



Trafikåret 2022

Helsingborgs stad

helsingborg.se/trafik



Trafikåret 2022

Uppföljningen i Trafikåret 2022 utgår från målen i Trafikplan 2017, där ett av huvudmålen är att öka andelen hållbara resor, det vill säga andelen gång-, cykel- och kollektivtrafikresor. 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 2022

Framtagen av Stadsbyggnadsförvaltningen i Helsingborgs stad.

Kontakt: trafikenheten@helsingborg.se



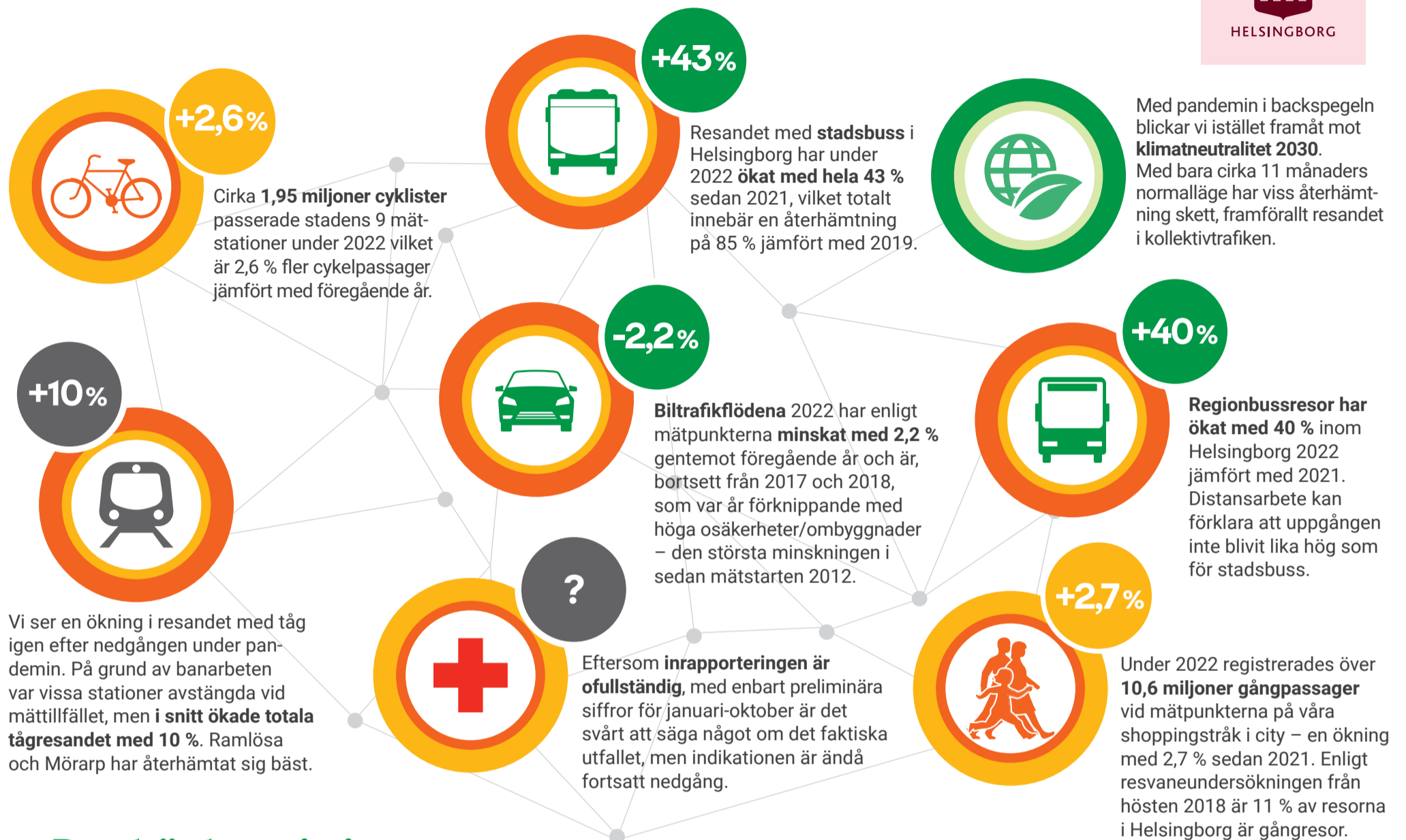
1	Mål för trafikutvecklingen	5
1.1	Färdmedelsfördelning 2022	6
1.2	Kommunvelometern	7
1.3	Cyklistvelometern	8
2	Så här ser det ut	9
2.1	Gång	9
2.2	Cykel	11
2.3	Kollektivtrafik	13
2.3.1	Stadsbuss	13
2.3.2	Regionbuss	15
2.3.3	Tåg	15
2.3.4	Resor över sundet	17
2.4	Motorfordonstrafik	19
2.4.1	Biltrafik	19
2.4.2	Tung trafik	20
2.4.3	Bilnehav	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	30
2.5.3	Vägtrafikbuller	31
2.5.4	Klimat	32
2.5.5	Elektrifiering	33
3	Det här har vi gjort	35
3.1	Beteendepåverkan och kampanjer	35
3.2	Infrastruktur	37
3.2.1	Gång-, cykel- och trafiksäkerhetsåtgärder	37
3.2.2	Kollektivtrafiksåtgärder	38
3.2.3	Större projekt och stadsutveckling	38
4	Vart är vi på väg	39
4.1	Analys	39
4.2	Rekommendation fortsatt planering	44

