

Antalet cyklister
ökar — s.8

En investerad euro
ger nytta för nästan
åtta euro — s.10

Bannätet byggs
vidare — s.20

Vad tycker
Helsingfors-
borna? — s.6

Cyk- lings över- sikt

2015



Helsingfors stad



Förord

En växande stad behöver cykling

Helsingfors växer med nästan 10 000 invånare per år. När befolkningen ökar växer också trafikmängden. Det finns begränsat med utrymme på stadens gator och vägar, vilket innebär att vi behöver effektiva färdssätt som sparar på utrymmet. Ju fler Helsingforsbor som väljer att gå, cykla eller använda kollektivtrafiken istället för bilen, desto fler människor ryms att röra sig i staden.

Utgångspunkten för Helsingfors nya generalplan är att det bor 860 000 människor i Helsingfors år 2050 – en kvarts miljon mer än idag. Främjande av cykeltrafiken gör det lättare för staden att växa. Vårt mål är att öka på andelen resor som görs med cykel till femton procent till år 2020. Just nu sker elva procent av resorna med cykel.

En cyklist kan njuta av staden

Att främja cykeltrafiken främjar också byggandet av en trivsamt och livskraftig stad. Cykeltrafik orsakar inget buller i miljön eller andra utsläpp. Erfarenheter från resten av världen visar på att cyklister

är goda kunder i butiker och tjänster – det är lätt att hoppa av cykeln för att gå till butiken eller ta sig en kopp kaffe. En bilplats rymmer tio cykelplatser, vilket fördubblar mängden kunder jämfört med en fullpackad bil.

Cykling är trafik, men också effektiv vardagsmotion. Man har räknat ut att den ökade cykeltrafiken i Helsingfors för med sig positiva hälsoeffekter på flera miljoner euro per år. Kalkylen visar att en euro investerad i cykelvägar ger samhället en nytta på nästan åtta euro.

Under de kommande åren ska särskilt innerstadens cykelförbindelser förbättras och bannätet byggs vidare. Smidigare förbindelser gör cykelresorna snabbare, vilket lockar allt fler stadsbor att hoppa på cykeln.

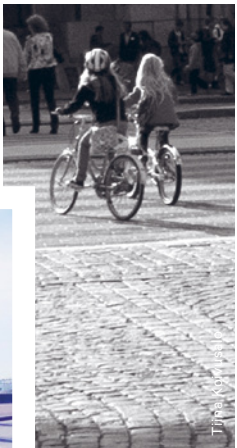
Utöver lederna behövs uppmuntran och information om olika cykeltjänster. Ett exempel på detta är den cyklingsöversikten. I den får man läsa om utvecklingen av cykling i Helsingfors, kommande cykelvägsprojekt och stadsbornas åsikter om cykling.



Anni Sinnemäki

Biträdande stadsdirektör
Helsingfors stad

Cyklingsöversikt 2015 är den första publikationen som presenterar utvecklingen av cykeltrafiken, stadsbornas åsikter, cykelvägsprojekt och cykeltjänster i Helsingfors. I framtiden publiceras cyklingsöversikten vartannat år.



Cyklingsöversikt 2015

© Helsingfors stadsplaneringskontor
Text: Risto Kujanpää och Helsingfors stadsplaneringskontor
Grafisk design och layout: Koponen+Hildén Oy och Tiina Koivusalo

Omslagets bilder: Krista Keltanen, Martti Tulenheimo och Kirsi Ylimutka
Bilder på innersidorna: Krista Keltanen, Tiina Koivusalo, Lauri Rotko, Aleks Salonen, Veikko Somerpuro, Martti Tulenheimo, Mikko Uro och Kirsi Ylimutka
Tryckeri: Kirjapaino Uusimaa, 2015

Baskarta: Karta över Helsingforsregionen
© Stadsmättningsavdelningen, Helsingfors 2015
ISSN 0787-9024
ISBN 978-952-272-991-0 (hft.)
ISBN 978-952-272-992-7 (PDF)
www.hel.fi/pyoraily

Innehåll

3 **Förord**
Anni Sinnemäki

5 **Innehåll**

6 **Vad tycker Helsingforsborna?**

8 **Allt fler cyklister**

10 **En investerad euro ger nytta för nästan åtta euro**

12 **Fakta om Helsingfors**

14 **Framtidens cykeltrafikströmmar**



16 **Cykelbanorna nu och i framtiden**
— Smidig resa till arbetsplatsen

18 **Parkering**

20 **Bannätet byggs vidare**

22 **Målet för cykeltrafikens huvudnät**

24 **Cykeltjänster**
Cykelcentret, ruttguide & stadscyklar

26 **Med cykel till metron och tåget**

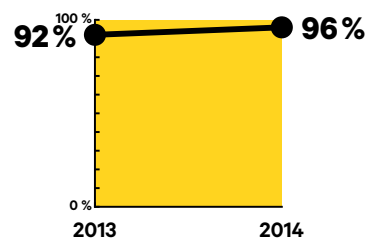


Vad tycker Helsingforsborna?

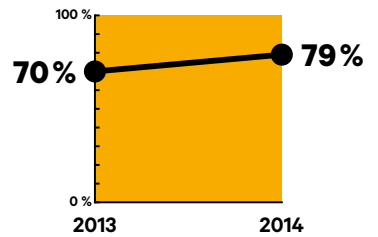
Under sommaren 2014 undersöktes stadsbornas belåtenhet med cykelförutsättningarna. Den första cyklingsbarometern visar att Helsingfors stad kan förvänta sig ett starkt stöd från sina invånare vad gäller de uppsatta målen att främja cykling.

VAD TYCKER HELSINGFORSBORNA?

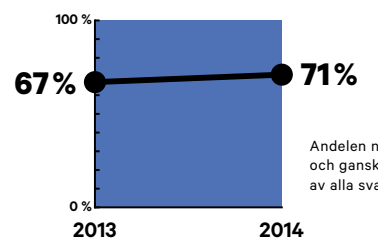
Andel stadsbor som förhåller sig positivt till att främja cykling



Hur nöjda stadsborna är med hur smidigt det går att cykla



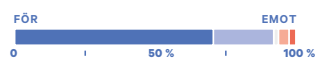
Hur nöjda stadsborna är med cyklings säkerhet



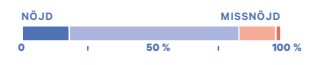
Andelen nöjda och ganska nöjda av alla svar.

Källa: Pyöräilybarometri 2014 (Cykelbarometern 2014) och Liikennebarometri 2013 (Trafikbarometern 2013)

91% av icke-cyklister förhåller sig positivt till främjandet av cykling.



83% Är nöjda med Helsingfors som cykelstad



Andelen nöjda och ganska nöjda av alla svar.



Kirsi Ylimutka

○ Helsingforsborna understöder främjandet av cykling oberoende av om de själva använder cykel eller inte.

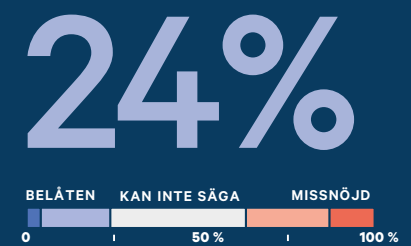
Varför cyklar Helsingforsborna?



