



BLINDE OG SVAGSYNEDE I TRAFIKKEN

INTERVIEWUNDERSØGELSE

25. AUGUST 2020

Hougaard Trafik
Vagtelvej 7, 4700 Næstved
Tlf. 29 70 75 70
rikke@hougaardtrafik.dk
www.hougaardtrafik.dk

INDHOLDSFORTEGNELSE

INDHOLDSFORTEGNELSE.....	1
INDLEDNING	3
BAGGRUND	3
METODE	4
RESUME AF DE TRE DOBBELTINTERVIEWS.....	5
Jan og Lone fortæller	5
Den daglige færden i trafikken	5
Færden i signalregulerede kryds	5
Uregulerede krydsninger – krydsning af en sidevej	7
Gangarealer	7
Marianne og Kirsten fortæller	8
Signalregulerede kryds med lyd	9
Krydsning af en sidevej uden fodgængerfelt.....	11
Udformning af fortov.....	11
Andre problemstillinger i trafikken.....	11
Finn og Ebbe fortæller	11
Færden i den daglige trafik.....	11
Signalregulerede kryds	12
Krydsning af en sidevej	12
Problemstillinger på en gangbane	13
Andre emner.....	14
KONKLUSION	15
BILAG 1 – SPØRGESKEMA.....	16

INDLEDNING

Dette projekt er udarbejdet af Hougaard Trafik i 2019-2020.

Projektet blev til på baggrund af mit arbejde som tilgængelighedsrevisor, og en nysgerrighed for, hvordan blinde og svagsynede oplever deres færden i trafikken og de tiltag, vi som tilgængelighedsrevisorer anbefaler bygherrer og projekterende i nye og eksisterende vejprojekter.

Projektet omfatter tre dobbeltinterviews med seks hhv. blinde og stærkt svagsynede personer omhandlende deres færden i signalkryds, sidevejskryds og på gangbaner samt andre problemstillinger i trafikken.

De tre dobbeltinterviews som fremgår af denne rapport, er så vidt muligt en gengivelse af de oprindelige svar fra respondenterne. Det er dog ikke alt fra interviewene som er taget med.

At seks personer fortæller, hvordan de oplever forholdene i trafikken, er selvfølgelig ikke ensbetydende med, at disse oplevelser gælder alle synshandicappede. Rapportens indhold skal blot ses som et indblik i en gruppe menneskers synspunkter og oplevelser. Dette for at give tilgængelighedsrevisorer og andre der arbejder med tilgængelighed et fingerpeg om, hvad der fungerer godt og mindre godt, hvis man er synshandicappet. Samt at give seende en refleksion af, hvordan det er at færdes i trafikken som blind eller stærkt svagsynet.

BAGGRUND

I vinteren 2019 har Hougaard Trafik fået lov at lave interviews med en gruppe udvalgte dagklubgæster på Solgaven i Næstved.

Solgaven er en selvejende institution, som opført af Dansk Blindesamfund i 1976. Solgaven har 65 beboere som bor i egen bolig, og derfor som udgangspunkt ikke har behov for at færdes i trafikken.

Derudover har stedet dagtilbud i form af aktiviteter og socialt samvær for beboerne og for hjemmeboende synshandicappede. Hver uge besøger 40 daggæster Solgaven et par dage om ugen. De fleste daggæster bliver kørt til stedet, mens andre anvender offentlig transport og gangfaciliteterne på vejnettet.

Vores kontakter på Solgaven, som har hjulpet med at få dette projekt i stand, er Lone Gudmansen, formand for Solgavens bestyrelse og Jan Palsgreen, bruger af dagtilbuddet på Solgaven. Begge har tidligere været med i tilgængelighedsgruppen i Næstved Kommune.

I Næstved Kommune er der ca. 120 personer, som er blinde eller stærkt svagsynede.

METODE

I det ene har de tre dobbeltinterviews indgår seks blinde og stærkt svagsynede personer. To af disse personer er Lone og Jan, som nævnes på forrige side. De fire øvrige respondenter nævnes udelukkende ved fornavn af hensyn til GDPR.