Trafikåret 2022 i Helsingborg

En sammanfattning



HELSINGBORG



Det här har vi gjort

- ✓ Trafiksäkerhetshöjande åtgärder har genomförts bland annat på Bergaliden, Fältarpsvägen, Sofierovägen, Sockengatan och på Gustav Adolfs gata.
- ✓ Vi har byggt hastighetssäkrade passager och nya gång- och cykelbanor för att skapa säkrare trafikmiljö runt skolor, till exempel utanför S:t Jörgens skola.
- ✓ Flera nya gång och cykelbanor har byggts, bland annat längs Fredriksdal, Larmvägen och västra delen av Rusthållsgatan. Första etappen av Fågelsångsstråket färdigställdes, där stråket byggts om till cykelgata.
- ✓ På Drottninggatan bygger vi sista etappen av vårt första regionala cykelpendlingsstråk mellan Laröd och Helsingborg.
- ✓ Kungstorget byggdes om med ett modernt, tryggt och säkert cykelgarage.
- ✓ I enlighet med stationsorternas utvecklingsplaner har det färdigställts nya gång- och cykelvägar och hastighetssäkrade passager i södra Gantofta. Dessutom har hastighetsdämpande trygghetsgupp anlagts i stationsorterna Gantofta, Påarp, Mörarp och Kattarp.
- ✓ Staden har fortsatt koncepten att låna ut cyklar/lådcyklar till privatpersoner, med syftet att få den som lånar att testa på cykelpendling. 25 % uppgav senare att de köpt el- eller lådcykel efter låneperioden.
- ✓ Kampanjer och projekt för hållbart resande, bland annat 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.

- ✓ Barntrafikskolan och TaR mig till skolan - har främst givit barn undervisning i bland annat trafiksäkerhet men också gett värdefull input till att förbättra trafikmiljön kring skolorna.
- ✓ På Rektorsgatan har vi placerat en mobilitetshubb med världens första elbilspool för laddning utan sladd. Det är ett unikt inslag i trafikmiljön som omfördelar ytorna till förmån för grönska och mer hållbara trafikslag.
- ✓ Våra kollektivtrafiksåtgärder andra halvan av 2022 inriktades på erbjudande och kampanjer för att välkomna resenärerna efter pandemin.
- ✓ Bullerdämpande åtgärder i form av integrerat lek- och bullerplank har uppförts vid Trädgårdens förskola och är under genomförande på Fridaskolan.

Det här planerar vi att göra

- ✓ Vi är lyhörda mot vane- och beteendeförändringar som pandemin kan ha medfört, för att på ett bättre sätt försöka anpassa trafiken till ett klimatneutralt Helsingborg 2030.
- ✓ Bana väg för nya metoder för trafikräkning som statistiskt säkerställer insamlad data. Vi undersöker om projektet Framtidens belysning kan bli av väsentlig betydelse för den

kommande Trafikplanen, också kallad Sustainable Urban Mobility Plan (SUMP).

- ✓ Skapa attraktiva stråk och platser där helsingborgarna vill röra och uppehålla sig med fokus på exempelvis trafiktrygghet, belysning och buller samt jämställdhet, jämlikhet och barns möjlighet att transportera sig. Färdigställa länkar och behov i centrum vid bland annat Fågelsångsstråket och Drottninggatan.
- ✓ Fortsätta det systematiska arbetet med trafiksäkerhet. Vi ser en ökning av bland annat cykelolyckor som vi måste utreda vidare och prioritera. Vi testar nya lösningar och utvidgar våra metoder gällande trafiksäkerhetsåtgärder.
- ✓ Prioritera ett hållbart resande genom beteendepåverkan för att öka cykel- och kollektivtrafikens attraktivitet. Bygga fler cykelbanor och bygga bort felande länkar samt skapa säkra passager för gång- och cykeltrafiken. Vi förbereder även för HelsingborgsExpressen 2 och 3.
- ✓ Konkurrensen mellan biltrafik och hållbara transportslag behöver fortsätta att ändras. Trots 2022 års förstaplats i Cykelfrämjandets Kommunvelometer ska cykeltrafiken prioriteras i byggande och planering samtidigt som biltrafiken styrs till det övergripande vägnätet.
- ✓ Det behövs parkeringslösningar där staden väljer mer yteffektiva alternativ, till skillnad från markparkeringar i nybyggnads- och förtätningsprojekt.



1 Mål för trafikutvecklingen

Uppföljningen i Trafikåret 2022 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 % 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.





