



Trafikåret 2017

Helsingborgs Stad
2018-04-27



HELSEINGBORG

Trafikåret 2017

Trafikåret 2017 är en årlig uppföljning av Trafikplan 2017 och trafikutvecklingen i Helsingborg. Här sammanställer vi fakta och statistik, beskriver vad vi gjort under året samt gör en analys över utvecklingen.

Enligt [Trafikplan 2017](#) ska vi arbeta med en rullande trafikplanering. Det handlar om att årligen följa upp hur trafikutvecklingen bidrar till målet att öka andelen hållbara resor och låta utvecklingen vara styrande vilka åtgärder vi väljer. I denna uppföljning sammanställer vi kunskap och statistik om trafikens utveckling och vilka aktiviteter och åtgärder som genomförts under året. I underlaget finns förutom faktorer som direkt kopplar till målen i Trafikplanen även indikatorer för hur helsingborgarna rör sig och hur de reser.

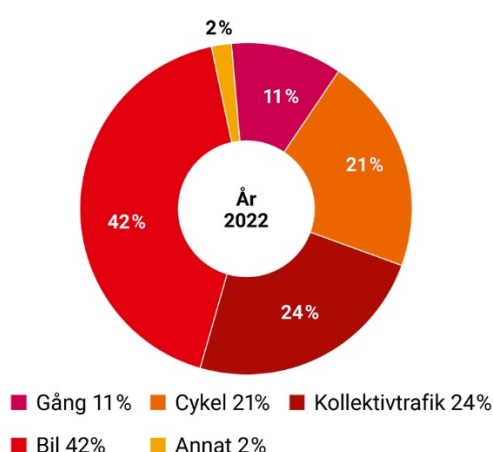
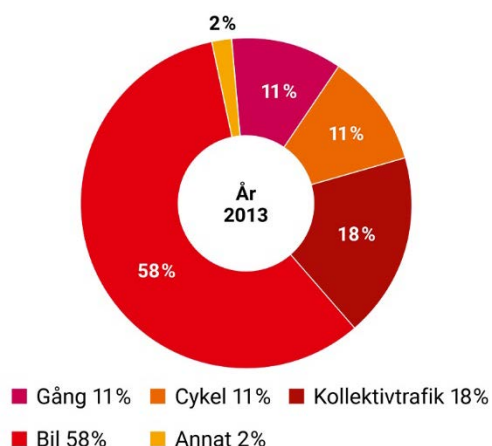
Innehåll

Innehåll	2
1. Sammanfattning Trafikåret 2017.....	3
1.1 Så här ser det ut.....	3
1.2 Det här har vi gjort.....	6
1.3 Vart är vi på väg?.....	6
2. Mål för trafikutvecklingen	7
3. Så här ser det ut.....	8
3.1 Kommunrankning Hållbara transporter	8
3.2 Färdmedelsfördelning	9
3.3 Gående.....	9
3.4 Cykel.....	9
3.5 Kollektivtrafik	10
3.5.1 Stadsbuss	10
3.5.2 Regionbuss	11
3.5.3 Påstigande med tåg.....	12
3.6 Biltrafik	14
3.6.1 Biltrafikflöde	14
3.6.2 Bilinnehav.....	15
3.7. Resor över sundet.....	17
3.8 Säkerhet och Miljö	18
3.8.1 Trafiksäkerhet och olycksutveckling	18
3.8.2 Luftkvaliteten i Helsingborg	21
3.8.3 Buller	21
4. Det här har vi gjort.....	22
4.1 Beteendepåverkan och kampanjer.....	22
4.1.1 Cykelvänlig arbetsplats.....	22
4.1.2 Cykelbiblioteket	22
4.1.3 Skolreseplan	22
4.1.4 Testprojekt för cykel och kollektivtrafik	22
4.1.5 Res klokt.....	23
4.1.6 Fossilbränslefria kommuner 2017-2018	23
4.2 Infrastruktur	23
4.2.1 Gång-, cykel- och trafiksäkerhetsåtgärder	23
4.2.2 Kollektivtrafikåtgärder	24
4.2.3 Större projekt.....	24
4.2.3.1 Drottninggatan Järnvägsgatan	24
4.2.3.2 Helsingborgsexpressen	25
5. Vart är vi på väg?.....	26

1. Sammanfattning Trafikåret 2017

Här sammanfattar vi det viktigaste kring hur utvecklingen har varit, varför det ser ut som det gör, samt vilka effekter får vi av de åtgärder som gjordes under året.

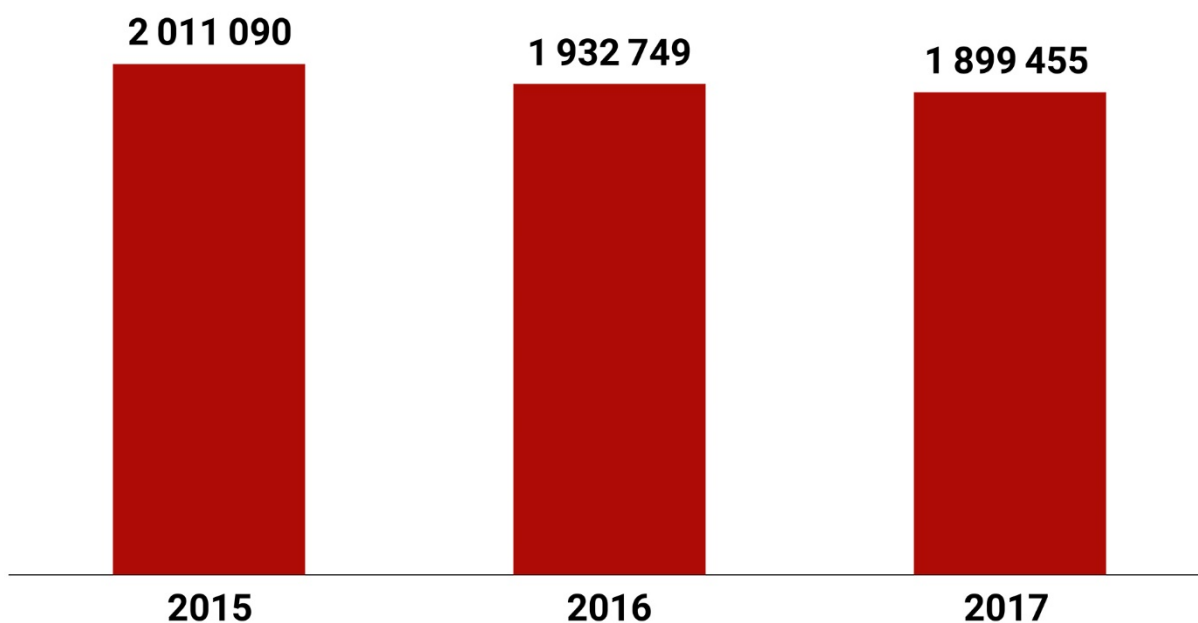
Helsingborg har som målsättning att öka de hållbara trafikslagens andel av resorna. Fler ska cykla, gå eller åka med kollektivtrafiken. I trafikplanen beskrivs konkreta behov av åtgärder för hur målen ska uppnås och det handlar både om fysiska åtgärder och om påverkans- och beteendeåtgärder.



Färdmedelsfördelningen som vi behöver uppnå år 2022 för att nå regionens målbild, enligt trafikplanen.

1.1 Så här ser det ut

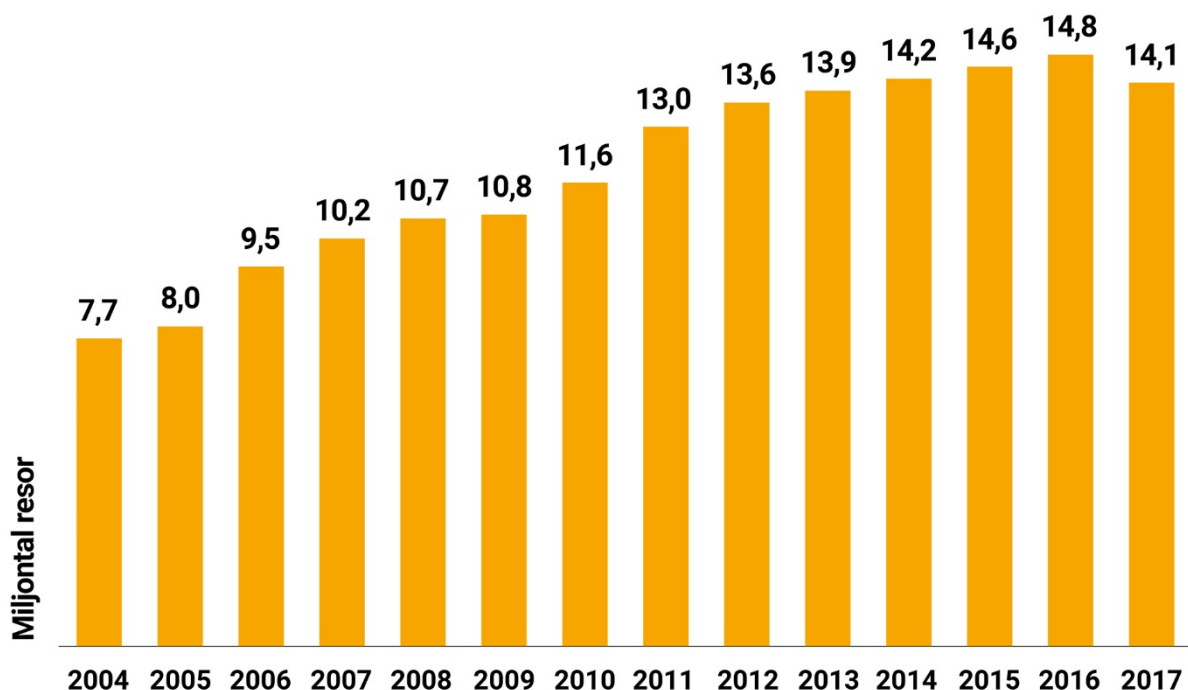
Cykeltrafiken har minskat med cirka sexprocent mellan år 2015 och år 2017 om vi ser till de totala flödena som uppmätts i våra niomät punkter för cyklar.



Antalet cyklister som passerat stadens nio fasta mätpunkter 2015-2017.

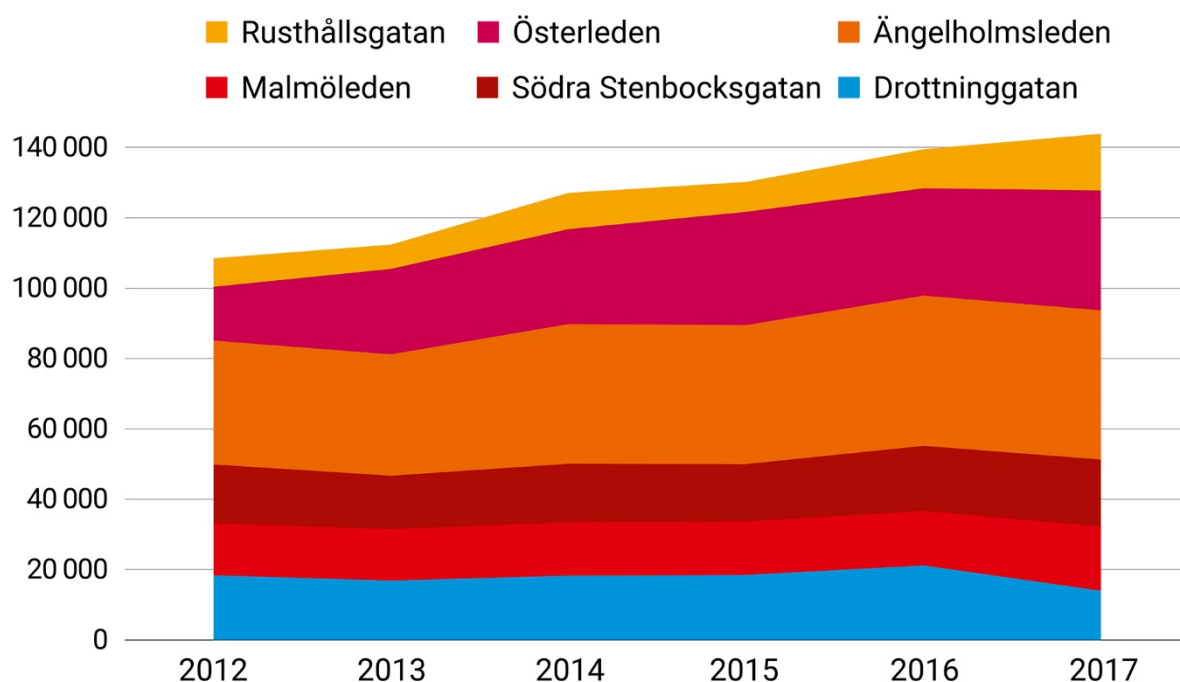
Stadsbusstrafiken minskar för första gången på över tio år med 4,3 procent. Det beror till stor del på att punktligheten minskat sedan ombyggnationen av Drottninggatan Järnvägsgatan började, men det finns också andra vägarbeten som kan ligga bakom minskningen. Vissa linjer har dock ökat, till exempel linje 4 och linje 6. Dessa linjer har heller inte haft körsträckor på Drottninggatan och Järnvägsgatan.

