



Trafikåret 2018

Helsingborgs Stad
2019-09-03



HELINGSBORG

Trafikåret 2018

Trafikåret 2018 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 för 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.

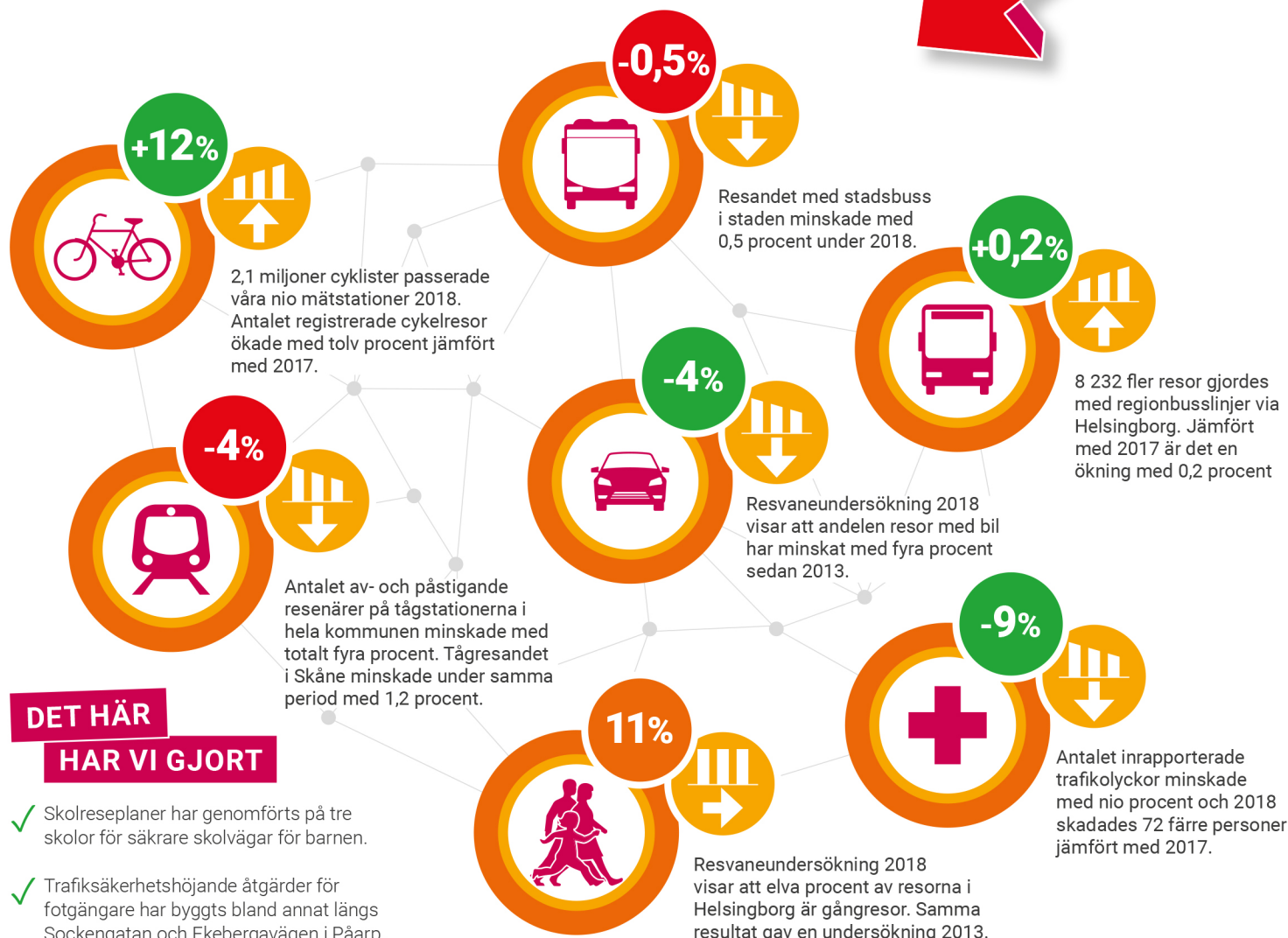
Innehåll

Trafikåret 2018	2
Innehåll	3
1. Sammanfattning Trafikåret 2018.....	4
2. Mål för trafikutvecklingen.....	5
3. Så här ser det ut.....	6
3.1 Färdmedelsfördelning	6
3.2 Kommunrankning Hållbara transporter	6
3.3 Gående	7
3.4 Cykel	8
3.5 Kollektivtrafik.....	9
3.5.1 Stadsbuss.....	9
3.5.2 Regionbuss.....	10
3.5.3 Påstigande med tåg.....	11
3.6 Biltrafik.....	12
3.6.1 Biltrafikflöde	12
3.6.2 Bilinnehav	13
3.7. Resor över sundet.....	16
3.8 Säkerhet och Miljö.....	16
3.8.1 Trafiksäkerhet och olycksutveckling.....	17
3.8.2 Luftkvaliteten i Helsingborg	18
3.8.3 Buller	19
4. Det här har vi gjort.....	19
4.1 Beteendepåverkan och kampanjer	19
4.1.1 Cykelvänlig arbetsplats	19
4.1.2 Cykelbiblioteket.....	20
4.1.3 Skolreseplan.....	20
4.1.4 Testprojekt för cykel	20
4.1.5 Demonstrationer av elcyklar	20
4.1.6 Res klokt	20
4.1.7 Barntrafikskolan	20
4.2 Infrastruktur	21
4.2.1 Gång-, cykel- och trafiksäkerhetsåtgärder	21
4.2.2 Kollektivtrafikåtgärder	22
4.2.3 Större projekt	22
4.2.3.1 Drottninggatan Järnvägsgatan.....	22
4.2.3.2 HelsingborgsExpressen	23
5. Vart är vi på väg?.....	25
5.1 Analys.....	25
5.2 Rekommendation fortsatt planering.....	26

TRAFIKÅRET 2018

HELSINGBORG

EN ENKEL SAMMANFATTNING



DET HÄR

HAR VI GJORT

- ✓ Skolreseplaner har genomförts på tre skolor för säkrare skolvägar för barnen.
- ✓ Trafiksäkerhetshöjande åtgärder för fotgängare har byggts bland annat längs Sockengatan och Ekebergavägen i Påarp.
- ✓ I projektet *Cykelvänlig arbetsplats* deltog 35 arbetsplatser med att göra det lättare för anställda att ta cykeln till och från jobbet och i tjänsten.
- ✓ Flera gång- och cykelbanor har byggts ut för att knyta samman cykelnätet. Bland annat i Rydebäck, Bårslöv och längs Hjortshögsvägen.
- ✓ Ombyggnad av gator i Dalhem, samt av Vasatorpsvägen och Planteringsvägen med flera, har genomförts för att möjliggöra för HelsingborgsExpressen.
- ✓ Drottninggatan–Järnvägsgatan första och andra etapp blev klara och hela ombyggnaden blev klar i Juni 2019.
- ✓ Vid Lasarettet och längs Ängelholmsleden byggdes nya hållplatser och egna busskörfält för att öka framkomligheten för regionbussar och för att förbereda för de regionala superbussarna.

OCH DET HÄR

FORTSÄTTER VI MED

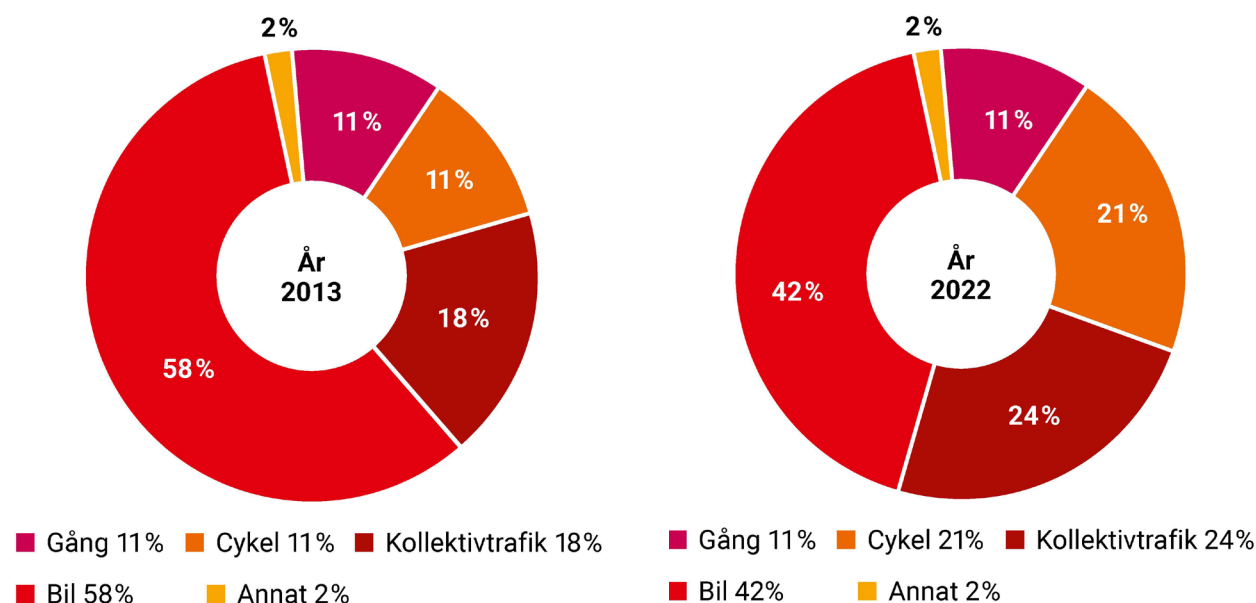
- Vi arbetar vidare med att utveckla nya sätt för att mäta gångtrafikflödena.
- Vi fortsätter arbetet med att systematiskt bygga bort felande länkar för gång- och cykeltrafiken.
- Vi ökar takten i utbyggnaden av cykelbanor för att öka cykeltrafikens attraktivitet och konkurrenskraft och för att nå målen i trafikplanen.
- Vi fortsätter det systematiska arbetet med trafiksäkerhet då det gett ett bra resultat med minskat antal olyckor.
- HelsingborgsExpressen ska utvärderas och utvecklingen av Helsingborgs-Expressen 2 och 3 fortgår i samarbete med Arriva och Skånetrafiken.
- För att prioritera hållbara transporter krävs ett fortsatt arbete och framförallt behöver cykeltrafiken prioriteras, både i byggande och planering.
- Det behövs nya yt- och kostnadseffektiva parkeringslösningar där en översyn av avgiftszonerna är en viktig komponent för att få ekonomi i framtida anläggningar.
- För att få ett mer strukturerat och enhetligt arbete med trafikfrågorna behöver vi ta fram tydliga och konkreta checklistor för hållbart resande som är tillämpbara när detaljplaner tas fram.