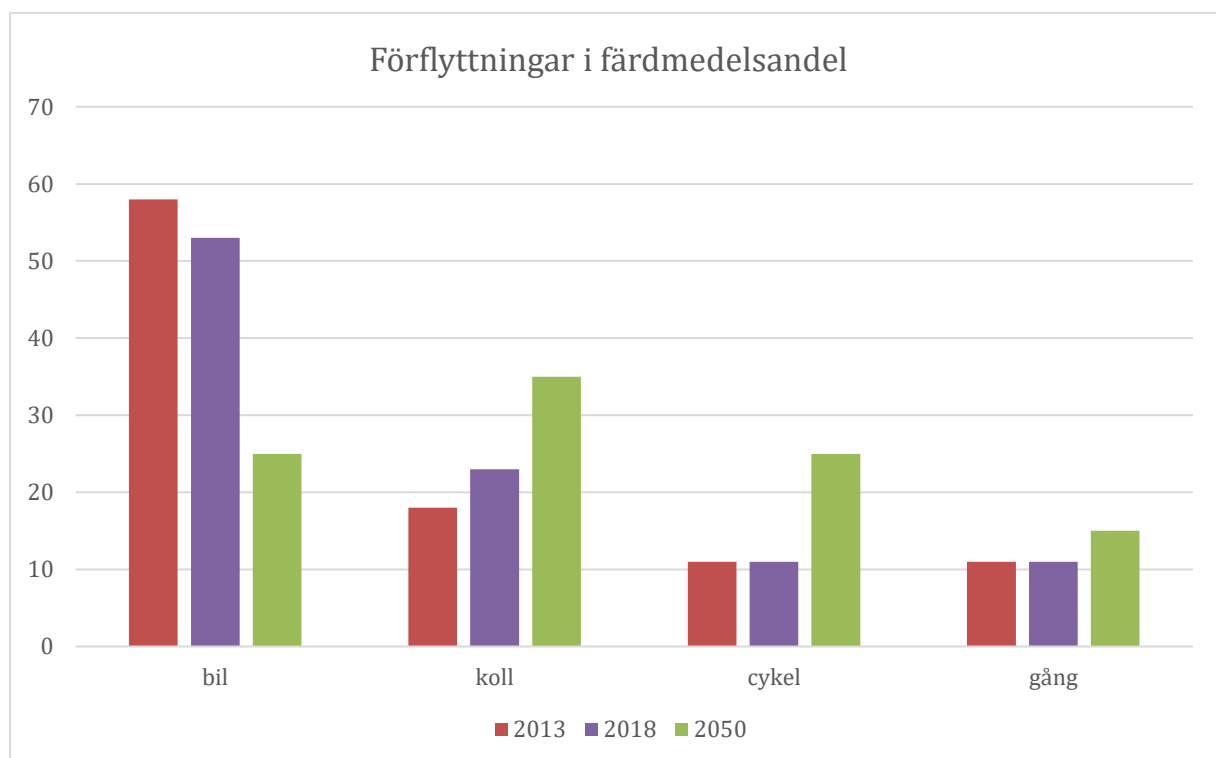
1.1 Färdmedelsfördelning 2022

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 gång ligger kvar på samma nivå, *se figur 1*. 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.

Enligt resvaneundersökningen var kollektivtrafikens andel nästan i nivå med en önskad nivå och detsamma gällde för andelen gångresor. Samtidigt vet vi att antalet kollektivtrafikresor minskat drastiskt under pandemin, se mer under avsnitt 2.3.

Vi förflyttar oss inte tillräckligt snabbt framåt och det är långt kvar till en färdmedelsfördelning där bilresor står för maximalt 25 % enligt Klimat- och energiplanens mål. Redan nu har medeltemperaturen stigit med mer än 1 grad och vid 1,5 grad (Parisavtalet) kan vi sannolikt förvänta oss katastrofala effekter¹².

Det är fortfarande möjligt att begränsa den globala uppvärmningen till 1,5 grader om utsläppen börjar minska nu, halveras varje decennium och nå noll senast år 2050, men det kommer att krävas stora förändringar och insatser.



Figur 1. Långsiktig målbild av färdmedelsandel. Resultat från RVU2013 och RVU2018 samt den färdmedelsfördelningen som vi behöver uppnå för att nå stadens och regionens långsiktiga målbild.

¹ IPCC Special report Global Warming of 1.5 °C

² Fördjupad analys av svensk klimatstatistik, Naturvårdsverket



1.2 Kommunvelometern

Kommunvelometern är Cykelfrämjandets stora nationella granskning av kommuners arbete med cykelfrågor. Kommunvelometern mäter och jämför kommunernas insatser för cykling under föregående år. Syftet är att kunna jämföra nuläget i en kommun gentemot andra kommuner, se förändringar över tid samt belysa områden där det finns förbättringspotential.

Våren 2022 presenterades resultatet av Kommunvelometern för år 2021 *baserat på de deltagande kommunernas arbete och investeringar* under 2021. Helsingborgs stads arbete resulterade i en förstaplats för stora kommuner över 100 000 invånare och en förstaplats totalt bland de 55 kommuner som deltog. Helsingborg har deltagit i undersökningen 12 gånger sedan den första Kommunvelometern genomfördes 2010 och deltog för första gången 2011. Kommunen kom då på sjuätteplats och har de senaste åren klättrat upp till en tredjeplats för att nu slutligen inta förstaplatsen.

I undersökningen mäter och poängsätter Cykelfrämjandet hur kommunerna arbetar med bland annat cykelinfrastruktur, information och marknadsföring och styrdokument för att öka cyklingen. I den senaste upplagan räcker Helsingborgs åtgärder till 78,5 poäng av 90 möjliga, vilket är en ökning med 4,5 poäng sedan fjolårets granskning.

De deltagande 55 kommunerna investerade sammanlagt knappt en miljard kronor under 2021 i ny cykelinfrastruktur och 367 miljoner kronor i drift och underhåll, vilket motsvarar 296 kronor per invånare. Under 2021 investerade Helsingborg hela 812 kronor per invånare, vilket är långt över snittet för stora kommuner som ligger på 353 kronor per invånare.

Cykelfrämjandet skriver i sin [rapport för Helsingborgs stad](#); "Helsingborg har gjort ett föredömligt arbete med cykling i år. Utmaningen för kommunen är att upprätthålla samma nivå i det framtida arbetet med att skapa en cykelvänlig stad."





1.3 Cyklistvelometern

Cyklistvelometern är Cykelfrämjandets stora nöjdhetsundersökning där alla som cyklar i Sverige bjuds in att svara på frågor om hur det är att cykla i sin kommun. Cyklistvelometern är en återkommande undersökning där Cykelfrämjandet granskar och jämför landets kommuner *utifrån vad cyklisterna själva tycker*. Undersökningen baseras på en självrekryterad och anonym enkät där alla cyklister i Sverige kan tycka till om cykelförutsättningarna i sin kommun. Cyklistvelometern har genomförts vartannat år sedan år 2018.

