



Trafikåret 2021

Helsingborgs Stad



HELSINGBORG

Trafikåret 2021

Trafikåret 2021 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.

Trafikåret 2021

Framtagen av Stadsbyggnadsförvaltningen i Helsingborgs stad

Datum: 2021-04-22

Samordnare: Lovisa Emilsson

Arbetsgrupp: Heléne Nilsson, Linda Bermin, Simon Randahl, Anne-Marie Frisell, Leo Schneede, Emma Kangas, Hjördis Hilmarsdottir, Torgny Johansson, Erik Bredmar, Frida Malmqvist, Niklas Tengheden

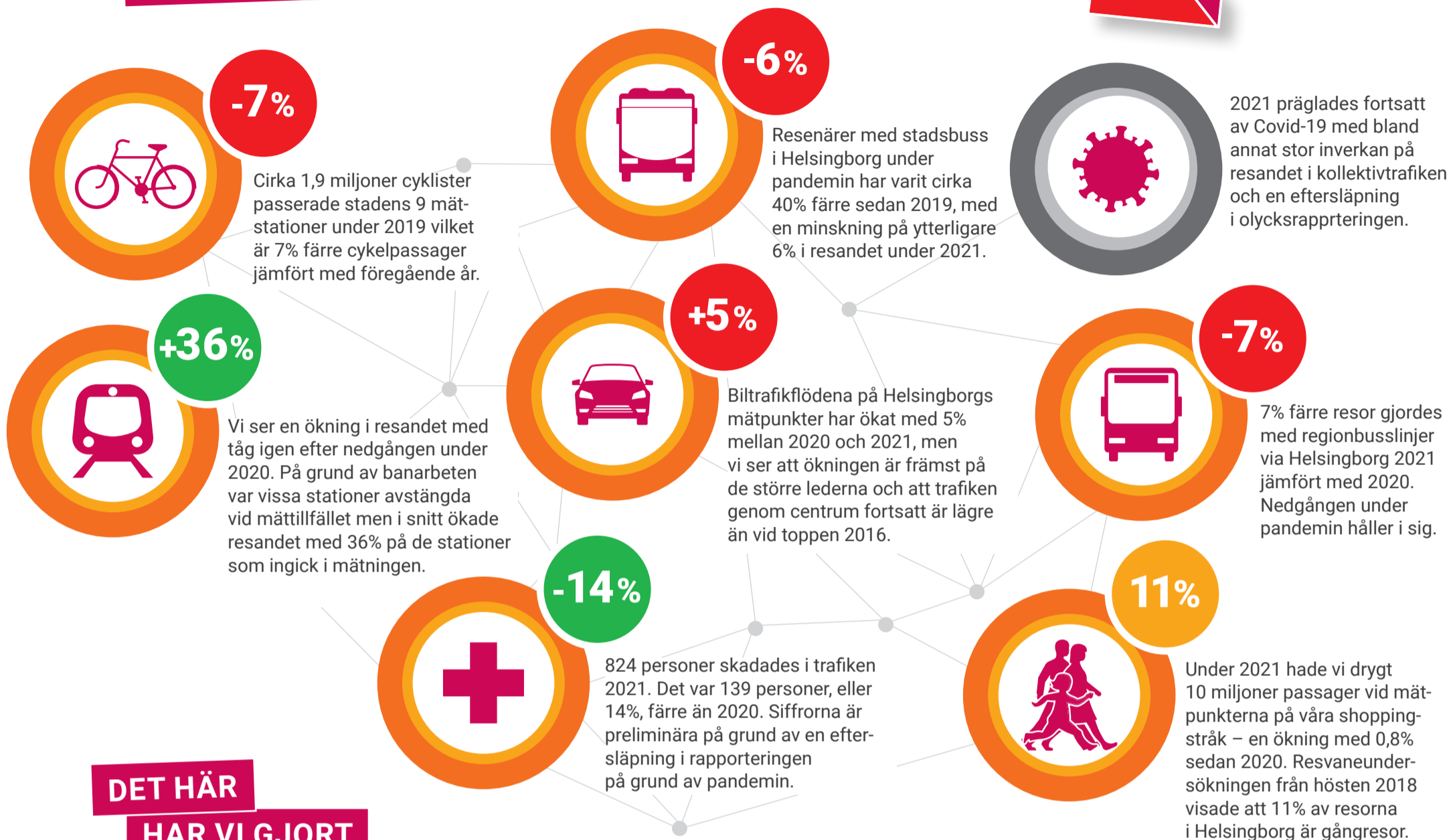
Kontakt: trafikenheten@helsingborg.se

1. Mål för trafikutvecklingen	5
1.1 Färdmedelsfördelning 2021.....	6
1.2 Kommunrankning Hållbara transporter	7
1.3 Kommunvelometern	7
2. Så här ser det ut	8
2.1 Gång	8
2.2 Cykel	10
2.3 Kollektivtrafik.....	12
2.3.1 Stadsbuss	12
2.3.2 Regionbuss	14
2.3.3 Tåg	15
2.3.4 Resor över sundet	16
2.4 Motorfordonstrafik	17
2.4.1 Biltrafik.....	17
2.4.2 Tung trafik.....	18
2.4.3 Bilinnehav.....	20
2.4.4 Bilparkering.....	21
2.5 Säkerhet och Miljö	22
2.5.1 Trafiksäkerhet och olycksutveckling.....	22
2.5.2 Luftkvaliteten i Helsingborg	26
2.5.3 Vägtrafikbuller.....	27
2.5.4 Klimat.....	28
2.5.5 Elektrifiering.....	29
3. Det här har vi gjort	30
3.1 Beteendepåverkan och kampanjer	30
3.2 Infrastruktur.....	32
3.2.1 Gång-, cykel- och trafiksäkerhetsåtgärder	32
3.2.2 Kollektivtrafikåtgärder.....	33
3.2.3 Större projekt och stadsutveckling.....	33
4. Vart är vi på väg?.....	34
4.1 Analys	34
4.2 Rekommendation fortsatt planering.....	38

TRAFIKÅRET 2021

HELSINGBORG

EN SAMMANFATTNING



DET HÄR

HAR VI GJORT

- ✓ Vi har genomfört trafiksäkerhetshöjande åtgärder i bland annat Laröd och Gantofta där vi har byggt hastighetssäkrade passager och nya gång- och cykelbanor för att skapa en säkrare trafikmiljö runt skolor.
- ✓ Vi har byggt flera nya gång- och cykelbanor, bland annat längs Vaktgatan, Drottning Margaretas gata och Lundsgård. Vi har även påbörjat flera större ombyggnader för cykel, exempelvis på Larmvägen, Fågelsångsgatan och Norra Storgatan.
- ✓ Under 2021 invigdes den nya Varvsbron för gående och cyklister mellan Helsingborg centrum och Oceanhamnen. Gång- och cykelbron vid Tingshuset färdigställdes och upprustningen har inneburit bättre tillgänglighetsanpassning och nya hissar från buss-hållplatsen.
- ✓ Under 2021 testade vi ett nytt koncept för att låna ut elcyklar till privatpersoner, istället för cykelbiblioteket som vi la ner 2020. Projektet fick i utvärderingen positiv respons där 22% svarade att de köpt en elcykel och 50% angav att de cyklade mer efter att testat låncykeln.
- ✓ Under 2021 genomförde vi flera kampanjer och projekt för hållbart resande och säkerhet i trafiken. Bland annat vår årliga synbarhetskampanj och så startade projekten 300 testcyklister samt Hållbara företagsresor 2.0 – två projekt som vänder sig till privatpersoner respektive företag för att uppmana till hållbara affärs- och pendlingsresor och motivera omställningen till ett mer klimatsmart resande.

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, särskilt för gående och cyklister. Vi förbereder detta bland annat med ny teknik i exempelvis 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

med fokus på exempelvis trafiktrygghet, belysning och buller samt jämställdhet, jämlikhet och barns möjlighet att transportera sig.

- ✓ Vi färdigställer inom den närmsta tiden saknade länkar och behov i centrum vid bland annat Fågelsångsstråket, norra delen av Drottninggatan, och området runt Helsingborg C - Kungstorget.
- ✓ Vi fortsätter det systematiska arbetet med trafiksäkerhetsarbetet, och då vi ser en ökning av bland annat cykelolyckor måste vi utreda detta vidare och ytterligare fokusera på prioritering av oskyddade trafikanter.
- ✓ Vi provar nya lösningar och utvidgar vår verktyglåda gällande trafiksäkerhetsåtgärder.
- ✓ 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.
- ✓ Vi behöver nya yt- och kostnadseffektiva parkeringslösningar där en översyn av avgiftszonerna är en viktig komponent för att lyckas med en hållbar parkeringsutveckling.



1. Mål för trafikutvecklingen

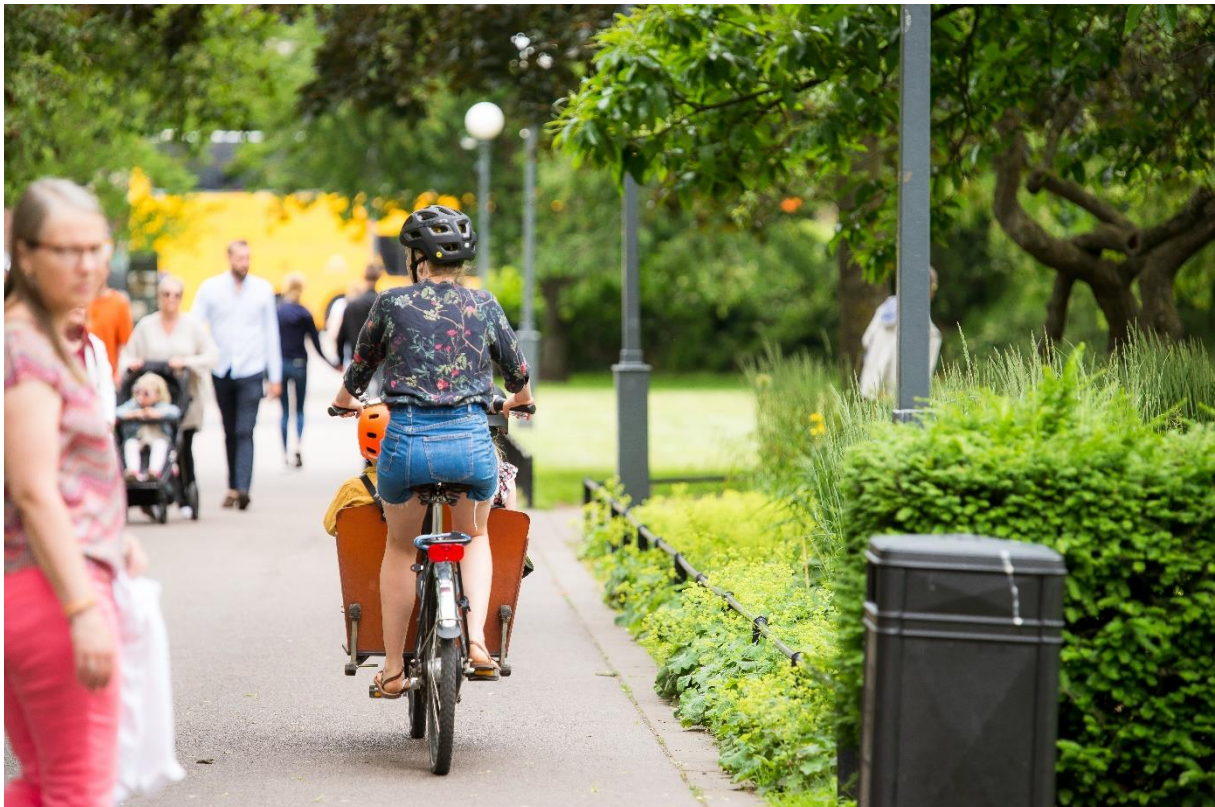
Uppföljningen i Trafikåret 2021 utgår från målen i Trafikplan 2017, där ett av huvudmålen är att öka andelen hållbara resor, det vill säga andelen gång, cykel och kollektivtrafikresor. Vi följer även upp andra övergripande mål som Helsingborgs stad har som berör trafikutvecklingen.

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, som idag har ersatts av ÖP2021, 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 Klimat- och energiplanen samt Region Skånes strategi för ett hållbart transportsystem.

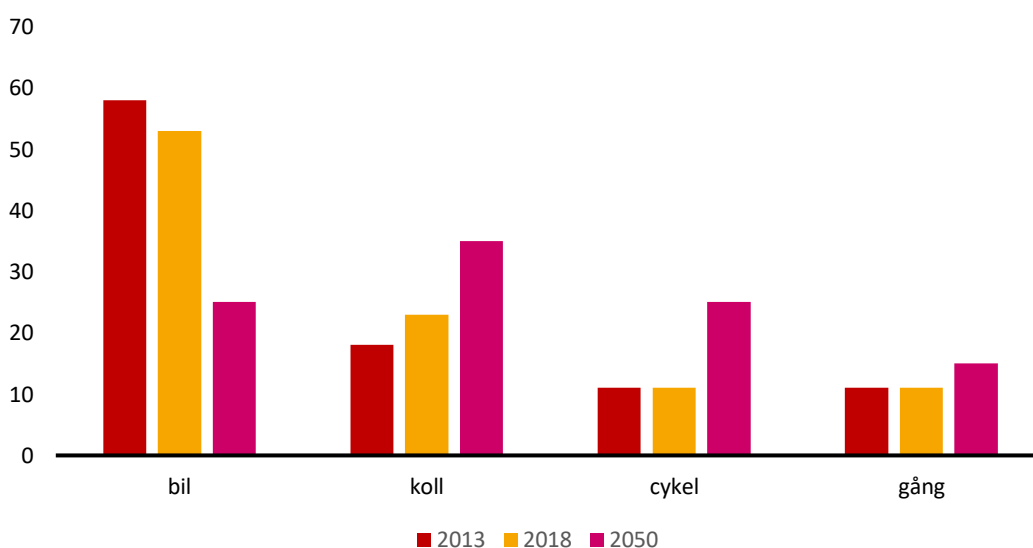
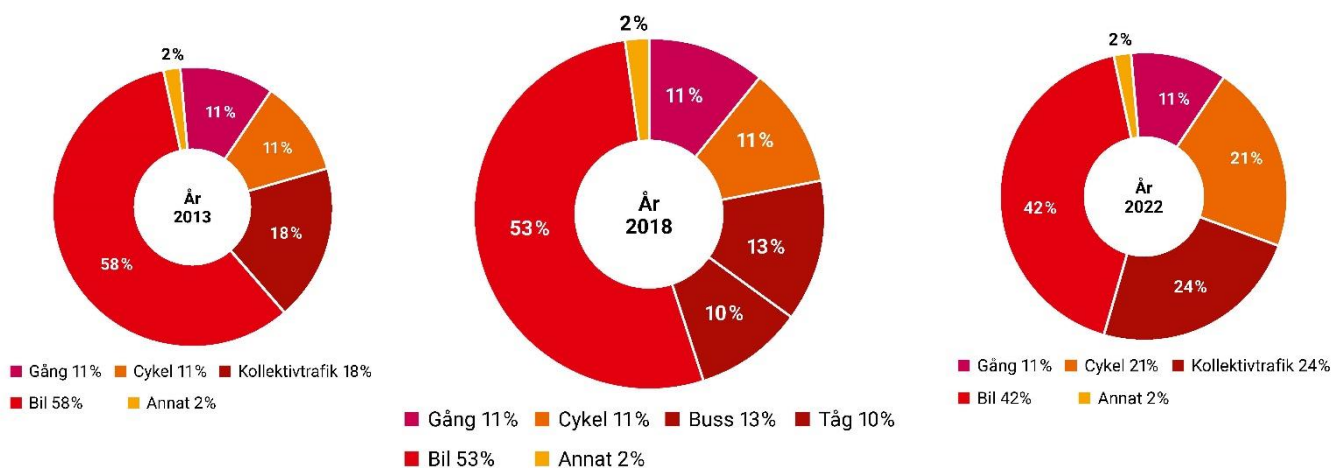


1.1 Färdmedelsfördelning 2021

Vart femte år görs en regional resvaneundersökning. Den senaste genomfördes hösten 2018 (RVU2018). Undersökningen visar att sedan år 2013 har andelen resor med kollektivtrafik ökat, andelen bilresor har minskat något och andelen resor med cykel och gångresor ligger kvar på samma nivå. För Trafikplanens mål-år 2022 ska cykelresorna ligga på 21%, gång på 11%, kollektivtrafikresor på 24% och bilresorna ska endast vara 42% av färdmedelsfördelningen.

