

Åboregionens cykelöversikt 2021

Detta är den tillgängliga versionen av Åbo cykelöversikt 2021, med allt textinnehåll och visuellt innehåll beskrivet i textform. Översikten har ursprungligen skapats som en webbpublikation, vars plattform inte i alla avseenden fungerar för personer som använder skärmläsningssystem.

Cykelöversikten i sin helhet finns på valonia.fi/pyöräilykatsaus2021

Vi har beaktat tillgänglighet i allt vårt material, men publikationen kan innehålla länkar till andra aktörers webbkällor och webbpublikationer, vilkas tillgänglighet vi inte kan garantera.

Innehåll

Åboregionens cykelöversikt 2021	1
Cykelöversikten 2021 – varför och för vem?	4
Välkommen till Åboregionens cykelöversikt 2021!	4
Ta cykeln!	4
Cykeltrafiken utgör en betydande del av ett hållbart trafiksystem	5
Artikelns inledning.....	5
Infoblänkare	5
Stadscykelssystemet utvidgas i Åbo	5
Automatiska mätpunkter för räkning av cyklister.....	6
Hållbarare logistik med närdistributionsstationer	6
Vilka resvanor har Åboregionens invånare?	6
Regionala huvudcykelleder samt nya skyltar	7
I denna artikel	7
Artikelns inledning.....	7
Tolv numrerade regionala cykelrutter har fastställts i Åboregionen	7
Känner du till de nya skyltarnas symboler?	8
Servicepunkter för cyklar snart i Åbo	8
Cykeltrafik som en del av kommunernas klimatarbete	9
Artikelns inledning.....	9
Nya och kommande cykelleder	9
Cykelfrämjande program har effekt.....	10
Infoblänkare	10
Pemar kommuns program för främjande av gång och cykling	10
Infoblänkare	11
Planen för cykeltrafiknätet i Åbo centrum	11

Infoblänkare	11
Förutsättningarna för cykling förbättras i Aura	11
Åbo cyklister vill främja förhållandena för cykling i Åboregionen	12
Infoblänkare	12
Nya lagar och riktlinjer för en bättre cykelmiljö.....	12
Artikelns inledning.....	12
Infoblänkare	13
Tre centrala lagändringar	13
Fortsättning på en cykelbana.....	13
Dubbelriktad cykeltrafik längs enkelriktade vägar.....	13
Bestämmelser om lyktor – kom ihåg den röda baklyktan!	13
Så här syns ändringarna i Åboregionen.....	14
Infoblänkare	14
Enkelriktade cykelvägar längs Östra Strandgatan i Åbo.....	14
Nya tjänster och verksamhetsmodeller testas.....	14
Artikelns inledning.....	15
Framtidens cykelparkeringslösningar utvecklas genom försöksverksamhet.....	15
Bättre trafikmiljö och underhåll gör cykling mer lockande.....	15
Infoblänkare	16
Entreprenadmodell för bättre vinterunderhåll.....	16
Vinterunderhållet effektiviseras också på riksväg 10 från Kausela till Lundo centrum	17
Infoblänkare	17
Trygg trafikmiljö – ökad cykling	17
Artikelns inledning.....	17
Sänkta hastighetsbegränsningar i Åbo centrum	18
En femstjärnig kommun i trafiksäkerhet.....	19
Poäng för Åboregionens kommuner i utvärderingen En femstjärnig kommun i trafiksäkerhet	19
Kommunernas planer för trafiksäkerhetsarbetet	20
Infoblänkare	21
S:t Karins har förbättrat cyklisternas ställning genom trafikarrangemang.....	21
Trafikmiljölösningar vid Kurittula nya skola i Masku.....	21
Elsparncyklar och andra nya fortskaffningsmedel	21
Infoblänkare	22
Läromedelshelheten Kestävää menoa (Hållbart på väg)	22

Cyklingens positiva ekonomiska verkningar	22
Artikelns inledning.....	22
Faktaruta	23
HEAT-beräkningar synliggör de ekonomiska vinsterna.....	23
S:t Karins stads klimatbudget.....	24
Nätverket för cykelkommuner hjälper sina medlemskommuner att främja cykeltrafik	24
Cykeltrafikens budgetar	25
Gatuutrymmet för olika trafikformer ofta ojämnt fördelat i städerna	25
Cykelturism och fritidscyklning.....	25
Artikelns inledning.....	25
Cykelvägavsnitt och servicepunkter längs Skärgårdens lilla ringväg	26
Allt fler väljer att cykla längs Skärgårdens ringväg.....	26
Infoblänkare	26
Centret för cykelturism stöder främjandet av cykelturismen.....	27
EuroVelo 10-rutten som går runt Östersjön har märkts ut mellan Kyrkslätt och Åbo.....	27
Ekrutterna (på finska Tammireitit) märks ut i S:t Karins och Lundo	27
Aurajokivägen – Ny turistrutt genom Egentliga Finland	28
Länkar till information om turistrutterna.....	28
Åbo cykelmässa tilldelades priset Tänd Åbo (Sytytä Turku)	28
Upphovsmän	28

Cykelöversikten 2021 – varför och för vem?

Åboregionens cykelöversikt sammanför för andra gången aktuell information om cykling, statistik och aktörer samt cykelfrämjande arbete. De åtgärder som presenteras har i huvudsak vidtagits under åren 2018–2021. Denna gång deltar alla kommuner som ingår i stadsregionens trafiksystemarbete: Åbo, Nådendal, Reso, S:t Karins, Lundo, Rusko, Pargas, Pemar, Nousis, Masku, Aura, Sagu och Virmo.

Cykelöversikten har tagits fram för kommuninvånare, kommunernas personal och för föreningsaktörer och andra som behöver underlag för att motivera cykelfrämjande åtgärder, exempelvis för beslutsfattande.

Välkommen till Åboregionens cykelöversikt 2021!

Sedan den [första cykelöversikten](#) publicerades år 2019 har många framsteg gjorts när det gäller att främja cykling i regionen. Allt fler kommuner och aktörer har på olika sätt främjat cykeltrafiken. Alla olika satsningar för att förbättra cykelförhållandena och därigenom få fler att cykla, är välkomna. Cykling och andra aktiva färdssätt är också att rekommendera med tanke på folkhälsan.

Finland har ställt upp ambitiösa mål för att inom en nära framtid öka andelen hållbara transportsätt och minska utsläppen från fossila bränslen. Enligt den nationella klimatlagen ska Finland minska sina växthusgasutsläpp med minst 80 % fram till år 2050, jämfört med 1990 års nivåer. Klimatlagen uppdateras just nu, med siktet inställt på att landet senast år 2035 ska uppnå regeringens Marins klimatneutralitetsmål, alltså balans mellan utsläpp och kolsänkor.

Målet för det nationella programmet för främjande av gång och cykling (2018) är att andelen resor som görs till fots eller med cykel ska öka med 30 % fram till år 2030, detta innebär omkring 450 miljoner nya resor till fots eller med cykel. Angett som förändring av färdssättets andel innebär detta 35–38 % i stället för den nuvarande siffran på 30 %.

Åboregionens cykelöversikt har sammanställts i samarbete med kommunerna och Egentliga Finlands NTM-central. För att sammanställa översikten har Valonia erhållit statsunderstöd för mobilitetsstyrning från Transport- och kommunikationsverket Traficom.

Ta cykeln!

Trafiksystemchef Hanna Lindholm, Egentliga Finlands NTM-central

I Åboregionen, liksom i hela landet, eftersträvas en betydande ökning av cyklingens andel som färdssätt, bland annat som en del av klimatarbetet. Cykelfrämjande är ett av målen som fastställts för landskapsplanläggningen och trafiksystemplaneringen och i stadsregionens MBT-avtal, detta tar sig uttryck i ett ökat antal projekt för cykling, samt större investeringar i sådana projekt.

Även Egentliga Finlands NTM-central satsar på bättre cykelförutsättningar, bland annat genom att utveckla Åboregionens huvudcykelleder som är viktiga för pendlingstrafiken. Förbättringarna av gång- och cykelleden längs landsväg 110 (Nylandsvägen) mellan Åbo och S:t Karins har redan slutförts, och arbeten pågår i skrivande stund längs Tavastlandsvägen i riktning mot Lundo. Även i Nådendal har man fått ett långt avsnitt ny gång- och cykelled som ersätter den gamla sämre förbindelsen på Upalingovägen. Under inkommande vintersäsong kommer man också att satsa mer än tidigare på vinterunderhåll av lederna.

De nya skyltarna för cykling, vilka monterats i Åboregionen sedan sommaren 2020, utgör ytterligare ett synligt steg i rätt riktning. Skyltarna är linje med den nya vägtrafiklagen och är i synnerhet till hjälp för turister och andra cyklister som inte är förtrogna med omgivningarna. Cykelturismen har fått ett rejält uppsving under de senaste åren. Som svar på detta har NTM-centralen förbättrat förhållandena längs

Skärgårdens lilla ringväg, bland annat genom att märka ut den och ge gång- och cykellederna ny beläggning. Fler förbättringar är under planering.

Det ser alltså ljust ut för cyklingen. Det är en god nyhet för oss alla: inget kan väl vara trevligare än att trampa i friska luften enligt sin egen tidtabell och samtidigt få motion!

Cykeltrafiken utgör en betydande del av ett hållbart trafiksystem

I denna artikel:

- Systemet för stadscyklar utvidgas
- Hållbarare logistik med närdistributionsstationer
- Vilka resvanor har Åboregionens invånare?

Artikels inledning

Cyklingen spelar en allt viktigare roll som en del av ett hållbart trafiksystem. Cykeltrafik som term understryker att det är fråga om ett fordon likvärdigt med andra. Trafiksystemet utgörs av trafikleder, person- och godstrafik samt de system som styr trafiken.

Trafiksystemen planeras såväl på nationell nivå och landskapsnivå som på kommun- och stadsregionnivå. Egentliga Finlands och Åbo stadsregions trafiksystemplaner uppdaterades år 2020. De lagstadgade målen för ett fungerande, tryggt och hållbart trafiksystem har beaktats i de regionala planerna. Centrala mål är bland annat att påverka kommunernas planering av markanvändning, gator, cykelvägar och fotgängarområden samt genomförandet av planerna.

[Läs mer om trafiksystemarbetet på Egentliga Finlands förbunds webbplats](#)

Utöver omfattande strategier har man i Åboregionen under senare år genomfört en mängd riktade utredningar och vidtagit åtgärder för att främja cykeltrafik och hållbara resekedjor. Det har exempelvis blivit lättare att kombinera cykling och kollektivtrafik när kommunerna och staten byggt nya pendelparkeringsplatser för cyklar i anslutning till busshållplatser.

Infoblänkare

Invånare i Åboregionen gör på ett år i medeltal 83 cykelresor och tillryggalägger en sträcka på 281 kilometer.

[Henkilöliikennetutkimus 2016, Turun seutujulkaisu \(pdf på finska, "Persontrafikundersökning 2016, publikation för Åboregionen"\)](#)

Stadscykelssystemet utvidgas i Åbo

Åbos stadscykelssystem Föli-Fillarit togs i bruk valborgsmässoafton 2018, som Finlands första stadscykelssystem för året runt-bruk. Systemet innefattade då 41 cykelstationer och över 300 cyklar, och utökades med 10 elcyklar under sommaren 2020. Föli-Fillarit har ingått i Föli-tjänsterna och har kunnat användas med Fölis säsongskort för kollektivtrafiken.