Källa: Pyöräilybarometri 2014 (Cykelbarometern 2014)

○ En tredjedel av alla cyklande invånare använder också kollektivtrafiken varje dag.

Hur belåtna Helsingforsborna är med vinterunderhållet av cykelvägar



Vinterunderhållet av cykelvägar utvecklas baserat på försöken som staden utförde vintern 2014-2015. I försöket var avsikten att förenhetliga vinterunderhållet så att kvaliteten på en rutt som leder genom områden som sköts av olika entreprenörer skulle förbli på samma nivå. Utvecklingsarbetet kommer att fortsätta under kommande vintrar.

Källa: byggnadskontoret

Top 3

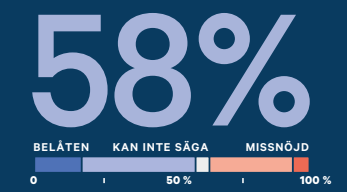
Helsingforsbornas syn på faktorer som skulle öka mängden cykeltrafik:

- 1 Ett mer omfattande och enhetligt cykelvägnät
- 2 Säkrare cykling
- 3 Förbättring av cykelvägarnas skick

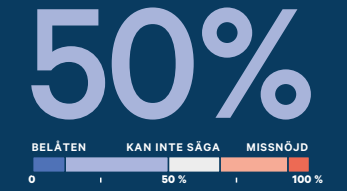
Källa: Pyöräilybarometri 2014 (Cykelbarometern 2014)



Belåtenhet med vägledning för cyklar



Belåtenhet med information om cykling



Andelen belåtna och ganska belåtna av alla svar.

VAD TYCKER HELSINGFORSBORNA?

Allt fler cyklister

I den snabbt växande Helsingfors ökar trafikmängderna. Stadens mål är att göra trafiken smidigare genom att öka på andelen resor som görs med cykel till femton procent till år 2020. Just nu sker elva procent av resorna med cykel.

Cyklister på Banan år 2014

743 100

Cyklister på Banan år 2013

665 900

Över Drumsöbron cyklade

7 550

cyklister under den livligaste dagen år 2014

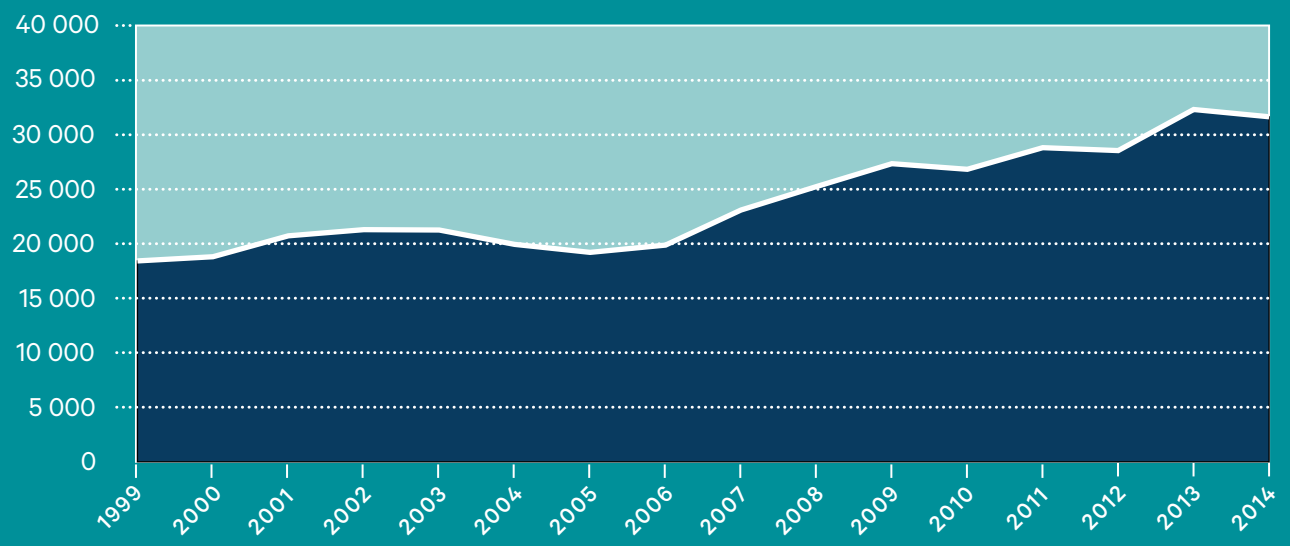
Över Långa bron cyklade

7 350

cyklister under den livligaste dagen år 2014

Mängden cyklister vid gränsen av Helsingfors innerstad 1997-2014

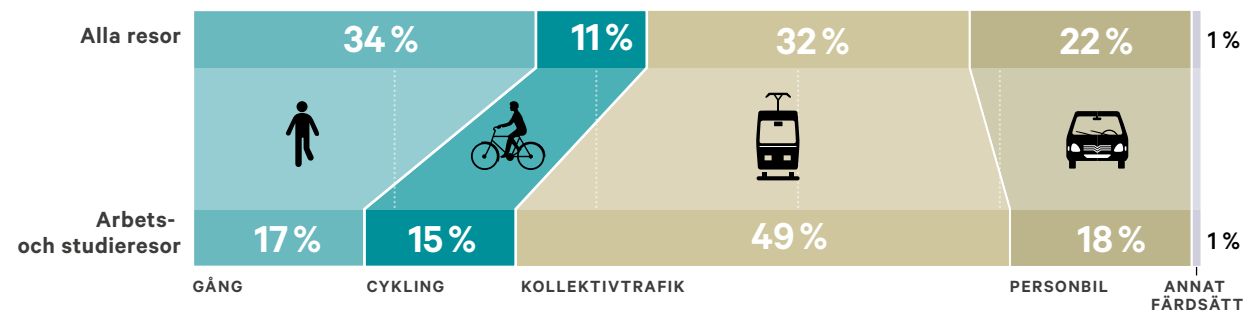
BERÄKNINGEN HAR GJORTS UNDER EN VARDAG I JUNI (TRE ÅRS GLIDANDE MEDELVÄRDE)



Källa: Polkupyörälaskennat Helsingissä 2014 (Cykelräkning i Helsingfors 2014)

Andelen resor som utförts med olika färdssätt i Helsingfors

UNDER EN VARDAG PÅ HÖSTEN INNE I STADEN

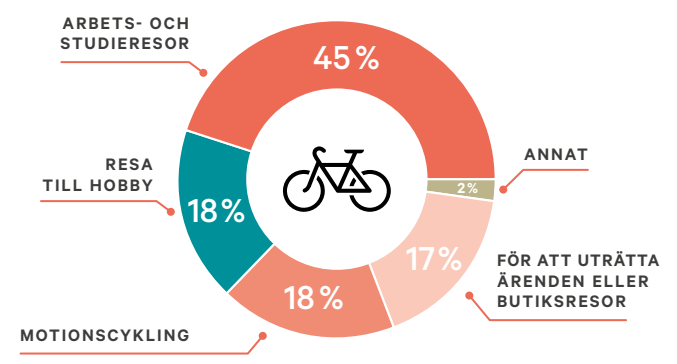


Källa: Helsingin läisten liikkumistottumukset 2014 (Helsingfors resvaneundersökning 2014)

○ Man cyklar oftast till arbete eller studier i Helsingfors.