Vi skulle kunna säga att utvecklingen i stort går åt rätt håll men inte i den takt som behövs för att nå målen i klimat- och energiplanen där bilresorna står för högst en fjärdedel av alla resor.

Enligt resvaneundersökningen var kollektivtrafikens andel nästan i nivå med en önskad nivå och detsamma gällde för andelen gångresor. Pandemin förändrade våra resbeteenden. Bland annat har antalet kollektivtrafikresor minskat under pandemin, se mer under avsnitt xx.



Förflyttningar i färdmedelsandel

1.2 Kommunrankning Hållbara transporter

Varje år sedan 2014 görs en årlig kommunrankning av Sveriges bästa kommuner för hållbara transporter, kallad SHIFT. Syftet är att lyfta fram de kommuner som kommit långt i arbetet med hållbara transporter samt sprida kunskap och idéer. Helsingborg placerade sig 2021 på plats 9 av 30 medverkande kommuner. Det är en försämring jämfört med 2020 då vi hamnade på plats 6 och minskade från 198 till 180 poäng.

Helsingborg lyfts fram i SHIFT-rapporten 2021 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. Det Helsingborg får kritik för är trafiksäkerhet med 1,6 döda per 10 000 invånare. Medianen för deltagande kommuner är 0,84. Staden ligger också lågt i jämförelse med andra städer gällande andelen vägar med hastighetsbegränsningen 30km/h, där Helsingborg ligger på ca 20-30 %. Det placeras oss bland de tio sämsta kommunerna vad gäller 30-vägar.

1.3 Kommunvelometern

Kommunvelometern är Cykelfrämjandets stora nationella granskning som mäter och jämför kommunernas insatser för cykling. Granskningen är ett verktyg för att kunna se hur deras kommun står sig i jämförelse med andra. mäter och jämför kommunernas insatser för cykling under föregående år. Syftet med studien är att kunna jämföra nuläget i en kommun gentemot andra kommuner, se förändringar över tid samt att belysa områden där det finns potential för förbättringar. Granskningen mäter varken utvecklingen av själva cykeltrafiken inom kommunerna eller cyklisters nöjdhet utan fokuserar på kommunernas insatser för cykling inom områdena infrastruktur, information och marknadsföring och organisation då det ger en mångfacetterad bild av kommunernas arbete med cykling. 2021 var Kommunvelometerns tolfte omgång och 57 kommuner deltog i granskningen



Helsingborg deltog för elfte året i rad och kom på tredje plats efter Uppsala, som toppade Kommunvelometern för fjärde året i rad, och Lund.

Helsingborg fick totalt 74 poäng av 90 möjliga. I jämförelse med förra årets rankning ökar Helsingborg sina poäng framförallt inom delområdet infrastrukturinvesteringar, där staden fick 2021 års högsta poäng: 18 av 20 möjliga. Helsingborg fick även starka resultat även inom delområdena kopplad till organisation: cykelpolitik, uppföljning och mätning samt organisatoriska åtgärder. Störst utvecklingspotential för Helsingborg är i delområdet informations- och marknadsföringsinvesteringar.

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.

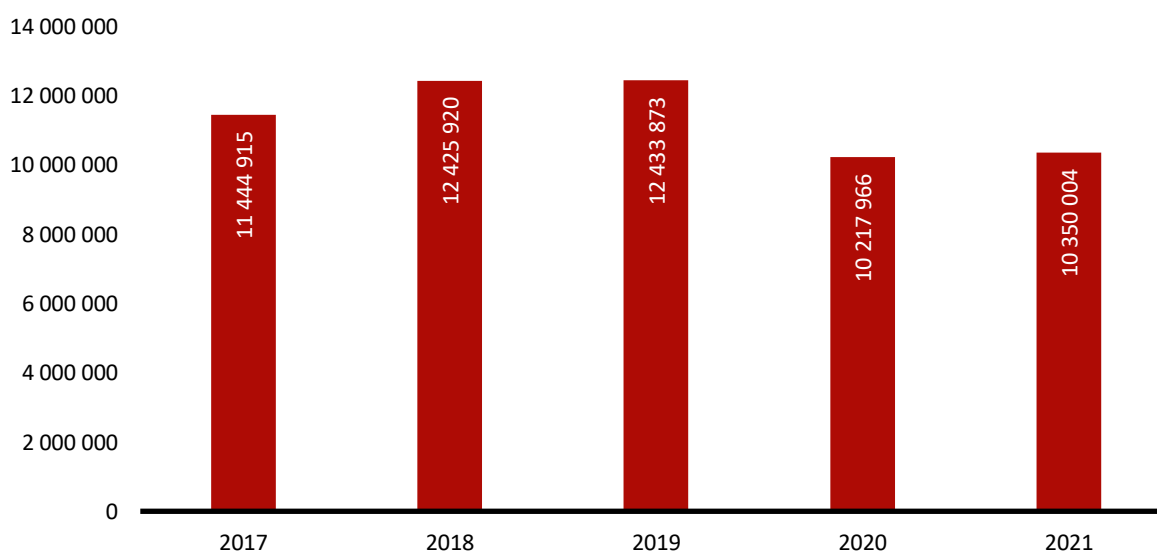
2.1 Gång

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).

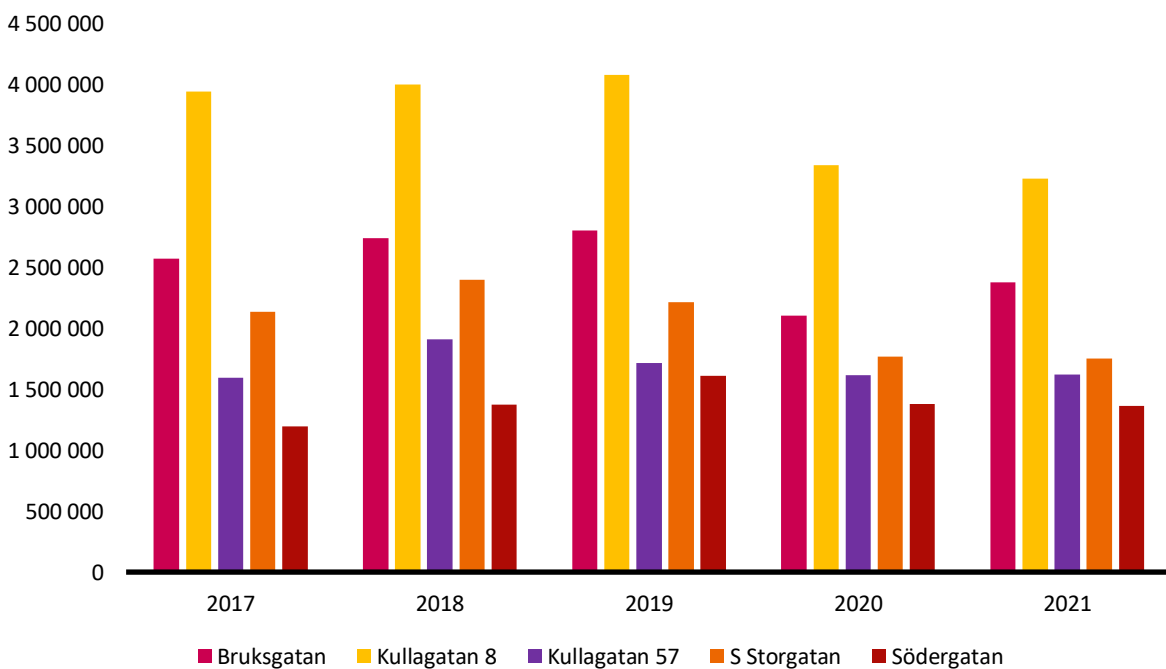
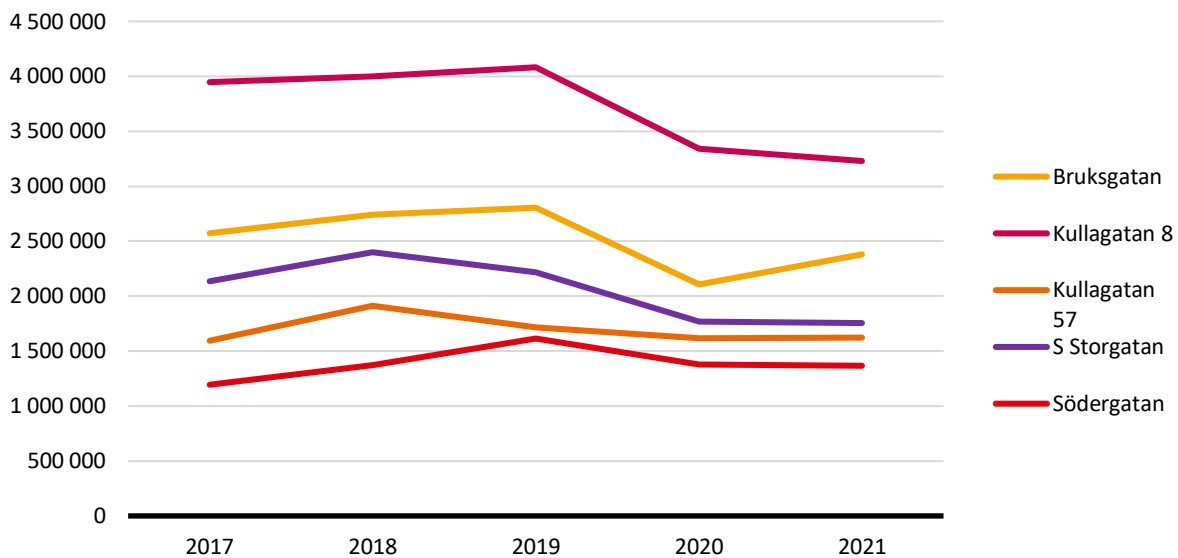
Vi har inget heltäckande sätt att fånga in gångflödet i staden. Olika gångtrafikräkningar genomförs men med olika syften, varför det är svårt att jämföra dem sinsemellan.

Helsingborg Citysamverkan mäter antalet 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 2021 visar att det totala antalet passager i mätpunkterna var 10 350 004 – vilket är 0,8% fler än föregående år.

Även denna år, 2021, upplever Helsingborgs Citysamverkan och verksamheterna i centrum att Coronapandemin lett till ett minskat antal besökare och lägst antal besökare var under vintern 2021. Restriktionerna var detsamma under större delen av 2021, och det är därför ännu för tidigt att se den totala effekten som Covid-19 fått på våra vanor, shopping- och resmönster och det är därför för tidigt att spekulera kring hur lång tid det kommer ta för fotgängartrafiken att återgå till normala flöden.



Totalt antal passager i samtliga mätpunkter 2016-2021

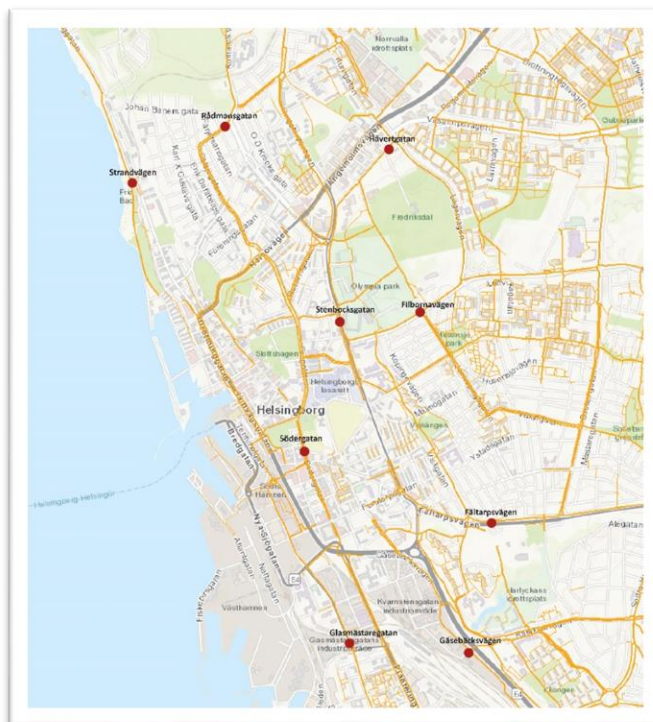


Antal passager i respektive mät punkt 2017-2019.

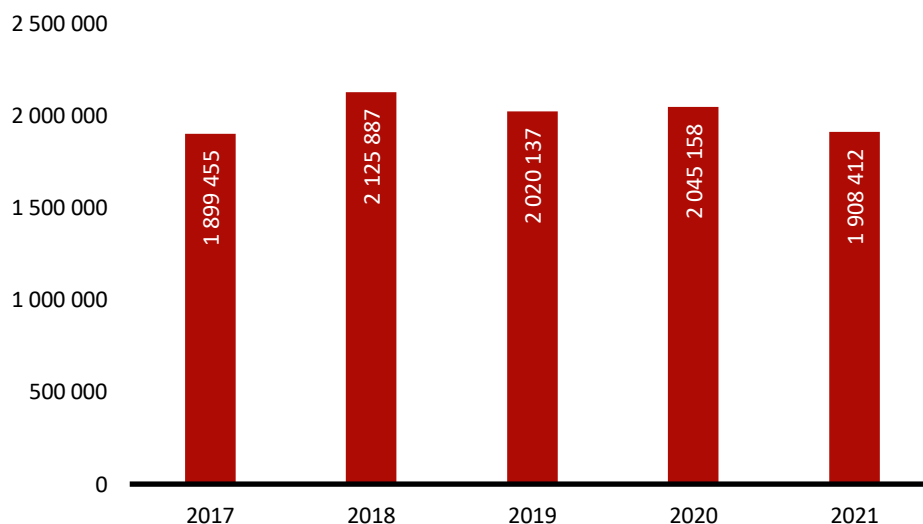
2.2 Cykel

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. 1,9 miljoner cyklister passerade stadens mätpunkter under 2021. Detta innebär en minskning jämfört med föregående år på cirka 7 % vilket stämmer väl överens med trenden i andra liknande städer där vissa städer visar en större minskning på 12-17%.

