

Helsingfors



Cyklings- översikt 2023

Innehåll

3

Förord

4

Cykling är populärt i Helsingfors

7

Enkelt att åka cykel även när vädret blir svalare

9

Cykeln är ett praktiskt färdmedel

11

Smidig cykling i Helsingfors

12

Nätverket av cykelvägar i innerstaden kompletteras i rask takt

12

Det är trevligt att trampa stadscykel

14

Nätverket av banor ska omfatta hela regionen

16

Kajsatunneln och dess cykel-parkerings-central blir färdiga

17

Informationen om cykelnätverket förbättras runtom i Helsingfors

18

Cykelparkeringen förbättras kontinuerligt

20

Stadsborna stöder främjande av cykeltrafik

22

Om publikationen



- **Cyklingsöversikt 2023 är**
- **den femte publikationen som**
- **presenterar utvecklingen av**
- **cykeltrafiken, stadsbornas**
- **åsikter, cykeltrafikprojekt och**
- **cykeltjänster i Helsingfors.**
- **Den första cyklingsöversikten**
- **publicerades 2015.**



Mot en kolneutral och människovänlig stad



Helsingfors har i ungefär ett årtionde utvecklat målmedvetet cyklingen som ett attraktivt färdssätt i vardagen. Resultaten syns i stadsbilden – människor av olika åldrar, funktionsförmågor och bakgrunder cyklar allt längre sträckor. Stads cyklarna är enormt populära och nya cykelvägar används effektivt.

Cykeln ger barn möjligheten att röra sig självständigt, möjliggör smidiga resor för dem som inte har körkort och hjälper att upprätthålla den fysiska konditionen när vardagsmotionen är en del av livet. Att minska utsläppen och främja stadsbornas hälsa kräver dock betydande insatser, så att cykling blir det mest attraktiva färdssättet för allt fler människor.

Behovet av att utveckla cykeltrafiken betonas när klimatmålen blir strängare och folkhälsoproblemen på grund av orörlighet ökar. Det räcker inte med att främja enbart eltrafik, utan det behövs också en övergång till rörlighet med muskelkraft. Ju fler väljer

cykeln, desto mer minskar utsläppen och olägenheterna till följd av orörlighet.

Helsingfors mål är att vara kolneutralt före 2030. Detta förutsätter också att cykeltrafiken fördubblas. Samtidigt förbättrar man förutsättningarna för gång- och kollektivtrafiken – och gör dem till ett genuint konkurrenskraftigt alternativ till privatbilismen. På detta sätt får även de som behöver bilen i sin vardag mer rum. Tydliga rutter gör det lättare och tryggare att röra sig för alla trafikanter. Utvecklandet av cykeltrafiken är arbete som gynnar alla stadsbor och alla som rör sig i staden, oavsett färdssätt.

Investeringarna i främjandet av cykeltrafiken har ökats sedan 2012, men den investeringsnivå som målsättningarna förutsätter uppnåddes först 2020, det vill säga åtta år för sent. Trots investeringarna i cykeltrafiken har behovet av investeringar ackumulerats och takten måste ökas. Därför ska vi påskynda genomförandet av målnätverket för cykeltrafik och höja investeringsnivån, så att huvuddelen av innerstadens målnätverk av banor blir färdigt före 2030 – åtminstone med tillfälliga åtgärder.

Det finns alltså gott om arbete kvar. Helsingfors har trots allt utvecklats betydligt som cykelstad och även förtjänat internationell uppmärksamhet för det. Renoveringen av Tavastvägen, Kajsatunneln som snart blir färdig, den pågående renoveringen av Mannerheimvägen samt nätverket av banor som håller på att kompletteras i och med Spårjokern och Kronbroarna är exempel på hur vi bit för bit gör Helsingfors till en alltmer cyklingsvänlig stad, alltså en bättre stad för alla!