Hvert dobbeltinterview har haft en varighed på gennemsnitligt en time. Der har været fokus på den synshandicappedes færden som fodgænger i hhv. signalkryds, sidevejskryds uden signal eller fodgængerfelt samt på gangbane.

Derudover har respondenterne haft mulighed for selv at vælge trafikale problemstillinger, som de mente skulle fremhæves.

I Bilag 1 ses spørgeskemaet med spørgsmål, som var udgangspunktet for interviewene.

Den hvide stok¹

I samtlige interviews beskriver respondenterne, at de bruger den hvide stok som hjælpemiddel.

Den hvide stok, ofte med selvlysende refleksstriber, er det internationalt anerkendte symbol for synshandicap. Den hvide stok er et af de vigtigste mobilityhjælpemidler for personer med et synshandicap, når de færdes. Samtidig er det et meget vigtigt signal til omgivelserne om, at den, som bærer en hvid stok, har et synshandicap, og at man derfor skal være opmærksom – og gerne advare, hvis man som seende trafikant registrerer, at en bruger af den hvide stok ser ud, som om han/hun er i vildrede eller er på vej hen mod noget farligt, fx en uafskærmet udgravning.

Der findes to typer hvide stokke, den lange mobilitystok og den korte markeringsstok, i blindeslang kaldet blomsterpinden.

Den lange mobilitystok bruges af personer med et synshandicap således, at stokken bevæges frem og tilbage foran fodgængerens, der bærer stokken med ydergrænserne for stokkens bevægelse lidt bredere end skuldrenes afgrænsning. Derved afsøges området i en stribe så bred som fodgængerens, således at der til en vis grad sikres fri ganglinje.

I befærdede gågader anvendes teknik, hvor man holder stokken diagonalt og fladt ind foran sig og kan på denne måde opfange mange forhindringer. Samtidig kan man med stokken opfange trapper op og trapper ned, kantsten osv.

Det, som spidsen støder på eller registrerer, transmitteres via stokken til brugerens hånd, og denne vil så kunne registrere niveauforskellen og hindringen i tide, inden man selv når den med foden eller kroppen. Teknikkerne er gode, men langt fra helt sikre.

Mobilitystokken opfanger ikke udhængende markiser, skilte, som er slået skæve og hænger ind over fortovet, lad fra lastbiler, som stikker ind over fortovet osv. Her vil det ofte være panden eller ansigtet, der møder sådanne hindringer.

Markeringsstokken eller ”blomsterpinden” er betydelig kortere, lettere, ofte tyndere og mere skrøbelig. Den bruges ofte af ældre personer med et synshandicap, personer med en synsrest, som ønsker at vise, at de har en alvorlig synsnedsættelse, og af førerhundebrugere.

Den skal tjene mere som et signal end som et egentlig mobilityredskab. Den kan dog opfange trin og opadgående trapper, men har mest den funktion at signalere over for omverdenen, at bæreren har et synshandicap.

Førerhundebrugere holder ofte en markeringsstok i den hånd, som ikke fører hunden i bøjle.

¹ Informationer til dette afsnit er hentet på lsi.gl

RESUME AF DE TRE DOBBELTINTERVIEWS

Herunder fremføres de ting, som blev formidlet af respondenterne under interviewene.

Jan og Lone fortæller

Jan er blind og Lone er stærkt svagsynet. De er begge dagsgæster på Solgaven.

På trods af at Lone er næsten blind, sidder hun med sit strikkesøj. Jan og Lone er af den overbevisning, at hvis der er noget man vil, skal det ikke være en hindring, at man er blind eller stærkt svagsynet.

Den daglige færden i trafikken

De går begge meget rundt i trafikken. Men for mange er det opslidende at gå i trafikken. Det tager meget energi som blind eller svagsynet. Derfor findes flex-ordningen, som er god, da synshandicappede kan blive kørt rundt i bil, og på lige fod med andre have en hverdag, hvor man ikke er helt tappet for energi, fordi man skal flytte sig fra et sted til et andet.