Av de nio mätplatserna utgörs topp 3 år 2021 av Södergatan (dagligt medelvärde 1 036), Stenbocksgatan (827) och Hävertgatan (777). Det är samma tre mätplatser som var störst 2020 med undantag från Hävertgatan som tagit över tredjeplatsen från Filbornavägen.

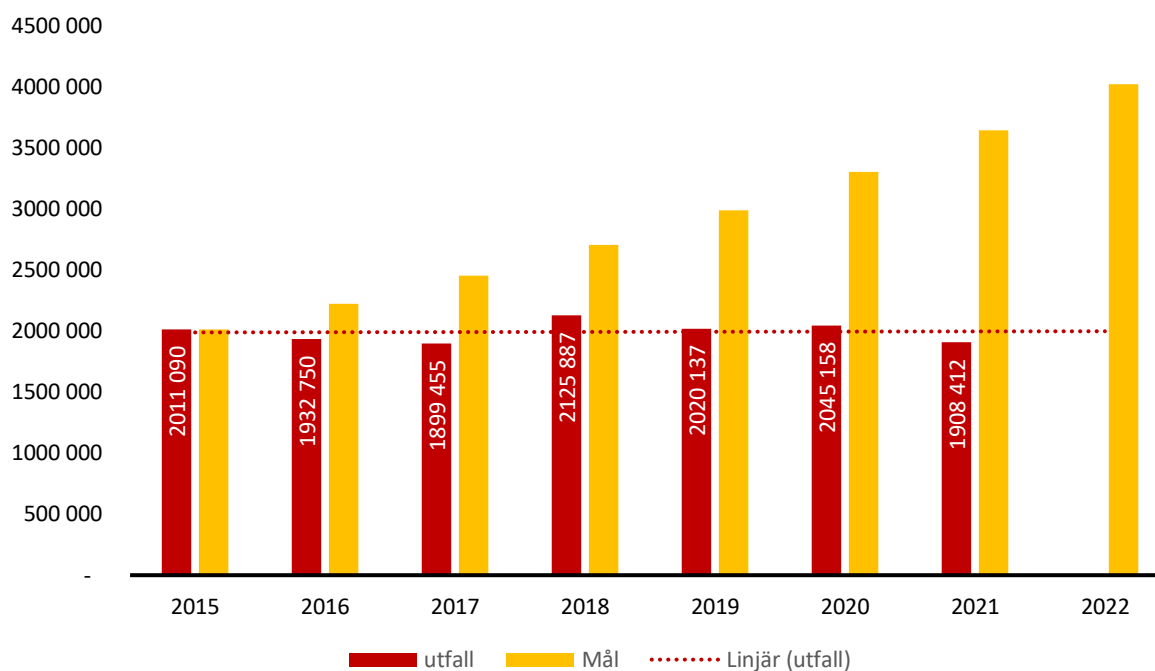


Siffrorna i diagrammet visar det totala antalet cykelpassager i de nio mätpunkterna jämfört med hur stora dessa värden behöver vara om vi ska nå målen i cykelplanen. De röda staplarna visar utfallet och de gula visar målvärdet. Diagrammet visar att vi måste fortsätta investera i cykelvägnätet och prioritera cyklisters framkomlighet, säkerhet och trygghet. Det är dock tydligt att detta inte räcker och att vi behöver fokusera ytterligare på beteendepåverkan för att förmå fler invånare att välja cykeln framför bilen.



Totalt antal cyklister årligen i stadens respektive mätpunkt 2016-2021

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 (elcyklar ej medräknade). 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

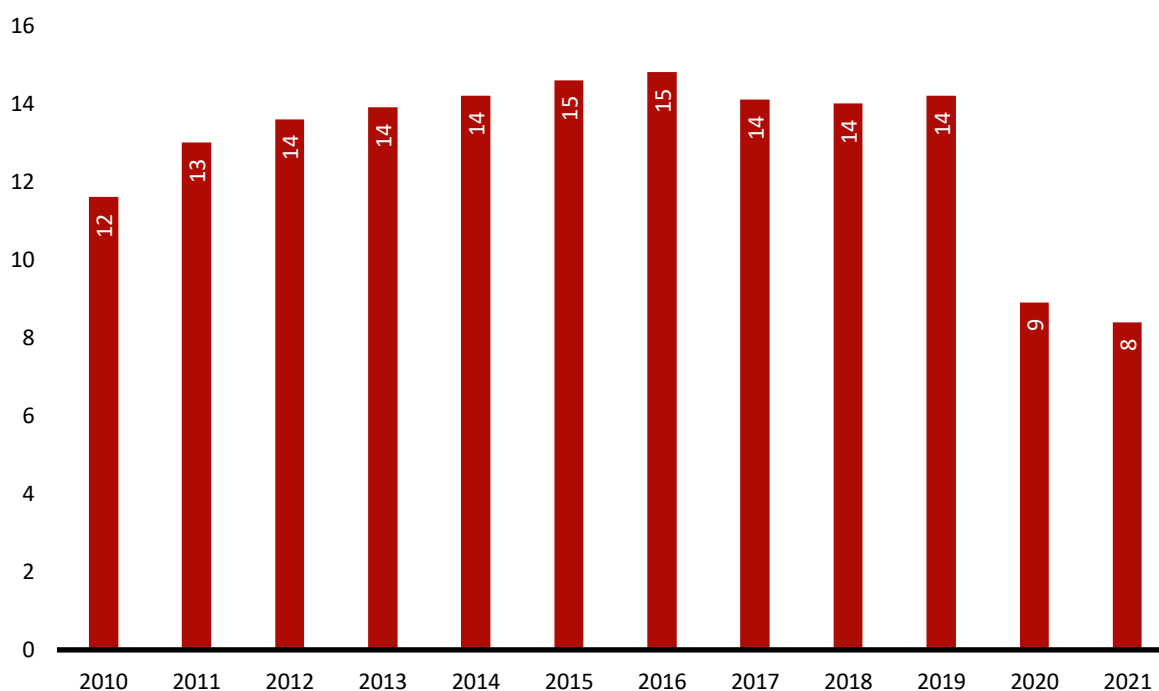


2.3 Kollektivtrafik

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).

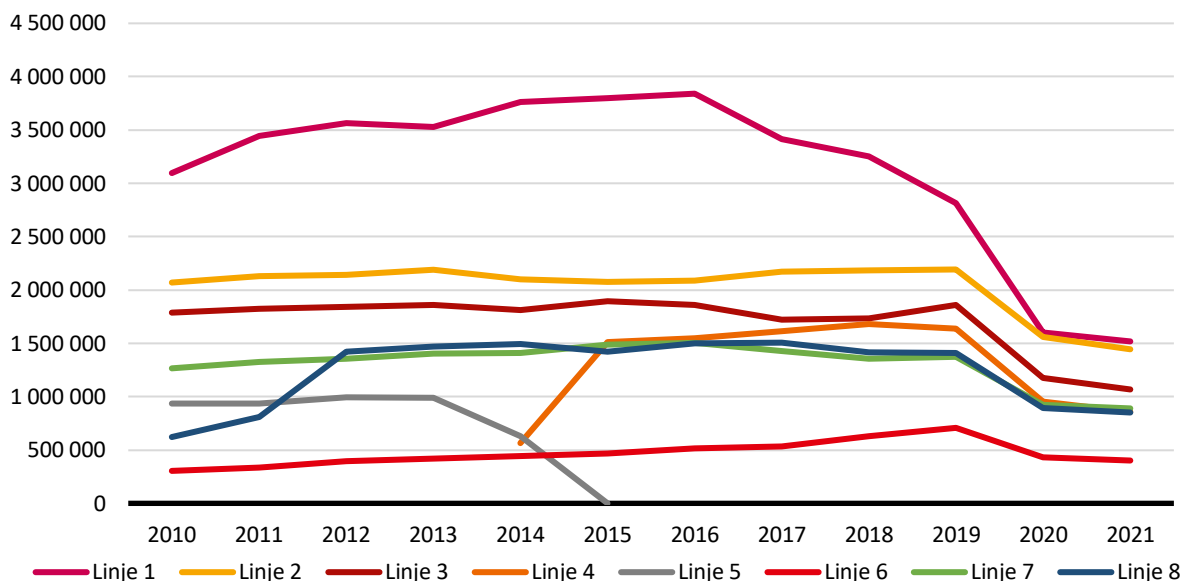
2.3.1 Stadsbuss

Coronapandemin har slagit hårt mot kollektivtrafikresandet i stort och resandet med stadsbusstrafiken är inget undantag. Nedgången från 2019 till 2020 var nästan 40 procent och under 2021 fortsatte nedgången ytterligare.



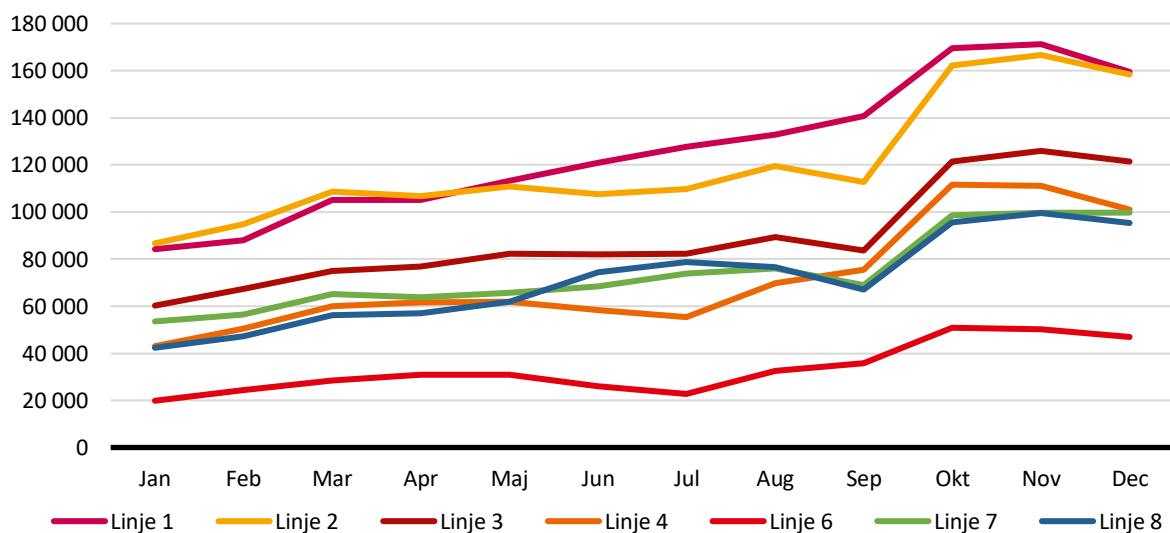
Antal resor stadsbusstrafiken 2010–2021 (miljontal resor)

Det minskade resandet från 2020 till 2021 gäller för samtliga större stadsbusslinjer. Linje 4 (Västergård-Helsingborg C-Ramlösagården) är den stadsbusslinje som uppvisar den största procentuella nedgången med nästan tio procent. Det är också på linje 4 som den procentuella resandeminskningen varit som störst sedan pandemin startade, med en nedgång på nästan 50 procent sedan 2019. De linjer som klarat sig bäst under pandemin är linje 2 (Ödåkra-Helsingborg C-Ättekulla-Råå) och linje 7 (Dalhem-Helsingborg C-Gustavslund) med nedgångar runt 35 procent.



Antal resor per stadbuslinje 2010–2021 (linje 5 lades ner 2014)

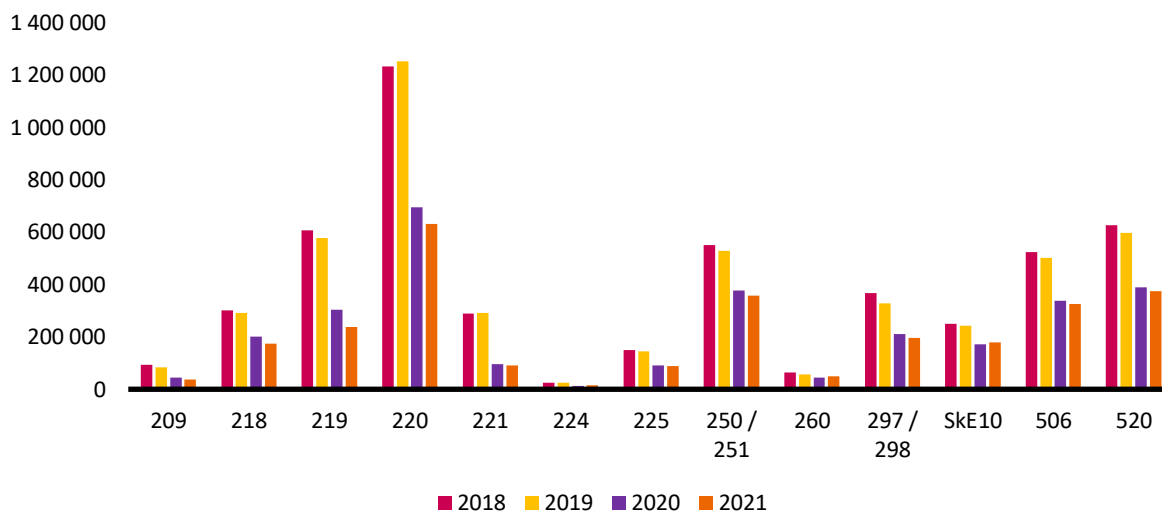
Resandet med stadbusstrafiken återspeglar året som präglats av pandemin och de restriktioner som tillämpats i kollektivtrafiken. Året inleddes med en svag men stabil resandeökning, från låga nivåer. Under hösten ökade resandet relativt kraftigt och antalet resor i stadbusstrafiken uppgick under fjärde kvartalet till omkring 80 procent av antalet resor före pandemin. Mönstret följer i stora drag hur smittspridningen utvecklade sig och de restriktioner och rekommendationer som följde, vilket även gäller resandeminskningen i december.



Antal resor per stadbuslinje under 2021 fördelat per månad

2.3.2 Regionbuss

Även när det gäller resorna med regionbuss slår Coronapandemin igenom tydligt i statistiken. Nedgången från 2020 till 2021 är drygt 7% och minskningen gäller så gott som samtliga regionbusslinjer inom kommunen. Procentuellt är det stor skillnad i nedgången mellan olika linjer. Linje 219 (Helsingborg-Rydebäck) uppvisar en minskning på över 20 procent, samtidigt som resandet på de mindre linjerna 224 (Arild-Hjälmsult), 260 (Ekeby-Landskrona) och SkåneExpressen 10 (Helsingborg-Örkelljunga) ökat marginellt.