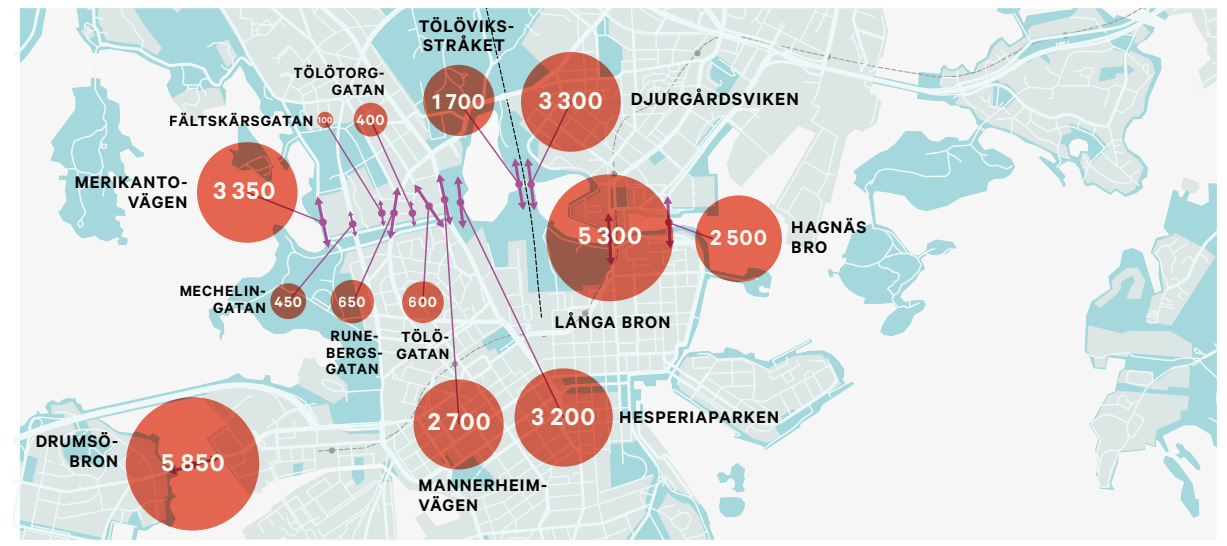
Källa: Pyöräilybarometri 2014 (Cykelbarometern 2014)

DEN VANLIGASTE ORSAKEN TILL EN CYKELRESA



De livligaste cykelvägarna och antalet cyklister på dem

TRAFIK I JUNI 2014 VID 13 RÄKNEPLATSER UNDER EN VARDAG



Källa: Polkupyörälaskennat Helsingissä 2014 (Cykelräkning i Helsingfors 2014)

En investerad euro ger nytta för nästan åtta euro

EN INVESTERAD EURO GER NYTTA FÖR NÄSTAN ÅTTA EURO

I ett allt mer tätbebyggt Helsingfors ökar invånarantalet och antalet arbetsplatser särskilt i innerstaden kraftigt under de kommande åren. Nya invånare och arbetsplatser leder till mer trafik. I en växande stad behövs allt fler färdssätt som sparar på utrymme: gång, cykling och kollektivtransport.

Helsingfors stad har utrett cyklingens nytta för stadstrafiken och stadens livskraft. Resultaten understöder satsningen på cykling: genom ett mer omfattande cykelvägnät kan man få till stånd samhälls-ekonomisk nytta för miljoner euro varje år.

Cykling ökar på välfärd
Cykling förbättrar såväl psykiskt som fysiskt välmående. Den positiva effekten är som störst ifall cykling blir en del av de dagliga resorna, till exempel

arbetsresor. Man har märkt att ifall man gör detta förlänger cykling livslängden och minskar risken att insjukna i många sjukdomar, inklusive depression, typ 2-diabetes och hjärtsjukdomar.

Nyttan från hälsoeffekterna och tidsbesparing
Enligt undersökningen som utrett nyttan och kostnaderna med

cykling skulle en euros investering i Helsingfors cykelvägar leda till en nytta på nästan 8 euro. Utöver hälsoeffekterna kommer nyttan i form av tidsbesparing, då ett smidigare och säkrare cykelvägnät gör det snabbare att röra sig med cykel. Effekten är mångdubbel jämfört med normala trafikprojekt.

Varje kilometer har betydelse
En cyklad kilometer i Helsingfors ger Helsingfors en vinst på ungefär 0,30-

○ En euros investering i Helsingfors cykelvägar ger 7,80 euro nytta.



En årsbudget på 10 miljoner euro för cykelvägar åren 2013–2024 skulle leda till en nytta på

310 miljoner euro till år 2054.

En årlig cykelvägsbudget på 20 miljoner euro skulle höja nyttan till

774 miljoner.

1,30 euro, beroende på hur mycket man investerar i cykelvägarna. Motsvarande resultat har också fått i undersökningar utomlands. Till exempel i Danmark har man räknat ut att nyttan från cykling är 1,22 krona per kilometer, medan bilism i sin tur orsakar kostnader för samhället på 0,69 kronor per kilometer.

Ett mer dragkraftigt Helsingfors med cykling

Cykling gagnar andra än bara de som rör sig med cykel. Rusningstrafiken blir mildare då tusentals Helsingforsbor väljer att cykla till jobbet på morgonen och byter ut köande till en friare form av stadstrafik. I och med att cykling ökar ser staden allt mer trevlig och dragkraftig ut. Bullret minskar, luftkvaliteten förbättras och i den växande stadens stadsbild syns allt fler människor bland kollektivtrafiken och bilarna.



För att utvärdera hälsoeffekterna utnyttjades Världshälsoorganisationen WHO:s HEAT-metod. Verktyget uppmärksammar den nytta som fås av en minskning i dödligheten bland befolkningen i arbetsför ålder. Därtill får man ytterligare nytta av en minskning i sjukdomar, som metoden inte tar i beaktande. De samhällsekonomiska effekterna utreddes i enlighet med Trafikverkets anvisningar, det vill säga med samma kriterier med vilka man utvärderar lönsamheten hos kollektivtrafik- och vägprojekt. Utöver tidsbesparingarna och hälsoeffekterna räknade man i utredningen ut pengavärdet av bl.a. underhåll av banor, olyckor, miljöeffekter och investeringar.

Källa: Pyöräilyn hyödyt ja kustannukset Helsingissä (Nytta och kostnader med cykling i Helsingfors)

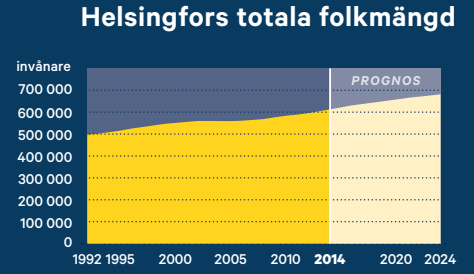
EN INVESTERAD EURO GER NYTTA FÖR NÄSTAN ÅTTA EURO

Fakta om Helsingfors

Stadens invånarantal ökar rekordsnabbt. Under de följande tio åren förutspås Helsingfors folkmängd ha ökat med nästan 100 000 invånare.

