Funktionsrätt Åland

Tillgängligheten vid övergångsställen i Mariehamns stad

Datum: 22 september 2026 **Tid:** kl. 9.30
Plats: Centrum i Mariehamn

Deltagare:
Erika Elfsberg, Funktionsrätt Åland/sekreterare
Katrina Böling, Ålands Reumaförening
Nina Carlson, Ålands Neurologiska förening
Catrin Schönberg, Vårt Hjärta

Eeva Rosenqvist, planarkitekt vid Mariehamns stad

Innehållsförteckning

Inledning 1
Avgränsning 2
Rekommenderade mått och källor 2
Skarpansvägen – Styrmansgatan 3
Nygatan – Torggatan 4
Torggatan – Norragatan 5
Torggatan – Storagatan 5
Ålandsvägen – Storagatan 7
Ålandsvägen – Norragatan 8
Kort nedslag: Köpmansgatan – Kaptensgatan 9
Enkla och svåra åtgärder 10
Slutsats 11

Inledning

Under ett möte mellan Funktionsrätt Åland och Mariehamns stad kom en önskan från staden om att vår tillgänglighetsgrupp skulle kartlägga övergångsställen i staden. Planarkitekt Eeva Rosenqvist deltog på mötet och bjöds med för att delta under träffen.

Tillgänglighetsgruppen består av representanter från Funktionsrätt Åland och dess medlemsföreningar och är en brukargrupp. FN:s konvention om rättigheter för personer med funktionsnedsättning ligger till grund för gruppens arbete. En brukargrupp ger synpunkter utifrån ett erfarenhetsperspektiv och kan inte ersätta kartläggningar gjorda av en tillgänglighetsexpert.

Kartläggningen gjordes en klar förmiddag i september.

Avgränsning

Gruppen valde att avgränsa till att titta på ett utvalt antal övergångsställen i Mariehamns centrum. De övergångsställen som finns i centrum kan se väldigt olika ut beroende på vilken gata det handlar om. Övergångsställen i anslutning till gågatan har ett visst utseende till designen. Ålandsvägen var det senaste större vägprojektet i staden och byggdes om med tillgänglighet i åtanke. Vi valde en runda i centrum som tog oss förbi ett antal olika typer av övergångsställen.

Gruppen startade vid Funktionsrätt Ålands kontor i korsningen Skarpansvägen – Styrmansgatan. Sedan färdades vi längs Torggatan, följde Storagatan upp till Ålandsvägen och fortsatte norrut. Vid Köpmansgatan vek vi av och tog oss tillbaka till vår startpunkt.

Rekommenderade mått och källor

Vi har utgått från de rekommenderade mått för övergångsställen som anges i enlighet med Helsingfors stads tillgänglighetsanvisningar, genom SuRaKu-projektet[1].

Vi har även använt oss av Synskadades Riksförbunds ”Plattform för tillgänglig och användbar fysisk miljö”[2] för rekommendationer för övergångsställen som är tillgängliga för personer med synnedsättning.

Refuger vid övergångsställen:
Rekommendationen vi använder grundar sig på Helsingfors stads tillgänglighetsanvisningar och den säger att refugens bredd, mellan vägbanorna, ska vara 250 cm. Detta för att det ska vara tillräckligt utrymme att säkert stå och vänta.

Refugens nedsänkta del som är möjlig att ta sig över med rullstol behöver också ha tillräcklig bredd (passagebredd). Rekommendationen är 150 cm.

Mariehamn är en mindre stad än Helsingfors och gatans bredd kan göra det svårt att bredda refuger på vissa ställen. Vi noterar att rekommendationer i Uppsala (samt flera andra kommuner i Sverige) nämner 200 cm som minsta bredd.[3] Vår rekommendation, 250 cm, utgår från Helsingfors riktlinjer, men vi vill samtidigt påpeka att en allt för smal refug gör det svårt eller omöjligt för personer med hjälpmedel eller ledarhund att tryggt vänta mellan vägbanorna. Därmed kan ett absolut minsta mått anses vara 200 cm för refugens bredd.