2. Mål för trafikutvecklingen

Uppföljningen i Trafikåret 2018 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 december 2018 antog kommunfullmäktige även [Klimat- och energiplan för Helsingborg 2018-2024](#) som också berör trafikfrågorna.

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 till 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.

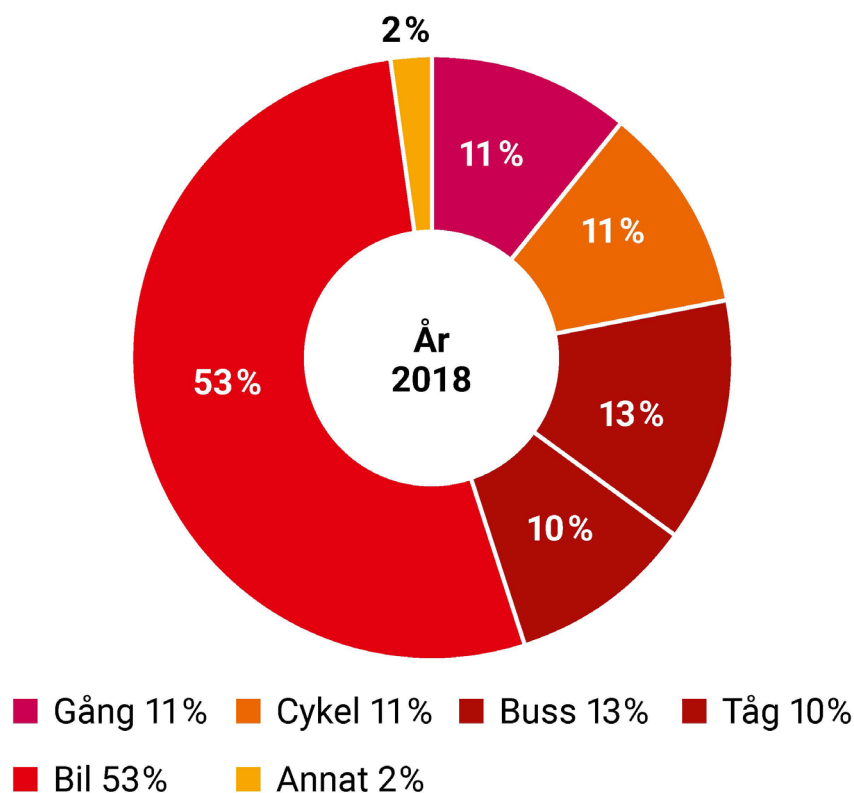
[Stadsplan 2017](#) är en ändring av översiktsplanen för Helsingborgs centralort och antogs i november 2017 av kommunfullmäktige. Under fliken Trafik i stadsplanen finns en målbild för färdmedelsfördelningen för centralorten. Denna målbild stämmer överens med Region Skånes strategi för ett hållbart transportsystem.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

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 Färdmedelsfördelning

En resvaneundersökning genomfördes hösten 2018 för hela Skåne (RVU 2018). Sedan senaste resvaneundersökningen gjordes 2013 har andelen resor med kollektivtrafik ökat och andelen bilresor minskat. Utvecklingen går åt rätt håll när det gäller kollektivtrafik och bilresor men inte i den takt som behövs för att nå målen i trafikplanen och Stadsplanen. Andelen resor med cykel ligger kvar på samma nivå liksom andelen gående. Det är tydligt att gång- och cykeltrafiken inte utvecklats som önskat under de senaste 5 åren.

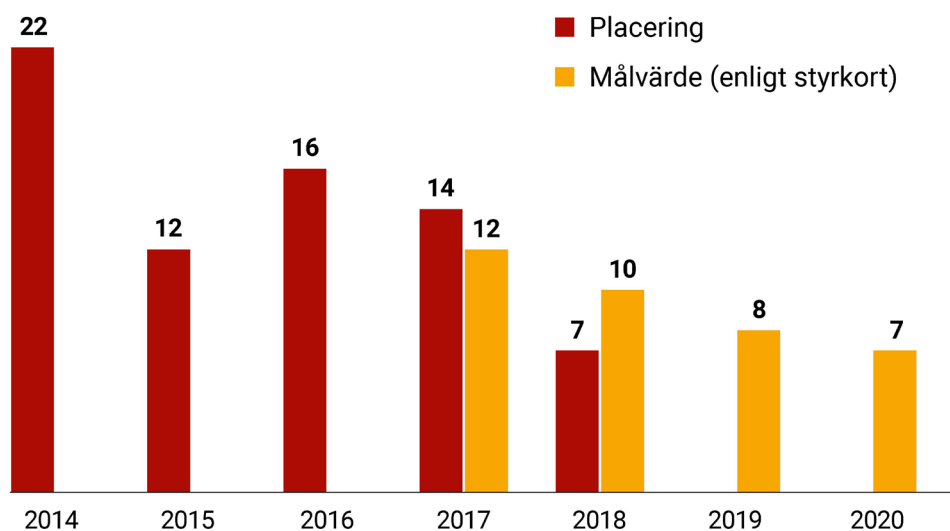


Färdmedelsfördelning 2018.

3.2 Kommunrankning Hållbara transporter

Helsingborg placerade sig 2018 på plats 7 av 38 medverkande kommuner i en rankning av Sveriges bästa kommun för hållbara transporter, kallad "Shift". Det är bättre än det målvärde som sattes till en tionde plats för 2018. Rankningen görs i kommuner med fler än 30 000 invånare i centralorten. Helsingborg klättrade i rankningen dels på grund av vårt arbete med digitalisering inom transportsektorn och dels genom tydligare mål för transportsektorn som

tydliggjorts i stadsplanen. Målsättningen är att Helsingborg 2018 ska ligga på minst en tiondeplats och successivt hamna bättre på denna rankning för att sedan befästa en placering bland de fem främsta städerna i Sverige.



Helsingborgs placering i rankningen mellan 2014 och 2018 och målsättningen i våra mätetal.

Helsingborg får 75 % 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. Helsingborg har också resurser som arbetar med innovationsfrågor kopplade till transportsystemet och är i hög grad insatta i digitaliseringen av transportsystemet.

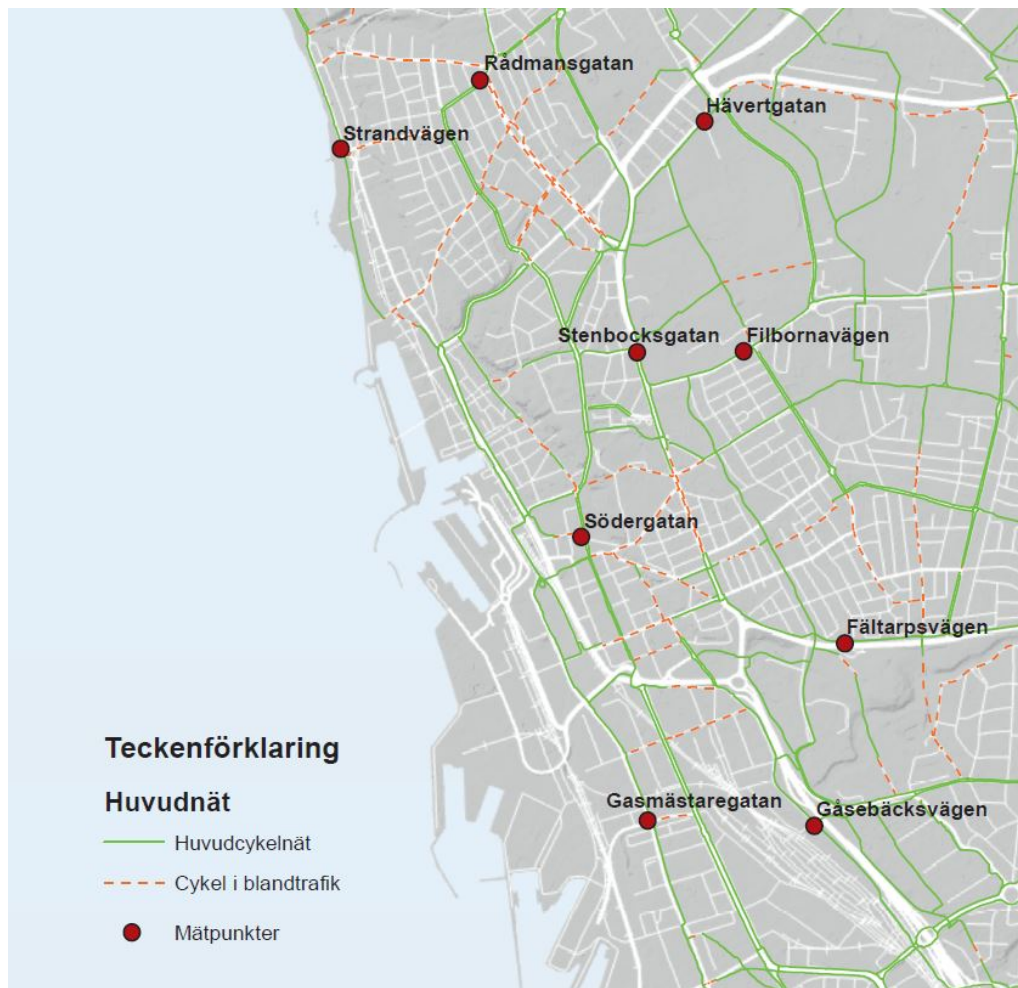
Helsingborg har en förbättringspotential när det gäller cykelinfrastruktur, att få in bättre rutiner för hållbart resande i planeringen av nya områden samt att arbeta med "30-gator" i lokalvägnätet för att dämpa hastigheterna. Dessa åtgärder bedöms kunna påverka alla resultatindikatorer positivt, det vill säga färdmedelsval, trafiksäkerhet och luftkvalitet.