Stadens folkmängd ökade med
8051
personer år 2014

Källa: faktacentralen



Helsingforsborna cyklar dagligen sammanlagt

406 000 km

Källa: HRT:s personintervjuundersökningar åren 2008 och 2012, trafik under en höstvardag

Längden på gamla cykelvägar

1 200 km*

Resetidskarta för cykling

HUR LÅNGT KOMMER MAN PÅ TIO MINUTER FRÅN JÄRNVÄGSSTATIONEN?

EN CYKLANDE STADSBO trampar ofta under rusningstid längre än en bilist eller en användare av kollektivtrafik på tio minuter. En cykel är faktiskt ofta det snabbaste färdmedlet för korta resor på under 5–6 kilometer. För längre resor kommer i framtiden bannätet för arbetsresor att göra det ännu snabbare att röra sig i staden.



Längden på cykelfält

9 km

Längden på enkelriktade cykelbanor

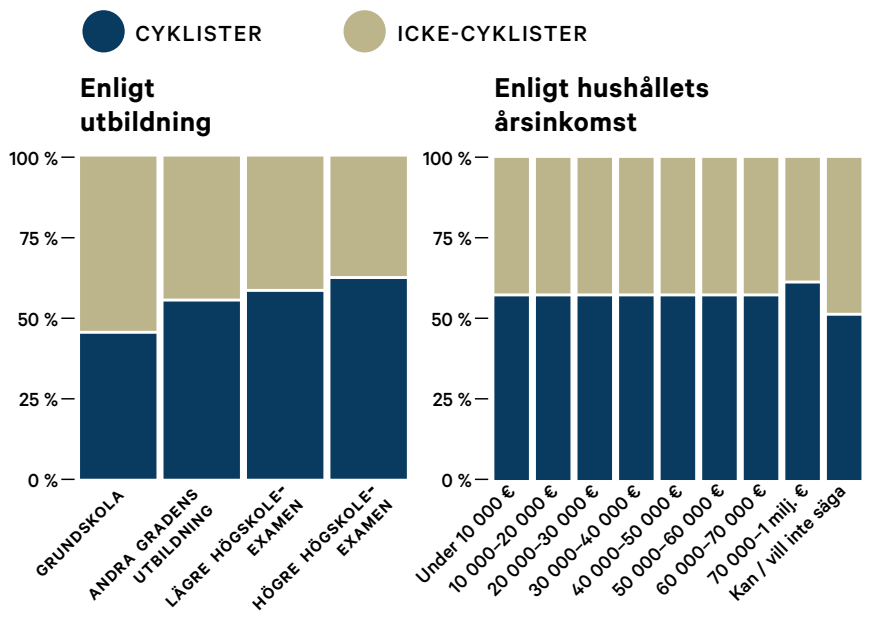
2 km

Källa: stadsplaneringskontoret

* I HELSINGFORS finns gott om gamla leder, som är gemensamma för fotgängare och cyklister. Under de kommande åren byggs och förbättras cykelvägar särskilt i innerstaden. Cykling underlättas genom att bl.a. bygga enkelriktade cykelbanor och -fält samt genom att förbättra arrangemangen i korsningar.

Cyklistdemografi

○ Cyklande stadsbor hittas i alla inkomstgrupper och utbildningsnivåer. En betydlig del av de cyklande invånarna är högt utbildade med goda inkomster.



Källa: Pyöräilybarometri 2014 (Cykelbarometern 2014)

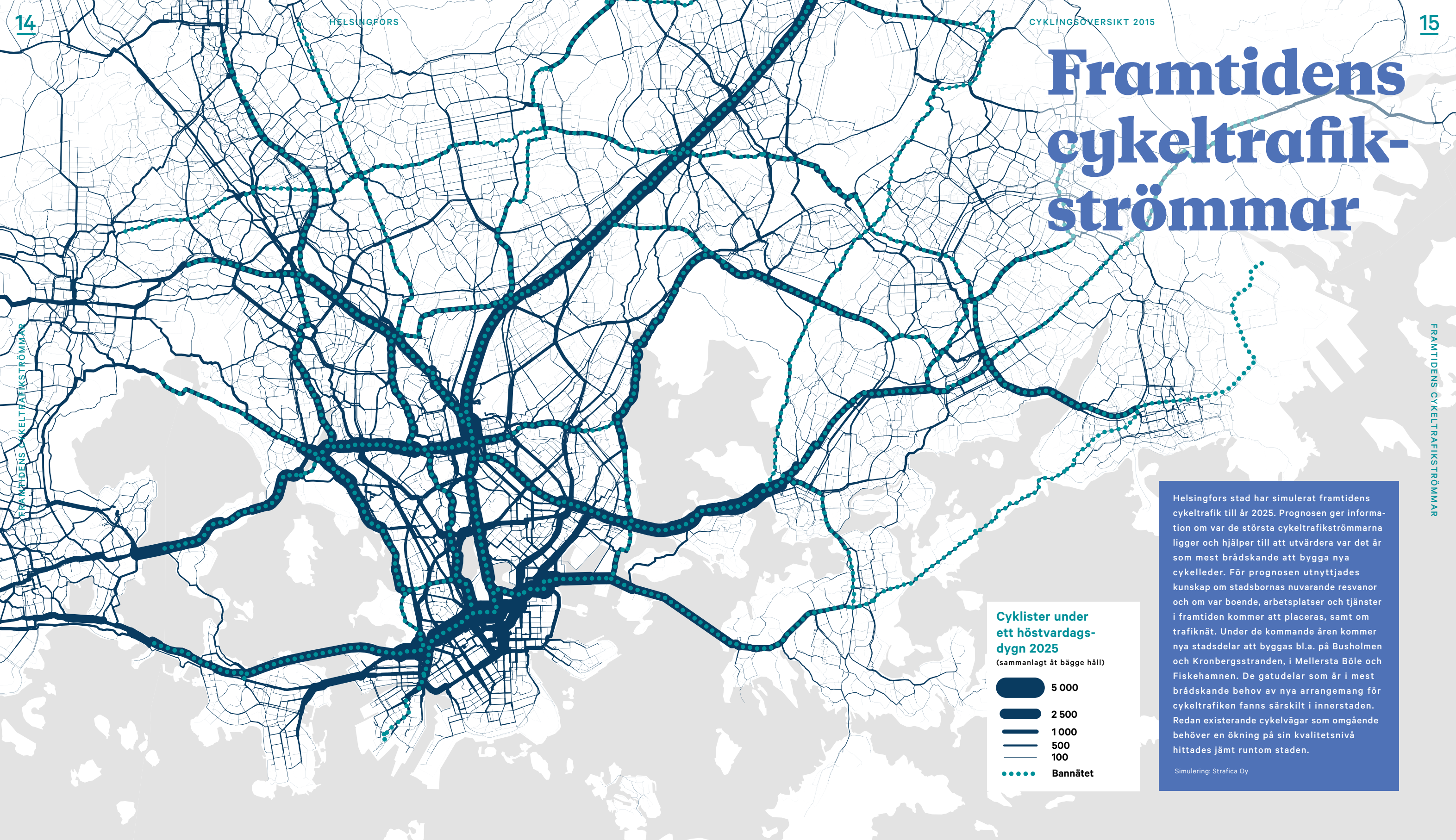


○ Helsingforsborna hinner cykla 25 gånger runt jorden mellan varje cykelolycka som lett till skada.

