



Trafikåret 2020

Helsingborgs Stad



HELSINGBORG

Trafikåret 2020

Trafikåret 2020 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. Trafikåret visar om utvecklingen går åt rätt håll och ger stöd i om investeringsbudgeten för trafikåtgärder behöver omfördelas för att nå önskvärd utveckling.

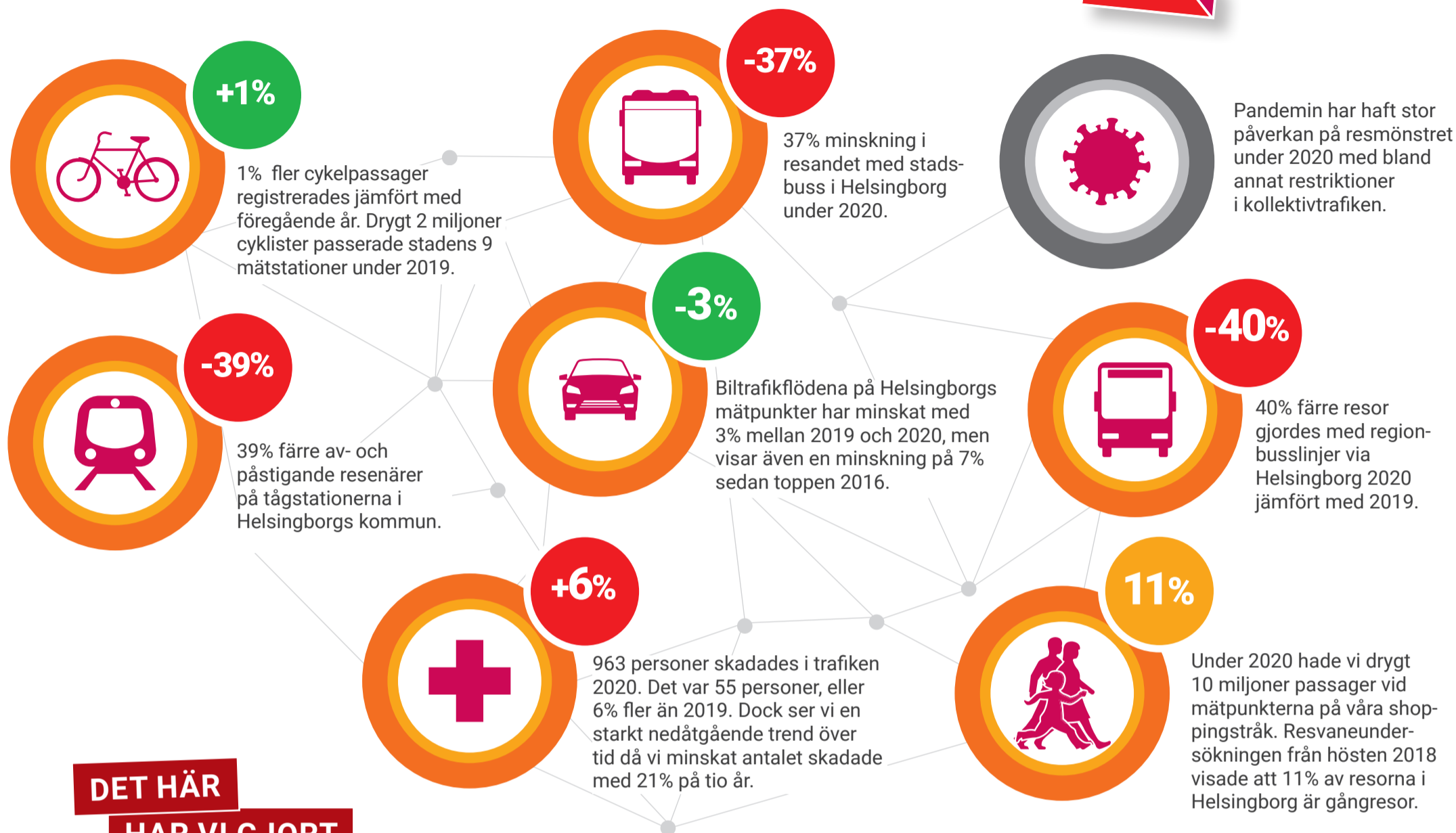
1. Mål för trafikutvecklingen	6
1.1 Covid-19	7
1.2 Färdmedelsfördelning 2020.....	8
1.3 Kommunrankning Hållbara transporter	9
2. Så här ser det ut.....	10
2.1 Gång.....	10
2.2 Cykel.....	12
2.3 Kollektivtrafik.....	13
2.3.1 Stadsbuss.....	14
2.3.2 Regionbuss	16
2.3.3 Tåg.....	17
2.3.4 Resor över sundet.....	18
2.4 Motorfordonstrafik	19
2.4.1 Biltrafik.....	19
2.4.2 Tung trafik.....	20
2.4.3 Bilinnehav.....	22
2.4.4 Bilparkering	23
2.5 Säkerhet och Miljö	25
2.5.1 Trafiksäkerhet och olycksutveckling	25
2.5.2 Luftkvaliteten i Helsingborg.....	28
2.5.3 Vägtrafikbuller	29
2.5.4 Klimat.....	30
2.5.5 Elektrifiering	31
3. Det här har vi gjort	32
3.1 Beteendepåverkan och kampanjer	32
3.1.1 Cykelvänlig arbetsplats.....	32
3.1.2 Cykelbiblioteket	32
3.1.3 Skolreseplan	32
3.1.4 Cykla är kul	32
3.1.5 Barntrafikskolan.....	33
3.1.6 Tar mig till skolan.....	33
3.1.7 Cykling för alla	33
3.1.8 Arbetspaket om tjänsteresor inom Fossilbränslefria kommuner	33
3.1.8 Kommunikation	33
3.2 Infrastruktur	34

3.2.1 Gång-, cykel- och trafiksäkerhetsåtgärder	34
3.2.2 Kollektivtrafikåtgärder	35
3.2.3 Större projekt och stadsutveckling	36
4. Vart är vi på väg?.....	37
4.1 Analys.....	37
4.2 Rekommendation fortsatt planering.....	42

TRAFIKÅRET 2020

HELSINGBORG

EN SAMMANFATTNING



DET HÄR

HAR VI GJORT

- ✓ Trafiksäkerhetshöjande åtgärder har genomförts på bland annat Hantverkaregatan, Kurirgatan, Rådmansgatan, Wienergatan, Södra Brunnsvägen, vid trafikplats Berga, i anslutning till Pårps station och i Gantofta.
- ✓ Vi har vi byggt hastighetsräddade passager och nya gång- och cykelbanor för att skapa säkrare trafikmiljö runt skolorna.
- ✓ Under 2020 genomförde vi kampanjer för ökat hållbart resande. De blev påverkade av Coronapandemin men genomfördes med anpassning efter de nya förhållandena.
- ✓ De nya projekten, Cykla är kul, som vänder sig till årskurs 3 och 4, och Cykling för alla, som erbjuder cykelskola till Helsingborgs vuxna invånare, startades upp under året.
- ✓ Flera nya gång- och cykelbanor har byggts ut för att knyta samman cykelnätet, bland annat längs Gustavslundsvägen, Drottninggatan, vid kv. Böljan, Blidögatan och Gantoftavägen. Mellersta Stenbocksgatan har fått separerad gång- och cykelväg och säkrare passager för gående och cyklister. Utanför Helsingborgs arena har vi byggt upphöjda cykelöverfarter och förbättrat beläggningsen.
- ✓ Under 2020 färdigställdes sista etappen av Jönköpingsgatan. Från Filbornavägen till Sofiebergsvägen har vi byggt ny dubbelriktad cykelbana, breddat gångbanan och anlagt flera hastighetsräddade passager.
- ✓ 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.

OCH DET HÄR

PLANERAR VI FRAMÅT

- ✓ Vi bevakar utvecklingen efter Coronapandemin med särskilt fokus på resandet med kollektivtrafik som minskat kraftigt under pandemin. Vi följer upp resandestatistiken oftare för att se om det krävs särskilda åtgärder.
- ✓ Vi behöver arbeta fram nya metoder för trafikräkning, och vi förbereder med ny teknik, bland annat i belysningsstolpar som en del i arbetet med att hitta nya verktyg för att samla in mönster för resvanor.
- ✓ Vi ska skapa attraktiva platser och stråk där helsingborgarna vill röra och uppehålla sig, och vi färdigställer under den närmsta framtiden saknade länkar och behov i

centrum vid bland annat Fågelsångsstråket, norra delen av Drottninggatan, SeaU och området runt HBG C - Kungstorget.

- ✓ Vi fortsätter det systematiska arbetet med trafiksäkerhetsarbetet då det har gett ett bra långsiktigt resultat med minskat antal olyckor. Vi provar nya lösningar och utvidgar vår verktygslåda gällande trafiksäkerhetsåtgärder.
- ✓ Utvecklingen av våra större kollektivtrafikåtgärder, såsom HelsingborgsExpressen och Västkustbanan fortgår i samarbete med Arriva, Skånetrafiken och Trafikverket.
- ✓ Vi behöver prioritera ett hållbart resande genom beteendepåverkande kampanjer för att öka cykel- och kollektivtrafikens attraktivitet. Vi arbetar med fokus på utbyggnad av cykelbanor samt att systematiskt bygga bort felande länkar och skapa säkra passager för gång- och cykeltrafiken.
- ✓ Konkurrensförhållande mellan biltrafik och de hållbara transportslagen behöver fortsätta att ändras. Cykeltrafiken ska prioriteras i byggande och planering samtidigt som biltrafiken styrs till det övergripande vägnätet.
- ✓ 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 2020 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.

1.1 Covid-19

Covid-19 pandemin har haft en stor påverkan på trafiken 2020. Den har haft en inverkan på nästan alla områden som följs upp i Trafikåret. Google samlar anonymiserad data och kan med hjälp av den studera förändringar i människors rörlighet. Tittar vi på statistik för Helsingborg ser vi en tydlig nedgång i rörligheten i jämförelse med en period strax innan Corona (jämförelseperioden är 3 januari - 6 februari 2020). Denna period illustreras som en baslinje, 0 linjen i diagrammet, som övrig data förhåller sig.

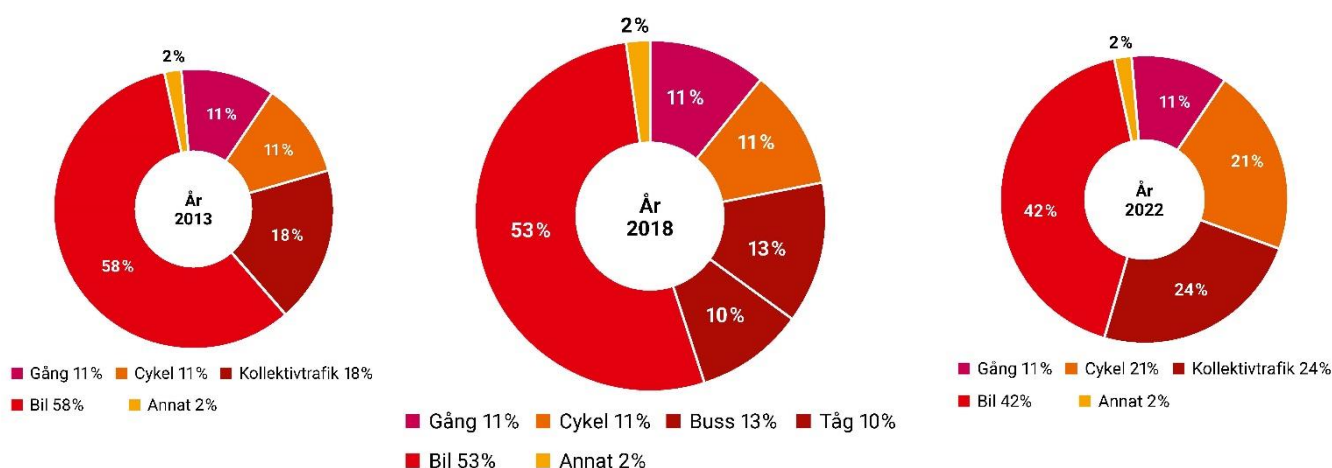
Googles sammanställning visar att rörligheten minskat under 2020. Detta gäller särskilt resandet med kollektivtrafik som har varit mycket lägre än normalt. I diagrammet ser man att kollektivtrafikresandet varit lägre än under den jämförande perioden strax innan Corona (3 januari till den 6 februari 2020). Minskningen i kollektivtrafiken beror bland annat på ökat hemarbetet, hemundervisningen och därmed färre arbets- och skolresor men även på Folkhälsomyndighetens rekommendationer att undvika kollektivtrafik helt, och i synnerhet under rusningstider.



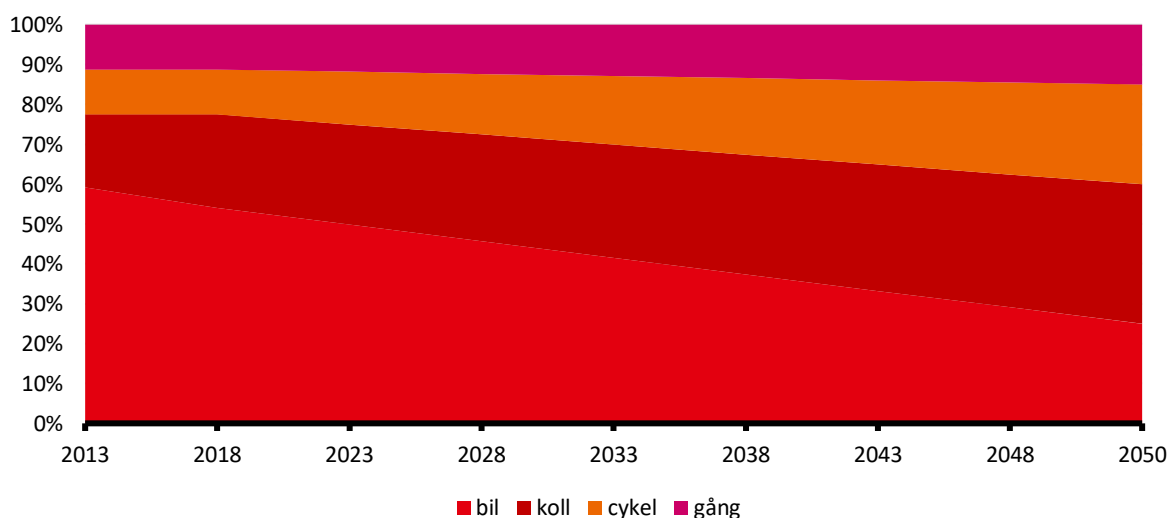
Källa: google.com/covid19/mobility/

1.2 Färdmedelsfördelning 2020

Vart femte år görs en regional resvaneundersökning. Den senaste genomfördes hösten 2018 (RVU2018). Undersökningen visar att sedan 2013 har andelen resor med kollektivtrafik har ökat, andelen bilresor har minskat något och andelen resor med cykel och gångresor ligger kvar på samma nivå. 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.



Vi förflyttar oss inte tillräckligt snabbt framåt. Det är långt kvar till en färdmedelsfördelning där bilresor endast står för 25 procent. Forskare menar att den globala temperaturökningen inte kommer att kunna begränsas till varken två graders- eller 1,5 gradersmålet med de planerade åtgärder som vi har i Sverige. Det är dock fortfarande möjligt att nå 1,5-gradersmålet men då krävs snabba, långtgående och aldrig tidigare skådade förändringar i alla samhällssektorer och länder. För att begränsa den globala temperaturökningen behöver utsläpp av klimatgaser minska i snabbare takt¹. Den illustrerade figuren med en linjär utveckling av färdmedelsfördelningen är därför något missvisande.

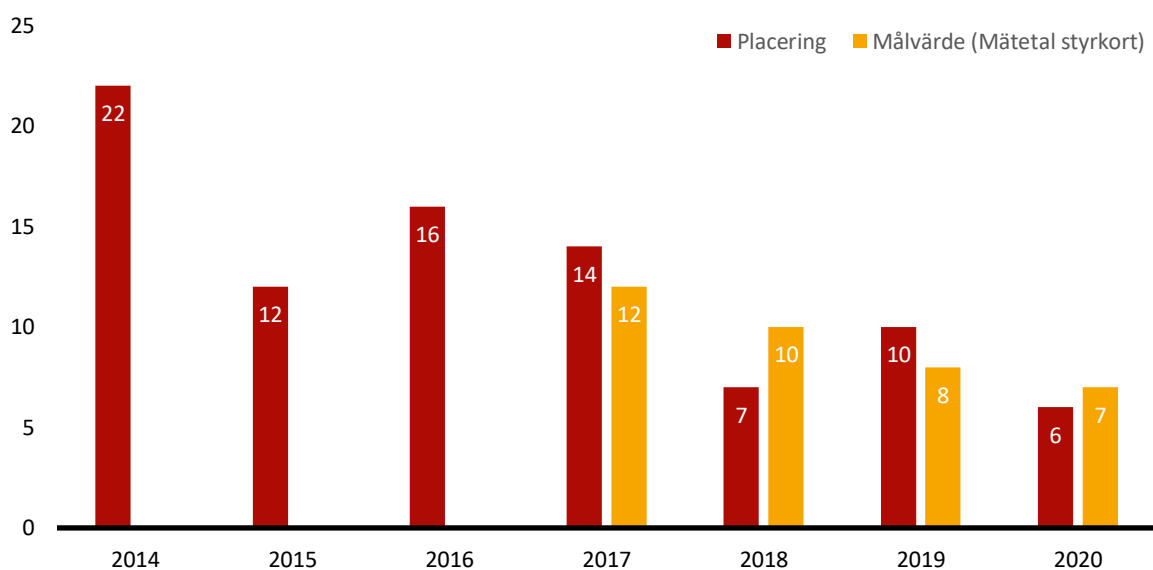


Långsiktig målbild – färdmedelsandel. Resultat från RVU2013 och RVU2018 samt den färdmedelsfördelningen som vi behöver uppnå för att nå stadens och regionens långsiktiga målbild.

