

Socialudvalget
Folketinget
Christiansborg
1240 København K



Dansk Blindesamfund
Landsforening af blinde
og svagsynede i Danmark

København, 26. april 2007

Vedrørende B 130 om en handlingsplan for blindes og svagsynedes deltagelse i alle samfundsforhold.

Dansk Blindesamfund glæder sig over, at der er fremsat et forslag om udarbejdelse af en handlingsplan for udvikling af blindes og stærkt svagsynedes deltagelse i alle samfundsforhold.

Det er vores håb, at Folketingets partier i fællesskab vil finde sammen om en løsning af synshandicappedes mobilitetsproblemer og andre hindringer for at deltage aktivt og integreret i alle samfundsforhold.

Her er vores bidrag til den videre behandling i udvalget:

Der findes ca. 25.000 blinde og stærkt svagsynede i Danmark, som har en nedsat evne til at færdes, fordi de – ikke på grund af gangbesvær men på grund af deres manglende syn - ikke kan benytte de almindelige muligheder for at komme rundt. Det er særligt slemt for de mange, der bliver helt eller delvist blinde i en sen alder (ca. 2.000 pr. år), hvor de efter den gældende lovgivning ikke kan blive kompenseret for deres handicap. Det efterlader dem i en ekstrem svag situation.

Blinde ønsker ikke at være afhængige af familie og venner, hvis de skal på arbejde, til frisør eller handle ind. Imidlertid har vi mange eksempler på, at dagligdagen kun hænger sammen, fordi venner og familie træder til.

Hver tredje, der er blind eller stærkt svagsynet, føler sig utryk i trafikken. Det fremgår af en undersøgelse, som Catinét A/S gennemførte i september 2006 på vegne af Dansk Blindesamfund. Undersøgelsen om tryghed i trafikken kan læses på vores hjemmeside: www.dkblind.dk

Det er Dansk Blindesamfunds opfattelse, at der i høj grad mangler kompenserende foranstaltninger for den manglende evne til at færdes på egen hånd. Synshandicappedes nedsatte mobilitetsevne i forhold til resten af befolkningen og de manglende kompenserende

foranstaltninger fra samfundets side er uden tvivl en af de væsentligste årsager til, at synshandicappede er den mest isolerede borgergruppe med den højeste arbejdsløshedsprocent.

Kun Danmark mangler national handlingsplan

Danmark er det eneste land i Norden, der ikke har iværksat en national handlingsplan, der kan kompensere for blinde og svagsynede borgeres manglende mobilitet gennem rimelige transportordninger. Dansk Blindesamfund og de nordiske søsterorganisationer i Finland, Island, Norge og Sverige har på denne baggrund udarbejdet en fælles udtalelse 27. august 2005, som i uddrag lyder således:

” De nordiske landes blindeorganisationer udtrykker stor undren over, at Danmark er det eneste land i Norden, som ikke har udviklet og implementeret en national handlingsplan for, hvordan blinde og svagsynede borgere kan få løst deres transportproblemer, så at de kan inkluderes i samfundets mange aktiviteter og dermed udfylde deres borgerrettigheder, såvel de rettigheder som forpligtelser, der påhviler enhver borger.

Manglende offentlig støtte til individuelle transportordninger for blinde og svagsynede mennesker er en væsentlig årsag til blinde og svagsynedes urimelige marginalisering og isolation fra samfundets aktiviteter.”

Vi er meget positive over, at der i forslaget er afsat 3 mio. kr. til udarbejdelse af handlingsplanen.

Bygninger

Udviklingen på tilgængelighedsområdet, siden Folketinget vedtog B137 i maj 1987 om forbedring af trafik og afgangsf forholdene, har været svær at få øje på. Det er væsentligt for Dansk Blindesamfund, at henstillinger og vejledninger får større gennemslagskraft i både offentligt og privat byggeri. Vi foreslår at der i lighed med "Færdselsarealer for alle", udvikles en metode til granskning af tilgængeligheden i nybyggeri.

Den igangværende revision af Bygningsreglement, SBI anvisning til Bygningsreglement og revisionen af DS 3028, er desværre helt uden konsekvenser for tilgængeligheden for synshandicappede, fordi bestræbelserne i det nye bygningsreglement går i den modsatte retning - at slække på kravene og øge valgfriheden for bygherren.

En obligatorisk vurdering af tilgængelighedsniveauet i bygge- og anlægsprojekter vil sætte øget fokus på tilgængeligheden, som ikke findes i dag. For byggeri opført til brug for staten findes der allerede et forslag i Bygherrevejledning 2003, hvorved bygherren kan sikre sig "at kravene til tilgængelighed bliver tilgodeset ved, at de projekterende rådgivere i forbindelse med projekteringen indhenter bistand fra særligt sagkyndige. Det kan ske ved konkrete løsningsforslag eller ved en gennemgang – granskning – af projektmateriale. Den af

bygherren udpegede tilgængelighedssagkyndige person vil ligeledes kunne sikre løsningernes korrekte gennemførelse."