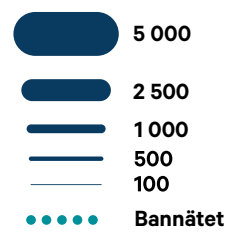
Källa: stadsplaneringskontoret, en olycka som lett till skada per ungefär en miljon cyklade kilometer



Framtidens cykeltrafik- strömmar



Cyklister under
ett höstvardags-
dygn 2025
(sammanlagt åt bägge håll)



Helsingfors stad har simulerat framtidens cykeltrafik till år 2025. Prognosen ger information om var de största cykeltrafikströmmarna ligger och hjälper till att utvärdera var det är som mest brådskande att bygga nya cykelleder. För prognosen utnyttjades kunskap om stadsbornas nuvarande resvanor och om var boende, arbetsplatser och tjänster i framtiden kommer att placeras, samt om trafiknät. Under de kommande åren kommer nya stadsdelar att byggas bl.a. på Busholmen och Kronbergsstranden, i Mellersta Böle och Fiskehamnen. De gatudelar som är i mest brådskande behov av nya arrangemang för cykeltrafiken fanns särskilt i innerstaden. Redan existerande cykelvägar som omgäende behöver en ökning på sin kvalitetsnivå hittades jämt runtom staden.

Simulering: Strafica Oy

Banorna nu och i framtiden — smidig resa till arbetsplatsen

Sommaren 2012 öppnades Helsingfors första baneförbindelse för cykling, Banan – en högklassig huvudled för cykling. Den löper i det öppna vågräta schaktet för den gamla strandbanan från Kiasma till Gräsviken. Den 1,3 kilometer långa Banan har såväl definierat vad en förstklassig cykelväg i staden är som gett impulsen för byggande av ett bannät som täcker hela Helsingfors.

Bannätet består av både nya delar och av nuvarande cykelvägar vars kvalitet förbättras. Stadens mål är att genom att erbjuda leder av hög kvalitet kan cykeltrafiken göras till ett allt mer lockande alternativ även för längre arbets- och studieresor.

under morgon- och kvällrusningen. Banorna sammanlänkar regionens största bostadsområden med centrum och andra arbetsplatsskoncentrationer genom snabba och raka leder för cykeltrafik där farten hålls jämn. Det planerade nätet uppgår till 130 kilometer i sin helhet.

130 kilometer bana

I och med att folkmängden i Helsingfors ökar måste cyklingens, gångtrafikens och kollektivtrafikens popularitet också ökas för att stadens trafik fortsättningsvis ska fungera. Enbart innerstaden kommer enligt de största prognoserna att öka med upp till 94 000 invånare och 109 000 arbetsplatser, ifall planerna för Busholmen, Fiskehamnen, Björkholmen, Böle samt innerstadens andra områden genomförs i fullo. Tack vare högklassiga banor är det möjligt att röra sig smidigt i staden även

Banan från Kiasma till Gräsviken

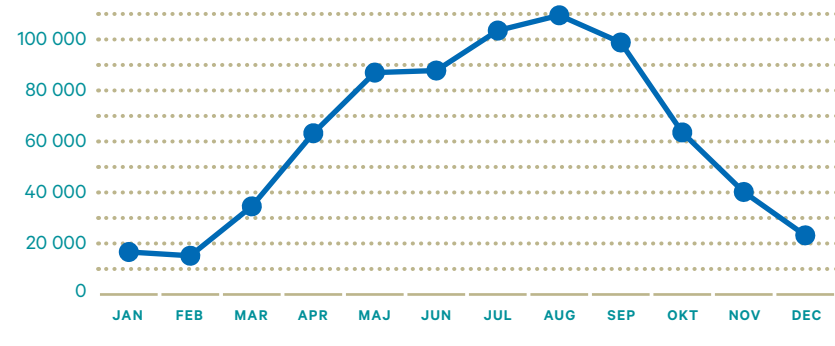
1,3km

Den eftersträlvade total-längden på bannätet

130km

→ Ett sätt att motivera sig själv att cykla till arbetet är att delta i den lekfulla Kilometertävlingen mellan arbetsplatser och andra samfund. www.kilometrikisa.fi

Antal cyklister på Banan PER MÅNAD ÅR 2014



Källa: Polkupyörälaskennat Helsingissä 2014 (Cykelräkning i Helsingfors 2014)

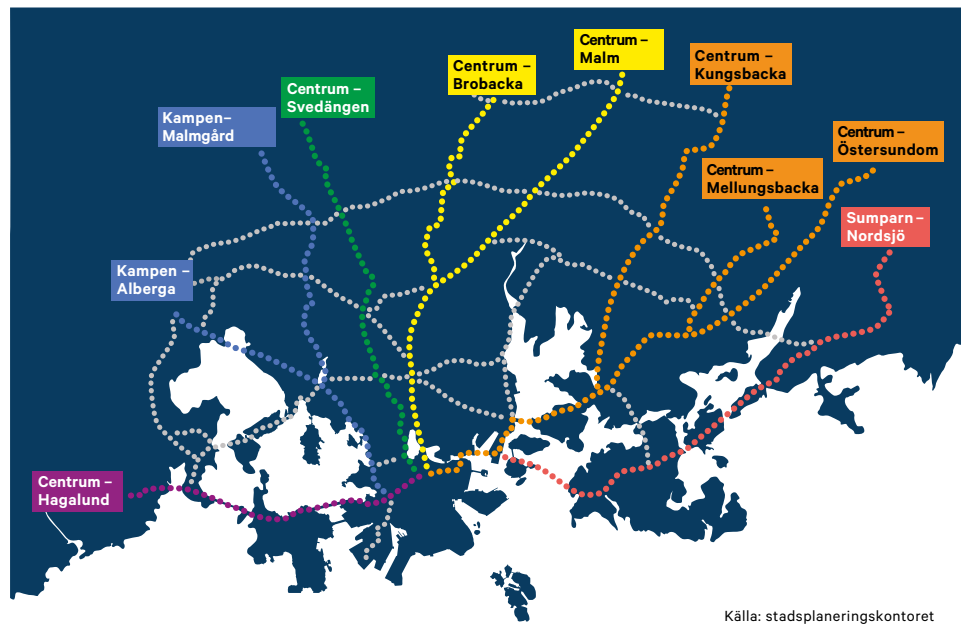
Smidighet och trivsamt är trumfkort

I linjedragningen av banorna utnyttjas bland annat tågbanors sidor och parkgångar, för att se till att rutterna är så raka och smidiga som möjligt. Att skilja åt cykling och gångtrafik är särskilt viktigt. Hastighet och säkerhet främjas genom att minimera stopp, arrangera korsningar väl samt vid behov bygga underfarter och broar av hög kvalitet. I planeringen fästs även uppmärksamhet vid banornas

bredd så att stadsbor som cyklar i olika hastighet lätt kan köra förbi varandra utan att pruta på cyklingstrivselt. Målet är att bjuda på smidiga rutter även för de som bara ibland cyklar.