3.3 Gående

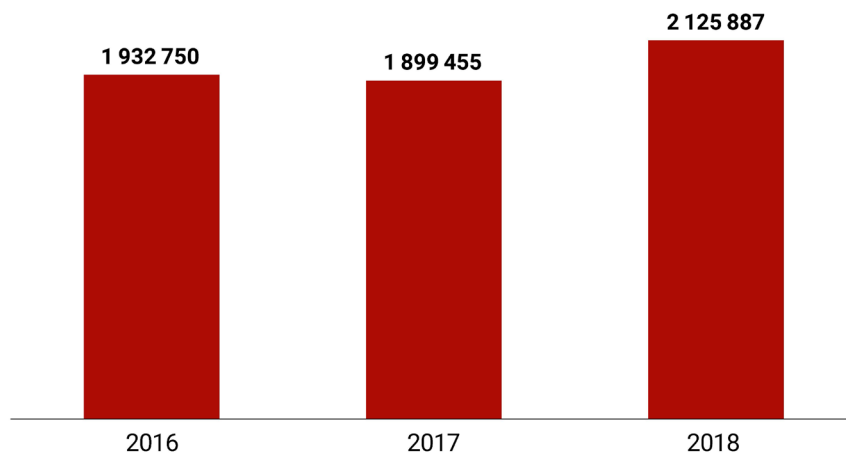
Det finns idag inget heltäckande och bra sätt att fånga in gångflödet i staden. Det har genomförts en gångtrafikeräkning 2011, men sådana kräver mycket personal för att genomföra på ett bra sätt. Olika metoder för att fånga hur gångtrafiken utvecklas årligen har diskuterats men har inte lett till att mätningar gjorts. I den revaneundersökning som Region Skåne gjorde 2018 ligger andelen gångtrafikanter kvar på samma nivå (11 %) som den gjorde i undersökningen 2013.

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.



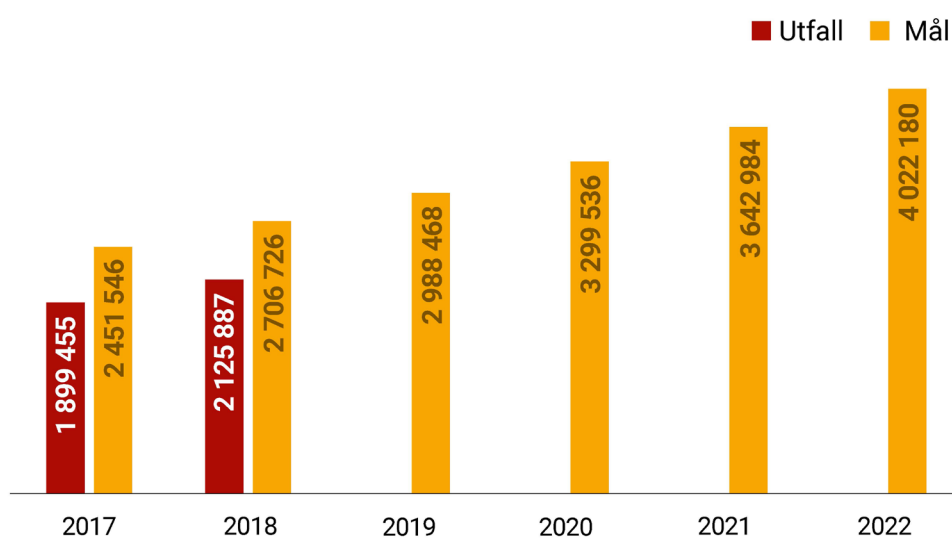
Kartan visar var i staden vi kontinuerligt räknar antalet cyklister.



Antalet cyklister som passerat stadens nio fasta mätpunkter 2016-2018.

Antalet cyklister har totalt ökat med cirka 12 procent för samtliga mätpunkter mellan år 2017 och 2018. Den mätpunkt som haft störst ökning är Strandvägen. Den nedåtgående trenden har brutits och antalet cyklister har inte varit så högt sedan mätningarna påbörjades 2015. Det är svårt att dra några slutsatser på ett års mätning av vad detta kan bero på. Den torra och hyfsat regnfria sommaren kan ha spelat in. Det är först om två eller tre år som det går att se om det är en ihållande trend. Enligt resvaneundersökningen som gjordes hösten 2018 ligger andelen cyklister kvar på 11 procent, vilket tyder på att utvecklingen totalt de senaste fem åren har legat still.

Målen i cykelplanen innebär i stort sett en fördubbling av antalet cyklister räknat från 2015. Om cykeltrafiken ökar linjärt, det vill säga med lika stor andel varje år, ser målbilden och utfallet från det att cykelplanen antogs ut som nedan. Siffrorna i grafen är antalet cykelpassager i de nio mätpunkterna där de gula staplarna visar hur stora dessa värden borde vara om vi ska nå målen i cykelplanen. De röda visar hur det blev. 57 procent av helsingborgarna kan cykla till jobbet på under 30 minuter enligt Region Skånes studie Potential för hållbart resande från 2016.



Antalet cyklister som vi vill ska passera stadens nio fasta mätpunkter 2019-2022.

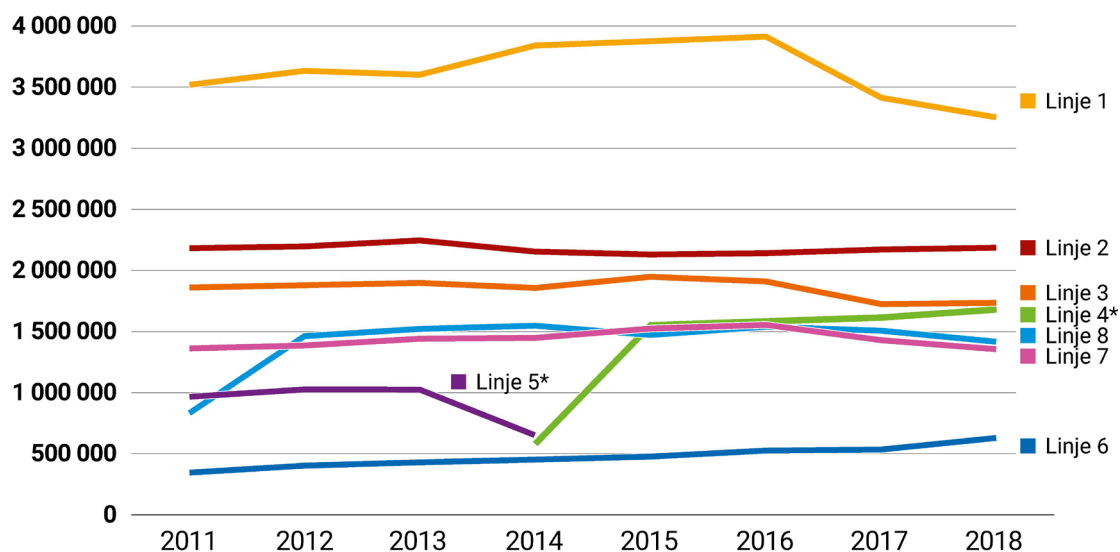
3.5 Kollektivtrafik

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).

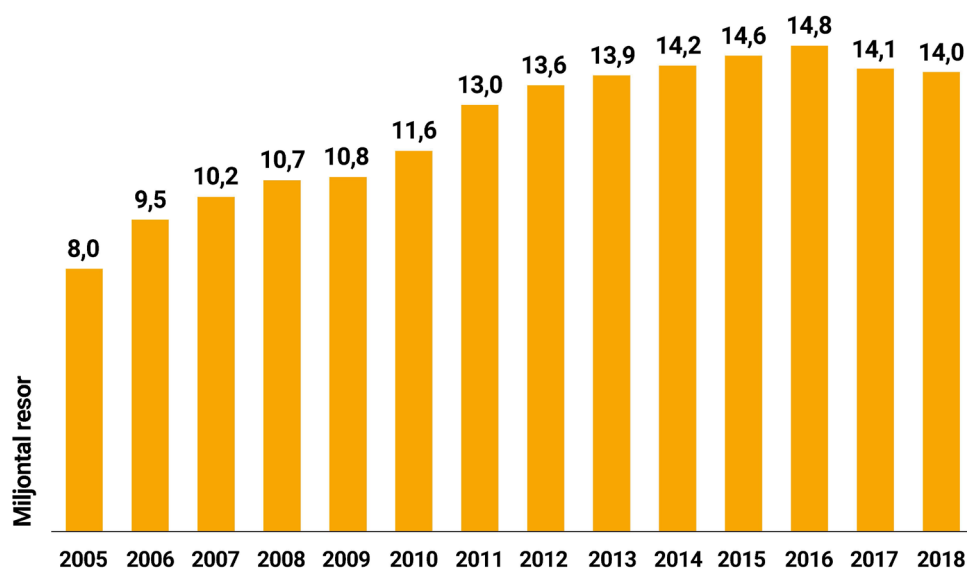
3.5.1 Stadsbuss

Resandet med stadsbuss minskade för första gången på många år under 2017. Under 2018 har minskningen avstannat och resandet med stadsbuss har under hösten 2018 ökat igen. Totalt sett har resandet minskat under 2018 med cirka 0,5 procent. Linje 1 som länge haft det högsta resandet är den linje som minskat mest under 2018. Detta beror till stor del på ombyggnationer till HelsingborgsExpressen som pågått längs olika delar av linjen under hela 2018. Den linje som ökat mest är linje 6 mot Mariastaden som ökat med 18 procent under 2018. En stor inflyttning i Mariastaden samt att denna linje inte påverkats av ombyggnationerna i centrala Helsingborg är

en bidragande faktor till att denna linje gått så bra. Generellt har de linjer som inte påverkats av ombyggnationerna vid Drottninggatan–Järnvägsgatan ökat resande (linje 4 och 6).