Regionbusstrafiken har ökat med cirka 20 procent för de linjer som trafikerar Helsingborg, vilket är en kraftig ökning. Ökningen av antalet resor med regionbusstrafiken innebär att det totala antalet resor med både stads- och regionbuss ökat trots minskningen av stadsbussresorna.



Kollektivtrafikresandet med stadsbuss 2004–2017

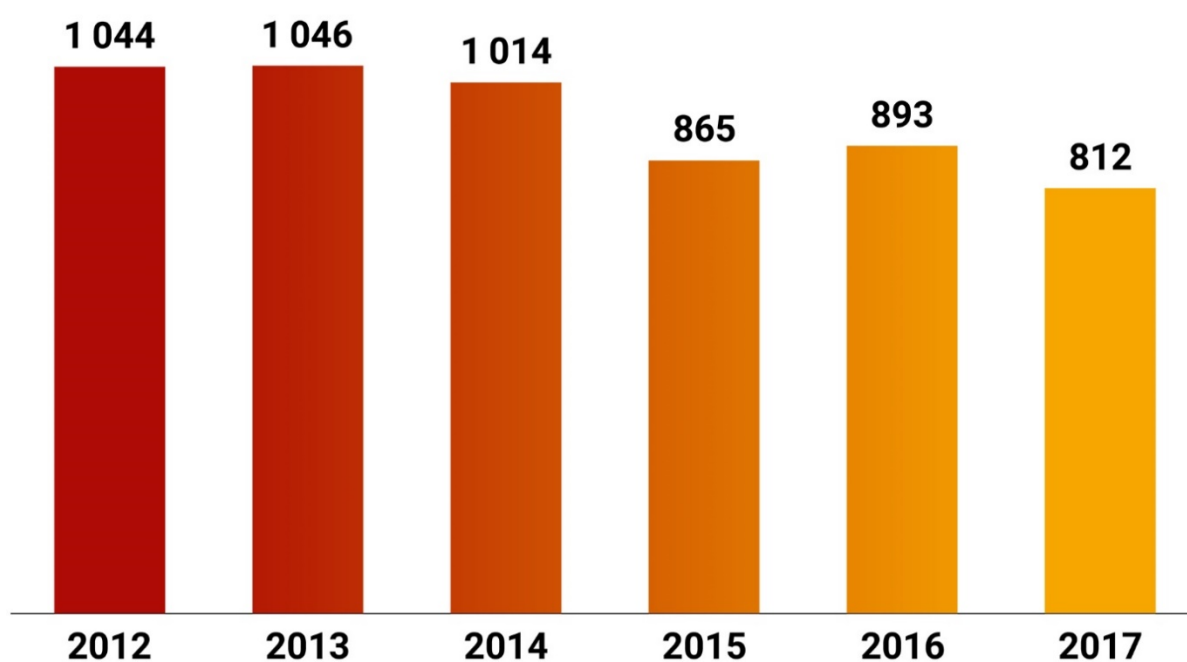
Biltrafiken och den tunga trafiken ökar i det yttre vägnätet, till exempel på Österleden. I de centrala delarna av Helsingborg har det skett en minskning, framförallt på Drottninggatan. Där har trafikflödena minskat från cirka 18 000 fordon per dygn till cirka 14 000 fordon per dygn, mycket beroende på ombyggnationerna på Drottninggatan. Trafiken har däremot istället ökat på Mellersta och Södra Stenbocksgatan och på Österleden, vilket också kan härledas till ombyggnationerna av Drottninggatan.



Trafikflöden 2012-2017.

Antalet bilar per person har för hela kommunen inte ändrats särskilt mycket de senaste åren. Däremot är skillnaden stor beroende på var man bor. Till exempel har boende i Påarp, som är den stadsdel med högst bilinnehav, 2,5 gånger fler bilar än de som bor på Söder, som är den stadsdel med lägst bilinnehav.

Det är glädjande att antalet trafikolyckor med personskada fortlöpande minskar. 2017 rapporterades 812 trafikolyckor. Det är en minskning med 81 olyckor jämfört med 2016. Även cykelolyckorna följer en positivt nedgående trend, vilket är ett av målen i cykelplanen.



Antal trafikolyckor 2012-2017.

1.2 Det här har vi gjort

Under året har vi genomfört ett antal kampanjer och påverkansprojekt, bland annat Cykelvänlig arbetsplats, där arbetsgivare som gör det lätt för anställda att ta cykeln till jobbet får en utmärkelse. Vi har också med bra resultat genomfört testprojekt för att få fler att åka kollektivt eller prova att cykla. 50 procent angav att de även efter testet kommer fortsätta att åka kollektivtrafik till jobbet och hela 85 procent kommer att fortsätta cykla till jobbet tre till fem dagar i veckan.

Under 2017 har vi byggt ut cykelvägnätet för att förbättra framkomligheten och ge fler förutsättningar att cykla med utgångspunkt från stadens nya [cykelplan](#) som antogs 2017. Vi byggde till exempel stråket längs Österleden (Gustavslund – Mangårdsgatan – Ragnvallagatan), breddade cykelbanan vid Tinkarpsbacken samt genomförde åtgärder i Gantofta, Rydebäck och vid Pålstorp. Vi genomförde även åtgärder längs det blå stråket, som är ett av våra huvudcykelstråk. Där gjorde vi upphöjda passager för gående och cyklister. Vi har också genomfört åtgärder för att höja trafiksäkerheten på Bergaliden och gatorna runt Slottvångsskolan. Vi har även satsat på trafiksäkerhetsåtgärder i våra byar.

Ett av de stora projekten under året har varit ombyggnaden av Drottninggatan och Järnvägsgatan där etapp 1 påbörjades under 2017 med nya hållplatser vid Helsingborg C, busskörfält, nya gång- och cykelbanor med mera. HelsingborgsExpressens södra delar genom Råå genomfördes också med en ombyggnad av Rååvägen. HelsingborgsExpressen planeras vara färdig och invigas i juni 2019.

1.3 Vart är vi på väg?

Statistiken pekar på minskade andel resor med cykel och kollektivtrafik, vilket går tvärtemot de färdmedelsmål som finns satta i trafikplanen. En förklaring till kollektivtrafikens minskning är de ombyggnadsprojekt som pågår och som har till syfte att lyfta de hållbara trafikslagen. Vi behöver göra en djupare analys för varför cykeltrafiken tappat som den gör för att bättre förstå varför. Biltrafiken har minskat i de centrala delarna men ökat på andra ställen. Det innebär att många ändrat sina färdvägar beroende på de vägbyggen som pågår.

I stadens investeringsbudget finns fortsatt stora satsningar på utbyggnad av cykelinfrastrukturen och kollektivtrafiknätet med. Helsingborgsexpressen invigs till exempel 2019. En stor del av infrastrukturinvesteringarna de kommande tre åren går till åtgärder som på något sätt främjar cykling. Vi har inte på flera år satsat så mycket på kollektivtrafik som vi gör nu. De stora effekterna av dessa investeringar kommer först om några år. Då har de större projekten för att höja infrastrukturen för de hållbara trafikslagen satt sig i helsingborgarnas medvetande och då blir det också lättare att rekrytera nya cyklister och kollektivtrafikresenärer.

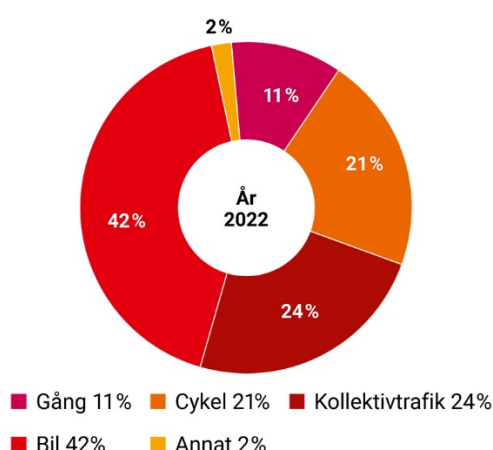
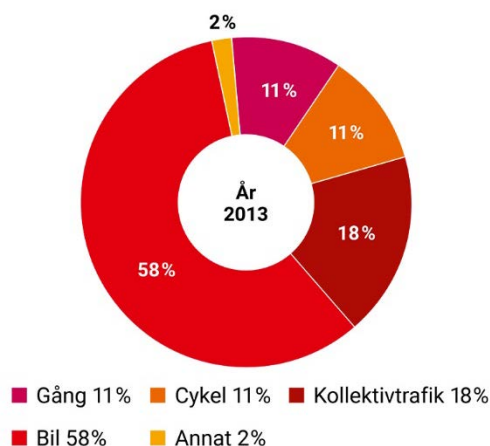
Totalt sett ser vi den nedgående trenden under året som en tillfällig nedgång som mycket beror på de byggprojekt som pågår. Med de stora satsningar på cykel och kollektivtrafik som redan finns i budgeten bör denna trend kunna vändas till en positiv trend som tydligare går mot målen. Skulle trenden hålla i sig framöver behöver vi emellertid se över de prioriteringar vi gör kring cykelinvesteringar och andra åtgärder som planeras. För att förstärka de positiva effekterna av de projekt och cykelvägar som byggs är det viktigt att arbeta vidare med åtgärder som påverkar helsingborgarnas beteende. Vi behöver även arbeta aktivt med parkeringsfrågan för hela staden för att nå de färdmedelsmål som finns.

2. Mål för trafikutvecklingen

Uppföljningen i Trafikåret 2017 utgår från trafikmålen i Trafikplan 2017, där ett av huvudmålen är att öka andelen hållbara resor, det vill säga andelen gång, cykel och kollektivtrafikresor. Vi följer även upp andra övergripande mål som Helsingborgs stad har som berör trafikutvecklingen.

Staden har många övergripande mål som berör trafikutvecklingen i staden. De större övergripande dokumenten som berör trafikutvecklingen för Helsingborg är [Livskvalitetsprogrammet](#) och [ÖP2010](#) där [trafikprogrammet](#) är ett tematiskt PM till översiktsplanen.

I [Trafikplanen](#) omsätts strategierna i trafikprogrammet till konkreta behov av åtgärder för att vi ska nå våra mål. Trafikplanens mål är att öka andelen hållbara resor och den ska genomföras på sju år. Hur olika färdmedel fördelar sig kan ses som en indikator på stadens mål om att skapa ett hållbart trafiksystem utifrån sociala-, ekonomiska- och miljömässiga aspekter.



Färdmedelsfördelningen som vi behöver uppnå år 2022 för att nå regionens målbild, enligt trafikplanen.

Det långsiktiga målet i [cykelplanen](#), som antogs i Mars 2017, är att öka cyklandet i Helsingborg, utan att fler personer skadas. Andelen cykelresor ska öka till 21 procent år 2022 det innebär i stort sett en fördubbling av antalet cykelresor.

[Stadsplan 2017](#), är en ändring av översiktsplanen för Helsingborgs centralort och antogs i november 2017 av kommunfullmäktige. Under fliken Trafik i stadsplanen finns en målbild för färdmedelsfördelningen för centralorten. Denna målbild stämmer också överens med Region Skånes strategi för ett hållbart transportsystem. Här är målåret 2035 och det gäller resor som startar i centralorten.

