



Blinde og svagtseendes transport

En kvalitativ interviewundersøgelse

Maj 2007



Blinde og svagtseendes transport

En kvalitativ interviewundersøgelse

Maj 2007

"På den ene side skal man som blind turde indrømme, at man har nogle begrænsninger. På den anden side skal man ikke bare acceptere, at man er underlagt en masse begrænsninger, som skyldes, at man ikke har ordentlige transportmuligheder"
(citater fra interview)

Forord

Transport- og Energiministeriet ønsker med denne udredning at rette fokus på de transport problemer, blinde og svagtseende oplever. Hvilke barrierer der er for, at blinde og svagtseende kan komme mellem de daglige gøremål og de aktiviteter, de ønsker at deltage i. Og hvilke udfordringer blinde og svagtseende møder, når de bevæger sig ud i trafikken. Der er gennemført fem kvalitative fokusgruppeinterview med i alt 22 deltagere. Dansk Blindesamfunds har bistået med rekruttering til og praktisk organisering af interviewene.

Der er yderligere udarbejdet en rapport, som beskriver kørselsordninger for mennesker med handicap generelt: *"Kortlægning af kørselsordninger for mennesker med handicap"* april 2007. Begge udredningerne er tænkt som et bidrag til den løbende diskussion af, hvordan tilgængelighed kan forbedres for mennesker med handicap.

Til projektet er knyttet en følgegruppe med repræsentanter for: Dansk Blindesamfund, De Samvirkende Invalideorganisationer, Center for Ligestilling af Handicappede, Socialministeriet samt Transport - og Energiministeriet.

Analysen er gennemført som et projekt under initiativet "Nye og nemmere veje", der er igangsat af Socialministeren og finansieret af midler fra satspuljen 2006. Der er afsat 3 mio. kr. til nærværende projekt om handicappedes transportvilkår, der er forankret i Transport- og Energiministeriet.

Indholdsfortegnelse

1	Sammenfatning	4
2	Indledning	8
2.1	Baggrund og metode	8
2.2	Sammenhæng og indhold	8
3	Blinde, svagtseende og transport	10
3.1	Hvor mange er blinde og svagtseende?	10
3.2	Former for synsnedsættelse	10
3.3	Andre sanser og hjælpemidler	11
3.4	Blinde i trafikken	12
3.5	Kollektiv transport	14
3.6	Eksisterende støtteordninger	15
4	Fokusgruppeinterview	17
4.1	Det personlige og det generelle	17
4.2	Metode og gennemførelse	17
5	At færdes til fods	19
5.1	Den hvide stok og andres hjælp	19
5.2	Når man skal finde vej	20
5.3	Utryghed for at blive kørt ned	22
5.4	Udformning af veje og infrastruktur	22
6	Bus	24
6.1	Forskel på by og land	24
6.2	At komme hen, med og af bussen	24
6.3	Hjælp fra chaufføren	26
6.4	Billetter og takssystemer	27
6.5	Koordinering, køreplaner og venteforhold	27
7	Tog	29
7.1	Handicapordning	29
7.2	Orientering og tilgængelighed på stationer	30
7.3	Når man er i toget	31
7.4	Metro	31
8	Taxa	32
8.1	Brug af taxa	32
8.2	At få fat i en taxa	32
8.3	Når man er i taxaen	33
8.4	Pris	33

9 Andre transportmidler	35
9.1 Egen og andres bil	35
9.2 Fly.....	36
9.3 Den individuelle handicapkørsel	36
10 Livsfaser.....	38
10.1 Begrænsninger i aktiviteter	38
10.2 Som barn og ung.....	38
10.3 Arbejdsmarkedet.....	39
11 Forslag til forbedringer.....	40
11.1 Teknologi.....	40
11.2 Kollektiv transport.....	40
11.3 Den individuelle handicapkørsel	41
11.4 Taxaklippekort.....	42
11.5 Bil- og chaufførstøtte.....	42
11.6 Valgfrihed	43
12 Litteratur.....	44

1 Sammenfatning

Grundlaget for denne rapport er ca. ti timers interview med 22 blinde og svagtseende. I fem fokusgrupper er der ført samtaler om behov, erfaringer og ønsker i forhold til transport og færden.

I rapporten er en kvalitative tilgang, hvor det er problemstillingernes karakter og sammenhæng mere end det er problemstillingernes udbredelse, der beskrives. Temaer og udsagn fra samtalerne er systematiseret og formidlet, så de kan give andre et indblik i, hvilke typer af udfordringer blinde og svagtseende står overfor, når de skal mellem forskellige lokaliteter. Selv om deltagerne er udvalgt, så de bredt repræsenterer blinde og svagtseende, vil de udsagn og beskrivelser, der er i rapporten, ikke kunne bruges til en håndfast prioritering baseret på, hvor mange der deler en erfaring eller et synspunkt.

At færdes til fods

De fleste blinde og svagtseende opøver evnen til at færdes på egen hånd i nærmiljøet og andre konkrete lokaliteter. Vanskelighederne opstår som regel, når man skal finde frem til steder, man ikke har været før. Nogle ser det som en udfordring, men for de fleste er det forbundet med vanskeligheder, som de gerne var foruden.

Den konkrete udformning af veje, stier, stationer mm har stor betydning for, hvor tilgængelig et område er for blinde og svagtseende, som er henvist til at orientere sig og skabe et billede af helheden ud fra et kendskab til detaljen. Tilstedeværelsen af vertikale kendemærker er vigtigt. Rundkørsler og mange byfornyede områder er ofte udformet uden, at overgange mellem fortov, cykelsti og vejbane er markeret tydeligt.

Hver tredje blind eller svagtseende føler sig utryk ved at færdes i trafikken. For de fleste handler utrygheden om at være bange for at blive kørt ned af cykler og biler.

Den hvide stok er både et hjælpemiddel og en markering til omverdenen. Ca. halvdelen af alle blinde og svagtseende benytter stok, når de færdes. Det er en generel oplevelse, at man får mere hjælp af omgivelserne, når man bruger stokken.

At rejse med tog

Handicapordningen i tog indebærer, at der kan rejses til halv takst, også for en evt. ledsager, samt at man kan få personlig assistance på de større stationer. Ordningen opfattes som god, særligt prisen betegnes som attraktiv. Muligheden for at få personlig hjælp på stationer benyttes kun i begrænset omfang af de interviewede, bl.a. fordi forudbestilling to dage i forvejen betragtes som en stor begrænsning.

Flere stationer er indrettet med ledelinier, hvilket kan være en stor hjælp. Ledelinier er imidlertid ikke altid tænkt ordentligt til ende, så der opstår nogle gange usikkerhed om, hvor de egentlig fører hen. På perronerne efterlyses en klarere markering ved perronkant. Desuden efterlyses en større ensartethed i design samt flere taktile skilte f.eks. med information om perronnumre.

Blinde og svagtseende er meget afhængige af pålidelig højtalerinformation. Særligt i forbindelse med forsinkelser eller andre uregelmæssigheder er det vigtigt at få information,

som det er muligt at handle korrekt på baggrund af. Manglende eller upålidelig højtalerinformation beskrives i interviewene som et stort problem.

At rejse med bus

Den første udfordring, når man skal med bussen, er at finde stoppestedet. Stoppesteder er forskelligt udformet og har sjældent tydelige markeringer til blinde og svagtseende. Mange stationer er nu ombygget, så der ikke er faste holdepladser. Det gør det vanskeligt for blinde og svagtseende at finde frem til den rigtige bus.

Den næste udfordring er at komme med den rigtige bus. Måske kommer der flere buslinier til samme perron, men blinde og svagtseende kan ikke aflæse bussernes destinationsskilte. Ved landeveje eller mindre stoppesteder kan blinde have problemer med overhovedet at få stoppet bussen, før den er kørt forbi.

Når man er kommet ind i bussen og har fundet en plads, er udfordringen at komme af på det rette sted. Flere interviewede betegner det som det absolut største problem. Man kan ikke stole på, at chaufføren altid giver besked. Men man kan heller ikke altid selv følge med i, hvor bussen er på ruten. Nogle ruter har ingen tydelige markeringer, og det er uforudsigeligt, hvilke signaler og stoppesteder der standses ved.

Der er stor forskel på udbuddet af kollektiv transport i store byer, mindre byer og landområderne. I de tyndere befolkede områder er det største problem, at man vanskeligt kan basere et aktivt liv på at bruge bus. Det var en generel opfattelse blandt de interviewede, at særligt den kollektiv transport i de tyndere befolkede områder er forringet i de senere år. Det samme kom ikke til udtryk om den kollektive transport i større byområder.

De interviewede opfatter det som en god støtte, at man som blind kan benytte busser til halv takst i det meste af landet. Det omtales som et stort praktisk problem, at der er meget forskellige ordninger rundt omkring. Det kræver af og til mange ressourcer at finde ud af, hvordan de forskellige systemer er sammensat. Der efterlyses et ensartet landsdækkende takst- og billeteringssystem.

Andre transportmidler

Som transportform betragtet betegnes *taxa* som optimalt - på højde med at have egen bil. Det er imidlertid af og til et problem overhovedet at få en taxa i de tyndere befolkede områder, hvor vognene store dele af dagen er optaget af faste opgaver. Det samme problem omtales ikke for større byområder. Prisen sætter grænser for, hvor meget blinde og svagtseende kan køre i taxa. Bestillingsgebyret betegnes som en særlig urimelig del af prisen. Som blind er man nemlig helt afhængig af at kunne bestille en taxa, da man ikke kan praje fra vejsiden.

Flere havde *privatbil* i husstanden. Nogle af de interviewede havde fået billånestøtte - i alle tilfælde begrundet i deres erhverv. En forudsætning for at kunne nyttiggøre en privatbil er, at der er en frivillig chauffør i det nære netværk. Nødvendigheden af at have en privat chauffør i det nære netværk sætter grænser for, hvor mange blinde og svagtseende for hvem en privatbil er en realistisk mulighed.

Service ved *flyrejser* beskrives generelt som god. Alle lufthavne og flyselskaber har ordninger, hvor man kan få hjælp i lufthavnen og flyet. De største problemer relaterer sig til den service, man får i selve lufthavnen, hvor man godt kan blive nervøs for, om man bliver glemmt. På vej til og fra flyet er blinde og svagtseende derimod helt sikker på at få al den hjælp, der skal til for at komme det rigtige sted hen.

Relativt få af de interviewede kendte til *den individuelle handicapordning*, hvilket er naturligt nok, da den ikke kan anvendes af blinde og svagtseende, medmindre de også er svært gangbesværede. Interessen for at kunne anvende den individuelle handicapkørsel var blandet. Nogle så det som en oplagt mulighed og en klar forbedring af transportmulighederne. Andre var forbeholdne overfor de restriktioner, der er i form af, at der skal bestilles i god tid, og man kan komme ud for omvejskørsel.

Forslag til forbedringer

De interviewede og deres transportbehov er meget forskellige. Interviewene giver derfor ikke belæg for at pege på én enkelt forbedring, som vil komme alle blinde og svagtseende til gode. Der er mange tiltag, som på forskellig vis vil gavne forskellige grupper. Interviewene efterlader det indtryk, at det set fra blinde og svagtseendes perspektiv vil være den bedste løsning at arbejde med forskellige former for tilbud, således at den enkelte kan opnå en højere grad af valgfrihed til at vælge den løsning, som passer ham eller hende bedst.

"Alle blinde og svagtseende skal ikke tvinges ind i de samme ordninger. Vi har meget forskellige behov. Der skal i stedet gives en række forskellige tilbud og mulighed for at vælge præcist det, der passer én bedst på et givet tidspunkt i livet. Blinde skal f.eks. ikke presses ind i store biler sammen med kørestolsbrugere, hvis det er nemmere med en taxa. Men omvendt skal blinde kunne bruge handicapkørsel, hvis de har nytte af det"
(citater fra interview)

Taxa er suverænt den transportform, der fremhæves som den bedste. En ordning med en eller anden form for støtte til taxakørsel var et hyppigt fremsat ønske i interviewene. Der var forståelse for, at en taxaordning må begrænses til et bestemt antal ture, kilometer eller kroner. Men alt andet end ingenting betegnes som en hjælp.

Adgang til den individuelle handicapordning vil være et relevant tilbud for nogle, men ikke alle. Flere nævnte, at der kan være forskellige livsfaser eller bosituationer, hvor den individuelle handicapordning kan være relevant. Ordningen har et særligt potentiale i forhold til ældre blinde, som måske har behov for en ekstra hjælpende hånd fra chaufføren. Men også andre kan have kortere- eller længerevarende transportbehov, som kan indpasses i ordningen.

Efterspørgslen efter individuelt tilpassede kørselsordninger i form af taxa eller handicapkørslen kom tydeligst frem blandt de interviewede udenfor de største byer. Udbuddet af kollektiv transport er i mange tyndt befolkede områder tilrettelagt efter skoleelevers behov og er ikke tilstrækkeligt til, at man kan basere et aktivt liv alene på bus som eneste transportmulighed.