Anni Sinnemäki

Biträdande borgmästare

Stadsmiljösektorn

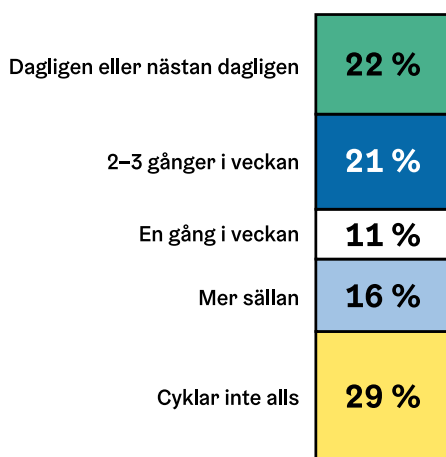
Helsingfors stad

Cykling är populärt i Helsingfors

Över hälften av Helsingforsborna cyklar varje vecka

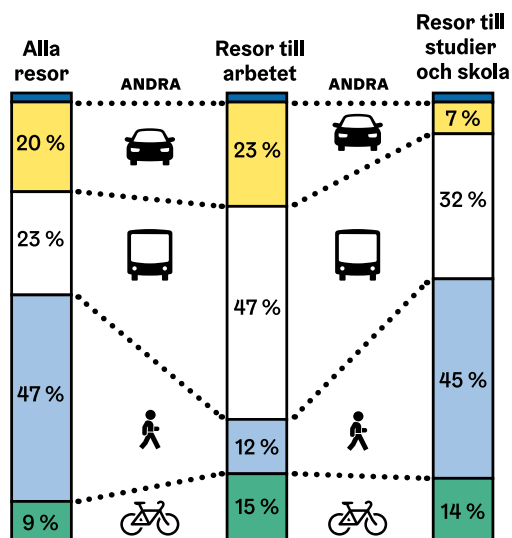
Cykling under den snöfria tiden

Källa: Cykelbarometern 2022



Andelen resor med olika färdssätt 2022

Källa: Helsingforsbornas resvanor 2022



Coronan har påverkat cykeltrafikens volym

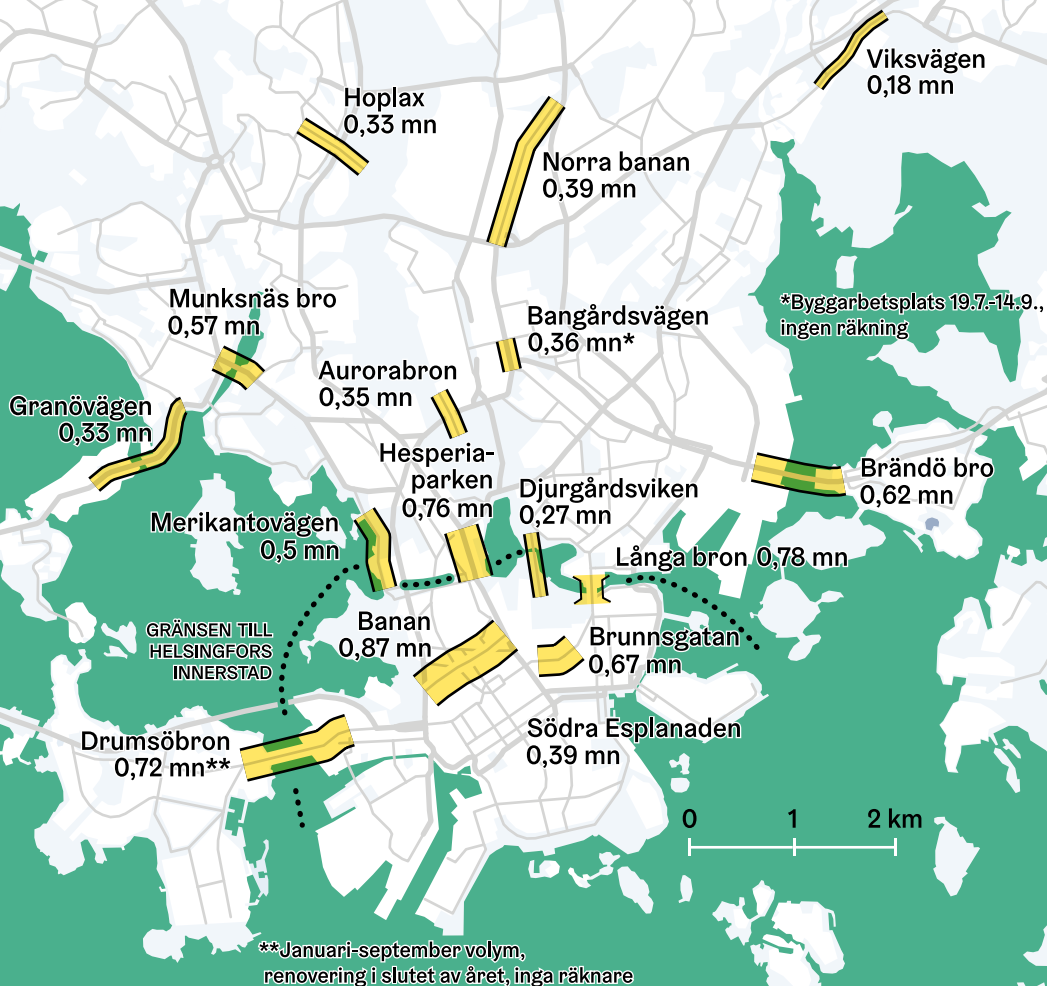
I hela Helsingfors görs cirka 160 000 resor med cykel om dygnet. 55 procent av Helsingforsborna cyklar minst en gång i veckan. Andelen är tre procentenheter mindre än 2020. Minskningen beror särskilt på det allt vanligare distansarbetet. På längre sikt har cykeltrafikvolymen ökat sedan 1997.

Cykeltrafikens färdssättsandel har förblivit på samma nivå under de senaste åren. Cyklingens färdssättsandel har inte ökat enligt de uppställda målen. Helsingfors har som mål att 20 procent av alla färder ska göras med cykel senast 2030. År 2022 var cykeltrafikens

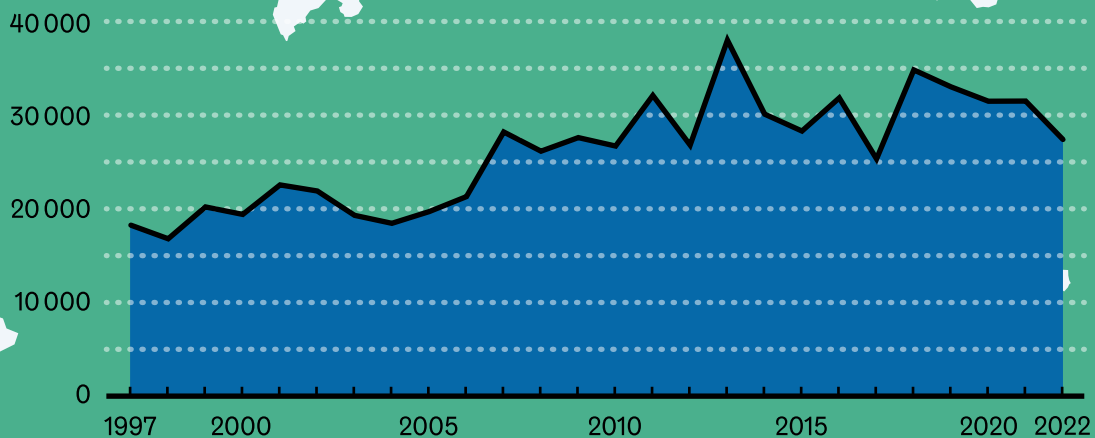
färdssättsandel av alla resor nio procent.

Cykeltrafikens färdssättsandel har stannat på den nuvarande nivån under de senaste åren närmast därför att målnätverket för cykeltrafik har färdigställts endast delvis. Därför finns det fortfarande många mål mellan vilka man inte kan ta sig smidigt med cykel. Lätthet är en förutsättning för att resor med cykel ska bli vanligare, och därför ska huvuddelen av nätverket vara färdigt. Nu håller nätverket på att bli färdigt – och samtidigt skapas förutsättningar för ökning av cyklingens popularitet.