Enligt Helsingborgs stads och Stadsbyggnadsnämndens mål ska Helsingborg vara ledande i miljö- och klimatfrågor. Som uppföljning på detta mål finns ett mätetal för Stadsbyggnadsnämnden om att vi år 2017 minst ska hamna på en 12:e plats i den årliga kommunrankningen "Shift" över Sveriges bästa stad i hållbara transporter. Rankningen genomförs årligen av Trivector och det går att läsa mer om den här:

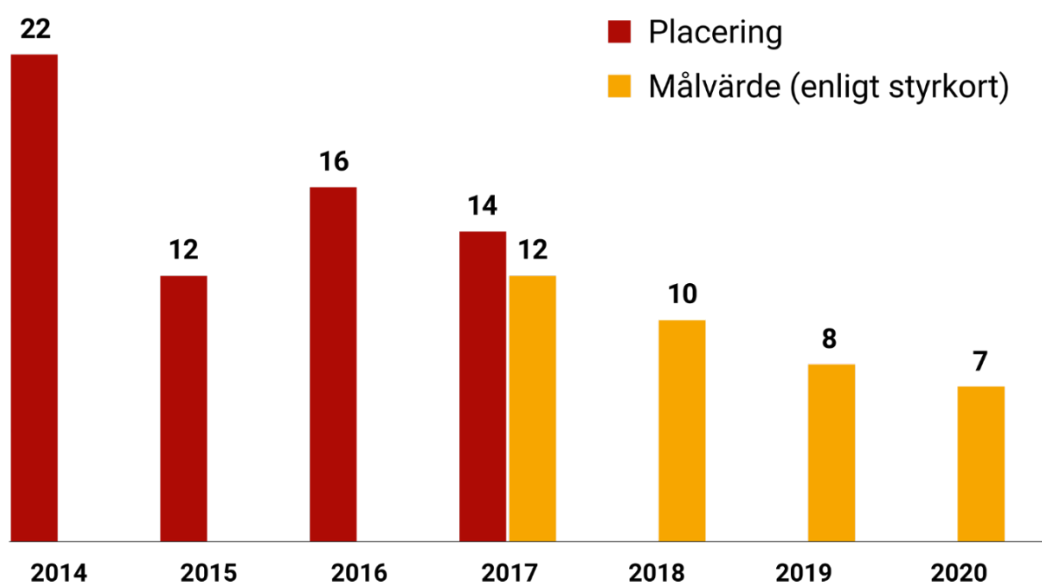
<https://www.trivector.se/konsulttjanster/hallbara-transporter/klimat-energi-miljo/shift/>

3 Så här ser det ut

Hur många cyklar och vilka vägar väljer bilisterna? Var hamnar vi i jämförelse med andra svenska kommuner? Hur många bilar finns det i Helsingborg och blir det fler eller färre som väljer kollektivtrafiken? Här sammanställer vi kalla fakta och statistik över olika trafikslag och hur de utvecklats.

3.1 Kommunrankning Hållbara transporter

Helsingborg placerade sig 2017 på plats 14 av 41 medverkande kommuner i en rankning av Sveriges bästa kommun för hållbara transporter, kallad "Shift". Det är något under det målvärde som sattes till en 12:e plats för 2017 i Stadsbyggnadsnämndens styrkort. Rankningen görs i kommuner med fler än 30 000 invånare i centralorten och 2017 var det endast fyra kommuner som inte var med i rankningen. Målsättningen är att Helsingborg 2018 ska ligga på minst en tiondeplats och succesivt hamna bättre på denna rankning för att sedan befästa en placering bland de fem främsta städerna i Sverige.



Helsingborgs placering i rankingen mellan 2014–2017 och målsättningen i våra mätetal.

Helsingborg får 70 till 74 procent av maxpoäng för de olika områdena. Det är över median och medel. Helsingborgs främsta styrkor är kollektivtrafikstandarden, som också bekräftas av ett högt resande, samt en hög andel fossiloberoende kommunala fordon.

Shift2017 visar att Helsingborg framförallt kan vässa sitt trafikstrategiarbete med tydliga mål om att minska biltrafiken. Tydliga mål och konkretiseringar av den trafikstrategi som finns kommer utgöra en bra grund för att öka andelen resor med gång, cykel och kollektivtrafik.

Helsingborg har också en klar förbättringspotential när det gäller cykelinfrastruktur, planering av nya områden samt att arbeta med "30-gator" i lokaltvägnätet för att dämpa hastigheterna. Dessa åtgärder bedöms också kunna påverka alla resultatindikatorer positivt, det vill säga färdmedelsval, trafiksäkerhet och luftkvalitet

Hela utvärderingen av Helsingborgs styrkor och svagheter finns att läsa här: [Länk till rapport](#)

3.2 Färdmedelsfördelning

Varje år görs en nationell resvaneundersökning som ger en övergripande bild av färdmedelsfördelningen för bl.a. Helsingborg. Undersökningen görs av Trafikanalys. För att få ett tillräckligt underlag på kommunnivå har behövs ett medelvärde för fem år bakåt i tiden användas. Det är också en eftersläpning av redovisningen. Det senaste året som statistik finns för är 2016. I jämförelse med året innan ser det ut som om andelen resor med bil ökat något från, 49 till 52 procent mellan 2015 och 2016.

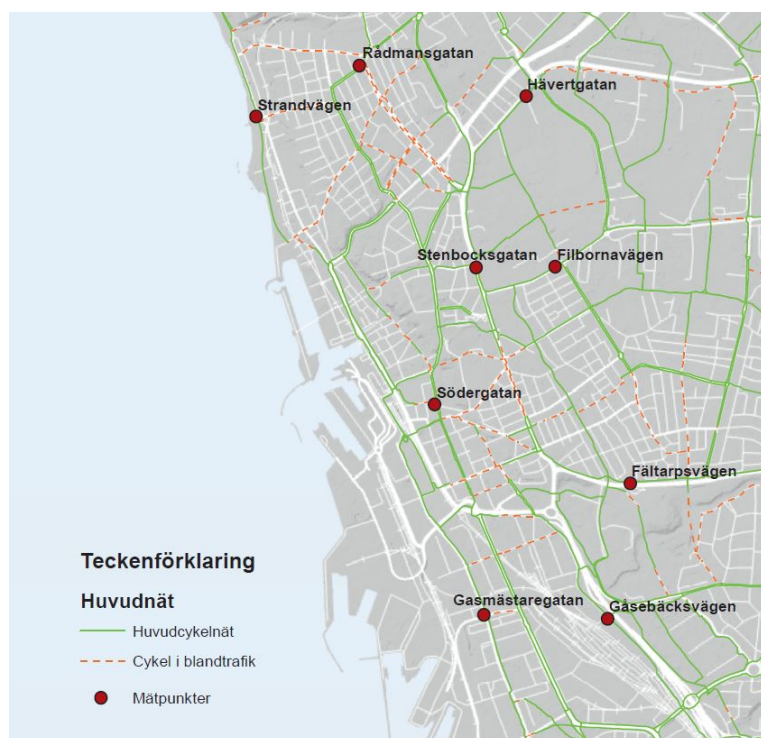
Vart femte år görs också en regional resvaneundersökning. Den genomfördes senast 2013. Det är resultatet från denna som vi utgått ifrån när vi tagit fram nya mål om färdmedelsfördelning i trafik- och cykelplanerna. En ny regional resvaneundersökning (RVU) kommer att genomföras under 2018.

3.3 Gående

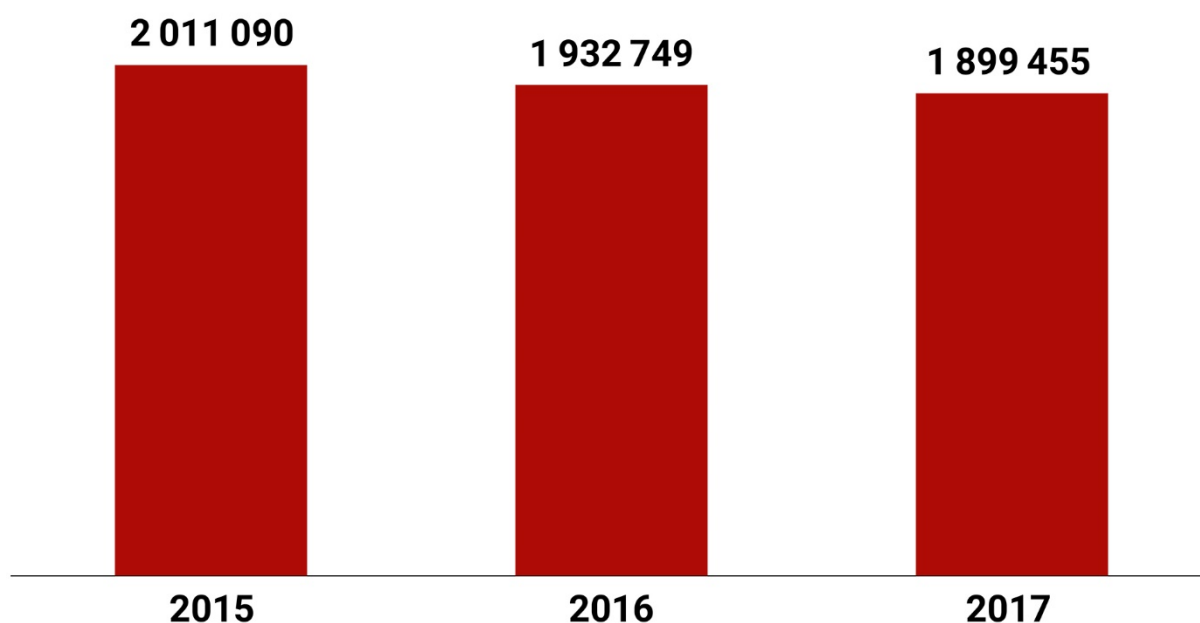
Det finns idag inget heltäckande och bra sätt att fånga in gångflödet i staden. Det har genomförts en gångtrafikeräkning 2011, men sådana kräver mycket personal för att genomföra på ett bra sätt. Under 2018 kommer vi att utreda olika metoder för att fånga hur gångtrafiken utvecklas.

3.4 Cykel

I Helsingborg finns nio platser där antalet cyklister kontinuerligt räknas. Dessa punkter är valda utifrån att de ligger på huvudcykelnätet och därmed bör ge en bra bild på hur antalet cyklister varierar mellan olika år. Bilden nedan visar var de nio mätpunkterna är placerade.



Kartan visar var i staden vi kontinuerligt räknar antalet cyklister.



Antalet cyklister som passerat stadens nio fasta mätpunkter 2015-2017.

Mellan 2015 och 2017 har antalet cyklister i snitt minskat med sex procent trots att antalet invånare ökat. Det är bara Rådmansgatan som bryter denna nedåtgående trend. Där har antalet cyklister ökat med fyra procent sedan 2015. Att det är färre antal cyklister vid mätpunkterna skulle kunna bero på att folk väljer andra transportmedel eller tar andra vägar och då inte passerar stadens mätpunkter. Exakt vad minskningen beror på behöver studeras närmre.

3.5 Kollektivtrafik

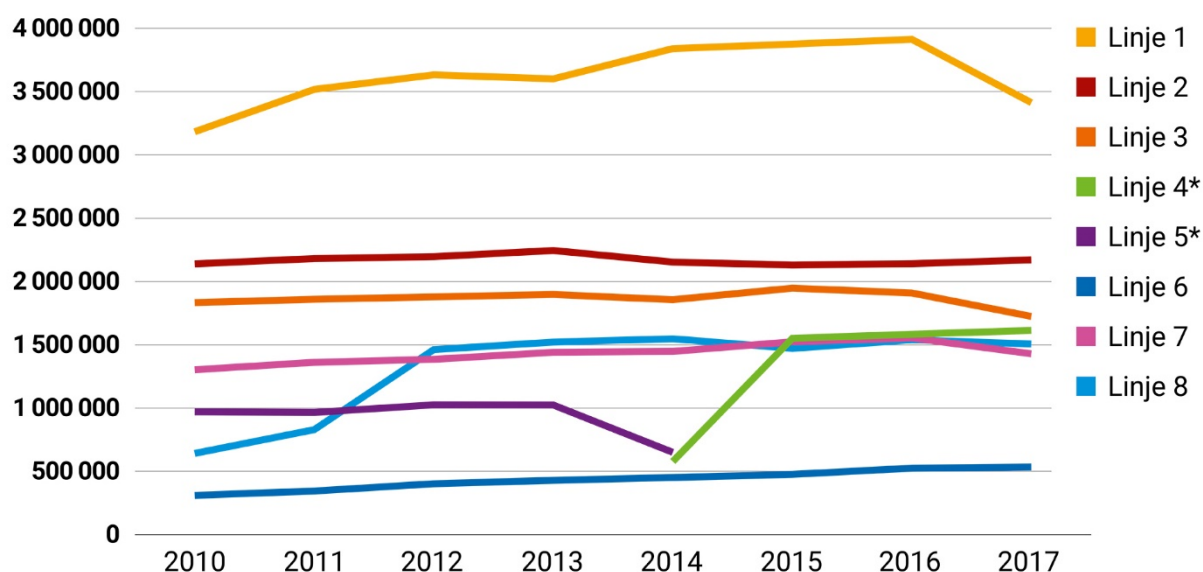
Kollektivtrafiken delas upp i stadsbusstrafik, regional busstrafik och regionala tågresor. VI samarbetar med Skånetrafiken i alla delar. För stadsbusstrafiken sker arbetet i ett trepartssamarbete med operatören och Skånetrafiken kallat Busskoll 2022 (tidigare benämnt Bussvision Helsingborg).