I de store byer er problemet overvejende de praktiske problemer med at anvende den kollektive transport. Mindre stressede chauffører med bedre overskud til at hjælpe anses

ikke for realistisk. En mulighed er derfor bedre information ved stoppesteder og i busserne f.eks. annoncering af næste stoppested via et GPS baseret system.

Der var forventninger til, at problemet med de mange forskellige former for klippekort og billettyper bliver mindre, når de formentlig harmoniseres indenfor de nye store trafikelskaber. Problemet med rent praktisk at finde ud af, hvor og hvordan man køber og anvender billetter, var der ligeledes forventninger til kunne løses, når det landsdækkende rejsekort er introduceret i hele landet i 2009. Det kræver problemstillingen tænkes ind i systemet allerede fra starten.

2 Indledning

2.1 Baggrund og metode

En dominerende holdning er, at blinde og svagtseende så vidt muligt skal være selvhjulpne også transportmæssigt. Bestræbelserne har hidtil overvejende gået på at gøre den almindelige kollektive transport økonomisk og praktisk tilgængelig. Der eksisterer derfor ikke kørselsordninger, som giver blinde og svagtseende et tilbud om individuelt tilrettelagt kørsel til selvvalgte formål. Den individuelle handicapordning er forbeholdt svært bevægelseshæmmede, og kun få blinde og svagtseende opnår billånestøtte.

Udredningen er motiveret i en erkendelse af, at blinde og svagtseende er en af de handicapgrupper, som i særlig grad mangler tilpassede kørselstilbud. Den kollektive transport kan kun opfylde nogle transportbehov. Desuden sker der i disse år tilpasninger i dele af den kollektive transport, som gør det vanskeligere at basere et aktivt liv f.eks. med arbejde og uddannelse alene på kollektiv transport. Det gælder især tyndere befolkede områder.

Udredning skal bidrage med viden om blinde og svagtseendes transportvilkår. Hvilke behov er der? Hvordan imødekommes de i dag? Og kunne det gøres på en bedre måde? *Det overordnede formål er at formulere transportvilkårene, som de opleves af blinde og svagtseende.*

Der er gennemført fem kvalitative fokusgruppeinterview med tilsammen 22 deltagere. Interviewene er optaget på bånd, og udskrifter herfra danne baggrund for denne rapports beskrivelser. I den kvalitative tilgang ligger, at det er problemstillingernes karakter og sammenhæng mere end det er problemstillingernes udbredelse, der kommer til syne. Selv om interviewdeltagerne er udvalgt, så de bredt repræsenterer blinde og svagtseende og blinde, vil de udsagn og beskrivelser, der er i rapporten, ikke kunne bruges til en håndfast prioritering baseret på, hvor mange blinde og svagtseende der deler en erfaring eller et synspunkt. Men de kan derimod bruges til formulere de udfordringer og vanskeligheder blinde og svagtseende møder i relation til transport.

2.2 Sammenhæng og indhold

Denne udredning indgår i en tredelt analyse som rummer disse trin:

1. Generel udredning af kørselsordninger for handicappede
2. Analyse af blinde og svagtseendes transportvilkår
3. Gennemførelse af forsøgsaktiviteter

Udredningen i trin ét er publiceret i rapporten *"Kortlægning af kørselsordninger for mennesker med handicap"* (Transport- og Energiministeriet, april 2007). Her skabes på basis af eksisterende, tilgængelig viden et fundament til at identificere problemer og potentialer i eksisterende transporttilbud til alle grupper af mennesker med handicap.

Denne rapport udgør trin to, der sammen med rapporten fra trin ét skal danne videre afsæt for gennemførelse af forsøgsaktiviteter til indhøstning af erfaring med konkrete tiltag.

Et vigtigt formål er at give seende et indblik i blinde og svagtseendes transport- og færdselsproblemer. Derfor indledes rapporten i kapitel 3 med en kort introduktion til, hvad det vil sige at være synshandicappet, og hvilke hjælpemidler og transportmuligheder der tilbydes i dag.

Resten af rapporten omhandler de kvalitative fokusgruppeinterview. I kapitel 4 introduceres kort til metoden og den praktiske gennemførelse. Herefter følger resultater i form af en tematisk bearbejdning af de beretninger og udsagn, som er kommet frem i interviewene. I kapitel 5 behandles temaet at færdes til fods, i kapitel 6 at bruge bus, i kapitel 7 at rejse med tog, i kapitel 8 at bruge taxa og i kapitel 9 omtales andre transportmidler. I kapitel 10 er refleksioner relateret til forskellige livssituationer. I kapitel 11 beskrives de forslag til forbedringer, som kom frem i de fem interview.

3 Blinde, svagtseende og transport

3.1 Hvor mange er blinde og svagtseende?

Flere elementer indgår i vurderingen af, hvor stor en persons synsnedsættelse er: En bedømmelse af den centrale synsstyrke (skarpsynet), synsfeltet (det område, en person kan overse, uden at øjet bevæges), mørkesynsfunktionerne (evnen til at se ved nedsat belysning) samt samspillet mellem disse¹.

I den øjnlægelige klassifikation af synsnedsættelse anvender man følgende kategorisering:

- *A. Svagsynethed* – synsnedsættelse i intervallet 6/18² til 6/60
- *B. Social blindhed* - synsnedsættelse i intervallet 6/60 til 1/60
- *C. Praktisk blindhed* - synsnedsættelse større end 1/60, men med lyssans og evne til at angive den retning lyset kommer fra (projektion)
- *D. Total blindhed* – Ingen lyssans eller lyssans uden projektion

Medlemskab til Dansk Blinde Samfund (DBS) kræver en synsnedsættelse i kategorierne B, C eller D.

Man ved ikke præcist hvor mange blinde og svagtseende, der er i Danmark. Der foretages ikke systematisk registrering af det. Dansk blindesamfund har ca. 12.000 medlemmer, og skønner der er ca. 20.000 mennesker i Danmark som opfylder kriteriet for medlemskab. Dansk Blinde Samfund skønner, at den samlede gruppe med varig synsnedsættelse, svarende til alle kategorierne A-D, udgør 40.000-50.000 mennesker. Det er 1 pct. af den samlede befolkning.

Kun 10 pct. af DBS medlemmer er helt blinde. Gruppen af stærkt svagtseende udgør således flertallet af foreningens medlemmer. Kun en mindre del af blinde og svagtseende er født med et synshandicap. En større del er senblinde, idet der er tale om aldersforandringer på nethinden, som skader den del af synet, man ser skarpt med. 70 pct. af medlemmerne hos Dansk Blindesamfund er over 70 år.

3.2 Former for synsnedsættelse

Synsnedsættelsen kan vise sig på forskellige måder:

- *Begrænset synsfelt*, hvor man ikke kan se til siderne og/eller op/ned
- *Noget tab af centralsynet*, hvor mulighederne for at fokusere er begrænsende
- *Stærkt sløret syn*, hvor omgivelserne ses igennem konstant tåge

¹ Dansk Blinde Samfund. "Tilgængelighed i detaljen. Hæfte 1". 2004

² Læses: på seks meters afstand kan en person netop se det, som normaltseende kan se på atten meters afstand. Målt på det bedst seende øje

- *Ukontrollerede bevægelser af øjeæblet*, hvilket svækker evnen til at fokusere og se genstande klart
- *Natteblindhed og/eller manglende følsomhed overfor lys*, som kan bevirke, at man blændes af lys og af blanke skinnende flader

I forhold til at færdes i trafikken er det største problem tab af dele af synsfeltet, men også de andre former for synsnedsættelse kan give svære problemer med at færdes. Problemerne antager forskellig karakter afhængig af grad og type af synsnedsættelse.

Seende orienterer sig ved først at skabe et overblik over helheden og derefter undersøge detaljerne. Blinde derimod må gå fra en identifikation af detaljen til at forsøge at danne et overblik over helheden. Svagtseende kan i forskellig grad benytte deres restsyn til at få et indtryk af helheden, men er på mange måder ligesom blinde henvist til at orientere sig og navigere efter detaljer i det fysiske miljø.

3.3 Andre sanser og hjælpemidler

Mange blinde og svagtseende kompenserer delvist ved at styrke andre sanser. Hørelsen er vigtig bl.a. til at lokalisere bevægelse og retning af køretøjer. Ekko og egenskabte lyde f.eks. fra fodtrin eller blindstok, kan hjælpe til at bestemme et rums karakter som lukket eller åbent. Evnen til at "høre" omgivelserne kan trænes. F.eks. kan nogle høre, når en lygtepæl passeres indenfor en afstand af flere meter.

Følesansen kan også være nyttig, når blinde færdes. Med fødderne kan man mærke forskellige typer af belægning eller underlag. Med hænderne kan man få informationer, hvis omgivelserne vel og mærke er indrettet til det. På huden kan man mærke luft og temperaturforandringer. Lugtesansen kan også i nogle situationer være nyttig, når man færdes.

Omgivelserne kan i større eller mindre grad understøtte muligheden for at anvende en synsrest og at anvende andre sanser. For de fleste blinde og svagtseende er det et problem at færdes på ukendte steder. Mange opøver hurtigt evnen til at kunne færdes på steder de har været før, men nogle er afhængige af ledsagelse også i det lokale miljø.

Ligesom for alle andre befolkningsgrupper betyder psykologiske forhold som intelligens, karakter og vilje noget for evnen til at færdes på egen hånd. Tilstedeværelsen af andre lidelser og ikke mindst spørgsmålet om, hvornår blindheden er opstået i livet har også stor betydning.

Blinde og svagtseende kan benytte sig af forskellige hjælpemidler. Den hvide stok er det mest anvendte. Den er kendt i hele verden som tegn på, at en person har et synshandicap. Der er to former for hvid stok: en kort markeringsstok og en længere mobilitystok. Ifølge Færdselsloven er den hvide stok det officielle kendemærke på, at der skal vises hensyn. Den har erstattet det gule armbind med tre prikker, som ikke længere er forbeholdt blinde og svagtseende, men kan bæres af alle som har et færdselshandicap.



Færdselsmærket "Manden med den hvide stok", som er en stiliseret hvid mand med stok på en blå baggrund, er internationalt og anvendes til forskellige typer af markeringer. Dansk Blindesamfund anbefaler deres medlemmer at bære et emblem med "manden med den hvide stok" som supplement til den hvide stok for at gøre omverdenen opmærksom på, at de har behov for særlige hensyn.

Nogle blinde og svagtseende benytter en førerhund til ledsagelse. Der er ca. 200 aktive førerhunde i Danmark¹. En førerhund er hjælp til selvhjælp. Samarbejdet mellem hund og ejer er af stor betydning, og hunden fritager ikke ejeren for at bruge alle sanser og evner til orientering og navigation. Hunden kan ikke selv finde vej, i hvert fald ikke til nye steder den ikke kender. Men den kan hjælpe udenom forhindringer og stoppe ved en fortovs kant. På kommando kan den føre til nærmeste trappe, hvor den stopper, inden den går op eller ned. Den skal også kunne finde en ledig plads på en bænk eller i bus og tog. En førerhund betragtes som et hjælpemiddel, og kan derfor ikke afvises i taxaer eller kollektive transportmidler.

Personlig ledsagelse kan være nødvendigt. Serviceloven gør det muligt at bevillige hjælp til personlig ledsagelse til selvvalgte formål i 15 timer pr. måned. For mange blinde og svagtseende er muligheden for at få personlig ledsagelse af personer i familien eller øvrige netværk af stor betydning for, hvor meget de kommer udenfor hjemmet og til hvilke aktiviteter.

Nogle blinde anvender GPS til bestemmelse af position og planlægning af rute. Præcisionen er imidlertid ikke på nuværende tidspunkt tilstrækkelig til, at man kan finde rejsemålet med en nøjagtighed på 30-100 cm, der vurderes at være den ønskede præcision. Dertil kommer, at dele af det kortgrundlag, man har behov for som fodgænger, ikke er tilstrækkeligt. Ofte er stier og smutveje ikke stedfæstet, ligesom stoppesteder og andre relevante lokaliteter ikke er det. Selve apparaturet er ikke tilpasset de behov blinde har for en forholdsvis enkel betjening, der ikke kræver, man kan se tastatur og skærm. Endelig er talestyringsfunktionaliteten ikke fuldt udviklet til at kunne gengive alle kortets oplysninger.

3.4 Blinde i trafikken

Minimumskrav for privat kørekort er synsstyrke 6/12² på begge øjne. Hvis det ene øje har en lavere synsstyrke, skal det andet have en højere. Alle blinde og svagtseende i kategorier A-D kan altså ikke selv køre bil. Tilsvarende er det udelukket at benytte andre transportmidler som chauffør, det gælder både motoriserede og ikke motoriserede. Blinde og svagtseende er henvist til at gå, at være passager i en bil eller at benytte kollektiv transport.

