

Tillgänglighetsinventering av Övergångsställen

2025



Innehåll

Övergångsställen Mariehamn Åland	1
Allmänt	1
Korsningen mellan Skarpansvägen och Styrmansgatan	2
Korsningen vid Strandgatan.....	3
Korsningen mellan Ålandsvägen och Styrmansgatan.....	4
Korsningen mellan Ålandsvägen och Nygatan	5
Korsningen mellan Ålandsvägen och Norragatan.....	6
Slutsats	8
Referenser	9

Övergångsställen Mariehamn Åland

Allmänt

Det finns flera övergångsställen i Mariehamn som är farliga att använda. De är inte utformade på ett tillgängligt sätt, vilket kan försvåra framkomligheten för personer med funktionsnedsättning. Det är viktigt att dessa platser utformas på ett säkert sätt och att de är lätta att nyttja samtidigt som de är enkla att orientera sig vid.

I centrum finns många korsningar där bilisterna har skydd sikt och därför tvingas köra ända fram till övergångsstället för att stanna där. Detta är en farlig lösning för de som behöver passera, både när det gäller personer med funktionsnedsättning och för alla gångtrafikanter samt cyklister.

Det finns även problem med lyktstolpar som är placerade i gångstråket, vilket kan utgöra kollisionsrisk. Utformningen varierar från plats till plats, vilket skapar en otydlighet. Det behövs ett enhetligt tänk och en konsekvent utformning. Varje plats bör vara så lik den andra som möjligt för en enklare orientering och hjälpa personer att skapa en minneskarta över området. Övergångsställen ska kunna användas av alla.

Personer med olika funktionsnedsättningar har behov av olika utformningar och lösningar. Det kan vara lätt att tro att det är motsägelsefullt eller omöjligt att skapa ett tillgängligt övergångsställe för både personer med rullstol, som behöver utjämnningar och personer med synnedsättningar som kräver olika ytmaterial och kännbara förändringar såsom kanter. Detta stämmer dock inte, det är möjligt att möta flera behov genom universell design och genom att kombinera dessa olika lösningar till allas bästa förutsättningar.

En lägre kant möjliggör för personer med hjulförsedda hjälpmedel att ta sig över, samtidigt som den fungerar som en taktil signal för personer med synnedsättning om att det är ett övergångsställe. Detta underlättar orienteringen och gör det enklare att korsa vägen.

Det finns ett taktilt ledstråk på trottoaren som löper genom hela Ålandsvägen, med plattor i avvikande färg och med spår i form av nedsjunkningar. Taktila ledstråk är rekommenderade men på Ålandsvägen är de inte korrekt utformade. Istället för nedsjunkningar i plattorna bör det finnas upphöjningar, eftersom dessa är mer kännbara både för de som använder käpp och för dem som orienterar sig med foten. Nedsjunkningar känns inte tillräckligt tydligt med foten. Vänligen se bild under rubriken "Korsningen mellan Skarpansvägen och Styrmansgatan".

Korsningen mellan Skarpansvägen och Styrmansgatan

De vita markeringarna har förlorat sin tydlighet på vissa ställen och det finns stora glipor samt håligheter i asfalten. Gångstråket är ojämnt. Det ska vara fast, jämnt och halkfritt.



Bild 1: Kanten vid trottoaren är hög. Bild 2: Det finns håligheter i marken som kan utgöra snubbelrisk.

Det är oerhört svårt för en person med en synnedsättning att korsa körfältet eftersom det saknas ljus- och auditiva ljud för att vägleda personen över. För en person med en barnvagn eller ett hjulförsett hjälpmedel är det också svårt att använda övergångsstället på grund av den höga stenkanten på 3 centimeter. Det är en korsning som är väl använd av både bilister och gång- och cykeltrafikanter. Den bör av den orsaken ses över.

Vid trottoarkanten ska det finnas varnande relief som uppmärksammar personer om att de är på väg att korsa en väg. Det ska även kompletteras med upphöjd relief innan den varnande delen som anger riktningen. Den varnande reliefen bör börja 120 centimeter före körfältet. Bredden på den varnande reliefen bör vara lika bred som hela övergångsstället.

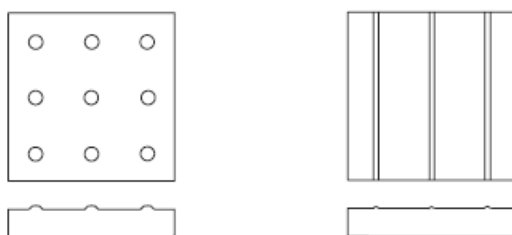


Bild 3: Kupoler är vanligt förekommande på en varnande relief. Bild 4: De streckade linjerna bör vara upphöjda.
Källa: Kilpelä Niina, 2019, Tillgängliga byggnader och deras omgivning, miljöministeriet.

