



Trafikåret 2019

Helsingborgs Stad



HELSINGBORG

Trafikåret 2019

Trafikåret 2019 är en del av den årliga uppföljningen av Trafikplan 2017, och en redovisning av 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 vilket innebär att vi årligen följer upp hur trafikutvecklingen bidrar till stadens mål 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 har 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

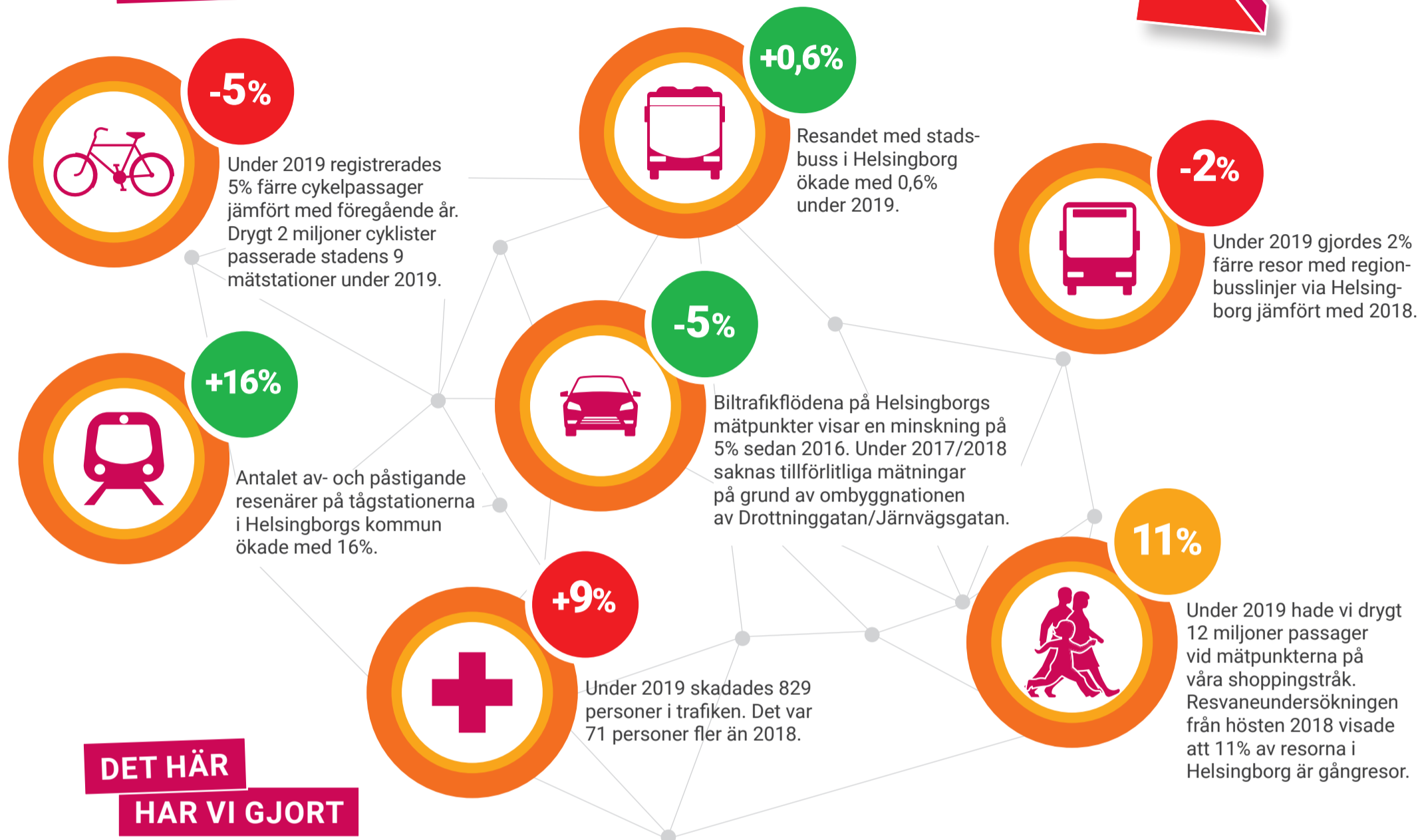
Trafikåret 2019	2
1. Mål för trafikutvecklingen	6
2. Så här ser det ut	7
3.1 Färdmedelsfördelning 2019	7
3.2 Kommunrankning Hållbara transporter	8
3.3 Gående	9
3.4 Cykel	10
3.5 Kollektivtrafik	12
3.5.1 Stadsbuss	12
3.5.2 Regionbuss	13
3.5.3 Påstigande med tåg	13
2.6 Biltrafik	15
2.6.1 Biltrafikflöde	15
2.6.2 Bilinnehav	16
2.6.3 Parkering	18
3.8. Resor över sundet	20
3.9 Säkerhet och Miljö.....	21
3.9.1 Trafiksäkerhet och olycksutveckling.....	21
3.9.2 Luftkvaliteten i Helsingborg	23
3.9.3 Vägtrafikbuller	24
3.9.4 Klimat.....	25
4. Det här har vi gjort	26
4.1 Beteendepåverkan och kampanjer	26
4.1.1 Cykelvänlig arbetsplats.....	26
4.1.2 Cykelbiblioteket.....	26
4.1.3 Skolreseplan	26
4.1.4 Testprojekt för cykel.....	26
4.1.5 Res klokt	27
4.1.6 Barntrafikskolan	27
4.1.7 Tar mig till skolan	27
4.1.8 Kommunikation	28
4.2 Infrastruktur	29

4.2.1 Gång-, cykel- och trafiksäkerhetsåtgärder	29
4.2.2 Kollektivtrafikåtgärder.....	30
4.2.3 Större projekt	31
5. Vart är vi på väg?.....	32
5.1 Analys	32
5.2 Rekommendation fortsatt planering.....	35

TRAFIKÅRET 2019

HELSINGBORG

EN ENKEL SAMMANFATTNING



DET HÄR

HAR VI GJORT

- ✓ Skolreseplaner har genomförts på 3 skolor för säkrare skolvägar för barnen.
- ✓ Trafiksäkerhetsåtgärder har genomförts på bland annat Hantverkaregatan, Kurirgatan, Rådmanngatan, Wienergatan, Södra Brunnsvägen, vid trafikplats Berga, vid Påarps station och i Gantofta.
- ✓ I projektet Cykelvänlig arbetsplats deltog 40 arbetsplatser med sammanlagt 2645 anställda. De gjorde det lättare för sina anställda att cykla i tjänsten och till jobbet.
- ✓ Under 2019 har vi genomfört testprojekt för cykel. I testet deltog 17 bilister, varav 75 procent angav att de kommer att fortsätta cykla till jobbet.
- ✓ Flera nya gång- och cykelbanor har byggts ut för att knyta samman cykelnätet. Bland annat längs Kadettgatan och i Gantofta. Mellersta Stenbocksgatan har fått separerad gång- och cykelväg och säkrare passager för gående och cyklister.
- ✓ Första etappen av Jönköpingsgatan blev klar med ny dubbelriktad cykelbana, cirkulationsplats och hastighetssäkrade passager för gående och cyklister.
- ✓ Vi uppdaterade och tryckte upp en ny cykelkarta med cykeltips och sevärdheter.
- ✓ Årets synbarhetskampanj genomfördes under en vecka i oktober. Vi delade ut flera tusen reflexer vid tre tillfällen i rusningstid på Helsingborg C tillsammans med polisen och Helsingborg kontaktcenter.

- ✓ Helsingborg var värd för den nationella cykelkonferensen i maj och delegater från hela landet fick rundturer på cykel i staden.
- ✓ På Drottninggatan/Järnvägsgatan färdigställdes sista etappen och vi invigde paradgatan och den nya HelsingborgsExpressen i juni 2019.
- ✓ Tio busshållplatser har byggts om under 2019. Flera gamla väderskydd har bytts ut och spårviddhinder har byggts för att undvika biltrafik på bussgatorna i Filborna respektive Adolfsberg.

OCH SÅ HÄR

PLANERAR VI FRAMÅT

- Vi skapar attraktiva platser och stråk där helsingborgarna vill röra och uppehålla sig.
- Vi arbetar vidare med att utveckla nya sätt för att mäta gångtrafikflödena.
- Vi använder nya verktyg för att samla in mönster för resvanor och ny teknik för resvaneundersökningar.
- Vi fortsätter att systematiskt bygga bort felande länkar och skapa säkra passager för gång- och cykeltrafiken.
- Vi styr biltrafiken fortsatt till det övergripande vägnätet. De hållbara transportslagen bör prioriteras högre.

- Vi arbetar fram nya metoder för biltrafikräkning och utreder digitala alternativ till slangmätningar.
- Vi behöver öka takten i utbyggnaden av cykelbanor samt arbeta med beteendepåverkande kampanjer för att öka cykeltrafikens attraktivitet och konkurrenskraft.
- Vi fortsätter det systematiska arbetet med trafiksäkerhetshöjande åtgärder då det har gett ett bra långsiktigt resultat med minskat antal olyckor.
- Vi arbetar systematiskt inför kommande planer och åtgärdsprogram för framtida planering.
- Utvecklingen av HelsingborgsExpressen 2 och 3 fortgår i samarbete med Arriva och Skånetrafiken.
- Konkurrensförhållande mellan biltrafik och de hållbara transportslagen behöver fortsätta att ändras och cykeltrafiken bör även fortsättningsvis prioriteras i byggande och planering, men också politiskt.
- Det behövs nya yt- och kostnadseffektiva parkeringslösningar där en översyn av avgiftszonerna är en viktig komponent för att få ekonomi i framtida anläggningar.



1. Mål för trafikutvecklingen

Uppföljningen i Trafikåret 2019 utgår från målen 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 bland annat [Livskvalitetsprogrammet](#) och [ÖP2010](#), där [trafikprogrammet](#) är ett tematiskt PM till översiktsplanen, samt [Klimat- och energiplan för Helsingborg 2018-2024](#).

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.

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.

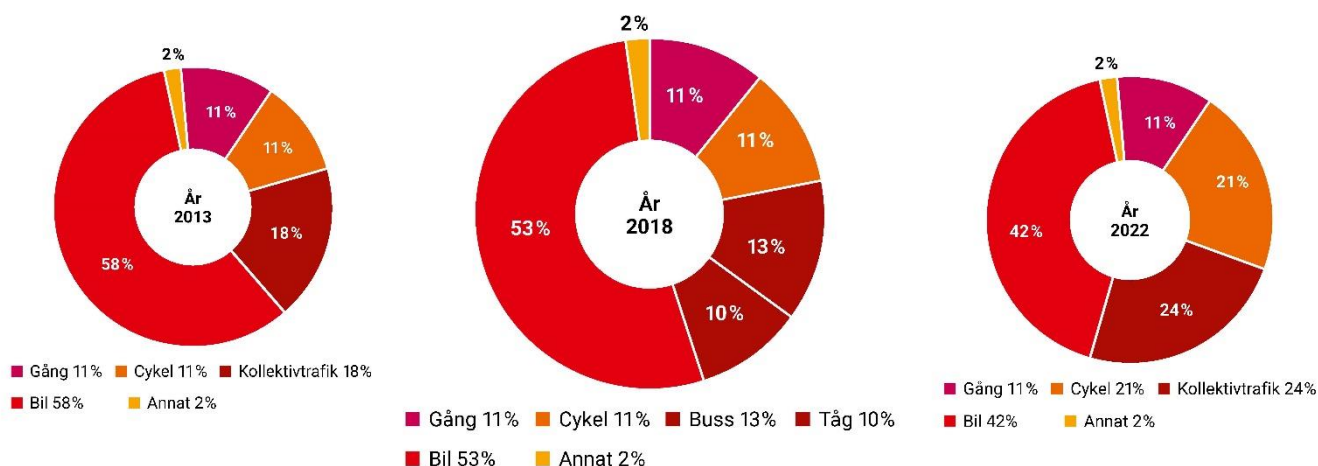
[Stadsplan 2017](#) är en ändring av översiktsplanen för Helsingborgs centralort. Under fliken Trafik i stadsplanen finns en målbild för färdmedelsfördelningen för centralorten som stämmer överens med Region Skånes strategi för ett hållbart transportsystem. Här är målåret 2035 och det gäller resor som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

2. Så här ser det ut

I detta kapitel sammanställer vi fakta och statistik över olika trafikslag och hur de utvecklats. Vi tittar på hur stadens färdmedelsfördelning ser ut och vi ser bland annat hur många som cyklar och vilka vägar som är mest trafikerade, hur olycksstatistiken utvecklar sig samt hur många bilar respektive parkeringsplatser vi har i staden.