Fungerande vägledning och vinterunderhåll

Banorna görs lättare att följa genom vägledning. Utgångs-



Källa: stadsplaneringskontoret

Top 3

Arbetsresocykling skulle enligt företagens talesmän mest främjas av:

- 1 Ett mer omfattande cykelvägnät
- 2 Möjligheten att duscha och förvara kläder på arbetsplatsen
- 3 Cykelvägar i bättre skick

Källa: Liikennebarometri 2013 (Trafikbarometern 2013)

punkten är att vägledningen på banorna är stommen till vägledningen av hela stadens cykeltrafik. Särskild uppmärksamhet fästs även vid ledernas belysning. Möjligheten att cykla året om förbättras genom att ge banornas vinterunderhåll den högsta vinterunderhållsklassen.

Konditionen förbättras under arbetsresan

CYKELN är ofta det snabbaste färdssättet på korta resor på under 5–6 kilometer, och i och med att staden växer blir cykling allt mer konkurrenskraftigt vad gäller resetid tack vare banorna. En cyklist behöver inte heller skilt motionera efter att ha kommit hem. En cyklande stadsbos arbetsdag har en pigare början och cykling i slutet av arbetsdagen hjälper till att gå från arbete till fritid.

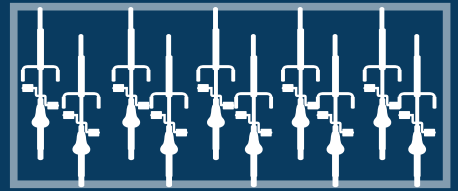
Parkering

Det finns för få parkeringsplatser för cyklar särskilt kring stationerna jämfört med efterfrågan. Helsingfors har som mål att öka antalet parkeringsplatser och att förbättra deras kvalitet genom att erbjuda mer parkeringsplatser med tak och möjligheten att ramlåsa cyklar.

Cyklarnas parkeringsplatser vid Helsingfors tåg- och metrostationer

3 535 st.

EN BILPLATS – TIO CYKLAR

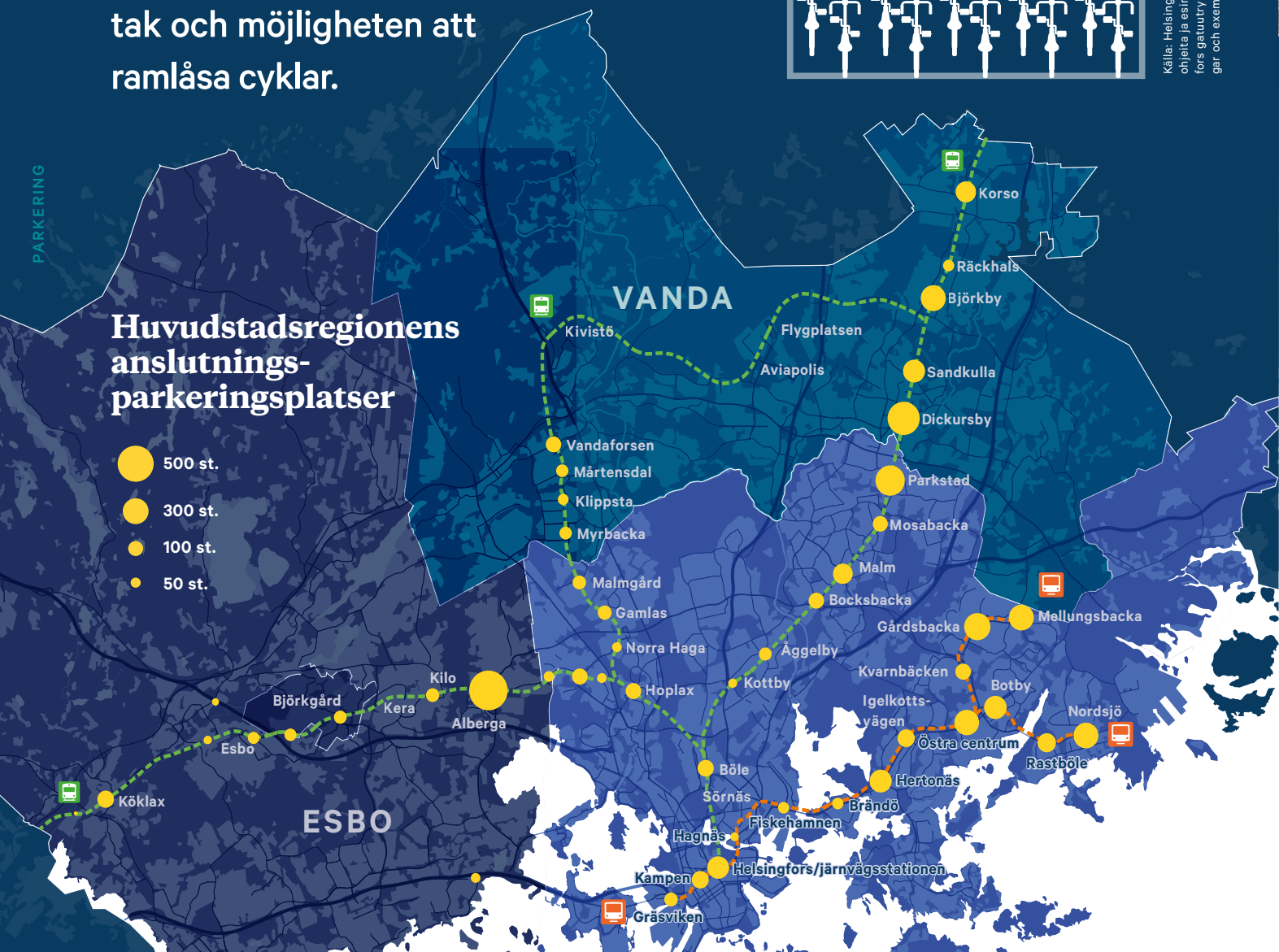


Källa: Helsingin kautila-ohjeita ja esimerkkejä (Helsingfors gatuutrymme – Anvisningar och exempel)

PARKERING

Huvudstadsregionens anslutnings-parkeringsplatser

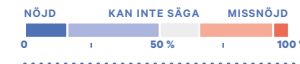
- 500 st.
- 300 st.
- 100 st.
- 50 st.



Thina Kohvusa

Hur nöjda Helsingforsborna är med möjligheten att parkera cyklar vid stationer

51%



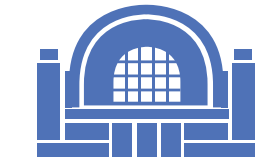
och i resten av staden

57%



Vid Järnvägsstationen finns parkeringsplats för

187 cyklar.



Källa: HRT

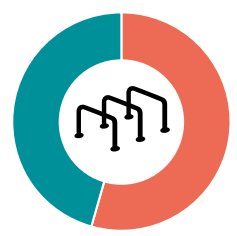
Anslutningsparkeringsplatser i Helsingforsregionen

MED MÖJLIGHET ATT RAMLÅSA



VARAV MED TAK (2 399)

SAMMANLAGT 11 439 ANSLUTNINGSPARKERINGSPLATSER



UTAN MÖJLIGHET ATT RAMLÅSA



VARAV MED TAK (1 966)

○ Dubbelt så många cyklar parkeras vid Järnvägsstationen än vad det finns parkeringsplatser för.