Årets Cyklistvelometer utgörs, liksom undersökningen år 2020, av sex kategorier baserade på 28 frågor; generell nöjdhet, trygghet, tillgång till cykelinfrastruktur, framkomlighet i cykelvägnätet, cykelklimat samt cykelns prioritet i kommunen. Helsingborgs stad fick 2,95 i totalpoäng, vilket ger betyg C. Kommunen kom därmed på plats 8 av 16 i rankningen för stora kommuner.

En mer detaljerad kommunrapport för Helsingborg går att läsa [här](#), där *figur 2* nedan sammanfattar fritextsvaren i enkäten.

Utformning	Skyltning	Underhåll	Elsparkcyklar
Generellt tycker många att cykelvägarna måste breddas då de är för smala för att kunna mötas eller göra omkörningar på. I centrum tycker man inte att cykelvägen är tillräckligt tydlig för de gående och att det blir farligt och leder till skador och konflikter. Dessutom uttrycks ett missnöje i val av underlag då det blir väldigt halt i regn- och snöväder. Ett exempel som ofta lyfts är Köpenhamn och deras cykelbanor som inte är integrerade i gångbanan utan mer finns som en egen körbana. Många upplever det osäkert och klurigt att cykla i Helsingborg när många cykelvägar försvinner eller går rakt ut i biltrafiken, det finns flera önskemål om att koppla ihop cykelvägar. I övrigt vill man ha fler säkra cykelparkeringar, speciellt i anslutning till kollektivtrafiken.	I många kommentarer önskas tydligare skyltning för cykelväg så att gående uppmärksammas. Men också skyltning när en cykelbana är enkelriktad och skyltnig så att biltrafiken inte missar att cykelvägar leder ut i körbanan. Det påpekas också att det är svårt att navigera sig längre sträckor och att fler skyltar därför önskas.	De två stora problemen som uttrycks gällande underhåll är att det ligger saker på vägbanan. Dels grus som behöver sopas upp, löv och grenar som behöver plockas bort och krossat glas som måste städas undan så att inga skador sker eller att det blir en onödig slitning på cyklarna. Många upplever cykelbanorna som ojämbna och att det både finns hål i asfalten och ansamlingar av vatten.	Det uttrycks en stark frustration över elsparkcyklar som ligger slängda eller står parkerade på cykelvägar då det både är irriterande och dessutom farligt. Något annat som tas upp är beteendet hos de som använder sig av elsparkcyklar och her de varken tar hänsyn till trafikregler eller färdriktningen på cykelbanan.
	Cykelvägnätet	Beteende	Övrigt
	I centrum påpekar flera att cykelnätet är osammanhängande och att man vill att cykelbanorna kopplas ihop bättre så att de inte får ett abrupt slut, går ut i en bilväg eller att man behöver göra ett flertal sidbyten under färden. Korsningar i centrum upplevs otrygga. Det önskas fler cykelvägar utanför innerstan. Både ut till byarna och mellan byarna men även till grannkommunerna. Byggdevägarna upplevs otrygga och man önskar cykelvägar istället.	Bristande trafikvett nämns både för gående som inte är uppmärksamma, cyklister och användare av elsparkcyklar som inte följer trafikregler och billister som är oaktsamma. Många menar att det behövs utbildning eller kommunikation i någon form och det ges förslag på något man borde ta upp i skolan.	Problem med dialoger och kommunikation med kommunen framförs och det upplevs som att exempelvis åtgärder inte genomförs eller tar för lång tid i samband med inrapportering.

Figur 2. Sammanfattning av enkätens fritextsvar.