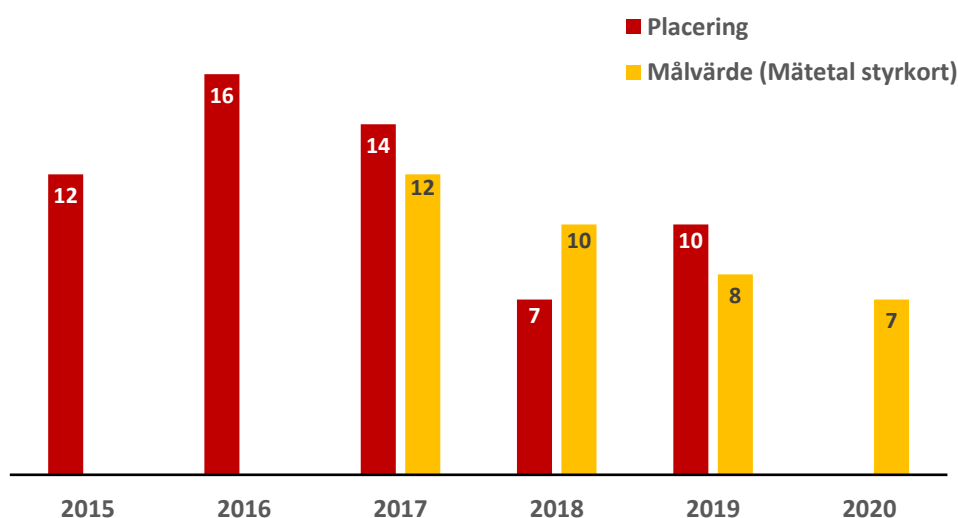
3.1 Färdmedelsfördelning 2019

Vart femte år görs en regional resvaneundersökning. Den senaste genomfördes hösten 2018 (RVU2018). Undersökningen visar att andelen resor med kollektivtrafik har ökat och andelen bilresor har minskat något mellan åren 2013-2018 och andelen resor med cykel och gångresor ligger kvar på samma nivå och har inte utvecklats under mätperioden. Kollektivtrafikens andel är enligt resvaneundersökningen nästan i den nivå som anges för mållåret 2022 och detsamma gäller för andelen gångresor. Utvecklingen i stort går åt rätt håll även när det gäller bilresor men inte i den takt som behövs för att nå målen i klimat- och energiplanen.



3.2 Kommunrankning Hållbara transporter

Helsingborg placerade sig 2019 på plats 10 av 40 medverkande kommuner i en rankning av Sveriges bästa kommun för hållbara transporter, kallad "Shift". Rankningen görs i kommuner med fler än 30 000 invånare i centralorten. Helsingborg behöll samma poäng och procentandel av maxpoäng som 2018 men dalade ändå tre platser i rankningen på grund av att andra kommuner höjde sina poäng. Målsättningen var att Helsingborg 2019 ska ligga på minst en åttondeplats och successivt hamna bättre på denna rankning för att sedan befästa en placering bland de fem främsta städerna i Sverige. 2018 placerade vi oss på en 7e plats.



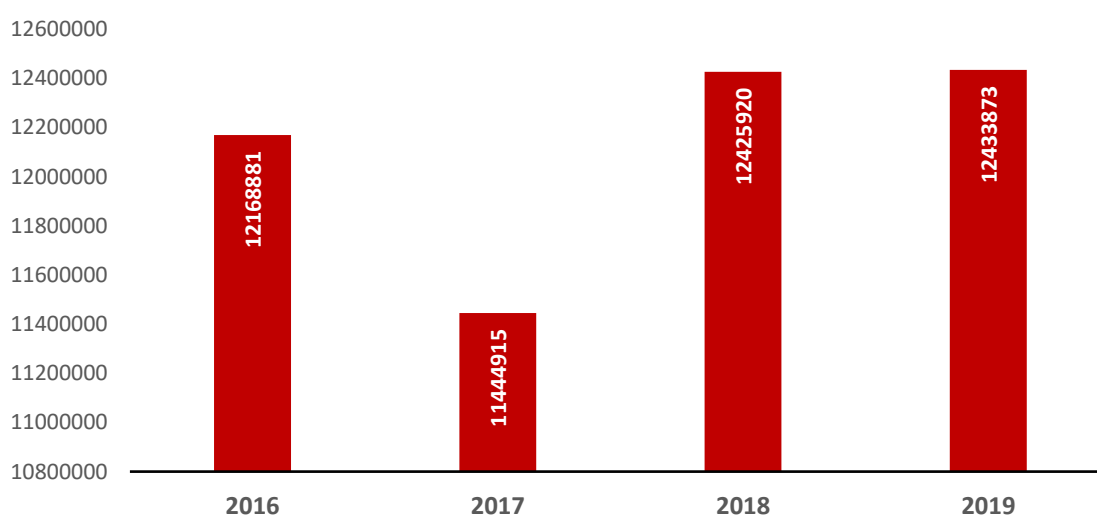
Helsingborgs placering i rankningen mellan 2014 och 2019 och målsättningen i våra mätetal.

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 och en hög cykelbudget. 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 trafiksäkerhetsåtgärder i lokalvägnätet för att dämpa hastigheterna. Dessa åtgärder bedöms kunna påverka alla resultatindikatorer positivt, det vill säga färdmedelsval, trafiksäkerhet och luftkvalitet.

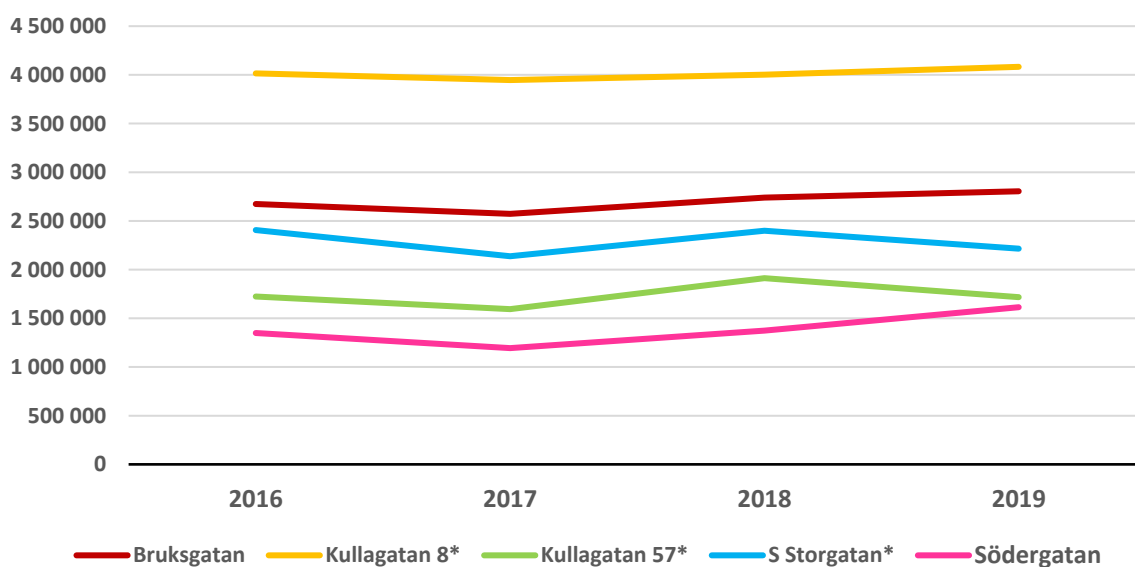
3.3 Gående

Vi har inget heltäckande och bra sätt att fånga in gångflödet i staden. Olika gångtrafikeräkningar genomförs men med olika syften, varför det är svårt att jämföra dem sinsemellan.

Helsingborg Citysamverkan mäter antalet passager vid fem olika mätpunkter på stadens mer trafikerade shoppingstråk. Dessa mätpunkter visar ett relativt jämnt antal passager från 2015 och framåt. Variationer i gångtrafikflöden kan bero på många yttre faktorer såsom väder, aktuella ombyggnationer och avstängningar i centrum samt konsumtionsvanor. Det faktum att antalet passager på shoppingstråken ligger på en relativt konstant nivå de senaste fem åren stämmer dock överens med den resvaneundersökning som Region Skåne genomförde år 2018 (RVU2018), där andelen gångtrafikanter kvar på samma nivå (11 %) som den gjorde i undersökningen år 2013 (RVU2013).



Totalt antal passager i samtliga mätpunkter 2016-2019

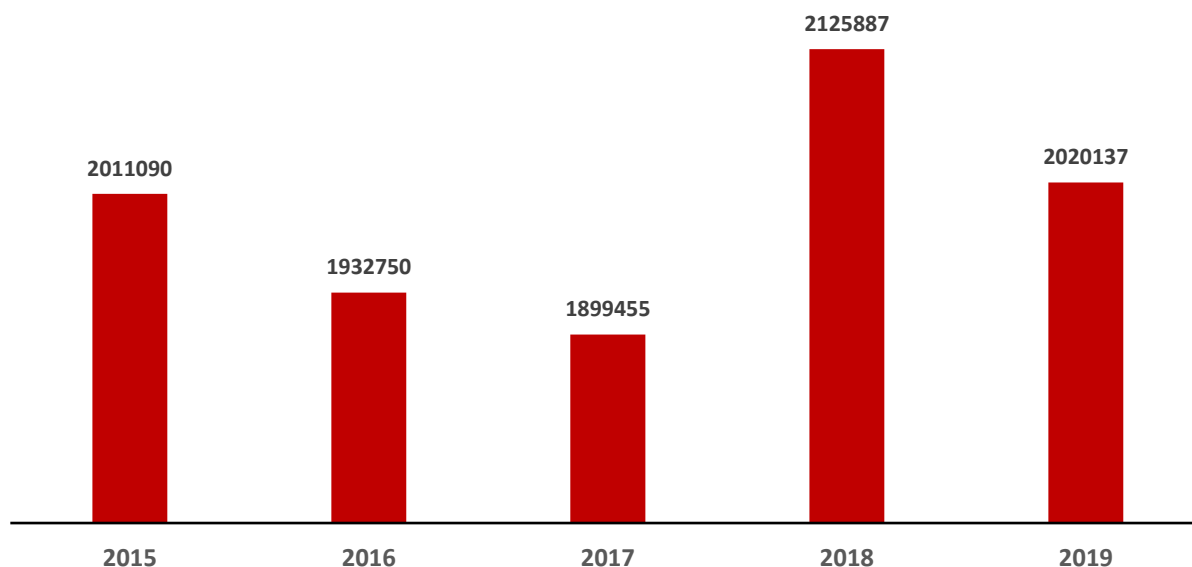
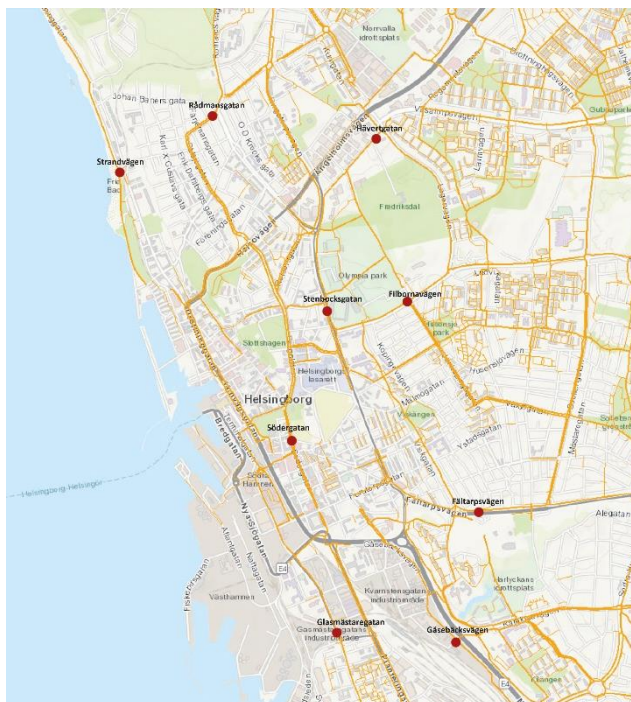


Antal passager i respektive mätpunkt 2017-2019

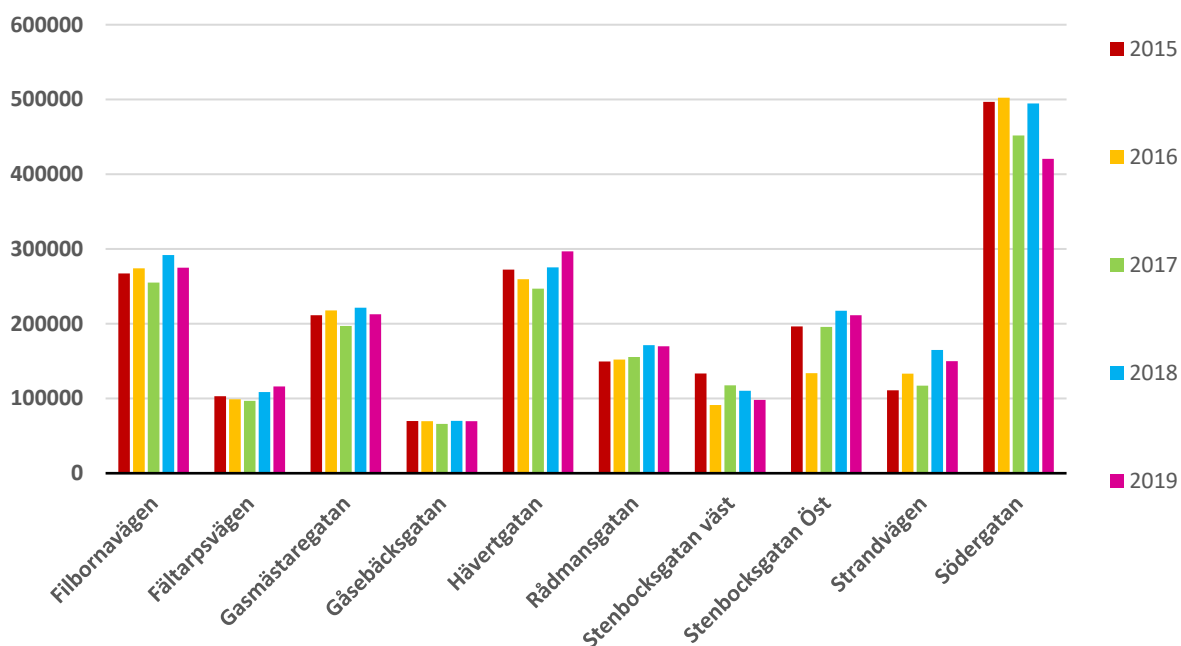
3.4 Cykel

I Helsingborg finns nio platser där antalet cyklister kontinuerligt räknas (se bild). Samtliga punkter ligger på huvudcykelnätet och bör därmed ge en bra bild på hur antalet cyklister varierar mellan olika år.