¹ Fördjupad analys av svensk klimatstatistik, Naturvårdsverket

1.3 Kommunrankning Hållbara transporter

Helsingborg placerade sig 2020 på plats 6 av 36 medverkande kommuner i en ranking av Sveriges bästa kommun för hållbara transporter, kallad "Shift". Rankningen görs i kommuner med fler än 30 000 invånare i centralorten. Helsingborg tappade några poäng jämfört med 2019 men fick ändå en bättre placering då andra kommuner tappade mer i rankingen. Målsättningen var att Helsingborg 2020 ska ligga på minst en sjundeplats och successivt hamna bättre på denna ranking för att sedan befästa en placering bland de fem främsta städerna i Sverige. 2019 placerade vi oss på en 10e plats. Helsingborgs placering i rankingen mellan 2014 och 2020 och målsättningen i våra mätetal.



Helsingborgs placering i rankingen mellan 2014 och 2020 och målsättningen i våra mätetal

Helsingborg lyfts fram i SHIFT rapporten 2020 bland de kommuner som lägger mest i budget och investering för cykel. Helsingborgs främsta styrkor är även en hög andel fossiloberoende kommunala fordon och att staden ligger under median bland andra kommuner i andel resor som görs med bil.



2. Så här ser det ut

I detta kapitel sammanställer vi fakta och statistik över olika trafikslag och hur de utvecklats. Vi tittar bland annat på 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.

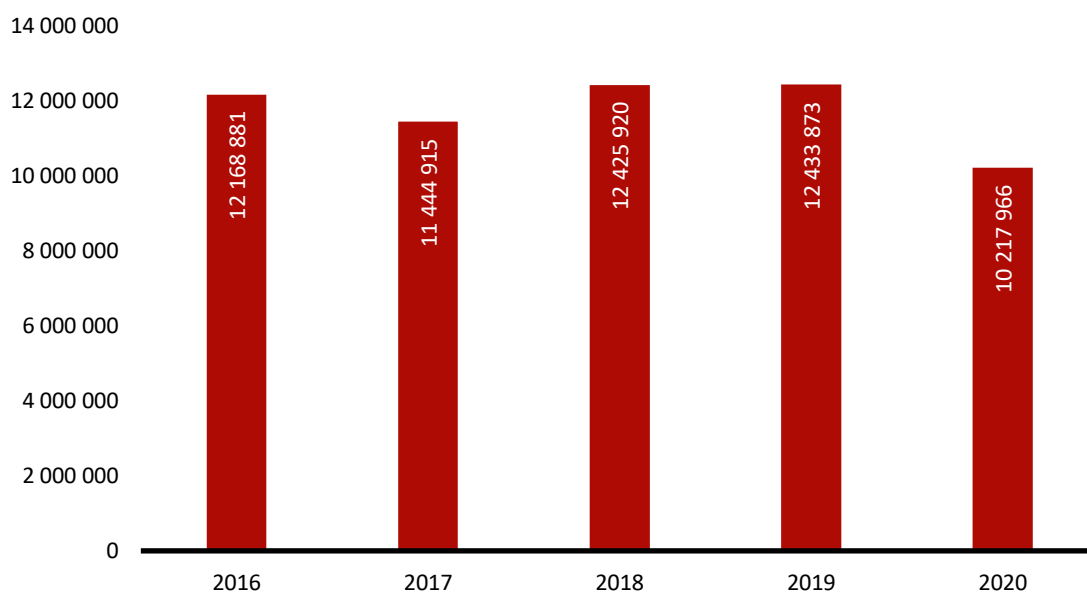
2.1 Gång

Den resvaneundersökning som Region Skåne genomförde år 2018 (RVU2018), visar att andelen gångtrafikanter låg kvar på samma nivå (11 %) som den gjorde i undersökningen år 2013 (RVU2013).

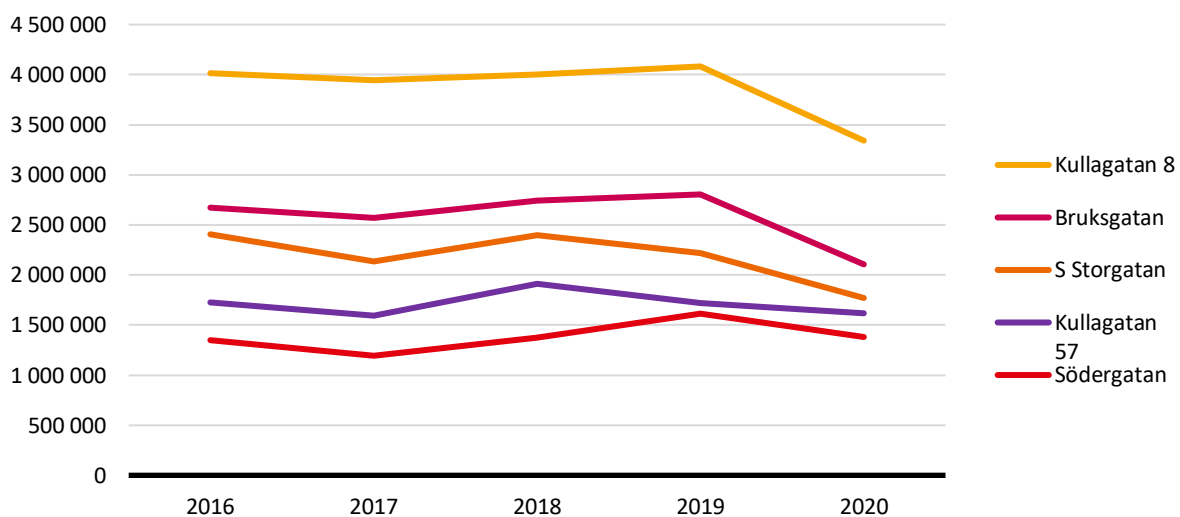
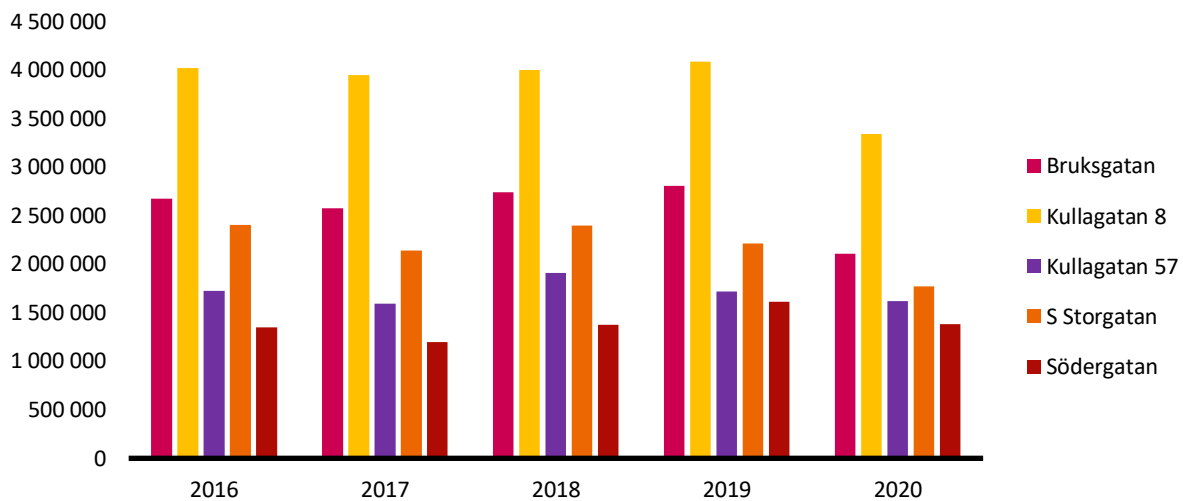
Vi har inget heltäckande sätt att fånga in gångflödet i staden. Olika gångtrafikräkningar genomförs men med olika syften, varför det är svårt att jämföra dem sinsemellan.

Helsingborg Citysamverkan mäter antalet även 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. Mätningarna för passager under 2020 visar att gångtrafiken längs shoppingstråken varit påverkade av situationen med Covid-19. Det totala antalet passager i mätpunkterna har minskat från 12 433 873 under 2019 till 10 217 966 under 2020 – en minskning med ca 18% sedan 2019.

Helsingborgs citysamverkan och verksamheterna i centrum upplever att coronapandemin lett till ett kraftigt minskat antal besökare men eftersom vi ännu inte kan se den totala effekten som Covid-19 fått på våra vanor och resmönster är det för tidigt att spekulera kring hur lång tid det kommer ta för fotgängartrafiken att återgå till normala flöden-



Totalt antal passager i samtliga mätpunkter 2016-2020



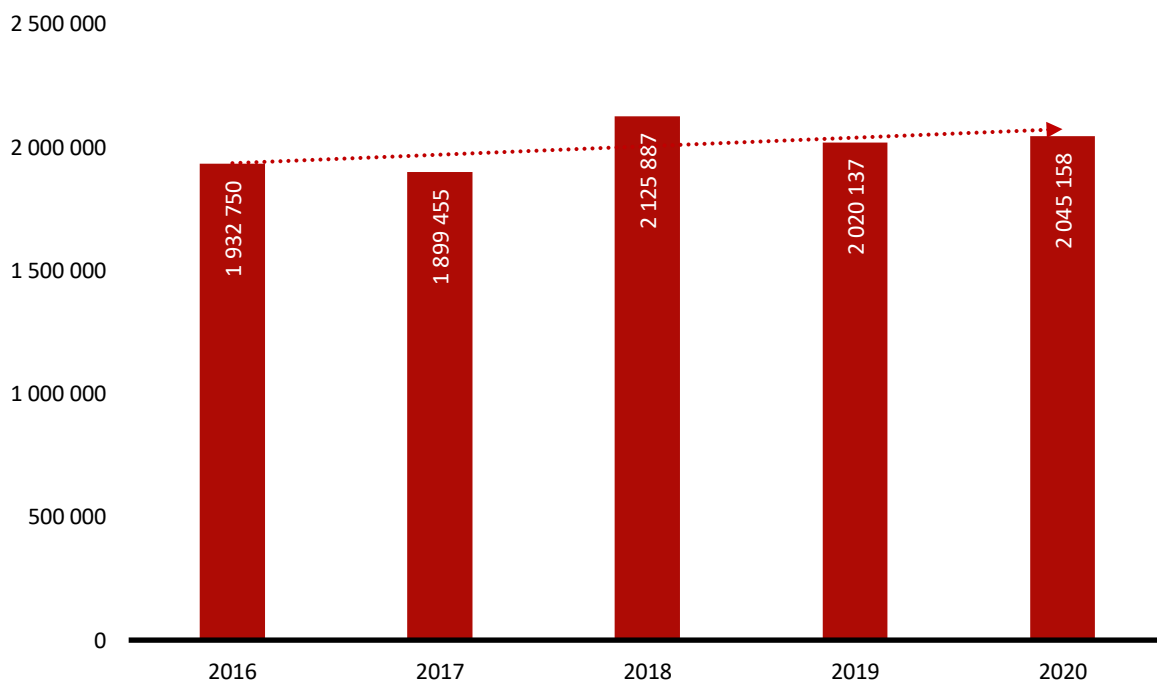
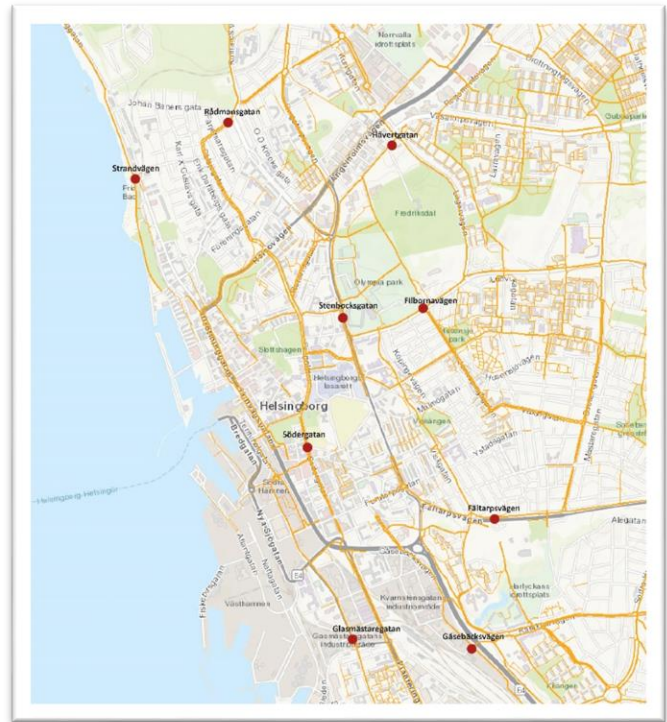
Antal passager i respektive mätpunkt 2017-2019



2.2 Cykel

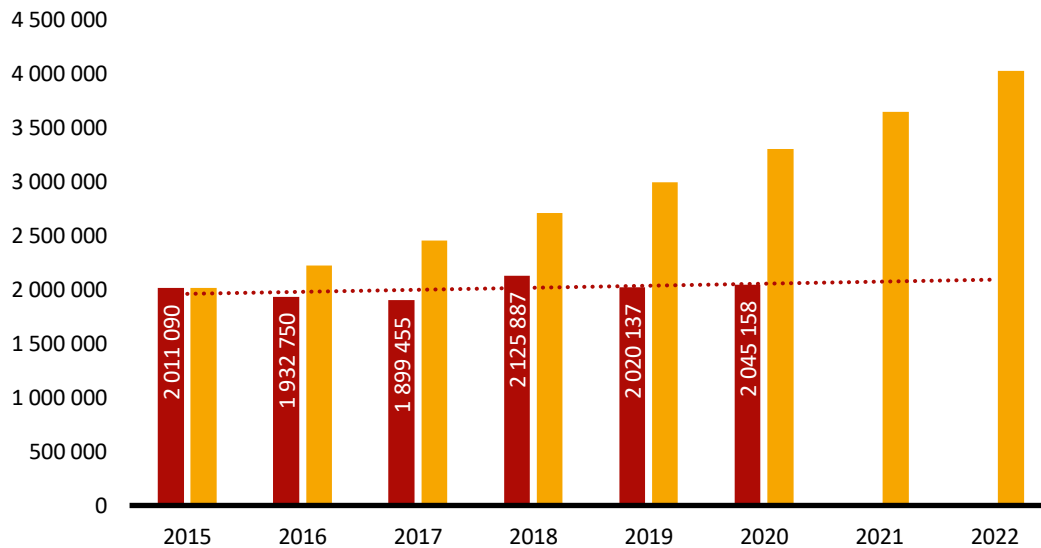
I Helsingborg finns nio platser där antalet cyklister kontinuerligt räknas (se bild). Samtliga punkter ligger på huvudcykelnätet och bör därmed ge en bra bild på hur antalet cyklister varierar mellan olika år. Drygt 2 miljoner cyklister passerade stadens mätpunkter under 2020.

Cykeltrafiken ökar marginellt med föregående år och trendlinjen pekar svagt uppåt. Hävertgatan gör ett större tapp vilken eventuellt skulle kunna bero på pågående byggarbeten utmed Vasatorpsvägen och Regementsvägen.



Totalt antal cyklister årligen i stadens respektive mätpunkt 2015-2020

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. Vi kan se en svagt uppåtgående trendlinje men inte den takt som krävs för att uppnå målen. 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 diagrammet visar det totala antalet cykelpassager i de nio mätpunkterna jämfört med hur stora dessa värden behöver vara om vi ska nå målen i cykelplanen. De röda staplarna visar utfallet och de gula visar målvärdet.