Jan og Lone går ude i trafikken ca. 5 gange om ugen.

Færden i signalregulerede kryds

For Jan er lyden i et signalkryds meget vigtig. Når han skal færdes i et signalkryds, finder han signalstanderen ved hjælp af lyden fra lydfyret. Derefter finder han retningspilen. Men det kræver, at han er i vante omgivelser.

Lone udtaler "Man lærer sine lyskryds at kende. Dvs. at man lærer de kryds, man er vant til at færdes i at kende, nærmest ned til mindste detalje".

Jan fortæller at for at komme hen til krydset, følger han en ledelinje og går efter lyden. Det er også vigtigt, at der er en mærkbar kantsten omkring fortovet, for ellers kommer man bare til at gå ud i krydset.

Ved mange signalkryds er der ikke taktile felter. Her går man igen efter lyden fra lydfyret, finder retningspilen eller en stander. Sådan gør man egentlig også ved kryds uden lydfyr. Her må man så gå efter lyden fra trafikken.

Et sted i Næstved står standeren med lydfyr og trykknop helt forkert ift. fodgængerfeltet. Jan og Lone var med i dialogen om løsningen. De var enige om, at der i dette tilfælde ikke var andre mulige løsninger, for ved standerens oprindelige placering blev den konstant påkørt af store køretøjer. Hvis en stander hele tiden bliver påkørt, er der jo aldrig lyd i krydset. Men det er vigtigt i sådanne situationer, at synshandicappede tages med på råd.

Lone beskriver et rigtig godt eksempel på et signalkryds er krydset forenden af Jernbanegade i Næstved. Her findes både lydfyr, trykknafunktion og taktile felter i hele fodgængerfeltets bredde. Det fungerer rigtig fint.



Figur 1: Signalkryds for enden af Jernbanegade ved Næstved Station

Det er yderst sjældent, at Jan bevæger sig ud i et nyt signalkryds. For man ved ikke, hvad der sker på den anden side af alverdens ting og sager. Man har ofte en ledsager med, når man går ud i verden et nyt sted for første gang.

Lone udtaler "Når man bliver synshandicappet og skal gå med en stok, kan man få en mobility-underviser ud, som underviser i, hvordan man bruger sin stok. De hjælper også en med at gå på vante ruter med stokken og viser kendemærker".

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

Jan har prøvet at gå med GPS-udstyr og høretelefoner, men oplever at det tager lidt af ens opmærksomhed, når man skal gå og lytte. Det er uheldigt, da det i forvejen kræver meget fokus at gå i trafikken.

På ukendte steder har Lone også næsten altid en seende med på første tur. Det gælder de fleste synshandicappede.

Når Lone går over et signalkryds, kan hun godt se retningen. Men hun har brug for lyden, da hun ikke kan se signalfarven.

Vi fik desuden talt om togs Skinner beliggende på tværs af vejen i fodgængerovergangen. Det findes i et signalkryds i Næstved. Det kan for synshandicappede med stok være lige så uheldigt at gå over som

nedløbsriste, da stokken kan sidde fast. Til spørgsmålet om en skinne ikke kunne bruges som et fokuspunkt udtaler Jan, at i en fodgængerovergang er det ikke nødvendigt med et fokuspunkt (som en skinne evt. kunne være), for det handler bare om at komme over.

Det er som før nævnt vigtigt at kende de signalkryds man bruger.

Lone kan gå over kryds uden lyd eller taktile felter, blot ved at lytte og se efter bilernes kørselsretninger. Men det er sværere i dag, hvor der findes kryds med mange forskellige faser, hvor nogle må køre først og lidt efter må andre køre i samme fase. Bl.a. derfor går hun helst kun i velkendte kryds.