¹ Dansk Blindesamfund. www.dkblind.dk

² Læses: på seks meters afstand kan en person netop se det, som normaltseende kan se på tolv meters afstand

En undersøgelse¹ blandt ca. 350 medlemmer af Dansk Blindesamfund i alderen 15-80 år med en gennemsnitsalder på 61 år viste, at 86 pct. af de adspurgte færdes i trafikken flere gange om ugen. Kun under 2 pct. kommer aldrig eller yderst sjældent i trafikken. Der findes ikke undersøgelser af blindes transport, som kan sammenlignes med danskernes transportvaner i al almindelighed, men der er formentlig tale om en lavere rejsehyppighed blandt blinde og svagtseende end blandt andre².

Undersøgelsen viste også, at lidt over en fjerdedel af blinde og svagtseende aldrig færdes alene, men altid har en ledsager med i form af et familiemedlem (halvdelen), ledsagerordning (lidt over en fjerdedel) eller en førerhund (lidt under en fjerdedel). Knap halvdelen benytter altid den hvide stok, en fjerdedel bruger den af og til og resten bruger den aldrig. Lidt over halvdelen af de interviewede har fået undervisning i at bruge den hvide stok.

Hver tredje føler sig utryg ved at færdes i trafikken. En tiendedel endog meget utryg. Særligt kvinderne giver udtryk for, at de er utrygge. Knap halvdelen af kvinderne giver udtryk for utryghed mod kun en fjerdedel af mændene. Derudover er utrygheden større blandt yngre og ældre end den er i mellemgruppen. Halvdelen af de unge er utrygge, en tredjedel af de ældre er det, mens kun en fjerdedel i midtergruppen giver udtryk for utryghed ved at færdes. For langt de fleste handler utrygheden om at være bange for at blive kørt ned.

Der er spurgt, om de interviewede "Oplever problemer ved at færdes i trafikken?". Der var åbne svarmuligheder og mulighed for at give flere svar. Følgende problemer nævnes:

- 55 pct. nævner fodgængerfelter uden lyd eller lysregulering
- 40 pct. nævner, det er svært at høre cyklister
- 40 pct. nævner dårlig annoncering i offentlige transportmidler
- 25 pct. nævner, det er svært at finde busstop og togstationer
- 20 pct. finder orientering på store pladser er svært
- 20 pct. synes, det er svært at finde rundt
- 10 pct. nævner rundkørsler
- 5 pct. nævner andet

De uregulerede fodgængerfelter er det problem, der nævnes af flest. Problemet består i uvisheden om, hvorvidt biler og cykler stopper, når man træder ud på cykelstien eller vognbanen. Usikkerheden for at blive kørt ned af en cyklist forstærkes af, at det ofte ikke er muligt at høre, når der kommer en cyklist.

Blinde og svagtseende er henvist til at benytte bil som passager eller at anvende kollektiv transport, når de skal ud på en tur, der ikke kan klares til fods. Kørselsordninger for men-

¹ Catinét for Dansk Blindesamfund. "Medlemsundersøgelse om trafiktryghed for Dansk Blindesamfund". 2006

² I den nationale transportvaneundersøgelse (TU) har man fra 2006 indført et spørgsmål om handikap. Fra medio 2007 vil datagrundlaget her være tilstrækkeligt til at analysere detaljeret på forskelle i transportadfærd blandt mennesker med og uden forskellige handicap

nesker med handicap, herunder også blinde og svagtseende, er beskrevet i rapporten "*Kortlægning af kørselsordninger for mennesker med handicap*". Det omtales derfor kun kort nedenfor.

3.5 Kollektiv transport

Det har gennem mange år været målet, at så mange blinde som muligt skal være selvhjulpne transportmæssigt. Forbedret tilgængelighed til den kollektive transport har stået højt på prioriteringslisten. Blinde og svagtseende har derfor en række særlige ordninger mht. priser, ledsagelse og muligheder for at få hjælp af personalet. Der er ikke tale om en landsdækkende ordning, men om mange forskellige ordninger på tværs af kollektive transportformer, trafikselskaber og operatører².

DSB og Arriva har den såkaldte *ledsagerordning*. Ordningen gælder også nogle, men ikke alle lokalbaner. Blinde og svagtseende, som er medlemmer af Dansk Blindesamfund eller som opfylder optagelseskriterierne, kan rejse til halv pris på både ordinære billetter og på 10-turs klippekort. En eventuel rejseledsager får også billettyper til halv takst. Har man et rejsekort, som dokumenterer, at man er berettiget til at benytte ledsagerordningen, fritages man for at betale gebyr ved køb af billet i toget. Endvidere fritages man for at betale gebyr, når en billet sendes til hjemadressen.

Brugere af ledsagerordningen kan til de fleste, men ikke alle, stationer, bestille personlig hjælp på stationen. Assistancen ydes til og fra et aftalt mødested, i tidsrummet 6-24, nogle steder dog kun 8-15. Assistance kan f.eks. være nødvendig, hvis en blind kommer til en station han/hun aldrig har været på før, eller hvis der skal foretages et togskifte og skiftetiden er knap.

Blinde og svagtseende, der er medlemmer af Dansk Blindesamfund eller opfylder de lægelige betingelser for medlemskab, får rabat, når de rejser med *fjernbusser*. I de fleste tilfælde kan den blinde og en evt. ledsager rejse for halvdelen af den ordinære billetpris. Det gælder f. eks. rejser med fjern- og ekspresbusser og X-busser

Forskellige *trafikelskaber* har forskellige ordninger indenfor deres områder. Blinde og svagtseende har i hovedstadsområdet mulighed for at købe et årskort til knap 1.000 kr. og med ubegrænset mulighed for at rejse med tog og bus i området. Der ydes til gengæld ikke ledsagerrabat, ligesom der ikke kan købes klippekort eller enkeltbilletter med særlig blinderabat. I de øvrige af de gamle trafikelskaber findes forskellige kombinationer af at kunne købe et årskort med rabat, kunne opnå ledsagerrabat og/eller kunne købe enkeltbilletter med rabat. Nogle steder kan man på samme billet foretage et skift mellem f.eks. regionalbusser og bybusser. Andre steder ikke. Dertil kommer, at den tekniske måde at billetterer på er forskellig: Går man ind foran eller bagved i en bus? Bruger man klippekort eller elektroniske kort? osv.

² Dansk Blindesamfund. "*Særlige ordninger*". 2006. www.dkblind.dk

På de fleste *færgeruter* i Danmark og til/fra de nordiske lande ydes der rabat af varierende størrelse. Der er forskel på, hvilken personlig hjælp der tilbydes.

I alle danske *lufthavne* tilbydes assistance f.eks. til indtjekning, at finde gaten, komme ombord på flyet, komme fra borde, finde bagage og finde ud af lufthavnen. Det er det enkelte flyselskab, som selv sørger for at assistancen er til rådighed. Nogle selskaber udsteder ledsagerpas, således at private ledsagere kan få lov til at følge helt til gaten. For flyrejser i Danmark samt til Grønland og Færøerne kan blinde/svagtseende hos de fleste flyselskaber medtage en ledsager gratis.

3.6 Eksisterende støtteordninger

Blinde og svagtseende har i en række tilfælde mulighed for enten helt eller delvist at få dækket transportudgifter eller at få et individuelt tilrettelagt transporttilbud. Der findes en række love ifølge hvilke, forskellige sektorer kan eller skal yde støtte til transport. Typisk knytter de sig til konkrete aktiviteter i social, sundheds, undervisnings eller andre sektorer. Det betyder, at der findes en mangfoldighed af love, bestemmelser, bekendtgørelser mm ifølge hvilke, blinde og svagtseendes transportbehov søges imødekommet. De eksisterende støtteordninger kan til tider være vanskelige at overskue for den enkelte.

Socialektoren tegner sig for de fleste ordninger, hvoraf de fleste knytter sig til bo-, uddannelses-, arbejds- og beskæftigelsestilbud til forskellige grupper af mennesker med nedsat funktionsevne, herunder blinde og svagtseende. I nogle tilfælde tilbydes individuelt tilrettelagt transport, i andre tilfælde tilbydes en økonomisk kompensation. Det er muligt at få 15 timers ledsagerhjælp om måneden til selvvalgte rejsemål, hvis kommunen vurderer, at en person ikke kan færdes alene på grund af betydelig og varigt nedsat funktionsevne.

I *undervisningssektoren* kan opnås støtte til kørsel til vidtgående og kompenserende undervisning. Desuden vil blinde børn i almindelige folkeskoler eller specialskoler normalt have et individuelt tilpasset kørselstilbud med mulighed for dør-dør transport.

I *sundhedssektoren* er der ikke regler som særligt rettet sig mod mennesker med handicap. Som alle andre, tilbydes transport i forbindelse med indlæggelse på sygehus, hvis der ikke kan anvendes almindelig kollektiv transport. Pensionister skal tilbydes transport til læge/speciallæge.

I *beskæftigelsessektoren* findes mulighed for støtte til transport for personer i revalidering eller aktivering.

I *kirkeligt regi* har mange menighedsråd etableret kørselsordninger til menighedsaktiviteter.

Ved *skatteligningen* har blinde- og svagtseende i enkelte tilfælde mulighed for at opnå et fradrag for ekstraordinære transportomkostninger i forbindelse med udøvelse af erhverv.

Transportsektoren har kun i begrænset omfang ordninger rettet mod blinde- og svagtseende. Den individuelle handicapkørsel er ikke åben for blinde- og svagtseende, medmindre de også er svært bevægelseshandicappede. Nogle former for lovgivning er imidlertid relevant, f.eks. regulering af taxamarkedet, færdselslovene samt vejregler.

I Serviceloven findes en række paragraffer, der gør det muligt for kommunerne at yde støtte direkte til en person til dækning af transportudgifter. Servicelovens § 117 (tidligere § 103) har været fremhævet som den paragraf, der i princippet kan udfylde de mangler andre kørselsordninger efterlader. I dag anvendes § 117 kun i begrænset omfang.

Personer med en varig og betydelig funktionsnedsættelse har mulighed for at få *lånestøtte til bil*. Støtten gives som en grundstøtte i form af et rentefrit lån til køb af en fabriksny bil på indtil maksimalt 139.000 kr. Andelen af lånet der skal tilbagebetales er afhængig af indtægt og udgør minimum halvdelen. Blinde og svagtseende kan i sagen natur ikke selv føre bil, og derfor er billånestøtte kun sjældent relevant. Der findes dog eksempler på, at blinde/svagtseende har opnået bilstøtte begrundet i udøvelsen af et erhverv. Det kræver i alle tilfælde, at der er personer i det private netværk, som kan køre bilen. Det vil som oftest være samlever eller ægtefælle.

I den *individuelle handicapordning* tilbydes svært bevægelseshæmmede kørsel til fritidsformål. Sigtet med ordningen er, at give personer som er afskåret fra at benytte den almindelige kollektive transport et transporttilbud til fritidsformål. Man kan lokalt vælge at visitere andre grupper af handicappede, hvilket kun sker i et begrænset omfang. Ingen steder kan blinde/svagtseende benytte ordningen medmindre de også har et bevægelseshandicap.

Minimumsserviceniveauet i den individuelle handicapordning er fastlagt ved lov og indebærer bl.a., at der skal tilbydes minimum 104 ture pr. år. Kørslen skal være så tæt på gadedøren som muligt, og prisen må ikke være væsentligt højere end almindelig kollektiv transport. Andre serviceparametre som bestillingstid og tidsmargen for afhentning er forskellig ordninger imellem. Alle steder må man acceptere samkørsel og evt. omvejskørsel. Nogle steder i landet er den individuelle handicapkørsel også tilgængelig for andre såkaldte åbne brugere, som mod halv taxatakst kan benytte ordningen.

4 Fokusgruppeinterview

4.1 Det personlige og det generelle

Personlige erfaringer og ressourcer har en betydning for blinde og svagtseendes evner til at færdes. Det samme har de konkrete udfordringer og barrierer blinde og svagtseende møder i form af den fysiske tilgængelighed, de økonomiske muligheder og den hjælp der tilbydes. Endelig spiller typen og graden af synsnedsættelse en rolle. De barrierer og tilgængelighedsproblemer som hver enkelt blind og svagtseende møder er specielle og kendes dybest set kun af den, som møder dem. Samtidig er der fællestræk, vilkår, erfaringer og ønsker som går igen og som deles af mange.

For at opfange de personlige erfaringer er der gennemført fem fokusgruppeinterview med tilsammen 22 blinde og svagtseende deltagere. Formålet med interviewene er at få identificeret og beskrevet problemstillinger på en kvalitativ måde. Der er tale om personlige beretninger, og de vil også blive beskrevet som sådan. Interviewene kan bruges til at identificere problemstillinger, men kan ikke i sig selv bidrage med kendskab til, hvor udbredt eller universelt et problem er.