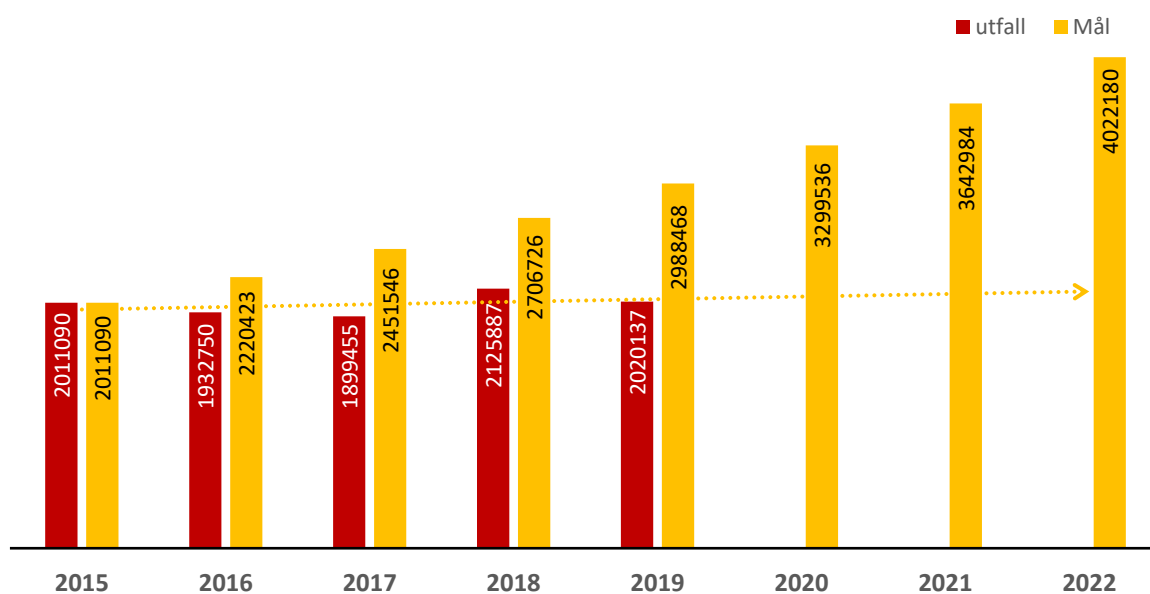
Föregående års trendbrott med ökande antal cyklister fortsätter tyvärr inte och vi ser en minskning med -5 % från 2018-2019. Årets uppstickare är Hävertgatan där antalet cyklister ökat med 8 % vilket gör att mätaren åter är på samma nivå som 2014. Vad minskningen i sin helhet beror på i staden är svårt att dra några konkreta slutsatser om men det kan bland annat bero på en väldigt fin sommar 2018. Från 2015 när mätningarna startade är trenden, trots 2019 års minskning, fortfarande lätt uppåtående.



Totalt antal cyklister i stadens nio mätpunkter 2015-2019



Målen i cykelplanen innebär i stort sett en fördubbling av antalet cyklister räknat från 2015. 57% av helsingborgarna kan cykla till jobbet på under 30 minuter enligt Region Skånes studie Potential för hållbart resande från 2016. 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 behöver vara om vi ska nå målen i cykelplanen. De röda visar utfallet.



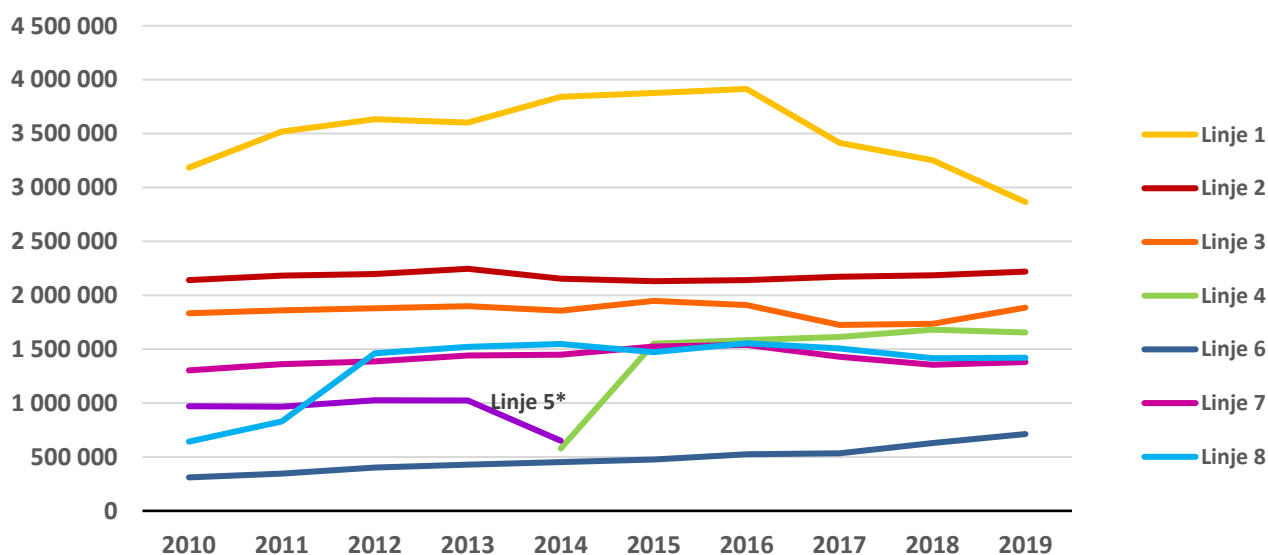
3.5 Kollektivtrafik

Kollektivtrafiken delas upp i stadsbusstrafik, regional busstrafik och regionala tågresor. Staden samarbetar med Skånetrafiken i samtliga delar. För stadsbusstrafiken sker arbetet i ett trepartssamarbete med operatören och Skånetrafiken som kallas Busskoll (tidigare benämnt Bussvision Helsingborg).

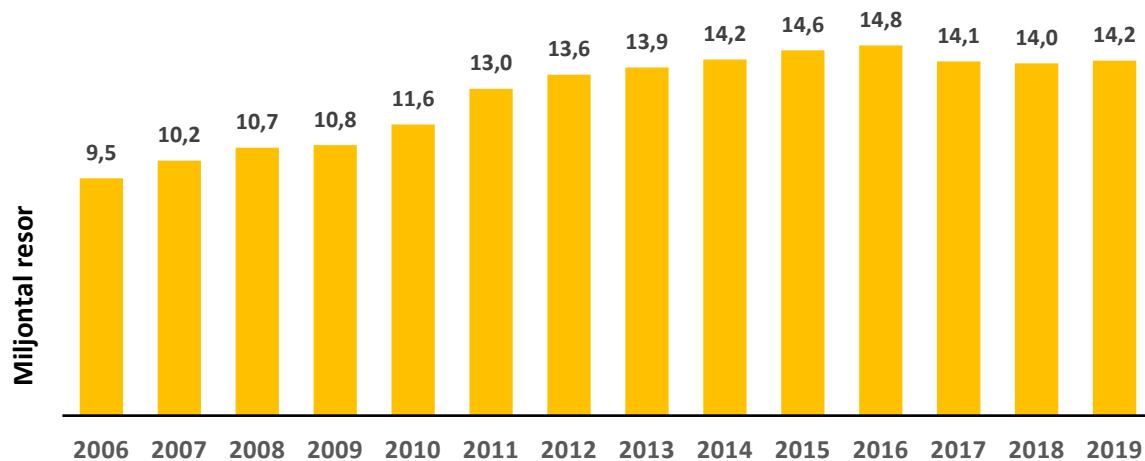
3.5.1 Stadsbuss

Stadsbusstrafiken har genomgått större förändringar under 2019 på grund av den nya Helsingborgsexpressen på linje 1. Totalt ser vi ett litet ökat resande i stadstrafiken. Resandet har fördelats om på de olika linjerna. Linje 1 visar minskat resande eftersom linjen kortats i söder linjesträckningen på Vasatorpsvägen går genom stadsutvecklingsområden under utbyggnad.

Antalet påstigande för de största stadsbusslinjerna 2010–2019 (linje 5 lades ner 2014).

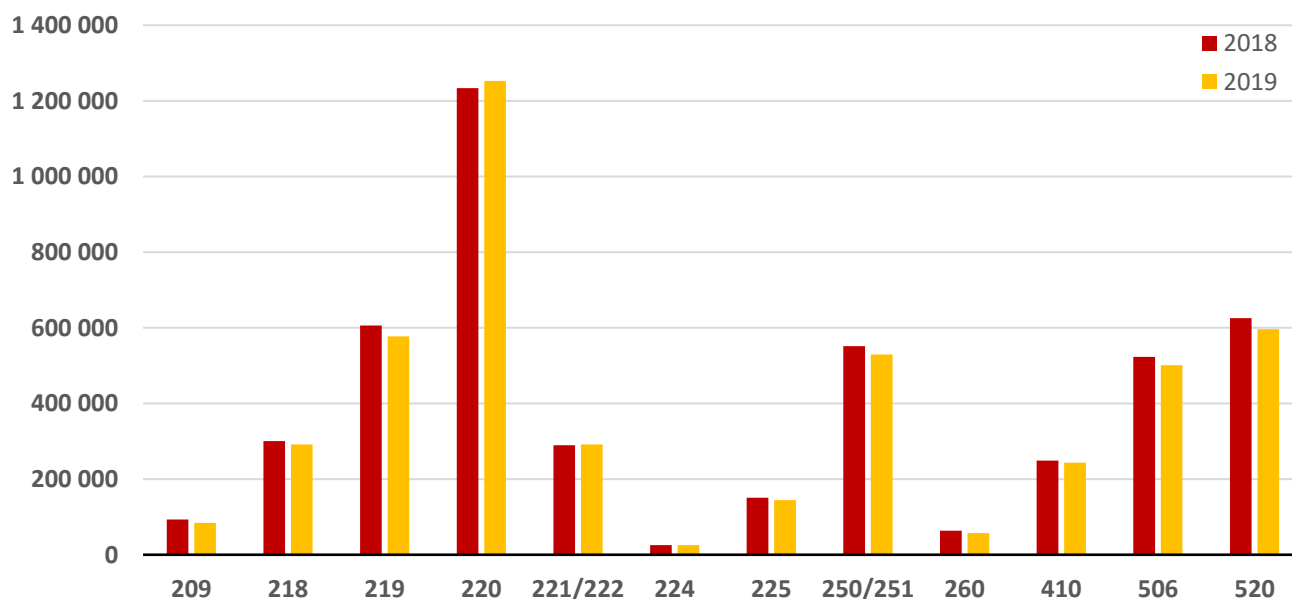


Antalet påstigande i stadsbusstrafiken mellan år 2005 och 2018.



3.5.2 Regionbuss

Resandet med de regionbusslinjer som trafikerar Helsingborg har totalt sett minskat med 2% under mellan 2018 och 2019. Överlag är det små variationer men samtliga linjer har minskat med undantag för linje 220 och 221/222 till Höganäs som hade en nedgång under 2017 och nu återhämtat sig och ökat under både 2018 och 2019. Störst ökning var på linje 220 med två procent.

