følge retningen ved at gå vinkelret over vejen.

- Ved at gå et stykke ned ad sidevejen inden man krydser, kan man også komme væk fra en eventuel kø.
- Hjørneafrundinger i kryds er meget uhensigtsmæssige for blinde og svagsynede, da kantsten som før nævnt bruges som retningsgiver. Ved et afrundet hjørne kan den synshandicappede risikere at gå i en forkert retning ud i krydset.
- Svagsynede kan ofte se kontrasterne, når der ligger en vigelinje. De kan dermed følge den over vejen som en naturlig ledelinje. Derudover kan svagsynede se kontrasten i skyggen fra kantstenen og bruge denne som et opmærksomhedspunkt, så man ikke går utilsigtet ud på vejen.
- Frygten for at overhøre eller at blive ramt af et lydløst køretøj som en elbil, en elcykel eller et el-løbehjul ved en



ureguleret krydsning er noget, de alle seks i høj grad kender til.

### Færden på gangbaner og fortove

Fx udtaler Jan, at det er utrolig vigtigt, at der er plads nok på fortovet. Det er rigtig svært som blind eller svagsynet at gå på et fortov med en masse inventar som fx skilte, cykler, lysmaster, tøjstativer eller trappeopspring. Caféter i byen fylder også ofte ud på gangbanen.

Også afspærring af vejarbejde fører ofte til problemer på gangbanen, især hvis det ikke er udført korrekt. For få år tilbage faldt en af Finn og Ebbes fælles bekendte, som er blind, ned i et tre meter dybt hul lavet i forbindelse med et vejarbejde på fortovet. Manden måtte på sygehuset. Her var der kun en snor foran hullet og ikke lægter.

Kun rigtig afspærring med to rød-hvide lægter virker.

For Finn og Ebbe er lys meget vigtigt, men ingen af dem går dog ude i mørke. Et godt belysningsniveau er for Finn noget lys, der svarer til stuebelysning. Hverken for skarpt eller for svagt. Faktisk generer kraftigt lys øjnene.

Marianne og Kirsten opfordrer til, at chausséstenene på københavnerfortove lægges i samme niveau som fliserne, da det ofte er dem, man går i. Det er generende, hvis der er niveauspring mellem chaussésten og fliser.

### Gruppens anbefalinger:

- Alle seks respondenter oplever det meget generende med inventar i gangbanen. Både i form af trappeopspring, skilte og lignende, men også ved parkerede biler på fortovet. De anbefaler, at regulativer om beskæring af træer og buske bør overholdes og håndhæves.
- For svagsynede er kontraster vigtige. Mens nogle har svært ved at se farven rød, har andre svært ved at se farven gul. De kontraster, der virker bedst og for flest, er sort og hvid.
- Vejarbejde bør udføres efter reglerne, da der kan opstå farlige situationer, hvis et hul i vejen ikke afspærres korrekt. Det



Ledelinje i fodgængerfelt over busholdepladser ved Nykøbing F. Banegård

- kan samtidig være meget uheldigt, hvis fortovet er helt spærret, og fodgængerledeles over på den anden side af vejen. Her er krydsningen af vejen sjældent udført, så den tilgodeser synshandicappede. Det samme kan gøre sig gældende på det videre forløb.
- Snerydning bør prioriteres højt og udføres, da det ellers kan være umuligt for synshandicappede at komme ud. Et andet problem, når der ligger sne, er, at alle lyde dæmpes i snevej. Og for den svagsynede fremstår alt i et. I øvrigt kan synshandicappede ikke se, om det er glat.

### Løsningsforslag ved busterminal

Fx bruger Marianne ledelinjer meget. Hun nævner under interviewet et eksempel fra Nykøbing F. Banegård. Her er der helt utraditionelt lavet en speciel rød ledelinje over

fodgængerovergangen ved busstoppestederne. Udover at ledelinjen er taktil og mærkbar for blinde, er den røde farve god for mange svagsynede. Ledelinjen er lavet i termoplast med tre ribber. Flere blinde har udtalt, at de er meget glade for løsningen, og at den virkelig fungerer. Fodgængerovergangen er meget lang og afbrydes af flere busheller. På hver helle er der et rødt opmærksomhedsfelt på ledelinjen, så man kan finde hen til sin bus.

Den røde ledelinje har været et ønske blandt blinde brugere af Nykøbing F. Banegård. Løsningen er som nævnt utraditionel, da den generelle anbefaling er udelukkende at lægge ledelinjer på gangbaner frem til en fodgængerovergang - og ikke som her over en fodgængerovergang. ●

Læs hele rapporten på [www.hougaardtrafik.dk](http://www.hougaardtrafik.dk)