Föli-stadscyklarna kommer fr.o.m. sommaren 2022 att levereras av danska Donkey Republic. Samtidigt utökas tjänsten: det nya systemet kommer att bestå av 70 stadscykelstationer och cirka 700 cyklar. Föli-fillarit ingår också i fortsättningen i Fölis utbud av kollektivtrafik, och avgiften för att använda cyklarna ingår i säsongskortet för kollektivtrafiken.

Avtalet med den nya leverantören ingås på fyra år. Cyklarna kommer i fortsättningen att användas endast under sommarsäsongen, under perioden 1.4–31.10. År 2022 siktar man på att kunna börja använda stadscyklarna i början av april.

[Automatiska mätpunkter för räkning av cyklister](#)

Bland annat i Reso och S:t Karins finns mätpunkter som registrerar varje cyklist som passerar. Räkningen är ett sätt att följa med i hur antalet cyklister utvecklas.

[Infograf om mätpunkterna](#) (förklarande text nedan)

Mätpunkten längs regionväg 110 vid Piispanristi i S:t Karins passerades under sommarsäsongen 2020 (maj–oktober) av i medeltal cirka 1 000 cyklister per dag, och under vintersäsongen 2020–2021 (november–april) av i medeltal cirka 400 cyklister per dag.

Mätpunkten på Resovägen vid Kulois passerades under sommarsäsongen 2020 (maj–oktober) av i medeltal cirka 600 cyklister per dag, och under vintersäsongen 2020–2021 (november–april) av i medeltal cirka 220 cyklister per dag.

[Länk till mätpunkten i Reso](#)

[Hållbarare logistik med närdistributionsstationer](#)

CityHUB på Trätorget i Åbo är en närdistributionsstation, från vilken DHL Express Finland Oy:s cykelkurirer levererar varor till Åbo centrum. Stationen hyser även DHL:s Servicepoint. Försändelserna förs till stationen på småtimmarna och distribueras till kunderna med elfraktyklar under dagens lopp. CityHUB på Trätorget grundades år 2019 inom ramen för projektet 6Aika: Nya citylogistiklösningar. Under projektperioden gjordes också försök med Kauppakassi-tjänsten som fungerar enligt Turun Osuuskauppas självbetjäningsprincip. Inuti containern fanns kylförvaringsfack till vilka varor som inhandlats på nätet fördes från Prisma i Österås, så att invånare i centrum enkelt kunde hämta upp sina inköp närmare hemmet.

[CityHUBin on arvioitu vähentäneen keskustan autoliikennettä \("CityHUB beräknas ha minskat biltrafiken i centrum", artikel på finska i TS 13.12.2019\)](#). Trafikutsläppen minskar när bilarna ersätts med cyklar som laddas med hjälp av solpaneler. Transporttiderna kortas ner när transporter sker via cykelleder och kurirerna inte behöver lägga tid på att hitta lediga parkeringsplatser.

Video: [Citylogistiikan uudet ratkaisut: Kevyt jakelupalusto \("Nya citylogistiklösningar: Lätta distributionsfordon", på finska, Youtube\)](#)

[Vilka resvanor har Åboregionens invånare?](#)

Med jämna mellanrum görs en nationell undersökning av finländarnas resvanor. Undersökningen syftar till att utreda hur, var och när vi rör oss, samt kartlägga förändringar i resvanorna. Datainsamlingen för en ny undersökning pågår just nu: tiotusentals invånares resvanor kartläggs under hela år 2021 (källa: [Den nationella resvaneundersökningen, Transport- och kommunikationsverket Traficom](#)).

[Infograf om färd sättens andelar](#) (förklarande text nedan)

Enligt den senaste undersökningen (2016) utgjorde gång, cykling och kollektivtrafik tillsammans 38 % av färd sättet i Åboregionen. Cykling var det populäraste färd sättet på 1–3 km långa sträckor, men andelen var 5 % ännu vid sträckor på 7–10 km. På sommaren var cyklingens andelar betydligt större än så, på vintern mindre. Andelen resor som gjordes till fots, med cykel eller kollektivtrafik var större, ju närmare regionens

centrum invånarna var bosatta. Åboborna gjorde enligt undersökningen nästan hälften av sina resor till fots, med cykel eller kollektivtrafik, medan motsvarande siffra i övriga kommuner var cirka 20–30 % (källa: Åbo stadsregions trafiksystemplan 2020).

Enligt den senaste undersökningen (2016) utgjorde gång, cykling och kollektivtrafik tillsammans 38 % av färdställen i Åboregionen. Cykling var det populäraste färdstället på 1–3 km långa sträckor, men andelen var 5 % ännu vid sträckor på 7–10 km. På sommaren var cyklingens andelar betydligt större än så, på vintern mindre. Andelen resor som gjordes till fots, med cykel eller kollektivtrafik var större, ju närmare regionens centrum invånarna var bosatta. Åboborna gjorde enligt undersökningen nästan hälften av sina resor till fots, med cykel eller kollektivtrafik, medan motsvarande siffra i övriga kommuner var cirka 20–30 %.

Regionala huvudcykelleder samt nya skyltar

I denna artikel

- Regionala huvudcykelleder
- Nya skyltar för cykling
- Cykelservicepunkter för sam användning är under uppbyggnad

Artikels inledning

Åboregionens huvudcykelleder märks i fortsättningen ut på ett nytt, enhetligt sätt. Skyltarnas logik och utseende följer den nya vägtrafiklagen och är samma som i landets övriga stora städer. När huvudcykellederna märks ut på nytt kan också kommunerna utmed rutten, på samma sätt och med samma visuella uttryck, visa vägen till sina egna objekt som viker av från rutten. Skyltarnas symboler märker inte bara ut huvudlederna utan visar också vägen till exempelvis järnvägsstationen, sjukhuset, centrum samt bland annat till Skärgårdens ringväg och rutten Eurovelo10.

Tolv numrerade regionala cykelrutter har fastställts i Åboregionen

NTM-centralen och regionens kommuner samarbetar för att planera och förverkliga nya cykelrutter. Rutt nummer 1 går från Åbo centrum till Runsala och rutternas numrering löper medsols i förhållande till Åbo centrum. Den sista rutten nr 12 löper från centrum till Kakskerta via Hirvensalo. Utöver dessa har tre ringformade rutter bildats. De binder särskilt samman kranskommunerna.

[Läs mer om rutter och vägmärkning på Trafikledsverkets webbplats \(på finska\).](#)

Radiella rutter 1–12

1. Åbo centrum – Runsala
2. Åbo centrum – Nådendal
3. Oxbacka – Reso – Masku – Nousis
4. Åbo centrum – Reso – Nådendal
5. Västra centrum – Rusko
6. Åbo centrum – Runosbacken – Övre S:t Marie
7. Åbo centrum – Ilmarinen – Lundo station
8. Skogsbacka – Jäkärälä

9. Åbo centrum – Lundo
10. Åbo centrum – Kråkkärret – Pikis
11. Åbo centrum – S:t Karins centrum – Pikis – Pemar
12. Åbo centrum – Hirvensalo – Kaks kertta

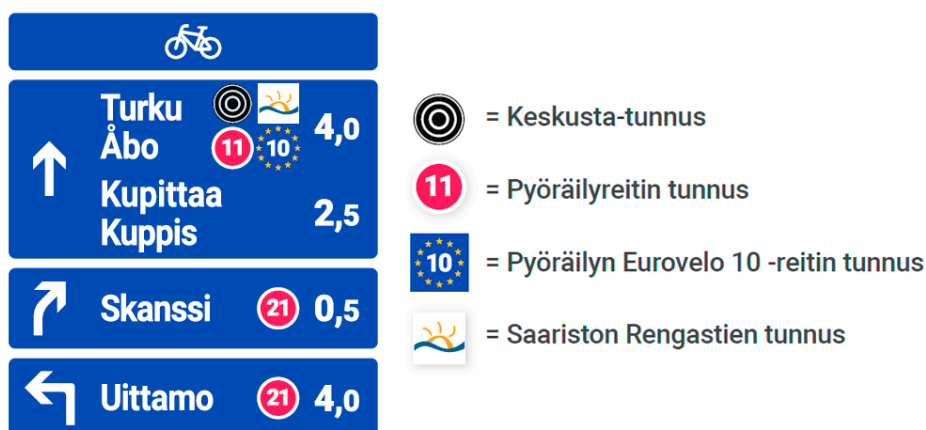
Ringformade rutter 21–23

21. Inre ringen: Pahaniemi – Västra centrum – Hallis – Skansen – Uittamo (– Hirvensalo)
22. Skärgårdsrutten: Auranlaakso, S:t Karins – Pargas centrum
23. Ringväg: Reso – Åbo – Pikis

Känner du till de nya skyltarnas symboler?

”Den nya märkningen av cykelleder erkänner i högre grad cykling som trafikform. Vägskyltarna har placerats före korsningarna så att cyklister i god tid kan avgöra åt vilket håll de ska. Dessutom har skyltarna riktats rakt mot cyklister som närmar sig längs leden, cyklisterna kan därför lätt läsa dem utan att behöva stanna upp. Den nya skyltningen är en åtgärd som syftar till att göra cykling till ett smidigare och mer attraktivt färd sätt.”

Trafiksystemchef Piritta Keto, Egentliga Finlands NTM-central



Symbol för centrum

Symbol för cykelrutt

Symbol för cykelrutten EuroVelo10.

Symbol för Skärgårdens ringväg

Servicepunkter för cyklar snart i Åbo

Åbo införskaffar nya cykelservicepunkter som invånarna kan använda gratis. Sammanlagt nio platser har reserverats för servicepunkterna. De fem första som börjar användas finns på följande platser: på Västra Strandgatan intill Våghuset, på Nummisbacken, i anslutning till Biblioteksbron, vid Nylandstull samt i anslutning till Aningaisbron. Alla de nya servicepunkterna ligger på gatuområden som ägs av staden. Servicepunkterna placeras synligt i närheten av de viktigaste cykellederna, för att vara till så stor nytta som möjligt för cyklister. Servicepunkterna börjar användas under 2022.

NTM-centralen placerar också ut servicepunkter längs Skärgårdens lilla ringväg – läs mer under rubriken Cykelturism och fritidscyklning!

Cykeltrafik som en del av kommunernas klimatarbete

I denna artikel

- Nya och kommande cykelleder
- Kommunernas cykelfrämjande program och åtgärder

Artikelns inledning

Kommunens programarbete för främjande av gång och cykeltrafik hjälper kommunen att planera långsiktigt. Det är också ett tydligt budskap till kommuninvånare, företag och turister, om att kommunen verkligen vill främja gång och cykling samt klimatfrågor. Strategiska program för främjande av gång och cykling gör det i många fall också lättare att erhålla finansiering avsedd för infrastrukturförbättringar. Kommun- eller regionspecifika riktlinjer gör det möjligt att säkerställa att områdets trafikmiljö som helhet är under kontroll och att se till att gång- och cykeltrafiken utvecklas på ett jämlikt sätt som en del av trafiksystemet i stort.