Cykeltrafikvolymen vid de automatiska räkningspunkterna 2022



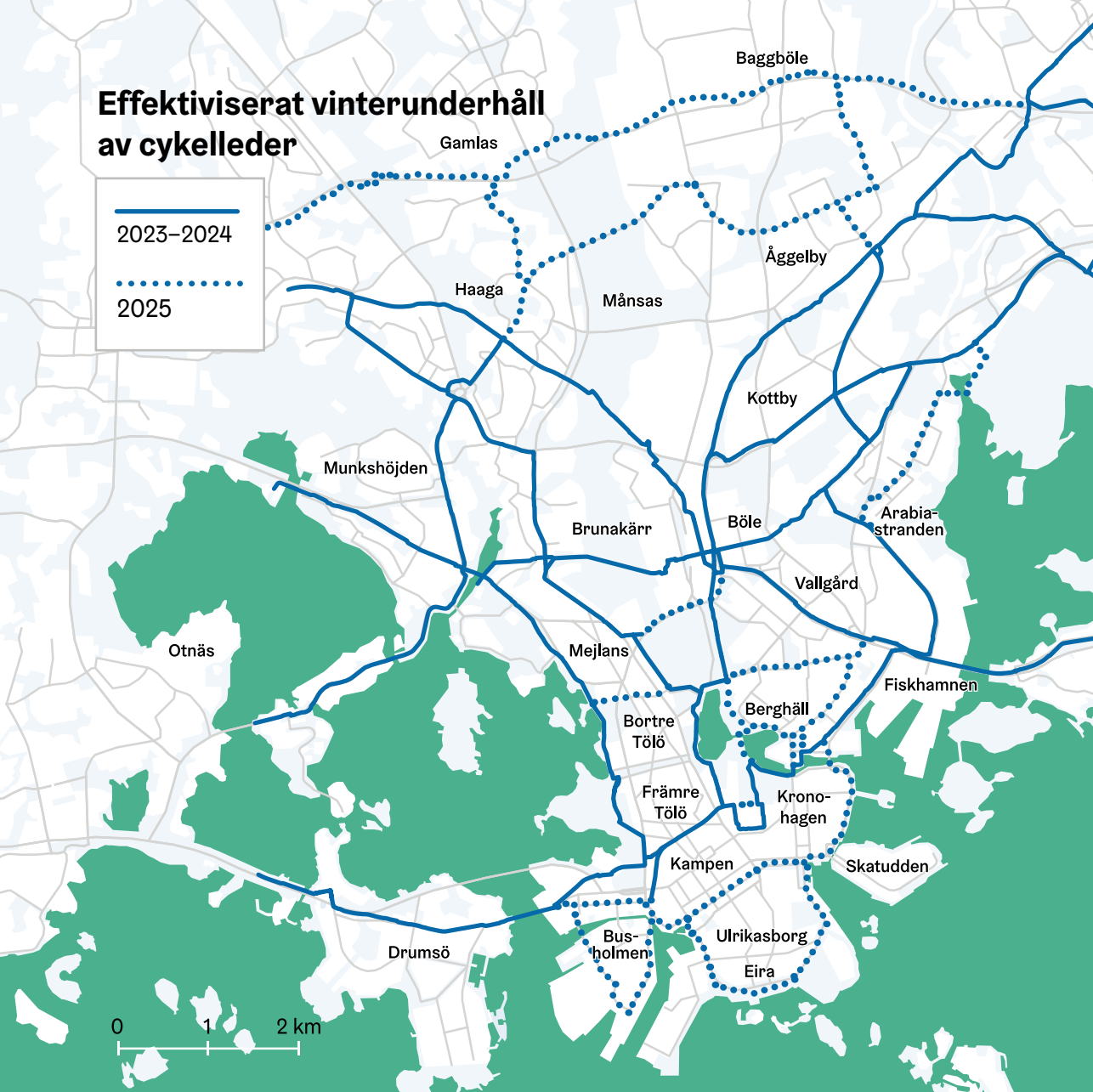
Cykeltrafikvolymen vid gränsen till Helsingfors udde en vardag i juni 1997–2022



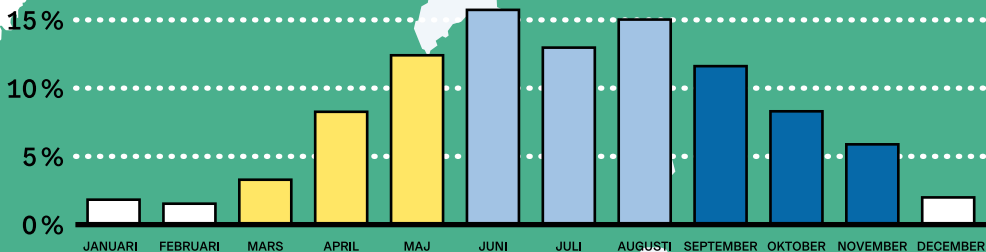
Effektiviserat vinterunderhåll av cykelleder

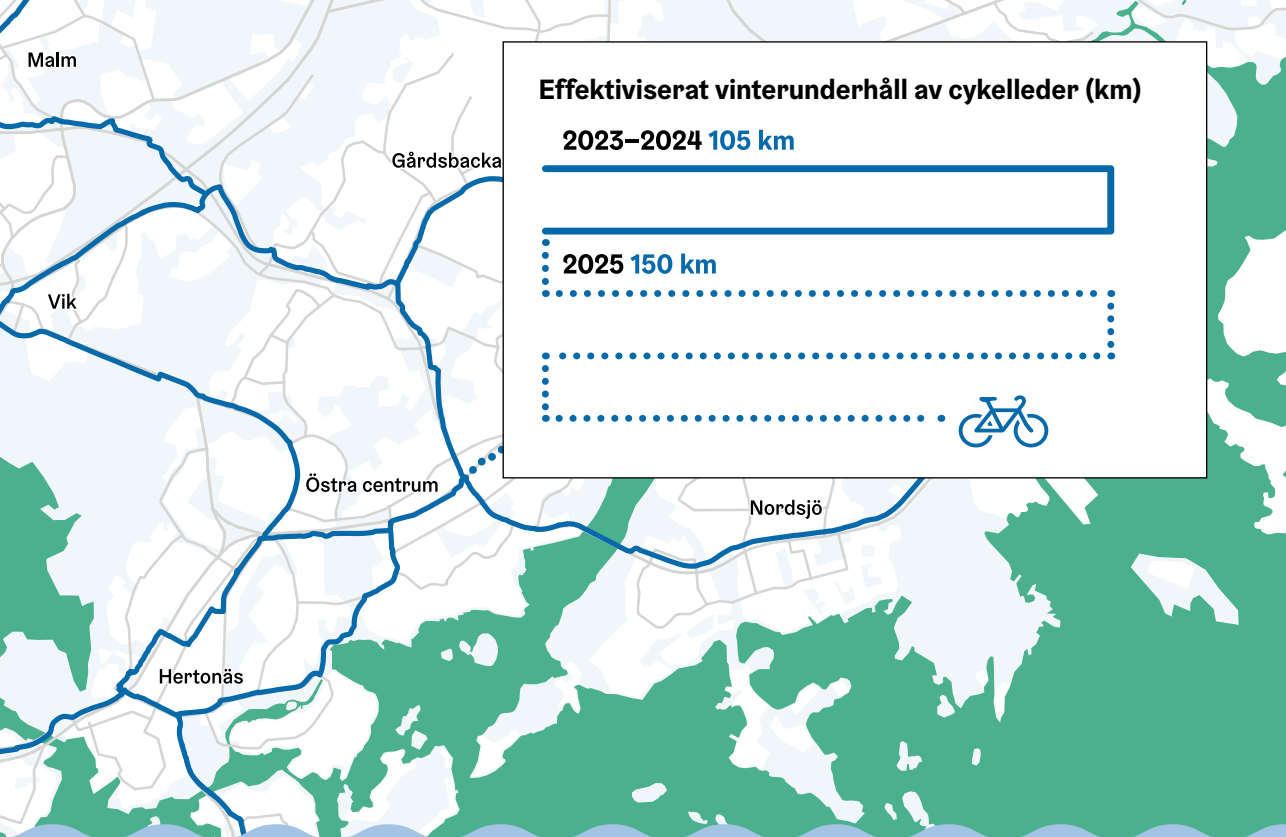
2023–2024

2025



Fördelning av årets cykeltrafikvolym över de olika månaderna, medeltal 2019–2020





Enkelt att åka cykel även när vädret blir svalare

För närvarande cyklar cirka tio procent av de vuxna i Helsingfors året runt. Majoriteten av dem fortsätter att cykla, även på vintern, minst två eller tre gånger i veckan. Nuförtiden cyklar redan 40 procent av Helsingforsborna under snö- och isfria tider. Helsingfors har som mål att skapa förutsättningar för att människor i alla åldrar kan cykla smidigt och tryggt året runt och att cykelvolymen inte minskar betydligt vintertid.