Helsingborgs cykelmål i förhållande till uppmätt antal cyklister 2015-2020

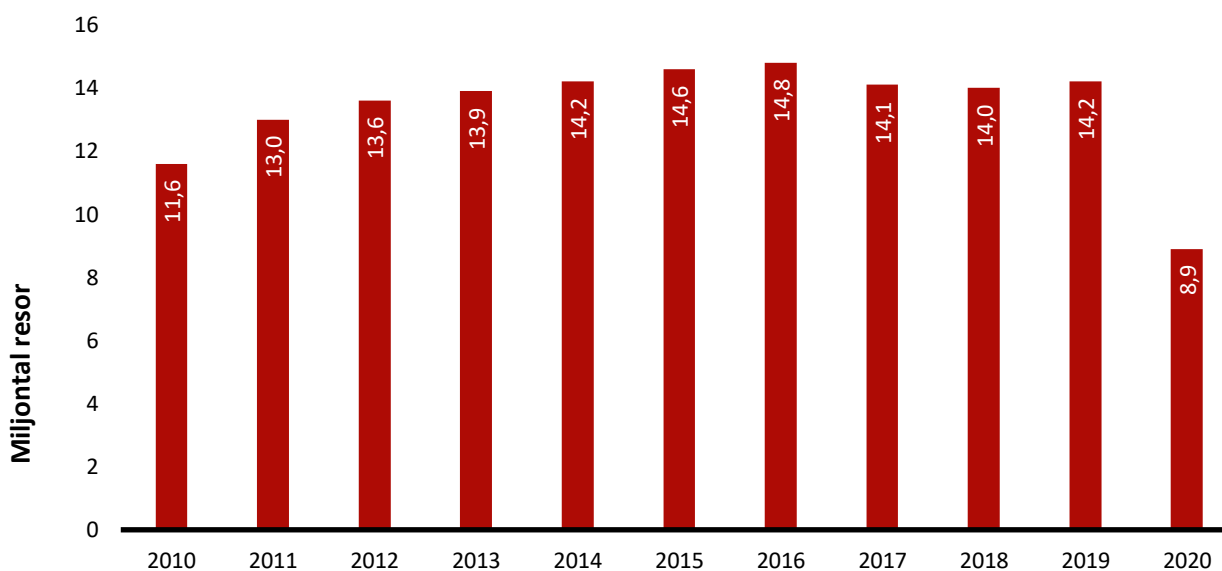


2.3 Kollektivtrafik

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).

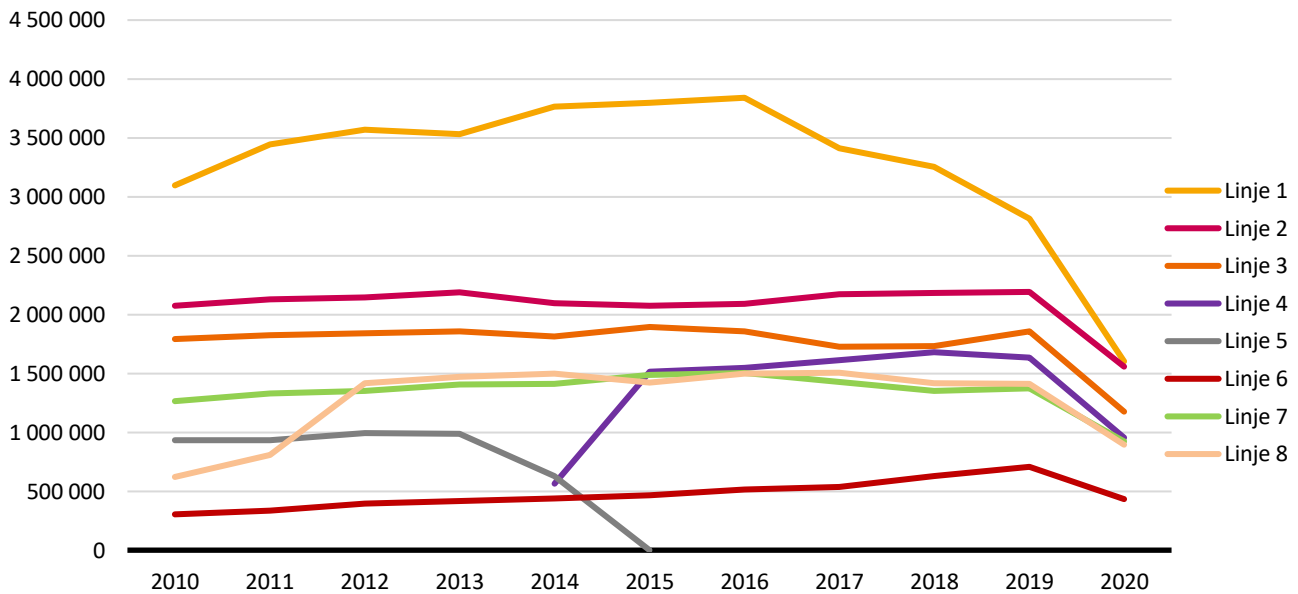
2.3.1 Stadsbuss

Coronapandemin har slagit hårt mot kollektivtrafikresandet i stort och resandet med stadsbusstrafiken är inget undantag. Nedgången från 2019 till 2020 är nästan 40% och antalet resor är nu nere på en nivå i paritet med den för 15 år sedan.



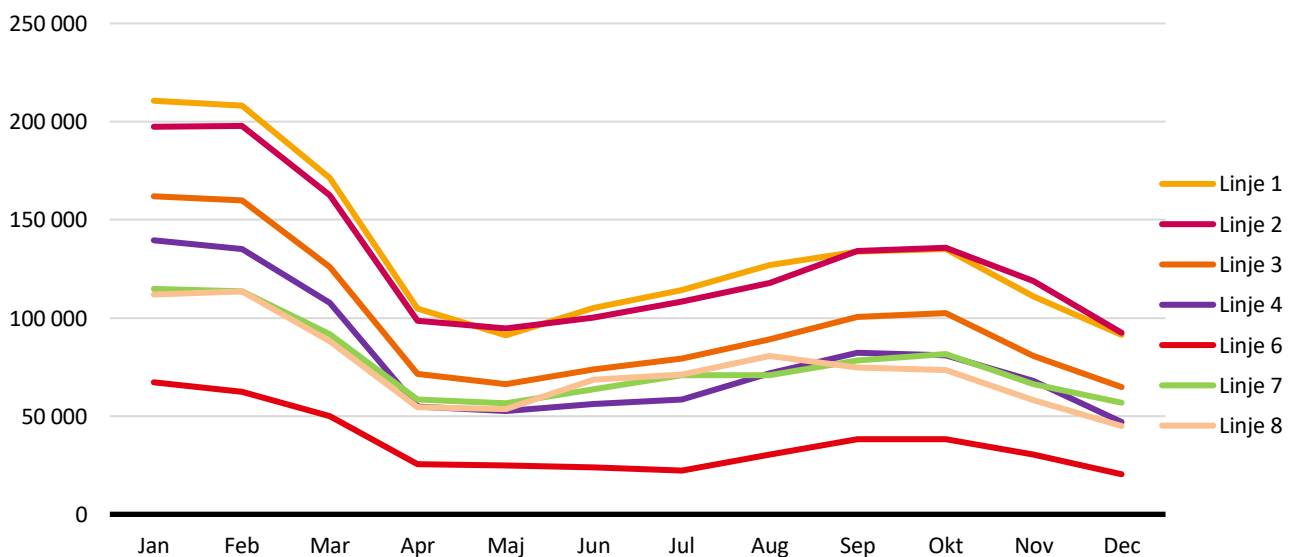
Antal resor stadsbusstrafiken 2010–2020 (mijjontal resor)

Nedgången i antalet resor är tydlig för alla stadsbuslinjer. Den mest dramatiska nedgången har skett på HelsingborgsExpressen (linje 1). Den nedgång på linje 1 som påbörjades redan 2019 förklaras till stor del av att linjen kortats i söder samt att linjesträckningen längs Vasatorpsvägen går genom stadsutvecklingsområden under utbyggnad.



Antal resor per stadsbuslinje 2010–2020 (linje 5 försvann 2014)

Resandet med stadsbusstrafiken återspeglar året som präglats av pandemin och de restriktioner som införts. Året inleddes med en resandevolyt i paritet med föregående år. Som en direkt följd av de första pandemirestriktionerna i början av våren gjorde dock resandet en kraftig inbromsning som bara delvis återhämtades under sommarmånaderna. De kraftigare restriktioner som infördes under pandemins andra våg syns tydligt i det minskade resandet under årets sista månader.



Antal resor per stadsbuslinje under 2020 fördelat/månad

2.3.2 Regionbuss

Även när det gäller resorna med regionbuss slår coronapandemin igenom tydligt i statistiken. Nedgången från 2019 till 2020 är 40% och gäller samtliga regionbusslinjer inom kommunen. Den procentuella nedgången är störst på de tunga linjerna mot Rydebäck och Höganäs. En möjlig förklaring till det mönstret kan vara att arbetspendlare i större utsträckning övergått till att pendla med bil eller haft möjlighet att arbeta hemifrån. Andelen resor till och från gymnasieskolor i Helsingborg kan också inverka.

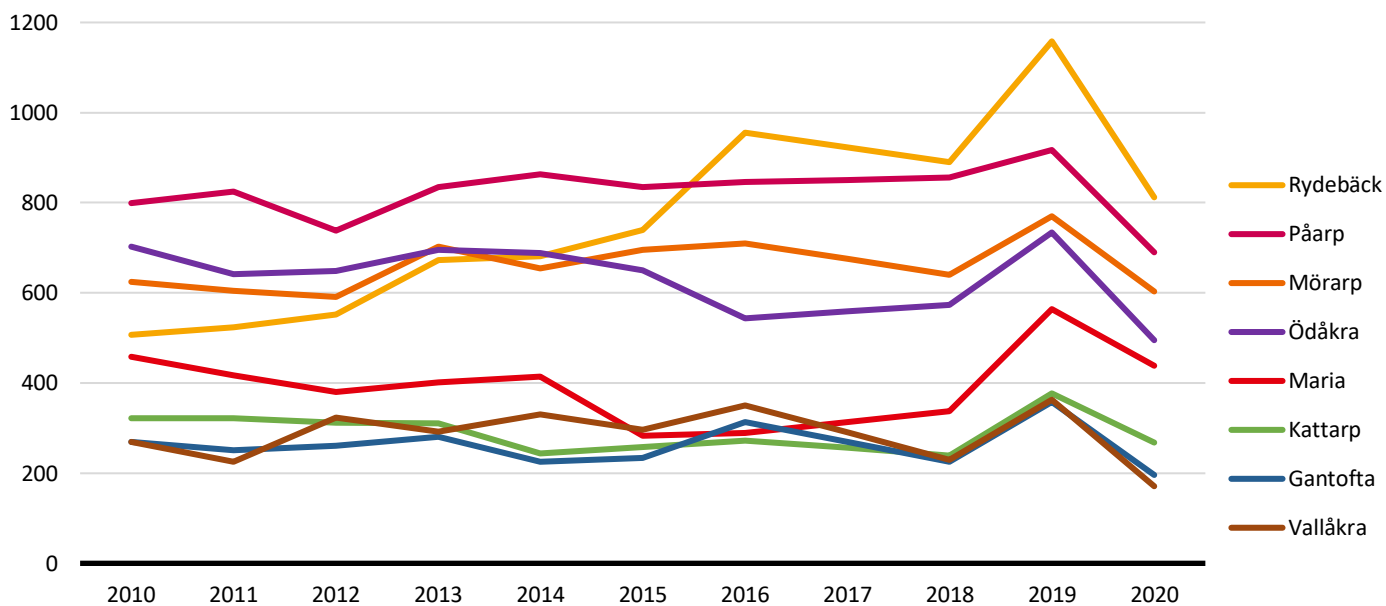


Antal resor med regionbuss per linje 2018-2020

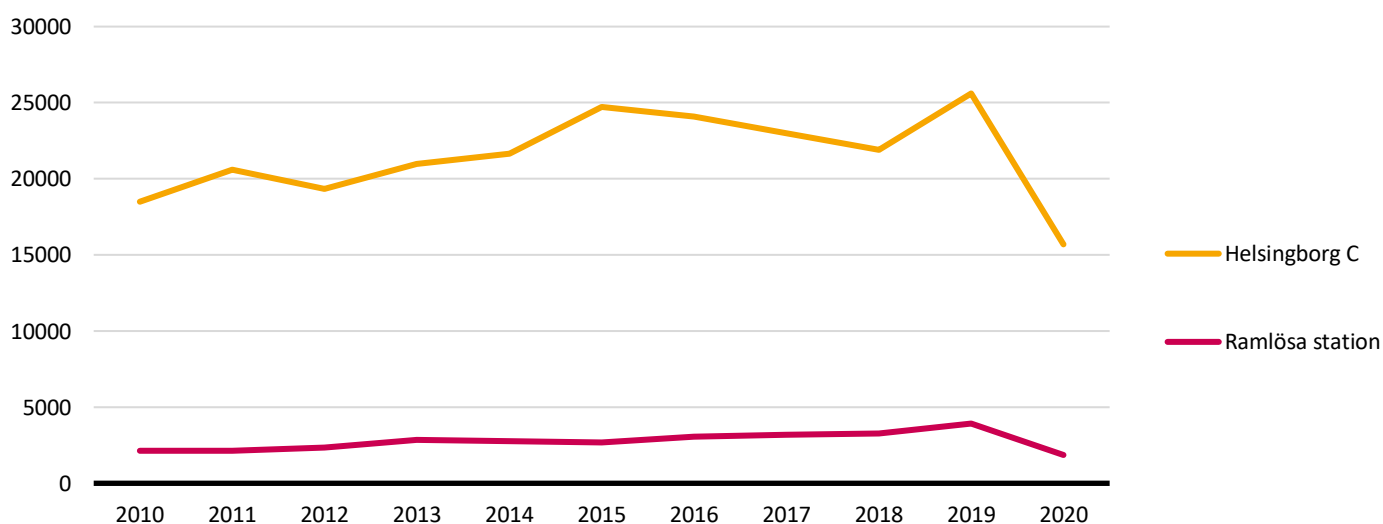
2.3.3 Tåg

Även i tågtrafiken syns en nästan 40-procentig nedgång i antalet resor mellan 2019 och 2020 och även om det totala antalet resor är nere på nivåer som vi inte sett på många år så finns det skillnader mellan stationerna. Om man bortser från 2019 är antalet resor på Maria station det högsta på tio år, vilket till stor del kan förklaras av att nya bostäder byggts närmare stationen. Men även i Kattarp är antalet resor det högsta på flera år, bortsett från 2019.

Det förekom barnarbete och rälsbyte vid flera tillfällen under året, bland annat på Rååbanan och söder om Helsingborg C som påverkat resandet under mätperioden, och för stationerna längs dessa sträckor (bland annat Gantofta och Vallåkra) är siffrorna därför osäkra.