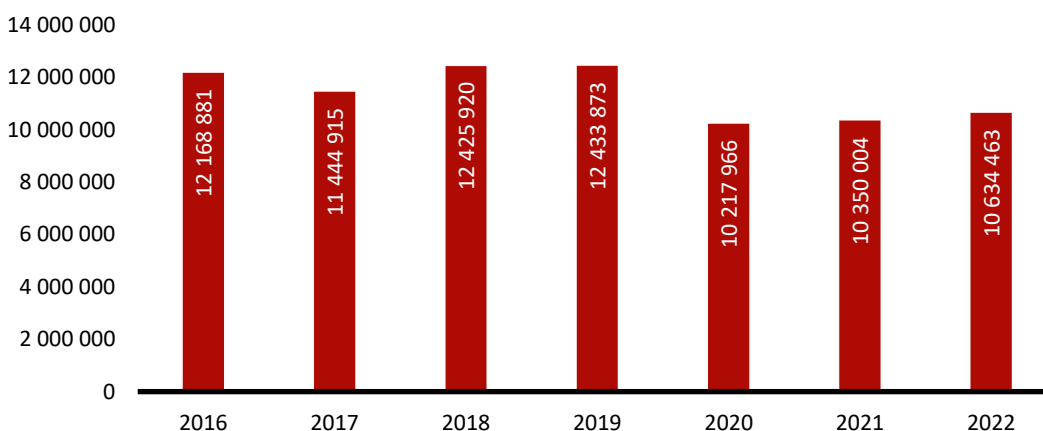
2 Så här ser det ut

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

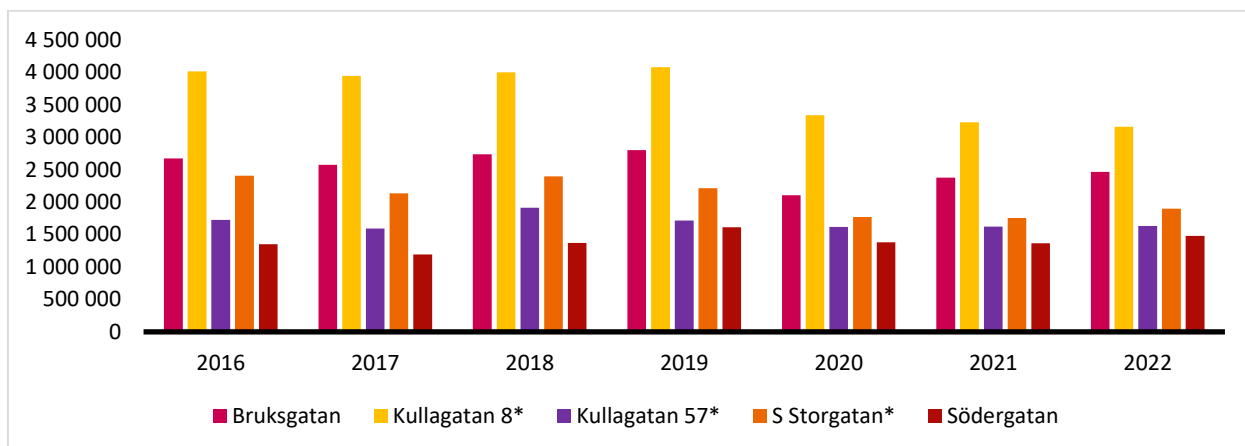
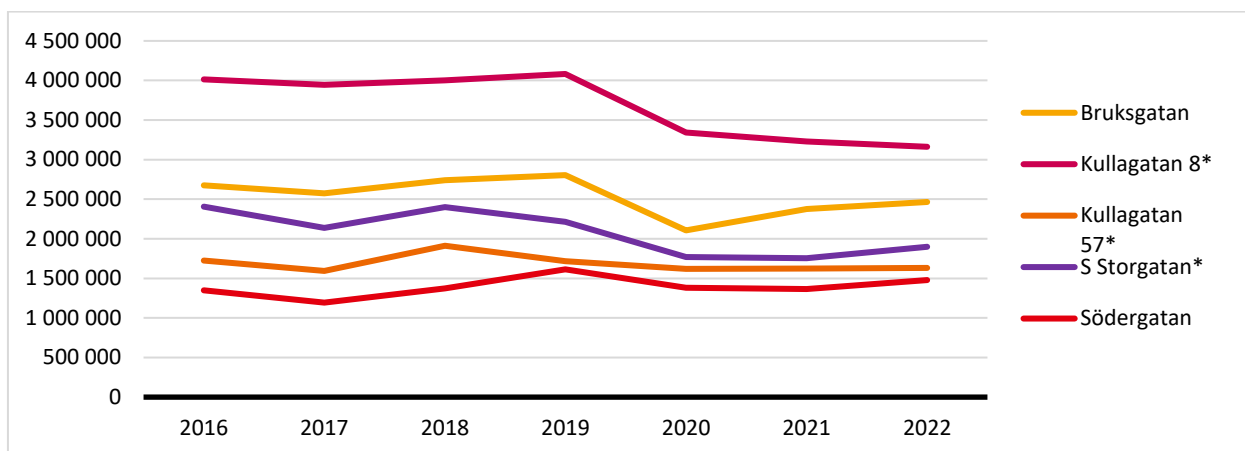
2.1 Gång

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, vilket gör dem svåra att jämföra. Helsingborgs Citysamverkan mäter antalet passager vid fem olika mätpunkter på stadens mer trafikerade shoppingstråk, se figur 4. 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 2022 visar att det totala antalet passager i mätpunkterna var 10 634 463 (figur 3), vilket är 2,7 % fler än föregående år. Jämfört med 2019 har pandemin haft en tydlig effekt på gångflödet, dock sker en årlig ökning men återhämtningen går långsamt. Då den överväldigande majoriteten av restriktionerna kopplade till pandemin togs bort den 9 februari 2022 är det för tidigt att säga hur den totala effekten som Covid-19 fått på våra vanor, shopping- och resmönster och det är därför tidigt att spekulera kring hur lång tid det kommer ta för fotgängartrafiken att återgå till normala flöden. I nuvarande takt sett till det senaste årets ökning, kommer det ta cirka sex år innan 2019 års nivåer nås igen. Dock är ökningen det senaste året större än föregående års ökning, vilket innebär att återhämtningen kanske ökar snabbare än linjärt. Om 2019 års nivåer aldrig nås igen kan det betyda att pandemin har gett permanenta effekter på vanor och beteenden. Ha då i åtanke att mätpunkterna ger absoluta tal och tar således inte hänsyn till ett ökat invånarantal.

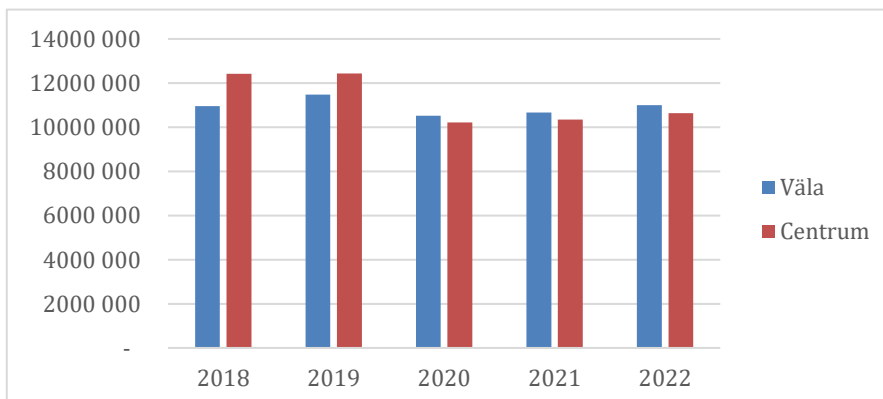


Figur 3. Totalt antal passager i samtliga mätpunkter 2016–2022.



