



MINISTEREN

Dato 15. maj 2007  
J. nr. 004-U16-1  
Deres ref.

Frederiksholms Kanal 27 F  
1220 København K

Telefon 33 92 33 55

Folketingets Socialudvalg  
Christiansborg  
1240 København k

I brev af 27. april 2007 stiller Socialudvalget mig følgende spørgsmål vedrørende B 130: *Forslag til folketingsbeslutning om en handlingsplan for blindes og svagsynedes deltagelse i alle samfundsforhold*, som jeg herved skal besvare:

**Spørgsmål:**

Ministeren bedes kommentere henvendelsen af 26. april 2007 fra Dansk Blindesamfund, jf. B 130 – bilag 1, stillet af Lise Von Seelen (S) m.fl.

**Svar:**

Dansk Blindesamfund peger i henvendelsen til Socialudvalget på en række tiltag og initiativer, der kan medvirke til at fremme synshandicappedes mobilitetsproblemer. Det er Dansk Blindesamfunds opfattelse, at der i høj grad mangler kompenserende foranstaltninger for den manglende evne for blinde og svagtseende til at færdes på egen hånd. Dansk Blindesamfund oplyser, at hver tredje blind eller svagtseende føler sig utryk i trafikken.

Jeg er helt enig i, at tryghed i trafikken for blinde og svagtseende er en vigtig problemstilling. Jeg er også opmærksom på, at de nuværende støttemuligheder til individuel transport af blinde og svagsynede er begrænsede.

*Analyse af blinde og svagtseendes transportmuligheder*

Transport- og Energiministeriet er i samarbejde med Socialministeriet allerede i gang med at se på, hvordan vi kan forbedre blinde og svagsynedes transportvilkår. Sidste år fik ministeriet en bevilling på 3 mio. kr. fra satspuljen til et projekt om handicappedes transportvilkår, som er i gang. Projektet skal være med til at understøtte grundlaget for at udvikle transportmulighederne særligt for blinde og svagsynede. Dansk Blindesamfund deltager aktivt i dette arbejde, og jeg lægger stor vægt på, at arbejdet sker i en tæt dialog.

Transport- og Energiministeriet udsender i løbet af maj en analyse af blinde og svagtseendes transportmuligheder, der er baseret på grundige interviews med blinde og svagtseende, som er udvalgt i samarbejde med Dansk Blindesamfund. Med denne analyse får vi et nyttigt bidrag til den løbende diskussion af, hvordan tilgængelighed kan forbedres for blinde og svagtseende.

*Pilotprojekt om blindes transportmuligheder*

På baggrund af analysen drøfter mine embedsmænd i øjeblikket mulige pilotprojekter, der kan belyse hvordan blindes transportmuligheder kan forbedres –



eventuelt i form af en ordning, der kunne forankres i tilknytning til den individuelle handicapkørsel, der eksisterer i dag. Et pilotprojekt vil kunne bidrage til at afklare blindes efterspørgsel efter individuel transport, og resultaterne vil kunne indgå som grundlag for fremtidige politiske beslutninger.

Jeg mener derfor, at det er fornuftigt, at en politisk beslutning afventer resultaterne af det pilotprojekt, som vi planlægger at sætte i gang i løbet af de kommende måneder. Og vi skal jo også have afdækket, hvor finansieringen skal komme fra.

#### *Handicappolitik på transportområdet*

Jeg kan endvidere oplyse, at jeg har en målsætning om at udarbejde en handicappolitik på transportområdet inden udgangen af 2007 med henblik på, at skabe et overblik over de tiltag og hensyn, der løbende bør tænkes ind i planlægningen.

#### *Tilgængelighedsrevision af anlægsprojekter*

Dansk Blindesamfund foreslår, at der indføres obligatorisk tilgængelighedsrevision af anlægsprojekter.

Jeg kan oplyse, at Vejdirektoratet i 2003 udsendte publikationen: "*Færdselsarealer for alle - håndbog i tilgængelighed*" i et samarbejde med handicaporganisationerne. Håndbogen udgør et godt grundlag for sikring af tilgængelighed ved vejprojektering. Tilgængelighedsrevisionen og uddannelsen til tilgængelighedsrevisor er ligesom håndbogen nu en del af vejregelkonceptet.

Vejdirektoratet har i 2005 evalueret et antal pilotprojekter for tilgængelighedsrevision. Evalueringen viste, at udgifterne til tilgængelighedsrevision typisk udgør 0,5 – 2 pct. af projektkostningerne. Såfremt tilgængelighedsrevision anvendes på eksisterende anlæg, kan der være tale om større udgifter. Bindende bestemmelser om tilgængelighedsrevision, der omfatter eksisterende anlæg, kan derfor medføre væsentlige udgifter for kommunerne, og kan således give anledning til krav om DUT-kompensation fra kommunernes side.

#### *Tilgængelighed på stationer og tog*

Dansk Blindesamfund påpeger, at det er vanskeligt at benytte en række forskellige ledsagerordninger ved rejser mellem landsdelene.

Jeg kan oplyse, at for den landsdækkende handicapkørselsordning gælder, at den indgåede aftale mellem Amtstrafikselskaberne, Amtsrådsforeningen - nu Danske Regioner - og DSB er videreført for så vidt angår 2007, under hensyn til, at der var behov for at sikre den nødvendige tid til at implementere denne ordning i den nye aftale mellem de Regionale Trafikselskaber, KL og DSB. Den landsdækkende handicapkørselsordning omfatter de kundegrupper med reduceret mobilitet, der enten er visiteret til kommunernes handicapkørselsordninger eller DSB's ledsagerordning.