3.5.1 Stadsbuss

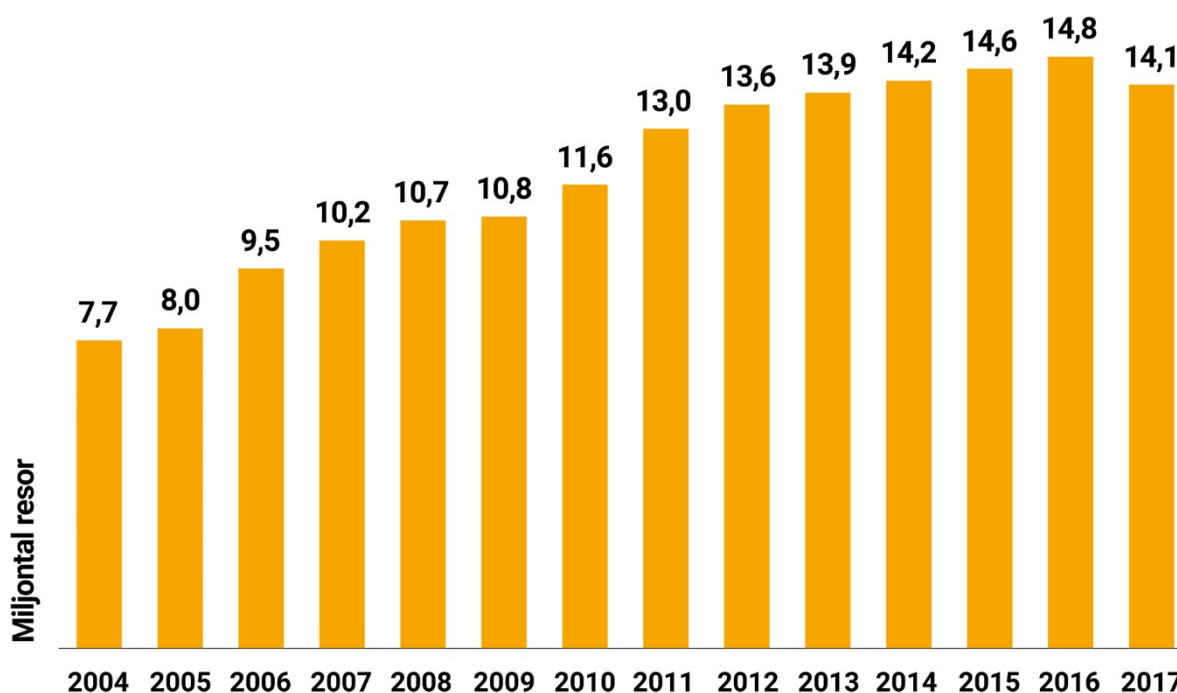
Stadsbussresandet i Helsingborg har ökat stadigt sedan Bussvisionen startade 2004. 2017 är första gången på 13 år som resandet minskat totalt.

Stadsbusstrafiken har haft ett svårt år med många och långa ombyggnationer, som är ett led i att staden växer och utvecklas. Det har handlat om större planerade vägombyggnader men också om att ledningsarbeten med mera påverkat trafiken. Den enskilt största ombyggnationen är den på Drottninggatan och Järnvägsgatan som syftar till att göra det bättre för de hållbara trafikslagen, bland annat busstrafiken. Dessvärre innebär själva bygget i sig att busstrafiken har fått svårare att ta sig fram under byggtiden, vilket påverkar de flesta stadsbusslinjerna. Framförallt har linje 1 och linje 3 tappat resenärer, medan linje 4 och linje 6 har fortsatt att öka. Linje 4 och 6 trafikerar inte den delen av Drottninggatan och Järnvägsgatan som byggs om och har därför inte heller påverkats av bygget.

För att minimera förseningar och störningar i busstrafiken har vi gjort om och förtydligat rutiner vid vägombyggnader. I totala siffror handlar det om en minskning i stadsbusstrafiken med cirka 640 000 resor.



Antalet påstigande för de största stadsbusslinjerna 2010–2017 (linje 5 lades ner 2014).



Antalet påstigande i stadsbusstrafiken mellan år 2004 och 2017.

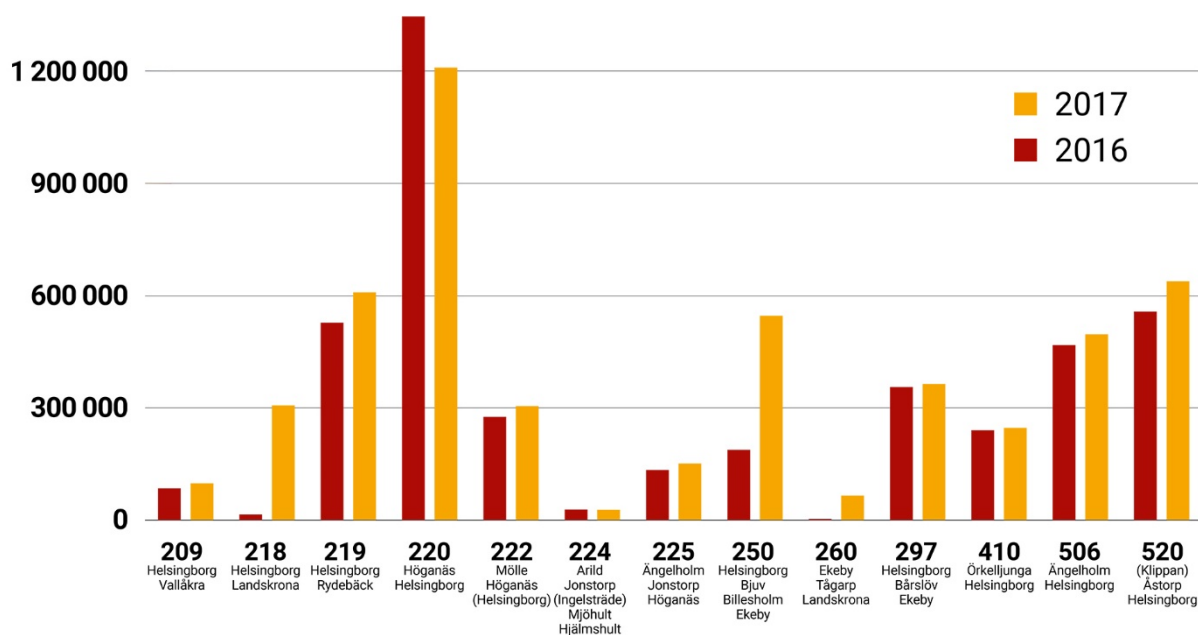
3.5.2 Regionbuss

Resandet med de regionbusslinjer som trafikerar Helsingborg har ökat med 20 procent mellan 2016 och 2017 totalt. Då räknas även resor utanför kommungränsen in, det vill säga totalt antal resor för hela linjer. I siffror handlar det om en ökning med cirka 840 000 resor totalt.

Den största regionbusslinjen (220) mellan Helsingborg och Landskrona ändrades i december 2016. Då ersattes grenen mot Landskrona med en ny linje (218) och det är därför det har skett ett tapp på linje 220. Slår vi ihop siffrorna för linje 218 och 220 har antalet resor mellan 2016 och 2017 ökat med tolv procent i detta stråk.

De linjer som ökat mest under året är linje 250 som har ett ökat resande med 191 procent. Linje 250 ansluter till Skånebanan och tågstationen i Bjuv och ersatte delvis tidigare linje 230. Linje 260 är en ny linje som startade i december 2016 och ansluter till Tågarps station och Råådalsbanan.

Ökningen av antalet resor med regionbusstrafiken innebär att det totala antalet resor med både stads- och regionbuss ökat trots minskningen av stadsbussresorna.



Antalet resor med regionbuss per linje 2016-2017.

3.5.3 Påstigande med tåg

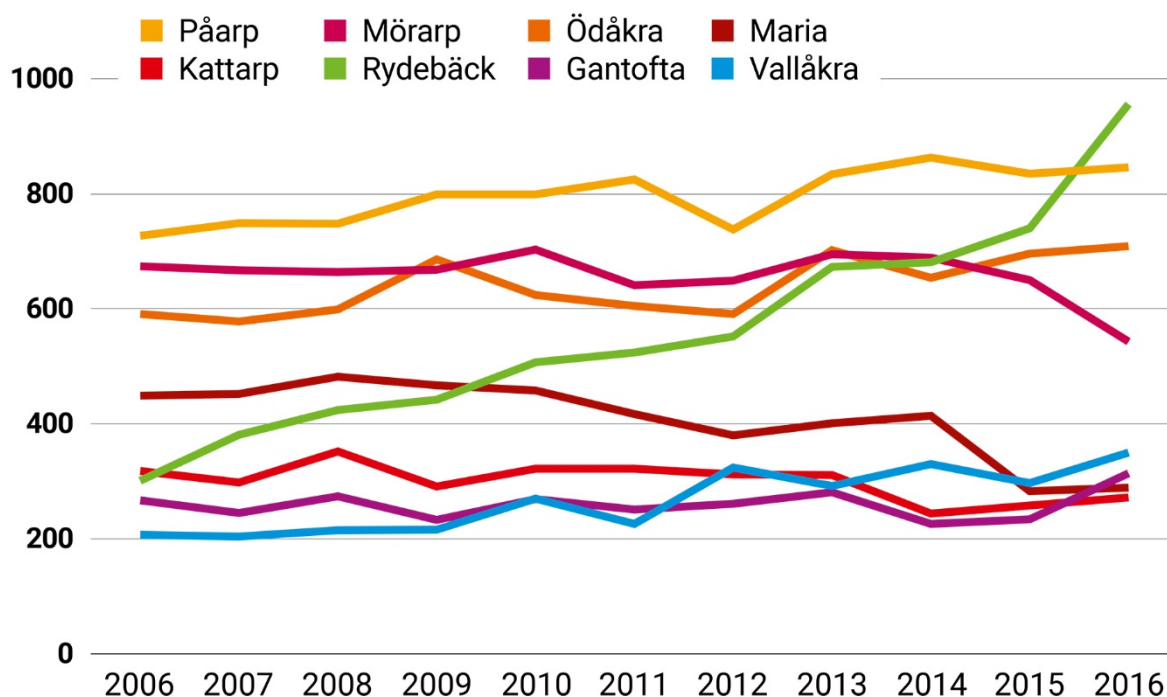
Det finns statistik för på- och avstigande en normal höstdag för stationsorterna i Skåne. Skånetrafiken, som ansvarat för statistiken, har tyvärr inte kunnat rapportera in dessa siffror under 2017 på samma sätt som tidigare, varför det saknas statistik från detta år.

Det stationsområde som har ökat mest de senaste tio åren är Rydebäck. Det är ett resultat av flera års utbyggnad med bra kopplingar till stationen.

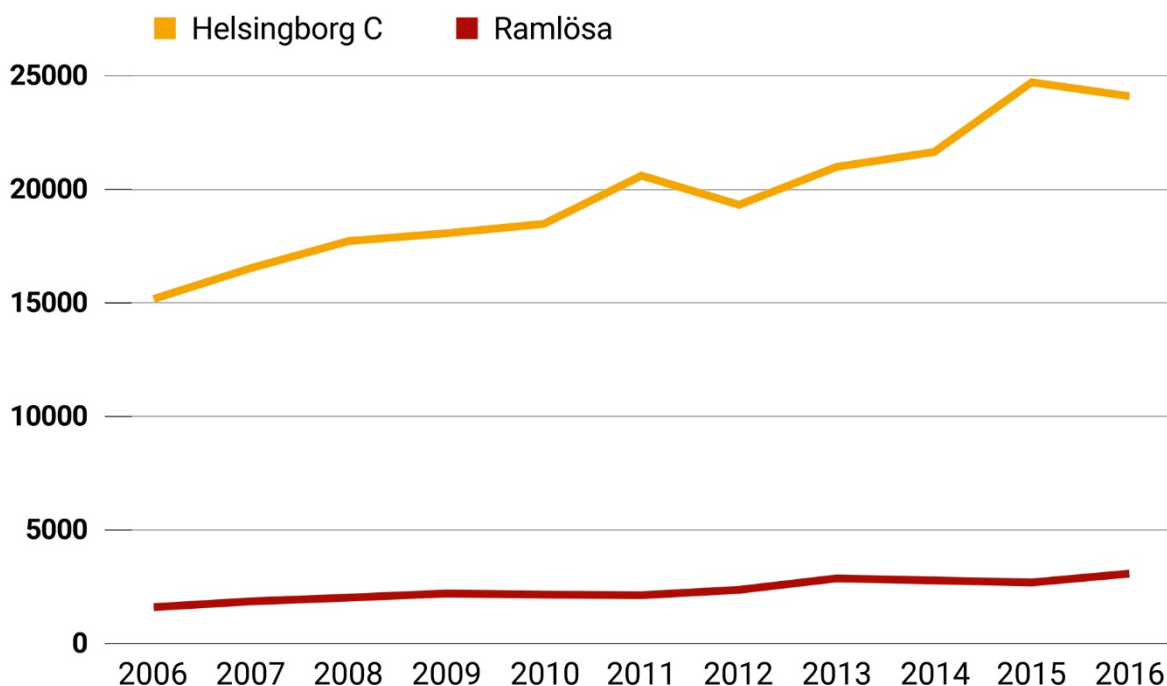
I Mariastaden saknas bra bussförbindelser till stationen. Bebyggelsen ligger fortfarande mer än 500 meter från stationen, men här pågår ett planeringsarbete tillsammans med Trafikverket och en ny station kan stå klar omkring 2023.