Figur 4. Antal passager i respektive mätpunkt 2016–2022.

Ett annat intressant fotgängarflöde att bevaka är besöksstatistiken för Väla Handelsområde (Väla Centrum, Väla Volym, Väla Park och Väla Grossen), se figur 5. Det ligger på ungefär på samma gångflödenivå som i centrum och innehåller liknande pandemimönster, det vill säga en topp 2019 och långsammare återhämtning sett till efterföljande åren. En viktig skillnad är att före pandemin var flödet i centrum högre i förhållande till Väla, medan det motsatta gällt under pandemin.



Figur 5. Besöks-/gåendestatistik Väla kontra centrum 2018–2022.



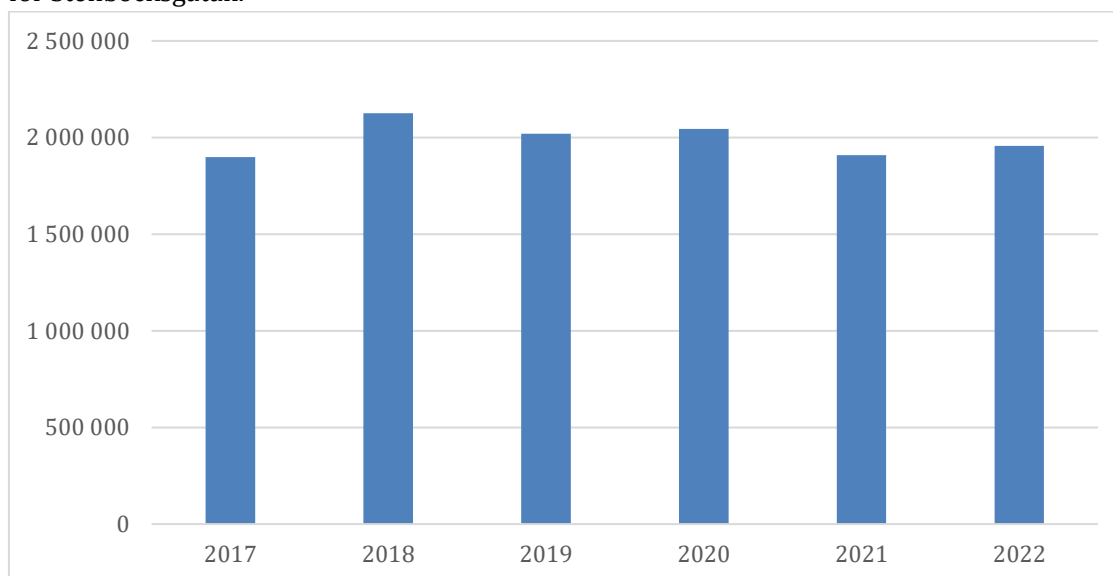
2.2 Cykel

I Helsingborg finns nio mätplatser där antalet cyklister mäts kontinuerligt (se bild till höger). Samtliga punkter ligger på de prioriterade huvudstråken för cykel och bör därmed ge en bra bild på hur antalet cyklister varierar mellan olika år. 1,95 miljoner cyklister passerade stadens mätpunkter under 2022, se figur 6. Detta innebär en ökning jämfört med föregående år på cirka 2,6 %.

Generellt varierar cykelflöden över tid (dag/vecka/månad) mycket mer än bilflödena. En betydande orsak till variationen är väderleken men även mycket lokala traditioner och att det ännu till stor del saknas en utbredd cykelkultur i Helsingborg, där man till exempel är ovan att cykla året om, något som cyklister i andra städer med betydligt tuffare klimat klarar av att hantera.



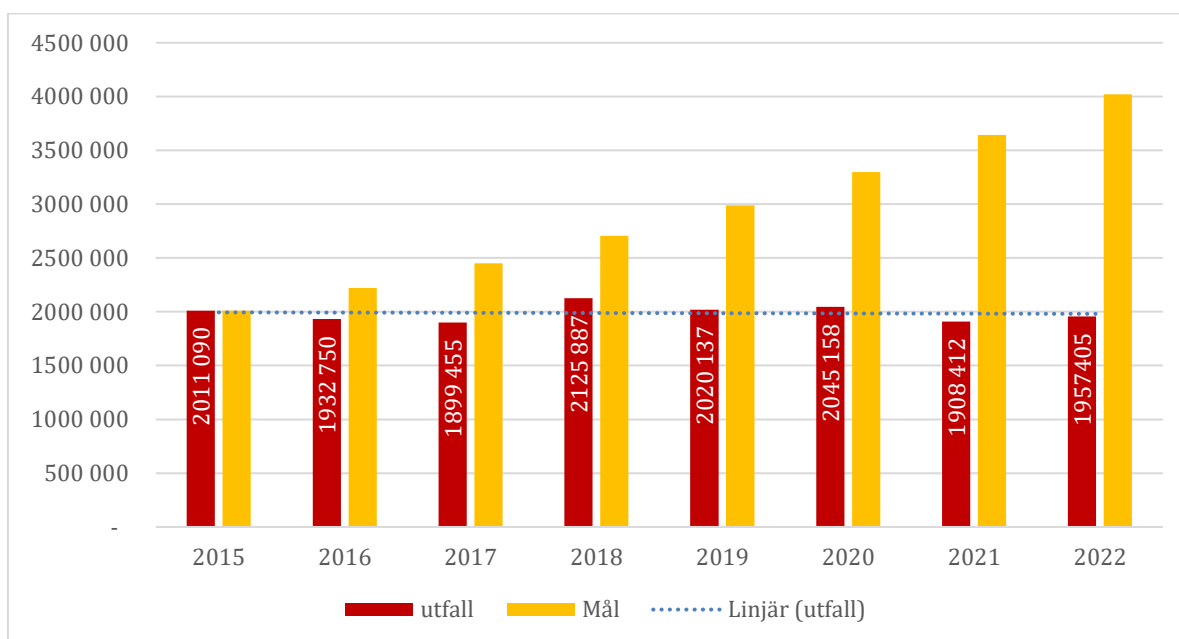
Cykelmätplatserna med de största flödena under 2022 var Södergatan (1030 cykelpassager per genomsnittlig dag under hela året), Hävertgatan (838 passager) och Stenbocksgatan (791 passager). Det är samma tre mätplatser som var störst 2021 även om Hävertgatan har bytt tidigare tredjeplacering till en andraplacering för Stenbocksgatan.