[1] Tillgänglig utemijö. Skyddsvägar och trottoarer. https://www.hel.fi/static/hki4all/ohjeet/Suraku_Kort-1_060208.pdf
[2] Plattform för tillgänglig och användbar fysisk miljö, https://www.srf.nu/media/oskbahxu/plattform-for-fysisk-miljo.pdf
[3] Teknisk handbok, Uppsala kommun, https://tekniskhandbok.uppsala.se/utformning-i-tidigt-skede/gatusektioner/gatusektionens-funktioner/refuger

Skarpansvägen – Styrmansgatan





Bild 1 och 2. Till vänster: Övergångställe KST:s ingång – Medis. Till höger: Ojämn kantsten.

Korsningen ligger alldeles utanför Kommunernas socialtjänsts ingång och nära Funktionsrätt Ålands kontor, samt intill bussplan. Många personer med rörelsenedsättning samt äldre rör sig här. Det är även en korsning med mycket trafik, samt många fotgängare och cyklister som tar sig över korsningen.

Anställda vid förbundet har vid flera tillfällen märkt att personer med hjälpmedel haft svårigheter när de använder övergångsställen i korsningen. Det största problemet vid övergångsstället som korsar Styrmansgatan intill KST:s ingång är den höga och ojämna trottoarkanten, vilket syns på bilden. På det högsta stället är kanten 7 cm hög och på det lägsta 5 cm. Det innebär att kanten inte är avfasad, och är 5 cm är högre än det rekommenderade måttet på 2 cm. Det blir också problematiskt då man ser att den är något avfasad, men inte tillräckligt vilket gör att man fastnar eller snubblar på kanten.



Bild 3. Övergångsstället Skarpansvägen – Styrmansgatan.

De övriga tre övergångsställena vid korsningen har samma problem med ojämna kanter, där det varken är en jämnt hög kant eller en avfasad kant. Förutom att vara problematisk för personer med rullstol så kan vi också konstatera att ojämna kanter utgör en risk för både fotgängare och cyklister

att hamna snett. Det bör vara mer uppenbart vad som är en hög trottoarkant och vad som är en avfasad kant.

Asfalten är gropig och ojämn vid övergångsställena på flera ställen. Övergångsställets ränder är fläckvis bortnötta. Cykelbanan behöver korsas, det är inte tillräcklig kontrast som visar övergången mellan trottoar (med ljusgrå stenar) och cykelväg (med rosa sten i granit). Det finns inte heller något som indikerar för personer med synnedsättning att de korsar en cykelväg.

Nygatan – Torggatan





Bild 4 och 5. Till vänster: Övergångsställe vid Torggatan med kullersten. Till höger: Övergångsstället vid S-market.

Den här korsningen har bilväg åt tre håll, söderut startar gågatan. Det är en livligt trafikerad korsning, framför allt sommartid. Hela korsningen är belagd med kullersten. Vägen har kullersten i rosa granit, med detaljer (såsom övergångsställets streck) i grå granit. Kontrasten är helt otillräcklig för någon med synnedsättning, även för andra syns färgskillnaderna dåligt om solen ligger lågt exempelvis. Trottoarerna har plattor.

Här är övergången mellan väg och trottoar helt utan kanter. Detta underlättar om man har rörelsenedsättning och hjälpmedel, men kan utgöra fara för personer med synnedsättning. Kombinationen av att inte ha kant till trottoaren och att ha låg kontrast mellan trottoar, väg och övergångsställe gör korsningen farlig för denna grupp. Längs med trottoaren finns stenpollare av granit. Dessa har också låg kontrast mot marken och kan utgöra snubbelrisk. Vi rekommenderar kontrastfärg upptill på pollarna.

Kullersten är inte att föredra för rullstolsanvändare, personer med barnvagn, med flera grupper. Det är en ojämn och svårframkomlig yta som dessutom försämras med tiden när sanden mellan stenarna försvinner. Detta är ett problem både på övergångställena och gågatan i stort.