2014 bröts Pågåtågslinjen norrifrån från Ängelholm, Kattarp och Ödåkra mot Malmö och Lund vid Helsingborgs C. Det kan vara en av anledningarna till ett sjunkande resande från Ödåkra och Maria, då man sedan dess tvingas byta tåg på Helsingborgs C för vidare resor söderut mot Lund och Malmö och Köpenhamn.

Eftersom det saknas siffror för 2017 går det inte att göra någon analys på vad som hänt det senaste året. Förhoppningsvis finns det siffror för tågresandet per station kommande år.



På och avstigande normal höstvardag för olika stationsorter i Helsingborg 2006–2016



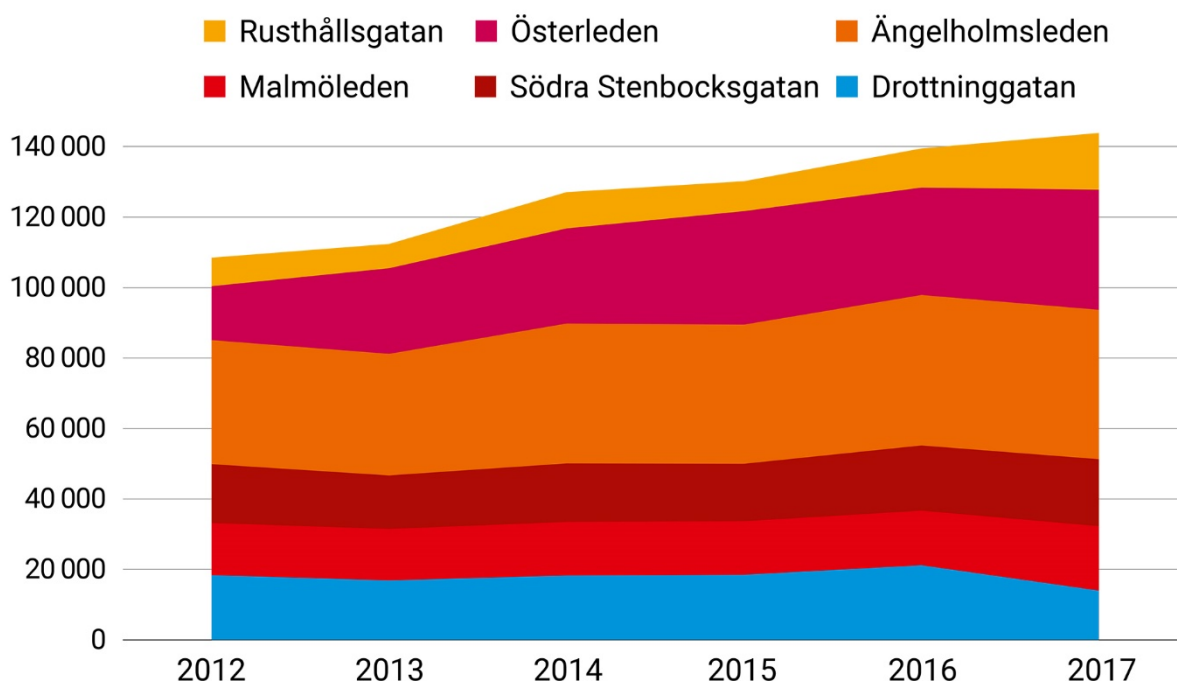
På och avstigande normal höstvardag på Helsingborg C och Ramlösa station 2006–2016.

3.6 Biltrafik

I det här kapitlet visar vi flöden från trafikmätningar och hur utvecklingen av biltrafiken ser ut på vissa gator i särskilda gatusnitt. Vi visar också hur bilinnehavet ser ut i olika delar av staden.

3.6.1 Biltrafikflöde

Under hela 2017 har flera större ombyggnationer av gator pågått i olika delar av staden. Detta har både påverkat vilka vägval bilisterna gjort men också om de tagit bilen eller gjort resan på annat sätt eller om de rent av inte gjort resan alls. Detta avspeglar sig också i de mätningar som gjorts under 2017. Det är därför svårt att dra några säkra slutsatser om hur resandet med bil förändrats. När vi jämför värdena för 2017 och 2016 har trafiken ökat med cirka tre procent men variationen på olika gator är relativt stor.

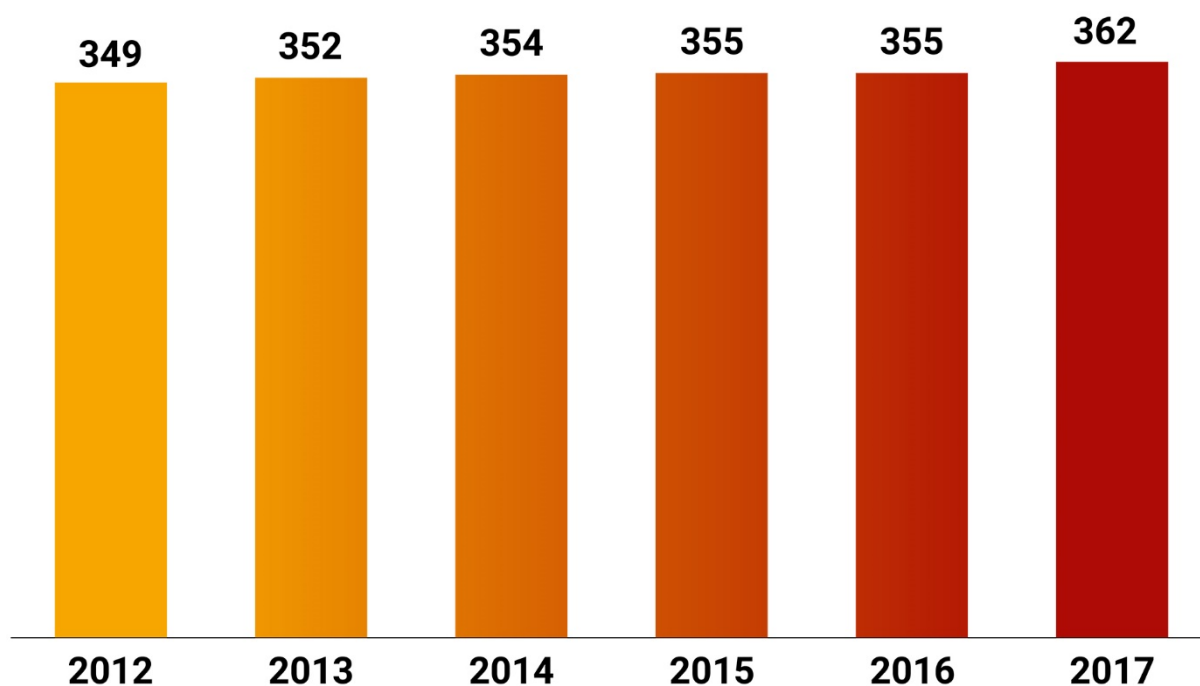


Trafikflöden 2012-2017.

I figuren ovan ser vi att trafikflödena på Drottninggatan minskat kraftigt år 2017, vilket beror på att gatan byggs om. Samtidigt har trafikflödena ökat på Södra Stenbocksgatan och Österleden. Detta tyder på att trafik som tidigare gått på Drottninggatan nu flyttat till Södra Stenbocksgatan och Österleden. Om vi summerar trafikflödena i nordsydlig riktning på Drottninggatan, Södra Stenbocksgatan och Österleden var trafikflödet 67 200 fordon per dygn år 2016 och 66 400 fordon per dygn år 2017.

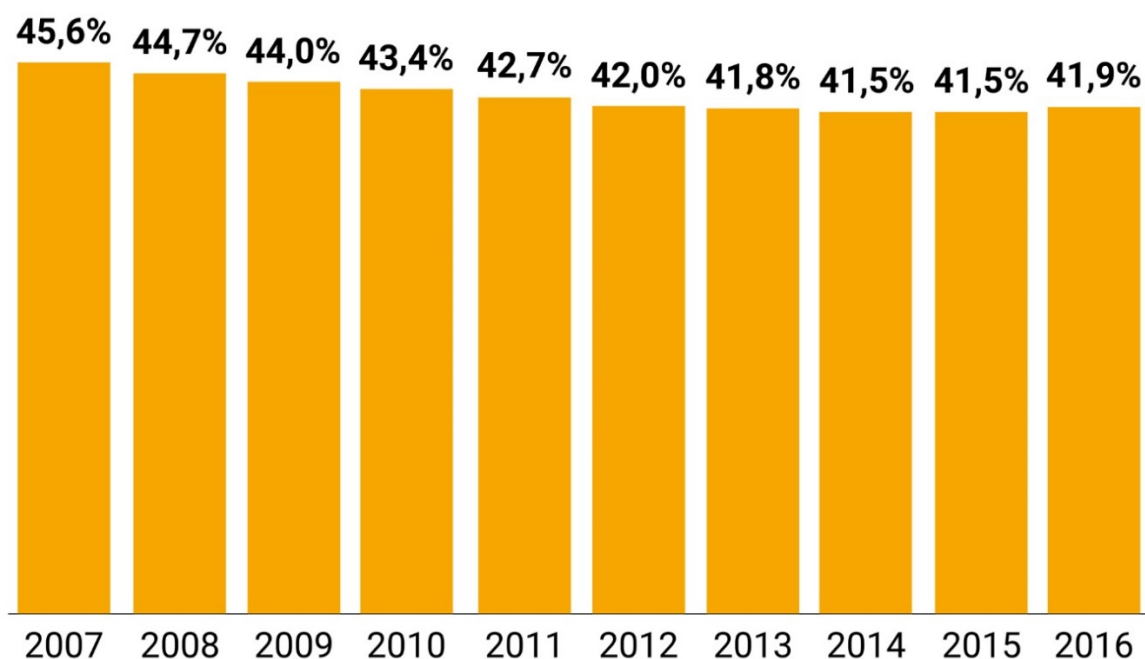
3.6.2 Bilinnehav

Bilinnehavet har legat relativt konstant de gångna åren men det finns en svagt uppåtgående trend de sista två åren. Siffrorna som beskrivs i diagrammet nedan är antalet bilar per 1 000 invånare i Helsingborg beräknat på fysiska personers bilägande (det vill säga exklusive bilar ägda av juridiska personer och enskilda firmor). Det finns 63 129 registrerade personbilar i trafik i Helsingborg av dessa är 11 322 ägda av juridiska personer och enskilda firmor (2017). Av de fysiska personernas ägande ägs 64 procent av bilarna av män och 36 procent av kvinnor.



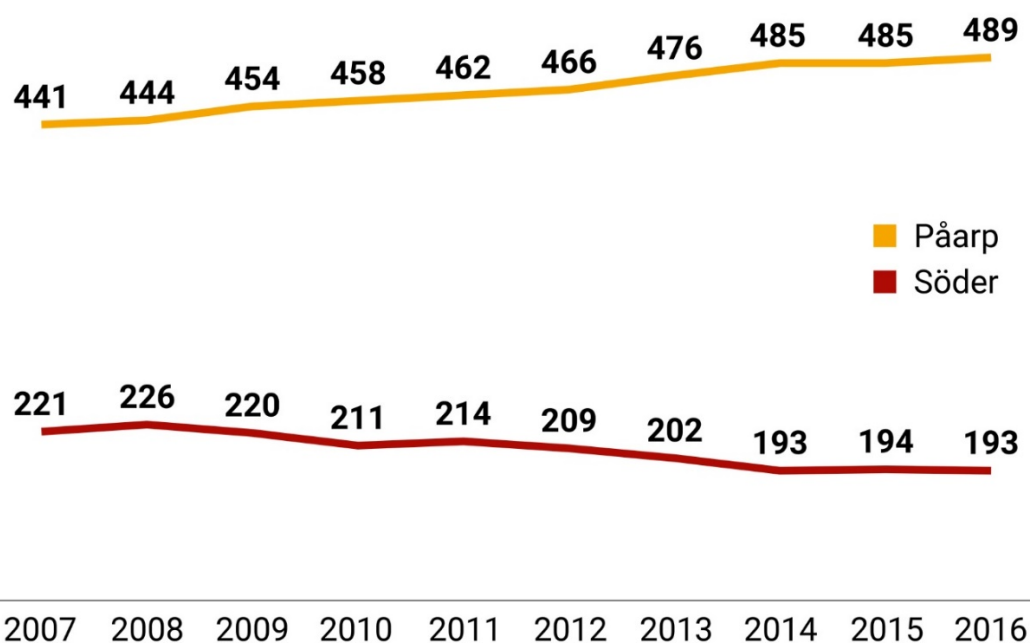
Bilinnehav i Helsingborgs stad exklusive leasing och företagsbilar 2012–2017. Antal bilar per 1 000 invånare i Helsingborgs stad (bygger på fysiska personers bilägande, det vill säga exklusive bilar ägda av juridiska personer och enskilda firmor).