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

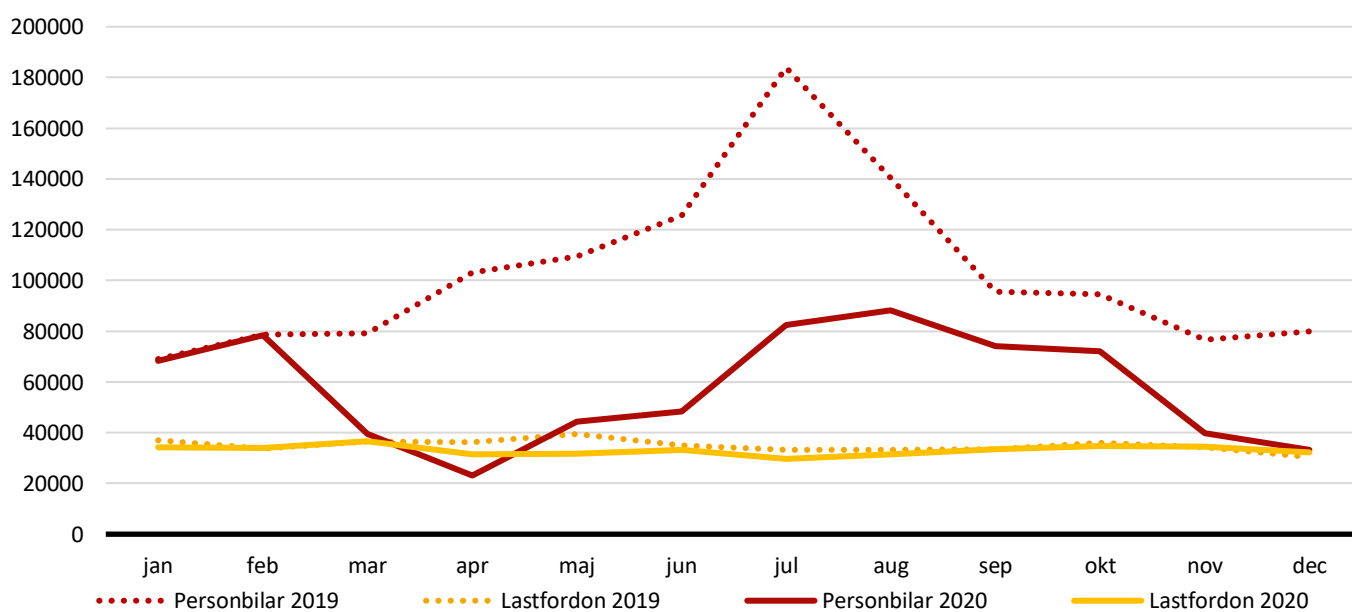
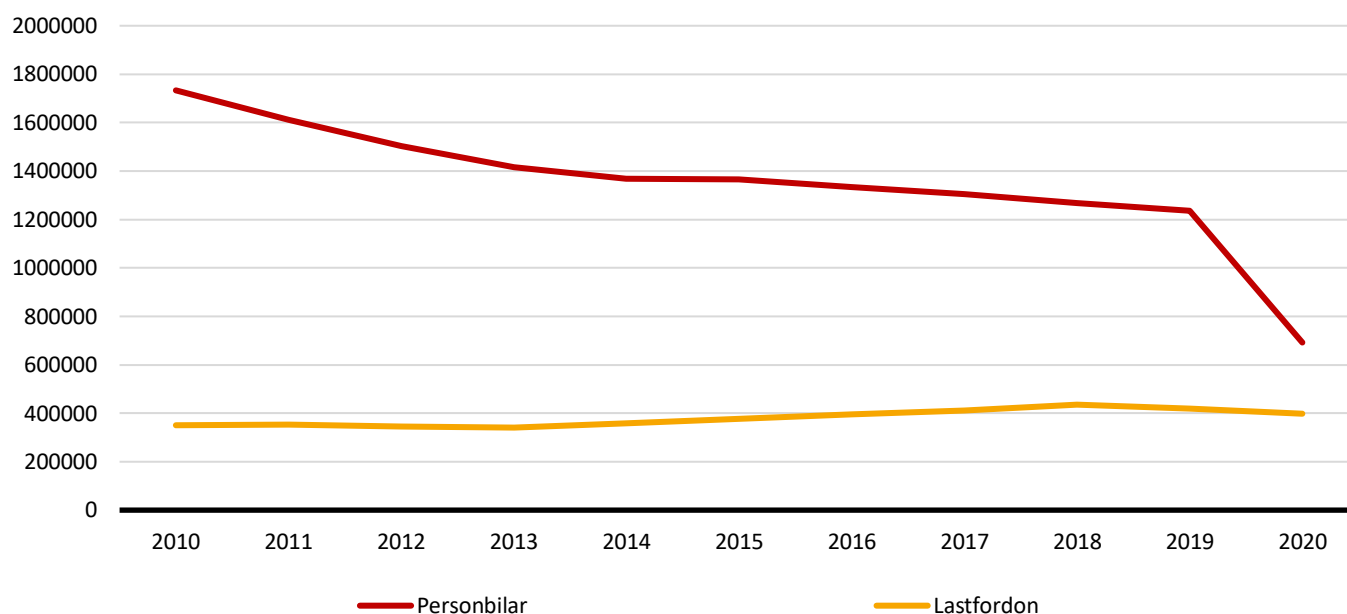


På- och avstigande en normal höstvardag för Helsingborg C och Ramlösa station 2009-2019

2.3.4 Resor över sundet

Pandemin har slagit märkbart olika mot olika sorters transporter över HH-leden. Medan minskningen av antalet lastfordon varit relativt marginell är minskningen av antalet personbilar desto mer påtaglig. Mellan 2019 och 2020 minskade antalet personbilar över HH-leden med 44 procent, vilket är en direkt följd av de internationella reserestriktioner som införts under 2020.

Under inledningen av 2020 var resandet över HH-leden likvärdigt med resandet under 2019 men från mars och framåt låg framför allt personbilstransporterna på en dramatiskt lägre nivå än föregående år. Under augusti, september och oktober närmade sig resandet 2019 års nivåer något, för att därefter, i samband med ytterligare reserestriktioner under pandemins andra våg, tydligt mattas av.



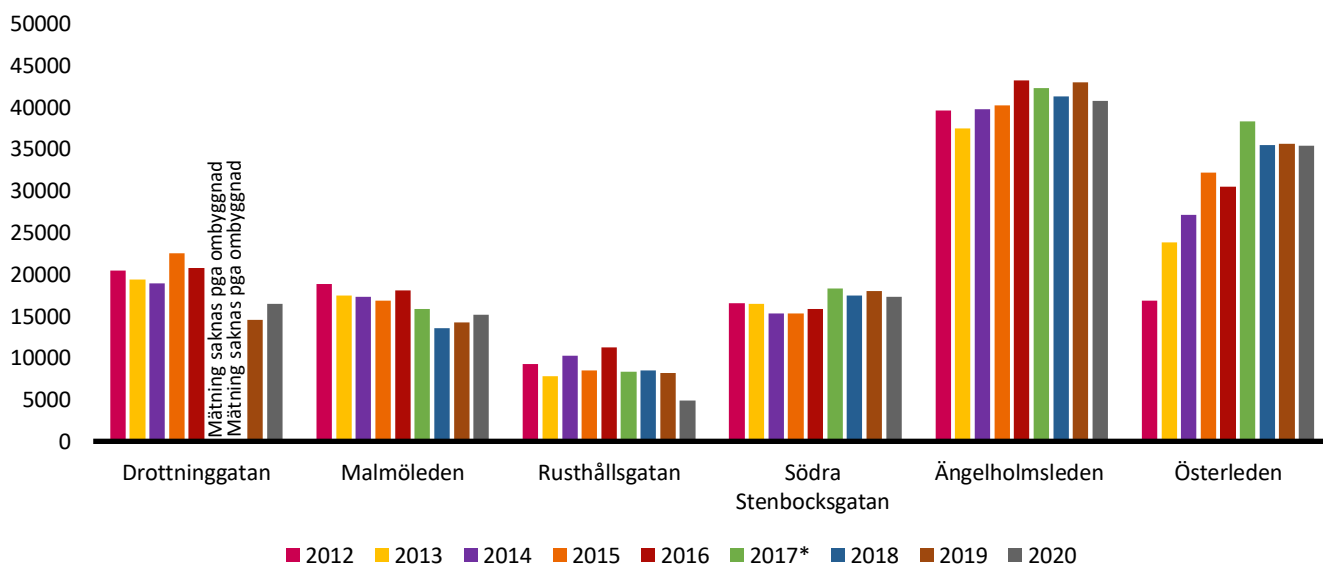
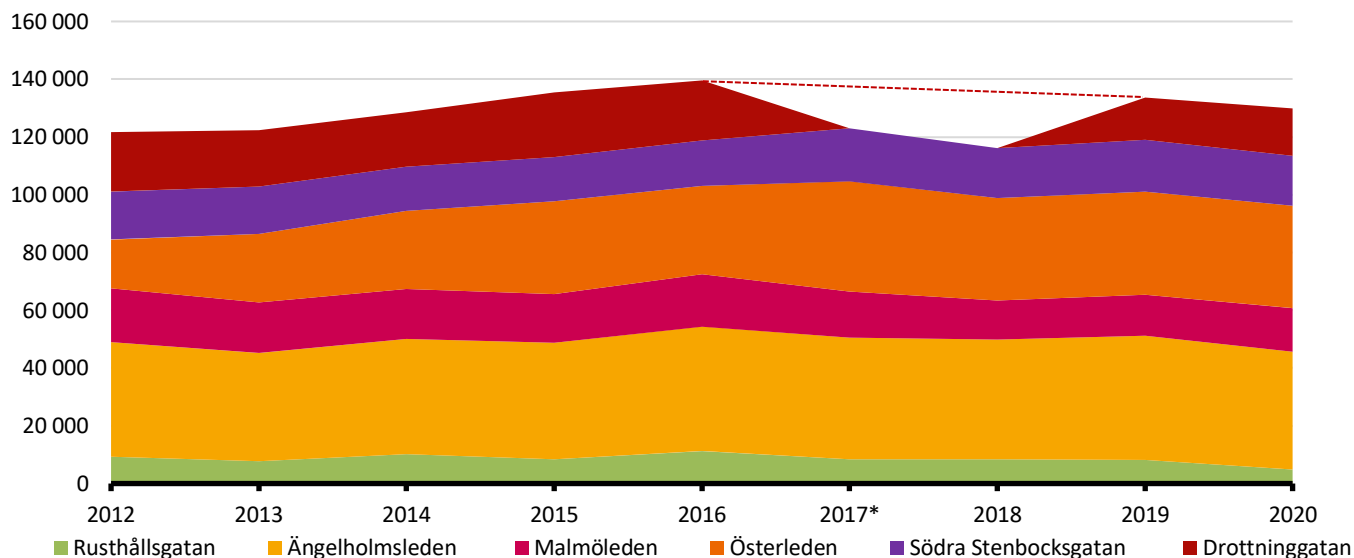
Totalt antal fordon över HH-leden samt antal fordon fördelat per månad.

2.4 Motorfordonstrafik

2.4.1 Biltrafik

Biltrafiken har minskat med 3% sedan föregående år men tittar vi längre tillbaka kan vi se att trafiken vid mätpunkterna har minskat med 7% sedan toppen 2016.

Drottninggatan har en ökning av vardagsdygnstrafiken med ca 1800 fordon sedan 2019 men ligger fortfarande 21% lägre än 2016, vilket var sista trafikmätningen innan ombyggnaden började.



Uppmätt vardagsdygnstrafik 2012-2020 totalt samt fördelat på respektive mätpunkt.

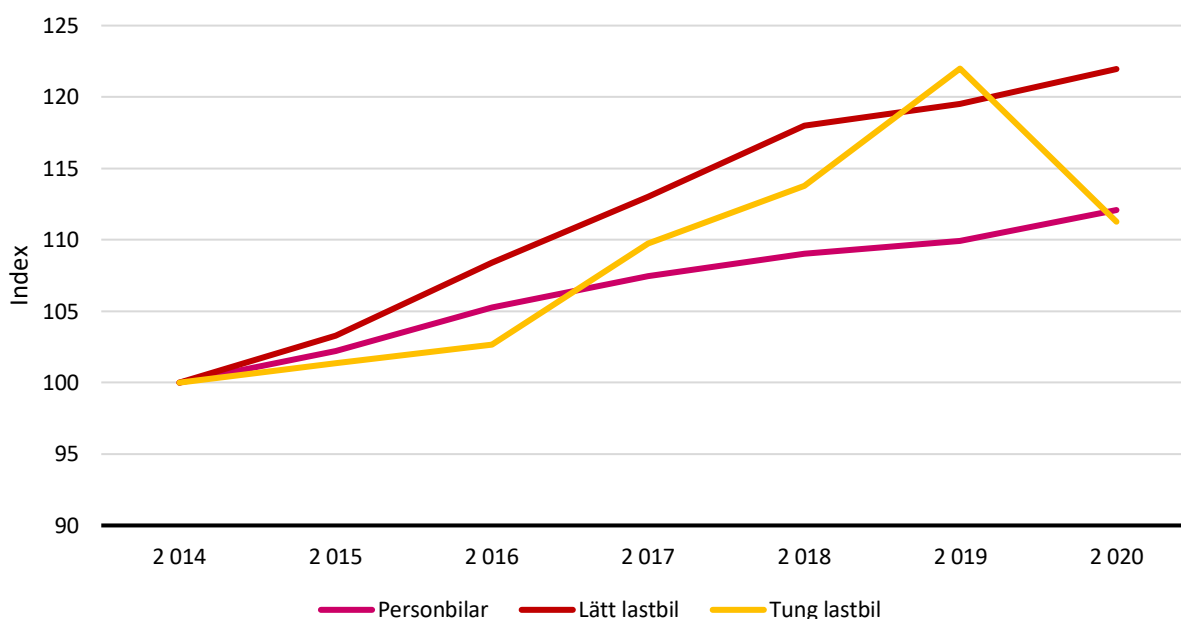
Plats	2012	2013	2014	2015	2016	2017*	2018	2019	2020
Drottninggatan	20 500	19 400	18 900	22 500	20 700	Saknas pga ombyggnad	Saknas pga ombyggnad	14 600	16 400
Södra Stenbocksgatan	16 600	16 500	15 300	15 200	15 900	18 300	17 400	18 000	17 300
Malmöleden	18 800	17 400	17 300	16 800	18 000	15 800	13 600	14 200	15 200
Ängelholmsleden	39 600	37 400	39 800	40 200	43 200	42 200	41 300	42 900	40 800
Österleden	16 900	23 800	27 100	32 200	30 500	38 300	35 400	35 600	35 400
Rusthållsgatan	9 300	7 800	10 300	8 400	11 200	8 300	8 500	8 200	4 900

VaDT i respektive mätpunkt 2012-2020.

*2017 saknas mätningar för samtliga mätpunkter, därför har andra mätpunkter eller medeltal använts för att beräkna flöden detta år. Värdena är avrundade till jämna hundratal.

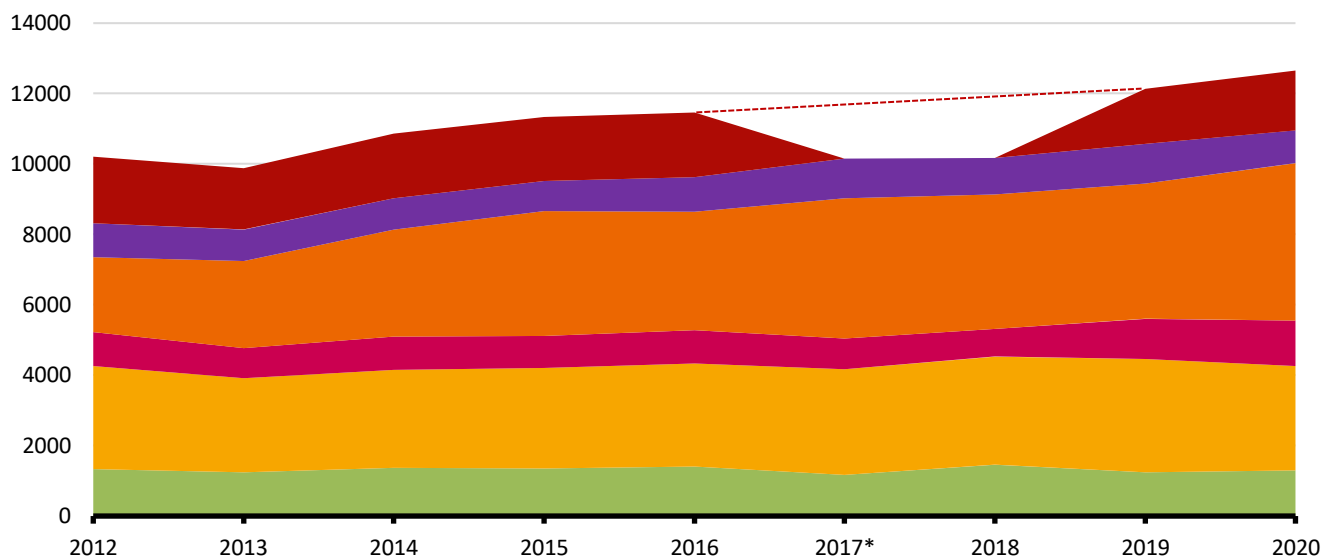
2.4.2 Tung trafik

Tung trafik och lätta lastbilar ökar i snabbare takt än personbilar om man bortser från år 2020 då tunga fordon i trafik minskade. Sedan år 2014 har antalet registrerade tunga fordon i trafik ökat med 11 %, lätta lastbilar med 22 % och personbilar med 12 %.

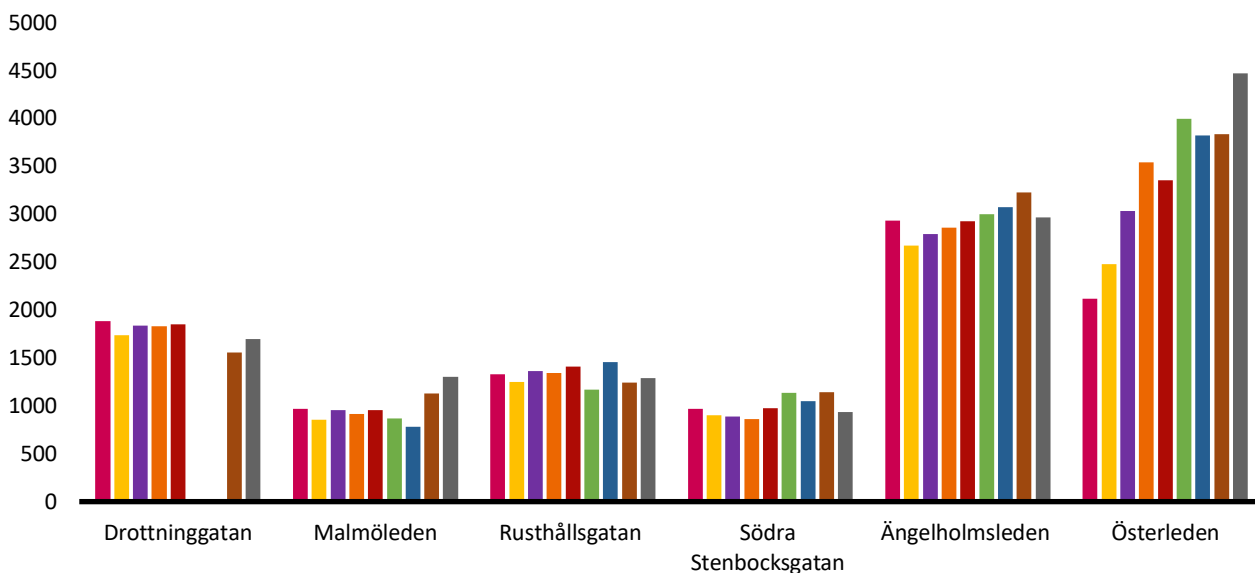


Förändring av fordon i trafik. Index = år 2014. Plats = Helsingborg. Källa: scb.se

I trafikflödena ser vi motsvarande ökning av tung trafik. Vid Helsingborgs mätpunkter ser vi mellan 2019-2020 en ökning med 4% och sedan 2016 en ökning med 10%. Den största ökningen sker i trafiken på Österleden, vilket syns i diagrammen på nästa sida.