4.2 Metode og gennemførelse

I fokusgruppeinterview udnytter man den synergi, der kan opstå, når mennesker med nogenlunde ensartede erfaringer og forudsætninger inspirerer hinanden i diskussionen af et emne – her spørgsmålet om tilgængelighed og at færdes i trafikken. Ved sammensætningen af interviewgrupperne er det tilstræbt at samle personer, som er nogenlunde samme sted i deres livsfase.

Interviewdeltagerne er rekrutteret via Dansk Blindesamfunds medlemsskare. Grupperne er sammensat af blinde og svagtseende fra hele landet, og der er taget hensyn til at forskellige former for bopælslokalisering er repræsenteret, således at både land og by problematikken og forskellige landsdele er repræsenteret.

Dansk Blindesamfund stod for rekrutteringen, og de fleste interview blev rent praktisk gennemført i Dansk Blindesamfunds lokaler i København. Ved rekrutteringen valgte mange at takke nej til deltagelse. Flere med den begrundelse at det ville være uoverskueligt at foretage rejsen. Udover at det i sig selv er en illustration af problemstillingen, betyder det, at interviewene er gennemført med nogle af de mest mobile blandt Dansk Blindesamfunds medlemmer. Det betyder også, at den problemstilling der handler om ikke at komme udenfor hjemmet, eller ikke komme det så ofte man gerne vil, ikke kommer tydeligt frem.

De fem grupper var sammensat således:

- *Unge før uddannelse.* Tre mænd (18 år, 19 år, 21 år) og to kvinder (26 år, 30 år) som endnu ikke er påbegyndt en uddannelse
- *Unge efter uddannelse.* To mænd (30 år og 32 år) og tre kvinder (28 år, 29 år, 29 år) som står i overgangen mellem uddannelse og arbejde
- *Voksne udenfor arbejdsmarkedet.* Tre kvinder (42 år, 44 år, 54 år) og to mænd (50 år, 53 år) som ikke længere er i erhverv
- *Voksne på arbejdsmarkedet.* Én kvinde (30 år) og fire mænd (46 år, 49 år, 49 år, 60 år) som er i erhverv
- *Ældre.* To mænd (65 år, 72 år) som begge er gået på pension

Interviewene er gennemført som en samtale, hvor problemstillinger kortlægges med et konkret og personligt udgangspunkt. Interviewene blev indledt med runder om deltagerne (synshandicap, bopæl, familie, interesser mm) og om deres transportmuligheder og – behov. Herefter blev ordet givet frit med stikord som f.eks. at færdes til fods, at bruge kollektiv transport, private og andre kørselsordninger og brug af taxa. Sidst i interviewet blev bedt om gode ideer og løsningsforslag. Til hvert interview var udarbejdet en interviewguide, der fungerede som en slags tjekliste. Hvert interview tog omkring to timer. Emnet forekom alle nemt at tale om, og alle havde mange erfaringer at bidrage med.

Interviewene sigter mod at få beskrevet oplevelser, som de umiddelbart opleves. Der gøres ikke forsøg på at komme bagom eventuelle dybereliggende årsagssammenhænge. Det sagte tages så at sige for pålydende. Det afspejles i den måde, der arbejdes med materialet. Interviewene er optaget på bånd og efterfølgende transskriberet. Der er udarbejdet tematisk bearbejdede referater, som alle deltager efterfølgende har haft mulighed for at kommentere eller supplere. De bearbejdede referater danner baggrund for beskrivelsen i de følgende kapitler.

Citater fra interview fremgår med kursiveret skrift. Der er sket en sproglig bearbejdning fra det direkte talte sprog. Bearbejdningen er sket i respekt for, at meningen i udsagn er bevaret. Med så omfattende et materiale baseret på næsten ti timers interview, er det ikke muligt at beskrive den fulde kontekst for alle udsagn. Generelt er der heller ikke angivet personlige oplysninger om den interviewperson, som er kommet med udsagnet. Undtagelser er steder, hvor viden om f.eks. personens husstand har betydning for at forstå et udsagn.

5 At færdes til fods

5.1 Den hvide stok og andres hjælp

Den hvide stok er et hjælpemiddel, som kan være praktisk, når man færdes blandt mange mennesker, eller når man færdes steder, hvor man ikke ved, hvad man kan støde ind i: en bunke sand som ikke er afmærket, skilte, cykler, vejarbejde og mennesker der står og sludrer midt på gaden. Men stokken har også sine klare begrænsninger i hvilke forhindringer, den kan advare om.

"En gang lige før fastelavn gik jeg et sted med en stor markise. Lige pludselig knaldede jeg hovedet ind i en fastelavnstønde. Det var virkelig ubetænksomt at hænge den så lavt. Jeg tog mig til hovedet og gik videre – blot for at knalde hovedet ind i endnu en nedhængende tønde"

Den hvide stok er både et hjælpemiddel og en markering til omverdenen. Ca. halvdelen af alle blinde og svagtseende benytter stok, når de færdes. Når ikke flere bruger stok, kan det have et element af forfængelighed. Det er ikke særlig sjovt at reklamere med, at man har et handicap. Særligt blandt de senblinde kom det i interviewene frem, at det kan være lidt af en overvindelse at begynde at benytte den hvide stok.

"Det er ikke sjovt, at alle kan se, at man har et handicap. Det underlige er, at jeg selv i mit arbejde som informatør overfor andre blinde har talt varmt for, at de skal bruge stokken. Alligevel havde jeg svært ved at begynde at bruge den. Nok mest fordi jeg ikke ønskede at vise mit handicap"

"Jeg har virkelig skullet vænne sig til at bruge stokken. Jeg føler mig mere sikker med den, men det er svært så tydeligt at vise, jeg er svagsynet. Jeg synes, det må virke lidt som bedrag. Det ene øjeblik er jeg hjemme i haven og piller ukrudt op eller drikker en øl med naboen. Det næste øjeblik går jeg ned af gaden med stokken. Naboerne må da tænke, 'hvad det nu er for noget. For lidt siden kunne han se, og nu går han med stokken?'. De har jo alle kendt mig, fra før mit syn blev dårligt"

De interviewede, der er født blinde eller svagtseende eller hvis svækkelse af synet kom i en ung alder, synes ikke i samme grad at have problemer med at acceptere at gå med den hvide stok. Derimod delte flere en modvilje mod at bære færdselsmærket "manden med den hvide stok".

"På Refsnæsskolen var vi tvunget til at gå med et rædselsfuldt, fedt og grimt armbind. Det har nok sat sig, så jeg nu går i den anden grøft og ikke engang har lyst til at bære færdselsmærket"

"Det krævede en stor overvindelse for mig at gå med mærket. Da jeg endelig kom i gang med at bruge det, så troede jeg, alle kunne se det. Det kunne de slet ikke. Man er nødt til at 'skilte' meget tydeligt med, at man har et synshandicap. Man får meget mere hjælp, hvis man gør det. Før man har indrømmet handicappet og begrænsningerne overfor sig selv, kan man ikke forlange, at andre skal forstå, man har et problem"

Stærke briller opfattes af nogle som en tilstrækkelig markering af synshandicappet.

"Jeg bruger ikke markeringsstok, for den hjælper mig ikke og er kun til besvær. Folk kan se, jeg har stærke briller. Så jeg føler ikke jeg behøver vise mit synshandicap på andre måder"

De erfarne stokkebrugere deler alle erfaringen med, at man får mere hjælp af omgivelserne, når man går med den hvide stok. Stokken har det vigtige formål at vise andre, at man er blind. Når man færdes blandt folk, der kender én, ved de, at man har et handicap. Men ligeså snart man kommer udenfor de kendte ramme, ved folk det ikke. Med stokken hjælper man f.eks. buschaufføren til se, at han/hun skal hjælpe. Folk flytter sig eller siger undskyld, hvis man går ind i dem og de ser stokken. Og man får oftere uopfordret hjælp, når man tydeligt med stokken viser, man er blind.

"Når jeg ikke har stokken med, så tror folk tit, jeg tumler rundt, fordi jeg har drukket lidt for meget. Lige så snart stokken er i brug, er folk meget mere hjælpsomme"

"Jeg har næsten kun oplevet positiv respons, når jeg går med stokken. Af og til er folk så venlige, at de nærmest bærer mig over vejen. Så længe de ikke ligefrem river armen af mig, har jeg valgt at reagere positivt på det. Det skulle jo nødvendigvis være sådan, at folk får en dårlig oplevelse og derfor undlader at tilbyde andre blinde hjælp"

Men man kan ikke altid være sikker på, at folk hjælper spontant, eller de præcist ved, hvordan de skal hjælpe. Man kan også komme ud for, at der slet ikke er nogen at spørge, eller at alle har så travlt med deres egne gøremål, at de slet ikke har tid.

Det er personafhængigt, hvor meget hjælp man har brug for, hvor god man er til at spørge og ikke mindst, hvor god man er til at modtage den hjælp, der tilbydes. Det opleves som meget ubehageligt ikke at vide, om det er muligt at få hjælp, hvis der er brug for det.

"Som blindekonsulent har jeg haft kontakt med mange senblinde ældre, som har spurgt, hvorfor de bliver så svimle, når de færdes. De spørger tit, om det er 'øjnenes skyld'. Men det er det jo kun indirekte. Det er ikke 'øjnene' men hele situationen, der gør én utilpas og svimmel. Man blive usikker på, om man kan få hjælp, hvis det er nødvendigt"

5.2 Når man skal finde vej

De fleste blinde og svagtseende opøver evnen til at færdes på egen hånd i nærmiljøet eller på bestemte lokaliteter.

"Jeg færdes i det meste af byen. Jeg er vokset op her og kender de ruter, jeg har brug for. Hvis jeg mister orienteringen eller har brug for hjælp, så er der altid nogen, jeg kan spørge. Jeg har også min mobiltelefon, så jeg kan altid ringe efter hjælp. Ikke fordi jeg endnu har gjort det, men det er betryggende at vide, det er en mulighed at ringe hjem"

Vanskelighederne opstår som regel, når man skal finde frem til steder, man ikke har været før. Nogle ser det som en udfordring, men for de fleste er det forbundet med vanskeligheder, som man gerne var foruden.

"Jeg kan uden besvær færdes alene på kendt terræn i det nære miljø, men jeg er totalt 'lost', når jeg kommer steder jeg ikke kender i forvejen"

"Jeg har altid synes det var en stor udfordring at finde rundt på egen hånd. Min datter flyttede ind i et hus 10 kilometer herfra, og der 'gik sport' i at finde derud til fods. Jeg havde først kørt turen én gang som passager i bil, og derefter lykkedes det mig at finde derud til fods. Det var en stor tilfredsstillelse... Når jeg prøver at finde nye veje kommer jeg tit ud på en omvej, men jeg kommer altid frem på et eller andet tidspunkt... Jeg har en god stedsans. Det er ligesom en GPS inde i hovedet. Tit er det mig, der må guide min kone, når vi kører i bil"

En førerhund kan være en god hjælp til selvhjælp. Den kan hjælpe hen til døren i et tog, den kan hjælpe lige over et lyskryds, og den kan hindre, at man går ind i ting. Men uanset hvor dygtig en hund er, så kan den ikke finde vej til steder, den ikke kender. Man kan ikke "blindt" følge hunden, og man kan slet ikke overlade det til den at navigere trafiksikkert rundt.

"Man skal selv være rimelig mobil for at have glæde af en førerhund. Hunden kan jo ikke tænke selv eller finde vej på egen hånd. Hvis man ikke selv ved, hvor man skal hen, så har man stadig et problem"

Har man et restsyn og/eller en god talesyntese på computeren, kan mange blinde og svagtseende forberede sig, når de skal til steder de ikke kender. Gennem opslag på f.eks. KRAK og rejseplanen kan man få nyttig information. Men det er umuligt at forberede sig på, hvor trafikeret en vej er, hvor fodgængerovergangen ligger, om der er huller i vejen, eller der er vejarbejde. Det er ofte de små uforudsigelige detaljer der volder problemer.

Flere og flere blinde og svagtseende begynder at anvende GPS som et hjælpemiddel. Erfaringerne med at benytte GPS er blandede. Men der er positive forventninger til, at man vil kunne udvikle et tilpasset produkt til blinde, og man inden så længe vil kunne opnå en bedre præcision end tilfældet er i dag.

"GPS'en er langt fra løsningen på alle mine problemer, men jeg er efterhånden blevet glad for at bruge den. Det tog mig noget tid at blive fortrolig med alle basisprincipperne. Den erstatter ikke lokalkendskab og mobilitytræning, for den kender ikke alle de lokale smutveje eller de fysiske forhindringer, og den kan heller ikke fortælle, hvor stoppestedet ligger"

Det er ligesom med en førerhund, det kræver mange ressourcer at sætte sig ind i brugen. Dertil kommer, at man stadig skal lære at klare sig foruden. Teknologien kan svigte, og man kommer fortsat i situationer, hvor den ikke er til nogen hjælp.