Ser vi istället till andelen bilägare, det vill säga andelen av befolkningen mellan 20 och 64 år som äger en bil, så har denna andel sakta minskat för varje år, från 46 procent 2007 till cirka 42 procent 2015. Denna trend innebär att det blir färre personer som äger en bil men de som äger bil tenderar att äga flera bilar. Det senaste mätåret 2016 ökade dock andelen bilägare med 0,4 procent.



Andel bilägare mellan 20-64 år i Helsingborgs stad mellan 2007 och 2016

Bilnehavet skiljer sig inom staden, där de mer centrala delarna har ett lägre bilnehav medan stadens ytterområden, där beroendet av bilen för att ha en bra tillgänglighet är större, har ett högre bilnehav. 2016 var den stadsdel med högst bilnehav Påarp och den med minst bilnehav Söder. Trenden visar att bilnehavet ökar mest i de områden där bilnehavet redan är högt och fortsätter att minska där det redan är lägst.



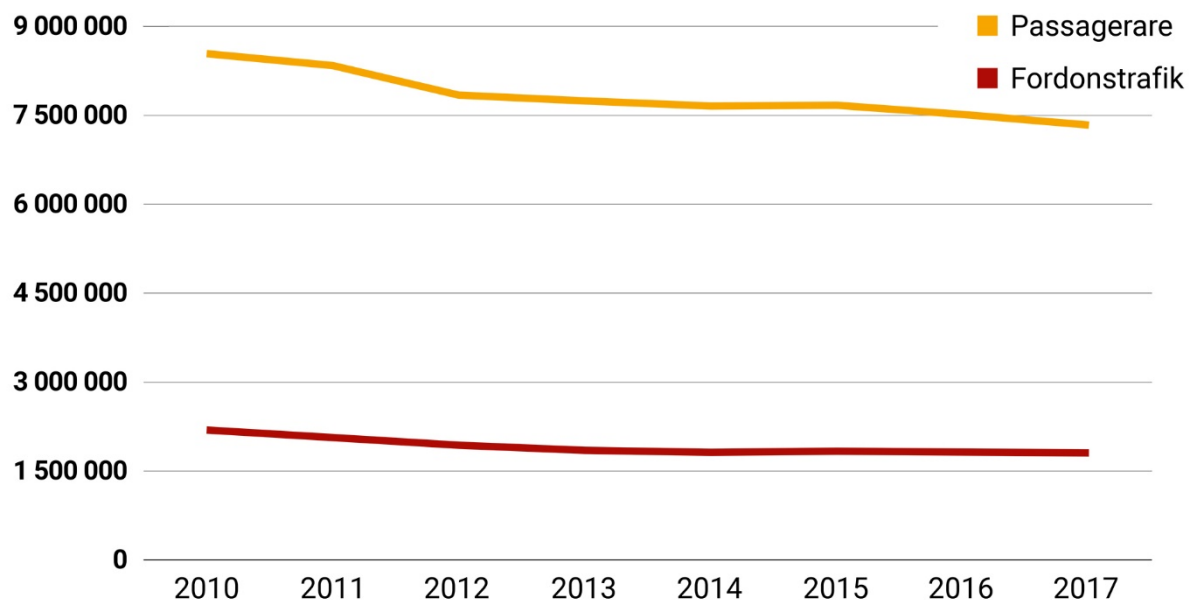
Bilnehavet från år 2000–2016 i de stadsdelar med högst (Påarp) respektive lägst (Söder) bilnehav.

För mer information och enskilda stadsdelar finns statistik tillgänglig här:

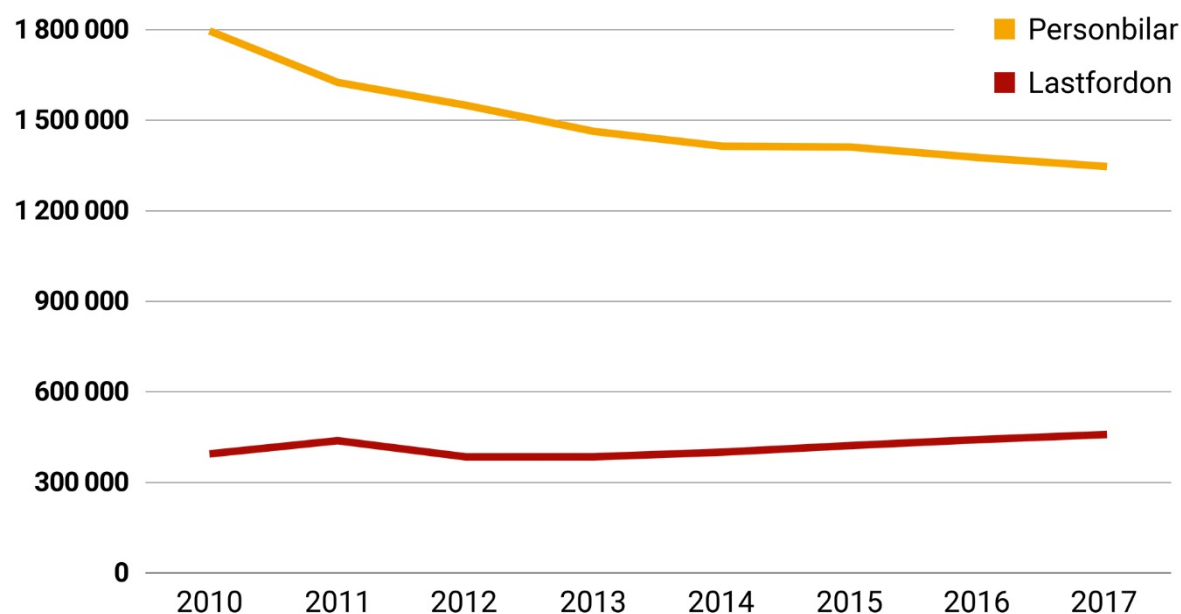
http://statistik.helsingborg.se/PXWeb/pxweb/sv/helsingborg/helsingborg_Trafik/?rxid=7d68df09-e382-47f8-aebb-62cea6ee6812

3.7. Resor över sundet

Antalet resor över HH-leden minskar sakta, mest för antalet passagerare (både landgångspassagerare och passagerare i bilar och lastbilar), men även för fordonstrafiken. Trenden har varit en minskning av resandet sedan Öresundsbron invigdes. Den brantare nedgången mellan 2010 och 2012 (se diagrammet nedan) kan ha att göra med att citytunneln öppnade i december 2010. Antalet lastbilar ökar medan personbilstrafiken minskar.



Antal resor över HH-leden 2010-2017.



Antal fordon över HH-leden 2010-2017.

3.8 Säkerhet och Miljö

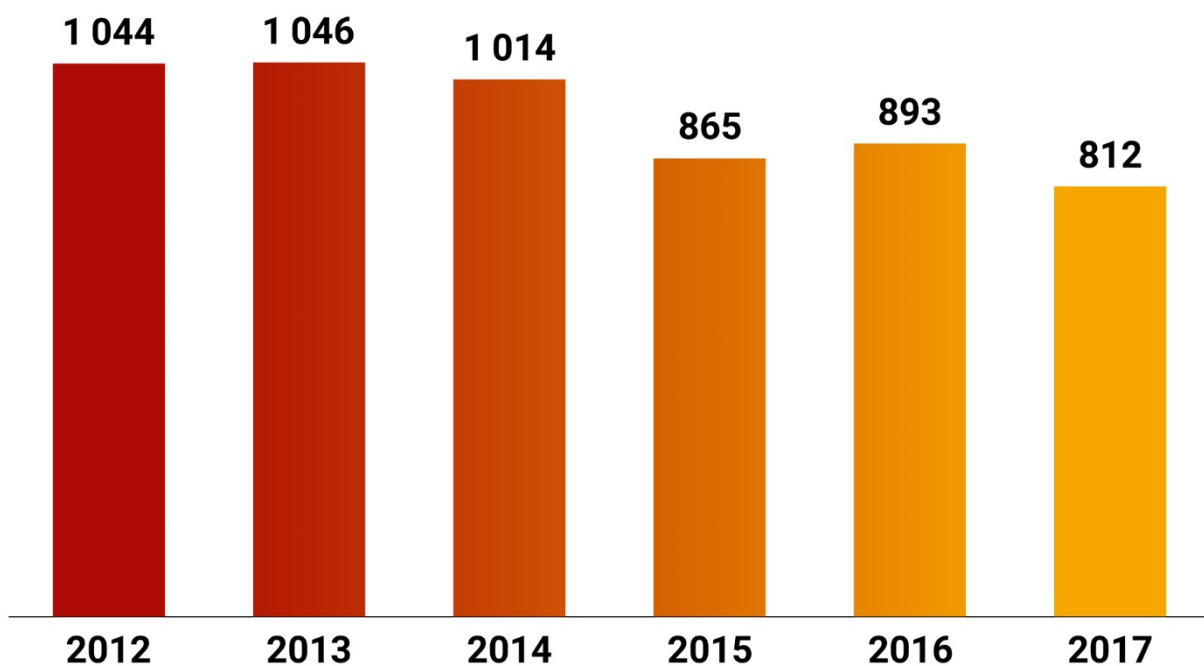
Vi har en positiv nedåtgående utveckling av antalet olyckor i Helsingborg. De luftmätningar och beräkningar som gjorts indikerar på en fortsatt minskning av luftföroreningar och partiklar.

3.8.1 Trafiksäkerhet och olycksutveckling

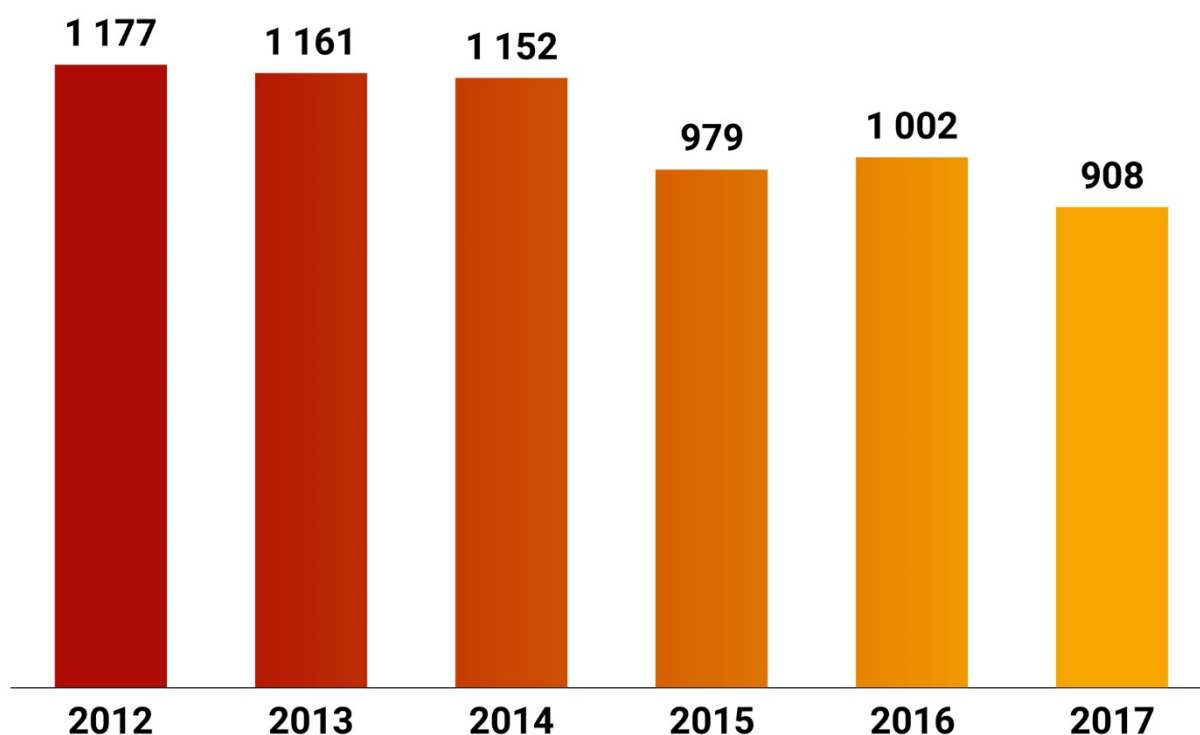
Sammanställningen av olycksstatistiken är baserad på utdrag ur den nationella trafikolycksdatabasen Strada, som bygger på uppgifter från polisen och akutsjukvården. Analyserna utgår ifrån rapporterade trafikolyckor som medfört personskada. Antalet olyckor gäller hela kommunen det vill säga inte enbart på vägar och gator som kommunen ansvarar för.