Udfordringer i signalkryds er ifølge Jan og Lone: Hvis der er for kort grøntid for fodgængere, hvis lydsignalet er svagt, hvis et hjørne er afrundet samt manglende opmærksomhedsfelter på en midterhelle. Så er man lost.

Jan fortæller om en god oplevelse ift. færden i signalkryds. Der er et signalkryds i Fredericia, som har en konstant lav kliklyd, så man lige kan finde den, til man aktiverer den. Så bliver lyden høj og tydelig. Dette er ligeledes en stor fordel for naboerne. Der er også opmærksomhedsfelt og retningsfelt i hele fortovets bredde. Det er supergodt lavet.

Uregulerede krydsninger – krydsning af en sidevej

Når Lone skal krydse en sidevej, stiller hun sig ved kantstenen og orienterer sig ved at lytte. Hun sonderer lidt over, hvor stærkt biler på sidevejen kører, og når der er stille går hun over vejen meget målrettet.

Jan går lidt rundt om hjørnet, lytter, markerer med stokken og går over. Det kan være udfordrende med meget larm. Udefra kommende støj som f.eks. blæst kan være medvirkende til at det kan være svært at orientere sig.

Gangarealer

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

Vandreder er gode at følge for blinde. Man går ikke i dem, men ved siden af dem.



Figur 2: Inventar i gangbanen på villavej

Parkerede biler på fortovet er rigtig irriterende for blinde. Det anbefales, at der er min. 1,5 m bredt fortov. Der bør være p-vagter, som sikrer at gaderegulativet overholdes, så der er frit på fortovet. Lyde fra springvand, træer der bevæger sig i vinden o.l. kan bruges som retningsledende.

For svagsynede er kontraster desuden meget vigtigt. Særligt på taktile felter og trapper. På trapper bør den gule linje helst lægges i hele trappens bredde.

Svagsynede har det ofte svært med forskellige farver, nogen med gul, andre med rød. Sort-hvid er det bedste for svagsynede.

Marianne og Kirsten fortæller

Marianne og Kirsten er dagsgæster på Solgaven, og er begge helt blinde. Begge har førerhunde, hvilket ikke er så almindeligt blandt blinde. På landsplan har ca. 300 blinde fået bevilliget en førerhund. Marianne har sin førerhund med under interviewet.

Signalregulerede kryds med lyd

Noget af det vigtigste ved krydsning af en vej er lyde fra andre køretøjer. Derfor er det en stor frygt med el-køretøjer som elbiler, elcykler og elløbehjul, som er lydløse. Særligt hvis det blæser kan køretøjerne ikke høres.

Både Marianne og Kirsten er ude i trafikken hver dag i modsætning til mange blinde og svagsynede. De bruger begge blomsterpind og førerhund. Marianne bor i Næstved, og Kirsten i en lille landsby udenfor Næstved. Her findes desværre intet fortov eller noget.

Marianne finder vej gennem signalkryds ud fra lyde og underlagets type. I kryds med højresvingbaner venter hun med at gå over fodgængerovergangen til der er nogle, hun kan gå over sammen med. Marianne går også i kryds, hun ikke har været i før af og til. Hun finder det ikke rart, men kan være nødt til det.

Hvis der ikke er lydfyr eller taktile felter i et signalkryds, går hun efter de lyde, hun kan høre. Hun går ud i krydset, når hun kan høre at det er den parallelle trafik, der kører. Marianne har det dog bedst med at krydse en vej, når der er helt stille.

Marianne udtaler, at hun ikke bruger retningspilen på lydfyret til at finde vej over krydset.

Det er utrolig vigtigt at være opmærksom på, hvilken vej ens fødder vender ift. kantstenen, når man skal krydse en vej. Hvis de bare er drejet 10°, kan man ende et helt andet sted i krydset end man havde tænkt sig. Derfor er kantsten og kantstenslysninger meget vigtige. Kantstenslysning er også vigtig, så man ved om man står på fortov eller på vej. Og den skal altså være min. 3 cm for at den rigtig er mærkbar.