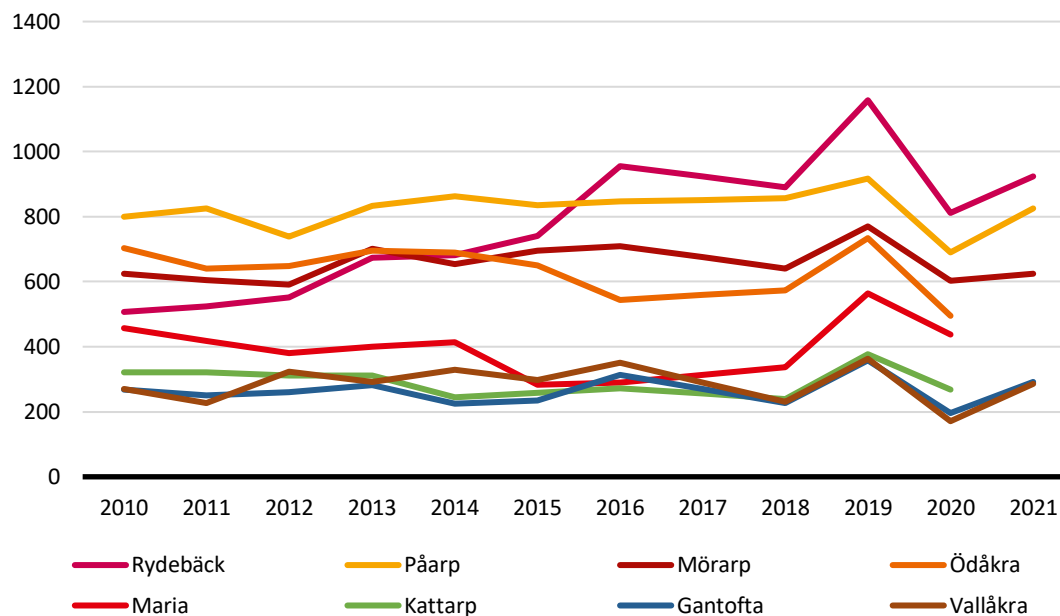


Antal resor med regionbuss per linje 2018-2021

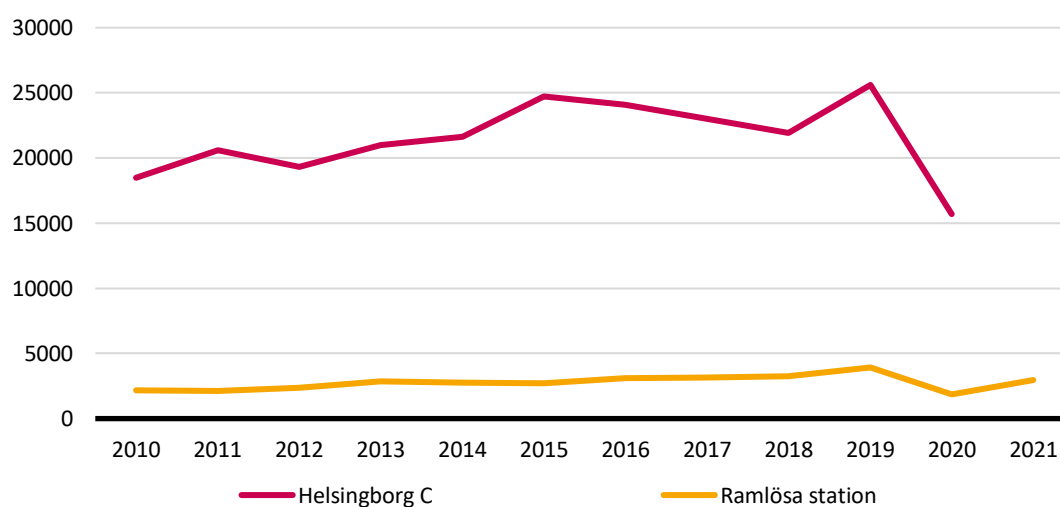


2.3.3 Tåg

Den kraftiga nedgången i tågresandet mellan 2019 och 2020 har för många av stationsorterna under 2021 omvandlats till resandeökningar. Vid mättillfället (oktober 2021) var Västkustbanan mellan Helsingborg och Ängelholm avstängd, vilket gör att tågresandet till och från Helsingborg C, Maria, Ödåkra och Kattarp inte redovisas för 2021. För övriga stationer är uppgången från 2020 till 2021 relativt kraftig med exempelvis en 67-procentig ökning i Vallåkra. I snitt ökade resandet med tåg 36% på de stationer som var öppna vid mättillfället. Den kraftiga ökningen vid Ramlösa station (+60 procent) hänger till stor del samman med avstängningen av Västkustbanan och resandeminskningen vid Helsingborg C.



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

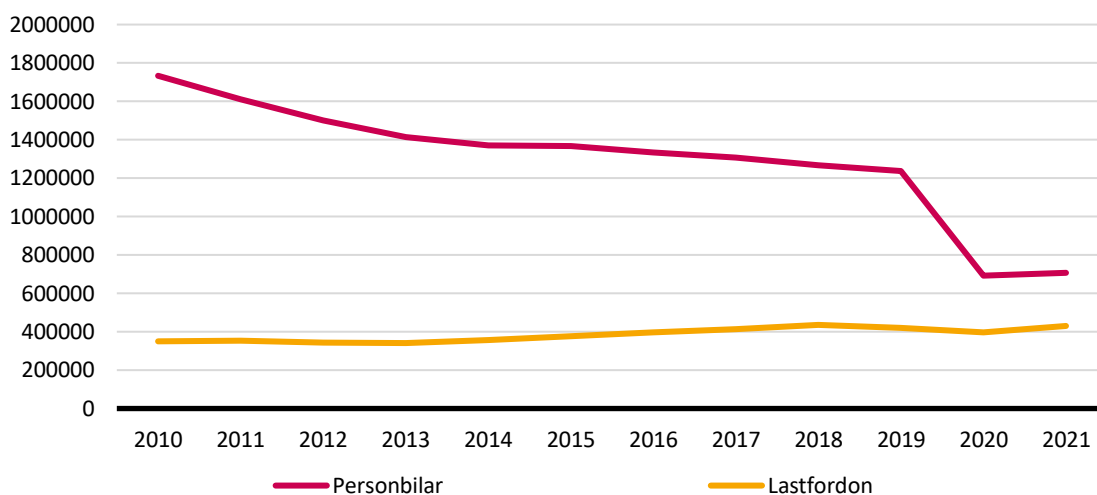


På- och avstigande en normal höstvardag för Helsingborg C och Ramlösa station 2009-2019

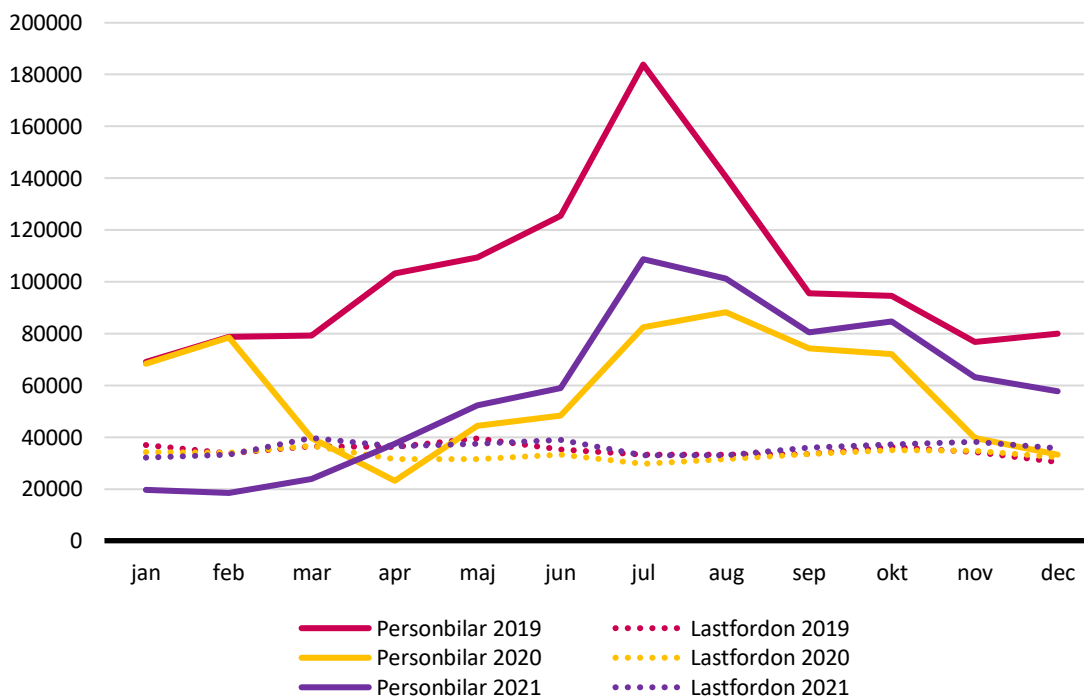
(Helsingborgs C, Maria, Ödåkra & Kattarp avstängda under mättillfället och data saknas för 2021)

2.3.4 Resor över sundet

Pandemin har slagit märkbart olika mot olika sorters transporter över HH-leden. När det gäller antalet lastfordon har påverkan endast varit marginell och under 2021 var antalet lastfordon i paritet med nivåerna före pandemin. Minskningen av antalet personbilar är däremot desto mer påtaglig. Den kraftiga nedgång som skedde från 2019 till 2020 på 44 procent förklaras främst av de internationella reserestriktionerna som infördes under 2020. Trots att många av restriktionerna låg kvar under 2021 ökade dock antalet personbilar med omkring två procent på helåret. Även om ökningen var blygsam så låg antalet personbilar från april och framåt klart över resandet för motsvarande period 2020.



Antal fordon över HH-leden 2010-2021



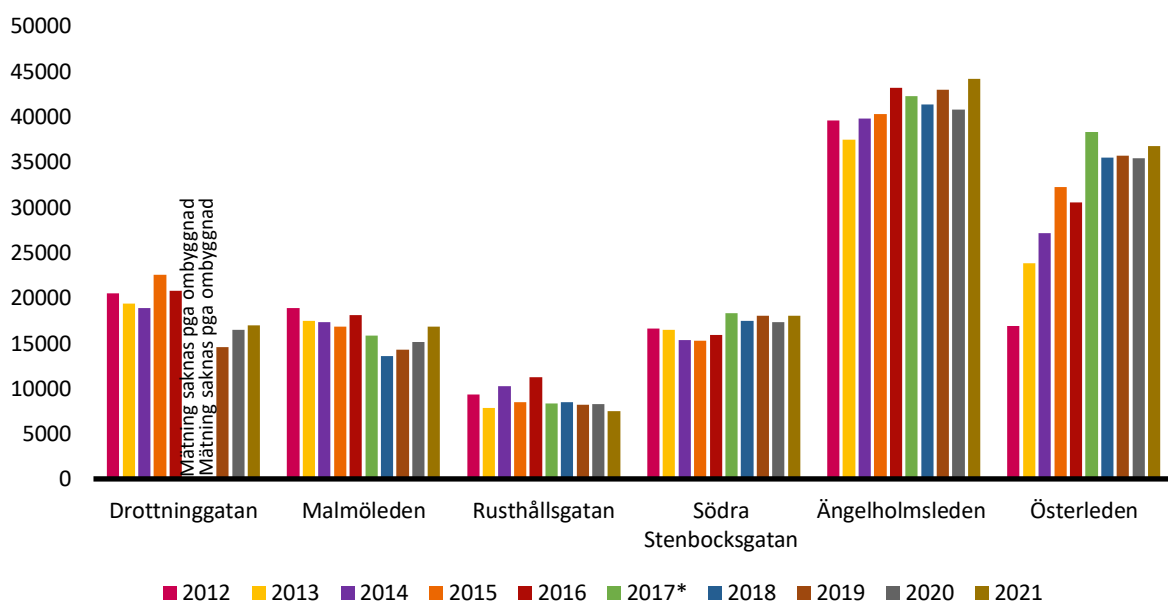
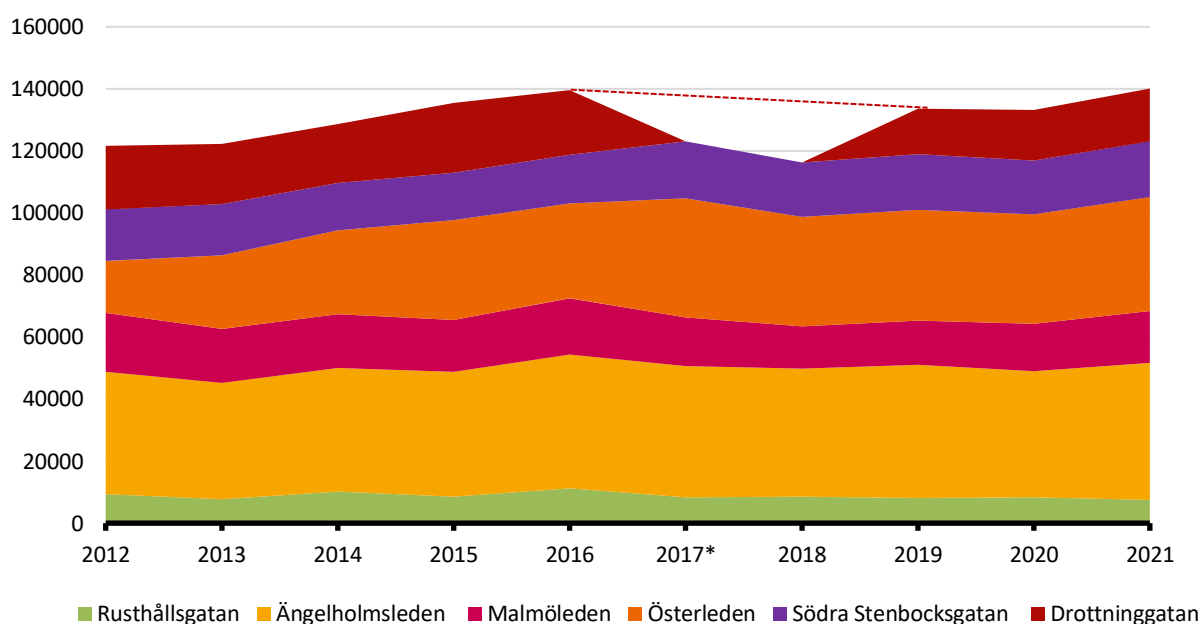
Antal fordon över HH-leden fördelat per månad 2019-2021

2.4 Motorfordonstrafik

2.4.1 Biltrafik

Det totala trafikflödet i mätpunkterna har ökat med 5% sedan föregående år. Det totala trafikflödet är på motsvarande nivå som fem år sedan. Den största ökningen ser vi på Ängelholmsleden samt Österleden.

Dock kan vi se att trafiken genom centrum ligger fortsatt på en stabil nivå och även om flödena ökat något under 2021 är vardagsdygnstrafiken på Drottninggatan och Malmöleden 18% respektive 7% lägre än vid senaste toppen 2016, då ombyggnaden av Drottninggatan/Järnvägsgatan påbörjades.



Uppmätt vardagsdygnstrafik 2012-2021 totalt samt fördelat på respektive mätpunkt.