5.3 Utryghed for at blive kørt ned

Hver tredje blind eller svagtseende føler sig utryk ved af færdes i trafikken. For de fleste handler utrygheden om at være bange for at blive kørt ned.

"Jeg har to gange oplevet at være lige ved at blive kørt ned af en HT bus. Begge gange gik jeg over for grønt. Den ene gang endda i et 'bip-bip' kryds. Heldigvis blev jeg hevet tilbage af en anden fodgænger den ene gang. Den anden gang hoppede jeg selv til side, men det var godt nok med hjertet helt oppe i halsen"

Cyklister er et særligt problem. Man kan ikke altid høre, når der kommer en cykel. Og man kan ikke altid regne med, at cyklisterne overholder deres vigepligt eller kører, der hvor de skal. Lys på cykler gør dem nemmere at identificere for svagtseende. Det er et problem, at mange ikke kører med lys.

"Når man skal med bussen og krydse cykelstien, så skal cyklisterne holde tilbage. Det er der ingen, der gør. Det sker ikke bare en gang imellem - det sker hele tiden. Man skal nærmest løbe over cykelstien, når man tror, der er fri bane"

Flere havde haft blindstokken i nærkontakt med en cykel, som de ikke havde hørt. Udover tanken om hvor tæt man selv har været på et uheld, kommer også den ubehagelige tanke, at man kan forårsage en ulykke for andre.

"Jeg kom en gang ud af en butik og stak blindstokken lige ind i hjulet på en cyklist, som kørte på fortovet. Der skete ikke noget. Men det er ikke en rar tanke, at man kan forårsage en ulykke"

"En gang fik jeg ødelagt rullestolens på blindstokken, fordi en cyklist kørte over den. Jeg havde ikke hørt cyklen, fordi der var så mange biler, der larmede. Jeg måtte selv betale reparationen. Men det var faktisk cyklisten, der skulle have gjort det"

5.4 Udformning af veje og infrastruktur

Den konkrete udformning af veje, stier, stationer mm har stor betydning for, hvor tilgængelig et område er for blinde og svagtseende, der er henvist til at orientere sig og skabe et billede af helheden ud fra et kendskab til detaljen. Det er til tider helt simple løsninger, der kan være de bedste. F.eks. er det såkaldte 'Københavnertov' med to rækker fliser med brosten imellem en god løsning, fordi brostenene udgør en naturlig ledelinie.

Tilstedeværelsen af vertikale kendemærker er vigtigt. Perioder med sne kan gøre det vanskeligt at færdes, fordi kendemærkerne tildækkes af sne. Nogle lokaliteter er karakteriseret ved totalt fravær af kendemærker.

"Jeg besøger af og til mine forældre i deres sommerhus. Fra toget og derud er der en lang gåtur langs en landevej uden fortov. Vejen har simpelthen ingen mærkbare kendemærker. Jeg har opgivet at komme derud på egen hånd"

Rundkørsler er ofte udformet uden at kanterne er markeret tydeligt. Fortov, cykelsti og vejbane går nogle gange nærmest ud i ét. Som blind risikerer man at havne i midten af rundkørslen. Det er en generel oplevelse, at man i byfornyelsesprojekter tit gør det svære at færdes som blind.

"Som blind er man helt afhængig af vertikale markeringer. Når man bygger om, så kommer fodgængerområder, cykelstier og vejbaner tit i samme niveau, og man har ikke en jordisk chance for at vide, om man befinder sig det ene eller det andet sted. Yderligere placeres gadeudstyret og beplantninger på helt uforudsigelige steder, man som blind ikke på forhånd kan 'greje'"

Lydfyr er en løsning som anvendes flere steder. Lyden er nogle gange til så stor gene for naboerne, at man vælger at slukke om natten. Men blinde og svagtseende færdes også om aftenen og tidligt om morgenen. Der kom i interviewene forslag frem om, at anvende lydfyr med en mindre irriterende lyd, samt at udvikle en sender, så blinde selv kan aktivere lyden. Mange steder er der langt imellem, der kommer blinde.

Store lyskryds med flere vognbaner, som måske skal passeres i flere trin via midterhelle, fremhæves af flere som problematiske. Bilister er ikke altid flinke til at holde sig indenfor deres vognbaner, men holde af og til midt ude i fodgængerovergangen. I nogle kryds skifter fodgængersignalet ikke på samme tid i begge sider af vejen, og man bliver usikker på, om man kan nå helt over, inden den skifter til rødt.

6 Bus

6.1 Forskel på by og land

Der er stor forskel på udbuddet af kollektiv transport i store byer, mindre byer og landområderne. I de tyndere befolkede områder er det største problem, at man vanskeligt kan basere et aktivt liv på at bruge bus. Busserne kører sjældent, og på ydertidspunkter f.eks. om aftenen og i weekenden kører de nogle steder slet ikke. På landet kan man normalt regne med, at bussen kommer på det tidspunkt, der står i køreplanen. Man kan de fleste gange også regne med at få hjælp fra chaufføren, hvis man selv beder om det.

I de større byer er det ikke et problem, at man risikerer at vente i lang tid, hvis man misser en bus. Der er som regel ikke så længe inden, der kommer en ny. Eller man kan måske vælge at tage en anden rute. I de større byer kan man ikke altid regne med hjælp fra chaufførerne, der tit er optaget af mange andre ting.

Det var en generel opfattelse blandt de interviewede, at særligt den kollektiv transport i de tyndere befolkede områder er forringet i de senere år. Der er gradvis sket nedskæringer, hvor der hele tiden bliver lidt længere mellem afgangene. Det samme kom ikke til udtryk om den kollektive transport i større byområder.

6.2 At komme hen, med og af bussen

Den første udfordring, når man skal med bussen, er at finde stoppestedet. Stoppesteder er forskelligt udformet og har sjældent tydelige markeringer, som blinde kan benytte sig af. Man kan som blind godt blive i tvivl, om det er en stoppestedsstander man har fundet frem til eller bare et almindeligt vejskilt.

Før i tiden havde busser faste holdepladser på stationer og større busknodepunkter. Den gang kunne man tælle båsene og finde frem til den bus, man skulle med. Mange stationer er nu ombygget, så der ikke er faste holdepladser. Det gør det vanskeligt for blinde og svagtseende at finde frem til den rigtige bus.

Flere steder har man forsøgt at løse problemet med "talende tavler" på stationerne. De informerer om, hvor og hvornår busserne kører. Flere steder er det imidlertid ikke muligt at nå fra den talende tavle ud til bussen. Vejle, Aalborg og Viborg stationer er steder, hvor problemet omtales.

"Inde på Vejle stationen er der en 'talende tavle', hvor man kan høre, hvornår bussen går. Men man får først informationen to minutter før bussens afgang. Så skal man virkelig løbe stærkt for at nå bussen"

Et andet eksempel, hvor man forsøger at hjælpe blinde hen til bussen, men ikke har tænkt løsningen helt til ende, er på Haderslev Station.

"Man har lavet ledelinier inde fra stationen og helt ud til hvert busstoppested. Men man har glemt at lave information til blinde om, hvor hvilke busruter går. Hvad skal man så bruge ledelinierne til?"

Når man har fundet stoppestedet eller perronen, er problemerne imidlertid ikke altid løst. Måske kommer der flere buslinier til samme perron, og selvom man har en synsrest tilbage, er det ikke altid muligt at læse linienummeret foran på bussen. Elektroniske skilte er svære at aflæse, især i modlys. Pludselig kan den bus, man skal med, være kørt udenom, hvis der holder flere busser. I værste fald betyder det en ventetid på flere timer.

Også ved landeveje eller mindre stoppesteder kan blinde have problemer med at komme med bussen, især hvis der ikke er andre passagerer, der skal med bussen. Det er vanskeligt at skelne lyden fra en lastbil fra lyden af en bus. Når et stort køretøj passerer uden at stoppe, kan man blive utryk eller utilpas ved forestillingen om, at det var bussen der kørte forbi. Flere har oplevet, at bussen er kørt forbi stoppestedet uden at standse. Som blind når man ikke altid at reagere og chaufføren overser også af og til, at der står en synshandicappet og venter.

Alle interviewede har oplevet ikke at komme af bussen på det sted de skulle. Flere betegner det som det absolut største problem ved at benytte bus.

"Selv om man beder chaufføren om at sige, når man skal af, kan man aldrig være sikker på, at de husker det i de københavnske busser. Mange udenlandske chauffører har svært ved at forstå, hvad man beder om, de glemmer det, eller de siger noget forkert i højtaleren"

"Det sker hele tiden, at chaufførerne glemmer at sige til, når jeg er fremme ved målet. Nogle gange er det helt grelt, så kommer jeg meget længere, end jeg skal. En gang tog det mig en time at komme tilbage igen. Men der er også de mange irriterende tilfælde, hvor jeg kommer et enkelt stop eller to for langt. Jeg bruger i forvejen meget energi på at færdes. Så er det dobbelt irriterende også at skulle bruge tid, bare fordi en chauffør har glemt at sige til."

Nogle gange er det vanskeligt selv at finde ud af, hvor bussen er henne. Selv på ruter man kender godt, er det ikke nok bare at tælle stoppesteder, for man kan ikke stole på, at bussen stopper alle steder. Nogle ruter går bare ligeud uden tydelige mærkbare markeringer, som man kan bruge til at stedfæste, hvor man er. Man kan ikke mærke, hvis bussen kører igennem et signalreguleret kryds for grønt. Rundkørsler nævnes af flere som gode kendemærker. Det samme gør brostensbelægninger.

"Her i byen er der mange snørklede veje og mange steder med brosten. Det giver gode kendemærker, når man kører med bussen"

I Odense bybusser annonceres næste stoppested konsekvent og styret via bussens GPS. Det fremhæves af flere som en god og pålidelig løsning, som burde indføres flere steder. Som minimum i de busser, hvor man allerede har GPS. Et GPS baseret informationssystem vil være af stor hjælp for mange blinde, så de kan komme af bussen det rigtige sted.

Flere benytter sig af muligheden for at få såkaldt celleinformation via mobiltelefonen. Det er en tjeneste, hvor man kan få oplysninger om, hvilke sendemaster man befinder sig i nærheden af. Celleinformation kan f.eks. bruges til at fortælle, hvor man nogenlunde er, hvis uheldet er ude, og man f.eks. får taget bussen den forkerte vej. Det kan også hjælpe til helt overordnet at orientere om, hvor man befinder sig mens man kører.

"I bussen tjekker jeg celleinformationen. Det giver mig en orientering om bynavne i små byer og gadenavne i større byer. Jeg kan ikke bruge det til at finde vej, men jeg ved da nogenlunde, hvor jeg er"

Erfaring og kendskab til en by kan have betydning for, hvilke strategier man vælger for at finde tilbage, når man er kommet på afveje. En erfaren byboer, som er vokset op midt i København, beskrev, at han sjældent har problemer med at finde rundt. Han kender byen godt og har en stor viden om, hvilke tog og busser der betjener hvilke relationer. En nyttilflytter til København beskrev, hvordan han anvender en strategi med at vende tilbage til enkelte velkendte lokaliteter, også selvom det ikke altid er det nemmeste.

"En gang kom jeg for langt med bussen. Jeg fandt en anden bus ind til Nørreport Station, som jeg kender godt. Så kunne jeg komme tilbage med S-toget derfra. Det kostede mig mindst en halv time ekstra og var unødvendigt. Jeg kunne bare have taget S-toget tilbage derfra, hvor jeg var kommet for langt med bussen. Men det kunne jeg jo ikke vide"

6.3 Hjælp fra chaufføren

I mindre byer og landområder er det en fordel, at chauffører tit genkender de blinde og svagtseende, som benytter bussen. Når chaufføren kender én, er der også en større sandsynlighed for, at han eller hun er særlig opmærksom.

"En gang kørte bussen lige forbi stoppestedet, hvor jeg stod alene og ventede. Chaufføren har nok ikke kendt mig, og jeg har ikke hørt den og fået markeret i tide. Jeg gik seks kilometer ud af landevejen. Da den næste bus kom halvanden time efter, så genkendte chaufføren mig og stoppede af sig selv"

"Her i byen er vi seks blinde, så chaufførerne kender os alle sammen. Hvis jeg bliver i tvivl, om han husker mig, så kan jeg godt finde på at spørge 'Har du styr på mig'. Men det går nok også nemmere i en bus her ude i provinsen end i København"

"Nogle gange stopper de af sig selv og siger: 'Nu er du hjemme'. Men det sker altså, at jeg har et ærinde et stoppested fra, hvor jeg bor. Det må jeg så forklare chaufføren, før han kører videre"

På stationer, når der er travlt og i større byer kan man ikke på samme måde regne med hjælp fra chaufføren. Flere nævnte problemet med, at mange ikke har dansk som hovedsprog, og der derfor kan opstå misforståelser. Dertil kommer, at der generelt i interviewe-

ne blev givet udtryk for, at chaufførernes serviceniveau er lavere end tidligere. F.eks. sker det nu sjældent, at en chauffør kommer ud af bussen og tilbyder sin hjælp. Der var blandt de interviewede en forståelse for, at det til tider har en sammenhæng med, at arbejdspresset er stort, og chaufføren er stressede. Men der er også forskel på chauffører. Nogle er hjælpsomme, andre er mistænksomme og kræver f.eks. beviser på, at man er blind.