Kirsten udtaler, at det er vigtigt, at der er lydfyr på alle fire vejben og ikke kun over nogle veje i krydset. Lydfyr er utrolig vigtigt for blinde og svagsynede, så det er rigtig uheldigt, hvis der ikke er lydfyr i den retning man skal krydse. Kirsten er mere eller mindre frygtløs i trafikken. Hun kan sagtens finde på at krydse en vej udelukkende ved at lytte efter trafikken. Dermed kan hun godt komme til at gå overfor rødt, hvis der ikke er noget trafik. Kirsten går i det hele taget rigtig meget efter lyde.

Men hvis nogen siger til hende, at nu kan hun gå over fordi en bil er stoppet for hende, gør hun det ikke. Man kan aldrig være sikker på at bilen faktisk har set hende, eller om der kommer en anden bil, som ikke stopper.

Kirsten går med blomsterpind, og stikker stokken ud, når hun krydser en vej, for at vise at hun er blind. Hun oplever dog at mange bilister er ligeglade.

Marianne og Kirsten er enige om, at lydfyr er utrolig vigtige. Det skal helst være med en høj lyd, og gerne så høj, at lyden fra lydfyret på modsatte fortov kan høres. Så er man mere sikker på gangretningen. Dette er særligt vigtigt ved lange fodgængerfelter og ved fodgængerfelter med krydsningsheller. Lyden fra lydfyret bør være høj, så den ikke overdøves af andre lyde. Men den kan evt. skrues ned i aften- og nattetimerne.

Marianne og Kirsten vil gerne opfordre til at lydfyr placeres ens i kryds, gerne altid på fortovet ved siden af fodgængerovergangen og i samme side altid. De oplever at dette ikke er tilfældet og det kan dermed være svært at finde fodgængerfeltet.

Det er desuden ved at være en jungle med de forskellige lyde på lydfyr. Lydene bør være ens.

Derudover bør lydfyr, som før nævnt, placeres over alle vejben, så det ikke begrænser de ruter, som blinde har brug for at gå.

Kirsten udtaler, at hun ikke følger særligt anlagte ledelinjer i et kryds. Hendes førerhund er gammel og har ikke lært at følge dem. Hun kan ikke se formålet med ledelinjerne, for hvor leder de én hen? Det er desuden forvirrende med for mange ledelinjer. Men hun ved dog godt, at hun står alene med dette synspunkt. De er dog enige om, at det dog altid er generende med skidt og rod, der står tæt på ledelinjerne.

Marianne derimod bruger ledelinjer meget. Hun nævner et eksempel fra Nykøbing F. banegård. Her er der helt utraditionelt lavet en speciel rød ledelinje over fodgængerovergangen ved busstoppestederne. Den røde farve er desuden god for svagsynede. Ledelinjen er lavet i en enkelt række, og ikke i tre eller fire rækker, som rigtige ledelinjer. Flere blinde har udtalt, at de er meget glade for løsningen og at den virkelig fungerer. Fodgængerovergangen har heller eller busøer. På hver helle er der et firkantet felt på ledelinjen, så man kan finde hen til ens bus.

Den røde ledelinje har været et ønske blandt blinde på Nykøbing F. banegård. Løsningen kan måske også bruges andre steder med lignende problematikker og trafikforhold.



Figur 3: Den røde ledelinje på Nykøbing F. Banegård

Krydsning af en sidevej uden fodgængerfelt

Marianne viser med stokken, når hun krydser en sidevej i en ureguleret krydsning. Hun har engang oplevet at få en fod kørt over, da hun krydsede en sidevej. Til spørgsmålet om man kunne lægge opmærksomhedsfelter ved en ureguleret krydsning, som fx en sidevejskrydsning svarer hun, at det jo leder blinde til at tro, at der er et fodgængerfelt.

Både Marianne og Kirsten går 2-3 m ned ad sidevejen, når de skal krydse. Så kan de krydse, hvor der er kortest vej til modsatte fortov, og hvor kantstenene langs hver vejside er parallelle.