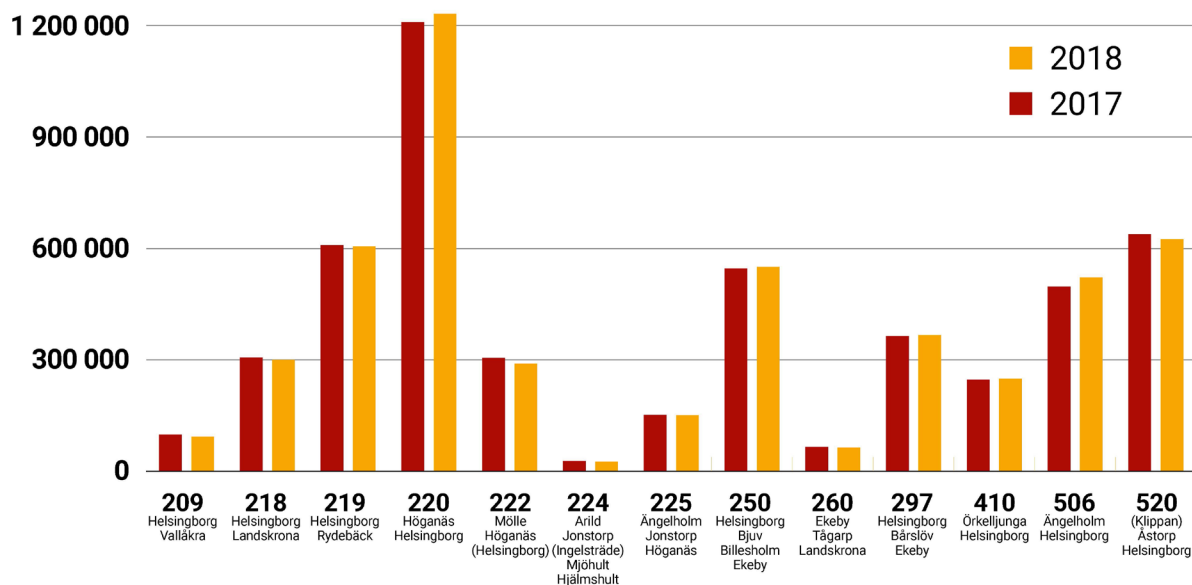
Antalet påstigande för de största stadsbusslinjerna 2011–2018 (linje 5 lades ner 2014).



Antalet påstigande i stadsbusstrafiken mellan år 2005 och 2018.

3.5.2 Regionbuss

Resandet med de regionbusslinjer som trafikerar Helsingborg har totalt sett ökat med 0,2 procent under 2018. Störst ökning med cirka 5 procent har skett på linje 506 mellan Ängelholm och Helsingborg men även linje 220 till Höganäs har återhämtat sig något sedan nedgången 2017. I övrigt är det små variationer.

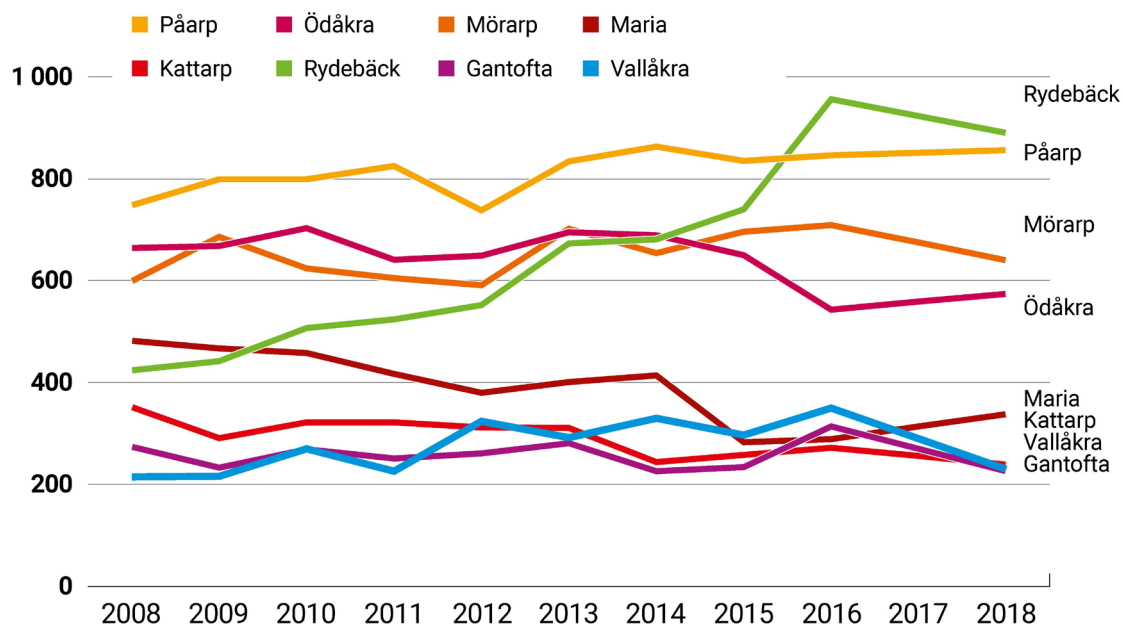


Antalet resor med regionbuss per linje 2017 och 2018.

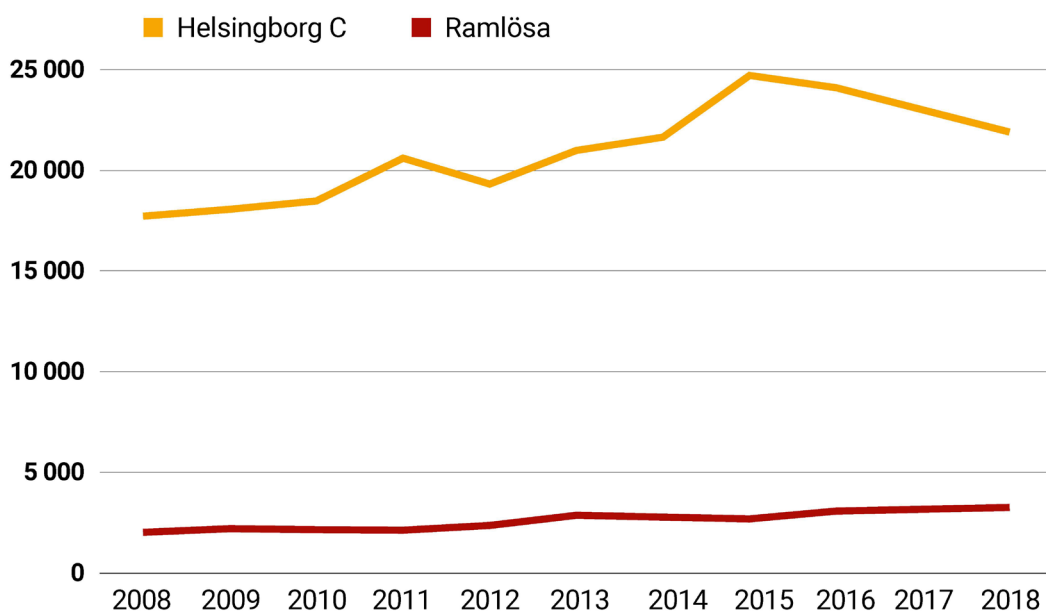
3.5.3 Påstigande med tåg

Totalt sett minskar resandet med tåg i Skåne med 1,2 procent. Minskningen är större på Pågatågen. När det gäller resandet från våra stationer i Helsingborg är det främst en minskning på Råådalsbanan där både Gantofta och Vallåkra tappar resenärer. När det gäller Väst kustbanan minskar resandet från Kattarp och Rydebäck medan det ökar från Maria och Ödåkra.

Resandet från Helsingborg C minskar för tredje året i rad och på det tunga stråk som Väst kustbanan utgör sker ett totalt sett minskat resande både från Hallandsgränsen och mot Malmö. Trots detta sker en svag ökning av antalet resor från Ramlösa station.



På- och avstigande en normal höstvardag för olika stationsorter i Helsingborg 2008–2018.



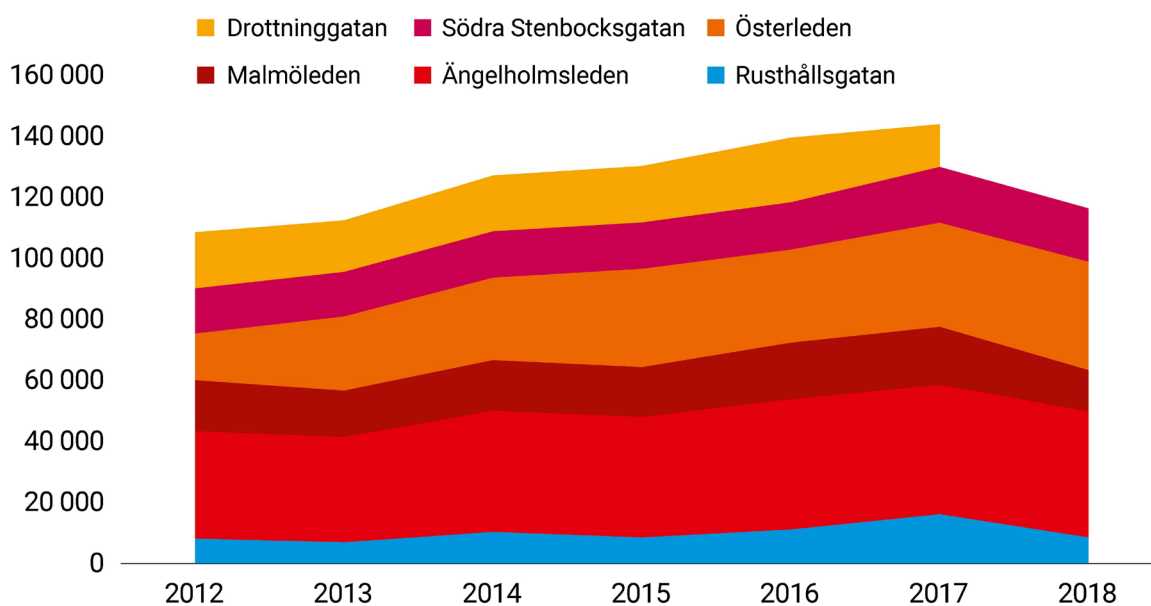
På och avstigande en normal höstvardag på Helsingborg C och Ramlösa station 2008–2018.