I vårt landskap har Åbo, Salo och Pesar upprättat program för främjande av gång och cykling. Ett program är under beredning i Nystad och i Laitila, och S:t Karins och Lundo har inlett arbetet med sina program. Program för att främja gång och cykling stöder i hög grad exempelvis målen i klimat- eller miljöprogrammen. I programmen kan kommunerna identifiera och benämna konkreta åtgärder för att främja gång och cykling inom kommunens olika sektorer. Mål med anknytning till hållbara trafikformer beaktas i allt högre grad också i kommunstrategier som berör hela kommunen. Man kan ställas inför utmaningar när det gäller att följa upp olika program och främja olika åtgärder vid rätt tidpunkt och på ett synkroniserat sätt.

Det nationella programmet för att främja gång och cykling upprättades år 2018 och är det första programmet för främjande av aktiva trafikformer som godkänts på statsrådsnivå i Finland. Programmet för att främja gång och cykling syftar till att förbättra förutsättningarna för dessa färsätt i landets kommuner, stödja en minskning av växthusgasutsläppen i trafiken och förbättra folkhälsan. Viktiga metoder är bland annat utvecklingen av planeringen av infrastruktur och markanvändning, allokering av finansieringen för främjande av gång och cykling samt inverkan på attityder och motionsvanor.

Valonia har utarbetat en planmall som stöd för kommunernas arbete för att främja gång och cykling. Den publicerades i december 2021. [Läs mer om materialpaketet för främjande av gång och cykling på Valonias webbplats! \(på finska\)](#)

Nya och kommande cykelleder

Många nya cykelleder har skapats i Åboregionen under senare år, och fler är under planering. Exempelvis har Skärgårdens ringväg i Pargas förbättrats, man har bland annat breddat mer än 12 kilometer befintlig cykelväg och försett den med beläggning. Uppgifterna har samlats in från områdets kommuner och Egentliga Finlands NTM-central.

[Ladda ner en Excel-fil med en förteckning över lederna och deras längd kommunvis.](#)

Cykelfrämjande program har effekt

Matti Hirvonen, verksamhetsledare för föreningen [Pyöräilykuntien verkosto ry \("Nätverket för cykelkommuner", poljin.fi\)](https://www.poljin.fi/)

Undersökningar har visat* att kommunspecifika och regionala cykelfrämjande program är effektiva för att nå konkreta resultat i det cykelfrämjande arbetet. Arbetet med att upprätta sådana program är i bästa fall i sig en i hög grad tväradministrativ process, under vilken den politiska ambitionen stärks och visionen om en cykelkommun konkretiseras. Program för främjande av cykling korrelerar effektivt med nästan samtliga av de främsta delfaktorerna, som åtminstone är

- politiska beslut för cykling,
- högre investeringsnivåer med avseende på cykeltrafik samt utökad finansiering för cykelfrämjande åtgärder,
- utökade personresurser,
- en tväradministrativ aktiv arbetsgrupp eller motsvarande,
- kommunens uppföljning av cykeltrafiken,
- ökad cykling,
- förbättrat underhåll året om samt effektiviserat vinterunderhåll av huvudlederna,
- att invånarna är i högre grad nöjda med förhållandena.

Särskilt viktigt är att programmet godkänns på tillräckligt hög nivå, alltså i praktiken i kommunfullmäktige och kommunstyrelsen. För att säkerställa att programmet genomförs och följs upp är det nödvändigt att inrätta en tväradministrativ arbetsgrupp som åtminstone en gång om året rapporterar till kommunledningen om hur programmet framskrider.

*Källa: [Pyöräilyn olosuhteet Suomen kunnissa 2018 \("Förhållanden för cykling i Finlands kommuner", på finska, Liikunnan ja kansanterveyden julkaisuja 349\) \(PDF\)](#)

Infoblänkare

De faktorer som främst påverkar valet av färdssätt är snabbhet, enkelhet och förmånlighet.

[Turun ydinkaupunkiseudun liikenneympäristökysely 2019, \("trafikmiljöenkät för Åbo centrumregion 2019", PDF på finska\)](#)

Pemar kommuns program för främjande av gång och cykling

[Paimion kaupungin jalankulun ja pyöräilyn edistämishjelma \("Pemar kommuns program för främjande av gång och cykling", PDF på finska\)](#) godkändes av stadsfullmäktige år 2021. I programmet fastställs åtgärder som behövs för att i betydande mån stärka gång- och cykeltrafikens ställning och popularitet när det gäller pemarbornas sätt att färdas till vardags. Insatser för att främja gång och cykling har granskats särskilt med tanke på markanvändning, infrastruktur, attityder och motionsvanor.

För att utarbeta programmet har kommunen kartlagt trafikens nuläge samt trafiknätet. Programmet har upprättats i växelverkan med såväl invånare som förtroendevalda. De främsta motiven som framkom genom de workshoppar som ordnades var att främja hälsa och välbefinnande, värna om miljön och höja trafiksäkerheten. Ett viktigt mål har varit att skapa ett tydligt och praktiskt program som gör det möjligt att identifiera konkreta objekt som ska genomföras under de kommande åren. Medel har anslagits för år 2022 för att genomföra programmet, och när det gäller större investeringar är nya rondeller och cykelvägar under planering eller under uppbyggnad.

Tekniska nämnden i Pesar har år 2021 även godkänt principer för lugnare trafik. I behandlingen av initiativen poängsätts olika objekt på grundval av säkerhetsproblem, såsom andelen överhastighet, markanvändning, ledernas egenskaper samt trafikvolymerna.

Infoblänkare

Under sommarsäsongen cyklar 32 % av invånarna nästan dagligen, andelen invånare som cyklar dagligen sjunker till 11 % under vintersäsongen.

[Turun ydinkaupunkiseudun liikenneympäristökysely 2019 \("Trafikmiljöenkät för Åbo centrumregion 2019", PDF på finska\)](#)

Planen för cykeltrafiknätet i Åbo centrum

Åbo har utrett möjligheterna att utveckla cykeltrafiknätet i centrumområdet. Utredningen är en av de spetsåtgärder som stadsstyrelsen godkände i november 2018. Åtgärderna ska göra cykling till ett mer lockande transportsätt i Åbo.

Ett viktigt mål för arbetet var att planera ett målnät för enkelriktade cykelleder i Åbo centrumområde. I en tät stadsmiljö som Åbo centrum är enkelriktad cykeltrafik ett tryggare och mer logiskt alternativ som också är mer effektivt med tanke på utrymmes användningen. Enkelriktad cykeltrafik möjliggör tydligare åtskillnad mellan olika färd sätt, vilket också förbättrar förhållandena för fotgängarna och höjer trafiksäkerheten, särskilt i korsningar.

I den preliminära planen för målnätet för cykeltrafik presenterades olika utvecklingsalternativ där man bedömde huruvida enkelriktad cykeltrafik är lämplig i Åbo. De stadsbor som svarat på enkäten understödde främst (63 %) ett alternativ där man i fråga om arrangemangen för cykeltrafik målmedvetet arbetar för enkelriktad cykeltrafik och under kommande år investerar mycket mer i cykeltrafiken än i dagsläget. Den konsult som utförde arbetet var inne på samma linje. Inga beslut har ännu fattats om genomförandet.

Läs mer: [Turun pyöräliikenteen verkkosuunnitelma \("Plan för cykeltrafiknätet i Åbo centrum", PDF på finska\)](#) (om länken inte fungerar när du klickar på den kan du i stället kopiera och klistra in den i webbläsarens adressfält)

[Turun pyöräliikenteen verkkosuunnitelma, asukaskyselyn tulokset \("Plan för cykeltrafiknätet i Åbo centrum, resultat från invånarenkäten", PDF på finska\)](#)

Infoblänkare

TOP 3 viktigaste åtgärder för ökad cykling:

1. åtgärder för mer sammanhängande cykelleder (91 %)
2. förbättring av vinterunderhållet (85 %)
3. åtgärder för att ge cyklingen en mer framträdande roll i planeringen och beslutsfattandet angående markanvändning (84 %)

[Turun ydinkaupunkiseudun liikenneympäristökysely 2019, \("trafikmiljöenkät för Åbo centrumregion 2019", PDF på finska\)](#)

Förutsättningarna för cykling förbättras i Aura

Aura kommun har under de senaste åren strävat efter att förbättra förhållandena för gång och cykling, särskilt genom att komplettera nätverket av gång- och cykelvägar. Målet är att anlägga korta, upplysta

rutter som förbinder de befintliga lederna. Genom dessa åtgärder strävar kommunen efter att göra resorna kortare och öka säkerheten för fotgängare och cyklister. För att bygga de nya lederna har kommunen ansökt om statsunderstöd från Transport- och kommunikationsverket Traficom. Att göra cykelvägarna mer enhetliga och samstämmiga är ett av de enklaste sätten att förbättra cykelförhållandena också i mindre kommuner. Att göra trafiken lugnare i tätorts- och centrumområden är ett sätt att göra gång och cykling till mer attraktiva alternativ.

I Aura har man därtill främjat hållbara resekedjor genom att öka antalet busshållplatser och montera cykelställ i anslutning till dem, samt i samarbete med NTM-centralen bygga gång- och cykelanslutningar till hållplatserna.

[Se en Excel-fil med nya och kommande cykelleder](#) för information om hur cykelnätet i Aura utvecklats under de senaste åren och hur det kommer att utvecklas framöver.

Åbo cyklister vill främja förhållandena för cykling i Åboregionen

Matti Koskimies, Åbo cyklister rf

Under senare år har stora framsteg gjorts i fråga om cykelförhållandena i Åbo – särskilt i jämförelse med hur det var när jag inledde mina studier i Åbo år 1992. På den tiden fanns det inga cykelleder på det område som avgränsas av åstranden, Skolgatan, Bangårdsgatan och Multavierugatan – dessutom rådde en hastighetsbegränsning på 50 km/h i hela området. Detta har förändrats, och det är den viktigaste förbättringen för cyklisternas del.

Separata cykelleder behövs inte på vägavsnitt där motorfordonen håller en hastighet på 30 km/h eller lägre. Hastighetsbegränsningarna märks ut med vägmärken, därtill bör man fysiskt utforma gatorna så att de inbjuder till lägre hastigheter. Detta är en av de frågor som Åbo cyklister rf (Turun polkupyöräilijät ry, "Turpo") aktivt jobbar för. I fortsättningen är våra mål bland annat att skilja cykeltrafiken och gångtrafiken åt, förbättra cykelledernas kvalitet samt verka för att allmänt göra cyklingen som separat trafikform mer uppskattad i Åbo och närområdena.

Infoblänkare

- Åboborna cyklar främst 1–4 km långa sträckor
- 89 % är minst "tämligen nöjda" med Åbo som cykelstad
- 95 % stöder cykelfrämjande insatser i Åbo

[Åbo cykelbarometer 2019 \(PDF på finska\)](#)

Nya lagar och riktlinjer för en bättre cykelmiljö

I denna artikel

- På vilket sätt ändras vägtrafiklagen?
- Hur syns ändringarna i Åboregionen?

Artikels inledning

Vägtrafiklagen ändrades den 1 juni 2020. I den nya lagen betonas enkelriktad cykeltrafik och nya slags cykelleder. Lagen innehåller preciseringar i fråga om bland annat betydelsen av fortsättning på cykelbana samt väjningsplikt. Lagen jämnställer cykeltrafik med biltrafik, och cyklingen betraktas inte längre enbart som en del av den så kallade lätta trafiken.