Trafik

Der findes ingen kørsels- eller transportmuligheder specielt for synshandicappede. Flere handicapgrupper kan for eksempel få bevilget "handicapbil" efter den sociale lovgivning, lige som de gangbesværede har de regionale transportordninger med taxa-kørsel.

Forskellige transportløsninger skal kunne tilgodese individuelle behov, når der er behov for det. Den store gruppe af ældre synshandicappede vil som regel vælge en individuel transportordning, hvis den mulighed findes, fordi utrygheden ved at færdes i trafikken som regel øges med alderen. Men blinde og stærkt svagsynede ønsker også, at der er mulighed for at handle spontant, f.eks. når der er brug for at købe ind, tage en tur i teatret, mødes med venner et sted i byen eller tage i sommerhuset. I den situation er kollektiv transport ofte den eneste mulighed.

Forudsætningen for at benytte de offentlige transportmidler er, at man kan komme sikkert til og fra bus og tog, dvs. uden at miste orienteringen og uden at komme til skade i trafikken. Vejdirektoratet har udarbejdet en håndbog i tilgængelighed "Færdselsarealer for alle". Håndbogen samler den eksisterende viden om tilgængelige færdselsarealer. Det vil være et væsentligt fremskridt, hvis bogens intentioner om 'tilgængelighedsrevision' af anlægsprojekter, bliver gjort obligatorisk.

I Dansk Blindesamfund forsøger vi at promovere DSB's ledsagerordning (som ikke skal forveksles med ledsageordningen efter Lov om social service) over for de regionale trafikskaber, som har arvet en række forskellige ledsagerordninger og takster for blinde og stærkt svagsynede passagerer fra de amtskommunale og kommunale trafikskaber. Synshandicappede finder det vanskeligt at bruge disse ordninger ved rejser mellem landsdelene.

Dansk Blindesamfund har haft et nært samarbejde med Bane Danmark og DSB om at udvikle tilgængeligheden på stationer og tog. Det er vigtigt at dette arbejde fortsætter, og at der udvikles tilgængelighedsstandarder for bygninger og materiel som benyttes af banetrafikken i Danmark, også når private selskaber overtager driften.

Synshandicappede har traditionelt tre problemer med at benytte bustransport,

- at finde stoppestedet for den bus man skal bruge
- at skelne busserne fra hinanden hvis flere linjer holder ved samme stoppested
- at komme af ved det rigtige stoppested

Der findes teknologiske løsninger på disse problemer, men trafikskaberne har ikke haft det rette incitament til at gennemføre løsningerne, som vil kunne lette synshandicappedes færd den ganske væsentligt.

Ledsageordningen efter Lov om social service

Den nuværende ledsageordning efter Lov om social Service §§ 45 og 97 kan give ret til 15 timers ledsagelse om måneden, hvis man er mellem 16 og 67 år. 15 timers ledsagelse er ikke nok for blinde, der for eksempel også har behov for hjælp til at købe ind, da mange butikker nægter at hjælpe med dette.

Ledsageordningen er blevet evalueret af Oxford Research A/S for Styrelsen for Social Service i rapporten "Evaluering af ledsageordningen, lov om social service, §§ 31 og 78", marts 2006. Det fremgår af rapporten side 40 f., at blandt de 36 procent, der er utilfredse med antallet af tildelte timer, er der tale om næsten halvdelen af alle de synshandicappede (47 procent). En tredjedel af kommunerne mente i undersøgelsen, at antallet af timer pr. bruger burde sættes op (side 41).

Blinde forældre kan ud over deres egne behov for ledsagelse også have brug for ledsagelse til deres børn, som ikke er fyldt 16 år.

I Dansk Blindesamfund får vi ca. en henvendelse om ugen fra ældre synshandicappede, der ikke kan forstå, at de ikke kan få bevilget ledsagelse efter det fyldte 67. år. Det efterlader dem i en frustreret og ofte meget ensom situation, hvor de har svært ved at komme i kontakt med andre.

Dansk Blindesamfund ser frem til at blive inddraget i det videre arbejde med handlingsplanen, og vil i den forbindelse gerne uddybe ovenstående ved et personligt foretræde for udvalget.

Denne henvendelse er også sendt til Trafikudvalget.

Med venlig hilsen

**Jens Bromann
Formand for Dansk Blindesamfund**