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

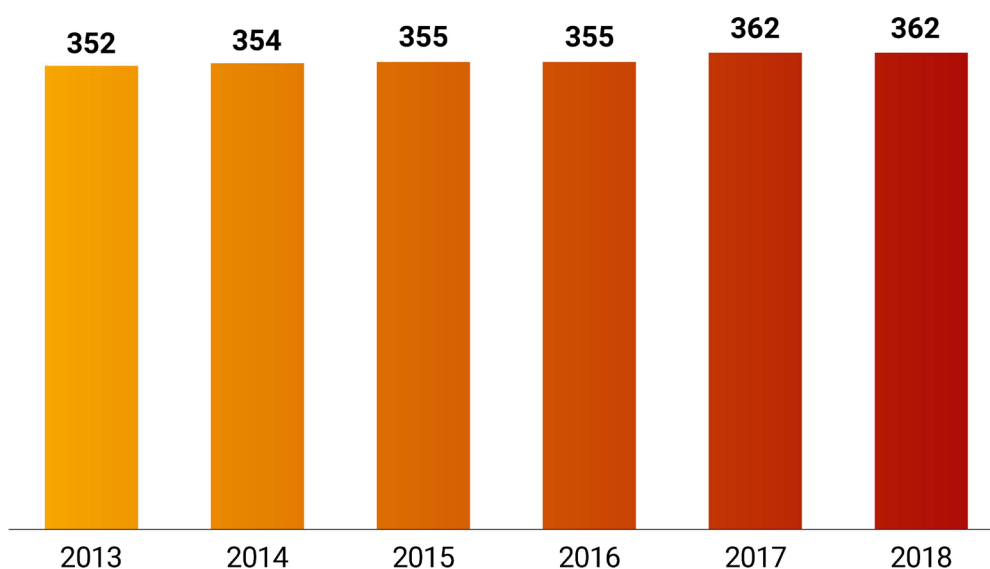
Biltrafikflödena för de större gatorna i centrala Helsingborg har minskat. Mätpunkten vid Drottninggatan var urkopplad på grund av vägbygget så här finns inget uppmätt värde, men en bedömning är att det troligen ligger i ungefär samma nivå som 2017 då södra delen av gatan byggdes om. Trafikflödena på Malmöleden har minskat med cirka 5 000 fordon per dygn mellan 2017 och 2018. I de nordsydliga stråken med Stenbocksgatan, Drottninggatan och Österleden visar siffrorna på en överflyttning till Österleden från de centrala stråken vilket har varit syftet med tidigare trafikplan. Trafikflödena på Ängelholmsleden ligger trots en liten minskning kvar på över 40 000 fordon per dygn.



Trafikflöden 2012 till 2018.

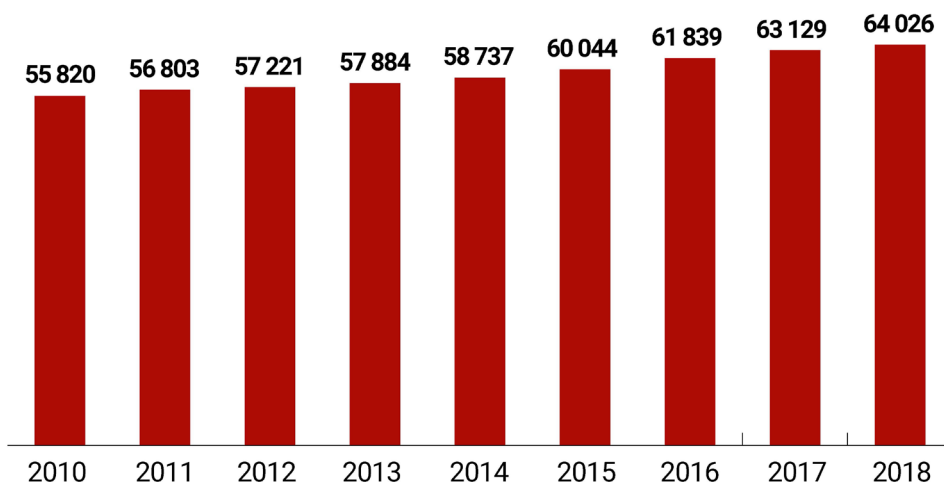
3.6.2 Bilinnehav

Bilinnehavet har legat konstant de senaste 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).



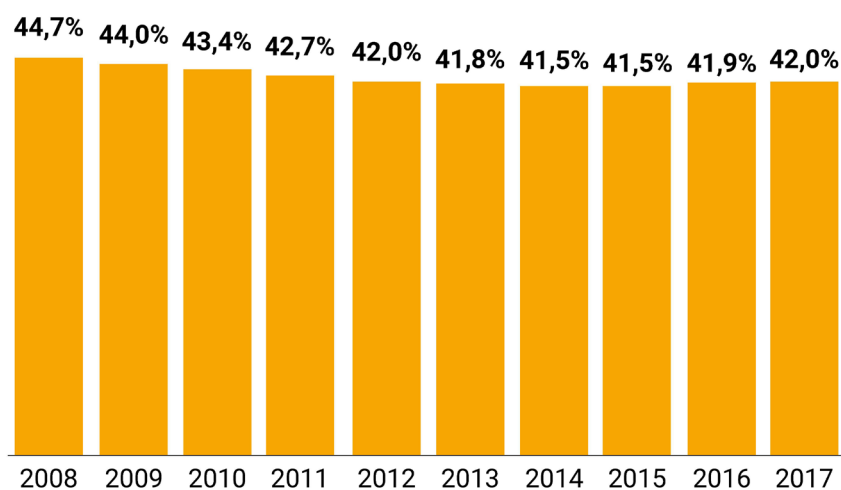
Bilinnehav i Helsingborgs stad exklusive leasing och företagsbilar 2013 till 2018. Antal bilar per 1 000 invånare i Helsingborgs stad (bygger på fysiska personers bilägande, det vill säga exklusive bilar ägda av juridiska personer och enskilda firmor).

Eftersom antalet invånare ökar och bilinnehavet ligger konstant innebär det en ökning av det totala antalet bilar i Helsingborg. Det innebär också ett ökat behov och ytor för att parkera sin bil. En parkeringsplats innebär i stora tal ett behov på 25 kvadratmeter inklusive yta för in- och utkörning och det finns i stora drag omkring 6 parkeringsplatser per bil i Sverige. Hade behovet för alla nya parkeringsplatser tillgodosetts med markparkeringslösningar på grund av det ökade antalet personbilar mellan 2008 och 2018 hade det inneburit ett behov av 126 hektar mark. Det motsvarar ytan av cirka 210 stycken Sundstorg. Parkeringar i flera plan, företrädesvis i parkeringshus, innebär en mer yt- och kostnadseffektiv lösning i jämförelse med markparkering eller underjordiska lösningar.



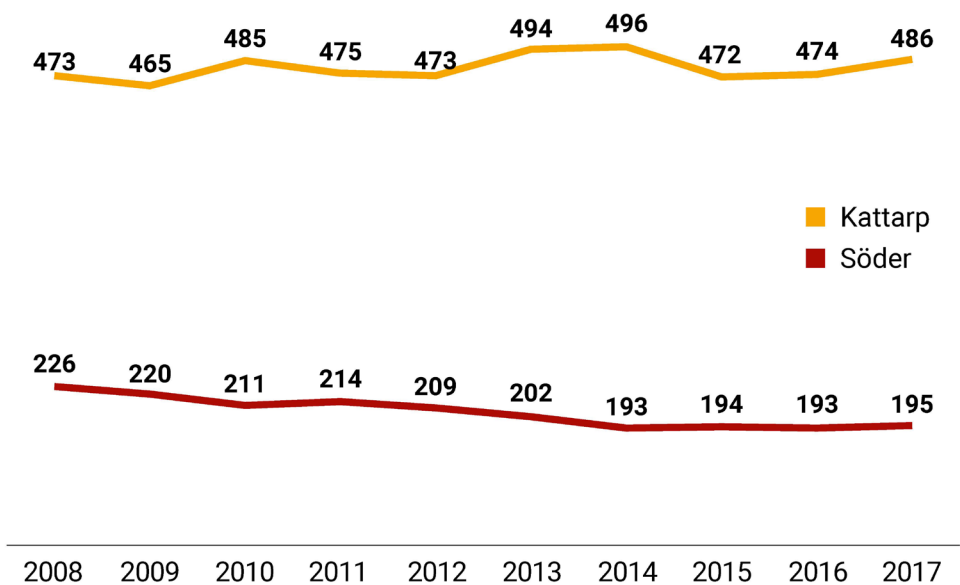
Totalt antal personbilar i Helsingborgs 2010 till 2018.

Ser vi till andelen bilägare, det vill säga andelen av befolkningen mellan 20 och 64 år som äger en bil, har denna andel de senaste 6 åren också legat konstant. Mellan 2007 och 2014 har trenden annars varit att andelen bilägare sakta minskat för varje år, från 46 procent till cirka 42 procent. 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 2017 ökade dock andelen bilägare med 0,1 procent.



Andel bilägare mellan 20 och 64 år i Helsingborgs stad mellan 2007 och 2017.

Bilnehavet skiljer sig inom staden. De mer centrala delarna har ett lägre bilnehav medan stadens ytterområden, där behovet av att ha en bil är större, har ett högre bilnehav. 2017 var den stadsdel med högst bilnehav Kattarp (2016 var det Påarp) och den med minst bilnehav Söder. Skillnaden är att Kattarps borna har 2,5 gånger fler bilar än söderborna.



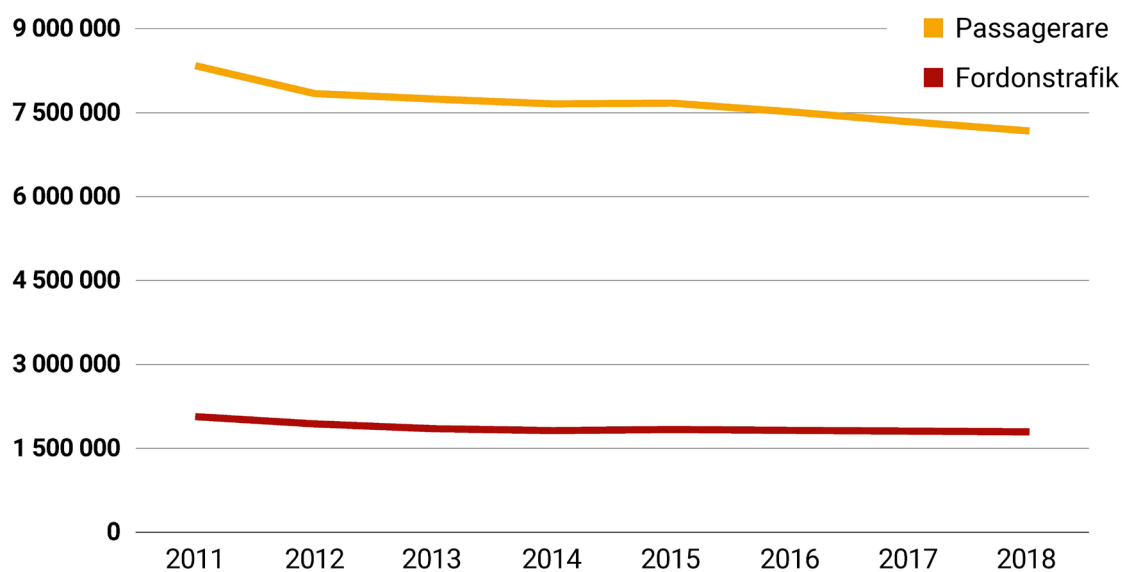
Bilnehavet 2000 till 2016 i de stadsdelar med högst (Påarp) respektive lägst (Söder) bilnehav.