■ Rusthållsgatan ■ Ängelholmsleden ■ Malmöleden ■ Österleden ■ Södra Stenbocksgatan ■ Drottninggatan



■ 2012 ■ 2013 ■ 2014 ■ 2015 ■ 2016 ■ 2017* ■ 2018 ■ 2019 ■ 2020

Tung trafik 2012-2020 totalt samt fördelat på respektive mätpunkt.

Plats	2012	2013	2014	2015	2016	2017*	2018	2019	2020
Drottninggatan	1 890	1 740	1 840	1 830	1 850	Saknas pga ombyggnad	Saknas pga ombyggnad	1 560	1 700
Södra Stenbocksgatan	970	900	890	860	970	1 140	1 050	1 140	930
Malmöleden	970	850	950	910	960	870	780	1 130	1 300
Ängelholmsleden	2 930	2 670	2 790	2 860	2 920	3 000	3 070	3 230	2 970
Österleden	2 120	2 480	3 030	3 540	3 360	3 990	3 820	3 840	4 470
Rusthållsgatan	1 330	1 250	1 360	1 340	1 400	1 170	1 460	1 240	1 290

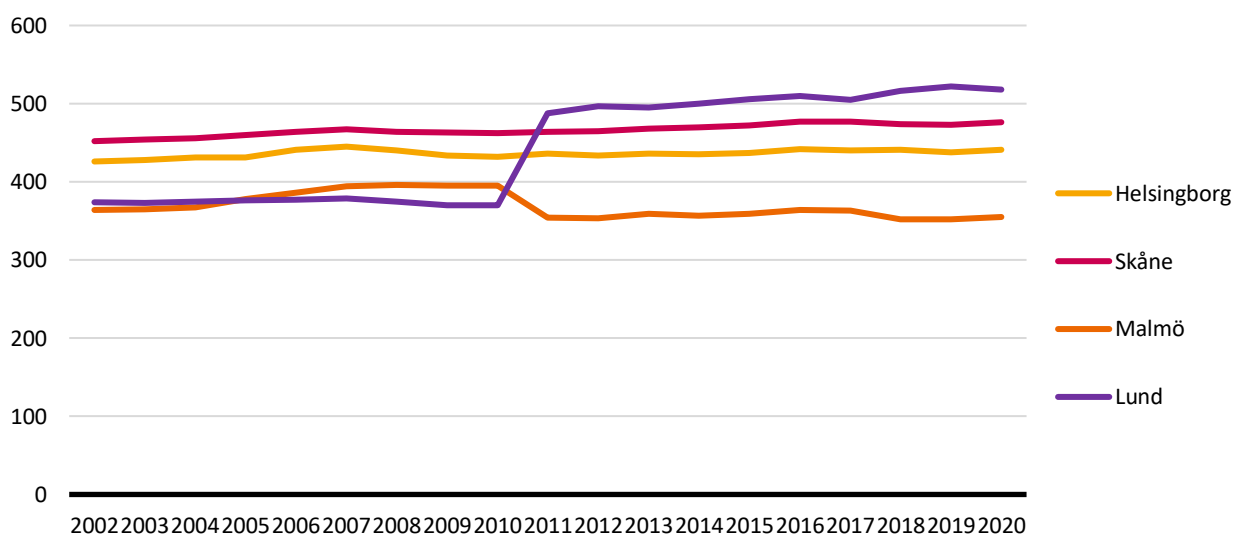
Tung trafik i respektive mätpunkt 2012-2020. Vissa år saknas mätningar, därför har andra mätpunkter eller medeltal använts för att beräkna flöden dessa år. Värdena är avrundade till jämna hundratal.

2.4.3 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 2020 (källa SCB). Det finns alltså ca en bil per två invånare i staden.



Bilinnehav per 1000 invånare



Totalt antal personbilar i trafik inom Helsingborgs stad (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 kräver en yta på 25 kvadratmeter inklusive yta för in- och utkörning. 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.

2.4.4 Bilparkering

Coronavirusets utbrott i mars 2020 har påverkat bilresandet och därmed också parkeringsmönster i staden. I genomsnitt har antalet parkeringar som sker på områden med avgift minskat med 4,4% samtidigt som omsättningen i pengar har minskat med 11,8%. Detta tolkar vi som att fler jobbar hemifrån men att man fortfarande gör korta ärenden i staden om än i mindre omfattning.

Under 2020 har vi följt upp de senaste större byggprojekten i staden och det är tydligt att bilinnehavet inte minskar i den utsträckning som är önskvärt enligt Stadsplan 2017 där markytan används effektivt och tillför andra värden för invånarna än parkering.

I slutet av året antogs en snabbrevidering som innebär en ökning av parkeringsnormen, under tiden som en djupare utredning av stadens parkeringsnorm pågår, för att bättre matcha det behov som finns i verkligheten.

Förut gällande parkeringsnorm

Parkeringsnorm för bil Bostäder	Antal parkeringsplatser per bostadsenhet							
	Zon 1		Zon 2		Zon 3		Zon 4	
	Boende	Besökande	Boende	Besökande	Boende	Besökande	Boende	Besökande
Enbostadshus	2		2		2		2	
Två- och flerbostadshus								
max 35 kvm	0,1	0	0,2	0	0,2	0	0,2	0
max 65 kvm	0,3	0,1	0,4	0,1	0,45	0,1	0,6	0,1
max 120 kvm	0,6	0,1	0,75	0,1	0,85	0,1	1,05	0,1
>120 kvm	0,75	0,1	0,9	0,1	1,05	0,1	1,2	0,1
Gruppbyggen 1-4 rok	1,3		1,3		1,3		1,3	
Gruppbyggen 5 rok	1,5		1,3		1,3		1,5	

Reviderad parkeringsnorm*

Parkeringsnorm för bil Bostäder	Antal parkeringsplatser per bostadsenhet							
	Zon 1		Zon 2		Zon 3		Zon 4	
	Boende	Besökande	Boende	Besökande	Boende	Besökande	Boende	Besökande
Enbostadshus	2		2		2		2	
Flerbostadshus								
max 35 kvm	0,2	0,1	0,3	0,1	0,4	0,1	0,4	0,1
max 65 kvm	0,4	0,1	0,5	0,1	0,7	0,1	0,8	0,1
max 120 kvm	0,7	0,1	0,8	0,1	0,9	0,1	1,1	0,1
>120 kvm	0,8	0,1	0,9	0,1	1,1	0,1	1,2	0,1
Gruppbyggen 1-4 rok	1,3		1,3		1,3		1,3	
Gruppbyggen 5 rok	1,5		1,5		1,5		1,5	

*Det är främst de mindre bostadsstorlekarna som har korrigerats uppåt. Alla gulmarkerade värden är de som justerats i förhållande till tidigare parkeringsnorm.

Totalt finns det 71.500 parkeringsplatser i centralorten. Staden förtätas efterhand och åtgärder för cykel- och kollektivtrafik får mer utrymme, och sedan 2013 har det försvunnit cirka 1100 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 gör att de flesta väljer att ta bilen till tex. jobbet så att man inte riskerar att få en parkeringsanmärkning. Stadsbyggnadsförvaltningen har ett pågående arbete som påbörjades i slutet av 2020 med att ta fram ett pilotprojekt för boendeparkering som sedan kommer att utvärderas. Syftet med boendeparkering är att minska onödig söktrafik och irritation samt att säkerställa att boende kan parkera sin bil vid hemmet även då man reser hållbart med andra färdmedel.

Beläggingsstudie

I stadens nyaste område Oceanpiren har den första fasen av inflyttning skett. Staden har byggt området med en parkeringsnorm som i genomsnitt innebär att det finns 0,5 parkeringsplatser per bostad. I februari 2021 genomfördes en inventering av det verkliga bilinnehavet som är 1 bil per bostad plus 0,1 för besökare dvs. det verkliga behovet är 1,1 parkeringsplatser per bostad i dagsläget.

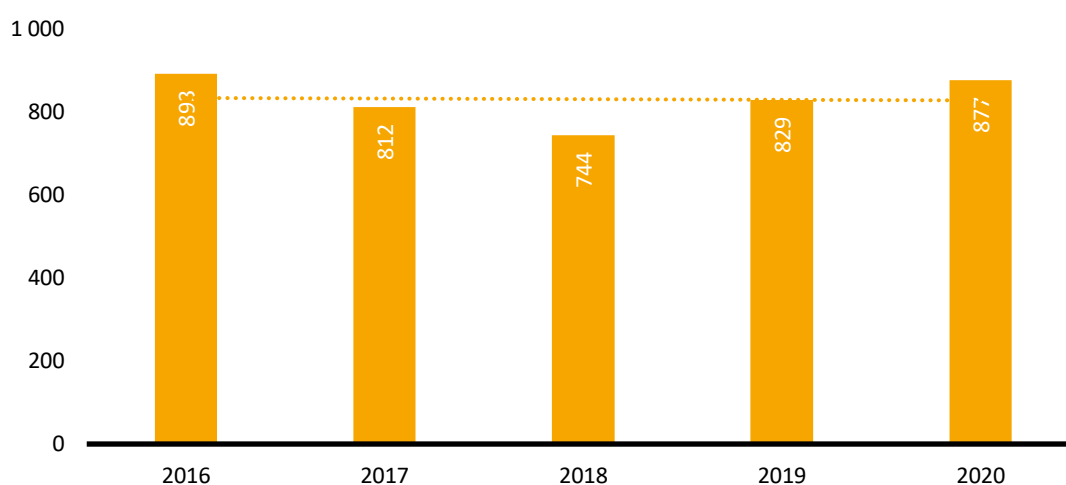
I Oceanpiren finns det ingen kantstensparkering som kan agera buffert varför det är en extremt ansträngd situation gällande behovet av parkering.

2.5 Säkerhet och Miljö

2.5.1 Trafiksäkerhet och olycksutveckling

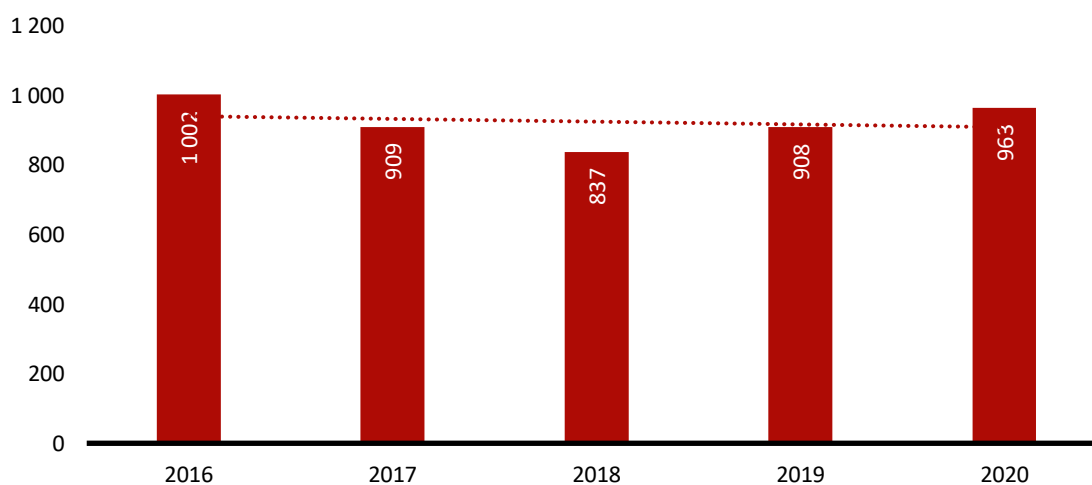
Sammanställningen av olycksstatistiken är baserad på utdrag ur den nationella trafikolycksdatabasen Strada, som bygger på uppgifter från polisen och akutsjukvården. Analyserna utgår ifrån rapporterade trafikolyckor som medfört personskada. Antalet olyckor gäller hela kommunen det vill säga inte enbart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

På grund av Covid-19 finns det ett stort bortfall i sjukvårdens skaderapportering 2020². I den mån trafikskadejournalerna samlas in, så får man räkna med en längre eftersläpning av registreringen. Transportstyrelsen har tidigare meddelat att det även finns viss påverkan på polisens registrering i vissa regioner. Det innebär att de siffror som presenteras här kan komma att ändras något.



Antal trafikolyckor med personskada åren 2016–2020 (Källa: Strada).

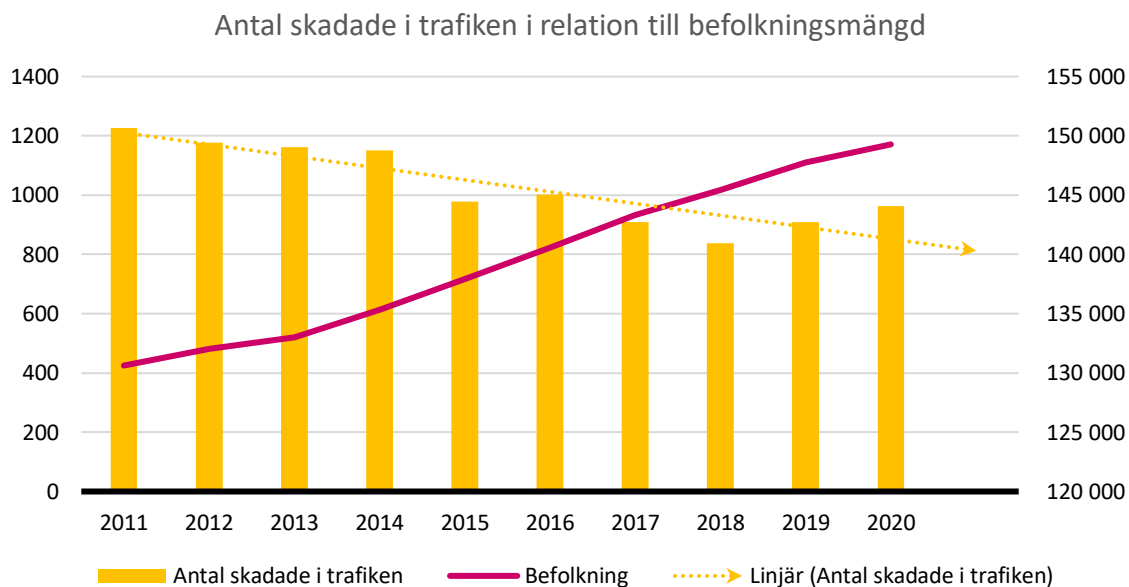
År 2020 rapporterades 877 trafikolyckor; en ökning med 48 olyckor jämfört med året innan. Antalet skadade var 963 personer, vilket var 55 personer fler än 2019 och motsvarar 6% ökning. Tittar vi över tid kan vi dock fortsatt se en nedåtgående trend, med en minskning på 4% de senaste 5 åren.



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

² Transportstyrelsen

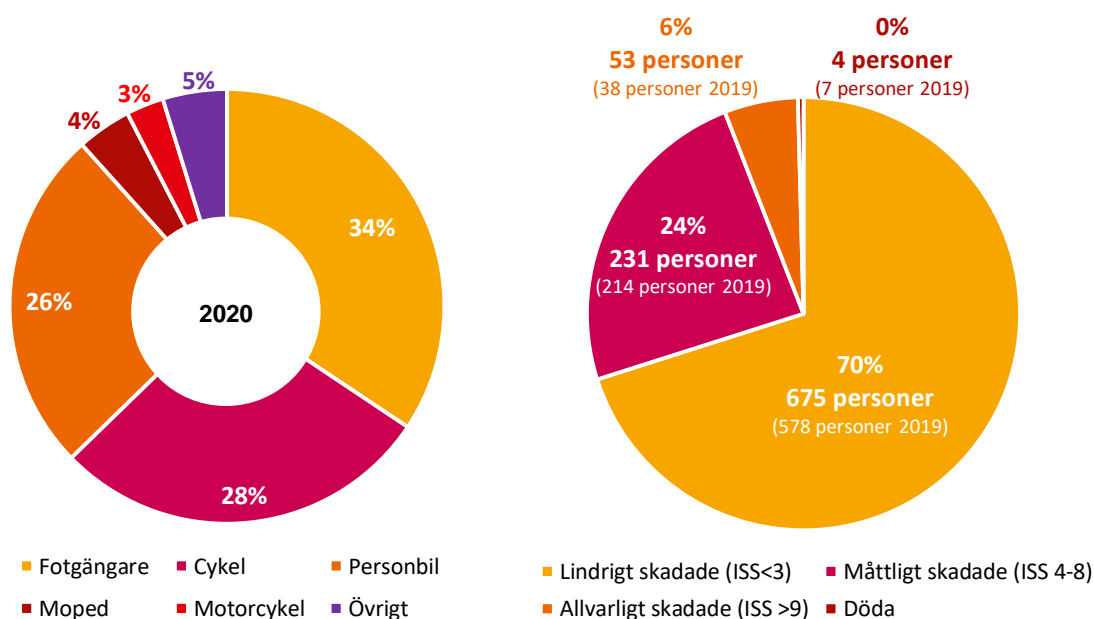
Olycksstatistiken är i regel svårt att följa år till år eftersom det är många yttre faktorer som påverkar, såsom väder och trender, vilket gör att det krävs ett större perspektiv för att se utvecklingen. Ser vi på en tioårsperiod har antalet skadade i trafiken minskat med 21%, och sett till att vi samtidigt haft en ökande befolkning kan vi se en dubbelt positiv trend sedan 2011.