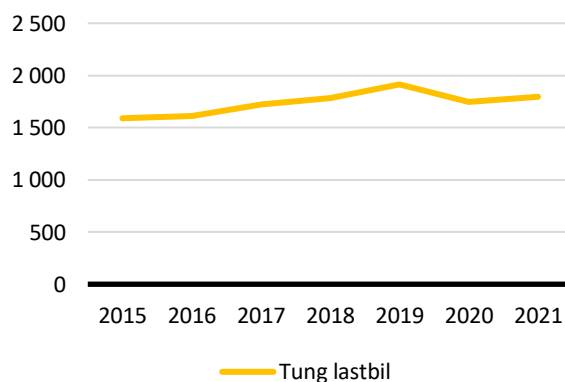
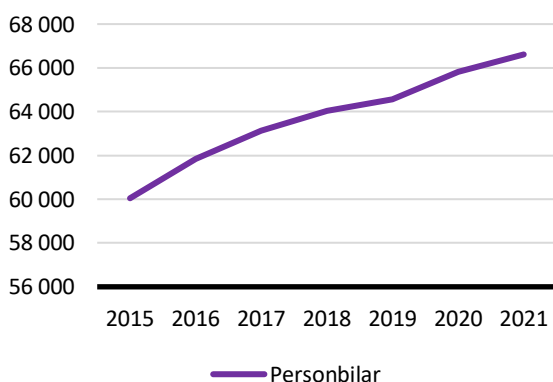
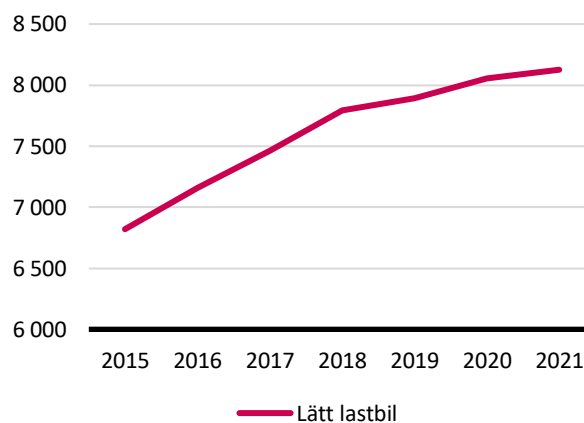
Plats	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Drottninggatan	20 500	19 400	18 900	22 500	20 700	-	-	14 600	16 400	16 900
Södra Stenbocksgatan	16 600	16 500	15 300	15 200	15 900	18 300	17 400	18 000	17 300	18 000
Malmöleden	18 800	17 400	17 300	16 800	18 000	15 800	13 600	14 200	15 200	16 800
Ängelholmsleden	39 600	37 400	39 800	40 200	43 200	42 200	41 300	42 900	40 800	44 100
Österleden	16 900	23 800	27 100	32 200	30 500	38 300	35 400	35 600	35 400	36 800
Rusthållsgatan	9 300	7 800	10 300	8 400	11 200	8 300	8 500	8 200	8 300	7 500

VaDT i respektive mätpunkt 2012-2020.

*2017 saknas mätningar för flera 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

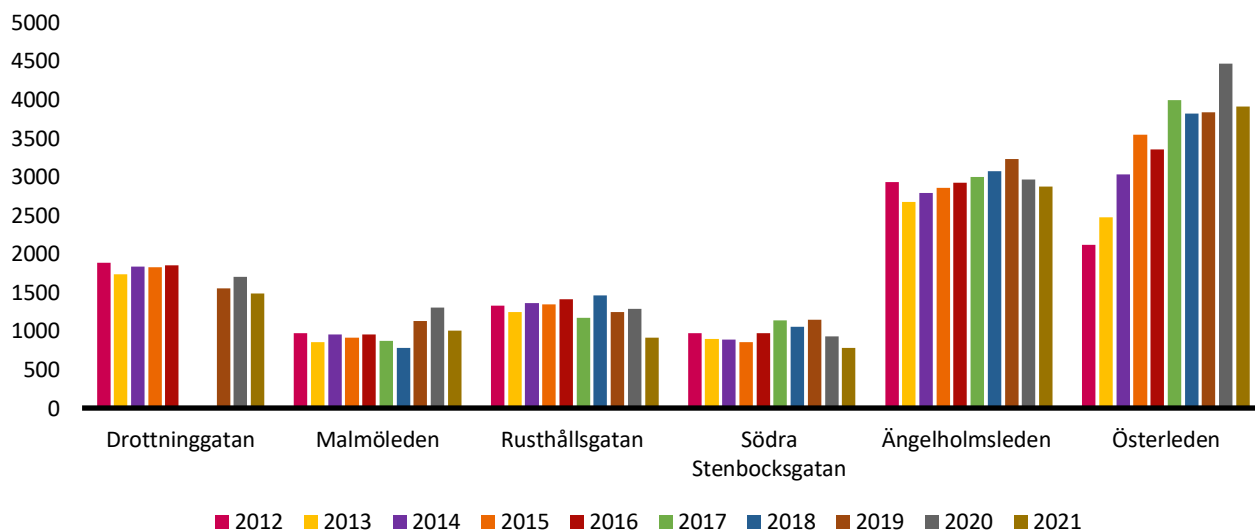
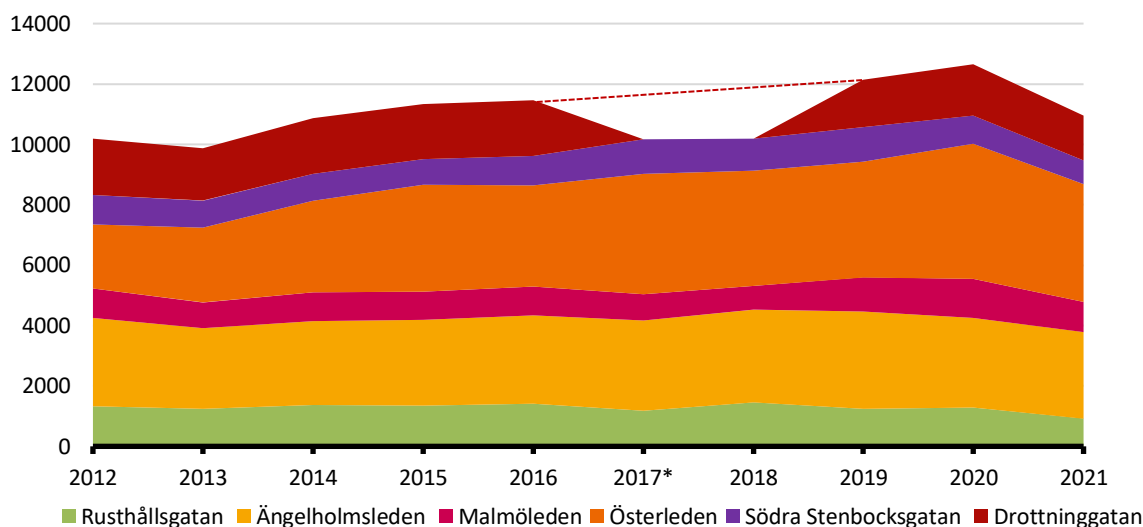
Registrerade lätta lastbilar i trafik i Helsingborg har ökat i snabbare takt än personbilar sedan 2015 men ökningen har planat ut något på senare år. Sedan år 2015 har antalet registrerade tunga fordon i trafik ökat med 13 %, lätta lastbilar med 19 % och personbilar med 11 %.



Registrerade personbilar samt lätta respektive tunga lastbilar i trafik

I mätpunkterna ser vi totalt en minskning av tunga fordon på samtliga mätpunkter. Sammantaget för har den tunga trafiken minskat med 13% under 2021 på dessa platser. Den största förändringen ser vi på Österleden där vi under 2020 kunde se en ökning som nu återigen gått ner och är i linje med de senaste fem åren. Det är svårt att avgöra vad minskningen beror på men det kan bero på ökningen av lätta lastbilar jämfört med tunga lastbilar och hur dessa registreras i mätningarna. Det ska också

tilläggas att mätpunkterna i första hand syftar till att uppföljning av den totala trafikutvecklingen och att dessa punkter inte nödvändigtvis är representativa för de tunga trafiklederna, utan syftar till att visa fördelningen vid just dessa mätplatser.



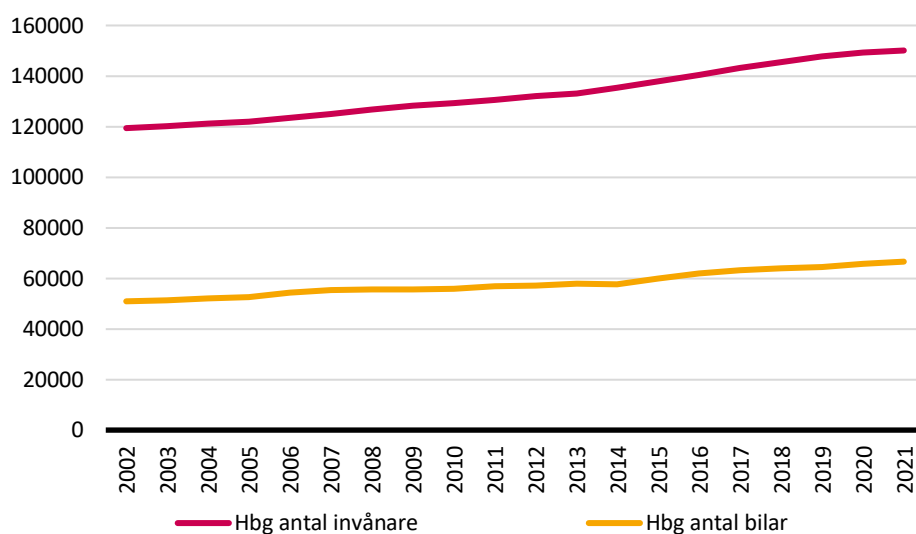
Tung trafik 2012-2020 totalt samt fördelat på respektive mätpunkt.

Plats	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Drottninggatan	1 890	1 740	1 840	1 830	1 850	-	-	1 560	1 700	1 480
Södra Stenbocksgatan	970	900	890	860	970	1 140	1 050	1 140	930	780
Malmöleden	970	850	950	910	960	870	780	1 130	1 300	1 000
Ängelholmsleden	2 930	2 670	2 790	2 860	2 920	3 000	3 070	3 230	2 970	2 870
Österleden	2 120	2 480	3 030	3 540	3 360	3 990	3 820	3 840	4 470	3 900
Rusthållsgatan	1 330	1 250	1 360	1 340	1 400	1 170	1 460	1 240	1 290	910

Tung trafik i respektive mätpunkt 2012-2021. Vissa år saknas mätningar, därför har andra mätpunkter eller medeltal använts för att beräkna flöden dessa år. Värdena är avrundade till jämna hundratal.

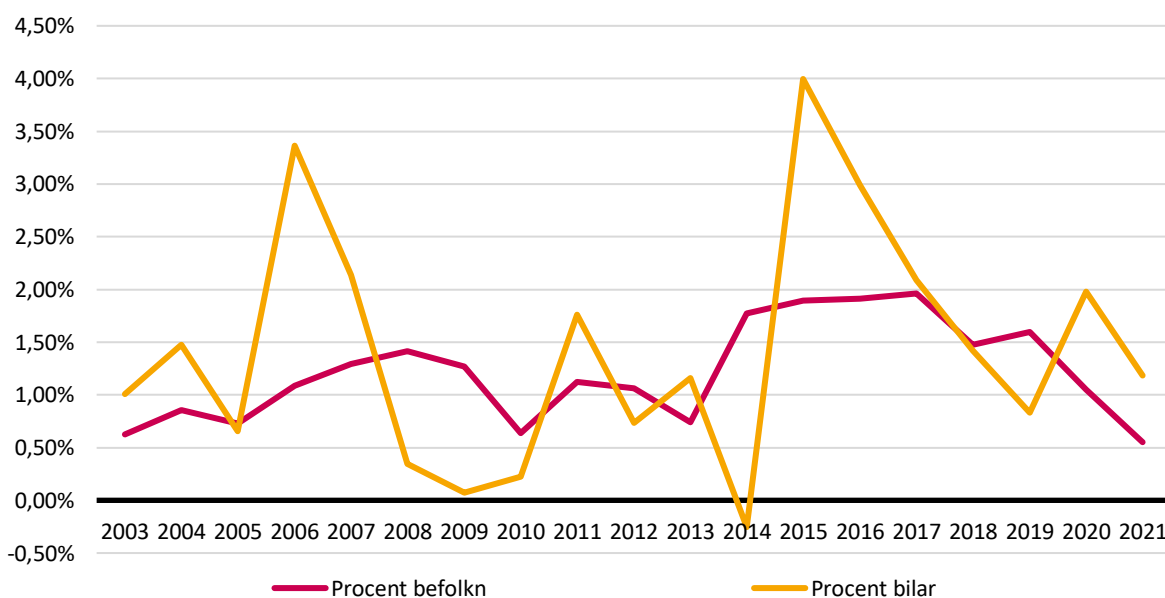
2.4.3 Bilinnehav

Bilinnehavet är stadigt ökande och hänger ihop med en ökande befolkning då Helsingborg är en stad med positiv befolkningsutveckling.



Tabellen ovan visar stadens personbilinehav och antalet invånare. Samtliga personbilar som är i trafik vid slutet av 2021 (källa SCB). Det finns alltså **ca en bil per två invånare i staden**.

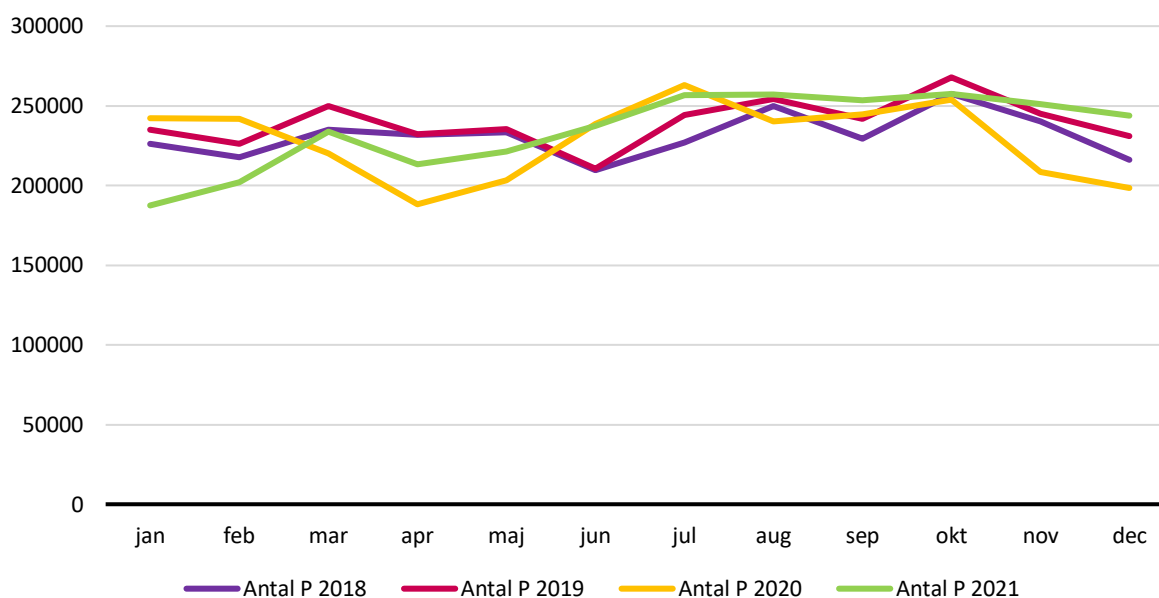
Det kan alltså konstateras att den önskade utvecklingen med ett minskat bilinnehav ännu inte inträffat och att åtgärder med att stadigt minska antalet parkeringsplatser inte gett haft någon effekt på bilinnehavet. Tvärtom kan vi notera att antalet bilar har ökat något mer än befolkning under jämförbar period. Under perioden från 2002 till 2021 har befolkningen ökat med 23 % och antalet personbilar har under samma period ökat med 27 %.