För mer information och enskilda stadsdelar finns statistik tillgänglig här:

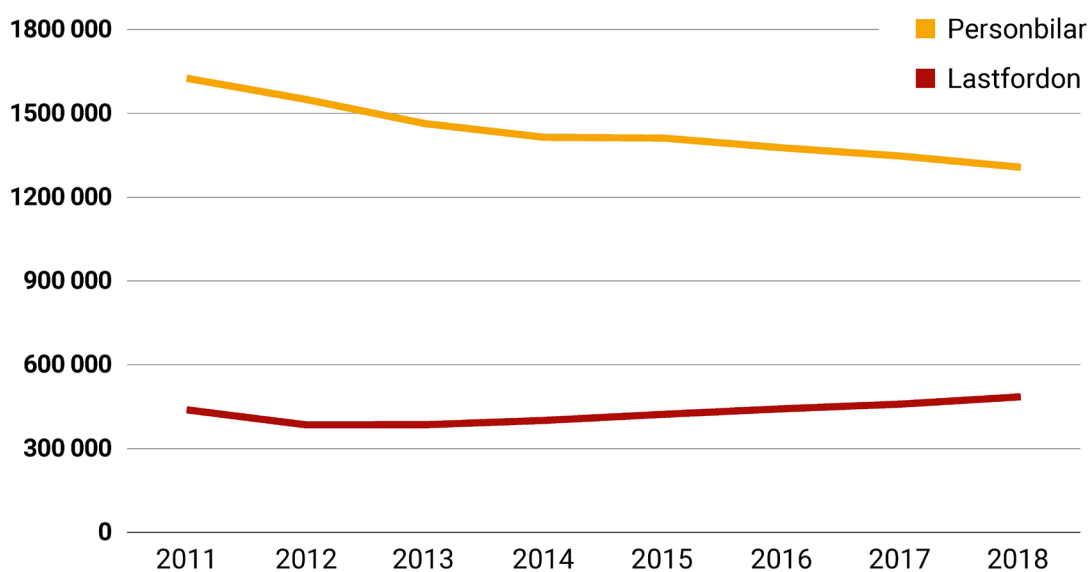
http://statistik.helsingborg.se/PXWeb/pxweb/sv/helsingborg/helsingborg_Trafik/?rxid=7d68df09-e382-47f8-aebb-62cea6ee6812

3.7. Resor över sundet

Trenden för resor över HH-leden håller i sig med minskat antal personbilsresor men ökat resande med lastfordon.



Antal resor över HH-leden 2010-2018.



Antal fordon över HH-leden 2010-2017.

3.8 Säkerhet och Miljö

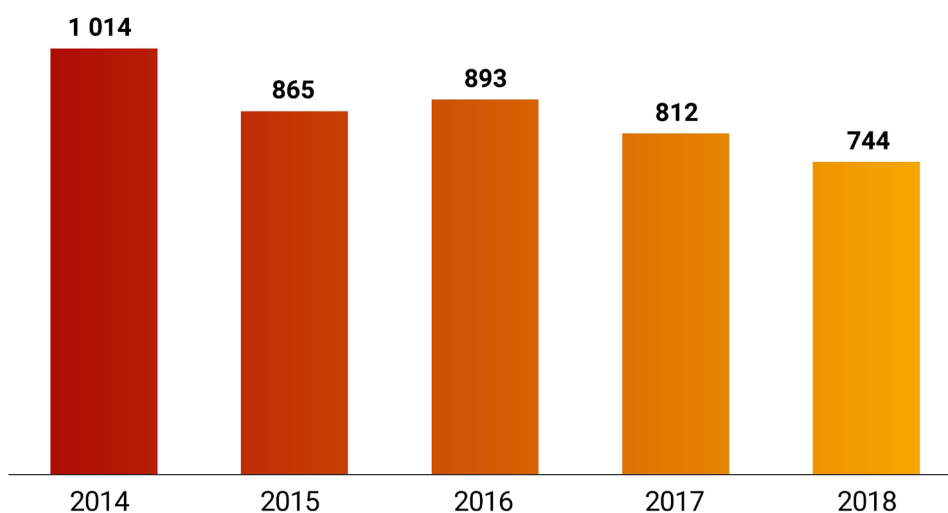
Antalet olyckor i Helsingborg minskar. Vi ser också att de luftmätningar och beräkningar som gjorts indikerar på en fortsatt minskning av luftföroreningar och partiklar.

3.8.1 Trafiksäkerhet och olycksutveckling

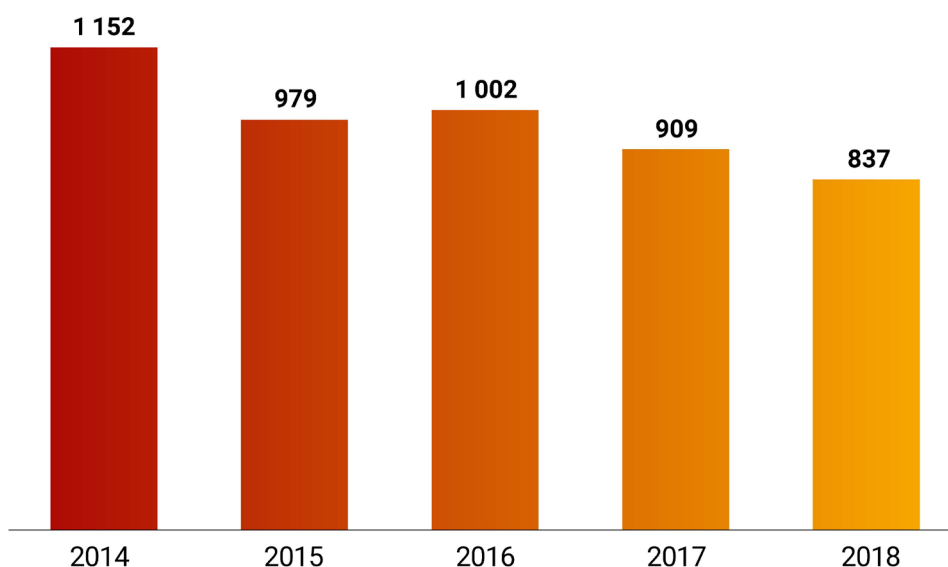
Sammanställningen av olycksstatistiken är baserad på utdrag ur den nationella trafikolycksdatabasen Strada, som bygger på uppgifter från polisen och akutsjukvården. Analyserna utgår ifrån rapporterade trafikolyckor som medfört personskada. Antalet olyckor gäller hela kommunen, det vill säga inte enbart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

Antalet trafikolyckor med personskada minskar i Helsingborg. År 2018 rapporterades 744 trafikolyckor, vilket var en minskning med 68 olyckor jämfört med året innan.

Även antalet personer som skadats i trafikolyckor minskar sett över tid. År 2018 skadades 837 personer, vilket var 72 färre än året innan.



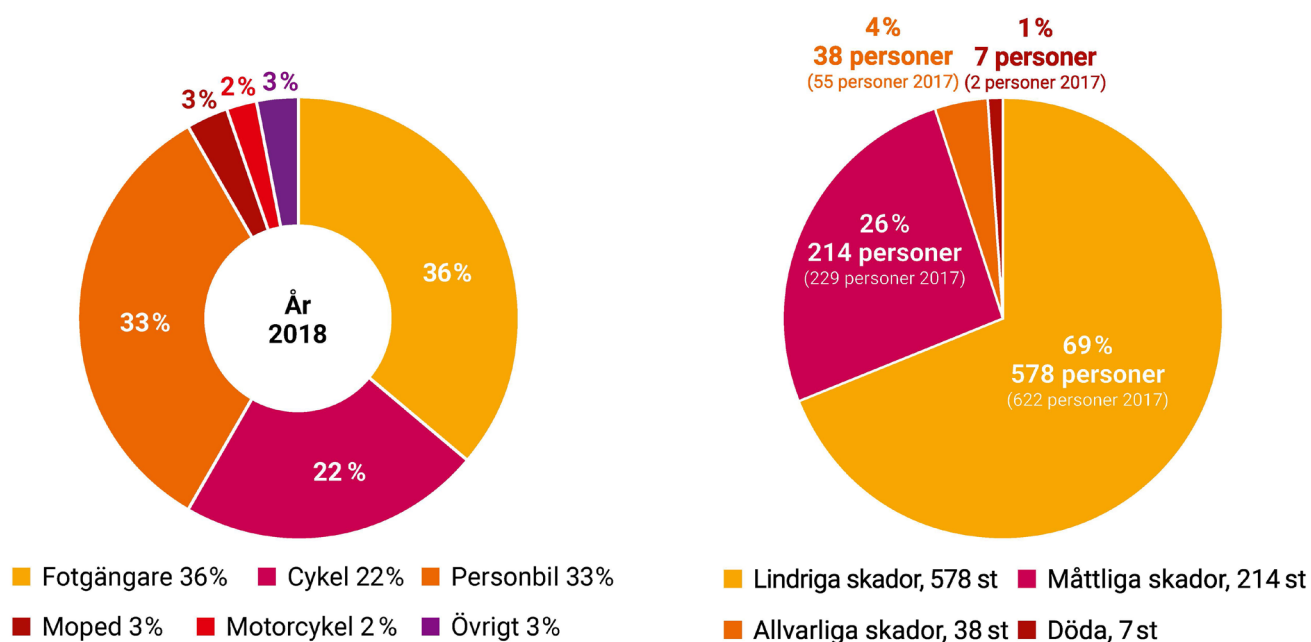
Antal trafikolyckor med personskada åren 2014 till 2018. (Källa: Strada)



Antal personer som dödats eller skadats i trafikolyckor 2014 till 2018. (Källa: Strada)

Ungefär sex av tio personer som omkom 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 2018 avled sju personer till följd av trafikolycka, 38 personer fick allvarliga skador (ISS >9) och 214 personer skadades måttligt (ISS 4-8). De allra flesta, 578 personer, skadades lindrigt (ISS >3).