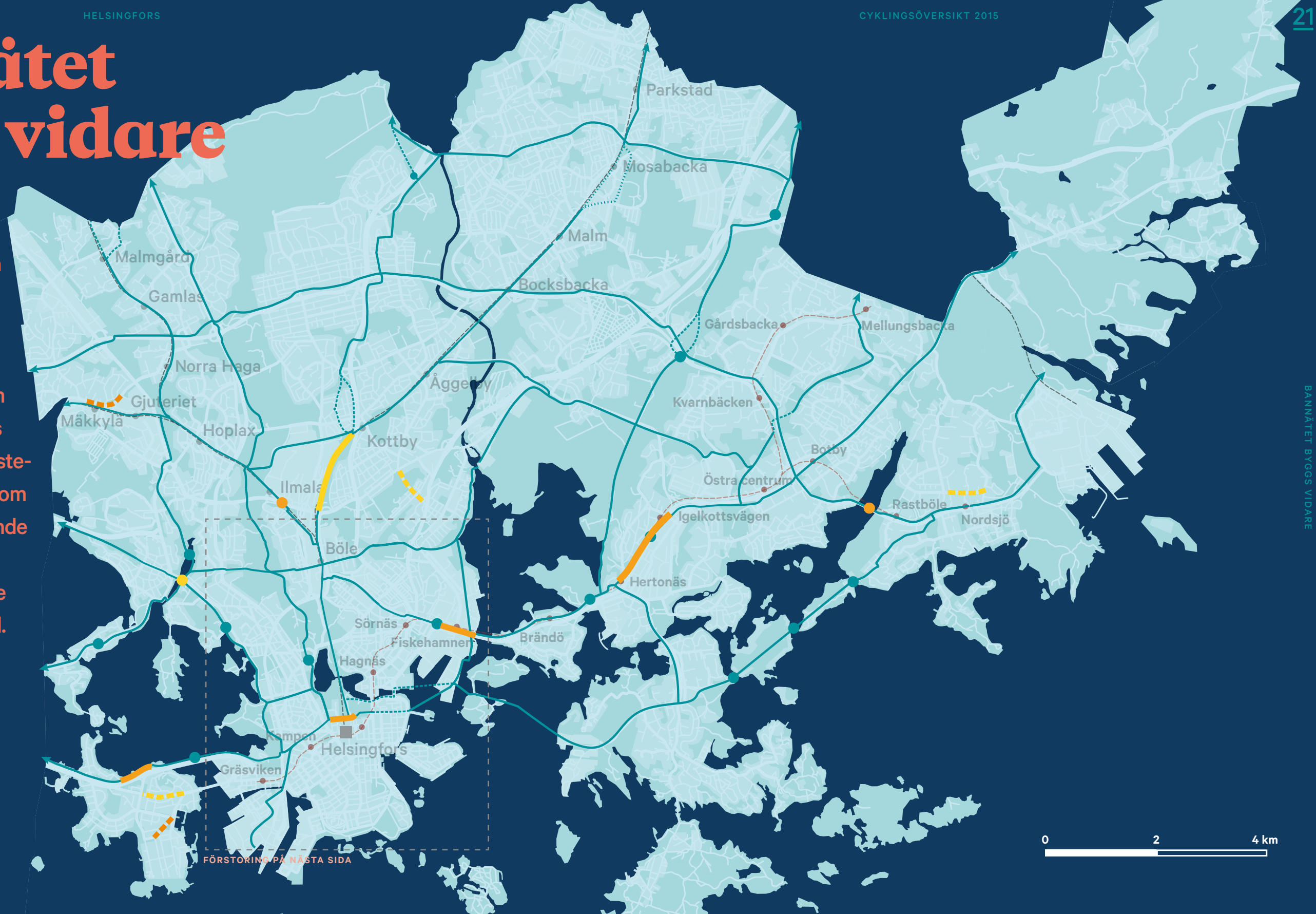
HRT

PARKERING

Bannätet byggs vidare

Helsingfors stad har som mål att i framtiden erbjuda sina invånare sammanlagt 130 kilometer cykelväg som är av lika hög kvalitet som Banan. Bannätet byggs huvudsakligen över existerande förbindelser genom att förbättra de nuvarande ledernas kvalitetsnivå. Men även nya, ännu inte byggda delar ryms med.

- Det framtida bannätet
- - - Alternativ linjedragning
- Delar som byggs åren 2015–2017
- Delar som byggs åren 2018–2020
- - - Andra cykelvägsprojekt 2015–2017
- - - Andra cykelvägsprojekt 2018–2020
- Planerad underfart eller bro



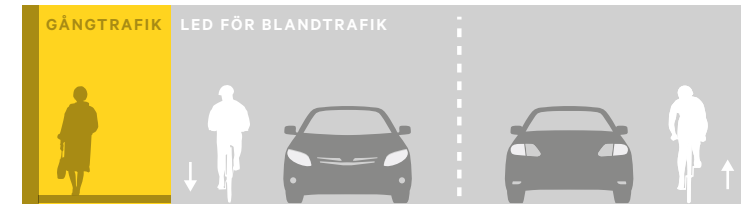
BANNÄTET BYGGS VIDARE

BANNÄTET BYGGS VIDARE

Målet för cykeltrafikens huvudnät

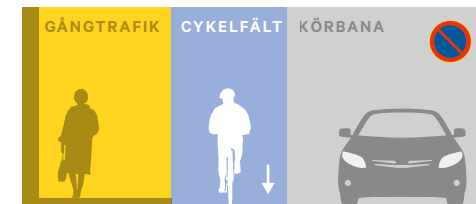


Olika cykelvägstyper i Helsingfors

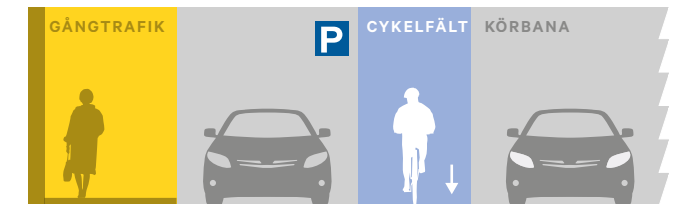


Led för blandtrafik, cykling på körbanan

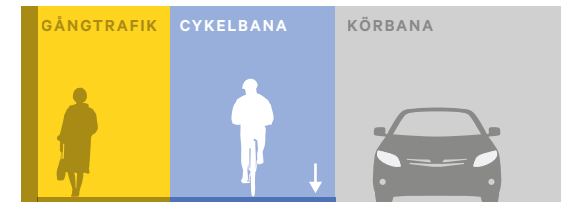
○ Gångtrafiken och cykeltrafiken skiljs mer effektivt från varandra.