Tabellen ovan visar stadens befolkningsutveckling i procent jämfört med motsvarande för personbilar.

2.4.4 Bilparkering

Coronavirusets utbrott i mars 2020 påverkade bilanvändandet ända fram till slutet av 2021 då vi för första gången sedan utbrottet såg att antalet parkeringar återgick till en normal nivå och under sista kvartalet 2021 så var antalet parkeringar uppe på den högsta nivå vi har sett sedan 2018 då vi började föra statistik över detta nyckeltal.



Antal parkerade bilar per månad 2018-2021.

Totalt finns det 71 500 parkeringsplatser i centralorten. Staden förtätas efterhand och åtgärder för cykel- och kollektivtrafik får mer utrymme, och sedan 2013 har antalet parkeringsplatser i centralorten minskat med cirka 1100 platser. En relativt stor andel av de privata fastighetsägarna i staden kan inte tillgodose efterfrågan på parkering inom sin fastighet. Det medför ökad söktrafik i närområdet och högre efterfrågan på stadens kantstensparkeringsplatser.

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. Pilotprojektet avses införas under 2022 och lokaliseras geografiskt till Slottshöjden och Olympia.

Belägningsstudie

I stadens nyaste område Oceanpiren har den första fasen av inflyttning skett. Staden har byggt området med då gällande parkeringsnorm som i genomsnitt innebar 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.

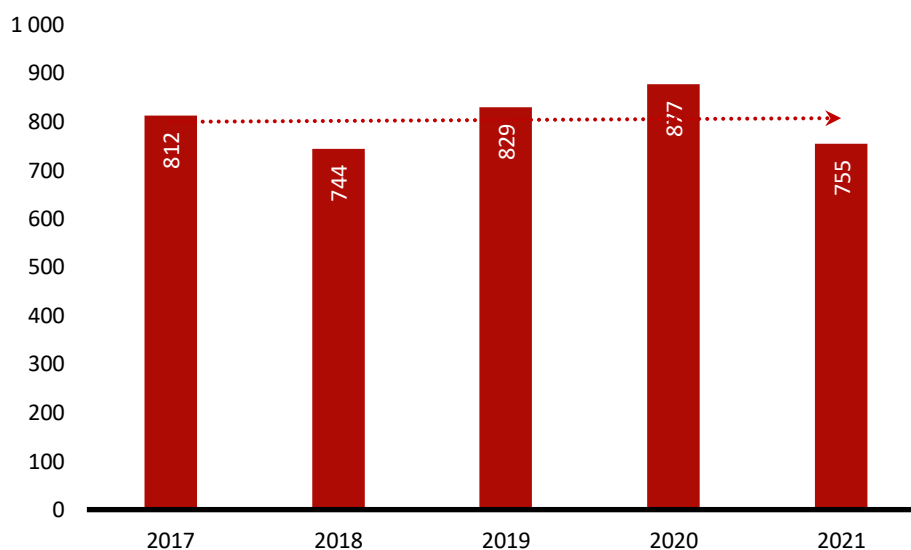
I Oceanpiren finns det ingen kantstensparkeringsplats som kan agera buffert varför det är en extremt ansträngd situation gällande behovet av parkering.

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.

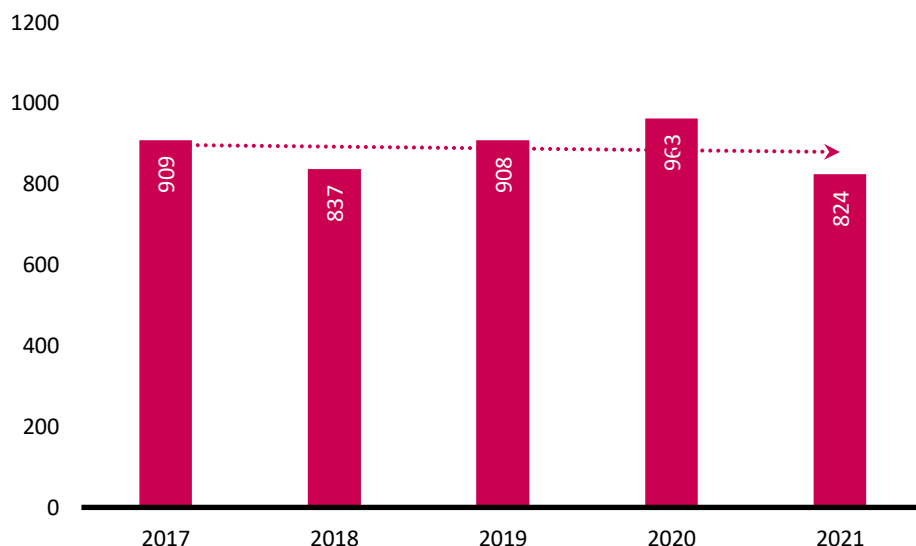
På grund av covid-19 finns det ett stort bortfall i sjukvårdens skaderapportering för både 2020 och 2021¹. De som rapporterar in statistiken har begränsat med tid och eftersläpningen av inrapporteringen är markant längre än tidigare. Det finns inga indikationer just nu på att polisen haft minskad rapportering på grund av covid-19. Det innebär att de siffror som presenteras här kan komma att ändras.



Antal trafikolyckor med personskada åren 2017–2021. (Källa: Strada)

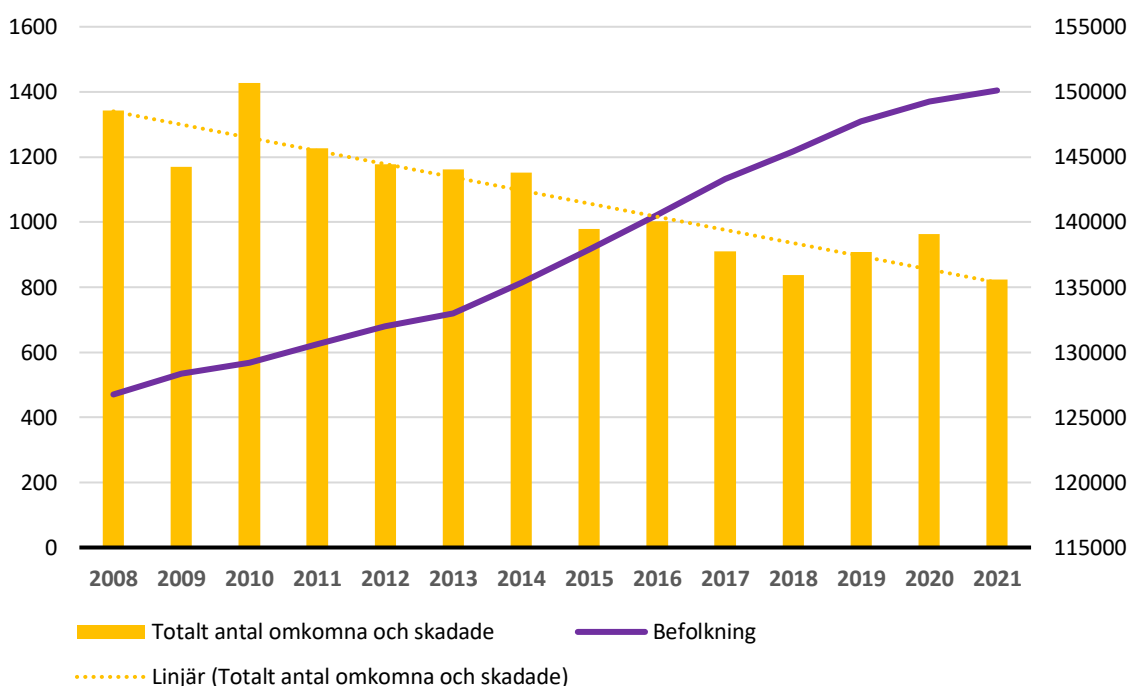
År 2021 rapporterades 755 trafikolyckor; en markant minskning med 122 olyckor jämfört med året innan. Antalet skadade var 824 personer, vilket var 139 personer färre än 2020 och motsvarar en minskning med 14%. Tittar vi över tid kan vi se en nedåtgående trend, med en minskning på 9% de senaste 5 åren.

¹ Transportstyrelsen



Antal personer som dödats eller skadats i trafikolyckor 2017-2021 (källa: Strada)

Olycksstatistiken är i regel svårt att följa år till år eftersom det är många yttre faktorer som påverkar, såsom väder och trender. Det gör att det krävs ett längre perspektiv för att se utvecklingen. Ser vi på en tioårsperiod har antalet skadade i trafiken minskat med 30%, och sett till att vi samtidigt haft en ökande befolkning kan vi se en dubbelt positiv trend sedan 2012.

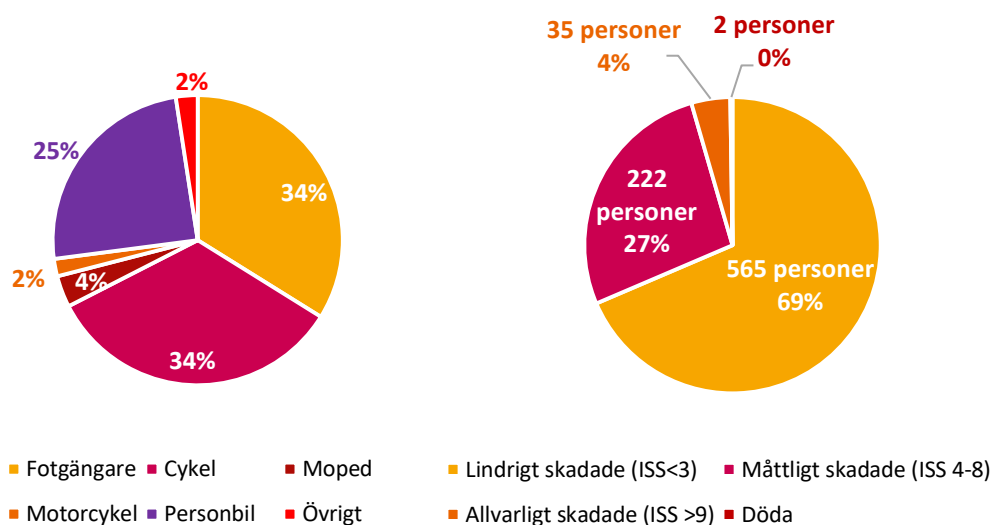


Antal skadade personer i trafiken i relation till befolkning (Källa: Strada och SCB)

Drygt sju 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 2021 avled två personer till följd av

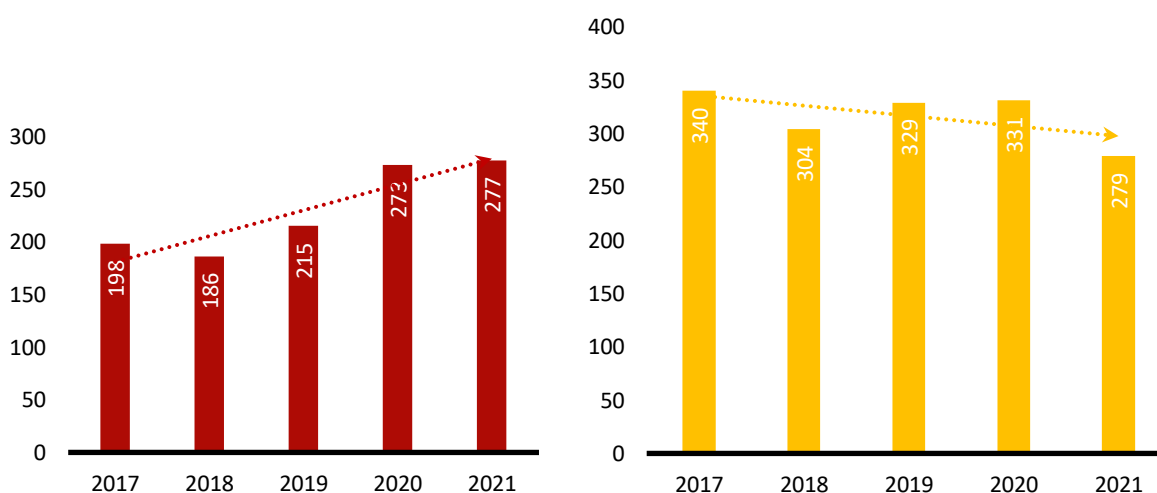
trafikolycka, 35 personer fick allvarliga skador (ISS >9) och 222 personer skadades måttligt (ISS 4-8). De allra flesta, 565 personer, skadades lindrigt (ISS <3).