6.4 Billetter og takstsystemer

De interviewede opfatter det som en god støtte, at man som blind kan benytte busser til halv takst i det meste af landet. Det særlige HUR kort, hvor man for under 1.000 kr. om året har adgang til den kollektive transport i hele hovedstadsområdet, opfattes som et særligt og attraktivt privilegium.

Priser, rabatordninger og zonesystemer er forskellige rundt om i landet. Den praktiske billettering er vidt forskellig mht. udformning af billet og, hvor man kan købe den. Nogle steder bruger man elektroniske kort, andre steder klippekort og andre igen "papbilletter". Nogle steder køber eller viser man billetter foran i bussen, andre steder gør man det bagerst i bussen.

"Det kræver nogle gange enorme ressourcer at finde ud af, hvor og hvordan man skal billettere. Jeg har oplevet at stå i Aalborg med seks forskellige klippekort, hvoraf ingen var anvendelige"

I Sønderjylland billetterer man hos Sydbus med et plastikkort, som lægges i en maskine, som selv trækker det aktuelle beløb. Som blind er det et problem, at man ikke kan aflæse displayet, der fortæller, hvor meget der trækkes på kortet.

"Det sker tit, at de trækker et forkert beløb f.eks. for fire personer i stedet for fire zoner. Jeg kan ikke se displayet og ved derfor ikke, hvor stort et beløb der trækkes. Det opleves som om man siger til chaufføren: 'Tag hvad du vil ha'"

Der efterlyses et ensartet landsdækkende system. Det bør baseres på samme grundkort, som skal kunne anvendes alle steder. Muligvis vil rejsekortet, hvis det gennemtænkes efter blinde og svagtseendes behov, helt eller delvist kunne løse problemerne.

6.5 Koordinering, køreplaner og venteforhold

Koordineringen af busser og busser og tog beskrives i interviewene som dårlig. Ofte ankommer bussen kort tid efter, at toget er kørt og omvendt. Det kan nogle steder og på nogle tidspunkter give ventetider på flere timer. Og det kan være et problem at finde et attraktivt sted at vente:

"Før i tiden havde man ventesale på alle stationer. Nu har man et forblæst glasskur, hvor ruderne tit er smadrede. Det er ikke specielt sjovt at vente flere timer under de forhold - slet ikke om vinteren"

Nogle steder stopper bussen tidligt eller kører slet ikke om aftenen. I weekenderne stopper busserne mange steder tidligere end på hverdage. Men det er netop i weekenderne, også blinde og svagtseende tager på private besøg.

"Hvis jeg siger 'ja' til en invitation, må jeg ofte blive og overnatte. Det er trælst at skulle bruge hele weekenden på et besøg, bare fordi man ikke kan komme hjem"

7 Tog

7.1 Handicapordning

Som led i DSB's, Arriva's og nogle lokalbaners handicapordning er det muligt at få personlig hjælp på en række stationer. Flere af de interviewede havde benyttet sig af det. Enten når de skulle til stationer, de ikke kendte, eller hvis et skift skulle foretages indenfor et snævert tidsrum. De fleste gange går det, som det skal. Men en gang imellem svigter hjælpen.

"Man får altid at vide, at man skal blive siddende i toget og vente på hjælp. Jeg har flere gange oplevet at blive glemt og er havnet ude på remisen/sidesporet, hvor jeg er blevet 'fundet' af andet personale. Så vil jeg faktisk hellere stå af på stationen og spørge medrejsende om hjælp"

"Jeg prøvede ordningen et par gange, da jeg var barn. To gange svigtede det. Og på det tidspunkt havde jeg virkelig behov for hjælp. Nu har jeg forsøgt at lære at rejse uden at bruge DSB's hjælp på stationerne"

For flere af de interviewede er ordningen uinteressant, fordi man skal bestille hjælpen to dage i forvejen. Planlægning i den tidshorisont er ikke muligt for alle. *"Når man skal af sted, så skal man af sted"*. Man kan dog af og til have held med at "besnakke" DSB personalet til at få hjælp, også selvom man ringer efter deadline.

Personalet i togene betegnes generelt som flinke til at hjælpe. Særlig vigtig er hjælpen, når blinde og svagtseende skal ind og ud af toget.

"Det er en kæmpehjælp, hvis togpersonalet viser hvilken retning, man skal gå på peronen, når man kommer ud af toget. Det er også en hjælp, hvis de fortæller, hvor langt der er til tunnelen eller trappen. Man skal lære at bede om lige præcis den hjælp, som er realistisk gennemførlig. Togpersonalet kan jo ikke hjælpe helt hen til bussen"

Blinde og svagtseende kan købe billetter i toget uden at skulle betale strafgebyr. Ordningen begrundes i, at billetmaskiner ikke er indrettet, så blinde kan betjene dem. Til tider kan er det heller ikke muligt for blinde og svagtseende at finde frem til et bemandet billetsalg. Så kan det være nødvendigt at stige på toget uden billet. Flere af deltagerne i interviewet har været ude for at skulle betale fuld pris, når de køber billetter i toget. Det blev påpeget at formuleringerne i DSB's regulativ er uklar i spørgsmålet om, hvorvidt det er muligt at rejse til halv pris, hvis man stiger på uden billet fra en bemandet station. Selv om reglen oprindeligt er lavet fordi, der er stationer, hvor der ikke er et bemandet billetsalg, så har blinde også i andre situationer behov for at kunne købe billet i toget. Alternativt efterlyses billetmaskiner, som man kan finde frem til og betjene som blind. Introduktion af det landsdækkende rejsekort kan, hvis det gennemtænkes med blinde og svagtseendes behov for øje, helt eller delvist løse problemet.

7.2 Orientering og tilgængelighed på stationer

Mange især nyere stationer er indrettet med ledelinier, og det kan være en stor hjælp. Ledelinier er imidlertid ikke altid tænkt ordentligt til ende, og det er nogle gange uklart, hvor de fører hen. Nørreport station fremhæves som et sted, hvor man som blind "sejler rundt". På perronerne efterlyses en klarere markering ved perronkant. Der findes mange udformninger af markeringer for blinde, og en større ensartethed i design efterlyses. Flere taktile skilte, f.eks. med information om perronnumre, efterlyses.

Blinde og svagtseende er meget afhængige af pålidelig højtalerinformation. Særligt i forbindelse med forsinkelser eller andre uregelmæssigheder er det vigtigt at få information, som det er muligt at handle korrekt på baggrund af. Højtalerinformation om, at man skal se på togets destinationskilt, er ikke meget værd for en blind.

"Hvis man skal gå fra side til side på perronen og samtidig er usikker på, om man har forstået informationen rigtigt, så tærer det på kræfterne"

Når man er afhængig af hørelsen for at kunne orientere sig, er støj et stort problem. Nogle af interviewdeltagerne fortalte, at de kunne finde på at vente til toget er kørt, før de begiver sig videre til fods.

"Det er voldsomt generende, hvis der er meget støj. Jeg er helt afhængig af at kunne orientere mig med hørelsen. Derfor kan støj både forstyrre og gøre mig nervøs"

Som blind er man ofte nødt til at stole på information fra én enkelt kilde. Og er den misvisende, så bliver man ikke opmærksom på det via visuelt baseret information.

"Engang viste togpersonalet mig hen til det forkerte tog. Jeg havde nok en fornemmelse af, at toget kørte i den forkerte retning. Jeg gav det lige en chance, for måske skulle toget først lige hen til remisen. Jeg ville ikke ligefrem trække i nødbremsen, som jeg i øvrigt heller ikke ville være i stand til at finde. Jeg fik hjælp på den næste station, så jeg kunne komme tilbage. Men hele situationen var ikke rar"

Nogle svagtseende har et syn som gør, at de kan læse informationsskilte, eller noget af det der står. Her er et problem at skiltene ofte hænger så højt "at man skal have en stige med for at læse dem".

Fremkommelighed kan være et problem både på perron og i toget, hvor mange stiller bagage, der hvor man skal gå. Når man skal ud af toget, er det af og til et problem at medpassagerer stiller sig op lige udenfor døren, sætter bagagen, tænder en smøg og begynder at sludre. Som blind ramler man ofte ind i noget eller nogen.

7.3 Når man er i toget

Blinde og svagtseende som rejser uden ledsager bruger mange ressourcer undervejs på turen. Det beskrives af flere som, at "planerne kører rundt i hovedet hele tiden". De fleste tænker turen igennem mange gange og sidder og iagttager, hvad der sker undervejs.

"Jeg har det skidt med ikke at komme til tiden. Det er måske en slags ærekærlighed. Hvis jeg rejser alene, bruger jeg mange kræfter bare på at rejse. Når jeg så kommer frem, er jeg træt allerede inden det møde, jeg skal til, er startet. Derfor rejser jeg helst sammen med min hustru (som er seende). Det betyder, at hun skal bruge tid på mine gøremål. Samfundet burde faktisk tilbyde en tryk befordring til blinde - på lige fod med andre. Det er bedre, hvis blinde kan blive selvstændige og ikke altid skal bede andre om hjælp"

I S-togene annonceres løbende i højtalerne navnet på den næste station. Det fremhæves som meget positivt og pålideligt. Det samme er ikke tilfældet i DBS's regionaltog, hvor man ikke kan være sikker på at få besked om næste station.

Arriva's tog har ingen lydmæssig markering, hverken når toget starter, eller af hvor udgangsdøren er, når toget stopper. Det fremhæves som et problem, når man ikke via lyd informeres om til hvilken side, der er afstigning.

I mange tog er det et problem at finde ud af, hvor trykknapperne sidder. Nogle blinde og svagtseende tager konsekvensen og forsøger slet ikke at finde knappen, men følger efter de andre passagerer eller spørger sig frem. Man kan imidlertid ikke altid være sikker på, at der er andre passagerer, og *"Man kan jo ikke spørge toget om, hvor knappen sidder"*.

7.4 Metro

Ikke alle interviewede har endnu prøvet at rejse med metroen. Blandt dem der havde, var de fleste glade for den. De fleste finder den nem at anvende og føler en stor sikkerhed ved at opholde sig på perronen med afskærmning til skinnerne. Kommer man med metroen den forkert vej, er det nemt og hurtigt at komme tilbage igen. Flere efterspurgte bedre taktil og visuel markering af, hvilken retning der køres i de to spor på perronerne.

Men der var også kritiske røster. Dørene lukker hurtigt, og har man en førerhund med, kan man blive nervøs for, om både hunden og man selv kommer ind i tide. Desuden oplever nogle det som utrygt, at metroen er førerløs.

8 Taxa

8.1 Brug af taxa

Mange af de interviewede er flittige brugere af taxa, også i de husstande hvor der er en bil. Selvom man bor sammen med én der har mulighed for at være chauffør i husstandens bil, er det vigtigt at "økonomisere" med den mulighed.

"Man bliver som blind let afhængig af taxa, også selv om man har bil i husstanden. Man kan ikke forvente, at ens ægtefælle altid vil være chauffør. Der er så mange andre ting, man ikke som blind kan bidrage med i de daglige gøremål i familien. Derfor er det vigtigt, at man ikke bare forventer, at ægtefællen står til rådighed, når man skal et eller andet"

Især de unge under uddannelse har ikke en privatøkonomi, der rækker til mange taxature. Her økonomiseres og taxaturene reserveres f.eks. til de få gange om året, hvor man har været på storindkøb, eller når man skal hjem med julegaverne. En anden måde at økonomisere med taxaturene er at tage bus én vej og taxa den anden.

8.2 At få fat i en taxa

Blinde og svagtseende må som oftest bestille en taxa via bestillingscentraler, da det som blind er vanskeligt at praje en taxa fra vejsiden. I de tyndere befolkede områder er det til tider meget svært overhovedet at få fat i en taxa. Store dele af dagen er de lokale taxaer optaget af faste opgaver f.eks. kørsel af skolebørn, madudbringning og sygehuskørsel.

"En gang skulle jeg være ude hos en kunde kl. 10.00 (respondent er selvstændig erhvervsdrivende), men det var umuligt at få en taxa før klokken 13.00. I mit eget lokalområde kender jeg en chauffør, jeg kan ringe til. Han må godt nok ikke tage mig udenom bestillingscentralen, men det gør han af og til alligevel. Men det kan jeg jo ikke gøre andre steder"

I større byområder er det normalt ikke svært at få fat i en taxa med forholdsvis kort bestillingstid. Det kan ske man må vente, hvis det f.eks. regner sidst på eftermiddagen. Og i weekenderne er det til tider svært at bestille en taxa ud på natten.