Antal skadade i trafiken i relation till befolkningsmängd

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

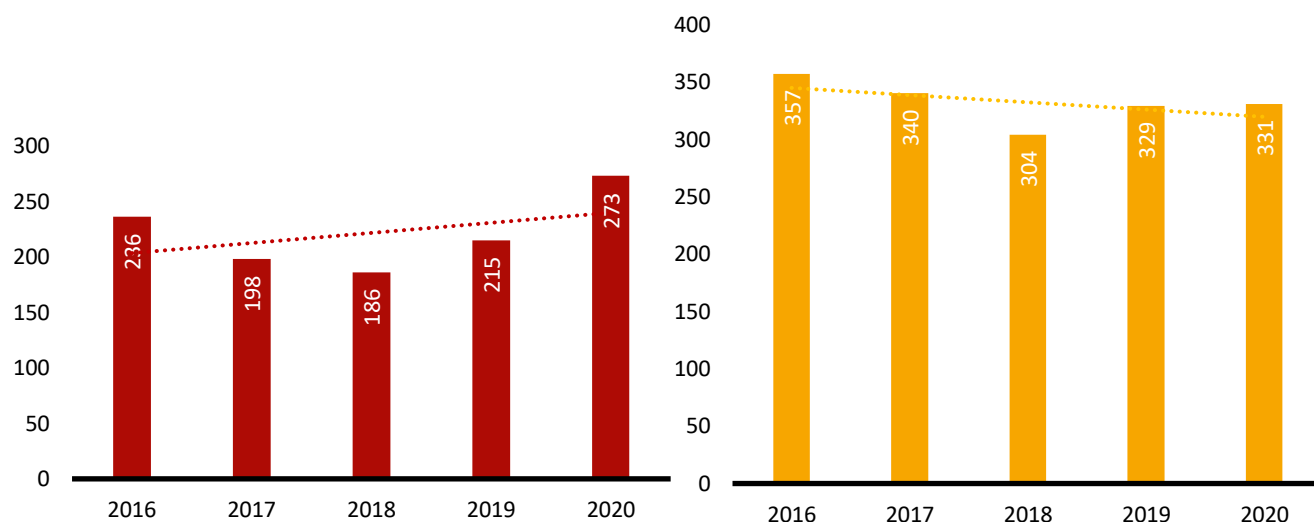
Sjukhusen klassificerar skador enligt ett system där varje skadas allvarlighetsgrad graderas och läggs ihop, vilket resulterar i en ISS-kod (Injury Severity Score). Under 2020 avled fyra personer till följd av trafikolycka, 53 personer fick allvarliga skador (ISS >9) och 230 personer skadades måttligt (ISS 4-8). De allra flesta, 675 personer, skadades lindrigt (ISS <3).



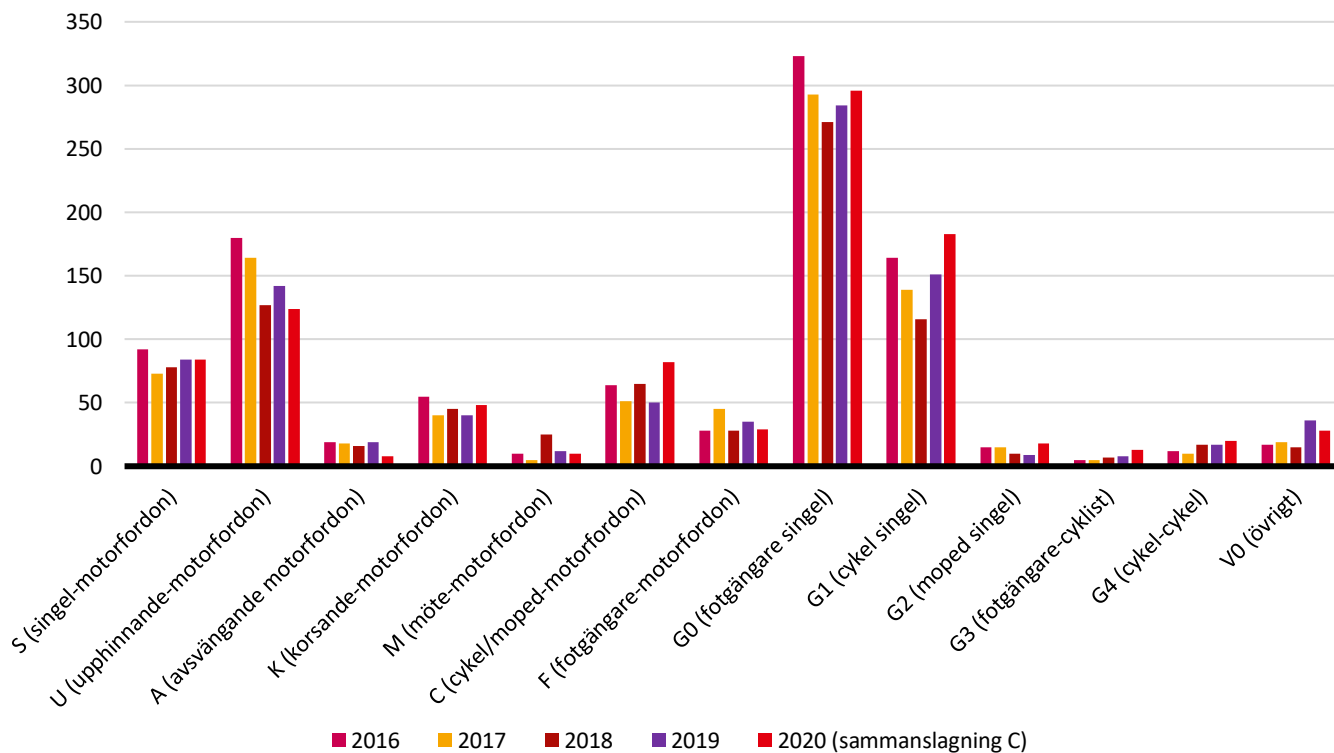
Fördelning av antalet skadade per trafikantgrupp respektive fördelning per skadegrad 2020 (Källa: Strada).

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 2020 visar att 272 cyklister skadades under året, vilket är 57 personer fler än året innan. Sett över en längre tid ser vi ändå en nedåtgående trend för antalet skadade cyklister även om vi senaste åren haft en viss ökning.

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 2020 skadades 331 fotgängare. Nio av tio av dem skadades i en singelolycka, det vill säga fallolycka.



Antal cyklister respektive fotgängare som dödades eller skadats i trafikolycka 2015-2019.



Antal personer som dödades eller skadats i trafikolycka 2016-2019 fördelat på de vanligaste olyckstyperna.

2.5.2 Luftkvaliteten i Helsingborg

Miljöförvaltningen tar varje år fram olika rapporter om luften i Helsingborg. Här kan du se sammanfattningen från de senaste mätningarna.

Mätresultatet visar att det har varit låga halter av luftföroreningar under 2020 och boende och verksamma i Helsingborg har haft en lägre exponering av luftföroreningar än tidigare år. Uppmätta värden är med marginal under miljö kvalitetsnormerna för respektive luftförorening.

Det är flera faktorer som har medverkat till att halterna av kvävedioxid och partiklar har varit lägre än tidigare. Ombyggnaden av Järnväggsgatan/ Drottninggatan tillsammans med att de gamla gasbussarna bytts ut mot nya gasbussar och införandet Helsingborgsexpressen som drivs av el. Även bland övriga fordon på våra vägar sker en ganska snabb förändring av fordonen från förbränningsmotorer till olika grad av eldrivna fordon vilket innebär lägre emissioner av avgaser från fordonstrafiken. Detta i kombination med en mild vinter och Coronapandemins restriktioner, har bidragit till att luften har varit renare.

Halterna av kvävedioxid (NO₂) har under året varit på en låg nivå. Årsmedelvärdena för kvävedioxid i gatunivå på Drottninggatan och Södra Stenbocksgatan var låga, 15,9 respektive 16,6 µg/m³, och inga överskridande av miljö kvalitetsnormens gränsvärden har inträffat. I taknivå över Drottninggatan/Järnväggsgatan blev årsmedelvärdet 12,0 µg/m³. Uppmätta årsmedelvärden var ett antal mikrogram lägre än 2019 årsmedelvärden då det inte heller var några överskridande av miljö kvalitetsnormens gränsvärden.

För partiklar PM₁₀ blev årsmedelvärdet 13,2 µg/m³, vilket är också ett lågt årsmedelvärde, med få överskridande. Två överskridande av miljö kvalitetsnormens dygnsvärden inträffade, mot 35 tillåtna. För 2019 blev årsmedelvärdet 17,3 µg/m³ och fyra överskridande av dygnsnormen inträffade.

För partiklar PM_{2,5} blev medelvärdet 7,9 µg/m³ för perioden maj – december vilket också var lägre än förväntat.

Riktvärdena för det nationella miljö kvalitetsmålet Frisk luft klaras vilket var förhoppningen inför år 2020. Uppmätta värden visar tydligt att denna förhoppning har uppnåtts när det gäller årsmedelvärdet för respektive luftförorening, något som inte är vanligt förekommande i Sverige för en stad i Helsingborgs storlek och geografiska placering.

Du kan läsa mer och ta del av miljöförvaltningens årsrapport för 2020 i sin helhet här:

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



2.5.3 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 2020 har vi arbetat vidare med fokusområdet att skapa goda ljudmiljöer med hjälp av akustisk design. Pilotprojektet med bullerdämpande tegelmurar vid Eneborgsplatsen har färdigställdes och utvärderingen som gjordes under hösten visade mycket positiva resultat.

Utöver detta fortsätter arbetet med att bullerdämpa skolor, vårdboenden och närparker.

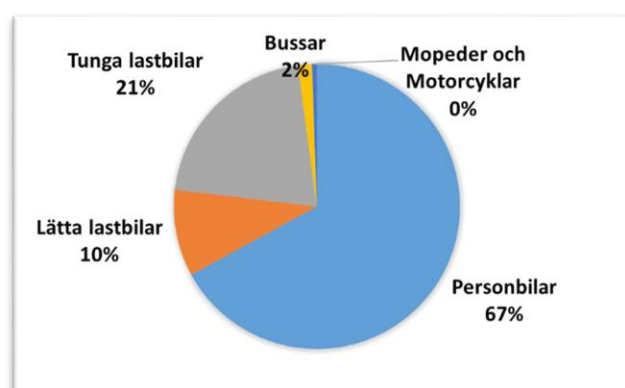
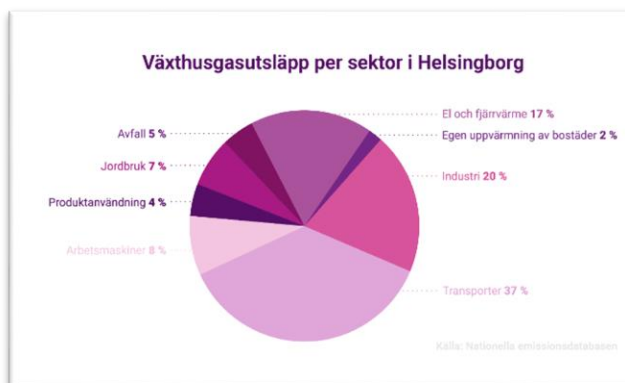


De nya bullerdämpande tegelmurarna på Södra Stenbocksgatan som byggts klart under 2020.

2.5.4 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.**

Inom varje fokusområde finns ambitioner för Helsingborg som geografisk plats och för Helsingborg stad som koncern. Ambitionerna för Helsingborg stad som koncern gäller tjänsteresor och upphandlade transporter. 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. Andelen hållbara resor inom Helsingborg ska öka enligt Region Skånes färdmedelsfördelning. Statistiken för klimatdata per kommun är eftersläpande med cirka två år och den senaste tillgängliga statistiken vi har tillgång till är för år 2018. Då utgjorde området transporter den största utsläpps kategorin med 37 % av de totala utsläppen inom Helsingborg. Personbilar står för 67% av dessa utsläpp.



Utsläppen inom transportsektorn minskade med 27 % i Helsingborg från 2010 till 2018. Nationellt har utsläppen från vägtransporterna minskat med 20 % under samma period. Fortsätter samma minskningstakt när vi i Helsingborg 68 procent minskning till 2030, takten behöver därför ökas markant för att målen om 80 procent minskning ska nås. Det är flera faktorer som påverkar utfallet utöver koncernens åtgärder såsom nationella styrmedel, utvecklingen av en energieffektivare och fossilfri fordonspark och beteende hos alla som bor och verkar i Helsingborg.

För de klimatmål som gäller koncernen Helsingborg ser det ut att vara nära att nå ambitionen om fossilfrihet i den egna fordonsflottan till 2020, krav på fossilfrihet i nya avtal med entreprenörer och även att halvera flygresorna till Stockholm. För arbetsmaskiner finns det möjlighet att nå ambitionen om fossilfrihet i den egna fordonsflottan men svårare i upphandlade avtal med entreprenörer.

En längre analys av läget finns i uppföljningen av Klimat och Energiplanen från december 2020.

<https://helsingborg.se/bo-bygga-och-miljo/helsingborgs-arbete-med-miljo-och-hallbarhet/helsingborgs-klimat-och-energiplan/>

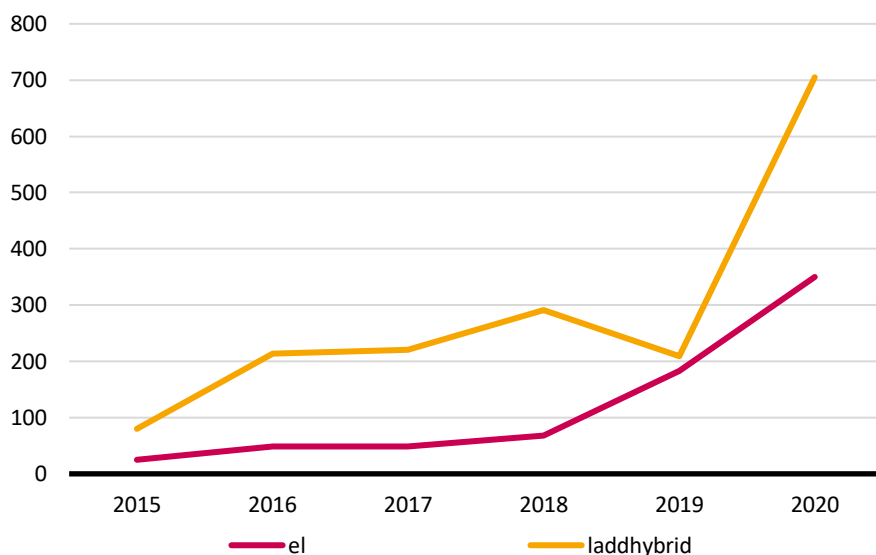
2.5.5 Elektrifiering

Utvecklingen av fordon som helt eller delvist drivs med el går snabbt. Laddhybrider har ökat mest men även renodlade elbilar. Antalet nyregistrerade elbilar i Helsingborg var dubbelt så högt 2020 som 2019 och nyregistrering av laddhybrider ökade med mer än 200 % under samma period.

Elbilen drivs av en eller flera elmotorer som enbart körs på el från ett batteri. Laddhybriden har två motorer: en förbränningsmotor, en elmotor och ett batteri som kan laddas från elnätet.

Laddhybrider laddas och tankas med bensin eller i några fall diesel.

Bland stadens fordonsflotta har vi nått nästan 100% fossilfria fordon, och stadens koncerner och bolag ligger också bra till. I upphandlingar ställer vi i större grad krav på fossilfria transporter i olika modeller och man tilldelar poäng i upphandlingarna om man kan vara fossilfria. Försäljningen av antal laddhybrider i Helsingborg har ökat med 200% sedan förra året, och motsvarar ca 1,7% av det totala antalet fordon. Helsingborg ligger något under sverigesnittet.