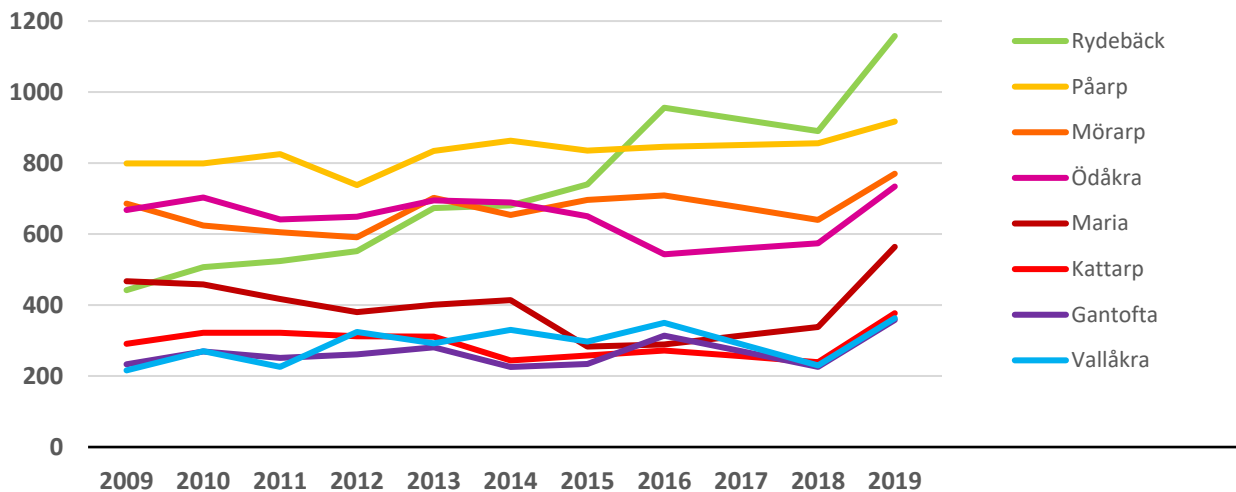


Antalet resor med regionbuss per linje 2018 och 2019

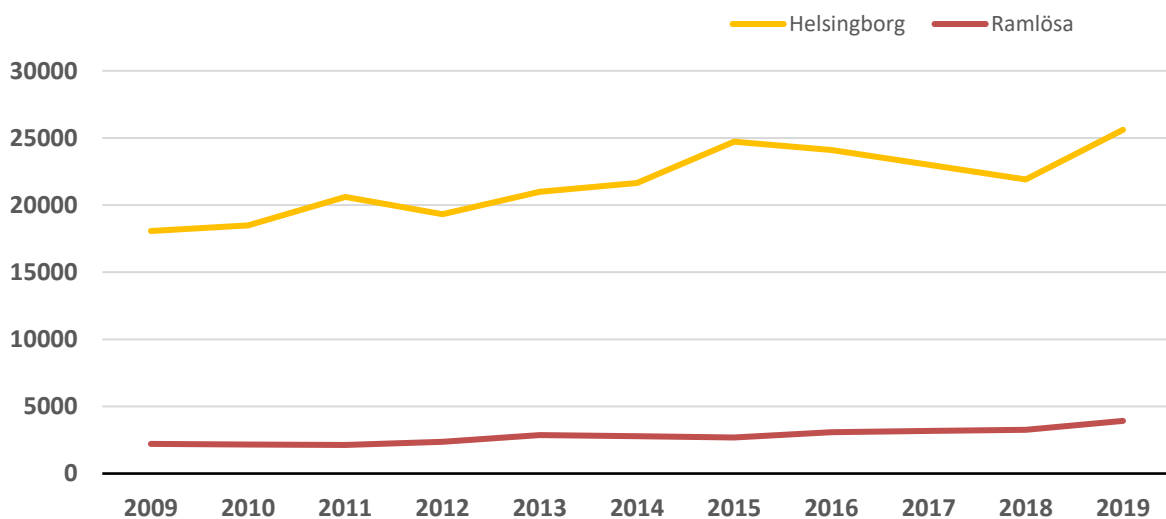
3.5.3 Påstigande med tåg

Statistiken för år 2019 visar ökat tågresande vid alla stationer i kommunen. Tågresandet vid Helsingborg C har ökat kraftigt efter några års nedgång, vilket kan bero på att flera års vägarbete på Järnväggatan nu är avslutade. Resandet vid Ramlösa station har haft en stadig tillväxt under många år och ökar ytterligare under 2019.

Stationerna Maria, Ödåkra och Kattarp norr om Helsingborg fick minskat tågresande kring 2015, då tågtrafiken förändrades i samband med att Hallandsåstunneln öppnade. Trafiken delades då vid Helsingborg C, så resande vidare mot Malmö och Lund behöver sedan dess byta tåg. Trots detta ökar tågresandet vid stationerna till högre nivåer än innan 2015. Den stora ökningen i Maria kan bland annat bero på att nya bostäder byggts närmare stationen.



På- och avstigande en normal höstvardag för stationsorterna 2009-2019



På- och avstigande en normal höstvardag för Helsingborg C och Ramlösa station 2009-2019

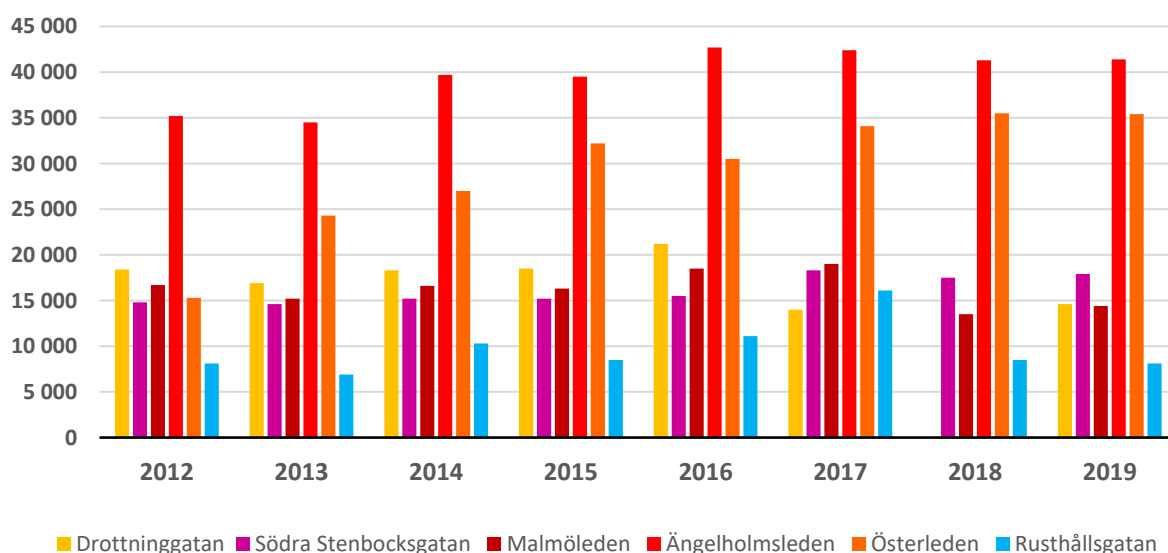
Vi upplever även ett ökat tryck på bilparkering vid både Ramlösa och Rydebäck station. En del av ökningen på Rydebäcks station kan även bero på Skånetrafikens nya biljettsystem, där det i vissa pendlingsrelationer blir fördelaktigt att åka därifrån.

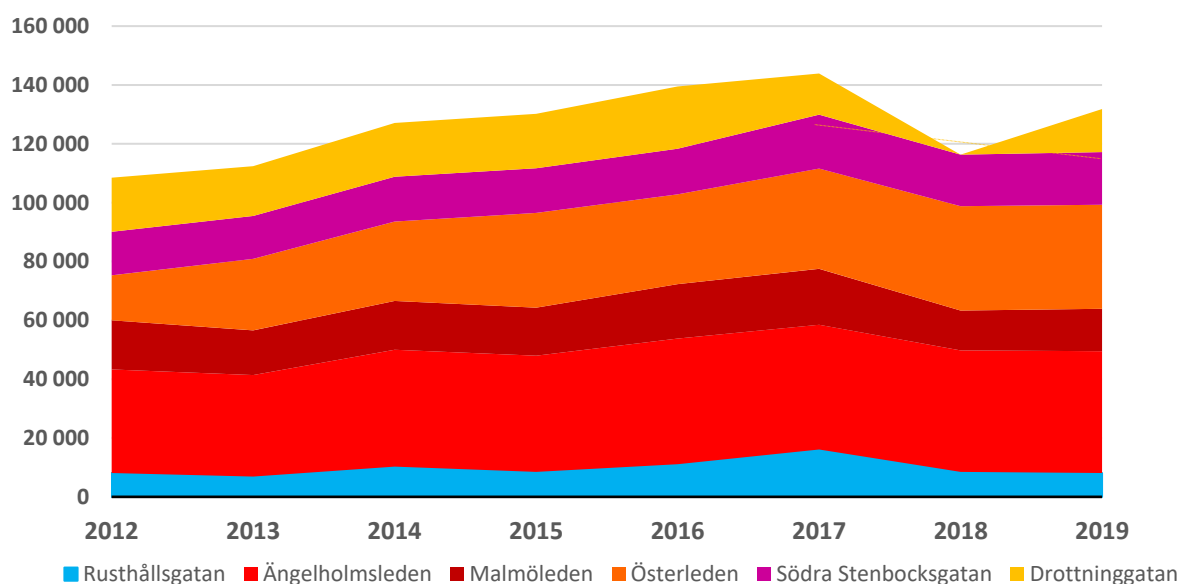
2.6 Biltrafik

2.6.1 Biltrafikflöde

Plats	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Drottninggatan	18 400	16 900	18 300	18 500	21 200	14 000	Ingen mätning	14 600
Södra Stenbocksgatan	14 800	14 600	15 200	15 200	15 500	18 300	17 500	17 900
Malmöleden	16 700	15 200	16 600	16 300	18 500	19 000	13 500	14 400
Ängelholmsleden	35 200	34 500	39 700	39 500	42 700	42 400	41 300	41 400
Österleden	15 300	24 300	27 000	32 200	30 500	34 100	35 500	35 400
Rusthållsgatan	8 100	6 900	10 300	8 500	11 100	16 100	8 500	8 100

Biltrafiken i centrala Helsingborgs ser ut att ha stabiliserats sig från föregående år och vi har en mindre ökning på ca 1 % sedan 2018. Trafikflödena har heller inte omfördelats nämnvärt mellan mätpunkterna utan ligger stabilt. Jämfört med 2018 har Malmöledens trafikflöde ökat med ca 900 fordon vilket med stor sannolikhet beror på att vägarbetet på Drottninggatan/Järnvägsgatan blev färdigt. Trafiken på Österleden ökar något men ligger i princip på samma nivå som 2017 och 2018 och tycks ha stabiliserat sig på denna nivå. Trots en liten minskning de senaste åren ligger trafiken på Ängelholmsleden fortfarande kvar på drygt 40 000 fordon per dygn.

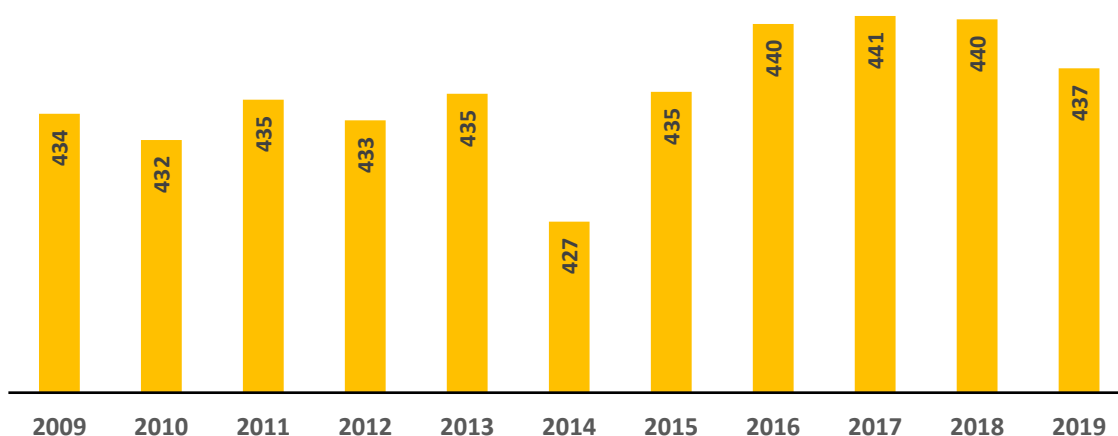




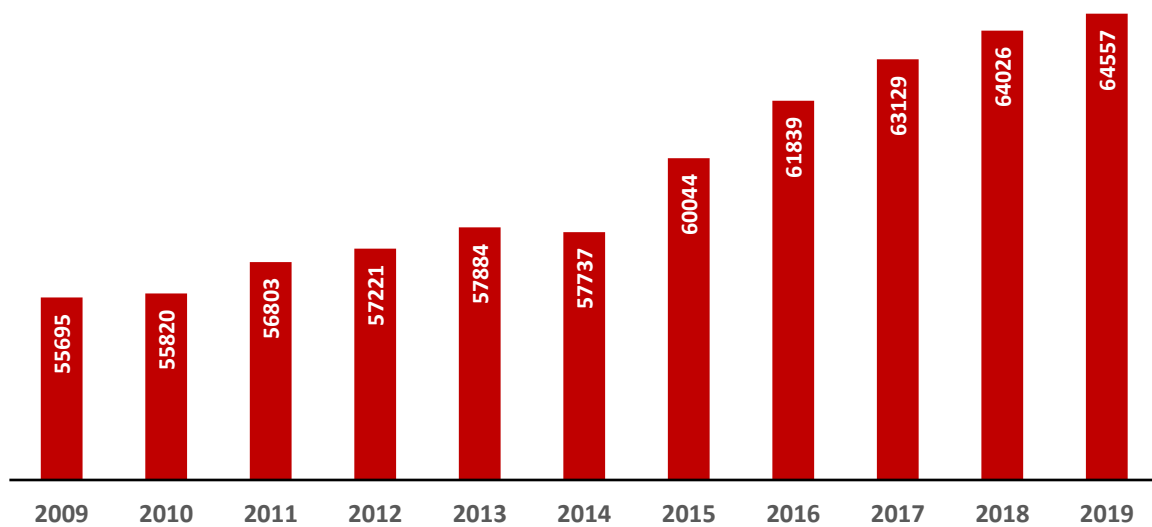
Under 2017 och 2018 pågick ombyggnationen av Drottninggatan och Järnvägsgatan vilket påverkar trafikmätningarna från dessa år. Jämför vi årets statistik med siffrorna från 2016, vilket var sista mätningen som inte påverkats av arbetet på Drottninggatan/Järnvägsgatan, kan vi se en minskning på 5% sett till samtliga mätpunkter. Detta är en positiv utveckling och visar att åtgärderna som gjorts i centrum har fått önskat effekt med minskad biltrafik och där en stor del av trafiken flyttats från de centrala stråken till bland annat Österleden. På Drottninggatan kan vi se en minskning på 31% i trafikflödet sedan innan arbetet med gatan påbörjades 2017.