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

Nogle steder er der små felter med chausseseen ved uregulerede krydsninger. Små felter med taktil belægning er dog svære at fange.

Udformning af fortov

På københavnerfortove bør chausseseenene være i samme niveau som fliserne, da det ofte er dem, man går i. Det er generende, hvis der er niveauspring mellem chausseseen og fliser.

Marianne og Kirsten mener, at stibomme i mavehøjde er okay. Men det er særdeles vigtigt, at de ikke er i ansigtshøjde eller kun i fodhøjde. Derved er der risiko for uheld.

Andre problemstillinger i trafikken

Forringet oversigt for udkørende bilister er også et problem for krydsende fodgængere. Hvis der er dårlig oversigt, er der også dårlig oversigt mod fodgængere. Derudover er fokus ofte skærpet hos bilisten.

Finn og Ebbe fortæller

Finn og Ebbe er ligeledes dagsgæster på Solgaven, og begge er stærkt svagsynede.

Færden i den daglige trafik

Finn har svært ved at finde rundt på Næstved Rutebilstation, da busserne ikke har faste holdepladser. Han kan ikke se den digitale skrift på tavlerne.

Ebbe bruger ikke særlige ledelinjer. Finn bruger ledelinjerne hver dag, når han færdes rundt i Næstved.

Ebbe bruger ikke mobilitystok, men bruger derimod en blomsterpind til at mærke omgivelserne. Finn bruger også blomsterpind. Han udtaler desuden, at man som stærkt svagsynet bruger rigtig meget energi på at passe på, at man ikke går ind i noget, når man går i byen. Der er blomsterpinden smart. Gul markering på trappetrin kan man som svagsynet ofte godt se, men med stokken kan man mærke dybden af trinnet.

Som synshandicappet kender man nærmest hver flise, de steder man er vant til at færdes. Finn udtaler, at han godt kan færdes nye steder, han ikke kender, når han fx skal ud at spille. Især vandhuller med vand eller is kan være generende og i værste fald farligt, de steder man går.

Signalregulerede kryds

Ebbe går ikke overfor grønt signal i første omgang, når han ankommer til krydset, men venter altid til næste grønne signal for at have god tid til at komme over.

De udtaler, at nogle signaler er snavsede og gamle, og her kan det være svært for svagsynede at se farven.

De er enige om, at det allerbedste for svagsynede i et signalreguleret kryds er et lydfyr.

Finn og Ebbe har begge oplevet, at man i nogle signalkryds ikke kan nå at komme over for grønt før den skifter, hvilket er meget kritisabelt og utrygt.

Det samme gælder de kryds, hvor der skrues ned for lydfyret pga. klager fra naboerne. Der er også kryds, hvor der kun er lydsignaler for krydsning af en enkelt vej i krydset. Dette er ligeledes generende, hvis det ikke er lige den vej man skal.

Til gengæld er det en rigtig god ide med nedtælling af fodgængersignalerne, så man kan se, hvor mange sekunder der er til signalskift.

Ledelinjer er meget smarte til at vise vej, men det er meget utilfredsstillende, når der pludselig står en kasse med sko i gågaden på ledelinjen eller når cafeer afspærrer med hegn ud på fortovet.

Det samme gælder parkerede biler halvt oppe på fortovet. Det gør gangbanen smal og man risikerer at gå ind i et sidespejl.

Det er et problem med veje uden krydsningsmulighed med fodgængerfelt. Der kan være meget langt at gå for at kunne krydse vejen. To gange har Ebbe været ved at blive kørt ned, fordi han ikke troede der kom en bil, da han skulle krydse vejen. Normalt kan man ved hjælp af lyde vurdere, om det er sikkert at gå over. Dette bliver dog i høj grad problematisk som elbiler og elcykler vinder frem.

Finn er meget forsigtig, når han skal krydse en vej med fodgængerfelt. Han går kun over, når han ved at bilerne stopper.