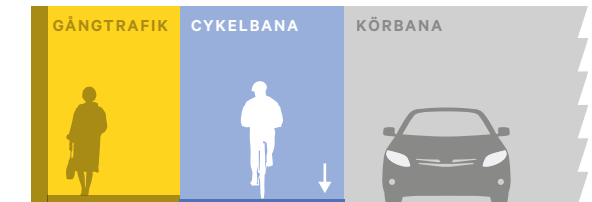
Cykelfält, ingen parkering



Cykelfält, parkering



Enkelriktad cykelbana



Enkelriktad cykelbana, lösning med tre nivåer



Skild cykelbana

STADENS gatumiljö utvecklas så att cykling är smidig, säker och trivsamt, vare sig rutten är en cykelväg eller på körbanan. På tysta gatudelarna med låga hastighetsbegränsningar kan cyklister köra bland bilarna. På gator med mycket trafik där man kör höga hastigheter behöver man en skild bana för cyklister. Alternativt kan man sänka gatans hastighetsbegränsningar och lugna ner trafiken för att förbättra omständigheterna för cykling.

Cykeltjänster



Mikko Uro

Cykelcentret står stadsborna till tjänst

CYKELCENTRET på Narinkentorget vid Kampen ger råd och hjälper cyklande stadsbor från våren till slutet av hösten. Cykelcentret erbjuder följande tjänster:

- Snabbunderhåll av cyklar
- Rådgivning om cyklar
- Möjligheten att egenhändigt underhålla sin cykel med hjälp av en expert
- En bevakad cykelparkeringsplats bredvid cykelcentret

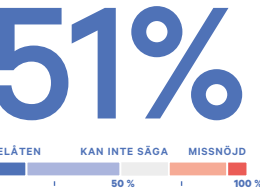
Snabbservicen kan ge dig hjälp till exempel vid punktering eller när kedjan gnisslar. En pumpstation finns också på plats där man kan pumpa däcken själv utan kostnad. Cykelparkeringen tjänstgör till exempel stadsbor som kommer med kollektivtrafik till centrum och som cyklar vidare till sina arbetsplatser. Cykelcentret lånar också ut sina lokaler utan kostnad till organisationer och föreningar för olika evenemang kring cykling.

Kampin suutari som finns i hörnet av Narinkentorget bredvid Cykelcentret erbjuder därtill betalt cykelunderhåll. På samma adress verkar också en uthyrningsservice för cyklar. Man kan låna verktyg av Cykelcentret för egenhändigt cykelunderhåll när Kampin suutari håller öppet.



Tiina Koivusalo

Invånarnas belåtenhet vad gäller möjligheten att kombinera cykling och kollektivtrafik under samma resa



→ Reseplanerare för cykling och gångtrafik hittar du på adressen pk.reittiopas.fi/sv

→ Cykelcentret: www.pyorakeskus.info/se

- Första skedet: 50 cykelstationer och 500 cyklar
- Andra skedet: 150 cykelstationer och 1500 cyklar

Reseplaneraren hjälper dig att hitta fram

RESEPLANERAREN FÖR CYKLING OCH GÅNG hjälper dig att lätt och snabbt hitta till rätt adress. Det snabbaste sättet att göra en sökning är att först visa startpunkten på kartan och därefter målet. Tjänsten ger en rutt längs cykelvägar, om rutten finns. Man kan skilt söka den rakaste möjliga vägen, eller en rutt som prioriterar asfaltbeläggning. Längs färden kan man valfritt lägga till mellanställerna för avstickare.

Tjänsten kan också vara till nytta i att komma undan från de dagliga rutinerna. För en bekant resa kan man hitta en trevligare, alternativ rutt fast genom att jämföra mängden uppförsbackar eller genom

att göra branta backar synliga på kartan. Den kortaste rutten är inte heller alltid den smidigaste; genom att visa trafikljusen på kartan kan man få en antydning om dröjsmålen som väntar på vägen.

Man kan även söka rutten genom det traditionella sättet för kollektivtrafikens reseplanerare genom att skriva in adressen eller ortnamnen i sökfälten. De som fortsätter med tåg eller metro kan välja att på kartan visa anslutningsparkeringsplatser för sin cykel. För en längre väg kan det vara nyttigt att visa caféer längsmed rutten som vid behov kan fungera som cyklistens personliga servicestationer.

Stadscykeln - det nya, urbana sättet att röra sig

STADSCYKELN är en cykeltjänst avsedd för att göra det bekvämt ta sig runt i Helsingfors, till exempel för att komma till tåg- eller metrostationer. Tjänsten kompletterar kollektivtrafiksystemet, uppmuntrar stadsbor att cykla och gör hållbar motion ett allt mer konkurrenskraftigt alternativ till bilen.

En användare som registrerat sig för tjänsten kan börja använda sig av en stadscykel genom att frigöra den från en cykelstation med hjälp av ett kort. Var det finns lediga cyklar kan man om man så vill kolla med en mobilapp. Systemet är framförallt avsett för stadsbor, och det är likadant som i många andra nordliga och europeiska städer.

Stadscyklarna tas troligen i bruk sommaren 2016, och i systemets första skede kommer det att finnas 50 cykelstationer och 500 cyklar. Stadens mål är att man i det andra skedet, senast år 2018, har 150 stationer och 1 500 cyklar i bruk. I det här skedet täcker systemet innerstaden ända till Munksnäs, Böle och Gumtåkt. År 2018 uppskattas stadscykelssystemet ha 10 000–20 000 registrerade användare.

Med cykel till metron och tåget

Transport av cykel i allmänna färdmedel



VANLIG CYKEL



HOPFÄLLBAR CYKEL

Helsingfors lokaltrafik	METRO		Avgiftsfritt, om det finns utrymme i vagnen	Utan avgift som handbagage
	SVEA-BORGS-FÄRJAN		Mot extra avgift	Utan avgift som handbagage
	SPÅRVAGN		Förbjudet	Utan avgift som handbagage
	BUSS		Förbjudet	Utan avgift som handbagage
Närtågen	HRT-REGIONEN Helsingfors, Esbo, Vanda, Grankulla, Kervo och Kyrkslätt		Mot extra avgift, om det finns utrymme i vagnen – inte under rusningstid vard. kl. 7–9 och 15–18.	Utan avgift som handbagage eller i vagnens vestibul
	ZONOMRÅDE		Mot extra avgift, om det finns utrymme i vagnen – inte under rusningstid vard. kl. 7–9 och 15–18.	Utan avgift som handbagage eller i vagnens vestibul

I de nya låggolvs-tågen finns ett skilt utrymme som reserverats för transport av cyklar.

Med hopfällbar cykel avses här en cykel avses här en cykel som kan fällas ihop så att den för transport ryms in i en väska eller kasse.

Transport-etikett för cyklar

På METRON får man transportera cyklar i alla vagnar, om det finns utrymme för den. Uppmärksamma andra resenärer: led cykeln på stationerna, använd hiss istället för rulltrappor och ta hand om din cykel även på tåget.

I NÄRTÅGEN får man transportera cyklar utanför rusningstiderna, om det finns utrymme i tåget. Man får inte transportera cyklar mellan klockan 7–9 eller 15–18 måndag till fredag.

Ytterligare information om cykling i Helsingfors: www.hel.fi/pyoraily

Respons om cykling och om denna publikation kan ges på adressen: www.hel.fi/respons

fb.com/helsinkisuunnittelee
twitter.com/ksvhelsinki