Det återstår ännu mycket arbete innan målet uppnås, eftersom snöfall och föränderligt väder i nuläget orsakar åtminstone kortvariga störningar i cykeltrafiken. Snöröjningen efter större snöstormar kan ta flera veckor, och därför kan det vara svårt att röra sig med cykel under en längre tid.

Cyklingsförhållandena vintertid har förbättrats genom effektiviserat vinterunderhåll inom ett nätverk som omfattar

cirka hundra kilometer. Beroende på väder försöker man åstadkomma antingen en is- och snöfri asfaltyta eller en hård och halksäker snöyta. Som metoder vid det effektiviserade vinterunderhållet används borstsaltning och effektiviserad plogning. Nätverket för effektiviserat vinterunderhåll kommer att täcka 150 kilometer av banorna och huvudlederna för cykeltrafik 2025. Cyklingsförhållandena förbättras även på vägar som inte omfattas av det effektiviserade vinterunderhållet.

Även om man vid vinterunderhållet är förberedd för hårda snöstormar, är fören med temperaturer runt noll eller med plusgrader vanligare under vintern i Helsingfors. Man behöver alltså inte gömma cykeln i förrådet när kvällarna blir mörkare och vädret svalare, utan man kan välja fordonet enligt före.

Därför cyklar man:

Ett behändigt sätt
att ta sig runt

42 %

Positiv inverkan på
den fysiska kondition-
en och hälsan

34 %

Friluftsliv och
rekreation

7 %

Ekonomisk
förmånlighet

6 %

Miljöorsaker

4 %

Frihet från
tidtabeller

3 %

Övriga orsaker

3 %

TOP 5:

Helsingforsborna skulle cykla mer om ...

1. Parkeringsplatserna och -områdena för cyklar skyddades bättre mot skadegörelse och stölder
2. Nätverket av cykelleder var mer täckande och enhetligt
3. Det var säkrare att cykla
4. Cyklisterna beaktades bättre i arrangemangen i korsningarna
5. Underhållet av cykellederna var bättre

Källa: Cykelbarometern 2022





Cykeln är ett praktiskt färdmedel

Helsingforsarna cyklar i synnerhet för att det är ett behändigt sätt att ta sig runt. Av samma orsak används cykeln aktivt av nederländare och danskar, som är kända för sin cyklingkultur. Samtidigt får de automatiskt betydande hälsoförmåner och förbättrar folkhälsan. Samma saker eftersträvar vi också i Helsingfors. Den vanligaste orsaken till att man cyklar i Helsingfors är att man åker cykel till jobbet eller studierna. Antalet cykelresor för hobbyer och under fritiden har ökat sedan 2020.

Cykeln är en central del av resorna och kompletterar särskilt kollektivtrafiken. Nästan en tredjedel av dem som cyklar

dagligen använder också kollektivtrafik varje dag. Nöjdheten med möjligheterna att kombinera cykling och kollektivtrafik under samma resa har hållit sig på samma nivå jämfört med 2020, men ökat betydligt sedan 2016.

Helsingforsborna berättar att de skulle cykla mer, om parkeringsplatserna för cyklar skyddades bättre mot skadegörelse och stölder, och om nätverket av cykelleder var mer täckande och enhetligare. Även satsningar på cykeltrafikens säkerhet, arrangemangen i korsningar, underhållet och rutterna vid byggarbetsplatser skulle öka cyklingen.

Smidig cykling i Helsingfors

- Oavsett om man rör
- sig med cykel, till fots
- eller med bil är det
- **allas ansvar att beakta**
- **de övriga trafikanterna**
- **och förutse situationer.**
- När du följer följande
- tips är det bekvämt
- och smidigt att cykla
- i Helsingfors.

Cykla på cykelvägen eller körbanan

Cykeln ska vara på cykelvägen, cykelfältet eller körbanan. En cykelväg känner man igen på markeringar för en cykelväg och ett trafikmärke, ett cykelfält på markeringar för ett cykelfält och ett eventuellt trafikmärke. Om det inte finns någon cykelväg eller -fält ska man cykla på körbanan med den övriga trafiken. Trottoarerna är till för fotgängare, och endast barn under 12 år får cykla där.

MARTTI TULENHEIMO



Cykeltrafiken är enkelriktad

De nya cykelvägarna i Helsingfors är i huvudsak enkelriktade. Enkelriktade cykelvägar löper i regel på båda sidorna om en gata, så att cyklisterna följer den övriga trafikströmmen längs gatans högerkant. Om cykelvägen är dubbelriktad, känner man igen det på en tilläggs skylt under cykelvägmärket och på vägmarkeringar.

Cykelvägarna får nya kantstenar

På de nya cykelvägarna är cykeltrafiken separerad från trottoaren till en egen nivå som är markerad med kantstenar, precis som den övriga fordonstrafiken.



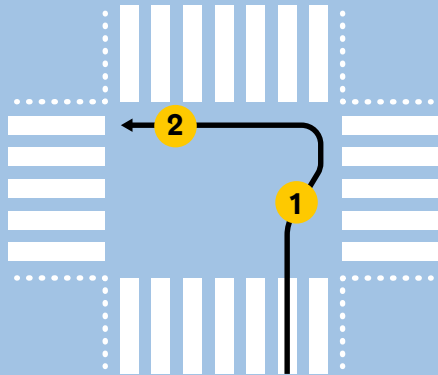
Korsa gatan när du har grönt ljus

När man cyklar ska man i princip följa cykeltrafikljussignalerna. Om det i en korsning inte finns separata cykelsignaler, ska cyklisten följa fordonstrafikens primär-signalerna på enkelriktade cykelvägar och cykelfält samt på körbanan. På dubbelriktade cykelvägar och kombinerade cykel- och gångbanor styrs cyklistens körvägsövergång oftast med gångsignaler och ibland med cykelsignaler.