*Fördelning av antalet skadade per trafikantgrupp respektive fördelning per skadegrad 2018.
(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 2018 visar att 186 cyklister skadades under året, vilket följer en positiv nedåtgående trend för de senaste fem 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 2018 skadades 304 fotgängare. Nio av tio av dem skadades i en singelolycka, det vill säga fallolycka.

3.8.2 Luftkvaliteten i Helsingborg

Mätresultat för kvävedioxid under 2018 visar att miljö kvalitetsnormen klaras i både tak- och gatunivå. Under 2018 har tre överskridanden av normens dygnsvärde (60 µg/m³) (mikrogram/kubikmeter) inträffat. Normen tillåter sju överskridanden per mätplats under ett kalenderår. Årsmedelvärdena för kvävedioxid klarar miljö kvalitetsnormen med god marginal. Mätresultaten för kvävedioxid ligger under de senaste fem åren på stabilt låga nivåer. Den positiva utvecklingen kan kopplas till åtgärder inriktade på att minska utsläppen från vägtrafiken så som ombyggnation av de centrala trafikstråken, förbättrade möjligheter för gång och cykel samt attraktiv kollektivtrafik. Den dominerande källan till luftföroreningar är vägtrafiken. De omfattande ombyggnadsarbetena under de senaste åren har minskat trafikflödet genom city med lägre halter som följd. Detta i kombination med en allt renare vagnpark

förklarar utvecklingen. På grund av ombyggnaden av Drottninggatan/Järnvägsgatan har inte mätningarna av partiklar (PM10) gått att utföra under hela år 2018.

Du kan läsa mer om luften i Helsingborg och ta del av miljöförvaltningens årsrapport för 2018 här: <https://helsingborg.se/bo-bygga-och-miljo/helsingborgs-miljoarbete/matningar-och-tillsyn/luften-i-helsingborg/>

Även om utförda mätningar och beräkningar indikerar att miljökvalitetsnormen för kvävedioxid klaras detta och kommande år, behöver staden fortsätta att arbeta för att minska luftföroreningarna. Miljökvalitetsnormer är absoluta gränsvärden som anger en högsta acceptabla föroreningsnivå till skydd för människors hälsa och miljön. Flera luftföroreningar har skadeverkan även under nivån för miljökvalitetsnormerna och därför måste halterna hållas så låga som möjligt.

3.8.3 Buller

Stadsbyggnadsnämnden beslutade i augusti 2018 att godkänna Åtgärdsprogram Buller 2019-2023 med en komplettering. I slutet av november 2018 antog kommunfullmäktige programmet. Mer information om bullerkartläggningen och åtgärdsprogrammet finns 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 2018.

4.1 Beteendepåverkan och kampanjer

Här beskriver vi de kampanjer och påverkansprojekt som genomförts under 2018.

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 2018 genomförde vi en rad kampanjer. Cykelvänlig arbetsplats, som påbörjades 2017, har fortsatt liksom Cykelbiblioteket, Skolreseplan, samt programmet Res klokt. Barntrafikskolan har funnits sedan 50-talet och drivs sedan 2010 av Helsingborg stad. Även 2018 var skolan välbesökt.

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. Under 2018 deltog 35 arbetsplatser i Helsingborg.

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. Låntagaren testar cykeln under 2,5 veckors tid. Cykelbiblioteket är en del i arbetet för ökat hållbart resande och är mycket populärt, ofta är cyklarna uppbokade flera månader i förväg. I en enkät utskickad till de som lånade under kampanjens första 6 månader svarade 45 procent att de köpt en el- eller lastcykel efter att de lånat.

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. Tre skolor har deltagit under 2018.

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

4.1.4 Testprojekt för cykel

Under 2018 har vi genomfört testprojekt för cykel. Cirka 20 cyklister deltog i testet varav cirka 80 procent angav att de kommer att fortsätta cykla till jobbet efter testet. De som cyklade till jobbet använde även cykeln till tjänsteresor.

4.1.5 Demonstrationer av elcyklar

Under hösten 2018 genomförde vi sju visningar av elcyklar på olika större arbetsplatser och en på allmän plats i Helsingborg. Tillsammans med en cykelhandlare åkte vi ut till arbetsplatserna och lät de anställda provcykla.

4.1.6 Res klokt

Genom programmet Res klokt lär sig elever i årskurs 6 på olika sätt att resa i kollektivtrafiken. På hösten åker eleverna med stadstrafiken i en kulturjakt runt om i staden där de ska hitta ord och ta bilder på kända platser i Helsingborg. På våren åker eleverna även länsbuss och tåg runt om i Skåne och lär sig planera sin resa själva. Vid båda tillfällena får eleverna en heldagsbiljett på kollektivtrafiken. Majoriteten av eleverna i åk 6 deltar.

4.1.7 Barntrafikskolan

På Barntrafikskolan undervisar personal från Miljöverkstaden skolelever i trafiksäkerhet. Den som vill kan också besöka Barntrafikskolan med egen cykel utanför skoltid för att leka och lära, med koppling till temat trafik. 100 skolklasser från årskurs 1 med ungefär 2 000 barn besökte Barntrafikskolan under 2018.

4.2 Infrastruktur

Här redovisar vi investeringar vi gjort kring gång, cykel, buss, bil, tåg och trafiksäkerhet under året. Dessa satsningar i infrastrukturen har vi genomfört 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 byggt flera nya gång- och cykelbanor för att knyta samman cykelnätet, till exempel längs Hjortshögsvägen, i Rydebäck och i Bårslöv. Vi har också kompletterat vår cykelvägvisning till Ragnvalla och placerat ut nya cykelställ i centrum och vid busshållplatser. Flera av våra stationsorter har fått cykelpumpar.

Vi har vi genomfört en rad olika åtgärder i syfte att öka trafiksäkerheten. Bland annat har vi genomfört åtgärder för att dämpa hastigheten på Sockengatan, Lilla Bergaliden, Kullavägen, Norra Brunnsvägen, Drottninggatan och Ekebergavägen. Vi har målat nya övergångsställen i bland annat centrum och målade också ett 3D-övergångsställe som test på Södergatan. Halvautomatiska pollare sattes upp på Gröningen för att hindra bilar att köra in på gång- och cykelbanan.



Upphöjd passage vid Sockengatan och hastighetssäktrat övergångsställe på Ekbergavägen i Påarp är exempel på trafiksäkerhetsåtgärder som genomfördes 2018.



Trafiksäkerhetsåtgärd för cykel på Lilla Bergaliden samt 3D-övergångsställe vid Södergatan.

En större ombyggnad påbörjades på Mellersta Stenbocksgatan, där vi bygger nya separerade gång- och cykelbanor och en upphöjd korsning vid Rektorsgatan för att hastighetssäkra passagera för gående och cyklister. Arbetet blev klart under våren 2019.

Vi startade ombyggnaden av Jönköpingsgatan på sträckan mellan Filbornavägen och Växjögatan. Här bygger vi en ny dubbelriktad cykelbana på gatans västra sida och upphöjda, hastighetssäkrade passager för gående och cyklister längs hela sträckan. Korsningen med Örebrogatan byggs om till cirkulationsplats för att förbättra trafiksäkerheten. Arbetet beräknas vara klart under 2019.

4.2.2 Kollektivtrafikåtgärder

De största kollektivtrafiksatsningarna på många år fortsatte under 2018 i och med de stora projekten med ombyggnationen av Drottninggatan och Järnvägsgatan och för HelsingborgsExpressen. Dessa beskriver vi under "Större projekt" nedan. De flesta åtgärder i kollektivtrafiksystemet under 2018 har varit förberedelser inför det nya linjenätet och trafikstarten av HelsingborgsExpressen på linje 1. Utöver anpassningen av det nya linjenätet byggdes 10 hållplatser om och tillgänglighetsanpassades. Nya väderskydd har också satts upp tillsammans med Clear Channel.

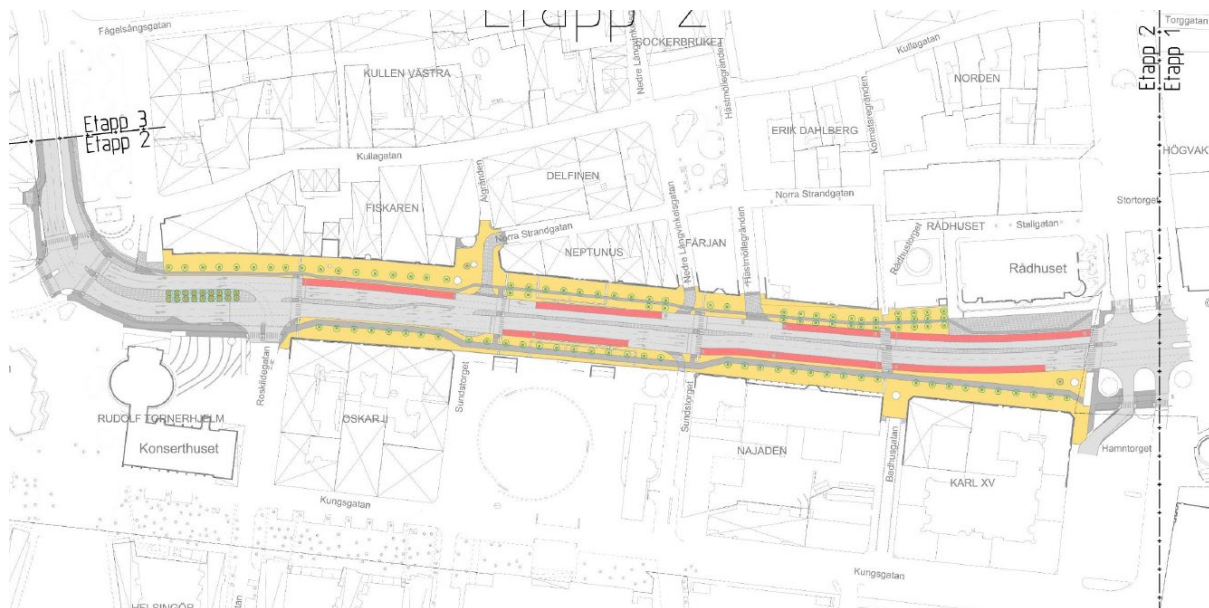
4.2.3 Större projekt

4.2.3.1 Drottninggatan–Järnvägsgatan

Under 2018 påbörjades etapp två av ombyggnaden av Drottninggatan och Järnvägsgatan mellan Stortorget och Konserthuset. Slutet av etapp 1 färdigställdes och var klart i mars 2018. Etappen innebär nya hållplatser och långa busskurer förberedda för HelsingborgsExpressen vid Sundstorget samt nya busskörfält.