I och med den nya lagen har det också blivit nödvändigt att uppdatera planeringsanvisningarna för gång- och cykeltrafik. I slutet av 2020 [offentliggjorde Trafikledsverket nya planeringsanvisningar för cykeltrafik](#) som upprättats med inspiration från planeringsanvisningar som tillämpas i Holland och Danmark – modelländer i fråga om cykling – samt de senaste årens framgångsrika cykelledsprojekt i Finland, exempelvis Helsingfors kvalitetsleder för cykeltrafik, ”banorna”. Målet med de nya anvisningarna är att höja cykeltrafiknätets kvalitet och finna optimala lösningar för olika trafikmiljöer. I fortsättningen kommer kommunerna att vägledas att följa de nya planeringsanvisningarna, exempelvis när de söker statsunderstöd för cykelledsprojekt från Transport- och kommunikationsverket Traficom.

Infoblänkare

Nytt vägmärke: cykelskyddsväg

En nyhet i lagen är vägmärket B7, ”Väjningsplikt vid en plats där cyklister korsar vägen”, vilket helt enkelt betyder cykelskyddsväg. Märket anger att fordon och spårvagnar ska väja för en cyklist som korsar körbanan på en fortsättning på en cykelbana. Det nya vägmärket gör det möjligt att i betydande mån få cykeltrafiken att löpa smidigare, men i anslutning till märket bör det alltid också finnas en i konstruktionshänseende upphöjd fortsättning på cykelbanan. I övriga fall kan cykeltrafikens förkörsrätt också i fortsättningen anges genom ett märke för väjningsplikt.

[Cyklistens trafikregler på Cykelförbundets webbplats \(på finska\)](#)

Tre centrala lagändringar

Texter: Elias Ruutti, kontaktchef, Trafikskyddet

Fortsättning på en cykelbana

Enligt gällande vägtrafiklag (729/2018) märks en fortsättning på en cykelbana ut endast om övrig trafik anges ha väjningsplikt med vägmärke B5 (väjningsplikt i korsning), B6 (obligatoriskt att stanna) eller B7 (väjningsplikt vid en plats där cyklister korsar vägen). B7 är ett nytt vägmärke som anger att trafikanter som färdas mot det ska väja för cyklister som korsar körbanan på en fortsättning på en cykelbana. På grund av den två år långa övergångsperioden motsvarar vägmärkena inte nödvändigtvis kraven i lagen före den 1 juni 2022, att korsa en väg fordrar därför särskild noggrannhet. **En fortsättning på en cykelbana avgör inte i sig vem som har förkörsrätt, utan väjningsplikten bygger alltid på antingen trafikregler eller trafikanordningar.** Under övergångsperioden kommer befintliga fortsättningar på en cykelbana att tas bort, alternativt kommer vägmärken som anger väjningsplikt monteras vid platser där cyklister korsar vägen. [Läs mer om lagändringen om fortsättning på en cykelbana \(på finska\).](#)

Dubbelriktad cykeltrafik längs enkelriktade vägar

Enligt gällande vägtrafiklag är det möjligt att cykla i båda riktningarna längs enkelriktade vägar, dock endast när det finns en tilläggsskylt som anger att det är tillåtet. Tilläggsskylt H12.10 som avbildar en cykel, med texten ”Gäller inte”, ska finnas i anslutning till ett vägmärke som anger enkelriktad väg (E14) och förbjuden körriktning (C17). Cyklister ska i dessa situationer hålla sig på höger sida av körbanan i färdriktningen.

Bestämmelser om lyktor – kom ihåg den röda baklyktan!

Enligt gällande vägtrafiklag ska cyklister inte bara ha en vit eller ljust gul lykta framtill, de måste även ha en lykta baktill som avger rött ljus, när de rör sig på vägar i mörker eller skymning eller när sikten på grund av väderförhållandena eller av annan orsak är nedsatt. Kravet gäller också för upplysta områden och rör inte bara cyklar utan även till exempel lätta elfordon.

Så här syns ändringarna i Åboregionen

Den vägtrafiklag som trätt i kraft år 2020 medför nya slags vägmärken och gatulösningar. I Åboregionen kommer nya B7-cykelskyddsvägmärken i fortsättningen att finnas åtminstone i Åbo i korsningen mellan Östra Strandgatan och Sotalaisgatan samt på Aningaisbron och i Reso på Kisakatu. S:t Karins ändrar så många som fyra upphöjda cykelvägar till platser där cyklister korsar vägen: framför S:t Karins gymnasium, vid Auranlaakson koulu, på Hovirinnan Kartanotie samt på Untolatie. I S:t Karins byggs dessutom en helt ny plats där cyklister korsar vägen, på Herrasniitynraitti.

Kommunerna blir tvungna att förbereda sig särskilt för lagändringen som rör fortsättning på en cykelbana, genom att ändra skyddsvägsmarkeringarna. Under övergångstiden gör cyklister och övriga trafikanter klokt i att vara på sin vakt i korsningar och ge akt på väjningsplikt utgående från vägmärken. Cyklister ska alltid beakta att de har väjningsplikt på många platser och i många situationer.

[Läs mer om cykling i S:t Karins på stadens webbplats \(på finska\)](#)

Infoblänkare

Var är cyklistens plats på vägen?

Se video: [Tieliikennelaki ja pyöräily: Pyöräilijän paikka tiellä \("Vägtrafiklagen och cykling: Cyklistens plats på vägen", Youtube\)](#)

[Cyklistens trafikregler på Cykelförbundets webbplats \(på finska\)](#)

Enkelriktade cykelvägar längs Östra Strandgatan i Åbo

Åbo stadsmiljönämnd godkände år 2019 enkelriktade cykelvägar som ska löpa på båda sidor av Östra Strandgatan. På det sättet fredas åstrandens för fotgängarna och trafiken blir säkrare för de olika trafikformerna. Cykelvägarna förverkligas inom ramen för ett mer omfattande projekt för att förbättra Östra Strandgatan, och stadsfullmäktige godkände i augusti 2021 en omfattande situations- och projektplan för denna gata. Samtidigt godkändes en tidsplan enligt vilken cykelvägarna ska färdigställas på fyra år.

På Östra Strandgatan är målet att samordna cykeltrafiken och åstrandens övriga funktioner och samtidigt erbjuda cyklisterna goda förhållanden åtskilt från övrig trafik. Konstruktionsmässigt åtskilda cykelvägar ligger i linje med de nya planeringsprinciperna för cykeltrafik, och är också avsedda att göra cykeltrafiken trivsammare och få den att löpa smidigare. I projektet har man också beaktat servicetrafiken längs åstrandens. Det har tidigare varit svårt att samordna servicetrafiken med övrig trafik.

Planen för Östra Strandgatan kommer att genomföras etappvis. Cykelvägarna kommer först att byggas på sträckan Rettigbrinken–Sotalaisgatan, och sedan på sträckan Sotalaisgatan–Purserparken.

[Läs mer om utvecklingen av Östra Strandgatan på Åbo stads webbplats](#)

Nya tjänster och verksamhetsmodeller testas

I denna artikel

- Framtidens cykelparkeringslösningar
- Vinterunderhåll

Artikelns inledning

Vi har under senare år sett en betydande ökning, både i Åboregionen och i hela landet, av antalet olika försök med anknytning till cykelparkering och cykelförhållanden. I Åbo har man, inom ramen för många projekt för hållbar stadstrafik, genomfört flera försök för att förbättra vinterunderhållet av cykellederna samt testat olika cykelparkeringslösningar. Också under innevarande vinter kommer man att testa nya metoder i regionen för att möjliggöra åretruncykling.

Framtidens cykelparkeringslösningar utvecklas genom försöksverksamhet

I Åbo testades under sommaren och hösten 2021 nya parkeringslösningar för cyklar. I försöken, som genomfördes av Åbo stad och Åbo Yrkeshögskola, insamlades kundrespons om parkeringslösningarna, samt data från bland annat kameror och datorseende. Försöken genomfördes utgående från lösningar som skapats av olika företag.

Cykelparkeringsförsöken omfattade även laddningsskåp för elcykelbatterier. De var gratis att använda och fanns vid Åbo huvudbibliotek, Hansakvarteret och busstationen. Vid Åbo busstation, som öppnats på nytt efter renovering, fanns ett låst cykelgarage som öppnades och betalades med hjälp av en biljettautomat. I Hansakvarterets parkeringshus kunde kunden parkera sin cykel, underhålla och tvätta cykeln samt förvara sina tillhörigheter. För tryggare parkering fick kunden ett meddelande om cykeln flyttades utan hans eller hennes vetskap. I cykelparkeringscontainern vid ICT-huset i Kuppis fanns även förvaringsfack samt möjlighet att ladda batterier.

”Försöket med en parkeringscontainer i Kuppis var som helhet lyckat, och det fanns efterfrågan. Vi har förbättrat tjänsterna utgående från den respons som inkommit. Vi har bland annat breddat rampen vid ingången samt ökat antalet verktyg för cykelunderhåll. Vi satsade på säkerheten genom att endast ge registrerade användare tillgång till containern, och genom att ordna kameraövervakning utanför. Utgående från responsen borde vi ändå öka säkerheten i framtiden.”

Noora Salmela, projektchef, Åbo yrkeshögskola

[Läs mer om cykelparkeringsförsöken på Åbo stads webbplats](#)

Bättre trafikmiljö och underhåll gör cykling mer lockande

På regionväg 110 mellan Åbo och S:t Karins undersöktes under åren 2017–2021 hur trafikmiljön, väderleken, föret och underhållet inverkar på förhållandena för gång och cykling. Vägavsnittet i fråga har förbättrats på många olika sätt. Man har exempelvis breddat leden och gjort den mer sammanhängande, gett den ny beläggning, gjort vägmarkeringar samt monterat vänträcken för cyklister i trafikljusstyrda korsningar. Dessutom har skyltning och underfartstunnlar förbättrats för cykeltrafiken. Kvalitetskraven för vinterunderhåll har förtydligats, och man har strävat efter att förlägga underhållet till sådana tidpunkter på dygnet när det är till större nytta för pendlarna.

Undersökningen visade att förbättringsåtgärderna resulterat i mer användbara leder och ökad cykeltrafik. De faktorer som ansågs vara av störst betydelse för vidareutveckling av trafikmiljön var ökad belysning och åtgärder för att göra lederna smidigare och mer sammanhängande. Enligt de svarande skulle man kunna göra rutten mer trivsam genom att hålla trafikformerna, det vill säga gång och cykling, åtskilda. Undersökningen visar att effektiv snöröjning och halkbekämpning är de viktigaste faktorerna när det gäller vinterunderhållet. Datainsamling kan också inverka på styrningen och optimeringen av underhållet, men de program som stöder detta borde ännu utvecklas.

Läs mer: [Liikenneympäristön, sään, kelin ja kunnossapidon vaikutukset jalankulun ja pyöräliikenteen olosuhteisiin : Case st 110 välillä Turku – Kaarina \("trafikmiljöns, väderlekens, förets och underhållets inverkan på förhållandena för gång och cykling längs regionväg 110 mellan Åbo och S:t Karins", på finska\)](#)

Infoblänkare

52 % av invånarna i Åbo centrumregion cyklar minst en gång i veckan under sommarsäsongen. Under vintersäsongen är motsvarande siffra 22 %.

73 % anser att det är viktigt att effektivera och förbättra vinterunderhållet.