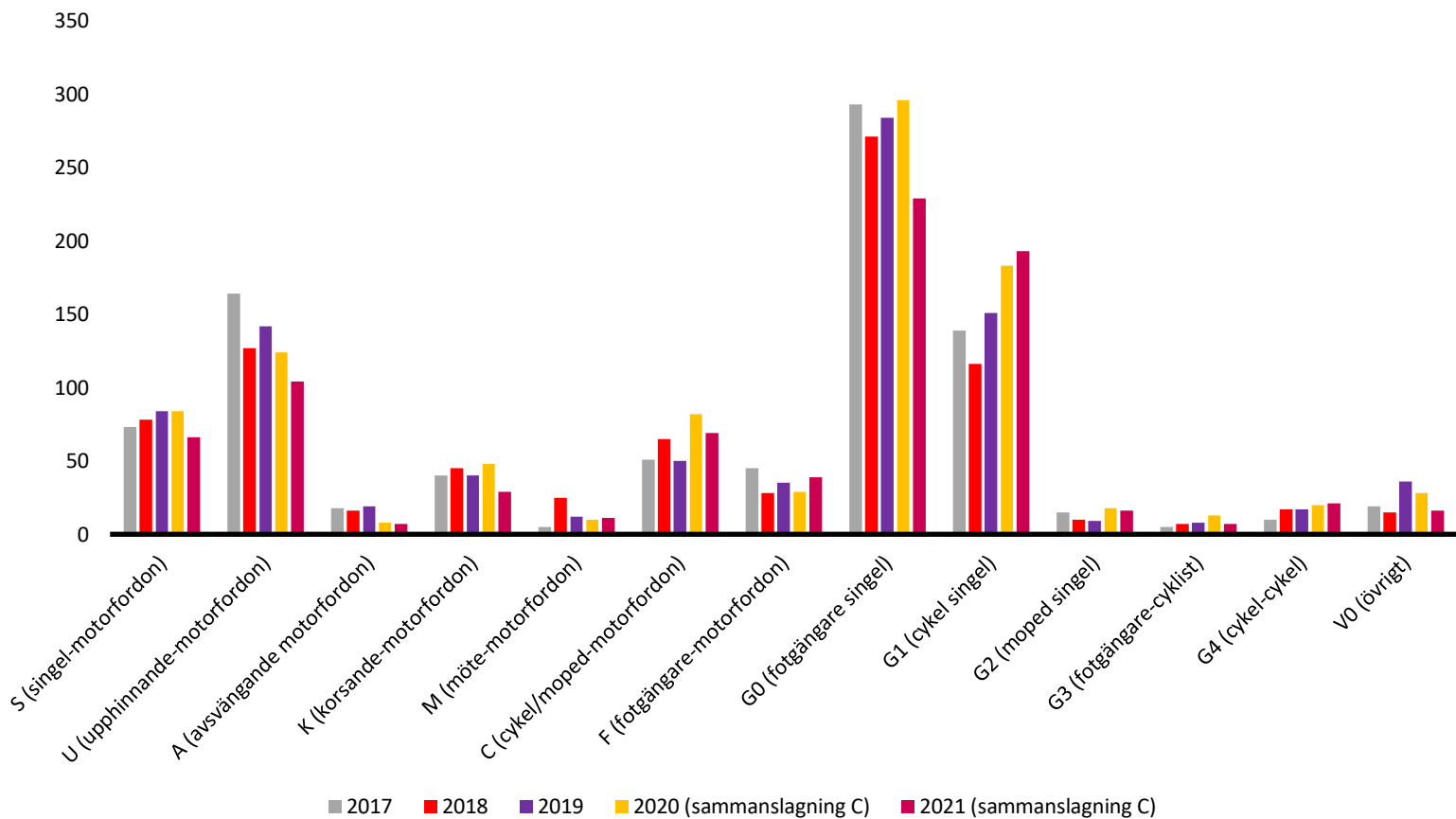
Fördelning av antalet skadade per trafikantgrupp respektive fördelning per skadegrad 2021. (Källa: Strada)

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 2021 visar att 277 cyklister skadades under året, vilket är 4 personer fler än året innan. Sett över en längre tid ser vi tyvärr en uppåtgående trend för antalet skadade cyklister.

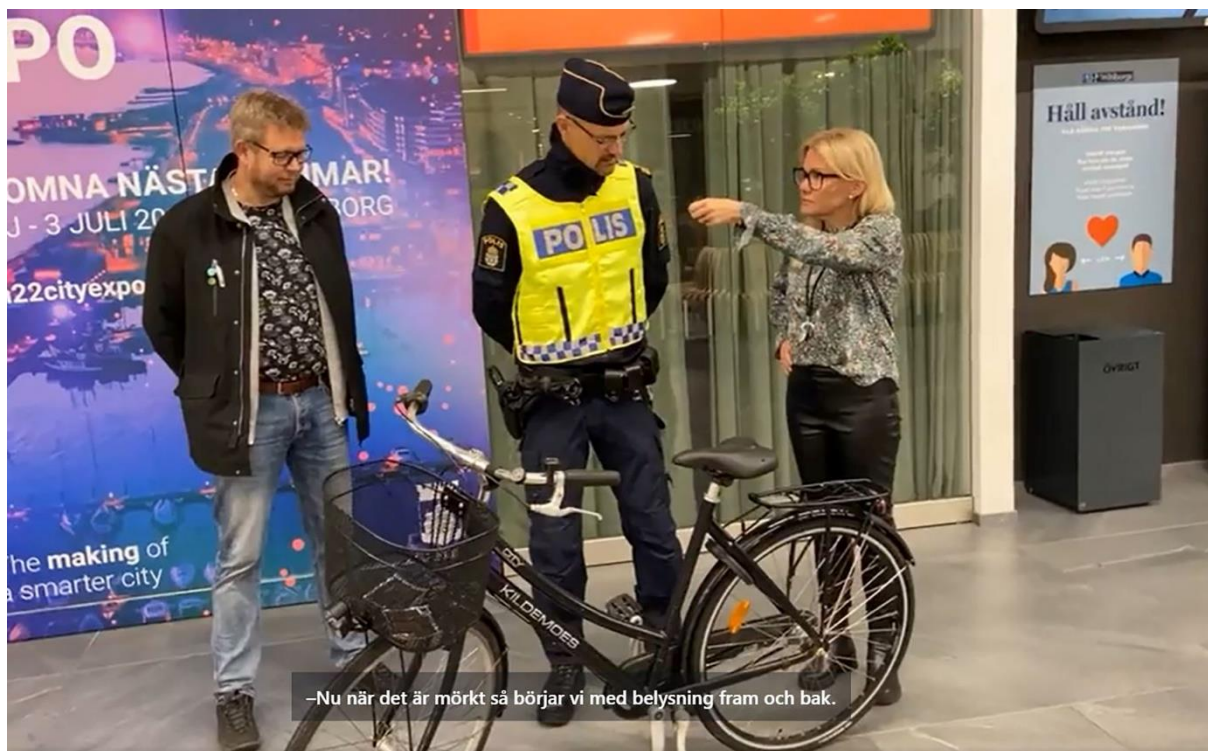
Antalet dödade och skadade fotgängare varierar år från år, vilket till viss del kan bero på väderförhållandena under vinterhalvåret. Utvecklingen visar ändå en tydlig nedåtgående trend. Under 2021 skadades 279 fotgängare. Sju av tio fotgängare skadades i en singelolycka, det vill säga fallolycka.



Antalet cyklister respektive fotgängare som dödats eller skadats i trafikolycka 2017-2021 (källa: Strada)



Antal personer som dödats eller skadats i trafikolycka 2017-2021 fördelat på de vanligaste olyckstyperna (Källa STRADA)



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 för år 2021 visar att halterna av luftföroreningar har varit på en låg nivå med ett bra mätresultat för år 2021 där boende och verksamma i Helsingborgs stad har exponerats för lägre halter av luftföroreningar än tidigare. Detta indikerar att stadens gemensamma arbete med att förbättra luftkvaliteten har fallit väl ut.

På Drottninggatan och Södra Stenbocksgatan blev årsmedelvärdena på gatunivå för kvävedioxid (NO₂) 14,7 respektive 17,2 µg/m³. För år 2020 var de 15,9 respektive 16,4 µg/m³. I taknivå över Drottninggatan/järnvägsgatan blev årsmedelvärdet 12,6 µg/m³.

Inga överskridande av miljökvalitetsnormens dygnsvärde har inträffat.

För partiklar PM₁₀ blev årsmedelvärdet 14,0 µg/m³. Även detta är ett lågt årsmedelvärde. Ett överskridande av miljökvalitetsnormens dygnsvärde inträffade, jämfört med 35 tillåtna. För 2020 blev årsmedelvärdet 13,2 µg/m³ och två överskridande av dygnsnormen inträffade.

2021 är det första hela året som vi mäter PM_{2,5}, eftersom mätinstrumentet installerades i maj 2020. Årsmedelvärdet blev 8,4 µg/m³. För PM_{2,5} finns inga miljökvalitetsnormer för tim- eller dygnsvärden. Miljökvalitetsnormen för årsmedelvärde är 25 µg/m³.

Det har varit ett år med fortsatta Covid-19 restriktioner, men förhoppningen är att kommande mätresultat för 2022 på ett bättre sätt kommer spegla ett normalår och förhoppningsvis blir mätresultatet lika positivt som åren 2020 och 2021.

Du kan läsa mer och ta del av miljöförvaltningens årsrapport för 2021 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, men i enlighet med förordningen för omgivningsbuller har en ny kartläggning av vägtrafikbuller påbörjats och förväntas vara klar sommaren 2022.

I åtgärdsprogrammet 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.



Som en del av detta arbete har vi arbetat med ljuddesign som en del i gestaltungs-, lek- och trygghetsprojekt i staden. Bland annat har vi arbetat med ljudinstallationer i Kopparmölleparken och vid Eneborgsplatsen.

Under 2021 har vi även arbetat tillsammans med fastighetsförvaltningen för att förbättra ljudmiljön vid förskolor och grundskolor i staden. Bland annat har bullerplank vid Ängslyckans förskola färdigställts och bullerdämpning vid Fridaskolan har påbörjats av fastighetsförvaltningen. Vi har även arbetat med masshanteringsprojekt som inneburit att planerade framtida natur- och rekreationsområden har fått grund för att bli tystare.



2.5.4 Klimat

Helsingborg vill agera drivande i arbetet för klimatomställning. Staden ska vara klimatneutralt vid 2035 enligt stadens klimat- och energiplan och genom Viable Cities vill vi nå nettonollutsläpp redan år 2030.

Medeltemperaturen har stigit med mer än 1 grad och vid 1,5 grad kan vi sannolikt förvänta oss katastrofala effekter enligt IPCC Special report Global Warming of 1.5 °C . 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. Transporter är den största utsläppssektorn inom Helsingborg och utgör mer än 1/3 av de totala utsläppen av växthusgaser. Störst inom transportsektorn är utsläppen från personbilarna.

Det är fortfarande möjligt att begränsa den globala uppvärmningen till 1,5 grader om utsläppen börjar minska nu men det kommer att krävas stora förändringar och insatser.

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 når vi i Helsingborg 68 procent minskning till 2030, takten behöver därför ökas 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/>

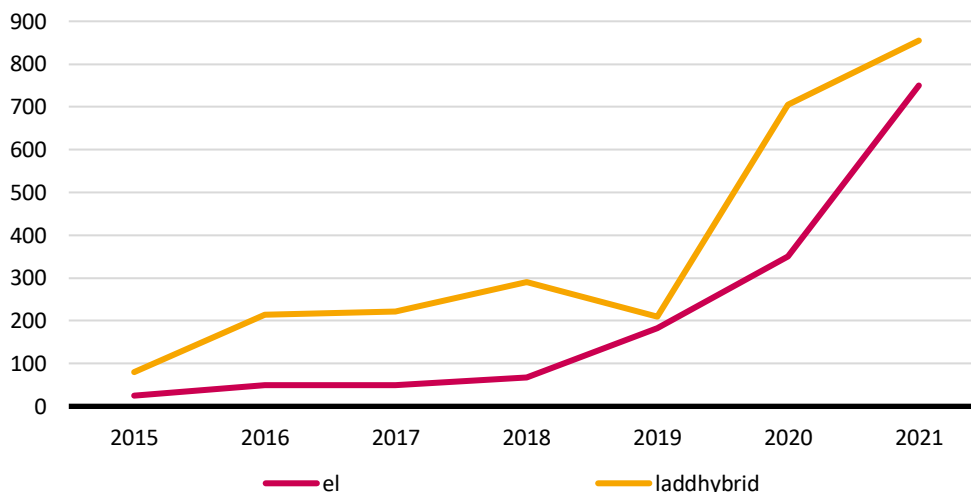
2.5.5 Elektrifiering

Utvecklingen av fordon som helt eller delvist drivs med el går snabbt. Nästan hälften av de nyregistrerade personbilar år 2021 var en icke bensin- eller diesebil. Det kan jämföras med året innan då två av tre nyregistrerade personbilar var en diesel- eller bensinbil.

Antalet nyregistrerade elbilar i Helsingborg ökar snabbt. Åter igen har antalet dubblrats mellan åren 2021 och 2020. Även antalet laddhybrider ökade starkt under samma period. År 2020 utgjorde elbilar och laddhybrider 3,2 % av fordonsflottan i Helsingborgs stad. Idag är samma siffra 5,4 % vilket är en stark ökning men något lägre än sverigegenomsnittet som ligger på 6,0 %.



Bland stadens egen fordonsflotta har vi nått nästan 100 % fossilfria fordon, och stadens koncerner och bolag ligger också bra till. Fossilfria fordon utvärderas i upphandlingar.



Nyregistrerade personbilar (el och laddhybrider) i Helsingborg (Källa SCB).

3. Det här har vi gjort

3.1 Beteendepåverkan och kampanjer

Under 2021 genomförde vi som vanligt en rad kampanjer för ökat hållbart resande. Många av kampanjerna blev påverkade av Coronapandemin och fick anpassas efter nya förhållanden men bland annat startade vi ett nytt projekt för att uppmuntra invånare att cykla till jobbet under hösten och testade en ny form för cykelutlåning.

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. Drygt 30 arbetsplatser i Helsingborg med sammanlagt cirka 2300 anställda deltog under 2021. Staden arrangerade webinarium vid ett par tillfällen för deltagarna och skickade löpande ut nyhetsbrev under året. Under 2021 beslutade vi att lägga över driften av projektet till Cykelfrämjandet, som kommer att inkludera Helsingborgs företag i sin nationella kampanj Cykelvänligast från och med 2022. Det blir mer effektivt för staden och ökar värdet för företagen. <https://cykelvanligarbetsplats.helsingborg.se/>

3.1.2 Cykelutlåning

Cykelbiblioteket lades ner under 2020 och under 2021 testades ett nytt koncept för att låna ut elcyklar till privatpersoner. Vi upphandlade ett lokalt cykeluthyrningsföretag som under våren lånade ut elcyklar till 50 invånare i Ödåkra och Kattarp, som en del av ett stationsortsprojekt. Alla som lånade fick svara på en enkät efteråt. 22 % svarade att de köpte en elcykel efter att de lånade. 50 % angav att de cyklade mer eller mycket mer efter att de lånat.

3.1.3 300 testcyklister

I november startade projektet 300 testcyklister. Vi vet att upp till 80 % av de som testar att cykelpendla under sex veckor vill fortsätta med det. Under 2022 kommer 300 helsingborgare att testa att cykla till jobbet istället för att ta bilen. Genom projektet undersöker Helsingborgs stad tillsammans med Lunds universitet vad som motiverar deltagarna att börja, och fortsätta, cykla och om andra börjar cykla när de ser att testcyklister gör det. Efter projektet, som finansieras av Vinnova, ska metoden spridas till landets kommuner. www.helsingborg.se/300testcyklister

3.1.4 Hållbara företagsresor 2.0

Under hösten 2021 startades projektet Hållbara företagsresor 2.0. Projektet är ett samarbete mellan Länsstyrelsen Skåne, Energikontoret Skåne, Lunds Universitet, Lunds kommun och Helsingborgs Stad, finansierat av Energimyndigheten. I projektet ska vi till slutet av år 2024 jobba tillsammans med 20-30 företag i Helsingborg och Lund för att klara omställningen till ett mer transporteffektivt samhälle. Deltagande företag får stöd i att ta fram resvaneundersökningar, handlingsplaner och uppföljning av sitt arbete med hållbara affärs- och pendlingsresor.

3.1.5 Cykla är kul

Projektet Cykla är kul lanserades under 2020 för årskurs 3. 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. Under hösten 2021 hade vi fem deltagande grupper, tre från Wieselgren och två från Gantofta. Vårens aktiviteter blev inställda p.g.a. av pandemin.

3.1.6 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 2020/2021 fick 1327 elever, 75 % av alla elever i årskurs 1, undervisning på Barntrafikskolan. Den minskningen jämfört med andra år beror på Covid-19-pandemin.