"Når man kommer dertil, at fødderne ikke længere kan være i de små sko, vil man gerne hurtigt hjem. Det vil alle de andre også, så kan det være svært at få en taxa. Jeg anser det nu som et luksusproblem, som er ens for alle"

Blinde kan vanskeligt praje en taxa fra vejsiden. Men det er heller ikke altid muligt, at bestille en taxa, hvis man står på vejen og ikke kender den præcise adresse. Bestillingscentralerne forlanger nemlig ofte, at der kan opgives en vej og et husnummer.

"De vil ikke komme, hvis jeg ringer og ikke kan oplyse et husnummer. Men det kan jeg jo ikke aflæse, hvis jeg står på vejen. Det burde ikke være så svært at find frem til en blind med stok, som står og venter udenfor Netto"

På stationer kan man komme ud for at skulle stå i køen for at få en taxa. Her kan det opleves som lidt af en kamp at få fat i en taxa.

"Især på de store togstationer er der problemer med en elendig køkultur ved taxaholdepladserne. Det sker ofte, at nogen snupper en taxa for næsen af mig. De tænker måske, at deres tid er mere værd end min"

Flere havde oplevet at taxachaufførerne kommer til hjælp i sådanne situationer.

"Engang var der en taxachauffør, der blev stiktosset og skældte ud på de andre i køen. Han havde set, hvordan de sprang mig og min hustru (som også er blind) over"

"Chaufføren genkendte mig i en lang kø. Han kørte hen og fortalte, at han var bestilt til mig. Det var han slet ikke, men han ville gerne hjælpe"

Det sker at taxachauffører afviser at køre med én blind med førerhund. Chaufførerne undskylder sig med allergi og astma, men flere stillede i interviewene spørgsmålet ved, om det altid er rigtigt. Nogle gange siger taxachaufførerne lige ud, at de ikke vil køre med en hund.

8.3 Når man er i taxaen

Blinde og svagtseende har ikke behov for særlige hensyn i selve taxaen. Problemerne i vognen relaterer sig overvejende til at finde sikkerhedssele, dørhåndtag mm. Kender chaufføren ikke ruten, så kan blinde og svagtseende ikke altid guide den rigtige vej. Flere oplever at de frivilligt eller ufrivilligt kommer ud på omveje.

"Nogle gange så kører taxaen en lang tur, og så får man bare love at betale. Andre gange vil chaufføren ikke være bekendt at køre en meget kort tur. Så forklarer han i stedet præcist vejen, så man selv kan gå derhen"

"Det sker, at en taxa tager en omvej. Men har man først kørt ruten i bil, så har man nu nok en fornemmelse af, om man er kommet ud på en længere køretur, end man egentlig skulle"

8.4 Pris

Som transportform betragtet er taxa optimalt - på højde med at have egen bil. Det største problem ved taxa er prisen. En særlig irriterende del af prisen er bestillingsgebyret. Som blind er man helt afhængig af at kunne bestille en taxa.

Mange betragter det ikke som rimeligt, at blinde og svagtseende skal betales fuld pris. Taxaen benyttes tit, når det bliver for uoverskueligt at benytte almindelig kollektiv transport. Derfor bør prisen måske nærmere være sammenlignelig med prisen i den kollektive transport.

"Der er stor forskel på prisen for at tage bussen og en taxa. Det er ikke fair i et ligestillingsperspektiv. Blinde har ekstra omkostninger til transport, alene fordi vi har et dårligt syn"

9 Andre transportmidler

9.1 Egen og andres bil

Som blind/svagtseende er man ofte afhængig af, at andre vil køre én i bil, hvad enten det er husstandes egen bil eller det er andres biler. Afhængigheden af at andre vil og kan køre kan betyde, at der er aktiviteter man vælger ikke at gennemføre.

"Da jeg boede hjemme, kunne min mor godt komme med bemærkninger om, at hun altid skulle køre mig. Jeg husker tydeligt, hvordan det betød, at jeg begrænsede mine aktiviteter. Jeg kunne virkelig godt have tænkt mig et kørselstilbud, så jeg ikke på den måde var afhængig af mine forældre"

Flere af de interviewede havde fået billånestøtte. I alle tilfælde begrundet i deres erhverv. En forudsætning for at kunne nyttiggøre bilen er, at der er en frivillig chauffør i det nære netværk. Nødvendigheden af at have en privat chauffør i det nære netværk sætter grænser for, hvor mange blinde og svagtseende der kan have nytte af billånestøtte. Kun få har økonomisk mulighed for selv at ansætte en chauffør.

"Jeg anser det for urealistisk selv at betale en fuldtidschauffør. Desuden er det konkurrenceforvridende (respondent er selvstændig erhvervsdrivende) i forhold til seende, der udøver mit erhverv, hvis jeg både skal tjene min egen løn og løn til en chauffør"

Ingen af de interviewede i erhverv havde fantasi til at forestille sig, at man kunne etablere en offentligt finansieret støtte til chaufførhjælp til blinde og svagtseende. Det ville i givet fald blive meget omkostningskrævende.

"Det skulle være en chauffør, som kunne være der lige så mange timer, som jeg selv arbejder. Det meste af tiden vil han bare skulle vente, mens jeg udøver mit erhverv"

Også selvom man ikke har bil i husstanden, kan man være afhængig af, at andre har det og, at de vil hente og bringe en. Udover at det giver en afhængighed, kan det også have nogle rent praktiske konsekvenser.

"Nogle gange synes jeg, at jeg nasser på sine venner mht. kørsel. Jeg ved, de aldrig vil sige det til mig, hvis de ikke gider hente mig. Nogle gange ville jeg ønske, at de sagde fra, hvis det ikke passer dem. Så ville jeg ikke føle mig så afhængig"

"Det er ikke rart altid at skulle spørge, om man kan få en kørelejlighed. Når jeg besøger mine forældre i deres sommerhus, skal jeg tit indrette mig efter, hvornår min søster vil hjem. Jeg kan ikke bare smutte, når jeg ikke gider mere"

"Af og til kommer et besøg hos familien til at tage flere dage. Selvom vi (respondent, svagtseende samlever samt spædbarn) helst vil hjem, så må vi blive og overnatte. Jeg kan virkelig blive misundelig på de par, som bare putter børnene ind bag i bilen og kører hjem"

9.2 Fly

Servicen ved flyrejser beskrives generelt som god. Alle lufthavne og flyselskaber har ordninger, hvor man kan få hjælp i lufthavnen og flyet. De største problemer relaterer sig til den service, man får i selve lufthavnen.

"I lufthavnen kan man godt føle sig fortabt, hvis man efterlades alene et eller andet sted. 'Sæt dig her med en kop kaffe', siger de. Og så ved man faktisk ikke, om de kommer igen. Det er vigtigt, at personalet præcist fortæller, hvor man kan hente hjælp, så man ikke havner i en situation, hvor man bliver glemt"

På vej til og fra flyet er blinde og svagtseende derimod helt sikker på at få al den hjælp, der skal til for at komme det rigtige sted hen.

"Man er stensikker på ikke at blive efterladt på landingsbanen. Der vil de af sikkerhedshensyn ikke have blinde rendende rundt"

9.3 Den individuelle handicapkørsel

Relativt få af de interviewede kendte til den individuelle handicapordning. Det er naturligt nok, da den ikke kan anvendes af blinde og svagtseende, medmindre de også er svært gangbesværede.

"Jeg havde i en periode brug for kørsel én gang om ugen om aftenen på et tidspunkt, hvor bussen ikke kører længere. Jeg ringede til amtet for at høre, om jeg kunne bruge ordningen. De spurgte, om jeg bruger stok eller andre gangredskaber. Men en blindstok var altså ikke nok"

Interessen for at kunne anvende den individuelle handicapkørsel var blandet. Nogle så det som en oplagt mulighed og en klar forbedring af transportmulighederne. Andre var forbeholdne overfor de restriktioner, der er i form af, at der skal bestilles i god tid, og man kan komme ud for omvejskørsel.

"De bevægelseshandicappede har en knaldgod dør-dør ordning, som jeg virkelig er misundelig på. Jeg kunne godt tænke mig at få tilbud om noget tilsvarende. Det ville være en kæmpe lettelse at slippe for nervøsiteten undervejs på en rejse"

"Det er et stort problem, at man skal afhentes på et bestemt tidspunkt. Hvis jeg f.eks. er til en fødselsdag, så vil jeg være tvunget til at tage hjem, når bilen kommer. Hvad hvis jeg ikke vil hjem på det tidspunkt?"

Selvom man måske ikke selv efterlyser muligheden for at kunne benytte den individuelle handicapordning, så havde flere øje for, at andre blinde kunne have behov for det.

"Ældre senblinde har i nogle tilfælde mere brug for sådan en kørselsordning end kørestolsbrugere. En el-kørestol kan køre op mod 15 kilometer på en opladning. Den kan give

en mobilitet i nærmiljøet, som nogle blinde slet ikke har. Ikke fordi blinde skal prioriteres frem for andre handicapgrupper, men vi vil gerne behandles på lige fod med andre handicappede”

10 Livsfaser

10.1 Begrænsninger i aktiviteter

Interviewene er gennemført med blinde og svagtseende i forskellige livsfaser og livssituationer. Nogle har været synshandicappede hele livet, andre er først blevet det senere i livet. Fælles for alle interviewede er imidlertid, at de tilhører gruppen af mobile synshandicappede. At deltage i interviewet indebar for de flestes vedkommende en længere rejse. Men selvom flere gav udtryk for betænkelighed ved denne rejse, så valgte de at deltage.

"Jeg var da usikker på, om jeg overhovedet kunne finde ud af at komme herud (til Dansk Blindesamfund, København NV). Men så hanker man op i sig selv og siger: 'Nej, du skal gøre det, tag dig sammen', og så kaster man sig alligevel ud i det"

I selve rekrutteringen oplevede Dansk Blindesamfund, at mange takkede nej til at deltage netop pga. betænkeligheder ved transporten. Selvom de interviewede tilhørte de mest mobile blandt blinde og svagtseende, så gav stort set alle udtryk for, at deres synshandicap betyder begrænsninger i, hvilke aktiviteter de gennemfører og hvor hyppigt og hvorhenne. Mindre mobile synshandicappede har større barrierer for at bevæge sig udenfor hjemmet og dermed større begrænsninger i, hvilke aktiviteter de kan deltage i.

De interviewede var alle mobile i eget lokalmiljø. Begrænsningerne sætter ind, når de skal noget nyt. Flere havde 15 timers ledsagerordning (efter Lov om social service) om måneden til selvvalgte aktiviteter, hvilket hurtigt kan blive brugt.

"Jeg kan godt lide at gå i teatret, og her er jeg nødt til at have en ledsager med for at finde frem til og rundt inde i teatret. Men jeg skal også have hjælp til indkøb. Og så er 15 timer om måneden meget hurtigt brugt op"

10.2 Som barn og ung

De unge, som blev interviewet, var alle som børn enkeltintegreret i almindelige folkeskoler eller gik i kommunale specialklasser. Dermed er de vokset op sammen med familien i nærmiljøet. Den støtte, man kan få i eget nære miljø af personer, som man kender og som kender én, er af stor betydning for mobiliteten. Det gælder, hvad enten man bor på landet eller i storbyen.

"Ude på landet, hvor jeg voksede op, havde vi en aftale om, at skolebussen kørte ned af grusvejen og hentede mig. Så skulle jeg ikke som de andre børn ud til landevejen. Bussen var altid præcis. Men det skete et par gange, at jeg sov over mig og missede den. En gang var mine forældre taget på arbejde. Men så ringede jeg til skoleinspektøren, som kom og hentede mig"

"Jeg er vokset op midt i storbyen. Jeg begyndte selv at tage bussen, da jeg var omkring 12 år gammel. Indtil da rejste jeg altid med et familiemedlem. Min lillebror lærte tidligt selv"

at rejse med bus, så han blev tit min ledsager. Langsomt begyndte jeg at kende ruterne, indtil jeg en dag selv kunne tage bussen”

De unge gav udtryk for en stor tilfredshed ved selv at kunne færdes. Flere oplevede det som en befrielse at slippe af med faste kørselsordninger og selv kunne bestemme, hvornår de vil rejse.

”Indtil 6. klassetrin blev jeg kørt i taxa i skole. Mine forældre har altid synes, at jeg skal lære selv at gøre så meget som muligt. De pressede på for, at jeg selv skulle tage bussen. Min mor trænede et par gange med mig. Jeg lærte det hurtigt, og det var en kæmpe lettelse at slippe for taxaen. Jeg følte mig meget stor. Det var rart selv at kunne bestemme, hvornår jeg ville hjem”

10.3 Arbejdsmarkedet

Et synshandicap sætter begrænsninger for, hvilke typer af job der er realistiske. Men også begrænsninger i mobiliteten har en stor indflydelse.