Figur 6. Totalt antal cyklister i stadens mätpunkter 2017–2022.



Diagrammet i *figur 7* visar siffrorna på totala antalet cykelpassager hos de nio mätplatserna jämfört med hur stora dessa värden behöver vara om vi ska nå det uppsatta målet i cykelplanen, att andelen som cyklar ska öka från 11 % år 2013 till 21 % år 2022. De röda staplarna visar utfallet och de gula visar målvärdet. Målen i cykelplanen innebär i stort sett alltså 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 är inte medräknade). Tyvärr är vi fortsatt kvar på samma nivå som när cykelplanen antogs och trots att vi ser en liten uppgång jämfört med föregående år når vi endast halvvägs mot målet.



Figur 7. Helsingborgs cykelmål i förhållande till uppmätt antal cyklister.



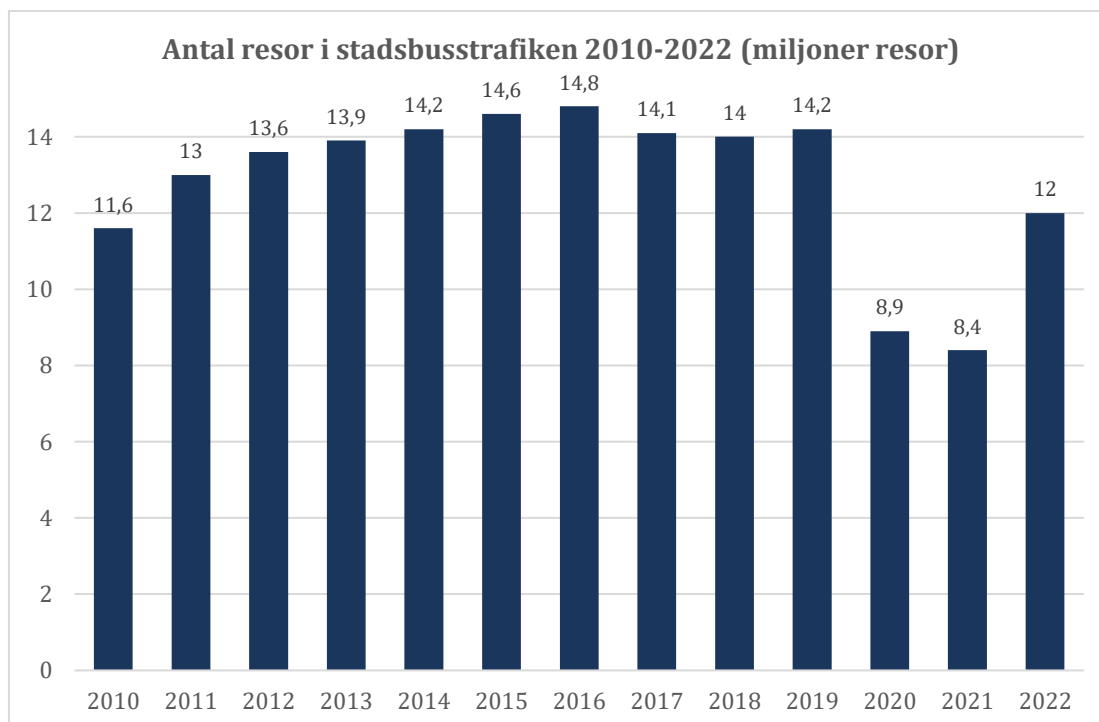


2.3 Kollektivtrafik

Kollektivtrafiken delas upp i stadsbusstrafik, regional busstrafik och regionala tågresor. Staden samarbetar med Skånetrafiken i samtliga delar. Arbetet sker inom ramen för trepartssamarbetet Busskoll, där utöver staden och Skånetrafiken även den huvudsakliga trafikoperatören medverkar. I avsnittet redovisas även resor över sundet.