Cykelstier, særligt dobbeltrettede, kan være problematiske for fodgængere i signalkryds, fordi cyklisterne ikke respekterer fodgængerfelterne. Der bør rettes fokus på at lave stopstreg for cyklister, så de reguleres via signalet, hvor de krydser fodgængerfelter.

Løbehjul er særdeles utrygge for synshandicappede fodgængere, når de kører på fortovet.

Krydsning af en sidevej

Når en sidevej skal krydses, stiller man sig ved fortovskanten. Kigger til begge sider, kigger efter lygter, lytter, og så går man forsigtigt over, hvis der er frit.

Ved mere ukendte steder bruges ligeledes blomsterpinden til at mærke højden på kantstenen. Svagsynede kan ofte se højtænderne, som de kan følge over vejen.

Afrundede hjørner er et stort problem, da det er svært at orientere sig for synshandicappede ved krydsning af en sidevej.

Selve kantstenens skygge kan ofte ses, så man kan se, hvor den er placeret.



Figur 4: Afrundede hjørner ved sidevej i Næstved

Problemstillinger på en gangbane

Et andet stort problem, som Finn og Ebbe beskriver, er vejarbejde på fortovet, fx når man henvises til modsatte fortov. Det kan være meget svært at komme over til modsatte fortov for en synshandicappet. Nogle steder markeres vejarbejdet med en snor på tværs af fortovet, og den mærkes altså ikke af en synshandicappet. Kun rigtig afspærring med to lægter virker.

For 4-5 år siden faldt en af Finn og Ebbes fælles bekendte som samtidig er blind, ned i et 3 m dybt hul lavet ifm. vejarbejde. Manden røg på sygehuset. Her var der kun en snor foran hullet og ikke lægter.

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

Ebbe bruger meget kontraster, og det er allerbedst med sort-hvid. Det er et stort problem, hvis fliser og kantsten har samme farve, så de flyder ud i et. Ebbe kan orientere sig, hvis fliser og kantsten har forskellige nuancer, dvs. mørk og lys.

Finn kan ikke se røde farver. Han synes desuden, at det er svært at se forskel på grå og "mindre" grå.

Det er ofte problematisk, når der forløber en cykelsti langs et busstoppested, særligt hvis den er dobbeltrettet. Cyklisterne tager ikke hensyn til fodgængere, som skal over til bussen. Der bør kunne laves noget, så cyklisterne bliver mere opmærksomme og sænker farten.

Andre emner

De store problemer for synshandicappede i trafikken er generelt cyklister og elkøretøjer, da de er svære at høre.

Finn bruger rigtig meget Google Street View, inden han skal ud på en gåtur et nyt sted.

Finn og Ebbe kender ikke til retningspile på lydfyret i et signalkryds. Men de nævner, at trykknop og lydfyr ofte er svære at finde i krydset.

KONKLUSION

Dette projekt er ikke som sådan lavet for at forny eller ændre anbefalinger på tilgængelighedsområdet. Det er datagrundlaget ganske simpelt for småt til.

Herunder er dog samlet de forskellige fokusområder og problemstillinger, som respondenterne var nogenlunde enige om var vigtige, og som vil kunne bruges i den daglige trafikplanlægning. Det anbefales dog at læse alle tre interviews og ikke kun de oplyste punkter herunder, for at få en indlevelse i, hvordan man som synshandicappet oplever trafikken.