Antalet trafikolyckor med personskada minskar i Helsingborg. År 2017 rapporterades 812 trafikolyckor, vilket var en minskning med 81 olyckor jämfört med året innan.

Även antalet personer som skadats i trafikolyckor minskar sett över tid. År 2017 skadades 908 personer, vilket var 94 färre än året innan.



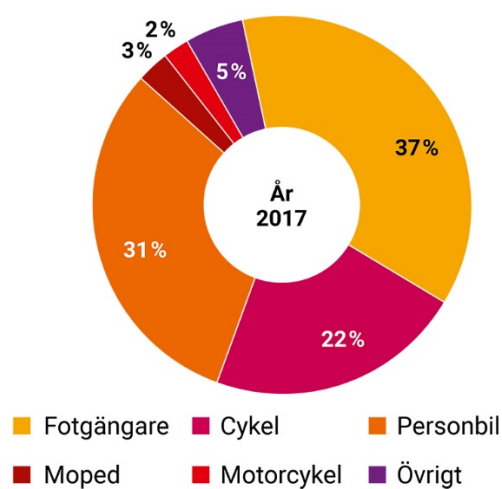
Antal trafikolyckor med personskada åren 2012–2017. (Källa: Strada)



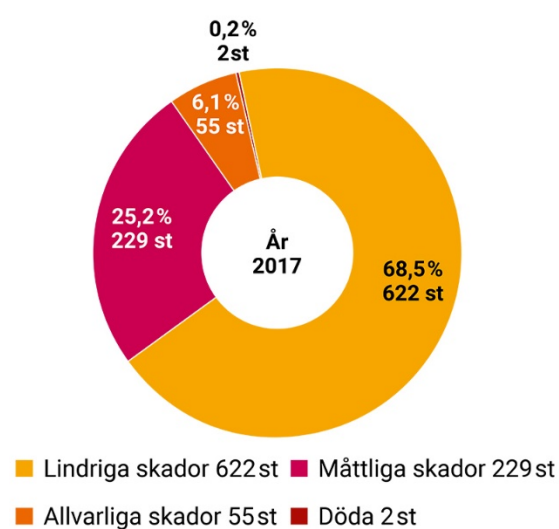
Antal personer som dödats eller skadats i trafikolyckor åren 2012–2017. (Källa: Strada)

Ungefär sex av tio personer som dödades eller skadades i trafiken förra året var oskyddade trafikanter, det vill säga fotgängare och cyklister. Ungefär en tredjedel skadades i personbil.

Sjukhusen klassificerar skador enligt ett system där varje skadas allvarlighetsgrad graderas och läggs ihop, vilket resulterar i en ISS-kod (*Injury Severity Score*). Under 2017 avled två personer till följd av trafikolycka, 55 personer fick allvarliga skador (ISS >9) och 229 personer skadades måttligt (ISS 4-8). De allra flesta, 622 personer, skadades lindrigt (ISS >3).



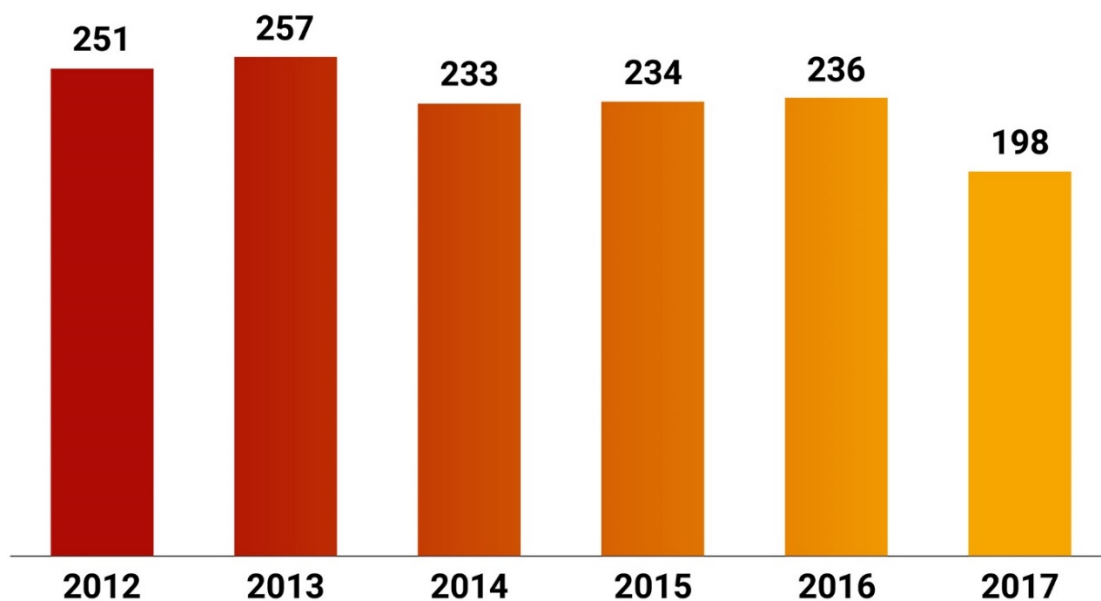
Fördelning av antalet skadade per trafikantgrupp 2017. (Källa: Strada)



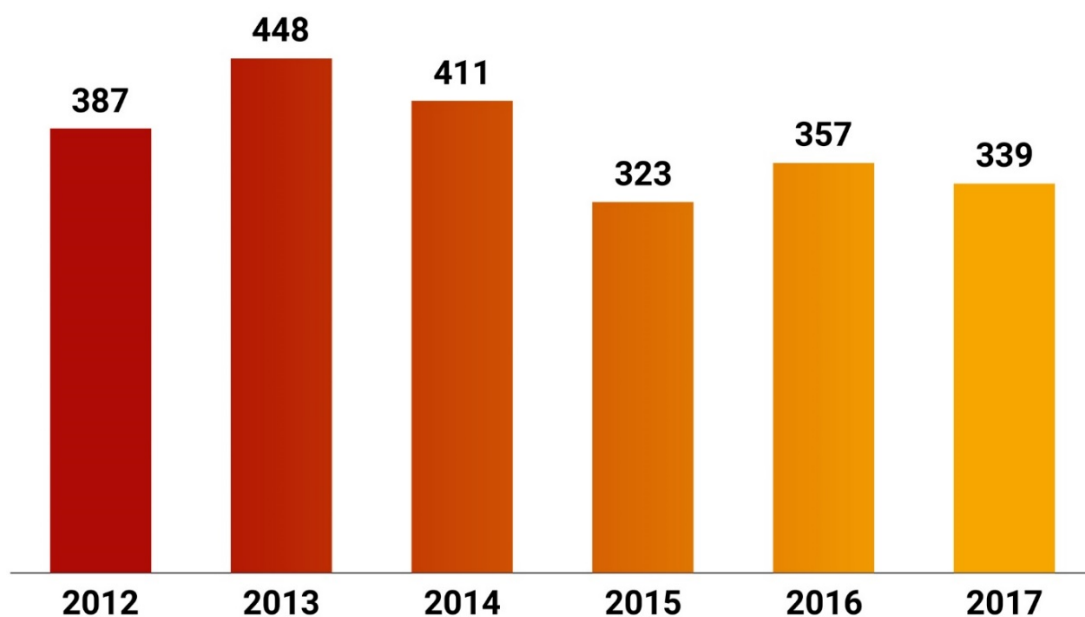
Fördelning per skadegrad 2017. (Källa: Strada)

Ett av målen i [Cykelplan Helsingborgs stad 2017–2023](#), som antogs under 2017, innebär att antalet dödade och skadade cyklister fortlöpande ska minska. Olycksstatistiken för 2017 visar att 198 cyklister skadades under året, vilket följer en positiv nedåtgående trend för de senaste sex åren.

Antalet dödade och skadade fotgängare varierar lite mer per år, vilket till viss del kan bero på väderförhållandena under vinterhalvåret. Utvecklingen visar ändå en tydlig nedåtgående trend. Under 2017 skadades 339 fotgängare. Drygt 85 procent av dem var singelolyckor, det vill säga fallolyckor.



Antalet cyklister som dödats eller skadats i trafikolycka åren 2012–2017. (Källa: Strada)



Antalet fotgängare som dödats eller skadats i trafikolycka åren 2012–2017. (Källa: Strada)

3.8.2 Luftkvaliteten i Helsingborg

Helsingborgs stad arbetar kontinuerligt med att maximera gång- och cykeltrafiken, optimera kollektivtrafiken och balansera biltrafiken. Det är åtgärder som i förlängningen bör leda till succesivt mindre luftföroreningar i tätorten. Nedan följer en sammanfattning av miljöförvaltningens årsrapport för 2017.

Du kan läsa mer om luften i Helsingborg och ta del av miljöförvaltningens årsrapport för 2017 här: <https://helsingborg.se/bo-bygga-och-miljo/helsingborgs-miljoarbete/matningar-och-tillsyn/luften-i-helsingborg/>

Mätresultat från 2017 för kvävedioxid visar att Helsingborg klarar miljökvalitetsnormen i både tak- och gatunivå. Under året har två överskridanden av normens inträffat på mätplats "Södra Stenbocksgatan". Inga dygn har överskridit normen på mätplats "HBG norr sträcka 6, Drottninggatan". Normen tillåter sju överskridanden per mätplats under ett kalenderår.

Årsmedelvärdena för kvävedioxid klarar miljökvalitetsnormen med god marginal. För mätplats Södra Stenbocksgatan blev årsmedelvärdet samma som för 2016. På mätplats Drottninggatan blev årsmedelvärdet betydligt lägre än 2016.

För partiklar (PM10) blev årsmedelvärdet 16,3 µg/m³. Miljökvalitetsnormens dygnsvärde överskreds vid tolv tillfällen. Normen tillåter 35 dygnsöverskridanden under ett kalenderår samtidigt som årsmedelvärdet inte får överskrida 40 µg/m³.

Övriga ämnen som vi mäter, som svaveldioxid och ozon, visar på låga värden för 2017. Två extremvärde har dock registrerats för svaveldioxid. Detta var den 15 juni för timmarna 17:00 och 18:00. Det har inte gått få någon förklaring till vad som kan ha orsakat de uppmätta halterna under dessa två timmar.

Även om utförda mätningar och beräkningar indikerar på att Helsingborg klarar miljökvalitetsnormen för kvävedioxid innevarande och kommande år, är det viktigt att fortsätta att arbeta för att minska luftföroreningarna i Helsingborg. Miljökvalitetsnormer är absoluta gränsvärden som anger en högsta acceptabla föroreningsnivå till skydd för människors hälsa och miljön. Flera luftföroreningar har skadeverkningar även under nivån för miljökvalitetsnormerna. Halterna överskrider på flera platser fortfarande målsättning för miljömålet Ren luft. Särskilt känsliga befolkningsgrupper bör beaktas.

3.8.3 Buller

År 2017 kartlade Helsingborgs stad trafikbuller i kommunen för andra gången. Helsingborgs stad arbetar aktivt med att kartlägga och minska bullernivåer utifrån gällande EU-direktiv och bullerförordning. Bland åtgärder vi redan genomfört utifrån åtgärdsprogram för buller 2014–2018 är nya bullerplank runt skolor, bullerskärmar längs gator, fönsterbidrag för privatpersoner, gröna väggar och sänkt trafikhastighet. Mer information om bullerkartläggningen med kartor mm hittar du här: <https://helsingborg.se/trafik-och-stadsplanering/planering-och-utveckling/ovriga-planer-och-utredningar/bullernivaer/>

4 Det här har vi gjort

Vi arbetar på olika sätt för att nå de mål vi har kring trafikutvecklingen. Vi arbetar med beteendepåverkan och kampanjer, vi bygger nya vägar och cykelvägar, vi gör förändringar i kollektivtrafiken tillsammans med Skånetrafiken och vi genomför andra större trafikprojekt runt om i Helsingborg. Här beskriver vi en del av det vi gjorde under 2017.

4.1 Beteendepåverkan och kampanjer

Här beskriver vi de kampanjer och påverkansprojekt som genomförts under 2017.

Kampanjer och påverkansprojekt för att öka andelen hållbara resor i Helsingborg pågår som en självklar del i att förändra helsingborgarnas framtida val av färdmedel. Under 2017 startade vi och genomförde vi en rad kampanjer. Cykelvänlig arbetsplats, Cykelbiblioteket, Skolreseplan, testprojekt för cykel och kollektivtrafik samt programmet Res klokt är exempel på projekt vi genomfört under 2017. Några av projekten fortsätter under 2018.

4.1.1 Cykelvänlig arbetsplats

Cykelvänlig arbetsplats Helsingborg är en utmärkelse till arbetsplatser i Helsingborg som gör det lätt för anställda att välja cykeln, både till och från arbetet och i tjänsten. Utmärkelsen ger arbetsplatsen stärkt image samt friskare och sundare medarbetare.