Nyregistrerade personbilar i Helsingborg (Källa SCB).

För att en övergång till fler elfordon ställs det högre krav på laddinfrastruktur. Det främsta behovet av laddstationer finns vid hemmet och vid arbetsplatsen där ett fordon står parkerat en längre tid. Denna form av laddinfrastruktur utgörs främst av icke-publik laddning. När antalet elektrifierade fordon ökar kommer vi att få se en förändring i laddinfrastrukturen. Det är fortfarande en låg andel av totala befolkningen som har elbil och det är i första hand de som har möjlighet att ladda hemma. Hittills är det fortfarande dyrt att ladda offentligt.

3. Det här har vi gjort

3.1 Beteendepåverkan och kampanjer

Under 2020 genomförde vi en rad kampanjer för ökat hållbart resande. Många av kampanjerna blev påverkade av Coronapandemin och fick anpassas efter nya förhållanden. Kampanjen Res klokt där elever från årskurs 6 lär sig hur kollektivtrafiken fungerar ställdes in helt men övriga kampanjer har genomförts med anpassning. Ett nytt projekt för årskurs 3, Cykla är kul, och en cykelskola för vuxna startades upp under året.

3.1.1 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 2020 genomfördes en större utvärdering av kampanjen bland deltagarna. Drygt 30 arbetsplatser i Helsingborg med sammanlagt cirka 2300 anställda deltog under 2020. <https://cykelvanligarbetsplats.helsingborg.se/>

3.1.2 Cykelbiblioteket

Cykelbiblioteket har funnits för att den som bor i Helsingborg ska få möjlighet att testa en lite dyrare cykel inför det egna köpet. Låntagaren testade cykeln under 2,5 veckors tid. Under 2020 gjordes 117 lån av cyklar. Cykelbiblioteket har funnits sedan 2017 och cyklarna börjar bli slitna samtidigt som enkäter till låntagarna visar att färre köper en cykel efter att ha testat. Cykelbibliotek lades därför ner vid årsskiftet 2020/2021. Under hösten har ett nytt upplägg för utlån av cyklar tagits fram som inledningsvis skulle testats i Helsingborgs stationsorter. En upphandling för att hitta en extern cykelaktör att samarbeta med gjordes hösten 2020 men tyvärr inkom inga anbud. En ny omarbetad upphandling kommer att genomföras under 2021. Läs mer om Cykelbiblioteket: <https://cykelbiblioteket.helsingborg.se/>

3.1.3 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. Två av de skolor som startat upp sitt arbete under 2019 hade intentionen att jobba vidare under 2020 men båda fick pausa arbetet på grund av skolornas utmaningar kopplade till pandemin. Läs mer om skolreseplanen: <https://miljoverkstaden.helsingborg.se/program/annanundervisning/skolreseplan/>

3.1.4 Cykla är kul

Projektet Cykla är kul har lanserats under 2020 för årskurs 3 och 4. Under våren testades och förbättrades konceptet med 3 grupper med 65 elever. Under hösten startades 5 nya grupper upp med totalt 105 elever. Cykla är kul innebär att eleverna fyller i en resvaneundersökning innan de kommer med sin klass till Habiteum för en halvdagsworkshop om hälsa, klimat, rörelse och miljö. Efter workshopen får de med sig material att jobba med själva i klassen och personal från Miljöverkstaden kommer sedan ut till skolan för en uppföljande lektion på skolgården.

3.1.5 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 2019/2020 fick 1539 elever, ca 86% av alla elever i årskurs 1, undervisning på Barntrafikskolan.

3.1.6 Tar mig till skolan

Tar mig till skolan är ett projekt som främst vänder sig till årskurs 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 2020 deltog 6 skolor med 284 elever fördelat på 13 klasser i Tar mig till skolan.

3.1.7 Cykling för alla

Projekt Cykling för alla startades upp under 2020 och syftar till att erbjuda cykelskola till Helsingborgs vuxna invånare. Projektet är ett samarbete mellan Miljö och livsstil, kulturförvaltningen, fritidsförvaltningen, Inva-sam, studieförbundet ABF och arbetsmarknadsförvaltningen. Under hösten deltog totalt 30 personer i cykelkurserna som sen tyvärr fick pausas i slutet av året. Planen är att starta upp igen när läget förändrats med tanke på att intresset är stort, förhoppningsvis under våren 2021.

3.1.8 Arbetspaket om tjänsteresor inom Fossilbränslefria kommuner

Fossilbränslefria kommuner är ett EU-finansierat projekt som projektleds av Länsstyrelsen Skåne, Energikontoret Skåne. Helsingborgs stad är en av 7 deltagande kommuner i Skåne. Arbetspaketet om tjänsteresor innehåller 3 åtgärder som har arbetats med under 2020. En åtgärd handlar om att uppmuntra medarbetare som pendlar till arbetet med bil, att i stället ta cykeln under 6 veckor. Av de 25 personer som deltog angav 20 % att de cyklat eller gått mer även i tjänsten. I en andra åtgärd har vi inventerat stadens tjänstecyklar, hur de används, bokas, parkeras och servas. Inventeringen har resulterat i ett underlag för att undersöka möjligheten för en central hantering av stadens tjänstecyklar. Den tredje åtgärden undersöker vad vi kan lära av Corona-pandemin när fler har arbetat hemifrån och andelen digitala möten har ökat. Hur kan vi använda det vi har lärt oss för ett mer hållbart resande framöver?

3.1.8 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.

3.2 Infrastruktur

3.2.1 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 Gustavslundsvägen, Drottninggatan vid Kv Böljan, Blidögatan och Gantoftavägen. Utanför Helsingborgs arena har vi byggt upphöjda cykelöverfarter och förbättrat beläggningen för att skapa bättre förutsättningar för gående och cyklister att ta sig säkert fram.

Under 2020 färdigställdes sista etappen av Jönköpingsgatan. Från Filbornavägen till Sofiebergsvägen har vi byggt ny dubbelriktad cykelbana, breddat gångbanan och anlagt flera hastighetssäkrade passager för gående och cyklister både längs och tvärs gatan.



Exempel på nya cykelbanor som byggts klart under 2020. Till vänster Gustavslundsvägen och till höger Jönköpingsgatan (Foto: Lotta Wittinger, Stadsbyggnadsförvaltningen)

Vi har genomfört en rad olika åtgärder i syfte att öka trafiksäkerheten. I anslutning till Laröds skola och Gläntanskolan har vi byggt hastighetssäkrade passager och nya gång- och cykelbanor för att skapa säkrare trafikmiljö runt skolorna. Vi har även genomfört åtgärder för att säkra passager och dämpa hastigheten på bland annat Gåsebäcksvägen och Kadettgatan. Vi har även skapat ca 20 nya cykelöverfarter och därmed dubblerat antalet till runt 40 cykelöverfarter.

För att möta återkommande synpunkter på oro för buskörningar och fortkörande bilister har vi på ett antal mindre trafikerade gator infört ett test med tillfälliga farthinder, så kallade trygghetsgupp, och digitala Din-fart-skyltar som påminner om att hålla rätt hastighet.



Exempel på trafiksäkerhetsåtgärder 2020. Till vänster ny upphöjd cykelöverfart på Hittarpsvägen vid Laröds skola och till höger ny upphöjd cykelöverfart vid Gläntanskolan i Ödåkra.

3.2.2 Kollektivtrafikåtgärder

Kundgruppen är en av arbetsgrupperna i Busskoll, som är ett trepartssamarbete mellan Helsingborgs stad, Skånetrafiken och Arriva. Tillsammans arbetar vi för att kundens behov och intressen lyfts fram i projekt som genomförs för att utveckla stadsbusstrafiken. Det har varit ett rörigt och jobbigt år, resenärerna har känt sig osäkra på vad det är som gäller och det har inte varit lätt för förarna att ta frågorna samt de konflikter som uppstår. 2020 präglades arbetet i kundgruppen förstås av diskussioner och lösningar kring pandemin och minskat resande i kollektivtrafiken som effekt.

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 och många av punkterna från 2020 flyttas vidare till 2021 på grund av pandemin. Några saker som kundgruppen arbetat med eller marknadsfört under året:

- Skånetrafikens Trygghetslinje
- Tågstopp i samband med byggstart Väst kustbanan, med stor påverkan även på stadsbussar och regionbussar.
- Diskussioner kring barnperspektivet i kollektivtrafiken
- Samarbetat kring trafikomläggningar som påverkat kollektivtrafiken.
- Puffat för information om Skånetrafikens nya biljettsystem

Fokus framåt är att öka den upplevda tryggheten och säkerheten inom kollektivtrafiken. Få fler resenärer att resa utanför peaktid, med hjälp av appar och biljetter, samt att arbeta för att framdörrarna kan öppnas så att fler resenärer blipper sin biljett. När det blir möjligt för fler att resa kollektivt gäller det att skapa en ny relation med kunderna och välkomna dem tillbaka till kollektivtrafiken.

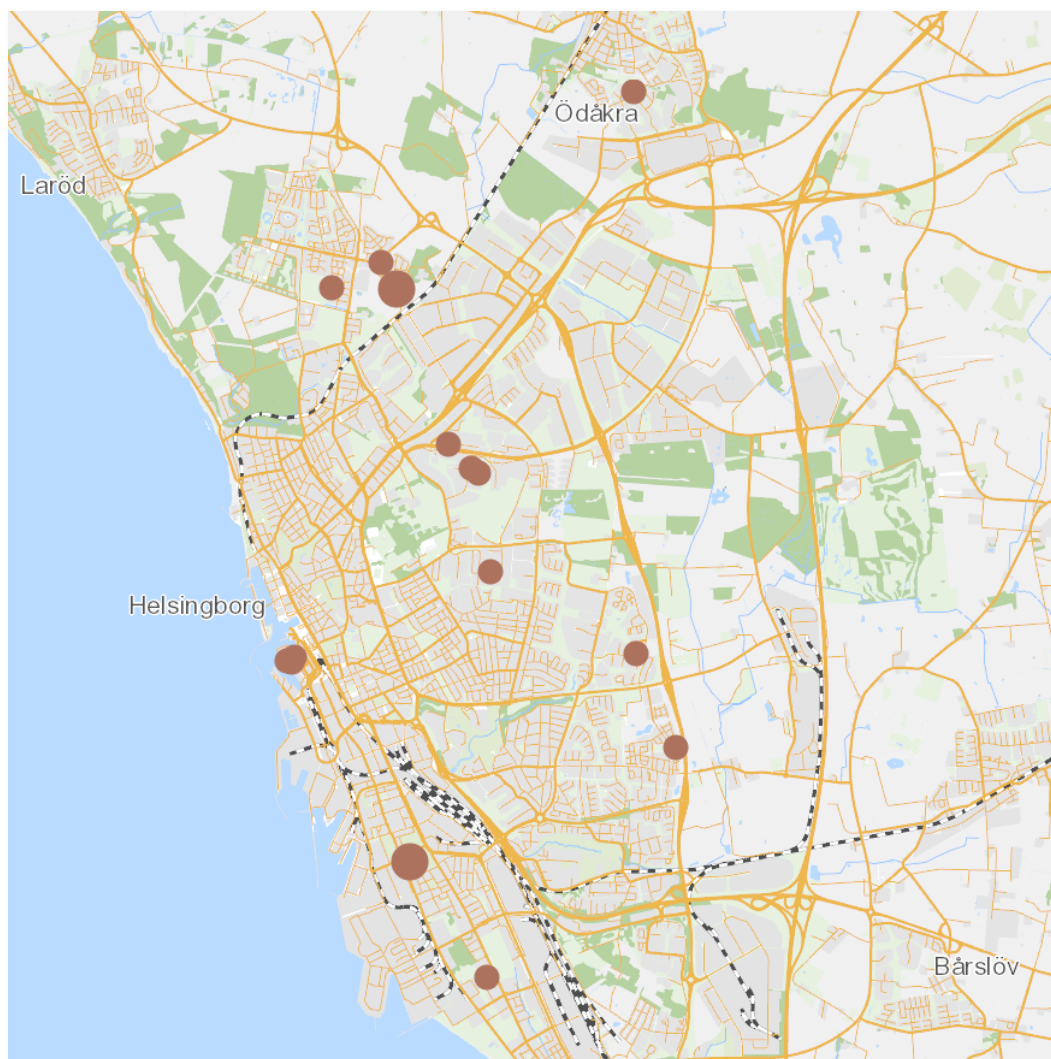
Ombyggnationen av Drottninggatan/Järnvägsgatan är klar och staden har låtit göra en uppföljande attitydundersökning för att ta reda på hur de människor som rör sig i området uppfattar platsen. Eftermätningen gjordes med hjälp av enkätintervjuer på plats längs gatan och visade ett positivt resultat där 72 % av de som svarade uppgav att de tycker att området blivit bättre och 82 % tycker att det är lättare att ta sig fram.

3.2.3 Större projekt och stadsutveckling

Drottninggatan, Järnvägsgatan och Helsingborgsexpressen färdigställdes under 2019, och nu under 2020 skedde inga nya större förändringar i trafiksystemet. Arbetet med hissar vid bron vid Tingshuset startade, vilket gjort att hållplatsen varit avstängd under stora delar av året.

Under 2020 byggstartades dubbelspårsutbyggnaden mellan Ängelholm och Maria. Förutom kortare spårarbete på denna sträcka byttes kontaktledningen mellan Ramlösa och Helsingborg C, vilket gjorde att all tågtrafik på Helsingborg C var ersatt med buss under två veckors tid. Dessutom har Trafikverket bytt räls på Rååbanan och man upptäckte fel på rälsen mellan Kävlinge och Helsingborg. Där fick tågen gå med reducerad hastighet i slutet av året. Detta har ställt till det för tågpendlare även om arbetena kom lägligt med tanke på pandemin.

Kartan nedan visar de flesta större bebyggelseprojekten som färdigställdes under år 2020. Det fanns främst inom centralorten samt i Ödåkra. Man kan förvänta sig att denna utveckling innebar ett ökat resbehov med bland annat ökad biltrafik på gator kring Väla, på Romares väg och Kullavägen i Maria, utmed Vasatorpsvägen, Sjögatan och Hästhagsvägen vid Ramlösa station.



4. Vart är vi på väg?

4.1 Analys

Vi befinner oss fortfarande mitt i en pågående pandemi, utan möjlighet att dra några definitiva slutsatser eftersom vi ännu inte vet hur coronakrisen kommer att påverka våra resvanor på längre sikt. Vi ser ett generellt minskat resande och en nedgång i rörligheten jämfört med innan pandemin.

Men även om vi vet att pandemin inneburit stora utmaningar för framför allt kollektivtrafiken, kan det samtidigt vara en möjlighet att tänka om och tänka nytt. Olika undersökningar visar att hemarbetet troligtvis kommer att hålla i sig även efter att pandemin är över. Detta innebär att färdmedelsfördelningen kan komma att förändras, och att vi framför allt behöver hitta nya sätt att mäta och följa upp resmönster när de som brukade åka kollektivt till arbetet eller skolan istället arbetar eller studerar hemifrån i större utsträckning även efter att pandemin är över. Nya vanor kan sätta spår i resandemönstren med färre antal resor som inte bara innebär ett minskat tryck på kollektivtrafiken utan även förändringar av de traditionella rusningstiderna då man har en ökad flexibilitet att välja när man väl reser.

Efter coronapandemin kommer vi behöva analysera de snabba beteendeförändringar som pandemin lett till, och diskutera hur vi kommer tillbaka och vidare i förhållande till vår målbild.

I rankningen av Sveriges bästa kommun för hållbara transporter kom Helsingborg på 6e plats 2020. Helsingborg ligger bra till då staden haft ett tydligt fokus på investeringar för cykel. Detta tillsammans med de goda kollektivtrafikmöjligheter som finns i Skåne gör att vi placerar oss bra i rankningen och ligger strax efter storstadsregionerna.

Att Helsingborg lyfts fram som en av de kommuner som gör mest investeringar för cykel är en intressant aspekt som är viktig för färdmedelsfördelningen och de mål som satts upp i Trafikplan 2017 och i Klimat- och Energiplanen. Trots att vi har stort fokus på investeringar i infrastruktur och kampanjer för cykel ser vi inte den ökning vi hoppats på i färdmedelsfördelningen utan en fortsatt överflyttning från bil till cykel är nödvändig för att nå målen.

Vi har sett en ökning av antalet **olyckor och skadade** de två senaste åren, men tittar vi över tid ser vi fortfarande en svagt nedåtgående trend. Ser vi till att vi även har en befolkningsökning har antal skadade minskat stadigt se senaste tio åren. Generellt har Helsingborg få omkomna och allvarligt skadade, utan majoriteten av olyckorna leder till måttliga och framför allt lindrigt skadade där singelolyckor bland fotgängare, så kallade fallolyckor, står för en majoritet.