[Turun ydinkaupunkiseudun liikenneympäristökysely 2019, \("trafikmiljöenkät för Åbo centrumregion 2019", PDF på finska\)](#)

Entreprenadmodell för bättre vinterunderhåll

Cykelruttnätet med effektiviserat underhåll som inrättades i Åbo år 2017 utvidgas, och staden har beslutat att konkurrensutsätta det effektiviserade vinterunderhållet som en separat entreprenad med noggrant fastställda krav med avseende på utförande och kvalitet. För halkbekämpning används sopsaltning på en del av rutterna, medan sopsandning används på andra rutter. Sopsaltning innebär att leden först sopas och sedan saltas, vilket förhindrar isbildning på vägytan. Erfarenheterna av sopsaltning har huvudsakligen varit positiva, men saltet anses också leda till rostbildning på cyklarna. Metoden har också fått mycket beröm för att den ger en ren vägyta och ökad säkerhet, och det har framförts önskemål om att utvidga ruten.

Sopsandning innebär att lederna sopas och sedan sandas med tvättad sand med en kornstorlek på 1–6 mm i stället för med vanligt grus. Den mer finkorniga sand som används vid sopsandning ger en jämnare vägyta och punkterar inte däcken. På cykelleder passar den därför bättre än vanligt grus. I det kommande vinterunderhållet som läggs ut på entreprenad kommer den sopsaltade ruten att förbli 12 km lång, men ruten med effektiviserat vinterunderhåll kommer att förlängas varje år: under vintersäsongen 2021–2022 är de sopsandade rutterna totalt 20 km, och fem år därefter, vintersäsongen 2025–2026, hela 70 km.

[Turun talvikunnossapidon reitit \("Rutter i Åbo med vinterunderhåll", PDF på finska\)](#)

Ruten för effektiviserat vinterunderhåll med sopsandning sträcker sig under vintern 2021–2022 till östra Åbo: Gamla Tammerforsvägen–Magnus Tavasts gata–Gregorius IX:s väg–Hallisvägen–Tavastlandsgatan (fram till Auranlaakso)–Jahnvägen och Kalevavägen–Littoisvägen (fram till Kråkkärret).

Ruten utvidgas under kommande år enligt följande:

Vintern 2022–2023 utvidgas ruten till västra Åbo: Skolgatan–Allégatan–Nådendals snabbväg, Trädgårdsgatan–Pansiovägen–Suikkilavägen–Markkulavägen (fram till Tammerfors riksväg), Trädgårdsgatan–Pansiovägen–Satakuntavägen (fram till Reso), Hampspinnaregatan och Nuijamaagatan.

Vintern 2023–2024 utvidgas ruten till södra Åbo: Kaskisvägen–Nylandsgatan (fram till Södra bågen)–Södra bågen–Ispois parkväg–Askaisvägen–Kommunalsjukhusvägen–Kungsgårdsgatan–Martinsgatan och Kaskertavägen (Kaistarudden)–Hirvensalo parkvägen–Stålarmsgatan (fram till Sjömansgatan)–Sjömansgatan.

Vintern 2024–2025 kommer ruten att kompletteras från Trädgårdsgatan via Humlegatan och Teaterbron till Kommunalsjukhusvägen samt bland annat Inspektorsgatan, Kuratorsstigen, Keramikfabriksgatan, Mittelgatan och Gamla Tavastlandsvägens början.

Vintern 2025–2026 utvidgas ruten till norra Åbo: Tammerforsvägen/Tammerfors riksväg (fram till Vahtovägen) och Raunistulaallén–Markkulavägen (dess avslutande del).

Vinterunderhållet effektiviseras också på riksväg 10 från Kausela till Lundo centrum

Egentliga Finlands NTM-central tar under vintersäsongen 2021–2022 i bruk sitt första objekt för effektiviserat vinterunderhåll av gång- och cykelväg på riksväg 10, mellan Kausela och Lundo centrum. NTM-centralen har gjort en beställning för skötsel av objektet med sopsandningsmetoden för de följande fyra åren.

Infoblänkare

13 % av de som använder Åbo vintercykelled uppger att de börjat cykla mer på vintern.

I medeltal 21 % av åboborna cyklar året om.

64 % säger sig vara redo att cykla mer på vintern, om de slapp färdas bland fordonstrafiken.

[Åbo cykelbarometer 2019 \(PDF på finska\)](#)

Trygg trafikmiljö – ökad cykling

I denna artikel

- Vad utmärker en trafiksäker kommun?
- Elsparkcyklar och andra nya forskaffningsmedel
- Trafikfostran

Artikeln inledning

När vi vill få barn och unga att cykla mera måste vi först och främst se till att trafikmiljön är säker: det ska vara lätt och tryggt för barnen att cykla. Ju tidigare ett barn börjar cykla, desto säkrare kommer barnet att röra sig i trafiken. Barnet kan först stifta bekantskap med cykeln genom att åka i cykelsits på förälderns cykel, sedan sparka sig fram på springcykel och därefter cykla på egen cykel i förälderns sällskap eller exempelvis på släpcykel – marknadens utbud är stort när det gäller familjecykling.

Ett barn som redan tidigt fått erfarenhet av och vägledning om olika färd sätt, har bättre förutsättningar att klara av att röra sig självständigt i trafiken. Det är viktigt att barns cykling i närheten av hemmet, liksom vardagliga cykelresor till butiken, skolan, busshållplatsen eller kompiserna, går smidigt och tryggt till.

Sanna Ojajärvi, utvecklingschef, Pyöräilykuntien verkostory ("Nätverket för cykelkommuner")

[Infograf om färd sätt mellan hem och skola](#) (beskrivande text nedan)

endast en av fyra (26 %) färdas antingen med cykel (13 %) eller till fots (13 %). Tre av fyra skolelever färdas mellan hemmet och skolan med ett motorfordon: personbil (23 %), moped, mopedbil, fyrhjuling eller annat motorfordon (23 %) och med skoltransport (28 %) (LIITU 2018).

Cykling är ett konkurrenskraftigt färd sätt också när skolvägen är 3–5 kilometer lång. Åretruntcykling stöds bäst genom en trygg och smidig skolväg, där gång och cykling hålls tydligt åtskilda från biltrafiken och där biltrafiken intill håller en hastighet på högst 30 km/h. Därtill behövs trygga alternativ för att ta sig över eller under gatan. Kommunerna bör uppmuntras att förbättra förutsättningarna för gång eller cykling längs de viktigaste sträckorna mellan hem och skola.

Genomsnittsåldern för att lära sig cykla är i Finland 4,5 år. Den tidiga barndomen är ett lämpligt tillfälle att öva sig i cykling och tillägna sig trafikfärdigheter. Att lära sig att cykla tidigt och öva upp starka trafikfärdigheter senast i skolåldern ökar också föräldrarnas tilltro till barnets förmåga att cykla

självständigt (läs mer: [Laukkanen et al. 2021](#)). Om föräldern inte litar på att trafikmiljön är trygg eller om barnets trafikfärdigheter inger betänkligheter, kan den vuxna följa barnet till skolan med cykel. När föräldrarna följer sina barn till skolan med cykel i stället för med bil, minskar också den icke-nödvändiga biltrafiken kring skolan och aktiva färd sätt blir tryggare och mer lockande.

Skolorna kan stärka elevernas cykel- och trafikfärdigheter både genom separata cykel- och trafiklektioner och genom att låta barnen cykla under skoldagen. Det är bättre att gynna barns möjlighet att öva sig i cykling, än att begränsa cyklingen. Cykelfärdigheterna tilltar i takt med att barnet cyklar mera, och trafikfärdigheterna blir större vartefter barnet cyklar i trafiken.

Läs mer: [Lasten ja nuorten liikuntakäyttäytyminen Suomessa. LIITU-tutkimuksen tuloksia 2018 \(Barns och ungas motionsvanor. Resultat av undersökningen LIITU 2018, på finska\)](#).

Sänkta hastighetsbegränsningar i Åbo centrum

Hastighetsbegränsningar i Åbo centrum sänktes hösten 2020. Begränsningarna har ändrats på flera gator så att begränsningar på 40 km/h sänkts till 30 km/h och begränsningar på 50 km/h sänkts till 40 km/h. Lägre hastighetsbegränsningar gör trafiken tryggare för fotgängare och cyklister och minskar antalet allvarliga personskador. Körhastigheterna påverkar också mängden trafikbuller och därigenom trivsamteten i centrum. När hastighetsbegränsningarna är lägre finns det inte heller ett lika stort behov av att hålla cykeltrafiken åtskild från biltrafiken. Enligt [Trafikledsverkets nya planeringsanvisning för cykeltrafik \(PDF på finska\)](#) behövs ingen separat cykelled på tomtgator eller uppsamlingsgator där hastighetsbegränsningen är högst 30 km/h. Låga hastighetsbegränsningar garanterar alltså en tryggare trafikmiljö för fotgängare och cyklister.

Nya hastighetsbegränsningar samt åtgärder till stöd för dessa

Ändringen gäller det område som avgränsas av Hampspinnaregatan, Helsingforsgatan, Helsingforsvägen, Hipposvägen, Nylandsgatan, Kaskisvägen, Kommunalsjukhusvägen, Uittamovägen, Kungsgårdsvägen, Stålarmsgatan, Unionsgatan, Hamnbanan, Stockholmsgatan och Vakka-Suomivägen.

På det område som ändringen gäller har de tidigare områdesbegränsningarna på 40 km/h sänkts till 30 km/h. Tidigare områdesbegränsningar på 30 km/h förblir oförändrade. Helt nya områdesbegränsningar på 30 km/h gäller inom det område som avgränsas av Skolgatan, Hampspinnaregatan, Aningaisbron och Bangårdsgatan samt det område som avgränsas av Tavastgatan, Kinakvarngatan, Artillerigatan och Helsingforsbanan. När byggnadsarbetena kring Salutorget slutförs blir Universitetsgatan gågata medan avsnittet av Köpmansgatan mellan Mariegatan och Åstrandens blir gårdsgata. Hastighetsbegränsningen är 20 km/h på gågator och gårdsgator. Hastighetsbegränsningen i Kuppisparken kommer också att sänkas till 20 km/h. Hastighetsbegränsningen på Östra Strandgatan mellan Kvarnbron och Kaskisgatan sänktes från 50 km/h till 30 km/h. Hastighetsbegränsningen sänktes från 50 km/h till 40 km/h på följande gator:

- Stockholmsgatan fram till Banvaktsbrinken
- Skolgatan
- Allégatan
- Nådendals snabbväg
- Bangårdsgatan
- Hampspinnaregatan
- Satakuntavägen

- Aningaisbron och dess ramper
- Aningaisgatan
- Helsingforsgatan från Aningaisbron till Tomasbron
- Tavastgatan fram till Rektorsåkersgatan
- Slottsgatan
- Stålarmsgatan
- Martinsgatan
- Österlånggatan
- Kaskisgatan fram till Kommunalsjukhusvägen
- Kungsgårdsgatan
- Kuppisgatan från Uittamovägen till Kungsgårdsgatan
- Uittamovägen
- Askaisvägen
- Kommunalsjukhusvägen
- Nylandsgatan fram till Kommunalsjukhusvägen
- Österlånggatan
- Kinakvarngatan
- Lemminkäinengatan fram till Untamogatan
- Artillerigatan

En femstjärnig kommun i trafiksäkerhet

År 2021 samlades information in från kommunerna i Egentliga Finland och Satakunta. Syftet var att klassificera kommunerna enligt konceptet En femstjärnig kommun i trafiksäkerhet, som utarbetats av Trafikskyddet och Egentliga Finlands NTM-central. Den enkät som riktats till kommunernas personal hade en betydande tonvikt i bedömningen. Enkätresultatet visar att majoriteten av de kommuner som besvarat enkäten har en trafiksäkerhetsgrupp som sammanträder regelbundet, och att största delen av kommunerna kontinuerligt vidtar åtgärder för att förbättra trafikmiljön. I flera kommuner sker även gott samarbete med olika förvaltningsområden och intressentgrupper.