”Som jobsøgende har jeg problemstillingen med begrænsninger i mobiliteten tæt inde på livet. Jeg kan f.eks. ikke arbejde freelance, hvis arbejdsstederne ligger spredt. Hver gang jeg overvejer at søge et job, så gennemtænker jeg nøje, hvor det er realistisk at komme til og fra på de tidspunkter, hvor det er nødvendigt. Hvis jeg får flere timers transport hver vej, så vil jeg ikke have overskud til ret meget andet end arbejde og transport”

Men også for blinde og svagtseende, som er i job, kan transporten være et problem.

”Jeg har i 26 år klaret mig med kollektiv transport, når jeg skal rundt til mine kunder, som bor i spredt over hele landsdelen. Men der er så store forringelser i den kollektive transport, at jeg er i tvivl, om jeg kan fortsætte som selverhvervende på fuld tid uden supplerende pension. Lige nu går det, fordi min søn af og til kører mig. Men jeg bruger 60-70 timer ugentligt på at udøve et erhverv på 37 timer pga. de lange transporttider”

11 Forslag til forbedringer

11.1 Teknologi

Der er generelt gode forventninger til, at der sker forbedringer af muligheden for at få hjælp til stedfæstelse og navigation ved en kombination af GPS, talegenkendelse og evt. mobiltelefon. Ingen af de interviewede tror, man nogensinde teknologisk vil kunne kompensere blinde og svagtseendes færdselsproblemer fuldt ud. Flere er i tvivl, om de nogensinde selv kommer til at anvende et GPS baseret hjælpemiddel.

Erfaringen, blandt dem der har prøvet at navigere via GPS, er blandede. De forbedringer der efterlyses knytter sig både til hardware og software. Hardwaren (den tekniske enhed) skal være nem at betjene. Desuden peges på at det helst skal være en enhed, som er integreret med andre hjælpemidler f.eks. mobiltelefon. For blinde er det et problem, hvis de skal have alt for mange "dimser" med sig rundt.

"Man skal være ferm for at kunne bruge sådan en teknologi. Man kan nok ikke forvente, at ældre blinde går i gang med det. Betjeningen skal være simpel, og man skal kunne tale til 'dimsen'. At taste ind på en mobiltelefon er svært nok for de fleste blinde. De unge er nok mere nysgerrige end ældre, så deres tilgang til ny teknologi er måske anderledes"

Navigationspræcisionen er på nuværende tidspunkt ikke tilstrækkelig. Men indenfor få år vil man kunne opnå en præcision på under én meter, som gør det interessant som et navigationshjælpemiddel for ikke seende. Med en præcision på under én meter, vil man via en GPS kunne blive guidet helt hen til hovedindgangen, hvis indgangen vel at mærke er koordinatfastsat præcist.

Der er mange forbedringsmuligheder i softwaren. På nuværende tidspunkt er kortgrundlaget ikke af en kvalitet, som gør det fuldt anvendeligt. Der mangler fortsat stedfæstelse af mange faciliteter, som en blind kan have behov for at finde frem til. Busstoppesteder er et eksempel. Selv om de fleste trafikkselskaber har stedfæstet stoppesteder i deres område, så er denne viden ikke tilgængelig på en brugbar måde for blinde- og svagtseende. Navigation er indrettet efter, at man kører i bil, og kortgrundlaget er sjældent egnet til at gå efter. F.eks. mangler stier og ensretninger, hvilket kan sende en gående ud på en lang omvej.

Der er mange forbedringsmuligheder, som ligger indenfor en overskuelig fremtid både hvad angår software og hardware. Det er ikke sikkert, at produkter tilpasset blinde og svagtseende af sig selv vil udvikles på et kommercielt marked. Nogle kræver en offentlig støttet udviklingsindsats.

11.2 Kollektiv transport

Udfordringerne ved at benytte kollektiv transport er forskellige afhængig af, om man bor i tyndt befolkede områder, eller man bor i en storby. I landområderne og i mindre byer er

det altoverskyggende problem, at busserne kører så sjældent, at det er vanskeligt at bære et aktivt liv alene på buskørsel. I storbyerne er problemet i høj grad knyttet til spørgsmålet om at komme de rigtige steder hen.

Løsningen er forskellig på de to problemer. Hvis udbuddet af kollektiv transport som i landområderne er beskedent og overvejende tilrettelagt efter skoleelevers behov, er der måske behov for en individuelt tilpasset kørselstilbud til blinde- og svagtseende. Hvis problemet som i storbyerne er stressede og travle chauffører, som ikke har tid til eller glemmer at hjælpe, så har blinde og svagtseende behov for pålidelig information på andre måder, f.eks. vis en GPS baseret højtalerinformation om næste stoppested.

Et problem, som kom tydeligt frem i interviewene, var de mange forskellige former for klippekort og billettype i forskellige trafikselskabers områder. Nogle af problemerne løser sig måske helt eller delvist, hvis man indenfor de nye trafikselskaber harmoniserer takstsystemerne. Det vil i givet fald reducere antallet af ordninger til fem.

Et andet problem er, at det for blinde og svagtseende rent praktisk kan være vanskeligt at billettere. At finde billetsalg, stempelmaskine osv. kan være noget af en tidsrøvende udfordring. Det landsdækkende rejsekort, som introduceres i løbet af de næste år, kan muligvis hjælpe på dette problem. Med rejsekortet tjekker man ind, når man starter en rejse og tjekker ud, når man slutter. Rent praktisk sker det med et elektronisk kort, som også udgør ens rejsekonto, hvorfra prisen for rejsen trækkes, når man tjekker ud.

Gennemtænkes rejsekortet fra begyndelsen af med blinde og svagtseendes behov for øje, vil udfordringen ved billettering kunne begrænses til at lokalisere et tjekind sted og et tjekud sted. Endvidere vil det være vigtigt, at også blinde og svagtseende har mulighed for på en tilgængelig måde at tjekke, hvor meget der er trukket på rejsekontoen.

En helt simpel løsning, som blev foreslået især af de interviewdeltagere der rejser meget mellem landsdelene, var et årskort til hele landet, a la det man kan få i HUR området. Det ville helt fjerne besværet med at billettere.

11.3 Den individuelle handicapkørsel

Den individuelle handicapkørsel er interessant for nogle blinde og svagtseende. Hvis man åbner den individuelle handicapordning for blinde og svagtseende, kan man måske arbejde med betjening på forskellige serviceniveauer. F.eks. har mange blinde og svagtseende ikke behov for dør-dør betjening i alle situationer, men kan måske af og til nøjes med at blive kørt til toget.

De 104 ture, man i dag kan få pr. år, blev betegnet som få, men bedre end ingenting. En mulighed er at tillade tilkøb af ekstraturer. Restriktionerne i den individuelle handicapordning i form af seneste kørselstidspunkt, forudbestilling af kørslen mm var der delte meninger om, afhængig af om kørslen sammenlignes med at benytte taxa eller af at benytte almindelig kollektiv transport. Dem som umiddelbart så en mulighed i ordningen sammenlignede den overvejende med bustransport. Flere fandt det urealistisk at forvente en ordning, som er sammenlignelig med taxa eller bilkørsel.

"Det er en lidt forkælet holdning, at man, bare fordi man har et handicap, skal have særlige forhold. Andre kan heller ikke komme hjem med bussen ud på aftenen. For alle er der et tidspunkt, hvor den sidste bus er kørt. Verden skal ikke skrues sammen alene efter mennesker med et handicap"

11.4 Taxaklippekort

Taxa er suverænt den transportform, der fremhæves som den bedste. Det væsentligste problem er prisen, som sætter grænser for, hvor meget blinde og svagtseende kan benytte sig af taxakørsel.

En ordning med en eller anden form for støtte til taxakørsel var et hyppigt fremsat ønske i interviewene. Det blev betegnet som noget, der ville være en stor hjælp. Den svenske Färdtjenst blev fremhævet som forbilledlig. Her tilbydes alle handicappede, også syns- handicappede, et antal taxature til stærkt reducerede priser i forhold til almindelig taxa-takst.

Der var forståelse for, at en taxaordning må begrænses til et bestemt antal ture, kilometer eller kroner. Men alt andet end ingenting betegnes som en hjælp. Nogle forestiller sig at ville anvende ordningen et par gange om året - andre hyppigere.

I Sverige skelner man i Färdtjenesten mellem ture til fritidsbrug og ture til arbejdsbrug, og man kan opnå støtte til begge dele. Der var hos de interviewede et ønske om, at en eventuel taxaordning ikke låses fast på, at den kun kan bruges til fritidsformål. Det ville være ønskeligt en gang imellem at kunne få støtte til en arbejdstur, f.eks. de dage hvor det hager eller sner. I nogle tilfælde kan det også være vanskeligt at skelne mellem arbejde og fritid, f.eks. blev nævnt tilfældet hvor man skal til et forældremøde på ens barns skole direkte efter arbejde.

Der foreslås en egenbetaling, der som minimum svarer til prisen for at benytte den almindelige kollektive transport. Men også priser højere end den kollektive transport men lavere end normal taxatakst blev nævnt. Der var synspunkter fremme om, at det skal være en slags klippekortsordning og ikke en personlig økonomisk kompensation.

Der var et ønske om at en eventuel taxaordning bliver ensartet i hele landet, så man ikke skal ud i et større researcharbejde, hvis man rejser mellem forskellige landsdele.

11.5 Bil- og chaufførstøtte

Tre af de interviewede havde eller havde haft billånestøtte. Blandt de øvrige var der ikke efterspørgsel efter at kunne opnå lånestøtte. I de fleste tilfælde havde de interviewede vanskeligt ved at forestille sig, hvem der i givet fald skulle køre bilen.

"Min kone er også blind. Der er ikke nogen i min husstand, som kan køre bil. Jeg kan godt få lånestøtte til en bil af min kommune, hvis jeg selv kan finde en chauffør. Men det

er ikke så let. Jeg kan jo ikke bare gå ud på gaden og sige 'Dav, vil du være chauffør for mig'"

Uden mulighed for støtte til chaufførhjælp vil situationen for mange blinde og svagtseende formentlig være den, at bilstøtte ikke er relevant. Men chaufførstøtte kan også være en hjælp i nogle familier, hvor man har bil på helt almindelige vilkår, altså uden bilstøtte.

"Hvis jeg en gang imellem kunne få en chauffør udefra, så ville jeg slippe for at trække så meget på de private netværk. Det ville de nok sætte pris på"

Mange var realistiske omkring om, at der er store omkostninger forbundet med chaufførhjælp. Flere pegede på det rent praktisk problematisk i at få en chaufførs arbejdstider passet ind på en måde, der matchede ens eget behov for kørsel. Mulighed for spontan kørsel ville være begrænset. Det kan hurtigt blive meget dyrt med støtte til chauffør. Derfor fremhævede flere, at det måske både var billigere og bedre med en taxabaseret ordning.

11.6 Valgfrihed

De interviewede og deres konkrete transportbehov er meget forskellige. Interviewene giver derfor ikke belæg for at pege på én enkelt forbedring, som vil komme alle blinde og svagtseende til gode. Der er mange tiltag, som på forskellig vis vil gavne forskellige grupper af blinde og svagtseende.

"Alle blinde og svagtseende skal ikke tvinges ind i de samme ordninger. Vi har meget forskellige behov. Der skal i stedet gives en række forskellige tilbud og mulighed for at vælge præcist det, der passer én bedst på et givet tidspunkt i livet. Blinde skal f.eks. ikke presses ind i store biler sammen med kørestolsbrugere, hvis det er nemmere med en taxa. Men omvendt skal blinde kunne bruge handicapkørsel, hvis de har nytte af det"

Der blev i flere interview stillet spørgsmålstegn ved, om kommunerne af egen drift vil iværksætte brugbare løsninger. Der blev efterlyst centrale retningslinier for det minimumsniveau kommunerne skal lægge i forhold til transporttilbud til blinde og svagtseende.

"Der skal være ensartede regler i hele landet. I øjeblikket er man afhængig af, hvilken kommune man bor i. Hvor mange penge er der på bunden af kassen, og hvordan bliver man behandlet af sagsbehandleren?"

12 Litteratur

Catinét for Dansk Blindesamfund. *"Medlemsundersøgelse om trafiktryghed for Dansk Blindesamfund"*. 2006

Dansk Blindesamfund. *"Særlige ordninger"*. 2006. www.dkblind.dk

Dansk Blindesamfund. *"Tilgængelighed i detaljen". Hæfte 1 - Grundlæggende principper"*. 2004

Dansk Blindesamfund. *"Tilgængelighed i detaljen". Hæfte 4 – Tilgængelighed udendørs"*. 2004

Dansk Blindesamfund. *"Blindesagen – temanummer om transport og mobilitet"*. 2006

DSB. *"Lige til for handicappede – planer og løsninger i tog og på stationer"*. 2003

Transport- og Energiministeriet. *"Kortlægning af kørselsordninger for mennesker med handicap"*. April 2007

Vejdirektoratet. Vejregelrådet. *"Færdselsarealer for alle. Håndbog i tilgængelighed"*. 2003