Korsningen vid Strandgatan

Det finns en avfasning med mjuka stenskanter. Även vid detta övergångsställe finns det djupa och breda glipor. Eftersom det saknas en kant är det svårt för en person med synnedsättning att veta om hen hamnar ut på gatan. Det är en fördel om det finns skillnader i ytmaterialet för att lättare orientera sig och att det ser ut som det gör på andra ställen i centrum.



Bild 5: Övergångsstället vid biblioteket är farligt att nyttja.

Utjämningen är 110 centimeter bred, detta leder till att det inte finns ett fritt vändutrymme på minst 150 centimeter om en person i ett hjulförsett hjälpmedel ångrar sig och behöver vända.

Det behöver finnas en mer utmarkerad kant som är kännbar på ena sidan och utjämningen bör vara minst lika bred som själva övergångsstället.

Även här bör det finnas taktila plattor som anger riktningen och som varnar för kommande körfält. Färgen på strecken bör förnyas och förtydligas. Eftersom övergångsstället leder till en cykelbana på andra sidan bör cykelbanan också vara försedd med varnande relief.

Det bör tydligt markeras för bilisterna att det är ett övergångsställe genom en skylt. Där det finns en nedsättning ska inte passagen för rullstol blandas med passagen för cyklister.

Övergångsstället är inte tillgängligt och en person med en synnedsättning kan hamna ut på gatan utan att veta om det.

Korsningen mellan Ålandsvägen och Styrmansgatan

Knapparna på apparaten som används för att korsa vägarna mellan Ålandsvägen och Styrmansgatan är försedda med en karta i relief och med en pil som anger riktningen på ovansidan. Från marken till pilen på ovansidan är avståndet 100 centimeter, vilket är ett rimligt avstånd. Detta är mycket bra sett ur ett tillgänglighetsperspektiv och ur ett säkerhetsperspektiv.

Det finns en del problematik med korsningen utanför Alandia och det beror på att användare av hjulförsedda hjälpmedel och personer med barnvagnar tvingas ut på cykelbanan.

Vid längre övergångsställen är det viktigt att den är uppdelad med refuger, vilket finns vid dessa korsningar. Enligt rekommendationerna bör refugen vara minst 250 centimeter lång. När vi mätte refugerna i centrala Mariehamn var de 200 centimeter långa. Ur en säkerhetsaspekt och ett tillgänglighetstänk är det bra att hålla sig till minst 250 centimeter så att det är säkert att nyttja refugen.

Det finns taktila kartor på knapparna vid övergångsstället som anger information om körfälten som ska korsas och refugen som finns. Att inkludera information om cykelbanan som behöver korsas skulle vara till stor hjälp eftersom det är farligt för den som behöver korsa den.

Det finns lyktstolpar i gångstråket som kan orsaka kollisionrisker vid övergångsställena som finns på Ålandsvägen vid korsningen till Styrmansgatan.



Bild 6: Varningsrelieferna är inte korrekt utformat. Bild 7: Lyktstolpar i gångstråken kan orsaka kollisionrisk.

Korsningen mellan Ålandsvägen och Nygatan

Detta gäller korsningen utanför seniorboendet Stuckes comfort. Här är sikten skyddad för bilister och de tvingas ställa sig på övergångsstället för att få fri sikt, vilket är en säkerhetsrisk för alla involverade. Det är dessutom en väl trafikerad väg under dagen.

Det finns en längre rand med stenplattor efter den varnande taktila plattan, vilket kan var förvirrande. Hur ska en person veta när den går över gatan eller om den fortfarande befinner sig i gångstråket? Här skulle en liten kant efter den taktila varningsplattan vara till hjälp för personen som ska korsa vägen.

Refugen är 200 centimeter lång, den bör vara minst 250 centimeter.



Bild 8: Det är svårt att orientera sig vid övergångsstället. Bild 9: Visar den skymda sikten för bilister.

Korsningen mellan Ålandsvägen och Norragatan

Det finns hinder i gångstråket längs Ålandsvägen såsom träd och lyktstolpar. Dessa kan orsaka kollisionsrisk för personer som rör sig på gångbanan.

Under kartläggningstillfället gick en person med hjulförsett hjälpmedel bredvid övergångsstället som korsar Ålandsvägen. När personer går mitt i gatan istället för att nyttja övergångsställena kan det orsaka olyckor. Detta gäller särskilt med tanke på den dåliga sikten som bilister redan har vid dessa typer av korsningar.