Utrymme för förbättring finns främst när det gäller information: endast dryga hälften av kommunerna informerar om trafiksäkerhetsfrågor. De svarande visste egentligen ingenting om hur kommunen beaktar faktorer som inverkar på trafiksäkerheten i kommunens transportupphandling. De svarade ansåg att inriktningen av trafiksäkerhetsåtgärder på den egna personalen var ringa eller så visste man inget om denna fråga. Av kommunerna i Egentliga Finland klarade sig denna gång Masku och Nådendal bäst sett till antalet poäng. Båda dessa kommuner fick 4,31 stjärnor. S:t Karins och Kankaanpää fick de högsta poängen utgående från enbart enkäten. Ingen av kommunerna fick fem stjärnor.

Poäng för Åboregionens kommuner i utvärderingen En femstjärnig kommun i trafiksäkerhet

Kommun	Olycks-poäng (max. 5)	Enkät-poäng (max. 26)	Totalt (max. 31)
Nådendal	5	20	25

Masku	4	21	25
S:t Karins	0	23	23
Pargas	1	16	17
Reso	1	16	17
Rusko	4	11	15
Pemar	0	14	14
Lundo	0	14	14
Aura	0	13	13
Åbo	1	12	13
Nousis	0	10	10
Virmo	0	9,5	9,5
Sagu	0	4	4

[Viiden tähden liikenneturvallinen kunta 2021 – kyselyn analyysi \(En femstjärnig kommun i trafiksäkerhet 2021 – analys av enkäten, PDF på finska\)](#)

Kommunernas planer för trafiksäkerhetsarbetet

I Åbo kranskommuner upprättas våren 2022 konkreta planer för utveckling av trafiksäkerhetsarbetet. Planerna utgör uppdateringar av [Åboregionens plan för trygg och hållbar trafik](#) från 2012. Egentliga Finlands NTM-central koordinerar arbetet och elva kommuner deltar. Målet är att kontinuerligt förbättra trafiksäkerhetsläget i riktning mot nationella och internationella mål samt höja nivån på kommunernas trafiksäkerhetsarbete så att det motsvarar 4–5 stjärnor enligt konceptet En femstjärnig kommun i trafiksäkerhet.

Den invånarenkät som genomfördes sommaren 2021 i samband med uppdateringsarbetet visar att höga körhastigheter är en källa till oro. Frågor med direkt koppling till cykling gällde olyckor eller ”nära ögat”-situationer vid cykling samt brist på gång- eller cykelförbindelser. Nästan 3 000 personer besvarade enkäten. Nästan 6 200 farliga platser eller andra typer av utvecklingsbehov markerades på kartan, och nästan 1 400 olyckor eller ”nära ögat”-situationer. Läs mer: [Tiedote 30.9.2021: Korkeat ajonopeudet ja risteysturvallisuus huolettavat Turun ympäristökuntien liikenteessä \(Varsinais-Suomen ELY-keskus\) \(”Höga körhastigheter och säkerheten i korsningar väcker oro i trafiken i Åbo kranskommuner”, meddelande från Egentliga Finlands NTM-central, på finska\).](#)

Kimitoöns kommun och Pargas stad färdigställde sina trafiksäkerhetsplaner i december 2020. Målsättningen är att uppnå den så kallade nollvisionen, det vill säga att ingen ska omkomma eller skadas i trafikolyckor, och att trafiken inte heller ska upplevas som otrygg. Målsättningarna och planeringen av åtgärder har under arbetets gång speglats mot kriterierna i klassificeringen med stjärnor för en trafiksäker kommun. Målsättningen är att båda kommunerna ska uppnå 4–5 stjärnor av 5 redan under de närmaste åren. Åbo stads trafiksäkerhetsplan blir klar i november 2022.

Infoblänkare

Förbättring av trafiksäkerheten ansågs vara den viktigaste åtgärden för att främja cykling (enligt 93 % av de svarande).

[Turun ydinkaupunkiseudun liikenneympäristökysely 2019, \("trafikmiljöenkät för Åbo centrumregion 2019", PDF på finska\)](#)

S:t Karins har förbättrat cyklisternas ställning genom trafikarrangemang

I S:t Karins fattades under våren 2020 ett principbeslut enligt vilket alla gator som har cykelväg ges förkörsrätt i förhållande till sidogatorna. Detta innebär att bilister som svänger ut från en sidoväg tydligt ska väja även för cyklister. På detta sätt förbättrades cyklisternas ställning i cirka 70 befintliga korsningar i S:t Karins, och samma princip kommer i fortsättningen att gälla för alla nya byggnadsobjekt.

Trafikmiljölösningar vid Kurittula nya skola i Masku

Skolornas cykelkultur samt arrangemangen för avlämning och hämtning av skolelever spelar en viktig roll för att främja cykling. Problemen med avlämning och hämtning är ofta de samma i både stora och små kommuner: det uppstår i många fall svårigheter med denna trafik utanför skolans port och på skolgården. Trängsel kan uppstå i parkeringsområdet vid skoldagens början och slut och farliga situationer uppstår om barnen rör sig mellan bilarna – särskilt i mörker.

Under senare år har många skolor i Åboregionen gjort systematiska förbättringar med avseende på praxis och infrastruktur för avlämning och hämtning av skolelever. Exempelvis i Masku har man vid byggandet av det nya Kurittula lågstadium omformat arrangemangen för avlämning och hämtning och närtrafik samt gårdsområdena i skolbyggnadens omedelbara närhet. En stor del av planerna genomfördes i samband med byggandet av närliggande idrotts- och fritidsområden. Avlämnings- och hämtningstrafiken har arrangerats så att den är enkelriktad och åtskild från övrig trafik. Gång- och cykelleder har anlagts på ett sådant sätt att de korsar biltrafiken så litet som möjligt. Flera skyddsvägar som tidigare väckt oro har höjts och fått bättre belysning, både på skolcentrets område och längs elevernas skolväg. Cykelparkeringarna har placerats så att de lätt och tryggt kan nås från alla håll: på så sätt undviks onödig cykeltrafik tvärs över skolans område. På området intill skolan finns redan nu många olika fritt tillgängliga idrotts- och spelplaner, klätterställningar och motions- och idrottsmöjligheter.

Elsparkcyklar och andra nya fortskaffningsmedel

Under senare år har vi sett många olika elektriska fortskaffningsmedel i trafiken. Dessa jämföras med avseende på trafikreglerna antingen med fotgängartrafik eller med cykel- eller mopedtrafik. Denna mångformiga skara fortskaffningsmedel och de regler som rör dem, liksom sätten att använda dem, håller fortfarande på att ta form. Dessa nya, lätta fortskaffningsmedel kan medföra besvärliga och farliga situationer i trafikmiljön. De behöver inte registreras och omfattas i princip inte av några åldersgränser.

Särskilt oroväckande är de elsparkcyklar som kommersiella aktörer hyr ut i stora städer, liksom parkeringen av dem. Den främsta riskfaktorn är att hyrfordonen i många fall framförs utan hjälm och under påverkan av alkohol. Universitetssjukhusen har i offentligheten uttryckt oro över en märkbar ökning av antalet skador, särskilt mot huvudet, och på senare tid har man på ministernivå och i städerna förhandlat och gjort försök tillsammans med tjänsteleverantörer för att ta fram säkerhetshöjande metoder, till exempel hastighetsbegränsningar nattetid. I Åbo testade man under en månads tid (juli–augusti 2021) att sänka hastighetsbegränsningen för elsparkcyklar till 15 km/h mellan midnatt och klockan 6 på morgonen. Det finns dock ännu inga forskningsresultat över längre tid om hastighetsbegränsningarnas effekter.

Majoriteten av de elsparkcyklar för sam användning som finns på marknaden likställs enligt vägtrafiklagen med cyklar och ska därmed framföras längs cykelleder. Det allt större utbudet av lätta elfordon borde i fortsättningen beaktas i planeringen.

Åbo stad har inom ramen för projektet Liikkumispalvelut turvallisesti osaksi lähiympäristöä (LIPATOL, "mobilitetstjänster som en trygg del av närmiljön") strävat efter att skapa en kanal för interaktion och samarbete med leverantörer av mobilitetstjänster. Man har försökt förbättra trafiksäkerheten och användningen av gatuutrymmet genom att skapa gemensamma spelregler, exempelvis parkeringsplatser som är reserverade för elfordon för sam användning. Staden har också skapat en [webbplats med information om sam användning av transportmedel](#).

[Ta del av LIPATOL-projektets slutrapport \(PDF på finska\)](#)

Infoblänkare

67 % upplever att elsparkcyklar ökar känslan av otrygghet i stadstrafiken.

[Trafikskyddet](#)

Läromedelshelheten Kestävää menoa (Hållbart på väg)

År 2020 publicerade Valonia för första gången en läromedelshelhet om hållbar mobilitet, avsedd för lågstudier. Materialet är kostnadsfritt och syftar till att göra eleverna medvetna om det mångdimensionella begreppet hållbar trafik och få barnen att reflektera över hur trafiken och resvanorna påverkar det egna livet och världen i övrigt. Lärarens arbete underlättas genom tydliga anvisningar som är knutna till läroplanen, och färdigt utformade lektionshelheter. Materialet omfattar en interaktiv video och andra webbuppgifter, geodatauppgifter, en utomhusuppgift som både hemuppgift och gruppuppgift, samt en kreativ bildkonst del. Materialet har i år testats vid Uskelan koulu i Salo, Saarniston koulu i Nystad samt vid Ilmaristen koulu i Lundo, och responsen har varit mycket positiv.

[Video: Mitä tarkoittaa kestävä liikkuminen? \("Vad innebär hållbar mobilitet?", på finska\) \(Youtube\)](#)

Cyklingens positiva ekonomiska verkningar

I denna artikel

- Cyklingens ekonomiska verkningar
- HEAT-beräkningar
- Klimatbudgetering och budgetering för cykeltrafiken

Artikelns inledning

De ekonomiska vinsterna med cykling härrör främst ur folkhälsovinster. Andra faktorer som gör att det är lönsamt att investera i cykling är bland annat minskade utsläpp och minskade trafikstockningar, liksom det faktum att det är mindre kostsamt att investera i cykelleder än i bilvägar. Undersökningar visar att ett tryggt och omfattande nätverk av gång- och cykelvägar uppmuntrar medborgarna till ökad vardagsmotion ([UKK-institutet: Liikkuva kuntalainen säästää rahaa \("Kommuninvånare i rörelse sparar pengar", PDF på finska\)](#)).

Stillasittande medför nationalekonomiska kostnader i miljardklassen. Av den vuxna befolkningen motionerar bara en bråkdel i enlighet med rekommendationerna varje vecka. En passiv livsstil och

överdrivet stillasittande ökar risken för flera folksjukdomar såsom typ 2-diabetes, kranskärlssjukdomar och depression.