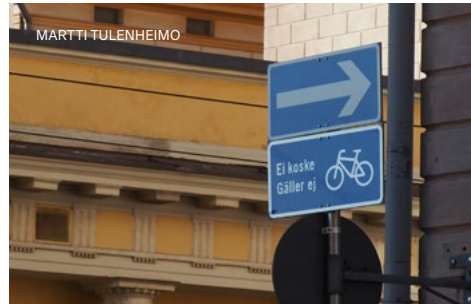
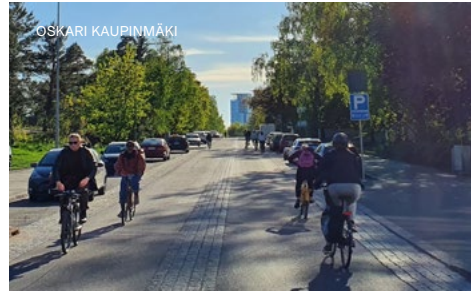
Gör en krok vid vänstersväng i korsningar

På enkelriktade cykelvägar och cykelfält rekommenderas att man gör en tvåstegsmånöver när man ska svänga till vänster. I det första skedet av svängen cyklar man rakt över den korsande körbanan, varefter man på korsningens motsatta sida grupperar sig i gathörnet. Stoppstället är vanligen angett med vägmarkeringar. Man kan fortsätta med det andra skedet av svängen, det vill säga fortsätta till vänster, när trafikläget tillåter det. Det är säkrast att vänta tills fordons- trafikerna i korsande riktning får grönt ljus.



Minneslista om den nya vägtrafiklagen:

1. Lyktor i skymning och mörker:
vitt framåt och rött bakåt.
2. Du har väl reflexer, ringklocka och fungerande bromsar på din cykel?
3. På de nya cykelgatorna är det cyklister som bestämmer takten – på Brändö parkväg finns Helsingfors första cykelgata.
4. Cyklister får färdas i båda riktningarna på en enkelriktad gata, om det är tillåtet enligt trafikmärken.
5. Om cykelvägen ligger på vägens vänstra sida sett i färdriktningen, får en cyklist också cykla till höger på körbanan eller vägrenen sett i färdriktningen.



Nätverket av cykelvägar i innerstaden kompletteras i rask takt

Helsingfors bygger nya cykelleder för att göra cyklingen i staden smidigare och tryggare. Cykelleder byggs under de närmaste åren i synnerhet i innerstaden, eftersom det där finns många cyklister och problem med cykelledernas kontinuitet. Byggandet av innerstadens målnätverk har inte framskridit med den planerade hastigheten, men under de kommande åren tar byggandet fart. På planeringsbordet finns också byggmetoder för cykelleder som är lättare och snabbare än gatuenoveringar.

De viktigaste nya cykellederna som färdigställdes år 2023 är på Caloniusgatan, Runebergsgatan (mellan Tölö torg och Mannerheimvägen) samt på Helsingegatan (österut från Sturegatan). Omarbetningen av cykelvägen på Drumsövägen blev också färdig 2023, och byggandet av enkelriktade cykelfält fortsätter på ruttens västsida. I centrum blev cyklingsförhållandena bättre också till följd av försöken på Södra Esplanaden och Lönnrotsgatan.

År 2023 inleddes också byggandet inom det viktigaste cykelprojektet i innerstaden: i ett arbete som blir färdigt 2025 får Mannerheimvägen enkelriktade cykelvägar på båda sidorna av gatan från Postgatan till Grejuskatan. I Hagnäs byggs cykelleder som en del av byggandet av Kronobroarna, varvid man bland annat bygger cykelvägar på båda sidorna av Broholmogatan. Förbindelsen från Långa bron till Tavastvägen kommer att förbättras betydligt under de kommande åren.

Under de kommande åren främjar man också cykelvägsnätverket i innerstaden, bland annat på Runebergsgatan, i samband med Västra Helsingfors spårväg.

- **Aktuell information om de planerade cykelvägarna finns på: <https://www.hel.fi/sv/stadsmiljo-och-trafik/cykling/byggande-av-cykelvagar>**

Det är trevligt att trampa stadscykel

Det populära stadscykelssystemet täcker nästan alla bostadsområden i Helsingfors. Med samma system kan man även cykla i Esbo. Det finns sammanlagt nästan 460 cykelstationer med nästan 4 600 cyklar tillgängliga till ett förmånligt pris. Det finns tiotusentals användare, vi uppmuntrar alla att prova!

- **På HRT:s webbplats kan du se var stadscykelstationerna ligger. Samtidigt kan du registrera dig som användare av stadscyklar: hsl.fi/sv/stadscyklar**