2.6.2 Bilinnehav

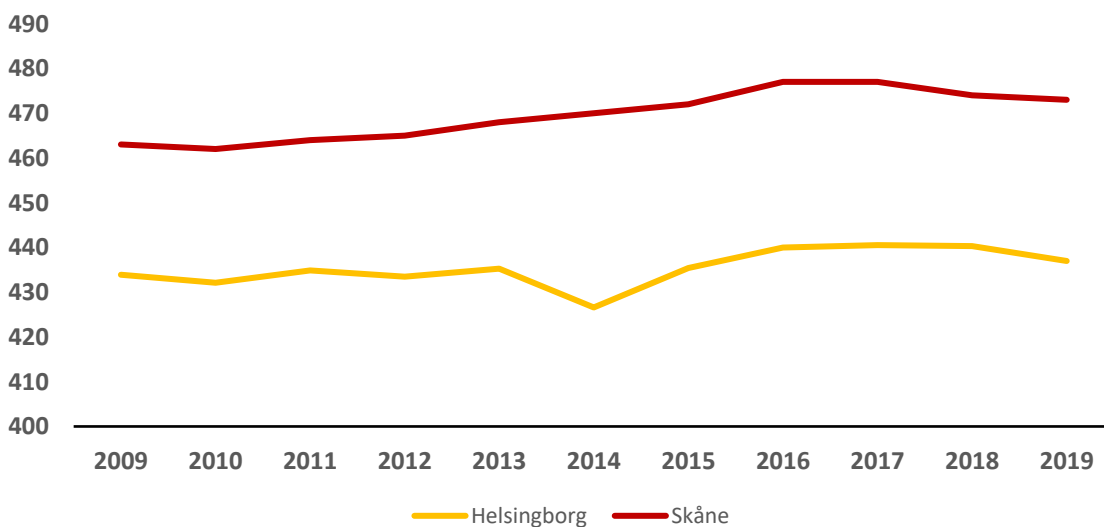
Bilinnehavet är relativt konstant med en svagt ökande trendlinje. I årets statistik har vi tagit med alla personbilar (även leasing, vilket tidigare var borträknade, då privatleasing ökar och summan av alla personbilar i trafik inom staden är relevanta för sammanställningen). Tabellen nedan visar stadens bilinnehav per 1000 invånare och inkluderar samtliga personbilar som är i trafik vid slutet av 2019 (källa SCB).



Eftersom antalet invånare ökar och bilinnehavet också ökar, så innebär det en ökning av det totala antalet bilar inom staden. Det leder till att det finns ett ökat behov av ytor för parkering av dessa fordon. En parkeringsplats innebär i stora tal ett behov på 25 kvadratmeter inklusive yta för in- och utkörning. 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 yteffektiv lösning i jämförelse med markparkering och en mer kostnadseffektiv lösning i jämförelse med underjordiska parkeringsgarage. Bilinnehavet skiljer sig inom staden. De mer centrala delarna har ett lägre bilinnehav medan stadens ytterområden, där behovet av att ha en bil är större, har ett högre bilinnehav.



Totalt antal personbilar i trafik inom Helsingborgs stad (Källa SCB)



Bilinnehav per 1000 invånare (källa SCB)

2.6.3 Parkering

	Antal	Andel (%)
Garage (garagelänga) i huvudsak ej allmänt tillgänglig	7200	10%
Gatumarksparkering (parkering längs kantsten eller på torg)	12900	17%
Kvartersmarksparkering	43500	58%
Parkeringsanläggning (P-hus eller under mark) I huvudsak allmänt tillgängliga	8000	11%

*Tabellen gäller alla stadsdelar i centralorten
dvs inte Ödåkra, Vallåkra Laröd m.fl. och landsbygden*

Totalt finns det 71.600 parkeringsplatser i centralorten. Staden förtätas efterhand och åtgärder för cykel- och kollektivtrafik får mer utrymme, och sedan 2013 har det försvunnit cirka 1000 parkeringsplatser som inte har blivit ersatta i centralorten.

En relativt stor del av den privata parkeringsvolymen är inte tillgänglig för allmänheten, så stadens kanstensparkering är i vissa områden en förutsättning för att det finns tillgängliga parkeringsplatser.

Då kanstensparkering i huvudsak inte är belagd med avgift och det inte finns ett system för boendeparkering så lockar dessa områden till infartsparkering, dvs. att man tar bilen till staden och parkerar i ett avgiftsområde så nära sin destination som möjligt för att kunna stå avgiftsfritt men ändå på bekvämt gångavstånd.

En annan sida av den problematiken är att de som är boende i dessa områden på eftermiddagen står för en stor del av den söktrafik som uppstår vid rusningstid då de som parkerar för arbetspendling inte hunnit lämna de platser som de boende letar efter (typiskt mellan 16.00-18.00).

Dagens reglering medför att man på de flesta platser kan stå maximalt i 24 timmar vilket i sig självt gör att de flesta väljer att ta bilen till tex. jobbet så att man inte riskerar att få en parkeringsanmärkning.

Beläggningsundersökningar

Den senast genomförda studien skedde i stadsdelen Eneborg som valdes ut då den gränsar direkt till centrum och avgiftsbelagda områden. Området ligger dessutom tillräckligt nära ett antal målpunkter för att vara intressant ur ett pendlingsperspektiv. I detta område, och områden som liknar Eneborg, så har vi ett gaturum som inte är tillgängligt och även är svårframkomligt på grund av den extremt höga beläggningen.

Parkeringsbeläggingsstudien skedde mellan 2018-12-04 till 2018-12-18 på vardagar under dagtid på gatorna

- Siöcronagatan
- Övre Holländargatan
- Bjäregatan (till Övre Eneborgsvägen)
- Övre Eneborgsvägen
- Sadelmakargatan
- Tranemansgatan

Summerat utfall är att det endast finns enstaka lediga platser på dagtid och parkering fördelas enligt;

Boende	Närboende*	Ej boende
Ca 30%	Ca 13%	Ca 57%

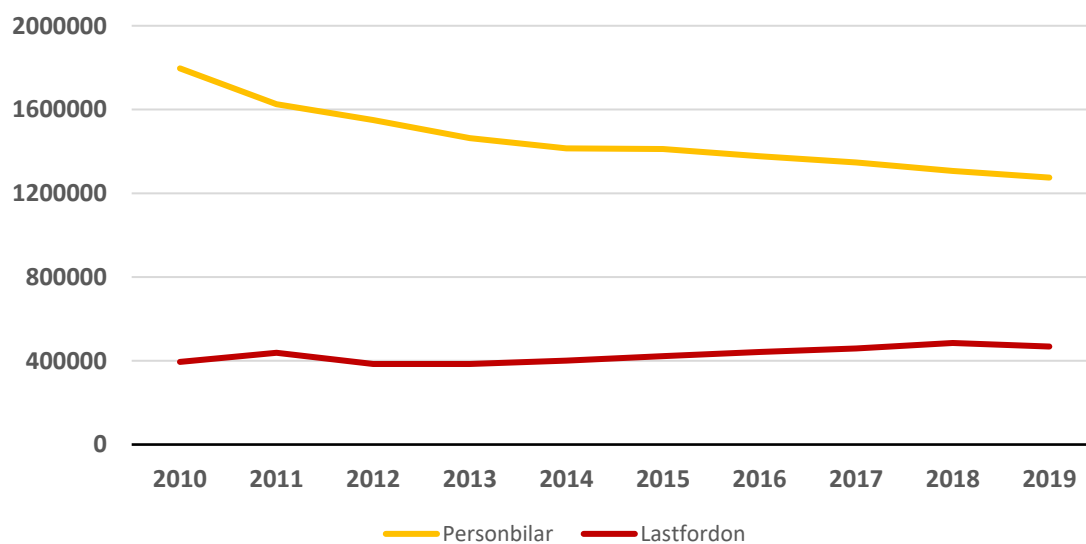
Kvällar och helger är det fortsatt endast enstaka lediga platser (observerat) men fördelningen är 80% boende/närboende kontra ca 20% ej boende.

	Boende	Ej boende
Dagtid	30%	70%
Kvällar etc.	80%	20%

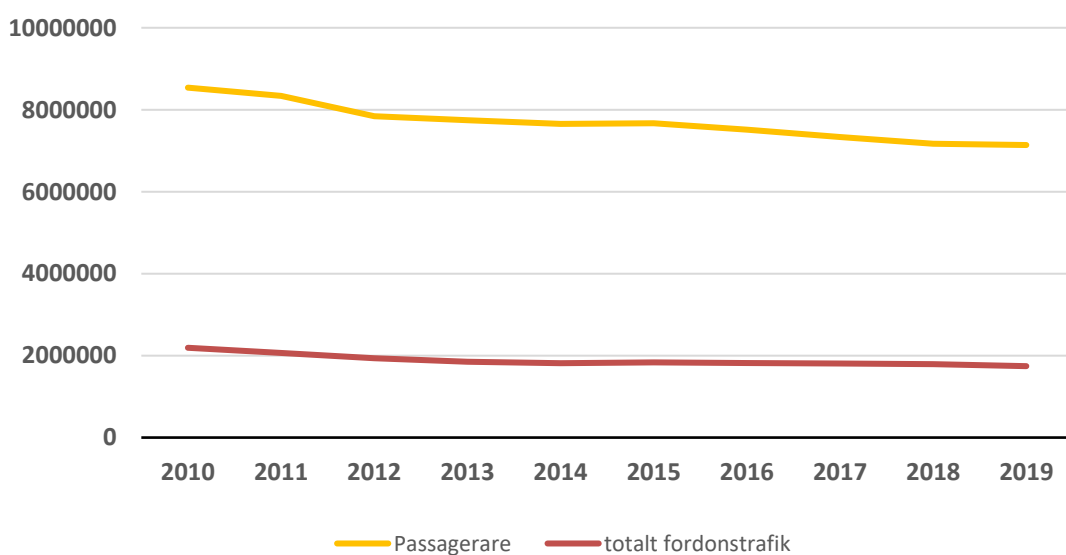
**Kategorin närboende är en bil där vi kan se att bilens ägare är skriven i ett grannområde som ofta har avgift på kanstensparkering under dagtid. Parkeringen är troligen gjord av ekonomiska skäl.*