Världshälsoorganisationen (WHO) utvecklade för mer än tio år sedan beräkningsmodellen HEAT (*Health Economic Assessment Tool*) som används för att beräkna hur mycket pengar som kan sparas in genom ökad gång och cykling. Modellen bygger på de besparingar som uppnås när man förebygger förtida dödsfall, och beaktar därtill trafikolyckor samt utsläppens skadliga hälsoeffekter.

Nationella beräkningar visar att en ökning av cyklingen med 20 % skulle ge folkhälsovinster på 1,1 miljarder euro.

[Läs mer om de ekonomiska vinsterna med cykling i Bikenomics-rapporten 2018 \(PDF på finska\).](#)

Faktaruta

FN rekommenderar att 20 % av den totala trafikbudgeten används för aktiva trafikformer, det vill säga gång och cykling, [UNEP: Global Outlook on Walking and Cycling \(2016\)](#).

Satsningarna på cykelinfrastruktur har ökat under senare år, även om en del arbete återstår innan vi uppfyller FN:s rekommendationer. Till exempel har antalet projekt, liksom de summor som Traficom beviljat i statsunderstöd för dessa inom ramen för investeringsprogrammet för gång och cykling, varit betydande under de senaste åren.

2018: 15 finansierade projekt, total summa 3,5 milj. €

2020: 51 finansierade projekt, total summa 31,5 milj. €

2021: total summa 28,5 milj. € (det finns ännu inga uppgifter om det slutliga antalet projekt)

I 2022 års stadsbudget har endast 4 miljoner euro avsatts för främjande av gång och cykling. Investeringsprogrammet syftar till att förbättra förhållandena för gång och cykling och göra dessa transportsätt mer lockande, minska trafikutsläppen och öka vardagsmotionen.

Läs mer: [Statsunderstöd inom investeringsprogrammet för gång och cykling](#)

År 2020 understödde staten gång och cykeltrafik med 42,9 miljoner euro, vilket var mer än tio gånger så mycket som 2019. Statsunderstöd beviljas för högst 50 % av projektets godtagbara kostnader. År 2020 erhöll Åbo totalt cirka 1 040 000 euro för cykelgatorna längs Köpman Hammars gata, Rektorsåkersgatan och Vatselagatan.

HEAT-beräkningar synliggör de ekonomiska vinsterna

Inom ramen för projektet *HEAT – Participatory Urban Planning for Healthier Urban Communities*, som genomfördes 2018–2021, gjordes ett försök med regional tillämpning av beräkningsmodellen HEAT som underlag för kommunöverskridande trafikplanering och som stöd för beslutsfattandet i regionen. Det är svårt att göra en tillförlitlig beräkning för ett område som består av flera kommuner, såsom hela Åboregionen, eftersom parametrarna skiljer sig mycket från varandra – i de större städerna har exempelvis cyklingen en större andel, medan bilresor spelar en viktig roll i de mindre kommunerna, särskilt på grund av större avstånd. Beräkningen resulterar i medelvärden som inte ger någon ordentlig beskrivning av läget i någon av kommunerna. Den mest rättvisande helhetsbilden av ekonomiska vinster uppnåddes i fråga om Åbo centrumregion (S:t Karins, Lundo, Nådendal, Reso och Åbo).

Enligt beräkningen skulle vinsterna uppgå till 20,9 miljoner euro om året, om antalet cyklister i Åbo stadsregion skulle öka med cirka 2 procentenheter – från 8 % till 10 %.

[Läs mer om de regionala HEAT-beräkningarna \(PDF på finska\)](#)

[Läs mer om HEAT-räknaren på den officiella webbplatsen \(på engelska\)](#)

Målet i kommunikationsministeriets nationella program för att främja gång och cykling är att antalet resor till fots eller med cykel ska öka med 30 %. Med sikte på detta mål gjorde Pemar kommun en HEAT-beräkning i samband med upprättandet av sitt program för främjande av gång och cykling. Resultatet visade att kommunen skulle spara 700 000 euro årligen om den uppnådde målet.

[Läs mer: Pemar kommuns program för främjande av gång och cykling 2021–2026 \(PDF på finska\)](#)

S:t Karins stads klimatbudget

Många kommuner och städer har börjat upprätta klimatbudgetar. Klimatbudgetering innebär att de lokala utsläppsminskningarna kopplas till kommunens budget.

Även S:t Karins stad upprättade sin första klimatbudget hösten 2021. Klimatprogrammets årliga åtgärder har införts i budgeten och samtidigt har nödvändiga anslag avsatts för det arbete som åtgärderna kräver. I klimatbudgeten anges bland annat de närmaste årens investeringar i lättrafikleder, nya cykelparkeringsplatser samt förbättrad skyltning av ruttnäten för motion på egen hand. Cykling och cykelfostran främjas konkret genom att några enheter för småbarnsfostran använder ”muksubussit”, det vill säga elassisterade cyklar som pedagogerna transporterar barngrupperna med. Dessutom kommer skolorna inom den grundläggande utbildningen i högre grad än tidigare att främja aktiva färdssätt längs skolvägen, i samarbete med stadens arbetsgrupp för trafiksäkerhet.

Klimatbudgeten omfattar därtill en utsläppsbudget som syftar till att följa upp framstegen mot utsläppsminskningarna. S:t Karins ställer i sitt klimatprogram 2030 bland annat upp målet att vara den första staden i landet som uppnår en utsläppsminskning på 80 % jämfört med utsläppsnivån per invånare år 2007. Staden har också som mål att öka sina invånares förståelse för 1,5 graders-livsstilen och utsläppsmålen. När det gäller trafik är programmets mål att halvera utsläppen fram till år 2030 i förhållande till 2020 års nivå.

[Infograf om S:t Karins växthusgasutsläpp \(på finska\)](#) (beskrivande text nedan)

S:t Karins utsläpp av växthusgaser uppgick år 2019 till sammanlagt 152,8 kt koldioxidkvalitenter, industrin inte inräknad (CO₂-raportti, Sitowise Oy). Vägtrafikens andel var 49 %, separat uppvärmning 23 %, fjärrvärme 9 %, konsumenternas elförbrukning 8 %, eluppvärmning 6 %, jordbruk 3 %, jordvärme 1 %, avfallshantering 1 %.

Nätverket för cykelkommuner hjälper sina medlemskommuner att främja cykeltrafik

Matti Hirvonen, verksamhetsledare för föreningen [Pyöräilykuntien verkosto ry \("Nätverket för cykelkommuner", poljin.fi\)](#)

Cykla mer och må bättre! Cykeltrafik och cykelfrämjande arbete spelar en viktig roll för att stärka folkhälsan, samhällsekonomin och kommunernas förmåga att behålla sina invånare och locka nya, liksom för att främja en trivsamt livsmiljö. Alla kommuner skulle vinna på att gå från ord till handling när det gäller att främja cykling.

För att cyklingens mångsidiga fördelar ska visa sig måste alla ha tillgång till smidiga cykelförhållanden av hög kvalitet året om. Nätverket för cykelkommuner stöder, inspirerar och påverkar medlemskommunerna när det gäller att avsevärt stärka cykeltrafikens ställning och förhållandena för cykling. Nätverket för cykelkommuner och dess 142 medlemskommuner främjar cykeltrafik och cykelturism – i första hand för dess välbefinnandefrämjande effekter – och uppmanar alla kommuner att ansluta sig till den växande skaran av banbrytande cyklister!

[Pyöräilykuntien verkoston Pyöräiliikenteen investoinnit kunnissa –webinaarin materiaalit \(kesäkuu 2021\) \(Nätverket för cykelkommuner, material från nätverkets webinarium om kommunernas investeringar i cykeltrafik, juni 2021, på finska\)](#)

Cykeltrafikens budgetar

Utveckling av förhållandena för cykling kräver både personresurser och ekonomiska resurser. I [Åbo stads utvecklingsprogram för cykling \(PDF på finska\)](#) presenteras tio spetsåtgärder, vilkas budget på årsnivå uppgår till cirka 2,4–2,8 miljoner euro. Staden har som mål att årligen öka gångens och cyklingens andel med 3 %.

I Helsingfors har budgeten för cykeltrafik sedan år 2020 uppgått till cirka 30 euro per invånare och år. I Åbo uppgår motsvarande budget för åren 2021–2025 till cirka 14 euro per invånare och år. En stor del av detta belopp går åt till att utveckla de nya cykelvägarna längs Östra Strandgatan. Det är dock värt att beakta att det är svårt att jämföra olika städers budgetar för cykeltrafik, eftersom det i allmänhet inte finns någon öronmärkt budget för cykling.

Läs mer: [Kestävien kulkutapojen osuuden lisääminen Turussa \("ökning av andelen hållbara färdstätt i Åbo", PDF på finska\)](#)

Gatuutrymmet för olika trafikformer ofta ojämnt fördelat i städerna

I Åbo rutnätsområde har mer än 52 % av gatuutrymmet helgats åt biltrafiken och tillhörande parkeringsplatser, medan cykeltrafiken får hålla till godo med cirka 2 %. Att rikta in gatuutrymmet på aktiva färdstätt är ett sätt att minska bilismen och de trafikstockningar den orsakar, och uppmuntra människor att välja aktiva trafikformer och kollektivtrafik. Källa: [Traffic Evaporation: What Really Happens When Road Space is Reallocated from Cars?](#)

Fördelningen av gatuutrymmet i Åbo rutnätsplanområde: Körbanor och parkeringar 52,5 %, Vägar för en kombination av gång och cykling 4,5 %, Grönområden 8 %, Torg och skvärer 5,4 %, Cykelvägar 2,1 %, Trottoarer 21,1 %, Lågfartsgator 4,4 %, Skiljeremisor 2 % (Källa: Åbo stad, gaturegister, Taneli Pärssinen och Antti Alanko).

Cykelturism och fritidscyklning

I denna artikel

- Lilla ringvägens cykelleder och utveckling av dem
- Cykelrutter i Egentliga Finland
- Centret för cykelturism

Artikels inledning

Närturismen har fått ett uppsving under pandemin, det har bland annat inneburit att människor fått upp ögonen för olika former av cykelutflykter. När det gäller leder som också används av turister är det extra viktigt att se till att cykelrutterna är i gott skick och kan användas året om.

Turister vill inte bara njuta av vackra landskap, utan önskar också tillgång till god service under resans gång. Dagens cykelturister vill ha god tillgång till kost och logi samt möjligheter att underhålla sina cyklar. Exempelvis i Åbo skärgård är flera tjänster redan tillgängliga, och en nyhet är att cykelservicepunkter kommer att installeras också längs Lilla ringvägen. Något som många önskar sig men som fortfarande

saknas är möjligheten att köpa/boka exempelvis färjebiljetter, övernattnig och andra tjänster på ett och samma ställe, helst mobilt.

Cykelturisten kan välja att ta sig fram exempelvis på en fatbike med breda hjul, och familjer, även stora sådana, kan resa med en godscykel. Tack vare elassisterade terräng- eller citycyklar kan också exempelvis seniorer göra cykelutflykter. Ur turisternas perspektiv är det viktigt att det finns uthyrnings- och logistiktjänster med flexibla upphämnings- och återlämningsställen. En del vill helst ta med sin egen cykel på resan, medan andra vill kunna hyra en bra cykel på plats.