Vedrørende tilgængeligheden til DSB's stationer gælder det, at DSB som en del af sin handicappolitik i forbindelse med modernisering af stationer, perroner



og gangveje tager hensyn til handicappedes tilgængelighed. DSB tager således hensyn til, at de planlagte og udførte tilgængeligheds løsninger er i overensstemmelse med "Tilgængelighed i detaljen" Dansk Blindesamfund 1999 (revideret 2004) samt DS 3028, 1. udgave 2001, "Tilgængelighed for alle".

DSB lægger stor vægt på, at fortsætte det nuværende gode samarbejde med Dansk Blindesamfund og Banedanmark om en løbende forbedring af tilgængeligheden for kunder med reduceret mobilitet; herunder også kunder med et synshandicap.

Det er min opfattelse, at de løbende gennemførte forbedringer af tilgængeligheden skal videreføres hos andre operatører dels gennem udbudsbetingelserne og dels gennem de efterfølgende kontrakter, for så vidt angår drift og tilgængelighed til bygninger og materiel.

#### *Tilgængelighed til bustransport*

Dansk Blindesamfund påpeger, at synshandicappede ofte har problemer med at benytte bustransport. Blinde har typisk svært ved at finde stoppestedet, skelne busserne fra hinanden eller komme af på det rigtige stoppested.

Jeg kan oplyse, at der fra statens side stilles krav til busser med hensyn til færdselssikkerhed (f.eks. bremses og nødudgange) og komfort (f.eks. sædebredde og trindhøjde). Reglerne administreres af Færdselsstyrelsen.

I konsekvens af et EF-direktiv om indretning af busser skal nye bybusser med plads til mindst 23 passager fra februar 2004 være særligt indrettet til kørestolsbrugere og andre bevægelseshæmmede. Disse bybusser skal bl.a. være forsynet med mindst fire siddepladser forbeholdt andre bevægelseshæmmede end kørestolsbrugere. Disse pladser skal være placeret nær en dør og ved mindst én plads skal der være plads til en førerhund. Fastsættelse af krav på andre indretningsområder som fx stop-knap systemer og ruteskiltning er overladt til trafikelskaberne.

Det er trafikelskabernes ansvar bl.a. at arbejde for den bedst mulige tilgængelighed, brugervenlighed og information for alle kundegrupper herunder også synshandicappede. Indretning af stoppesteder hører under kommunernes ansvar som vejmyndighed, dog, i det omfang at stoppestederne er placeret på det statslige vejnet, under statens tilsvarende ansvar.

#### *Tilgængelighed til bygninger*

Dansk Blindesamfund foreslår, at der udvikles en metode til granskning af tilgængeligheden i nybyggeri.

Erhvervs- og Byggestyrelsen oplyser, at bygningsreglementet fastlægger minimumskrav for tilgængelighed til bygninger. Tilgængelighedskravene er bindende, og kommunerne påser, at kravene bliver overholdt. Bygningsreglementet gælder ved alt nybyggeri og ved væsentlige ombygninger af eksisterende byggeri. Bygningsreglementet er suppleret med vejledninger, der giver eksempler på, hvordan man kan opnå god tilgængelighed til bygninger.



Erhvervs- og Byggestyrelsen sendte i december 2006 et udkast til nyt bygningsreglementet (BR 07) i en bred høring. I høringsudkastet er der lagt op til en forbedring af tilgængeligheden til bygninger for synshandicappede blandt andet ved at indføre et krav om ledelinjer.

Erhvervs- og Byggestyrelsen er i øjeblikket ved at behandle høringssvarene, herunder høringssvaret fra Dansk Blindesamfund. Det nye bygningsreglement forventes at træde i kraft i 2007.

#### *Ledsagerordningen efter Lov om social service*

Dansk Blindesamfund påpeger, at maksimumsgrænsen i ledsageordningen på 15 timer om ugen ikke er nok for blinde og svagtseende, der f.eks. også har behov for hjælp til at købe ind.

Socialministeriet oplyser, at en ændring af ledsageordningen for blinde og svagsynede vil stride imod et af de grundlæggende principper i dansk handicapolitik, kompensationsprincippet, der indebærer, at en person med en funktionsnedsættelse tilbydes en række ydelser og hjælpeforanstaltninger med det formål at afhjælpe de konsekvenser, der følger af funktionsnedsættelsen. Den enkelte skal altså kompenseres ud fra et individuelt behov – og ikke ud fra en diagnose.

En ændring af ledsageordningen i forhold til timeantallet eller aldersbegrænsningen, der udelukkende favoriserer blinde og svagsynede, vil altså betyde en ulige behandling af forskellige handicapgrupper.

Desuden viser en evaluering af ledsageordningen fra marts 2006, at der er meget få unge mellem 16 og 17 år, der har fået bevilget en ledsageordning. Evalueringen peger på, at forældrene ofte fravælger ordningen på deres børns vegne.

Ledsageordningen er for personer mellem 16 og 67 år, så ordningen er også tilgængelig for personer over 65. Personer, der er visiteret til ledsagelse før det fyldte 67. år, bevarer denne ret efter det fyldte 67. år.

Med venlig hilsen

Flemming Hansen