3.8. Resor över sundet

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



Antal fordon över HH-leden



Antal resor över HH-leden

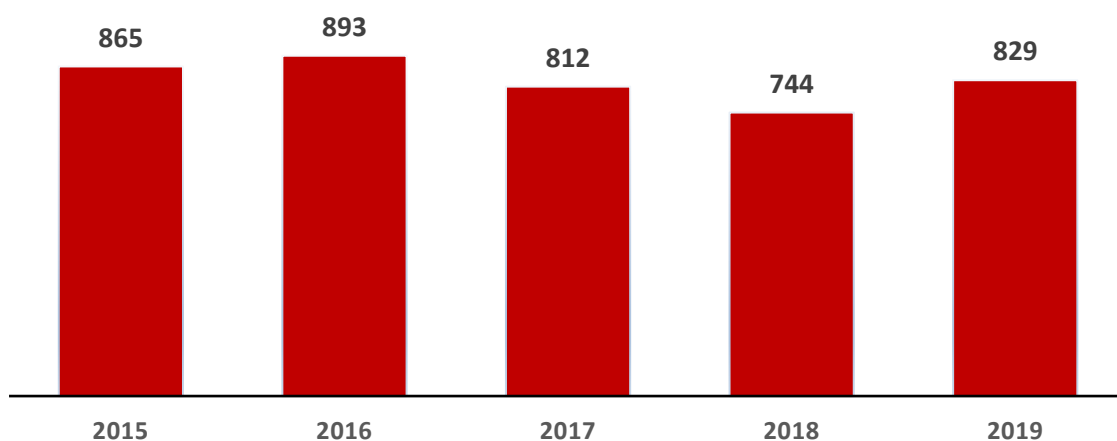
3.9 Säkerhet och Miljö

3.9.1 Trafiksäkerhet och olycksutveckling

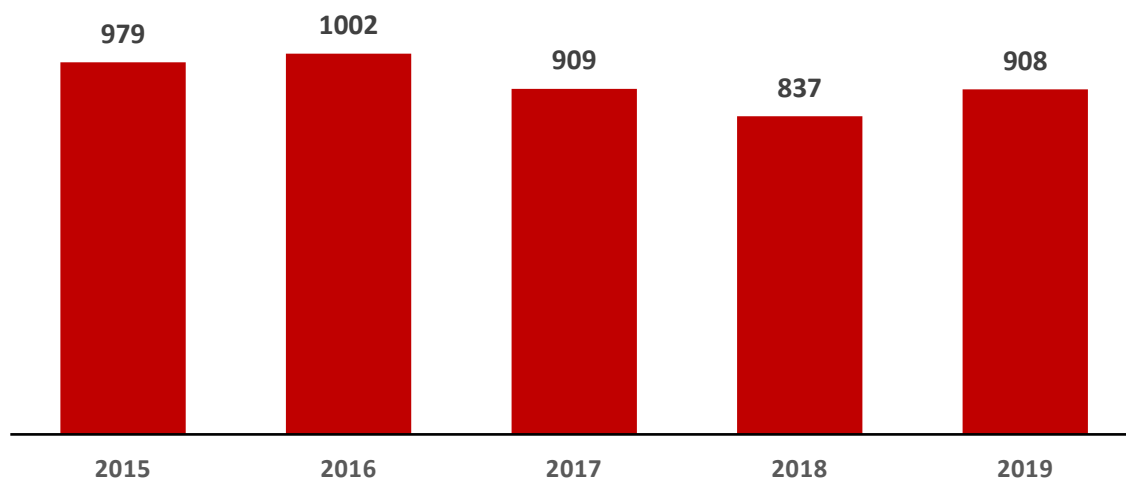
Sammanställningen av olycksstatistiken är baserad på utdrag ur den nationella trafikolycksdatabasen Strada, som bygger på uppgifter från polisen och akutsjukvården. Analyserna utgår ifrån rapporterade trafikolyckor som medfört personskada. Antalet olyckor gäller hela kommunen det vill säga inte enbart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

Antalet trafikolyckor med personskada minskar i Helsingborg sett över en längre tid. År 2019 rapporterades 829 trafikolyckor, vilket var en ökning med 85 olyckor jämfört med året innan.

Även antalet personer som skadats i trafikolyckor minskar sett över tid. År 2019 skadades 908 personer, vilket var 71 fler personer än året innan.



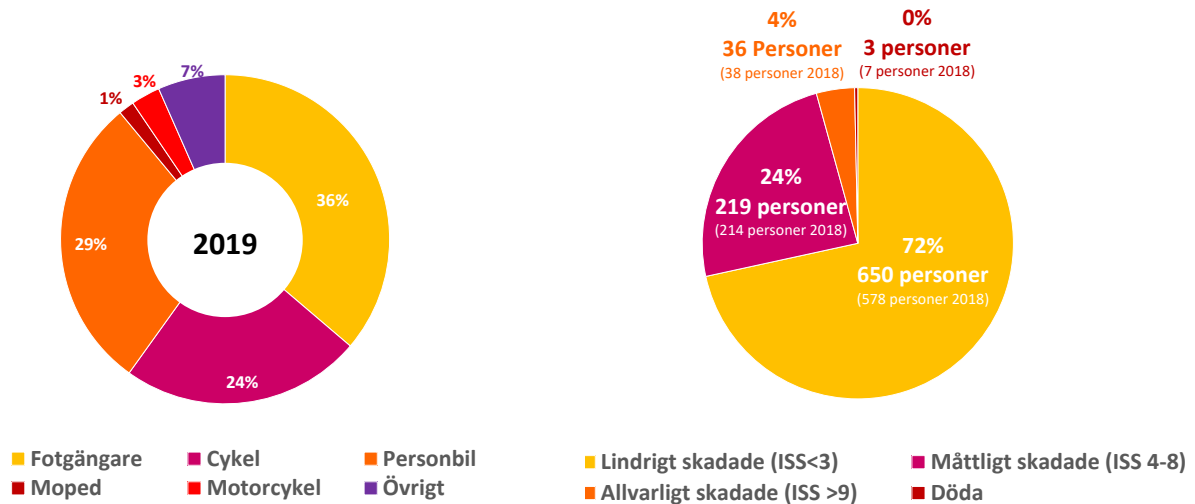
Antal trafikolyckor med personskada åren 2015–2019. (Källa: Strada)



Antal personer som dödats eller skadats i trafikolyckor 2015-2019 (källa: Strada)

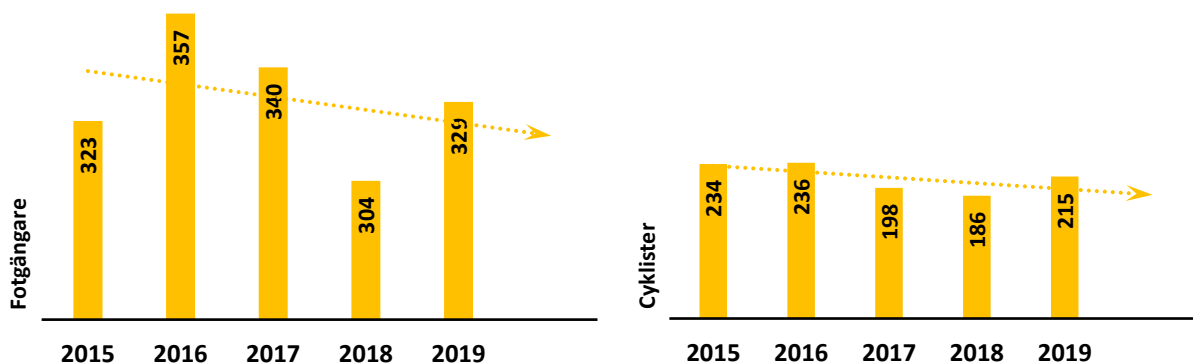
Sex av tio personer som omkom eller skadades i trafiken förra året var oskyddade trafikanter, det vill säga fotgängare och cyklister. Ungefär en tredjedel skadades i personbil.

Sjukhusen klassificerar skador enligt ett system där varje skadas allvarlighetsgrad graderas och läggs ihop, vilket resulterar i en ISS-kod (Injury Severity Score). Under 2019 avled tre personer till följd av trafikolycka, 36 personer fick allvarliga skador (ISS >9) och 219 personer skadades måttligt (ISS 4-8). De allra flesta, 650 personer, skadades lindrigt (ISS >3).



Fördelning av antalet skadade per trafikantgrupp respektive fördelning per skadegrad 2019. (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 2019 visar att 215 cyklister skadades under året, vilket är 25 personer fler än året innan. Sett över en längre tid ser vi ändå en nedåtgående trend för antalet skadade cyklister. Antalet dödade och skadade fotgängare varierar mer per år, vilket till viss del kan bero på väderförhållandena under vinterhalvåret. Utvecklingen visar ändå en tydlig nedåtgående trend. Under 2019 skadades 329 fotgängare. Närmare nio av tio av dem skadades i en singelolycka, det vill säga fallolycka.



Antal cyklister respektive fotgängare som dödats eller skadats i trafikolycka 2015-2019 (källa: Strada)

3.9.2 Luftkvaliteten i Helsingborg

Miljöförvaltningen tar varje år fram olika rapporter om luften i Helsingborg. Här kan du bland annat se resultatet från de senaste mätningarna, men också få veta vad som påverkar luftkvaliteten och vilka gränsvärden som gäller för skadliga ämnen som till exempel kvävedioxid, svaveldioxid, ozon och partiklar.

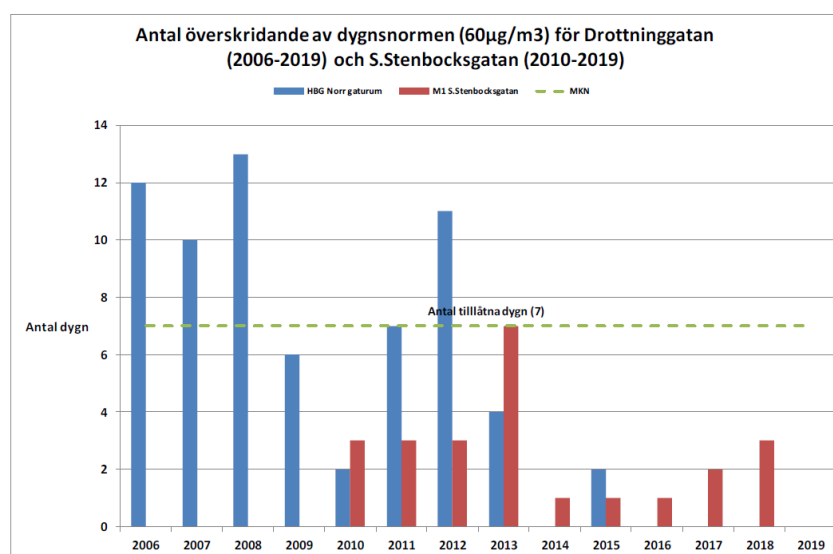
Mätresultaten visar att uppmätta halter under 2019 är under gällande miljökvalitetsnormer med en säker marginal. Under året har det inte inträffat något överskridande av normens dygnsvärde (60 µg/m³) (mikrogram/kubikmeter) för kvävedioxid på någon av mätsträckorna. Kvävedioxid är en av de största orsakerna till luftföroeningarna i Sverige och orsakas främst av trafik och förbränning som ger negativa hälsoeffekter. Utsläppen kommer huvudsakligen från vägtrafik och förbränning. Årsmedelvärdena för kvävedioxid klarar alltså miljökvalitetsnormen med god marginal. För mätplats Södra Stenbocksgatan blev årsmedelvärdet 21,5 µg/m³. På mätplats Drottninggatan blev årsmedelvärdet 22,4 µg/m³. Miljökvalitetsnormen för årsmedelvärdet är 40 µg/m³.

Detta indikerar att de åtgärder som har genomförts i staden för att förbättra luftkvaliteten har varit framgångsrika. Bland annat har färjetrafikens åtgärder och en allt renare vagnpark bidragit till en positiv utveckling. Under 2019 färdigställdes den sista etappen av Drottninggatan och Järnvägsgatan och bussarna byttes ut. Vi ser redan positiva effekter av dessa åtgärder men väntar på att trafiken och aktiviteten åter ska finnas sin nivå för att se vad de långsiktiga effekterna blir. Tittar vi sammantaget ser vi en klar trend med minskande halter i centrum utan överskridanden. Vi klarar miljökvalitetsvärdena med god marginal och är även nära de nationella målen.

Även om det har varit en positiv utveckling, kan inte staden sluta med sitt arbete med att förbättra luftkvaliteten. Det finns en god förhoppning om en fortsatt positiv trend i takt med att trafikflottan byts ut till en allt renare och en ytterligare omställning från biltrafik till ett hållbart resande. De åtgärder som gjorts hittills har varit väl utarbetade och levt upp till förhoppningarna. Vi kan dock inte slå oss till ro utan fortsätter göra åtgärder för att minska riskerna för människors hälsa.

Du kan läsa mer och ta del av miljöförvaltningens årsrapport för 2019 i sin helhet här:

<https://helsingborg.se/bo-bygga-och-miljo/helsingborgs-miljoarbete/matningar-och-tillsyn/luften-i-helsingborg/>



3.9.3 Vägtrafikbuller

Helsingborgs stad arbetar aktivt med att kartlägga och minska bullernivåer utifrån gällande EU-direktiv och bullerförordning. Den senaste kartläggningen gjordes 2017. Efter kartläggningen har vi tagit fram ett nytt åtgärdsprogram för perioden 2019-2023.

Kartläggningen avser 2016 års bullersituation och är en fortsatt bra grund för stadens arbete. Kartläggningen visar att det tidigare åtgärdsprogrammet redan har börjat ge goda resultat, men att inriktningen behöver lite mer tid för att ge en tydligare bild av effekterna. Därför står de tidigare åtgärdsområdena kvar med tillägget att sätta ett tydligt fokus på arbetet med tysta eller stilla områden, fördjupa området "Särskilt känsliga grupper" och skapa nya konkreta verktyg i arbetet med att bevara och skapa goda ljudmiljöer.