- Der var bred enighed om, at lyden spiller en stor rolle ved færden i trafikken for både blinde og svagsynede, og i særdeleshed ved færden i signalkryds. Lydfyr har absolut førsteprioritet, når man som blind skal passere et signalkryds.
- Lyde kan også anvendes som retningsledende. Udefra kommende støj som f.eks. blæst kan være medvirkende til at det kan være svært at orientere sig.
- Retningspilen er vigtig for nogle, og mindre vigtig for andre. Derudover er kantstenen, de taktile felter og tryknapstanderen det der gør, at man ved, hvor man skal placere sig i krydset.
- Særligt for synshandicappede er det et problem, hvis der ikke er nok grøntid, når man skal over fodgængerfeltet. Pludselig begynder bilerne at køre, når man står på kørebanen.
- De seks respondenter benyttede oftest kendte kryds. Men enkelte af dem gik indimellem i uvante kryds, hvilket dog forekom utrygt.
- Lyd er ligeledes en vigtig faktor ved krydsning af sidevejskryds. Respondenterne fortæller, at de venter med at krydse vejen til der er stille. Som blind går man ofte et stykke ned ad sidevejen, hvor kantstenene i hver vejside ligger parallelt, så man egentlig bare kan følge retningen. Svagsynede kan ofte se kontrasterne, når der ligger en vigelinje. Derudover kan svagsynede se kontrasten i skyggen fra kantstenen.
- Hjørneafrundinger i kryds er meget uhensigtsmæssige for blinde og svagsynede, da kantsten ligeledes bruges som retningsgivende. Ved et afrundet hjørne kan den synshandicappede risikere at gå i en forkert retning ud i krydset.
- Både blinde og svagsynede oplever det meget generende med inventar i gangbanen. Både i form af trappeopspring, skilte o.l., men også ved parkerede biler på fortovet. Det anbefales desuden, at regulativer om beskæring af træer og buske bør overholdes og håndhæves.
- For svagsynede er kontraster vigtige. Men nogle har svært ved at se rød, og andre gult. De kontraster, der virker bedst og for flest er sort og hvid.
- Frygten for at overhøre eller at blive ramt af et lydløst køretøj som en elbil, en elcykel eller et elløbehjul er noget de alle seks i høj grad kender til.
- Vejarbejde bør udføres efter reglerne, da der kan opstå farlige situationer, hvis et hul i vejen ikke afspærres korrekt. Det kan samtidig være meget uheldigt, hvis fortovet er helt spærret, og fodgængere ledes over på den anden side af vejen. Her er krydsningen af vejen sjældent udført, så den tilgodeser synshandicappede.
- Snerydning bør prioriteres højt og udføres, da det ellers kan være umuligt for synshandicappede at komme ud. Et andet problem, når der ligger sne er, at alle lyde dæmpes i snevejr. Og for den svagsynede fremstår alt i et. I øvrigt kan synshandicappede ikke se om der er glat.

BILAG 1 – SPØRGESKEMA

Spørgsmål 1	Er du blind eller svagsynet?
Spørgsmål 2	Hvor ofte bevæger du dig i trafikken ved gang?
Spørgsmål 3 <i>Signalkryds</i>	Hvordan benytter du et signalkryds med fodgængerfelt?
Spørgsmål 4	Hvilke udfordringer har du i et signalkryds med fodgængerfelt?
Spørgsmål 5	Har du nogen eksempler på gode løsninger eller gode oplevelser mht. dette?
Spørgsmål 6 <i>Kryds uden signal eller fodgængerfelt (sidevej)</i>	Hvordan benytter du et kryds uden signal og uden fodgængerfelt? (sidevej)
Spørgsmål 7	Hvilke udfordringer har du i et kryds uden signal og uden fodgængerfelt?
Spørgsmål 8	Har du nogen eksempler på gode løsninger eller gode oplevelser mht. dette?
Spørgsmål 9 <i>Fortov/ gangbane</i>	Hvordan benytter du et fortov/ gangbane?
Spørgsmål 10	Hvilke udfordringer har du på et fortov/ gangbane?
Spørgsmål 11	Har du nogen gode eksempler eller gode oplevelser mht. dette?
Spørgsmål 12 <i>Lyde</i>	Hvor vigtig er lydene i trafikken? Både de naturlige og de opsatte
Spørgsmål 13 <i>Kontraster/ lys</i>	Hvor vigtig er belysning og kontraster i trafikken? (til svagsynede)
Spørgsmål 14	Er der andre ting som man burde sætte større fokus på i trafikken for at hjælpe blinde og svagsynede?