Källa: HRT:s webbplats

Uppskattning av byggandet av innerstadens målnätverk 2025

— Målnätverket för cykeltrafik

— Färdigställs 2024–2025

— Färdiga delar 2012–

— Färdigställs 2026–2030



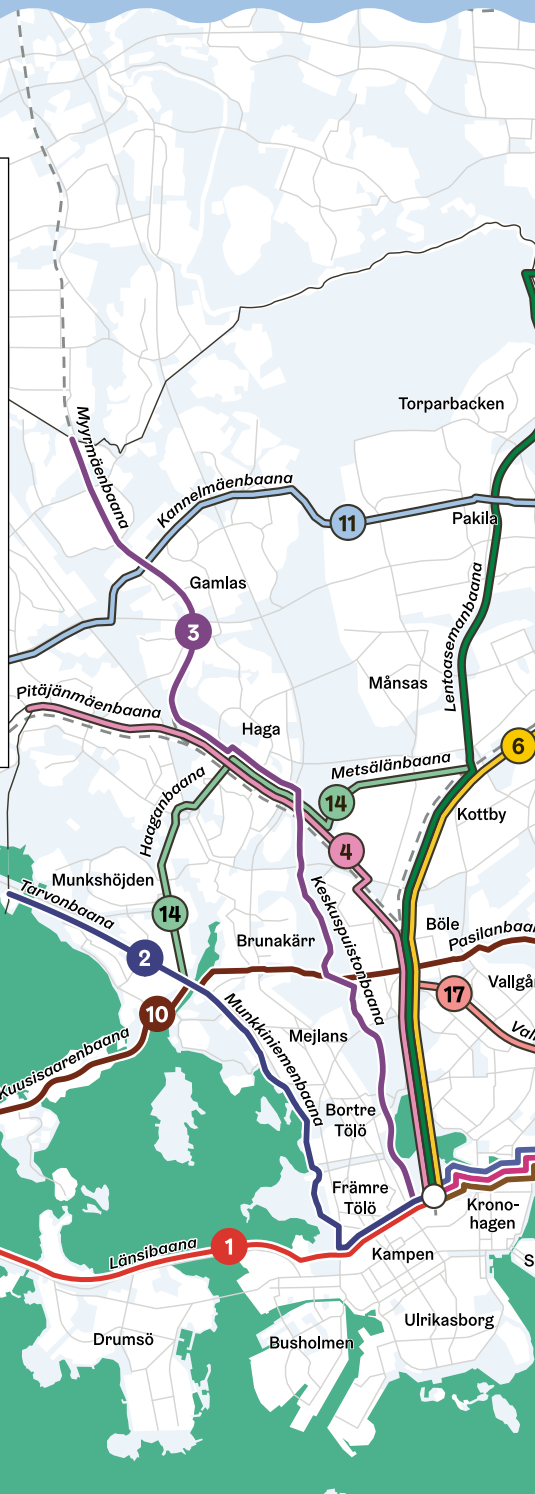


Nätverket av banor ska omfatta hela regionen

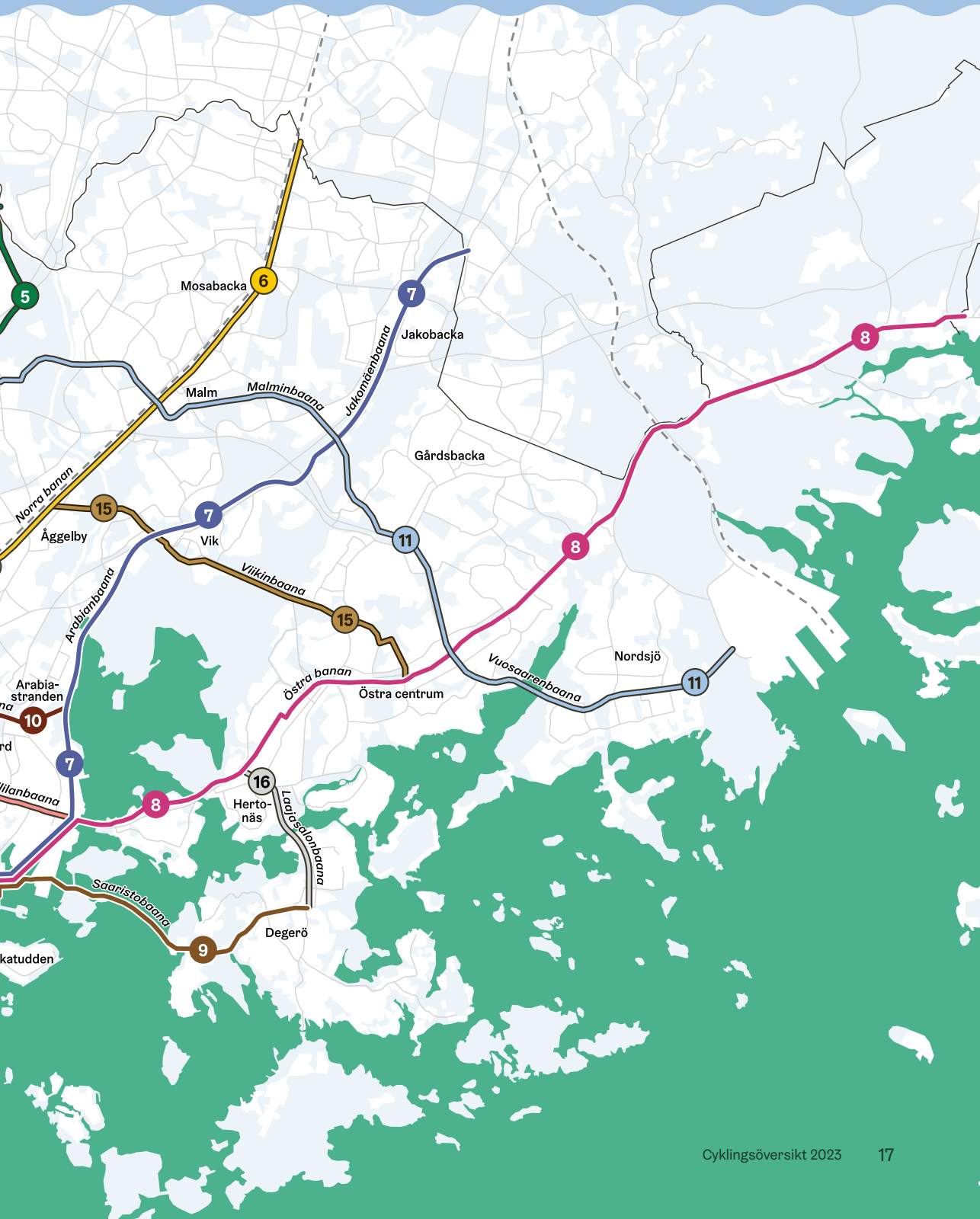
Under kommande år kompletteras bannätverket betydligt särskilt i samband med andra utvecklingsprojekt, såsom Kronobroarna, Degeröboulevarden och spårvägen mellan Fiskehamnen och Böle. Spårtrafiken och bannätverket planeras alltid tillsammans i Helsingfors.

- **Aktuell information om cykelbanförbindelser som håller på att byggas finns på:**
- <https://www.hel.fi/sv/stadsmiljo-och-trafik/cykling/byggande-av-cykelvagar>

Källa: Helsingfors, Vanda och Esbo städer 2023



I Helsingfors planeras banor som också fungerar som cykeltrafikens stomförbindelser mellan grannstäderna. Under de närmaste åren fokuserar man särskilt på planeringen och byggandet av Norra banan och Östra banan. Även planeringen av Munksnäsbanan och Sockenbackabanan framskrider med uppgörande av allmänna planer. År 2023 färdigställdes delar av Östra banan, Bölebanan och Sockenbackabanan.



Kajsatunneln och cykel-parkeringscentral färdigställs

Kajsatunneln, en undergång för gång- och cykeltrafik, och dess cykelparkeringscentral norr om Helsingfors centralstation färdigställs våren 2024. Tunneln utgör en knutpunkt för stadens cykelbanförbindelser i olika riktningar. Den gör förbindelserna för cykeltrafik i innerstadens tvärgående trafik avsevärt bättre. I fortsättningen kan man ta sig från den ena sidan av järnvägen till den andra med cykel och till fots smidigare.

I Kajsatunneln är cykelvägen planerad för stora volymer av cykeltrafik och är fyra meter bred. Trottoaren har separerats till en egen nivå med kantstenar. I planeringen av förbindelsen har man satsat på till exempel belysning, så att förbindelsen ska vara bekväm under alla tider. Kajsatunneln byggs på norra sidan av den nuvarande gångtunneln, och tunnelarna kopplas ihop med en förbindelsegång.