Cykelturismen är en snabbt växande marknad såväl internationellt som i Finland. EU uppskattar att cirka 2,3 miljarder cykelresor görs varje år i Europa och att deras årliga värde uppgår till över 44 miljarder euro. Det säger något om volymerna att marknaden för cykelturism i Europa redan ett bra tag varit större än marknaden för kryssningsturism. Antalet övernattande cykelturister i Europa uppgår årligen till över 20 miljoner, och dessa lägger årligen ut cirka 9 miljarder euro på sina resor.

[Läs mer i Rambolls artikel: Pyörämatkailu elää vahvaa nousukautta. \("Cykelturismen har fått ett stort uppsving", på finska\)](#)

Cykelvägavsnitt och servicepunkter längs Skärgårdens lilla ringväg

Lilla ringvägen löper delvis längs separata gång- och cykelleder och delvis längs körbanan. Lilla ringvägen sträcker sig från Åbo via S:t Karins till Pargas och vidare till Nagu, varifrån cyklisten tar sig med färja via Sjalö till Hanga i Rimito. Därifrån fortsätter rutten via ön Luonnonmaa mot Nådendal och därifrån via Reso tillbaka till Åbo. I slutet av 2021 hade rutten cykelleder på avsnittet mellan ön Luonnonmaa i Nådendal och Pargas färjefäste, samt på kortare avsnitt i Rimito och i Nagu centrum. Längs rutten finns även vajerfärjor och ett förbindelsefartyg (Pargas–Nagu, Nagu–Sjalö–Hanga, Hämmärönsalmi vajerfärja). Med tanke på cykelturisterna har man också installerat snabbservicepunkter för cyklar. De finns i Pargas centrum, på Lillmälö, i Nagu centrum samt på Hanga och Röölä i Nådendal.

Allt fler väljer att cykla längs Skärgårdens ringväg

Skärgårdens ringväg är ett av Finlands mest välkända resmål för cykelturism. Att rutten är välkänd och omtyckt har tagit sig uttryck i en snabb ökning av antalet cyklister: år 2016 trampade 1 798 cyklister runt Lilla ringvägen, medan statistiken för år 2021 visade att nästan 5 400 cyklister använde sig av rutten under perioden maj–september.

Till följd av den ökade cykelturismen längs Lilla ringvägen och de allmänna cykelrelaterade tillväxtmålen, upprättades år 2019 en utvecklingsplan för gång- och cykeltrafiken längs Lilla ringvägen, som ett samarbete mellan Egentliga Finlands NTM-central, Pargas stad och Nådendal stad. Planen ingick i MBT-avtalet mellan kommunerna och staten. Genom att utveckla Lilla ringvägen strävar man efter att göra rutten ännu tryggare och tryggare för fotgängare och cyklister, och samtidigt främja skärgårdsturismen.

Förhållandena för gång och cykling längs Lilla ringvägen har redan förbättrats, man har bland annat breddat gångstigen från Ersby till Nagu färjefäste och gett den ny beläggning. Dessutom har de befintliga lederna för cykeltrafik fått ny beläggning. Med tanke på cykelturisterna har man också installerat snabbservicepunkter för cyklar utmed leden. Rutten har nu märkts ut och skyltats i sin helhet, för att den ska vara smidigare och tryggare för cyklister. I framtiden strävar man efter att i enlighet med utvecklingsplanen bygga fler cykelvägar och höja säkerheten för cyklister genom att bredda vägrenarna och lugna trafiken.

Infoblänkare

35 % tog sig runt rutten på två dagar.

56 % cyklade ruten motsols (Åbo–Pargas–Nagu–Nådendal–Åbo) och 19 % hade någon gång cyklat ruten i båda riktningarna, 25 % tog sig runt ruten medsols.

66 % cyklade ruten i grupper om två.

47 % av de svarande ansåg att de största problemen med tanke på smidighet och säkerhet är att cyklisterna är tvungna att cykla på körbanan och att biltrafiken är livlig.

[Enkät genomförd i anslutning till utvecklingsplanen för Skärgårdens ringväg \(på finska\). Bilaga 3, s. 57 \(PDF\)](#)

Centret för cykelturism stöder främjandet av cykelturismen

Cykelförbundet rf och Pyöräilykuntien verkstod ry ("Nätverket för cykelkommuner") grundade sommaren 2020 ett nytt nationellt Centrum för cykelturism, vilket på bred front främjar cykelturism och fritidscyklning såsom traditionell långfärdscyklning, dagsutflykter, terrängcyklning, liftcyklning vid skidanläggningar, bikepacking ("cykelcamping"), cykeltävlingar samt cykelevenemang.

Denna nya aktör strävar efter att placera Finland på kartan som cykelresmål och presentera landets bästa rutter och sevärdheter. I praktiken hjälper centret till med frågor som rör cykelturism, tillhandahåller relaterad information och ger råd om att utveckla rutter.

Centret för cykelturism ansvarar för att koordinera och utveckla symbolen Välkommen cyklist (Welcome cyclist). Symbolen hjälper cyklisterna att hitta tjänster där de vet att de är välkomna. Företag kan få symbolen Välkommen cyklist genom att erbjuda cyklistvänliga tjänster.

EuroVelo 10-rutten som går runt Östersjön har märkts ut mellan Kyrkslätt och Åbo

Projektet EuroVelo syftar till att utveckla ett nät av cykelrutter som sträcker sig över hela Europa. Nätet består av befintliga cykelvägar och -rutter som man strävar efter att binda samman till en större helhet. EuroVelo10 runt Östersjön är en av sammanlagt 17 EuroVelo-rutter.

Vägs skyltarna för det avsnitt av ruten som går mellan Åbo och Kyrkslätt blev klara under sommaren 2021. Rutten går till största delen på landsvägsnätet av lägre klass, och man har strävat efter att undvika de livligast trafikerade landsvägarna. På de vägsnitt som går längs landsväg eller enskilda vägar cyklar man dock längs vägrenen. Rutten löper också delvis genom kommunernas centrum och tätbebyggda områden längs kombinerade gång- och cykelleder.

Målet med utmärkningen av ruten EuroVelo10 är att tillgodose cykelturisternas efterfrågan och föra fram de behov som olika färdssätt har på landsvägarna. Arbetet för att utveckla ruten EuroVelo10 i Finland samordnas av Centret för cykelturism som grundades år 2020.

[Se EuroVelo-rutterna på kartan](#)

[Läs mer i ett meddelande från Egentliga Finlands NTM-central: Den internationella cykelruten EuroVelo 10 har märkts ut mellan Åbo och Kyrkslätt](#)

Ekurruterna (på finska Tammireitit) märks ut i S:t Karins och Lundo

Ekurruterna utgör en helhet bestående av totalt cirka 500 km rutter för cykling, vandring och paddling. Rutterna löper genom S:t Karins, Pemar, Lundo och Sagu, därtill finns förbindelserutter mellan kommunerna. Rutterna har utvecklats mellan åren 2017 och 2020 och kommer att kompletteras med nya objekt. Uppgifter om rutterna kommer att hållas uppdaterade på webbplatsen reitisto.fi. I framtiden kommer rutterna också att märkas ut med skyltar i terrängen.

Ekrutternas cykelrutter utgör ett omfattande nätverk tillsammans med anslutningsrutterna, och cyklister kan välja att exempelvis fortsätta sin resa till skärgården längs Kustrutterna eller Skärgårdens ringväg. Rutterna förenas också med de historiska rutterna Tavastlands oxväg, Kungsvägen och S:t Olofs sjöled.

Ekrutternas cykelrutter i S:t Karins:

- Harvaluoto cykelrutt 7,8 km
- Cykelruten från Pikis till Toivonlinna 6,5 km
- Cykelruten från Tuorla till Raadelma 4,3 km
- Cykelruten Kustö slottsruiner 7 km

Ekrutternas cykelrutter i Lundo:

- Tavastlands oxväg 33 km
- Turen genom sex kommuner 61 km

[Aurajokivägen – Ny turistrutt genom Egentliga Finland](#)

I Egentliga Finland grundades i början av år 2021 en ny turistväg som börjar på Gamla stortorget i Åbo och löper väster om Aura å längs regionväg 222 från Åbo via Lundo station till Aura, och sedan sträcker sig längs förbindelsevägen till Oripää via Riihkoski i Pöytis. Aurajokivägens rutt följer den historiska Tjuvvägen och bildar en tydlig rutthelhet. Turistrutten kan följas till fots, med cykel eller bil, och tros ha förutsättningar att öka turismen och livskraften i området. Parallellt med rutten löper även Aurajoki paddlingsrutter för paddling eller SUP-bräda.

[Läs mer på webbplatsen för turistinfo om Aurajokivägen](#)

Länkar till information om turistrutterna

- [Skärgårdens ringväg \(Visit Pargas\)](#)
- [Kustrutten](#)
- [Oxvägen](#)
- [Kungsvägen](#)
- [S:t Olofs sjöled \(Visit Pargas\)](#)
- [Aurajokivägen](#)

[Åbo cykelmässa tilldelades priset Tänd Åbo \(Sytytä Turku\)](#)

Den första upplagan av Åbo cykelmässa ska gå av stapeln i augusti 2022 på och kring Gamla Stortorget. Evenemanget har olika delar såsom en cykelpicknick, innovations- och idétävling, sedvanlig mässförsäljning och en programscen, trickcykelshower samt en stor cykelreparationsverkstad. Åbo cykelmässa fick sin början genom idétävlingen Tänd Åbo år 2020, där Åbo stad efterlyste innovationer för att utveckla stadens centrum. Mässkonceptet är en av tolv huvudvinnare i tävlingen. Detta innebär att Åbo stad deltar i att genomföra evenemanget.

Video: [Turun Pyörämessut / Turku – Suomen pyöräpääkaupunki \("Åbo cykelmässa/Åbo – Finlands cykelhuvudstad"\)](#) (Youtube, på finska)

Upphovsmän

Åboregionens cykelöversikt har sammanställts inom ramen för [projektet för mobilitetsstyrning i Egentliga Finland 2021](#) i samarbete med kommunerna och Egentliga Finlands NTM-central. För att sammanställa

översikten har Valonia erhållit statsunderstöd för mobilitetsstyrning från [Transport- och kommunikationsverket Traficom](#).

Med i översikten: Åbo, Nådendal, Reso, S:t Karins, Lundo, Rusko, Pargas, Pemar, Nousis, Masku, Aura, Sagu och Virmo.

Producent för publikationen: Anna Sampo (Valonia)

Sammanställning av innehåll samt redigering av texter: Olli Haapanen, Paula Väisänen, Anna Sampo, Maiju Oikarinen, Marja Tommola (Valonia)

Tack också till följande skribenter och andra som bidragit med innehåll: Hanna Lindholm, Piritta Keto & Jaakko Klang (Egentliga Finlands NTM-central), Matti Koskimies (Åbo cyklister rf), Taneli Pärssinen (Åbo stad), Noora Salmela (Åbo yrkeshögskola), Matti Hirvonen & Sanna Ojajärvi (Pyöräilykuntien verkosto ry, "Nätverket för cykelkommuner") Elias Ruutti (Trafikskyddet), Heikki Saarento (Egentliga Finlands förbund)

Fotografier: Miriam Sewón, Maiju Oikarinen, Olli Haapanen, Eero Sundvall, Paula Väisänen, Valtteri Moilanen, Anna-Mari Alkio, Mikko Kiero, Åbo stad

Rubrikernas illustrationer samt kartgrafik (Regionala huvudcykelrutter, Nya och kommande cykelleder, Skärgårdens ringväg): Tiina Liuska