Marken utanför MCA, på Norragatan mittemot Mathishallen, lutar åt olika håll och sidolutningen försvårar det för personer med hjälpmedel. Det kan vara en orsak till att personer väljer att gå mitt i gatan istället för att använda övergångsstället vid korsningen mot Norragatan.



Bild 10: Hinder utgör kollisionsrisk på Ålandsvägen. Bild 11: Marken lutar åt olika håll före övergångsstället.

Det finns problem med sikten för bilister, vilket är återkommande på Ålandsvägens korsningar och de tvingas köra på övergångsställen. Detta är farligt för både personer som nyttjar gångbanan och för cyklister som nyttjar cykelbanan.

Refugen är 147 centimeter bred, den bör vara minst 250 centimeter för att möjliggöra vändning för personer med barnvagnar och hjulförsedda hjälpmedel. Det finns en problematik med pollarna som finns vid refugerna på Ålandsvägen eftersom de är vita och därmed svåra att upptäcka vintertid. Pollare bör helst vara i en mörk färg så att de syns väl på vintern när det finns mycket snö. Det finns en reflekterande yta, vilket synliggör pollaren under nattetid.

Vi upplever att de taktila ledstråken är förvirrande och kan orsaka svårigheter i orienteringen. De taktila ledstråken är inte korrekt utformade med deras nedsjunkningar i plattan. Det bör istället vara upphöjt till en liten kant. Det finns brutna varnande kontrastmarkeringar och skillnaden mellan de gråa plattorna samt de vita markeringarna är inte så tydliga. Det är även viktigt att kontrastmarkeringen är lika bred som själva övergångsstället, detta gäller även den varnande reliefen.

Även vid korsningen mellan Ålandsvägen och Norragatan är det farligt för personer med barnvagnar och med hjulförsedda hjälpmedel att korsa övergångsstället då de tvingas ut på cykelbanan för att ta sig över.



Bild 12: De taktila ledstråken är förvirrande. Bild 13: Refugen är inte tillräckligt bred.

Slutsats

Utanför biblioteket är övergångsstället farligt eftersom det är svårt för en person med en synnedsättning att veta var övergångsstället är. Det kan hända att personen kommer ut på körfältet och det kan vara svårt att ta sig över. En kännbar låg kant vid den främre kanten av övergångsstället skulle underlätta. Detta behöver finnas på båda sidor om övergångsstället.

På Ålandsvägen finns det kanter på refugerna men det finns inga kanter före övergångsstället som är utformade på samma sätt. Om kanten vid refugen skulle göras lägre men fortfarande vara kännbart med teknikkäppen skulle personer med barnvagnar, hjulförsedda hjälpmedel och personer med gånghjälpmedel kunna nyttja övergångsstället utan att behöva passera via cykelbanan.

Det är viktigt att vägen, gångstråket och övergångsställen är fasta, jämna och halkfria. På ett flertal ställen finns det håligheter i gångstråket eller ojämnheter i forma av lutningar.

De streckade kontrastmarkeringarna som finns på körfältet ska fortsätta genom cykelbanan eftersom personer som nyttjar gångbanan tvingas korsa cykelbanan.

Förbundet, har främst under vintertid, kontaktats av personer som har svårt att nyttja övergångsställena i Mariehamn eftersom det bildas snövallar av plogbilen. Gång- och cykelbanor ska hållas fria från snö under vintertid och det är viktigt att det inte bildas en kant vid övergångsstället då detta försvårar nyttjandet för många personer.

Varningsreliefen som används innan övergångsställen bör vara i en avvikande färg, i nuläget märks den främst genom de upphöjda kupolerna. Reliefen har samma färg som övriga gångstråket vilket gör att den inte utmärker sig på samma sätt även om det finns en vit kontrastmarkerande kant som omger den.

Personen som ska nyttja knappen vid övergångstället utanför Alandia, vid korsningen på Ålandsvägen, kräver att personen går nära trottoarkanten till körfältet. Det är viktigt att knappen kan tryckas på från ett säkert avstånd så att det inte utgör en fara för personen som ska korsa bilvägen.

Referenser

Kilpelä Niina, 2019, Tillgängliga byggnader och deras omgivning, miljöministeriet.

Svensson Elisabet, 2020, Bygg ikapp, AB Svensk Byggtjänst och författaren.

Kontaktuppgifter

Alexandra Gamba, Projektledare "Ett Åland för alla".

Funktionsrätt Åland, Skarpansvägen 30.

alexandra.gamba@handicampen.ax eller via tel: +358 40 189 7453.

Karl Wahlman, verksamhetsledare för Funktionsrätt Åland.

Funktionsrätt Åland, Skarpansvägen 30.