Under 2019 har arbetet utifrån [Åtgärdsprogram Buller 2019-2023](#) inletts, med bland annat särskilt fokus på att skapa goda ljudmiljöer i stadsnära miljöer och utveckla och testa nya metoder och verktyg för attraktiva bullerskydd. Vi behöver arbeta med ljudupplevelsen i staden som en helhet och inte uteslutande prata om decibel och bullernivåer, och staden har under året initierat ett antal utredningar och demonstrationsprojekt för detta arbete. Jag

Vidare fortsätter arbetet med att erbjuda fastighetsägare ett bullerskyddsbidrag för att förbättra inomhusmiljön i sov- och vardagsrum, och under 2019 har arbetet med detta bidrag förbättrats och effektiviserats bland annat genom en översyn av webbinformation och e-tjänst. Tyvärr har vi fortfarande inte fått så stort genomslag som vi önskat med detta, och arbete kvarstår med att uppmärksamma och marknadsföra denna möjlighet till fastighetsägare och medborgare.



3.9.4 Klimat

Helsingborg vill agera drivande i arbetet för klimatomställning. I stadens **Klimat och energiplan** som gäller för åren 2018-2024 är **Transporter och resor** ett av sex fokusområde. En första uppföljning av planen ska genomföras under 2020.

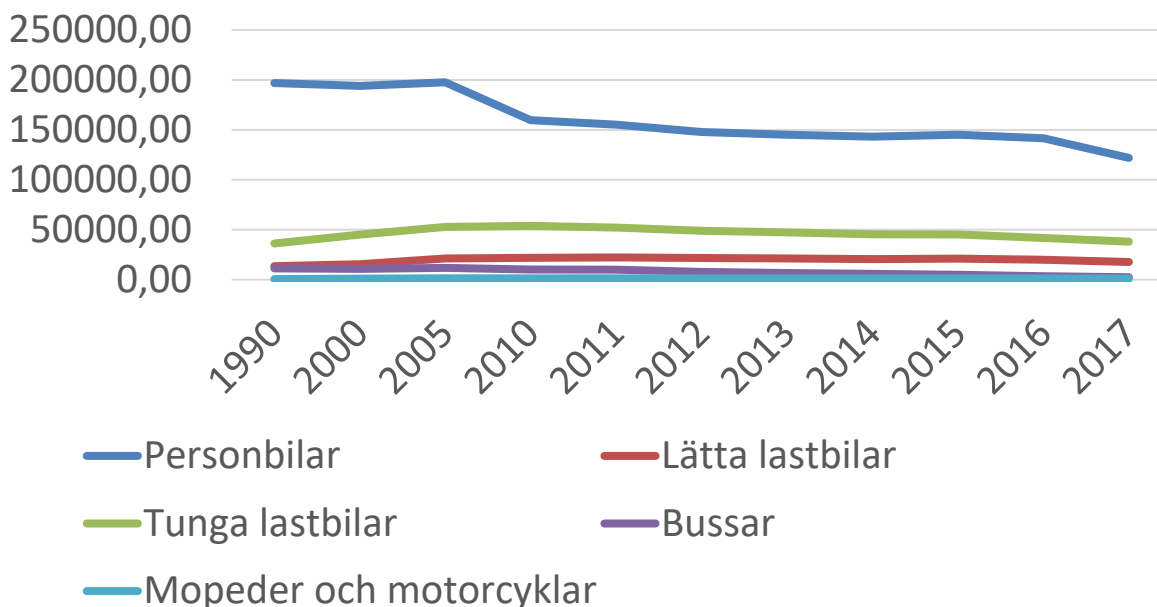
Inom varje fokusområde finns ambitioner för Helsingborg som geografisk plats och för Helsingborg stad som koncern. Målen för Helsingborg stad som koncern gäller tjänsteresor och upphandlade resor. För Helsingborg som geografisk plats är ambitionerna när det gäller transporter och resor att

- koldioxidutsläppen från vägtrafik ska minska med 80 procent till 2030, jämfört med 2010. På nationell nivå ska utsläppen från transportsektorn minska med 70 % till 2030 jämfört med 2010. Enligt utredningen fossilfrihet på väg (SOU2013:84, 2013), finns potential för minst 80% minskning till 2030.
- andelen hållbara resor inom Helsingborg ska öka enligt Region Skånes färdmedelsfördelning.

För att uppnå detta ska stadens fysiska planering och investeringar ha som målsättning att öka andelen hållbara resor inom Helsingborg.

Statistiken för klimatdata per kommun är eftersläpande med cirka två år och den senaste tillgängliga statistiken vi har tillgång till är för år 2017. Då utgjorde området transporter den största utsläpps kategorin med 37 % av de totala utsläppen inom Helsingborg. Personbilar står för merparten av dessa utsläpp.

Förändring i utsläpp, vägtransporter. Källa RUS



4. Det här har vi gjort

4.1 Beteendepåverkan och kampanjer

Under 2019 genomförde vi en rad kampanjer. Cykelvänlig arbetsplats har fortsatt liksom Cykelbiblioteket, Skolreseplan, samt programmet Res klokt. Barntrafikskolan har funnits sedan 50-talet och drivs sedan 2010 av Helsingborg stad. Vi har även haft en satsning på kommunikation kopplat till cykling under året.

4.1.1 Cykelvänlig arbetsplats

Cykelvänlig arbetsplats Helsingborg är ett nätverk för arbetsplatser i Helsingborg som gör det lätt för anställda att välja cykeln, både till och från arbetet och i tjänsten. Utmärkelsen ger arbetsplatsen stärkt hållbarhetsimage samt friskare och sundare medarbetare. Under 2019 deltog cirka 40 arbetsplatser i Helsingborg med sammanlagt 2645 anställda. I maj gjordes en endagsturné med artisten Violinist on a bike till arbetsplatser och offentliga platser i staden för att glädja gående och cyklister. Läs mer om cykelvänlig arbetsplats:

<https://cykelvanligarbetsplats.helsingborg.se/>



4.1.2 Cykelbiblioteket

Cykelbiblioteket finns för att den som bor i Helsingborg ska få möjlighet att testa en lite dyrare cykel inför det egna köpet. Låntagaren testar cykeln under 2,5 veckors tid. Under 2019 gjordes 133 lån av cyklar. 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 cyklar januari-augusti 2019 svarade 42% 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 för ökat hållbart resande 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 2019. Skolorna har varit olika aktiva under året. Läs mer om skolreseplanen:

<https://miljoverkstaden.helsingborg.se/program/annanundervisning/skolreseplan/>

4.1.4 Testprojekt för cykel

Under 2019 har vi genomfört testprojekt för cykel. Knappt 20 bilister deltog i testet varav cirka 75% angav att de kommer att fortsätta cykla till jobbet 3-5 dagar efter testet. De som cyklade till jobbet använde även cykeln till tjänsteresor.

4.1.5 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 regionsbuss 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 i kommunen deltar.

4.1.6 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. Under läsåret 18/19 fick 1707 elever från årskurs 1 undervisning på Barntrafikskolan.

4.1.7 Tar mig till skolan

Tar mig till skolan är ett projekt som främst vänder sig till åk 1 och syftet är att inspirera elever och föräldrar att gå eller cykla till skolan istället för att ta bilen. Projektet är ett led i att öka trafiksäkerheten och förbättra miljön kring skolorna men också ett sätt att lära barnen hur de kan påverka sin trafikmiljö samtidigt som de får veta hur man själv ska bete sig i trafiken. Under 2019 deltog 10 skolor i Tar mig till skolan med 470 elever fördelat på 18 klasser.

Inför skolstart i augusti 2019 togs en inspirationsfilm fram som spreds i flera kanaler. En familj som cyklar till jobb och skola var med och berättade om sin vardag.



4.1.8 Kommunikation

Årets **synbarhetskampanj** genomfördes under en vecka i oktober. Vi delade ut flera tusen reflexer vid några tillfällen i rusningstider på Helsingborg C tillsammans med polisen och Helsingborg kontaktcenter. Reflexer fanns även att hämta på alla bibliotek i staden och Helsingborg kontaktcenter. Under samma vecka genomförde polisen cykelljuskontroller på stan. Årets kampanj var helt digital och gick på stadsbussar, sociala medier och digitala skärmar på utvalda platser.



Vi har **även lyft hållbara resor** i samband med att ombyggnationen av Drottninggatan och Järnväggsgatan blev klar genom bland annat turistguider på stadsbussar, turer med veteranbussar och nya bussar och cykeltävlingar när gatan nyinvigdes.

Till den nya cykelvägen längs Jönköpingsgatan togs **skyltar med uppmuntrande budskap** fram som kan återanvändas och användas igen.

Den populära pappersversionen av **Cykelkartan** har kommit i nytryck under 2019 med uppskattade förslag på rekommenderade vägar och cykelturer.

Helsingborg var även värd för **den nationella cykelkonferensen 2019** i maj des drygt 200 pålästa delegater från hela landet. Cykelkonferensen avlöpte 22-23 maj och utvärderingsenkäten visade ett anmärkningsvärt positivt omdöme. Det bjöds på uppskattade föreläsningar och på rundturer med olika teman på cykel i staden. Deltagarna var väldigt nöjda med såväl plats och form som innehåll och inte minst de helsingborgska cykelturerna.



4.2 Infrastruktur

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 Kadettgatan och i Gantofta. På Berga industriområde har vi anlagt cykelfält och skyltat upp gångbanor, för att skapa bättre förutsättningar för gående och cyklister att ta sig säkert fram. Längs vårt Rosa huvudcykelstråk har vi byggt om passagerna så att gående och cyklister får företräde framför biltrafiken.

Under 2019 färdigställdes en större ombyggnad på Mellersta Stenbocksgatan, där vi byggt nya separerade gång- och cykelbanor och en upphöjd korsning vid Rektorsgatan för att hastighetssäkra passagerna för gående och cyklister.

Första etappen av ombyggnaden av Jönköpingsgatan, sträckan mellan Filbornavägen och Växjöгатan, blev klar 2019. Här har vi byggt en ny dubbelriktad cykelbana på gatans västra sida och upphöjda, hastighetssäkrade passager för gående och cyklister längs hela sträckan. Korsningen med Örebrogatan har byggts om till cirkulationsplats för att förbättra trafiksäkerheten. I slutet av 2019 inleddes även arbetet med etapp 2, som sträcker sig fram till Sofiebergsvägen. Denna etapp beräknas vara klar under 2020.



Cykelbana och hastighetssäkrat övergångsställe och cykelöverfart på Mellersta Stenbocksgatan och cykelbana längs Jönköpingsgatan är exempel på åtgärder som genomfördes 2019.

Vi har genomfört en rad olika åtgärder i syfte att öka trafiksäkerheten. Hantverkaregatan byggdes om med hastighetsdämpande åtgärder för att få en säkrare trafikmiljö. Samtidigt rustades området runt omkring upp för att skapa en mer trivsam och tryggare plats. Vi har även genomfört åtgärder för att dämpa hastigheten på bland annat Kurirgatan, Rådmansgatan, Wienergatan, Södra Brunnsvägen, vid trafikplats Berga, i anslutning till Påarps station och i Gantofta.



Trafiksäkerhetsåtgärd på Hantverkaregatan och genomgående gång- och cykelbana på Pålsjögatan.

4.2.2 Kollektivtrafikåtgärder

Kundgruppen är en av arbetsgrupperna i Busskoll, trepartssamarbetet mellan Helsingborgs stad, Skånetrafiken och aktuellt trafikföretag (till och med 15 juni Nobina och från 16 juni Arriva).

Tillsammans arbetar vi för att kundens behov och intressen lyfts fram i projekt som genomförs för att utveckla stadsbusstrafiken. Vi arbetar på olika sätt för att få nöjdare och fler kunder och stämmer av och/eller förstärker respektive parts olika aktiviteter, kampanjer eller informationsinsatser.

2019 dominerades arbetet i kundgruppen av trafikstart för nytt trafikföretag (Arriva) med nya bussar, införandet av HelsingborgsExpressen samt de övriga linjenätsändringar som genomfördes samtidigt. Inför införandet av HelsingborgsExpressen bjöd vi in till gemensam pressträff vid ändstationen på Råå och media fick åka med på en provtur. Vi tog också fram riktad information till några av de grupper resenärer som påverkades allra mest av omläggningen av linje 1, bland annat seniorer på Dalhem och på Planteringen.

Under hösten valde kundgruppen att vara med och annonsera i en specialbilaga för H22 i Dagens Industri för att gemensamt lyfta Helsingborgs kollektivtrafik, HelsingborgsExpressen och vårt miljö- och hållbarhetstänk.

Några andra saker som kundgruppen arbetat med eller marknadsfört under året:

- Provåkare
- Trygghetsundersökning bland busschaufförer i stadsbusstrafiken i Helsingborg
- Informationsträffar på Drottninghög för att bland annat berätta om HelsingborgsExpressen
- Hemestrakampanjen
- Analys av kundflödet till den nya hållplatsen vid Tingshuset, med utgångspunkt från Skånetrafikens kundreseundersökning, Arrivas kundvärdar och egna reflektioner.
- Samarbetat kring trafikomläggningar som påverkat kollektivtrafiken.
- Puffat för information om Skånetrafikens nya biljettsystem

För att framåt förbättra vår information om trafikstörningar har gruppen gjort en sammanställning av vilka typer av busshållplatser som finns i Helsingborg och vilka möjligheter det finns för att sprida information direkt på platsen. Förutsättningarna är mycket olika, från endast hållplatsstolpe till fullt

utbyggd HEX-hållplats med digitala informationsskärmar. Sedan trafikstarten för de nya bussarna i juni finns nu ombord Skånetrafikens infotainmentsystem, en bra kanal för att nå ut med aktuell information till resenärerna.