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.



Etapp 2 av ombyggnaden av Drottninggatan och Järnvägsgatan.

Under året har vi bland annat byggt bussfiler, tydligare och bredare cykelvägar, och nya fräscha busshållplatser vid Sundstorget. 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

Skånetrafiken och Helsingborgs stad har sedan 2016 förberett och byggt om gator för HelsingborgsExpressen. Med start sommaren 2019 kan du resa snabbt, bekvämt och hållbart med HelsingborgsExpressen på linje 1. Helsingborgs stad bygger buskörfält och gör plats för nya hållplatser med extra långa väderskydd. Skånetrafiken förbereder för en bekvämare resa med nya bussar och tydlig reseinformation.



Vasatorpsvägen efter ombyggnation för HelsingborgsExpressen.

De stora åtgärderna under 2018 var ombyggnaden av Vasatorpsvägen som påbörjades i februari 2018 och redan i slutet av oktober 2018, en månad tidigare än beräknat, kunde Vasatorpsvägen öppna igen.

- Vi har tagit ned träd längs Vasatorpsvägen och sanerat marken där. I samband med det har vi även tagit ned träd vid torget inför ombyggnaden av Drottninghögens centrum.
- Vi har skapat mittförlagda busskörvägar på Vasatorpsvägen.
- Vi har byggt tre nya hållplatslägen med bättre och längre väderskydd.
- Vi har satt upp ny belysning längs hela gatan.
- Vi har skapat flera nya och säkra passager över Vasatorpsvägen.
- Vi har satt upp nya trafiksignaler.
- Vi har byggt ett gång- och cykelstråk längs med vägen.
- Vi har skapat en ny anslutning till Larmvägen och ny infart till Drottninghög C.

Under hösten påbörjades även åtgärderna med nya hållplatser och laddstationen i Dalhems centrum och längs Dalhemsvägen arbetet blev klart under 2019.

Under våren och sommaren 2018 byggdes nya hållplatser vid Älvsborgsgatan. Vi byggde nya hållplatser för HelsingborgsExpressen och hållplatser för regionbussarna på båda sidor av Ängelholmsleden, strax väster om korsningen Kullavägen och Lägervägen. Vi gjorde även

befintliga refuger smalare för att skapa plats för nya busskörfält på Ängelholmsleden genom korsningen.

Hösten 2018 startade förberedelserna på Planteringen, Miatorp och Högasten. Här påbörjades arbetet med att rusta upp Planteringsvägen med mittförlagt busskörfält och enkelriktade körfält för biltrafiken.

Vi har arbetat i etapper längs sträckan från Malmöleden i norr till Kielergatan i Söder. Största delen av arbetet har skett på Planteringsvägen mellan Västra Sandgatan och Hästhagsvägen. Arbetet längs hela sträckan var klart i maj 2019.

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?

5.1 Analys

För **gångtrafiken** finns idag inga säkra mätresultat på årlig basis, Resvaneundersökningen ger dock bilden av att andelen gångtrafikanter inte förändrats de senaste fem åren. Nya mätmetoder och utveckling av hur vi fångar in gångflöden behöver vidareutvecklas.

Trots att siffrorna för 2018 visar på en positiv ökning av antalet **cyklister** i mätpunkterna med 12 procent för 2018 visar resultatet av resvaneundersökningen att andelen cyklister i förhållande till övriga färdmedel fortfarande ligger kvar på 11 procent sedan senaste RVU från 2013. För att på årlig basis kunna säga mer om var och hur cykeltrafiken utvecklas behövs fler mätpunkter. Den varma sommaren kan ha påverkat mätvärdena då cykling är ett väderkänsligt trafikslag.

Det systematiska arbetet med att **trafiksäkra** passager och gång- och cykelvägar har gett positivt utslag i antalet olyckor som minskar årligen trots ett ökat resande totalt. Detta är ett kvitto på att vi gör rätt och bra åtgärder i arbetet med trafiksäkerheten.

I Skånetrafikens rapport "Skånetrafikens **tågresande** 2018, sammanställning och analys av tågresandet 2018" görs följande analys:

"För Pågatågsresandet är det så stora osäkerheter i räkningsmaterialet att några säkra slutsatser inte kan dras av räkningsresultaten."

Väst kustbanans Öresundstågsresande söder om Helsingborg minskar starkt och mellan Helsingborg och Hallandsgränsen är det en liten minskning. Någon motsvarande ökning i

Pågatågsresandet verkar inte finnas, så det rör sig om ett totalt sett minskat resande i detta tunga stråk.”

Varför tågresandet minskar från stationerna i Helsingborgs kommun och på Västkustbanan är svårt att hitta en enkel förklaring på men tågförseningar, signalfel med mera kan ha gjort att man väljer andra färdmedel. Hösten 2016 minskade resandet på Öresundsbron på grund av ID-kontrollerna, men smidigare gränspassager ökade resandet redan 2017 och ökningen har fortsatt under 2018. Det gör att broresandet har börjat återhämta sig.

Antal resor med **regionbusstrafiken** för linjer som trafikerar Helsingborg ökade svagt under 2018. Bäst gick linje 506 till Ängelholm och linje 220 till Höganäs. Regionbusslinjerna hade en stark ökning under 2017 (20 procent) och denna språngeffekt då man gjorde en del förändringar kan då ha satt sig och lett till en mindre ökning under 2018.

Stadsbusstrafiken har fortsatt att minska men den kraftiga minskning som skedde under 2017 har ebbat ut och i slutet av 2018 fanns tecken på en ökning. Det är tydligt att busstrafikens framkomlighet genom centrum, som försämrats på grund av ombyggnationerna av Drottninggatan, påverkat resandet. De linjer som inte trafikerat ombyggnadsområdet har haft en ökning medan linje1, där ombyggnationer skett längs hela stråket, haft störst minskning. Minskningen har varit väntad och åtgärder såsom förändrade tidtabeller och tydlig information har mildrat effekterna som kunde varit värre.

I resvaneundersökningen som gjordes hösten 2018 minskar andelen **bilresor** i Helsingborg från 57 procent (RVU 2013) till 53 procent (RVU 2018). Detta innebär att utvecklingen mot en ökad andel hållbara resor de senaste fem åren går åt rätt håll men inte i den takt som behövs. Biltrafiken i de större stråken i Helsingborg pekar på en överflyttning från de centrala stråken till Österleden vilket är positivt.

De uppmätta trafikvärdena inkluderar även **godstrafik** och nyttotrafik vilket innebär att dessa totalt sett inte går att jämföra med resultatet i resvaneundersökningen som endast tittar på personresor. Generellt sett finns en stor ökning av den tunga trafiken.

5.2 Rekommendation fortsatt planering

För **gångtrafiken** behöver felande länkar ses över i huvudgångnätet på ett mer systematiskt sätt. Trottoarer och gångvägar är viktiga delar i att nå service, kollektivtrafik och andra målpunkter.

Vi behöver öka takten i utbyggnaden av cykelbanor för att öka **cykeltrafikens** attraktivitet och konkurrenskraft. Information och påverkansinsatser kopplade till utbyggnaden av cykelinfrastrukturen behöver också öka.

Vi behöver fortsätta det systematiska arbetet med **trafiksäkerheten** då vi ser att det ger bra resultat i minskning av antalet olyckor på lång sikt. Även det pedagogiska arbetet med projekt som Tar mig till skolan och Barntrafikskolan ger en ökad kunskap kring trafiksäkerheten för barn.

Tågtrafiken står inför stora utmaningar och det behövs en robust och pålitlig järnvägsinfrastruktur som gör att tågen kommer i tid och att tågtrafikens kapacitet kan

utvecklas. Här behövs fortsatt samverkan mellan Skånetrafiken och Trafikverket kring genomförandet av pågående och kommande planering som finns i Region Skånes trafikförsörjningsprogram, samt i de nationella och regionala transportinfrastrukturplanerna. Effekterna av dessa arbeten kommer dock först att synas på längre sikt.

Regionbusstrafiken behöver utvecklas vidare och åtgärder för stråket Helsingborg-Höganäs finns framtagna i en nyligen gjord åtgärdsvalsstudie (ÅVS) som genomförts tillsammans med Trafikverket, Skånetrafiken och Höganäs kommun. Detta samarbete fortsätter och kopplas också till det pågående arbetet med Maria station och utbyggnaden av Väst kustbanan.

Åtgärder för **stadsbusstrafiken** har pågått under ett antal år och HelsingborgsExpressen på linje 1 och nya stadsbussar på alla linjer infördes i juni 2019. Det är nu viktigt att utvärdera effekterna och efterhand göra mindre justeringar efter behov. Bedömningen och förhoppningen är att det under 2019 kommer att ske en kraftig ökning av resandet i stadsbusstrafiken som en språngeffekt av de satsningar som gjorts. Fortsatt planering av HelsingborgsExpressen 2 och 3 pågår.

Biltrafiken behöver fortsatt styras till det övergripande vägnätet. Prioritering av de hållbara transportslagen kräver fortsatt arbete och framförallt behöver cykeltrafiken prioriteras, både i byggande och planering.

Parkering är en viktig del i hela trafiksystemet och hur det hanteras är ett styrmedel som behöver utvecklas vidare. Nya yt- och kostnadseffektiva parkeringslösningar behövs där en översyn av avgiftszoner för att få ekonomi i att bygga nya yteffektivare parkeringsanläggningar är en viktig komponent.

Vi behöver ta fram tydliga och konkreta **checklistor för hållbart resande vid framtagande av detaljplaner** för att få ett mer strukturerat och enhetligt arbete med trafikfrågorna.