Torggatan – Norragatan




Bild 6 och 7. Till vänster: Övergångsställe intill Totte på hörnet. Till höger: Pollare vid övergångsstället.

Denna korsning är utformad på samma sätt som den vid Nygatan-Torggatan och våra synpunkter kring kullersten samt kontraster gäller även här.




Bild 8 och 9. Till vänster**:** Ojämnt underlag på övergångsställe. Till höger: rester av gammal pollare.

Där övergångsstället korsar Torggatan intill ingången till Totte på hörnet har stenarna sjunkit ner, vilket skapat en övergång som upplevs ”vågig”. Se bild 8. Där rullstolens hjul sjunker ner bildas även vattenpölar vid regnigt väder.

På flera platser i staden upptäcker vi rester av vad vi antar är gamla pollare som tagits bort. Se bild 9. Dessa utgör snubbelrisk och bör avlägsnas.

En av stadens parkeringsplatser för rörelsehindrade finns på Norragatan, nära övergångsstället. En kant mot trottoaren försvårar att ta sig med rullstol från parkeringsplatsen, istället behöver man färdas på bilvägen till övergångsstället, vilket kan leda till farliga situationer. Parkeringsplatser i Mariehamn kartlades av gruppen 2025.[4]

Torggatan – Storagatan

Övergångstället som går tvärs över Torggatan leder över två filer, en smal refug och sedan en fil i andra färdriktningen. Här har man valt att under senare tid anlägga grå kullersten i korsningen.

[4] Rapport parkeringsplatser i Mariehamn, Funktionsrätt Åland, 2025.
https://handicampen.ax/app/uploads/2025/07/rapport-parkeringsplatser-i-mariehamn-154-2025.pdf



Bild 10. Till vänster: Övergånggställe tvärs över Torggatan, refug intill bussfil.

Refugen är låg och har avfasad kant. Passagebredden är tillräcklig (332 cm), men refugens bredd mellan vägbanorna är allt för smal för att stå och vänta på, den är enbart 100 cm. De båda filerna i samma färdriktning är vältrafikerade, filen i den andra riktningen (på andra sidan refugen) är en bussfil som används mer sällan. Vår rekommendation är att ta bort refugen om det inte är möjligt att bredda den, och att lösa trafiksituationen på ett alternativt och säkert sätt för fotgängare. Undantaget de ljusa varningsplattorna är refugens kontrast mot omgivande kullerstenar låg, det är svårt att se var refugen slutar och vägen börjar.





Bild 11 och 12. Till vänster: Övergångsställe över Storagatan vid Ämbetsverket. Till höger: Refug på Storagatan.

Övergångsstället som korsar Storagatan har en rundad utformning (se bild ovan). Mellan vägbanorna finns en refug. På andra sidan övergångsstället är man vid Ämbetshuset där en cykelbana ska korsas innan man är på trottoaren. Övergångsstället har till ena hälften avfasad kant, och till andra hälften en kant samt varningsplattor. Detta rekommenderas för att fungera både för de med rörelse- och synnedsättning.

Taktila och kontrasterande varningsplattor finns på båda trottoarer samt på refugen. På bilden ovan syns varningsplattor som placerats längs den rundade kanten av vägen. Vi rekommenderar att varningsplattor anger färdriktningen och därmed bör de inte följa vägens träckning som här, utan placeras i linje med övergångsstället. Effekten av varningsplattornas kontrast minskas av att de är nedsmutsade. Löv döljer hälften av varningsplattorna, vilket blir ett problem under hösten.

Utöver varningsplattorna är det mycket dåliga kontraster för att visa att detta är ett övergångsställe. Övergångsställets ränder är belagda med ljusgrå kullersten, resten av korsningen med mörkgrå kullersten. Under kartläggningstillfället lyste solen. Det var svårt att se övergångsställets ränder även med god syn.

Refugens bredd är 250 cm vilket är godkänt. Passagebredden är 413 cm.