Utöver detta har staden under 2019 byggt om cirka 10 hållplatser medan cirka 20 hållplatser har tagits bort helt i samband med att linje 10 upphörde. Flera gamla väderskydd har bytts ut och spårviddhinder har byggts för att undvika biltrafik på bussgatorna på Filborna respektive Adolfsberg. Öppnandet av HelsingborgsExpressen i juni har även resulterat i många studiebesök.

4.2.3 Större projekt

I juni 2019 öppnades HelsingborgsExpressen 1 för trafik. Fram till dess färdigställdes ombyggnaderna av Drottninggatan, Järnvägsgatan och Hälsovägen i centrala staden. Förutom busskörfält och nya hållplatser för kollektivtrafiken har det blivit attraktiva ytor för gående och bättre cykelvägar. Den nya busshållplatsen vid Sundstorget har ersatt hållplatserna Rådhuset och Konserthuset. Den nya hållplatsen vid Tingshuset har också öppnat.

Den nya sträckningen för linje 1 (Helsingborgsexpressen) på Vasatorpsvägen innebär att linje 7 övertar sträckningen på Regementsvägen. Utbyggnaden av nya kvarter för bostäder och kontor längs Vasatorpsvägen pågår. Förbi Planteringen trafikerar linje 1 (Helsingborgsexpressen) den ombyggda Planteringsvägen medan den gamla sträckningen på Industrigatan istället trafikeras av linje 22.



5. Vart är vi på 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. Även resultatet av resvaneundersökningen att andelen cyklisterna i förhållande till övriga färdmedel fortfarande ligger kvar på 11 procent sedan senaste RVU från 2013.

Statistiken för **cykel** 2019 visar på en minskning av antalet cykelpassager förbi mätstationerna sedan 2018 och siffrorna är i stora drag på samma nivå som 2015. Trots detta ser vi en svag ökning över tid, men inte i den takt som behövs för att uppnå målet om att dubbla andelen cyklisterna från 11% till 21% till 2023. Staden har under de senaste åren gjort breda satsningar på cykel frågor, där flera parter i stadsbyggnadskedjan är involverade, så vi hade helst velat se tendenser till ökning. Dock är det inte förrän de senaste åren som vi haft en så pass expansiv utbyggnad av cykelvägarna som nu vilket gör att det kan dröja innan vi helt kan se effekterna av dessa.

Målet i Trafikplanen är satt utifrån antalet passager i de nio mätpunkterna men detta är en svår mätuppföljning då ombyggnationer och nya cykelstråk kan ändra färdvägarna och göra att vi missar cyklisterna i mätpunkterna. Huvudcykelstråken är konstanta och har de senaste åren fått standardförbättringar och matar på samma sätt som tidigare, varför det är oroväckande att vi inte ser några tendenser till ökning i mätpunkterna. Med tanke på befolkningsökningen borde konstanta resvanor fortfarande ge en ökning i mätpunkterna som vi tyvärr inte ser.

Uppfattningen är att det är fler som cyklar och på längre sikt ser vi en alltså en lätt ökning i trendlinjen över tid men då cykling är ett väderkänsligt trafikslag ser vi stora variationer från år till år vilket gör att vi står och stampar lite. Bidrag till elcyklar i kombination med både fysiska åtgärder och beteendekampanjer inriktade på cykel de senaste åren borde ha bidragit till att cykeln blir ett attraktivt alternativ till bilen, men då vi gör satsningar men ser inte att fler cyklar blir slutsatsen att vi måste sänka framkomligheten för bil för att öka cykel.

Ett av målen gällande **olycksstatistiken** i trafikplanen innebär att antalet dödade och skadade cyklisterna ska minska. Vi ser en viss ökning i olycksstatistiken för 2019 men över en längre tid ser vi ändå en nedåtgående trend för antalet skadade cyklisterna. Även utvecklingen för skadade fotgängare visar en tydlig nedåtgående trend men nästan nio av tio av dem skadades i så kallad fallolycka, vilket är en svår kategori att arbeta aktivt för att minska. Tillgänglighetsanpassning vid hållplatslägen, övergångsställen och passager i kombination med god vinterväghållning är faktorer som påverkar och som staden arbetar kontinuerligt med. Det systematiska arbetet med att trafiksäkra passager och gång- och cykelvägar har även det gett positivt genomslag i antalet kollisionsolyckor. Trots en ökande befolkningsmängd minskar antalet skadade i trafikolyckor årligen.

Tågresandet ökar mellan 2018 och 2019 på samtliga tågstationer i Helsingborg. Resestatistiken för tåg från Helsingborgs C är efter några års nedåtgående trend åter på 2015 års nivå, men siffrorna påverkas av metodbyte för räkning på Öresundstågen som framförallt registrerar fler resande på stora stationer. Hösten 2016 minskade resandet på Öresundsbron på grund av ID-kontroller vid

danska gränsen, men smidigare gränspassager ökade resandet igen under 2017 och 2018. Det gör att broresandet har börjat återhämta sig och trafiken stabiliserade sig igen under 2019.

På de stadsnära stationsorterna Maria, Ödåkra och Kattarp kan vi också se en kraftig ökning. Siffrorna för 2019 är högre än innan 2015 när Hallandsåstunneln öppnade och vi kunde se en nedgång i och med att resmönstret förändrades och krävde byte vid Helsingborgs C för resor söderut. Vid Maria har det byggts nya bostäder nära stationen och i likhet med de andra stadsnära stationsorterna har den kraftiga ökningen troligtvis en växelverkan med stadsbusstrafiken.

En del av ökningen på Rydebäcks station kan även bero på förändringarna i Skånetrafikens biljettsystem, där det inneburit stora förändringar i vissa pendlingsrelationer och att det blir mer fördelaktigt än tidigare att åka via vissa stationer. Resandet vid Ramlösa följer den ökande trenden vi sett de senaste åren och ökar ytterligare under 2019, och Skånetrafiken drar slutsatsen att större delen av ökningen är Pågatågsresande. Det ökade trycket på bilparkering vid både Ramlösa och Rydebäck station har medfört satsningar på nya pendlarparkeringar vilket ökar attraktiviteten för tågresorna.

Antal resor med **regionbusstrafiken** för linjer som trafikerar Helsingborg låg på samma nivå eller minskade svagt under 2019 på samtliga linjer med undantag för 220 till Höganäs som ökade något. Många av 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 och sedan stabiliserat resandet 2019. Busstrafikens har under ombyggnationerna av Drottninggatan periodvis haft begränsad framkomlighet genom centrum vilket kan ha påverkat resandet under denna period.

Stadsbusstrafiken har minskat senaste åren men den kraftiga minskning som skedde under 2017 har ebbat ut och under 2018 och 2019 finns tecken på en ökning. Ökningen har skett succesivt men inte i den takt vi hoppats på. Förhoppningen var att vi under 2019 skulle se en kraftig ökning av resandet i stadsbusstrafiken som en språngeffekt av de satsningar som gjorts. Tyvärr kan denna förändring ännu inte ses men fortsatt planering av HelsingborgsExpressen 2 och 3 pågår.

Stadsbusstrafiken har dock genomgått större förändringar under 2019 på grund av den nya HelsingborgsExpressen på linje 1. Trots en bra uppstart har resandet initialt varit ojämnt och vi ser en omfördelning av resandet på de olika linjerna där bland annat linje 7 och 2 har tagit över istället. Den kraftiga minskningen på linje 1 beror troligtvis på att linjesträckningen på Vasatorpsvägen går genom stadsutvecklingsområden som är under utbyggnad och det finns effekter av detta som vi inte sett än. Förändringen av bussarna med påstigning i samtliga dörrar medför även att det är svårt att få tillförlitlig statistik över antal resenärer. På linjer där man "blippar" sin biljett vid chauffören är det generellt fler registrerade resenärer i statistiken jämfört med de linjer där det krävs ett eget ansvar från passagerarens sida att registrera sin biljett. Det är därför svårt att se antal resande på den nya linjerna med säkerhet, och Skånetrafiken har gjort flera kommunikationskampanjer för att förbättra detta.

Andra faktorer som kan ha påverkat resandet med kollektivtrafiken i stort är att ett nytt biljettsystem och ett nytt zonsystem lanserades vilket har haft en del inkörningsproblem. 20 hållplatser för stadsbusstrafiken har tagits bort i och med att linje 10 upphörde och vi ser en framväxt av helt nya stadsdelar i staden.

I resvaneundersökningen som gjordes hösten 2018 minskar andelen **bilresor** i Helsingborg från 57 procent (RVU 2013) till 53 procent (RVU 2018). Precis som för cykel innebär detta att utvecklingen mot en ökad andel hållbara resor de senaste fem åren inte går framåt i den takt som behövs.

Österleden har haft en uppgång den senaste femårsperioden efter utbyggnaden och har nu hittat sin nivå och stabiliserat sig. Trafiken på Österleden är nu nästan i nivå med Ängelholmsleden, vilket sannolikt beror på en förbättrad framkomlighet och överflyttning från Drottninggatan/Järnvägs-gatan.

Biltrafiken i de större stråken i Helsingborg pekar på en överflyttning från de centrala stråken till Österleden vilket är positivt. Under 2018 har vi inga mätvärden på Drottninggatan på grund av ombyggnationen av Drottninggatan/Järnvägs-gatan, men 2019 års mätning visar på motsvarande värde som 2017 på runt 14 000 fordon och vi kan med detta som utgångspunkt se en mindre ökning på cirka 1% mellan 2018/2019. Detta tyder på att trafiken har gått ner genom centrum de senaste tre åren, och har stabiliserat sig för stunden på Drottninggatan, men vi kan ännu inte se de långsiktiga effekterna av våra större åtgärder och projekt.

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.

Efterfrågan på **parkering** överstiger utbudet vid målpunkter, särskilt där angränsande parkering på kvartermark är avgiftsbelagd. Med hjälp av expertis från stadens parkeringsentreprenör har problem identifierats till exempel i området Olympia med omgivande villagator både dagtid (pendling) samt kvällar och helger i samband med evenemang. Personal som arbetar på Helsingborgs lasarett verkar använda omgivande gator som pendlingsparkering då personalparkeringen kostar pengar. Informell infartsparkering konkurrerar med korttids- och ärendeparkering vardagar, dagtid kring stationslägen till exempel Mariastaden och Rydebäck.

”Utfartsparkering”, det vill säga innerstadsbor som parkerar i områden strax utanför avgiftsområden, konkurrerar med boende dygnet runt samt med lokala ärenden främst dagtid, till exempel på Tågaborg, Högaborg, Slottshöjden med flera.

Efterfrågan överstiger utbudet även vid skolor då anställda parkerar på gatan när skolans parkering är fullbelagd och konkurrerar i dessa fall med boende, ärendeparkering dagtid och medför trängselproblem i samband med skolskjuts på morgon och eftermiddag.

5.2 Rekommendation fortsatt planering

- Vi behöver arbeta vidare med att utveckla nya sätt för att **mäta gångtrafikflödena**
- Vi ska **skapa attraktiva platser och stråk** där helsingborgarna vill röra och uppehålla sig.
- Hitta **nya verktyg för att samla in mönster för resvanor** - Använda ny teknik för resvaneundersökningar.
- Vi behöver fortsätta att systematiskt **bygga bort felande länkar och skapa säkra passager för gång- och cykeltrafiken**
- **Biltrafiken** behöver fortsatt styras till det övergripande vägnätet och prioritering av de hållbara transportslagen behöver få större utrymme.
- Arbeta fram **nya metoder för biltrafikeräkning** och utreda digitala alternativ till slangmätningar.
- Vi behöver **öka takten i utbyggnaden av cykelbanor** samt **arbeta med beteendepåverkande kampanjer** för att öka cyklatrafikens attraktivitet och konkurrenskraft.
- Vi behöver fortsätta det systematiska arbetet med **trafiksäkerhetsarbetet** då det har gett ett bra långsiktigt resultat med minskat antal olyckor.
- Vi behöver arbeta **systematiskt inför kommande planer och åtgärdsprogram** för framtida planering
- **Utvecklingen av Helsingborgsexpressen 2 och 3** fortgår i samarbete med Arriva och Skånetrafiken.
- **Konkurrensförhållande mellan biltrafik och de hållbara transportslagen behöver fortsätta att ändras** och framförallt behöver cykeltrafiken även fortsättningsvis prioriteras i byggande och planering, men också politiskt.
- **Det behövs nya yt- och kostnadseffektiva parkeringslösningar** där en översyn av avgiftszonerna är en viktig komponent för att få ekonomi i framtida anläggningar.