3.1.7 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 2021 deltog 6 skolor med 339 elever fördelat på 16 klasser.

3.1.8 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 beteendepåverkan, kulturförvaltningen, fritidsförvaltningen, Inva-sam, studieförbundet ABF och arbetsmarknadsförvaltningen. Under 2021 deltog totalt 22 personer i cykelkurserna.

3.1.9 Arbetspaket om tjänsteresor inom Fossilbränsle fria kommuner

Fossilbränsle fria 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 2021. En åtgärd handlar om att uppmuntra medarbetare som pendlar till arbetet med bil, att i stället ta cykeln. 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?

3.1.10 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 Vaktgatan, Drottning Margaretas gata och vid Lundsgård. Under året påbörjades även några större ombyggnadsprojekt, som exempelvis det så kallade Fågelsågsstråket och ny cykelbana längs Larmvägen. Fågelsågsstråkets första etapp sträcker sig från Hälsovägen i norr till Stortorget i söder, där vi bygger om gatan till en cykelgata med förbättrad framkomlighet och prioritet för cyklister, bättre vistelseytor för gående och fartdämpande åtgärder.

Vi har vi genomfört en rad olika åtgärder i syfte att öka trafiksäkerheten. På Södra Storgatan har vi placerat ut en så kallad mobilitetshubb, som har en hastighetsdämpande effekt samtidigt som den erbjuder sittplatser och plantering. I centrum har vi även installerat flera nya höj- och sänkbara pollare på gågator med syfte att öka tryggheten och säkerheten för gående och minska störningar från obehörig trafik nattetid. Som ett led i arbetet med utvecklingsplaner i stationsorterna har vi påbörjat byggnation av ny en gång- och cykelväg i södra Gantofta som knyter samman ett nytt bostadsområde med skolan. Längs stråket anlägger vi också nya hastighetssäkrade passager för gående och cyklister. I Laröd bygger vi en ny upphöjd korsning vid Holstagårdsskolan, med hastighetssäkrade passager för att skapa en säkrare trafikmiljö runt skolan. Flera av våra planerade åtgärder har försenats på grund av pandemin, med bland annat förseningar i leverans av material. Åtgärderna i Gantofta och Laröd färdigställs därför under våren 2022.



3.2.2 Kollektivtrafikåtgärder

Under året präglades, precis som föregående år, arbetet i kundgruppen av diskussioner och lösningar kring pandemin, samt minskat resande i kollektivtrafiken som effekt. Många av våra planerade aktiviteter från 2020 och 2021 i form av kampanjer och informationsinsatser för ökat resande flyttas vidare till 2022 på grund av pandemin.

Några saker som kundgruppen arbetat med eller marknadsfört under året:

- Skånetrafikens Trygghetslinje.
- Återkommande planerade tågstopp i samband med utbyggnad av Väst kustbanan, med stor påverkan även på stadsbussar och regionbussar.
- Insatser kring barnperspektivet i kollektivtrafiken har bland annat resulterat i enklare betalningslösningar som swish.
- Samarbeten kring trafikomläggningar som påverkat kollektivtrafiken.

Fokus framåt är att välkomna tillbaka resenärerna efter pandemin genom olika erbjudanden och kampanjer, samt öka den upplevda tryggheten och säkerheten inom kollektivtrafiken. Vi har även haft fokus under 2021 och våren 2022 på planering, aktiviteter och samarbeten mellan alla tre parter inför H22 City Expo som äger rum i Helsingborg 30 maj till 3 juli 2022. Det resulterar bland annat i att Skånetrafiken upplåter stort utrymme på sina stadsbussar, pågatåg och övriga kanaler för att lyfta några av Helsingborgs stads projekt som vi visar upp under H22 City Expo.

3.2.3 Större projekt och stadsutveckling

Under 2021 fortsatte utbyggnaden av Väst kustbanan till dubbelspår mellan Ängelholm och Maria. Förutom kortare avstängningar av tågtrafiken gjordes en längre avstängning under hösten, från 6 september till 14 november. Tågtrafiken har ersatts av bussar. Vid andra tider har tågtrafiken gått med färre avgångar och lägre hastighet. Dubbelspåret ska stå färdigt i slutet av 2023.



Den nya Varvsbron mellan Helsingborg C och Oceanhamnen öppnades i september 2021. Under 2021 har fler bostäder, kontor och service i Oceanhamnen blivit klara för inflyttning. Varvsbron ger en direkt koppling till centrala staden och Helsingborg C för gående och cyklister. Även ombyggnaden av gång- och cykelbron vid Tingshuset färdigställdes under 2021.

Bron har rustats upp och tillgänglighetsanpassats med nya hissar för att koppla samman Söder, Campus och Oceanhamnen. Bygget har gjort att regionbussarna och Helsingborgsexpressen inte kunnat stanna på Söder under byggtiden.

4. Vart är vi på väg?

4.1 Analys

Vi befinner oss fortfarande 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 har under pandemin sett ett generellt minskat resande som bara till viss del börjat återhämta sig.

Vi kan dock se en möjlighet att analysera och utvärdera människors nya rörelsemönster och tänka om och tänka nytt gällande mål och färdmedelsfördelning.

Att Helsingborg återigen har lyfts fram som en av de kommuner som gör mest investeringar för cykel och kom på tredje plats i Kommunvelometern, är en viktig faktor att ta hänsyn till och jobba vidare med för att nå 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 dock 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 större minskning av antalet **olyckor och skadade** under 2021, men det är svårt att säga vad detta beror på. Under 2021 har Transportstyrelsen och sjukvården rapporterat att det finns en eftersläpning i statistiken som beror på dels ökad arbetsbelysning under pandemin samt en ny STRADA-lag som påverkat hur rapporteringen sker. Detta innebär att de siffror som statistiken visar ännu är preliminära och kan komma att ändras.

Det finns en ökande olyckstrend de senaste åren, men tittar vi över tid sett till befolkningsökningen har antal skadade minskat stadigt de senaste tio åren. Generellt har Helsingborg fortsatt 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.

Ca 7 av 10 av de skadade under 2020 var oskyddade trafikanter, och det är även i dessa trafikantkategorier som vi ser den största ökningen där vi framför allt inom kategorin cyklister ser en oroväckande utveckling. Vad detta beror på är svårt att säga, men en bidragande faktor kan vara pandemin och att fler ovana cyklister rör sig ute i stadsmiljön. Vi har även fått ett nytt inslag i trafiken i form av elsparkcyklar, och då dessa ännu inte har en egen kategori i transportstyrelsens olycksstatistik behöver vi följa upp och utreda huruvida denna trafikantkategori kan vara bidragande till att cykelolyckorna ökat.

Staden arbetar aktivt med trafiksäkerhetsfrågorna och med att säkra stråk och passager för oskyddade trafikanter. Placeringen som tredje bästa cykelstad i Kommunvelometern visar bra prioriteringar gällande investeringar i cykelstråk, varför den negativa olyckstrenden blir än viktigare att titta närmare på.

För **gångtrafiken** finns fortfarande inga övergripande mätningar som staden gör årligen utan de mätresultat vi har är längs med shoppingstråken tillsammans med senaste resvaneundersökningen. RVUn från 2018 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 2021 visar ett fortsatt minskat fotgängarflöde längs stadens gågator och shoppingstråk. Detta kan även i år knytas till Coronapandemin och Helsingborgs Citysamverkan har noterat ett minskat antal besökare under året.

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** 2021 visar på en svag minskning av antalet cykelpassager förbi mätstationerna sedan 2020. Tänkbara förklaringar till minskningen kan vara en större andel hemarbete under 2021 på grund av pandemirestriktioner men också i kombination med väder och temperatur. Till exempel kan nämnas att de första månaderna 2021 var ganska kalla och då cykel är ett väderberoende trafikslag kan detta ha påverkat statistiken. Generellt kan dock sägas att cykelflödena varierar mycket mellan olika veckor oberoende av vilket år det gäller, så vädret spelar en roll på månadsbasis men borde jämnas ut sig på årsbasis. Pandemirestriktioner i kombination med vädret kan dock, om de sammanfaller, ge en mer märkbar negativ effekt.

Vi kan se 7% minskning i cykelflödena förbi mätstationerna men då det även nationellt rapporterats om minskade cykelflöden ligger vi i linje med de nationella trenderna. Dock ser vi att vi inte närmar oss de målvärden i ökat antal cyklister som sattes upp i trafikplanen, och även om vi i Kommunvelometern fick positivt resultat krävs det mer arbete för att både öka antal cyklister och minska cykelolyckorna. Vi måste alltså även fortsättningsvis arbeta med förbättrad infrastruktur, drift och underhåll samt påverkansåtgärder och beteendeförändring.

Vi ser fortsatta effekter av pandemin i statistiken för resande med **kollektivtrafiken**. Under 2020 hade Helsingborg, i likhet med övriga landet, en nästa 40% nedgång i resandestatistiken. Under 2021 har restriktionerna periodvis hållit i sig och vi kan se resultatet av detta i resandet. Dock kan vi även se att de perioder när restriktionerna varit lättare har resandet till viss del börjat återhämta sig, även om utslaget av detta inte kan ses i helårsstatistiken.

Utifrån de förändrade vanor i resande, pendling och möjligheter till distansarbete som eventuellt kommer att hålla i sig även efter pandemin kan det dock finnas behov av att se över måluppfyllelser och jämförelser med tidigare år. När människors beteende förändras och resandet överlag bli mindre på grund av detta behöver vi koppla de nya beteendemönstren till våra analyser och färdmedelsfördelning när vi följer upp våra mål.

För **stadsbuss** ser vi en fortsatt nedgång i resandet under 2021 på samtliga linjer. Resandet med stadsbusstrafiken återspeglar och de restriktioner som tillämpats i kollektivtrafiken, och i början av året såg vi en svag återhämtning av de låga nivåer som pandemin bidragit till. Under hösten och slutet av året hade resandet återhämtat sig till ungefär 80% av statistiken vi såg före pandemin, men nya smittvågor och restriktioner gör att det ännu är svårt att säga hur resandet kommer se ut under 2022 då vi sett en viss nedgång i början av året men där restriktionerna nu har släppt.

Även antal resor med **regionbusstrafiken** för linjer som trafikerar Helsingborg minskade under 2020 på så gott som samtliga linjer. Dock ser vi att det är stor skillnad mellan linjerna där de större

pendlingslinjerna visar ett större procentuellt tapp medan vissa mindre linjer ligger kvar på samma nivå som 2020 eller ökar marginellt.

I statistiken för påstigande på Helsingborgs **tågstationer** kan vi under 2021 se en uppgång i vissa av tågstationerna. Vissa av stationerna har dock varit avstängda under mätperioden vilket innebär att det är svårt att få någon samlad bild av hur resultatet av det totala tågresandet ser ut. Helsingborgs Central hade ingen trafik norrgående under ett par veckor av hösten vilket haft stor påverkan på resandet. Vi kan se att även om tågresandet fortfarande varit påverkat av restriktionerna, och framför allt kanske av pendlarnas nya vanor med mer hemarbete, så har tågresandet börjat återhämta sig sedan den kraftiga nedgången under 2020. I 2021 års statistik ser vi på de stationer som varit öppna under mättillfället att resandet i snitt har ökat med 36% sedan föregående år, vilket tyder på att pandemin har mindre påverkan på människors resvanor, men att vi fortsättningsvis får bevaka vilka förändringar i pendlarnas beteende som är långsiktiga och kommer påverka statistiken på sikt.

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 2020 har vi sett den totala trafiken vid mätpunkterna har ökat något sedan 2020. Detta innebär att det totala flödet i samtliga punkter är på samma nivå nu som senaste toppen år 2016, men vi kan se att trafiken omfördelat sig och att mätpunkterna i centrum fortsatt ligger på en stabil lägre nivå än då, och att ökningen framför allt är på de större genomfartslederna och infarterna som Österleden och Ängelholmslagen. Detta är en positiv utveckling som talar för att de åtgärder som gjorts i centrum haft önskat effekt på genomfartstrafiken.

Även biltrafiken har påverkats av Coronapandemin och den minskning vi såg under 2020, som nu har återhämtat sig, kan bero på att 2020 var ett pandemi-år och att resvanorna långsamt börjar återgå till det normala.

Att fler människor under pandemin har vant sig vid att ta bilen kan även påverka hur utvecklingen kommer se ut framåt, där vi måste arbeta aktivt med att försöka få bilpendlarna att hitta tillbaka till de hållbara transportmedlen.

I flödena av **tung trafik** i stadens mätpunkter ser vi en större minskning i mätpunkterna sedan föregående år. Dock är det en ökning över längre tid och de senaste fem åren är det även en ökning i antalet registreringar av både tunga och lätta lastbilar. Lätta lastbilar ökar dock mer än tunga, vilket även kan vara en anledning till att tung trafik i våra mätningar plötsligt ser ut att minska då det kan finnas detektionsskillnader i hur lätta respektive tunga lastbilar registreras av mätutrustningen.

Vi kan även anta att pandemin kan ha haft en påverkan på den tunga trafiken, framför allt genom centrum gällande både mängden leveranser i restauranger och butiker i city och hemleveranser till privatpersoner, och vi får fortsättningsvis följa upp denna utvecklingen.

Eftersom antalet invånare ökar och **bilnehavet** också ökar, så innebär det en ökning av det totala antalet bilar inom staden. Under 2020 och 2021 har fler personer köpt bil, vilket troligtvis kan kopplas till pandemin. Samtidigt har vi en mindre befolkningsökning än tidigare med mindre inflyttning till staden.

Eftersom antalet invånare ökar och bilnehavet också ökar, så innebär det fler antal bilar inom staden som konkurrerar om de **parkeringsplatser** som finns. Inom den närmaste framtiden så kan vi anta att antalet bilar inte kommer att minska varför det är viktigt att planera för rätt antal parkeringsplatser på rätt plats, där rätt plats i första hand är i anslutning till bostaden. 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. Bilnehavet skiljer sig inom staden. De mer centrala delarna har ett lägre bilnehav medan stadens ytterområden, där behovet av att ha en bil är större, har ett högre bilnehav.

Då många parkeringsplatser i centrum har försvunnit i samband med ombyggnader är många fordon beroende av kanstensparkering. Då dessa platser i huvudsak inte är belagd med avgift och det ännu inte har införts ett system för boendeparkering så lockar detta 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 denna problematik 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.



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, särskilt för gående/cyklister. Vi förbereder detta bland annat med ny teknik i exempelvis 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 med fokus på exempelvis trafiktrygghet, belysning och buller samt jämställdhet, jämlikhet och barns möjlighet att transportera sig.
- Vi färdigställer under den närmsta framtiden **saknade länkar och behov** i centrum vid bland annat Fågelsångsstråket, norra delen av Drottninggatan, och området runt HBG C - Kungstorget.
- Vi fortsätter det **systematiska arbetet med trafiksäkerhet**, och då vi ser en ökning av bl. a. cykelolyckor måste vi utreda detta vidare och ytterligare fokusera på prioritering av oskyddade trafikanter i projekt.
- Vi **provar nya lösningar** och utvidgar vår verktygslåda gällande trafiksäkerhetsåtgärder.
- 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 lyckas få en hållbar parkeringsutveckling.