Läs mer om cykelvänlig arbetsplats: <https://cykelvanligarbetsplats.helsingborg.se/>

4.1.2 Cykelbiblioteket

Cykelbiblioteket finns för den som bor i Helsingborg och som vill testa en lite dyrare cykel inför det egna köpet. I samband med att vi bygger om Järnvägsgatan och Drottninggatan arbetar staden på olika sätt för att fler ska cykla och resa kollektivt till och från centrum. Cykelbiblioteket är en del i arbetet för ökat hållbart resande.

Läs mer om Cykelbiblioteket: <https://cykelbiblioteket.helsingborg.se/>

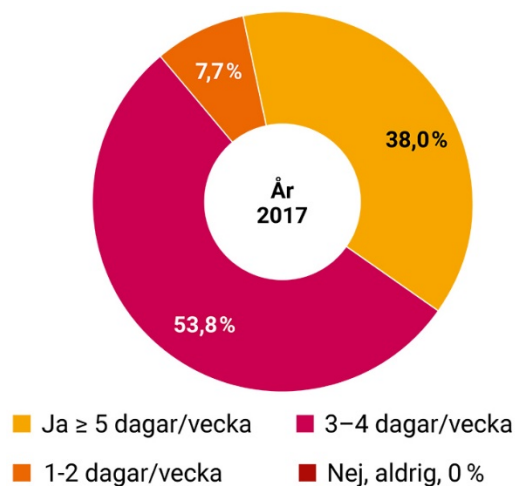
4.1.3 Skolreseplan

Ett annat projekt är Skolreseplan. Tillsammans med skolan tar vi fram en plan och visar vilka problem och hinder som finns kring de resor som görs till och från skolan. Vi arbetar tillsammans fram en hållbar strategi för att minska problemen och skapa bättre förutsättningar för ett hållbart och hälsosamt resande.

Läs mer om skolreseplanen: <https://miljoverkstaden.helsingborg.se/program/annan-undervisning/skolreseplan/>

4.1.4 Testprojekt för cykel och kollektivtrafik

Under 2017 har vi genomfört testprojekt både för cykel och kollektivtrafik. Bilpendlare har kunnat anmäla sig för att testa ett hållbart transportmedel till jobbet. För cykling deltog 38 personer varav cirka 85 procent angav att de kommer fortsätta cykla till jobbet tre till fem dagar i veckan efter testet. För kollektivtrafik deltog ungefär 100 personer varav cirka 50 procent angav att de kommer fortsätta åka kollektivt till jobbet efter testet. Testet för kollektivtrafik är ett samarbete inom Busskoll 2022.



Andel som fortsätter att cykla till jobbet när prova-på-perioden är slut.

4.1.5 Res klokt

Miljöverkstaden erbjuder programmet "Res klokt" för årskurs 6 i Helsingborg. I programmet ingår bland annat att eleverna använder kollektivtrafik för att ta sig runt i Helsingborg och lösa olika uppgifter. Ungefär 80 procent av eleverna i årskurs 6 deltar.

4.1.6 Fossilbränsle fria kommuner 2017-2018

Enheten för miljö och livsstil deltar i det regionala EU-projektet Fossilbränsle fria kommuner 2017-2018 som har fokus på tjänsteresor.

4.2 Infrastruktur

Här redovisar vi investeringar vi gjort kring gång, cykel, buss, bil, tåg och trafiksäkerhet under året, det vill säga gjorda satsningar i infrastrukturen för att öka andelen hållbara resor och öka trafiksäkerheten.

4.2.1 Gång-, cykel- och trafiksäkerhetsåtgärder

Med utgångspunkt i [Cykelplan Helsingborgs stad 2017-2023](#) samt [Trafikplan Helsingborgs stad 2017](#) har vi genomfört ett flertal ombyggnader under året, med syfte att förbättra framkomligheten och ge bättre förutsättningar för fler att cykla.

Vi har bland annat genomfört åtgärder längs ett av våra huvudcykelstråk, det så kallade blå stråket, där korsningspunkter har höjts upp och anpassats så att gående och cyklister har prioritet framför bilarna.

Under året har vi också byggt flera nya gång- och cykelbanor för att knyta samman cykelnätet, till exempel längs det så kallade Österledsstråket (Gustavslundsvägen – Måndagsgatan – Ragnvallagatan), samt i Gantofta, Rydebäck och vid Pålstorp. Tinkarpsbacken har fått en smalare körbana, för att ge plats till en breddad dubbelriktad cykelbana.

Under året har vi också genomfört en rad olika ombyggnader med syfte att öka trafiksäkerheten. Bland annat har vi genomfört ett flertal åtgärder för att dämpa hastigheten på Bergaliden och gatorna runt Slottsvångsskolan. Vi har installerat vårt första aktiva farthinder, ett så kallat

Actibump, på Kullavägen i höjd med Åragatan. Det innebär att en lucka fälls ner i gatan om fordon passerar över gällande hastighetsgräns. Resultatet har hittills varit mycket positivt. Vi gjorde en särskild satsning på trafiksäkerhetsåtgärder i våra byar, vilket resulterade i hastighetsdämpande åtgärder i bland andra Gantofta, Ödåkra och Påarp.

4.2.2 Kollektivtrafikåtgärder

De största kollektivtrafiksatsningarna på många år pågår i och med de stora projekten med ombyggnationen av Drottninggatan och Järnvägsgatan och för HelsingborgsExpressen. Dessa beskriver vi under Större projekt nedan.

2017 genomfördes också en mindre omläggning för linje 8. Busslinjen rätades ut fick en ny hållplats vid Viskgatan, medan hållplatserna Trelleborgsgatan och Koralgatan lades ned, allt med syfte att minska restiden, öka punktligheten för bussen samt fånga in fler resenärer.

Vi byggde också om och tillgänglighetsanpassade tio hållplatser under 2017.

4.2.3 Större projekt

4.2.3.1 Drottninggatan Järnvägsgatan

Under 2017 påbörjades den första etappen av ombyggnaden av Drottninggatan och Järnvägsgatan mellan Trädgårdsgatan och Stortorget. Arbetet startade i maj 2017 och var i stort avslutat i början av mars 2018.

Målet för ombyggnaden av Drottninggatan och Järnvägsgatan är att skapa bättre och tydligare gång- och cykelstråk och platser där människor vill vistas. Samtidigt ser vi till att kollektivtrafiken prioriteras och blir effektivare, bland annat genom att anlägga sidoförlagda busskörfält. Det ska helt enkelt vara lätt att ta sig till centrum på det sätt man väljer att göra det. Ombyggnaden ska leda till att de fordon som använder gatan som genomfart väljer en annan väg längre ut från centrala Helsingborg. Ombyggnaden delas upp i tre etapper.



Etappindelning ombyggnaden av Drottninggatan och Järnvägsgatan.

Under året har vi bland annat byggt bussfiler, nya bilkörfält, tydligare och bredare cykelvägar, en upphöjd passage vid Prästgatan för den som går och cyklar och nya fräscha busshållplatser vid

Knutpunkten. Vi har också lagt nya ledningar, bytt ut belysningen och skapat bättre miljö för träden längs gatan.

Mer information om projektet: <https://helsingborg.se/trafik-och-stadsplanering/trafik-och-byggprojekt/trafik-och-stadsmiljo/drottninggatan-jarnvagsgatan/>

4.2.3.2 Helsingborgsexpressen

Helsingborg växer och vi vill att fler ska resa kollektivt och hållbart. Skånetrafiken och Helsingborgs stad förbereder för spårvägsliknande resor i Helsingborg. Med start sommaren 2019 kan du resa snabbt, bekvämt och hållbart med HelsingborgsExpressen på linje 1. Helsingborgs stad bygger busskörfält och gör plats för nya hållplatser med extra långa väderskydd. Skånetrafiken förbereder för en bekvämare resa med nya bussar och tydlig reseinformation.



Åtgärderna påbörjades 2016 med ombyggnad av Landskronavägen och anpassning av Kielergatan.

Under 2017 arbetade vi på Rååvägen med att bygga om gator och hållplatser längs sträckan genom Råå. Arbetet startade i januari och var färdigt under sommaren 2017.

Mer information om Helsingborgsexpressen: <https://helsingborg.se/trafik-och-stadsplanering/trafik-och-byggprojekt/trafik-och-stadsmiljo/helsingborgsexpressen/>

5 Vart är vi på väg?

Här förklarar vi varför utvecklingen ser ut som den gör, om de åtgärder som planeras framöver behöver ses över för att nå de mål vi har för trafikutvecklingen samt hur vi ska tolka utfallet av trafikutvecklingen. Behövs fler åtgärder för att nå färdmedelsmålen eller är vi på rätt väg?

Statistiken visar att både stadsbussresandet och cykeltrafiken minskar. Regionbusstrafiken har däremot ökat. Totalt har antalet resor med buss ökat då ökningen av antalet resor med regionbuss var större än minskningen i stadsbusstrafiken.

Biltrafiken i det yttre vägnätet ökar liksom den tunga trafiken men biltrafikflödet inne i Helsingborgs centrala delar har minskat på de större gatorna. Trafiken har ökat på Södra och Mellersta Stenbocksgatan vilket kan härledas till ombyggnationerna på Järnvägsgränd.

Detta betyder att de stora investeringar och ombyggnationer som pågår, framförallt runt Drottninggatan och Järnvägsgränd men även andra byggprojekt som varit igång under 2017, påverkat helsingborgarnas resmönster och färdvägar. Även VA- och fjärrvärmearbeten har inneburit omledning av busstrafiken och punktligheten för stadsbusstrafiken har sjunkit under året. Det har i sin tur lett till minskat resande.

En anledning till att antalet regionbussresor har ökat kan vara att stadsbussarnas hållplatser vid Helsingborg C under en längre period varit flyttade och att en del resenärer därför valt att åka mer lokala resor med regionbusstrafiken, till exempel till Stätten. Syftet med de större ombyggnationerna är att förbättra för gående, cyklister och kollektivtrafiken. Där kommer de stora effekterna först när allting är färdigt. Eftersom projektet för Drottninggatan och Järnvägsgränd kommer att pågå även under 2018 kan vi förvänta oss en fortsatt effekt av bygget även om de delar av byggnationerna som är färdiga kan innebära en lokal förbättring.

I december 2017 ändrade Skånetrafiken tidtabellerna och la in mer tid i dem på grund av de större ombyggnationerna. Det syftar till att få en bättre punktlighet under 2018 och därmed dämpa den nedåtgående trenden i resandet.

Helsingborg hade under 2017 en befolkningsökning på cirka två procent och 31 december 2017 var vi 143 304 invånare. För att nå färdmedelsmålen och öka andelen cyklister eller kollektivtrafikresenärer hade utvecklingen för dessa färdslag behövt vara större än två procent. Med nuvarande statistik pekar utvecklingen på en minskning av färdmedelsandelarna för de hållbara trafikslagen.

Helsingborg bygger just nu för fler invånare och för bättre och smartare infrastruktur. År 2035 förväntas vi vara 175 000 invånare, vilket innebär att det behövs stora investeringar i infrastrukturen. I stadens investeringsbudget finns därför med fortsatta satsningar på en utbyggnad av cykelinfrastrukturen och kollektivtrafiknätet, där bland annat HelsingborgsExpressen invigs 2019.

En stor andel av infrastrukturinvesteringar de kommande tre åren går till åtgärder som på något sätt bidrar till cykling. Vi behöver göra stora satsningar på kollektivtrafik och cykling de kommande åtta åren. I den investeringsbudget som finns, finns medel avsatta för det med prioriterade åtgärder. Det har inte på flera år satsats så mycket på kollektivtrafik som det görs

nu. De stora effekterna av dessa investeringar kommer först om något år när de större projekten blivit färdiga och satt sig i Helsingborgarnas medvetande. Då blir det också lättare att rekrytera nya cyklister och kollektivtrafikresenärer.

Totalt sett ser vi den nedgående trenden under året som en tillfällig nedgång som mycket beror på de byggprojekt som pågår. Med de stora satsningar på cykel och kollektivtrafik som redan finns i budgeten bör denna trend kunna vändas till en positiv trend som tydligare går mot målen. Skulle den negativa trenden hålla i sig behöver vi ser över prioriteringar av viktiga cykelinvesteringar och andra åtgärder och eventuellt tidigarelägga dem.

Rekommendationen är att fortsätta arbetet med nya cykelvägar och förbättringar i kollektivtrafiken samt att avvakta effekterna för de stora investeringar som genomförs och som ligger i budgeten. För att förstärka effekterna är det viktigt att arbeta vidare med fler åtgärder för att påverka helsingborgarnas beteende när det gäller val av färdmedel. Vi behöver även arbeta aktivt med parkeringsfrågan för hela staden för att nå de färdmedelsmål som finns.