Drygt hälften av de som skadades under 2020 var oskyddade fotgängare och cyklister, och det är även i dessa trafikantkategorier som vi ser den största ökningen. Vad detta beror på är svårt att säga, men en bidragande faktor kan vara pandemin och att rekommendationerna gjort att fler rör sig i utemiljön som gående och cyklist istället för med bil eller buss. Staden arbetar aktivt med trafiksäkerhetsfrågorna och med att säkra stråk och passager för oskyddade trafikanter, bland annat har det under 2020 införts ett flertal nya och säkra cykelöverfarter. Orsaken till att kollisionsolyckorna mellan motorfordon och cyklister har ökat under året är dock svårt att dra några slutsatser kring utan att detaljstudera olycksplatserna.

För **gångtrafiken** finns inga övergripande mätningar som staden gör årligen utan de mätresultat vi har är längs med shoppingstråken. Det senaste resultatet av resvaneundersökningen visar att andelen fotgängare i förhållande till övriga färdmedel ligger kvar på 11 procent och har gjort det sedan 2013.

De mätningar som gjorts längs shoppingstråken under 2020 visar en minskning, vilket kan knytas till covid-19 och restriktioner där allmänheten uppmanas att avstå från att vistas i butiker och andra inomhusmiljöer. Stadskärnan är en naturlig mötesplats för handel, mat, kultur och nöje men i takt med att de regionala råden har införts har de som uppehåller sig i stadskärnorna nästan helt begränsats till personer som bor och arbetar där.

Eftersom mätningarna inte är heltäckande är det svårt att se hur gångtrafiken i stort har förändrats och det är även svårt att spekulera i när fotgängarflödena återgår till normal nivå. Resvaneundersökningen ger bilden av att andelen gångtrafikanter inte förändrats de senaste fem åren, men nya mätmetoder för hur vi fångar in gångflöden behöver vidareutvecklas för en tätare uppföljning.

Statistiken för **cykel** 2020 visar på en ökning av antalet cykelpassager förbi mätstationerna sedan 2019 men siffrorna trots att cykeltrafiken ökar något sedan förra årets tapp är flödena i stora drag fortfarande på samma nivå som 2015. Vi ser positiva, om än marginella, förändringar över tid men cyklisters beteende är i regel väldigt väderberoende och kan därför ha relativt stora variationer från år till år. Om man tar året 2018 som exempel så var det en fin sommar vilket förklarar den kraftiga ökningen det året. Dock ser vi inte en ökning i den takt som behövs för att uppnå målet om att dubbla andelen cyklister från 11% till 21% till 2023. 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 gör att vi missar cyklister i vissa punkter. Huvudcykelstråken är konstanta och har de senaste åren fått standardförbättringar, varför det är oroväckande att vi inte ser några tendenser till ökning i mätpunkterna. Med tanke på befolkningsökningen borde konstanta resvanor fortfarande gett en större ökning över tid som vi tyvärr inte ser.

Staden har under de senaste åren gjort breda satsningar på cykelfrågor och har under de senaste åren haft en expansiv utbyggnad av cykelvägarna. I centrala delarna av Helsingborg har de senaste årens ombyggnader och avstängningar även gjort att kollektivtrafiken haft begränsad framkomlighet vilket till viss del gjort att vi kunnat se en överflyttning från stadsbuss till cykel, men då vi även saknat mätpunkter under byggperioden är det svårt att bekräfta denna observation.

Bidrag till elcyklar i kombination med både fysiska åtgärder och beteendekampanjer inriktade på cykel de senaste åren borde ha bidragit till att cykeln blivit ett attraktivt alternativ till bilen, men då vi gör satsningar men inte ser att fler cyklar blir slutsatsen att vi måste sänka framkomligheten för bil för att öka andelen cyklister.

Till skillnad från andra trafikslag verkar inte cykelflödena påverkats nämnvärt av coronapandemin. Antalet cyklister har inte sjunkit under pandemin men heller inte ökat i den utsträckning som restriktionerna kunde lett till. Resandet med kollektivtrafiken sjönk avsevärt men vi kan inte se en överflyttning till cykel. Dock kan restriktioner och rekommendationer för arbete hemifrån ha påverkat vad som annars kunde varit en större ökning.

Den 1 april 2020 kom Folkhälsomyndighetens första rekommendationer för resande i **kollektivtrafiken**. Det är i resandet med buss och tåg som vi ser störst förändring under 2020. Kollektivresandet i Helsingborg har under året minskat med ungefär 30-40 procent och från att ha legat på en stadigt uppåtgående trend så står nu kollektivtrafiken på den lägsta nivån på 15 år. Pandemin har alltså suddat ut nästan tio års utveckling sett till antal resande med kollektivtrafik. Dock kan vi se att det är problematiskt att prata om antal resande nu när människors beteende förändras så snabbt och drastiskt. Vi kanske inte har samma mål eftersom vi vill att folk ska resa mindre och behöver hitta ett sätt att koppla våra löpande analyser till färdmedelsfördelning när vi följer upp våra mål. Ut detta perspektiv är det färdmedelsfördelningen som behöver förändras och att andel resor med andra trafikslag minskar.

Samtidigt befinner sig branschen just nu i en situation där fler bussar och tåg uppmanas att rulla som vanligt, men färre personer rekommenderas att åka kollektivt. Det finns en risk att vi hamnar i en negativ spiral med minskat resande med kollektivtrafik vilket leder till lägre intäkter och därmed sämre utbud. Det kan också innebära att fler personer även fortsättningsvis väljer att ta bilen, vilket inte bara vore en förlust för arbetet med hållbart resande utan samtidigt skulle ge sämre framkomlighet för kollektivtrafiken. För att det hållbara resandet ska fortsätta sin positiva utveckling måste vi arbeta aktivt för att få Helsingborgarna att återvända till kollektivtrafiken efter pandemin, men med de förändrade vanor och möjligheter som det senaste året fört med sig för framför allt arbetspendlarna är det svårt att spekulera i om när vi åter är på samma nivå som före krisen.

Skånetrafiken gör månadsvis uppföljning och det är svårt att säga något förrän efter att vaccinationerna är genomförda och restriktionerna släpper. Staden måste följa upp regelbundet för att undvika en långsgående negativ trend, och göra kopplingar till vilka satsningar vi gör i Helsingborg. Även om resandet med kollektivtrafik går ner så är det viktigt att ha fortsatt fokus på hållbart resande, och på längre sikt räknar vi med att vi kommer ha en positiv utveckling där vi gör nya och stora satsningar och inte nedmonterar resurserna för kollektivtrafiken.

För **stadsbuss** kan vi se en minskning på nästan 40%. Det är en något mindre minskning i Helsingborg än kollektivtrafiken generellt i Skåne och resandet med stadsbusstrafiken återspeglar året och de restriktioner som införts. Från början av året då vi kunde se ett normalt resande har antalet resenärer med stadsbuss minskat som en direkt följd av de första pandemirestriktionerna. Nedgången kunde återhämtades delvis under sommarmånaderna, men det var fortfarande en tydlig dipp även under sommaren.

Stadsbusstrafiken har dock genomgått större förändringar de senaste åren med bland annat den nya HelsingborgsExpressen. I samband med detta kortades linje 1 i söder och man såg därför redan under 2019 en minskning. Det är även på denna linje som den största minskningen skett även detta år, även om nedgången i antalet resor är tydlig för samtliga linjer. Pandemins påverkan på resandet gör att det ännu är svårt att utvärdera de större satsningarna som gjorts i stadsbusstrafiken.

Även antal resor med **regionbusstrafiken** för linjer som trafikerar Helsingborg minskade under 2020 på samtliga linjer. Många av regionbusslinjerna har efter en stark ökning de senaste åren stabiliserats men vi kan under 2020 se en minskning i antalet resande på samtliga linjer. Linje 220 mot Höganäs som är den största linjen har gjort även gjort det största tappet. Generellt har regionbusstrafiken påverkats mer än stadsbusslinjerna av pandemin, vilket kan förklaras av rekommendationen att undvika längre resor.

Även i statistiken för påstigande på Helsingborgs **tågstationer** kan vi under 2020 se nästan 40 procents minskning. På de två större stationerna Helsingborg C och Ramlösa station, vilka är noder för många skol- och arbetspendlare, har antalet påstigande minskat kraftigt. Helsingborg C hade 2019 en kraftig uppgång efter några års nedåtgående trend men minskade under 2020 med 38% och är var nu det lägsta på tio år. Ramlösa station har haft en jämnare kurva som se senaste tio åren med en svag ökning, men även här har antalet påstigande per dag halverats. Trots detta kan vi på en del av de stadsnära stationsorterna se en fortsatt positiv trend över tid. På stationerna i Maria och Kattarp är resandet fortfarande högre än tidigare, med undantag för 2019. På de stadsnära stationerna konkurrerar tåget med stadsbussen vilket kan vara anledningen till att minskningen inte är lika kraftig här.

En stor del av statistiken kan förklaras av pandemin och restriktionerna. Arbetspendlare har uppmanats att jobba hemifrån, och skolorna har under perioder helt gått över till distansundervisning. På Helsingborgs C har det även varit helt avstängt för trafik under en kortare period på hösten på grund av banarbete. Även på stationerna längs Rååbanan förekom det banarbete som påverkade resandet.

I resvaneundersökningen som gjordes hösten 2018 minskar andelen **bilresor** i Helsingborg från 58 procent till 53 procent sedan resvaneundersökningen 2013. Detta talar för att utvecklingen hittills inte har gått framåt i den takt som krävs utan det behöver ske en överflyttning till de hållbara transportmedlen för att nå målet om en färdmedelsandel på 42% bilresor till 2022, och dels minska koldioxidutsläppen från vägtrafik med 80% till 2030, jämfört med 2010, vilket är ambitionen i Klimat- och Energiplanen.

Sedan 2019 har vi sett den totala trafiken vid mätpunkterna har minskat med 3 procent, och vi har alltså haft en svagt positiv trend för andra året i rad. Tittar vi något längre tillbaka kan vi dessutom se att trafiken vid mätpunkterna har minskat med 7% sedan toppen 2016. Då det varit mycket vägarbeten och ombyggnader de senaste åren är vissa mätpunkter saknats eller varit osäkra vilket gör att 2016 är den senaste säkra mätpunkten, och det var även då vi såg en topp efter en längre tids ökning av trafiken. Efter detta har vi kunnat se en minskning framför allt på Drottninggatan som ligger 21% lägre än 2016 trots att trafiken under 2020 haft en viss ökning.

2020 är det första året som vi åter har tillförlitliga siffror från samtliga mätpunkter och kan börja utvärdera effekterna de ombyggnaderna som gjorts i centrum men på grund av Covid-19 är det svårt att använda årets statistik som utgångspunkt för en övergripande analys.

Även biltrafiken har påverkats av coronapandemin och minskningen kan bero på att arbetspendlingen minskat när fler stannar hemma. I andra delar av landet har man sett minskad biltrafik av covid men Helsingborg ligger relativt stabilt även om vi ser en mindre minskning.

Tappet i kollektivtrafiken återspeglas heller inte i statistiken för biltrafiken. Samtidigt kan vi anta att det skett en viss överflyttning av resande från kollektivtrafiken, men det är svårt att med säkerhet säga hur färdmedelsfördelningen sett ut under pandemin. Restriktioner och inställda eller ändrade semesterplaner har haft stor påverkan på våra resvanor, och där det tidigare varit tillgänglighet och flexibilitet som fått många att välja bilen har det under 2020 även funnits hälsoskäl att köra egen bil till sina målpunkter. Att bilen under året blivit ett mer attraktivt alternativ kan komma att påverka även hur man rör sig även efter pandemin. Att fler vant sig vid att ta bilen kan även påverka hur man

uppfattar kollektivtrafikens prismodell, och det är stora osäkerheter i vad som kommer hända den kommande tiden. Troligtvis är det först om några år som vi kan se effekterna av pandemin och i denna uppföljning bör vi ha fokus på färdmedelsfördelningen. I dagsläget görs analys av färdmedelsfördelningen i första hand i regionens resvaneundersökning vart femte år, men vi behöver översätta och bevaka resultatet samt en tätare uppföljning och analyser i relation till våra mål.

I flödena av **tung trafik** i stadens mätpunkter ser vi att en ökning i trafikflödena från 2019-2020 och vi har även en ökande trend på längre sikt. Helsingborg är en hamnstad och en nod för logistikföretag vilket är en förklaring till den ökande andelen tung trafik. Tunga lastbilar har ökat generellt i Sverige och detta syns även i vår statistik. Ser vi på fördelningen av tunga fordon i trafik har lätta lastbilar i trafik har ökat mellan 2019-2020 medan tunga lastbilar minskat det senaste året, även om det över tid finns en ökning av samtliga tunga fordon.

Eftersom antalet invånare ökar och **bilnehavet** också ökar, så innebär det en ökning av det totala antalet bilar inom staden.

Coronavirusets utbrott i mars 2020 har påverkat bilresandet och därmed också parkeringsmönster i staden. I genomsnitt har antalet parkeringar som sker på områden med avgift minskat med 4,4% samtidigt som omsättningen i pengar har minskat med 11,8%. Detta tolkar vi som att fler jobbar hemifrån men att man fortfarande gör korta ärenden i staden om än i mindre omfattning.

Vi ser sakta men säkert en ökande trend i antal bilar i Helsingborg, som inte kan förklaras av inflyttning. Ser vi till antalet bilar per tusen invånare är det tydligt att bilnehavet inte minskar. Under 2020 har vi följt upp de senaste större byggprojekten i staden och det är tydligt att bilnehavet har varit högre än gällande p-norm. Stadens invånare har både fler bilar och använder dessa mer än önskat. Bilen representerar valfrihet och det kommer ta tid innan detta synsätt ändras, och slutsatsen vi kan dra är att vi inom den närmsta framtiden kommer inte lyckas minska bilnehavet, utan fokus bör ligga på att få ner bilresandet. Därför behöver vi fokusera på att öka användandet av delade fordon så att vi använder marken effektivt och håller nere boendekostnader i exploateringsprojekt.

Vi vet även att de flesta **parkeringar** i innerstaden minskar, och antalet parkeringsplatser går ner fast bilnehavet går upp. På gatumark har antalet parkeringsplatser de senaste åren minskat med 1000 platser (inklusive platserna på ångfärjan) av ca 12 000-13 000. Detta har generellt lett till att söktrafiken ökar och man kör längre för att hitta en parkering. Snitttiden för att hitta en parkeringsplats uppskattas vara ca 15-30minuter under rusningstid.

Trots att vi ökat avgifterna har antalet felparkeringsavgifter gått upp, och det är ännu för tidigt att analysera om ökningen av avgifterna på sikt kommer leda till att man parkerar mindre fel än tidigare.

Under 2020 kan vi se att parkerandet går ner, men antal bilar minskar inte. Detta ser vi som ett direkt resultat av coronapandemin där vi har fler bilar i trafik men inte nödvändigtvis använder dem. Vi har även sett att trenden med "hemester" har varit stor, i synnerhet under sommaren, och att man under pandemin har besökt grönområden och platser för rekreation utomhus i större utsträckning än vanligt.

4.2 Rekommendation fortsatt planering

- Vi **bevakar utvecklingen efter Coronapandemin** med särskilt fokus på resandet med kollektivtrafik som minskat kraftigt under pandemin. Vi följer upp resandestatistiken oftare för att se om det krävs särskilda åtgärder.
- Vi behöver arbeta fram **nya metoder för trafikräkning**, och vi förbereder med ny teknik bland annat i belysningsstolpar som en del i arbetet med att hitta **nya verktyg för att samla in mönster för resvanor**.
- Vi ska **skapa attraktiva platser och stråk** där helsingborgarna vill röra och uppehålla sig, och vi färdigställer under den närmsta tiden saknade länkar och behov i centrum vid bland annat Fågelsågsstråket, norra delen av Drottninggatan, SeaU och området runt HBG C - Kungstorget.
- Vi fortsätter det systematiska arbetet med **trafiksäkerhetsarbetet** då det har gett ett bra långsiktigt resultat med minskat antal olyckor. Vi provar nya lösningar och utvidgar vår verktygslåda gällande trafiksäkerhetsåtgärder.
- **Utvecklingen av våra större kollektivtrafikåtgärder**, såsom Helsingborgsexpressen och Västkustbanan, fortgår i samarbete med Arriva, Skånetrafiken och Trafikverket.
- Vi behöver **prioritera ett hållbart resande** genom beteendepåverkande kampanjer för att öka cykel- och kollektivtrafikens attraktivitet. Vi arbetar med fokus på utbyggnad av cykelbanor samt att systematiskt bygga bort felande länkar och skapa säkra passager för gång- och cykeltrafiken.
- **Konkurrensförhållande mellan biltrafik och de hållbara transportslagen behöver fortsätta att ändras**. Cykeltrafiken ska prioriteras i byggande och planering samtidigt som biltrafiken styrs till det övergripande vägnätet.
- **Det behövs nya yt- och kostnadseffektiva parkeringslösningar** där en översyn av avgiftszonerna är en viktig komponent för att få ekonomi i framtida anläggningar.