Ålandsvägen – Storagatan





Bild 13 och 14. Till vänster: Övergångställe över Storagatan med rödljus. Till höger: Refugen vid övergångsstället.

I korsningen Ålandsvägen – Storagatan tittade gruppen på ett övergångsställe, det som går tvärs över Storagatan på östra sidan (se bild). Övergångsstället har rödljus.

Refugens bredd mellan vägbanorna är enbart 155 cm och rekommendationen är 250 cm. Refugen har en passagebredd på 250 cm vilket är tillräckligt. Refugen är inte markerad i tillräcklig grad med kontrastfärg, den har inte heller taktila varningsplattor. Det finns en vit linje på ena sidan av refugen men inte på den andra. Det finns inte heller någon låg kant som talar om för en person med synnedsättning och vit käpp att man befinner sig på refugen. Detta gör övergångsstället mindre säkert för den här gruppen.





Bild 15 och 16. Till vänster: Tryckknappslåda vid rödljus. Till höger: Taktil karta.

Taktila och kontrasterande varningsplattor finns vid start och slut av övergångsstället. Tryckknappslåda för rödljus finns för fotgängare på vardera sida övergångsstället. Tryckknappslådan har en taktil karta som visar övergångsställets utformning. Det finns ljudsignal för rött och grönt ljus.

Ålandsvägen – Norragatan

Korsningen ligger intill Mathishallen och den är vältrafikerad, både av bilister och fotgängare/cyklister. Ålandsvägen har byggts om på senare tid och är den enda gatan i Mariehamn som än så länge har ett taktilt ledstråk längs med trottoaren, på bägge sidor om gatan. Ledstråket är utformat med riktningsplattor (med längsgående ribbor) och valplattor (med runda knoppar). Det finns även plattor i en kontrasterande färg för att visa till exempel att man kommer till övergångställe. Utformningen är enligt rekommendation.

Här tittade vi på de två övergångsstället som korsar Ålandsvägen och som har refuger.



Bild 17. Övergångsställe över Ålandsvägen intill Mathishallen.

Övergångsställe 1, intill Mariehamns stads seniorcenter:
Övergångsställets start och slut har en låg kant på den sidan där ledstråket går, samt en nedsänkt del intill. Utformningen passar därmed både för personer med hjälpmedel såsom rullstol och för personer med synnedsättning som använder vit käpp.

Refugen är 200 cm bred, det uppfyller inte rekommendationen på 250 cm. Refugen är uppdelad i en nedsänkt passage samt en passage som är upphöjd med taktila plattor (se bild ovan). Bredden för dessa är 150 cm vardera, vilket är godkänt.





Bild 18 och 19. Till vänster: Övergångsställe över Ålandsvägen intill Hotell Pommern och Mathishallen. Till höger: Refug med ledstråk till vänster och nedsänkt del till höger.

Övergångsställe 2: intill Mathishallen: Övergångsställets start och slut har en låg kant på den sidan där ledstråket går, samt en nedsänkt del bredvid. På samma sida vägen som Mathishallen finns kontrasterande plattor längs med hela övergångsställets start, vilket är bra. På andra sidan vägen går cykelbana på utsidan av trottoaren.

Refugens bredd mellan vägbanorna är 200 cm, det uppfyller inte rekommendationen på 250 cm. Refugen är även här uppdelad i en nedsänkt passage samt en passage som är upphöjd med taktila plattor (se bild 19). Bredden för dessa är 150 cm vardera vilket är godkänt.

Kort nedslag: Köpmansgatan – Kaptensgatan

Gruppen kartlade inte korsningen i sin helhet, men noterade stora problem med denna korsning för personer med rörelsenedsättning. Det är höga kanter längs trottoarerna på alla sidor, kanterna är mellan 6–8 cm höga vid övergångsställena utan nedsänkt del.



Bild 20. Hög kant vid korsningen Köpmansgatan-Kaptensgatan.