Kajsatunnelns cykelgarage

Det byggs en ny cykelparkeringscentral som rymmer nästan tusen cyklar. Målet är att öka cykeltrafikens attraktivitet genom att erbjuda en säker och användarvänlig cykelparkeringscentral med full service inomhus på en central plats i Helsingfors kärna.

Avsikten är att förse cykelgaraget med cykelställ för ramlåsning för så många cyklar

som möjligt, dock med beaktande av olika cykelmodellernas behov, och olika tjänster som stöder cykeltrafiken. Dessutom blir det bland annat en tvättplats för cyklar, på samma sätt som den populära tvättplatsen i Böle.

För färdigställning av servicekonceptet och planerna för cykelgaraget kartlades cyklisternas behov våren 2023.



Cykelparkeringen förbättras kontinuerligt

Helsingfors förbättrar sina invånares möjligheter till cykelparkering. Cykelställ för ramlåsning läggs till stegvis över hela staden. När man ökar kvaliteten och volymen för cykelparkering bidrar man enligt undersökningar till att Helsingforsbor cyklar mer.

På gatu- och parkområden har man senast byggt cykelställ i Kottby, Forsby, Kånala och Sockenbacka samt på Drumsö och Lövä. Det regionala projektet för cykelparkering, som började i innerstaden, fort-

sätter näst i Norra och Östra Helsingfors. Dessutom förbättras i och med särskilda projekt vissa skolors bristfälliga cykelparkering med cirka 4 000 cykelparkeringsplatser 2023–2024.

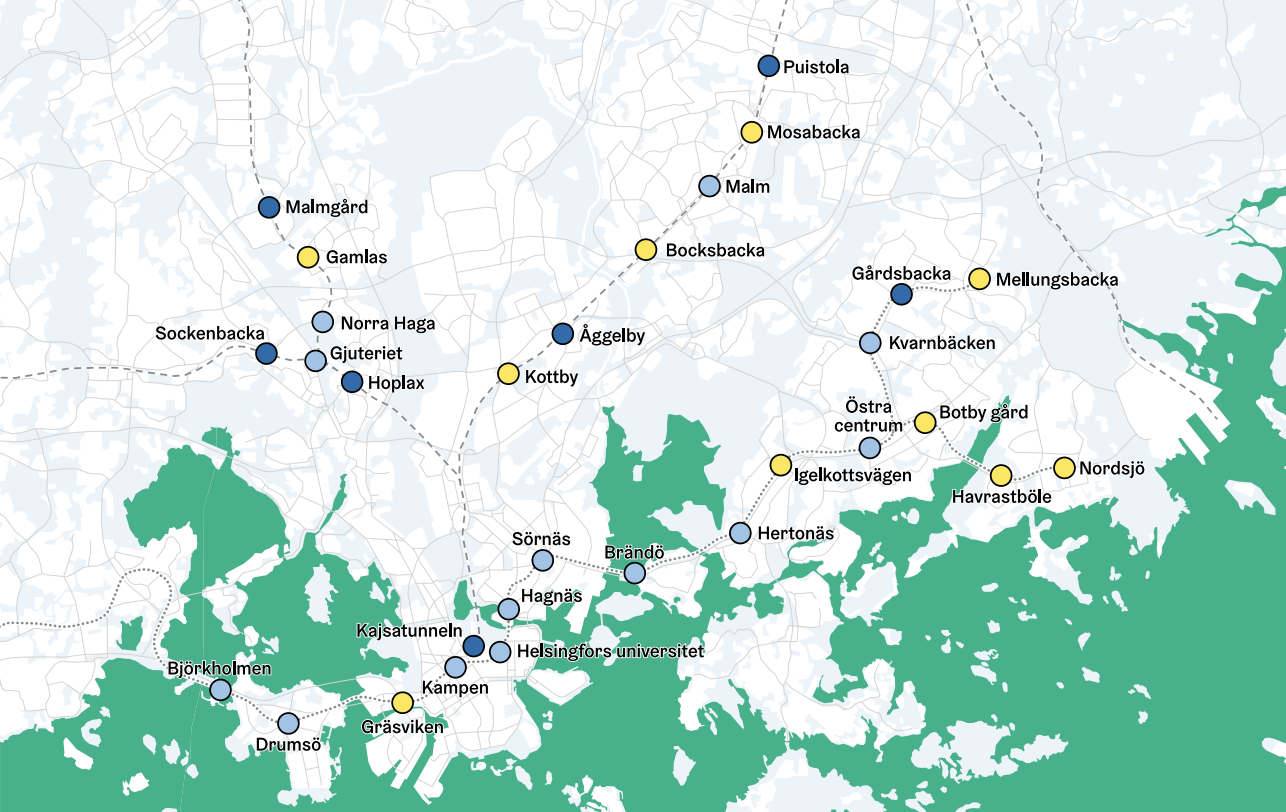
- **Information om cykelställens**
- **läge i gatu- och parkområden**
- **finns i stadens karttjänst**
- **kartta.hel.fi. Välj ”cykelställ”**
- **som material.**

Förbättringar i cykelparkeringen på stationer

De flesta Helsingforsbor bor några kilometer från en tåg- eller metrostation. I samband med stationer finns anslutningscykelparkering, där man kan parkera cykeln och behändigt fortsätta resan med kollektivtrafiken. Det har gjorts stora insatser i att utveckla anslutningscykelparkeringstjänsten under de senaste åren. Gamla cykelställ har

bytts ut och antalet skyltar och cykelparkeringsplatser har ökats. Säkerheten vid parkering har också förbättrats genom att möjliggöra ramlåsning, öka belysningen och bygga väderskydd. En del av byggkostnaderna för vissa projekt har täckts med statsunderstöd.





Projekt för cykelparkering på stationer 2022–2023

Byggda 2022

- Mellungsbacka*
- Bocksbacka*
- Botby gård*
- Rastböle*

Byggda 2023

- Gamlas*
- Kottby*
- Gräsviken
- Igelkottsvägen*

- Mosabacka
- Nordsjö

Under de närmaste åren kommer man att stegvis förnya och öka antalet av cykelställen med ramlåsning på stationer. Helsingfors stads samarbetspartner är Stadstrafik Ab som ansvarar för att utveckla och underhålla anslutningsparkeringen för cyklar.

Kommande projekt för cykelparkering på stationer

2024

- Hoplax*
- Kajsatunneln*
- Gårdsbacka*
- Malmgård*
- Åggelby*
- Sockenbacka
- Parkstad*

2025/2026

- Hagnäs
- Helsingfors universitet
- Hertonäs
- Östra centrum
- Kampen
- Björkholmen
- Brändö
- Drumsö
- Malm
- Kvarnbäcken
- Norra Haga
- Sörnäs
- Gjuteriet

*Staten har deltagit i kostnaderna för projektet



Stadsborna stöder främjande av cykeltrafik

Helsingfors får fortfarande ett starkt stöd av sina invånare för främjande av cykeltrafik. Upp till 94 procent av den vuxna befolkningen förhåller sig positivt till att främja cykeltrafik.