Bild 20 visar att man inte kommer upp på trottoaren med rullstol. På bilden syns en elrullstol, de kan inte lyftas upp på en kant vilket ledde till att vår gruppmedlem fick ta sig längs Kaptensgatan på bilvägen för att komma ut ur korsningen. Detta har meddelats till Mariehamns stad, då korsningen är under pågående arbete.

Enkla och svåra åtgärder

Enkla åtgärder:

- ☐ Ny färg behövs på flera övergångsställen
- ☐ Kontrastmarkeringar behövs för att markera övergång till cykelbana
- ☐ Kontrastmarkering behövs på pollare vid Torggatan
- ☐ Underhåll av varningsplattor och ledstråk bör ses över under höst och vinter
- ☐ Måla de övergångsställen som har kullersten i en kontrasterande färg (vit)
- ☐ Snabbare möjlig lösning till att sänka trottoarkanter: höj upp vägen mot kanten med en ”ramp” av asfalt.

Svåra åtgärder:

- ☐ Trottoarkanter behöver sänkas genom att byta ut kantsten
- ☐ Byta ut kullersten på övergångsställen mot markunderlag som fungerar bättre med rörelsenedsättning samt synnedsättning. Är detta ej möjligt föreslår vi att måla övergångsstället, se enkla åtgärder.
- ☐ Refuger behöver breddas vid flera övergångsställen, framför allt de som understiger en bredd på 200 cm.
- ☐ Asfalten behöver jämnas ut på vissa ställen, bland annat på Torggatan
- ☐ Taktila varningsplattor vid övergångsställen utan kant behövs
- ☐ Trafiklösningen vid Torggatan – Storagatan (övergångsställe tvärsöver Torggatan samt bussfil) behöver göras om. Refugen är allt för smal, en alternativ lösning skulle vara att föredra.
- ☐ Ledstråk med taktila plattor längs trottoaren på vägar där detta saknas

Slutsats

Ett övergripande problem vi kan se med Mariehamns stads övergångsställen är att de är utformade på olika sätt utan en standard. Under vår korta runda genom centrum kunde vi se ett flertal helt olika trafiklösningar. Vissa övergångsställen var särskilt dåliga för personer med hjälpmedel och rullstol, med höga kantstenar vid övergångsstället. Andra platser var utan hinder för rullstol, men istället var kontrasterna mycket dåliga för personer med synnedsättning och det saknades varnande plattor eller kanter, som exempel.

Vid flera av de övergångsställen vi tittat på kan vi se att lösningar för att sänka farten för trafikanterna krockar med behoven för personer med funktionsnedsättning. Vi har under längre tid framfört synpunkter till staden om att kullersten på gågatan inte är lättframkomlig för till exempel de med rullstol eller andra hjälpmedel. För ett antal år sedan byggdes vägar om och flera korsningar i centrum anlades med kullersten, ett steg i fel riktning enligt oss. Utformningen av gågatans och korsningarnas övergångsställen med kullersten gör dem inte heller säkra för personer med synnedsättning.

Vi önskar att Mariehamns stad använder riktlinjer för enhetliga övergångsställen. Ålandsvägen är den väg i staden mest i enlighet med rekommendationer för tillgänglighet och därför önskar vi att man tar mall av lösningen vid Ålandsvägen när andra vägar uppdateras.

På flera platser konstaterar vi att refuger är allt för smala, vilket kan utgöra fara för gångtrafikanter. I synnerhet de refuger vars bredd är under 200 cm bör åtgärdas, rekommenderad bredd är 250 cm. En för smal refug bör tas bort och trafiksituationen lösas på ett annat sätt om gatan är för smal. Kräver gatans bredd att det finns en refug så bör en sådan vara tillräckligt bred även för personer med exempelvis hjälpmedel.

Mariehamn, 17.11 2026

Karl Wahlman — Verksamhetsledare

Erika Elfsberg — Kommunikatör

Funktionsrätt Åland rf
Skarpansvägen 30, 22100 Mariehamn
+358 (0)18 22 360, info@handicampen.ax
www.handicampen.ax