Enligt de cyklande stadsborna är Helsingfors en ganska bra cykelstad, och nöjdheten har hållit sig på nästan samma nivå under de senaste åren. De cyklande stadsborna är litet nöjdare än tidigare med hur säkert och smidigt det är att cykla, trots att det uppenbart finns rum för förbättring, eftersom ungefär var femte cyklist fortfarande upplever otrygghet när de cyklar. Av de faktorer som påverkar cyklingsupplevelsen väckte undantagsarrangemangen på cykelleder under byggarbeten och vinterunderhållet av cykelleder mest missnöje.

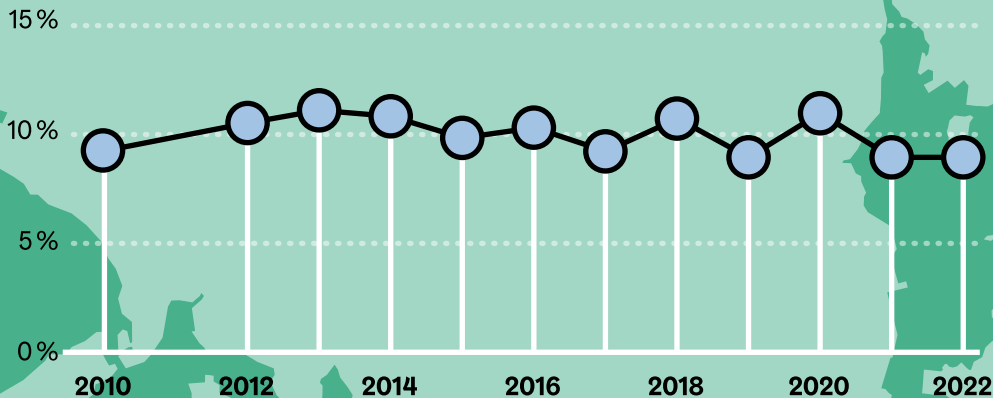
Nöjdheten med möjligheterna att kombi-

nera cykling och kollektivtrafik har ökat mest. Anslutningsparkeringen, stads cyklarna och de förbättrade möjligheterna att transportera cyklar på tågen och metron har säkert bidragit till detta.

Man försöker öka stadsbornas nöjdhet med cyklingsförhållandena genom att utveckla nuvarande cykelleder och bygga nya samt genom att förbättra cykelparkeringen, utveckla arrangemangen under byggarbeten, vinterunderhållet av cykellederna och tjänsterna för cyklisterna.

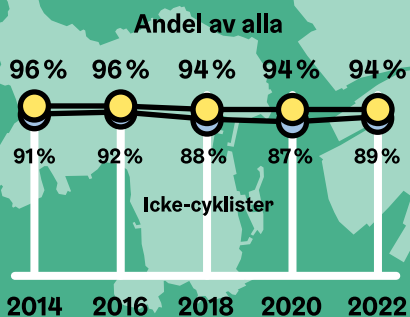
- **Respons på förhållandena för cykeltrafik i Helsingfors och utvecklingsförslag kan ges på hel.fi/respons/**
-
-
-
-

Cykeltrafikens andel av alla resor (%)

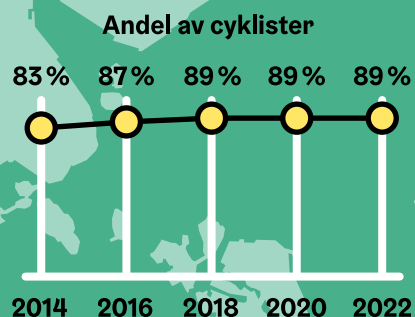


Källa: Helsingforsbornas resvanor 2022

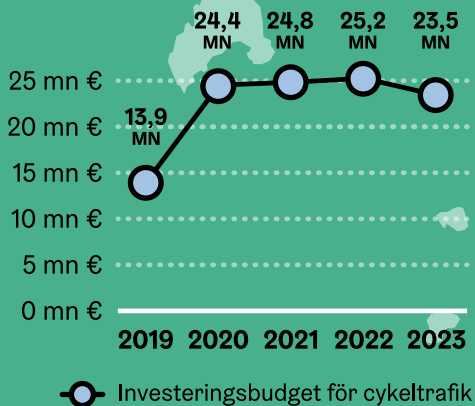
Andelen personer som förhåller sig positivt till att främja cykling



Nöjdhet med Helsingfors som cykelstad



Källa: Cykelbarometern 2022



Investeringarna i cykeltrafiken ökar

Helsingfors har ökat investeringsbudgeten för cykeltrafik i enlighet med målsättningarna. År 2023 investerades 23,5 miljoner euro i cykelleder, och avsikten är att ännu mer höja investeringsnivån under de kommande åren. Rätt riktade investeringar i cykeltrafiken ger upp till åttafaldiga fördelar för samhället.

Källa: Helsingfors stad 2023

Om publikationen

Serie och nummer

Stadsmiljösektorns broschyrer 2024:1

Redaktion för publikationen

Arbetsgrupp: Oskari Kaupinmäki, Lauri Kervinen, Jenni Huovinen, Teppo Pasanen, Ilari Heiska, Miikka Kulpakko

Layout och grafik: Mikko Airikka /
Koponen+Hildén Oy

Bilder

Omslagsbild: Martti Tuleheimo, City of Helsinki


Bilder på innersidorna: Lille Santanen, Martti Tuleheimo, Oskari Kaupinmäki, Marie Von Bell

Bakgrundskartor: Seutukartta 2023 © Stadsmätningen, Helsingfors, kommunerna i Helsingforsregionen och HRM, 2023

Mer information: www.hel.fi/sv/stadsmiljo-och-trafik/cykling/cykelleder

Respons: www.palautteet.hel.fi/sv

För planerare av stadsmiljön (på finska):
pyoraliikenne.hel.fi

A woman wearing a white knit hat, a brown and white checkered coat, and tan pants stands next to a teal bicycle with a red seat and a silver front rack. She is looking to the right. The scene is set outdoors in the snow, with a reddish-brown wall and a black metal fence in the background.

Stadsmiljösektorns
broschyrer 2024:1

[www.hel.fi/sv/stadsmiljo-och-
trafik/cykling/cykelleder](http://www.hel.fi/sv/stadsmiljo-och-
trafik/cykling/cykelleder)

Helsingfors stadsmiljösektor

Besöksadress

Verkstadsgatan 8
00580 Helsingfors

Postadress

PB 58200
00099 Helsingfors stad

Telefonväxel

09 310 2611

<http://hel.fi/stadsmiljo>