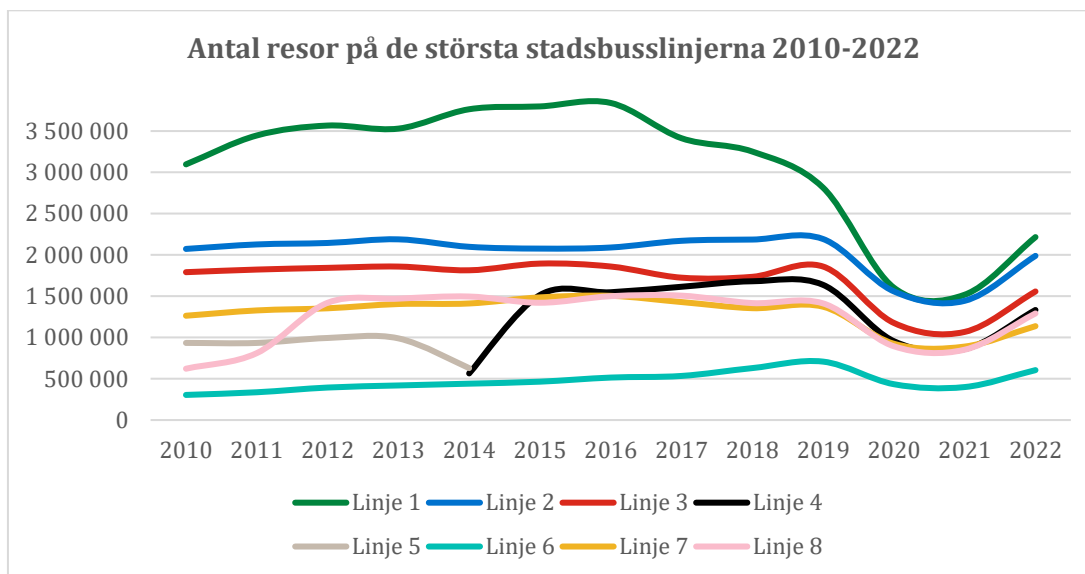
2.3.1 Stadsbuss

Coronapandemin slog hårt mot kollektivtrafikresandet i stort och resandet med stadsbusstrafiken är inget undantag. Nedgången från 2019 till 2020 var nästan 40 % och under 2021 fortsatte nedgången ytterligare. Under 2022 vände resandet uppåt i samband med att restriktionerna hävdes och resandet ökade inom stadsbusstrafiken med cirka 43 % gentemot föregående år och är nu uppe i nästan 85 % av resandet före pandemin, *se figur 8*. Att uppgången inte är högre kan delvis förklaras av att restriktionerna inte hävdes förrän 9 februari 2022, varför resandet under inledningen av året var förhållandevis litet. Med detta sagt är dock många års uppgång alltjämt uttraderad och resandet under 2022 är jämförbart med 2010 eller 2011 års nivå.



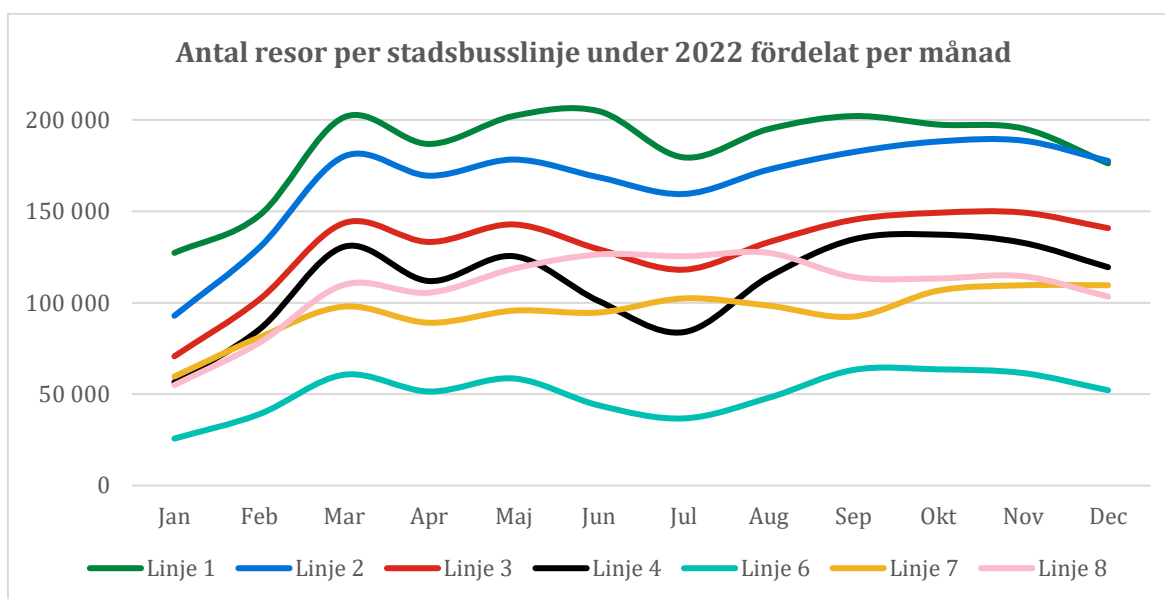
Figur 8. Antal resor stadsbusstrafiken 2010–2022.

Det minskade resandet från 2020 till 2021 gällde för samtliga större stadsbusslinjer och på motsvarande sätt sker nu uppgången i stadsbussresandet brett över hela fältet. För dessa linjer skedde under 2022 en uppgång på mellan 18 % (linje 7, Brohult-Helsingborg C-Långeberga) och 31 % (linje 8, Rosengården-Helsingborg C-Domsten) från år 2021. Sammantaget har linjerna återtagit mellan 78 % (linje 1, Dalhem-Helsingborg C-Råå) och 91 % (linje 8) av resandet jämfört med före pandemin, *se figur 9*.



Figur 9. Antal resor per stadsbusslinje 2010–2022.

Inledningen av 2022 präglades av kvarstående reserestriktioner, vilket avspeglas i det förhållandevis låga resandet under januari och februari. I övrigt följer resandet med stadsbusstrafikens mönstret för ett normalår, *se figur 10*, med toppar under våren och hösten och dippar under sommaren och i december, som en följd av ledigheter. De avvikelser som syns, som exempelvis ett relativt stort resande på linje 8 under sommaren, kan möjligtvis förklaras av att det är en linje som till stor del går längs kusten med flera målpunkter sommartid.

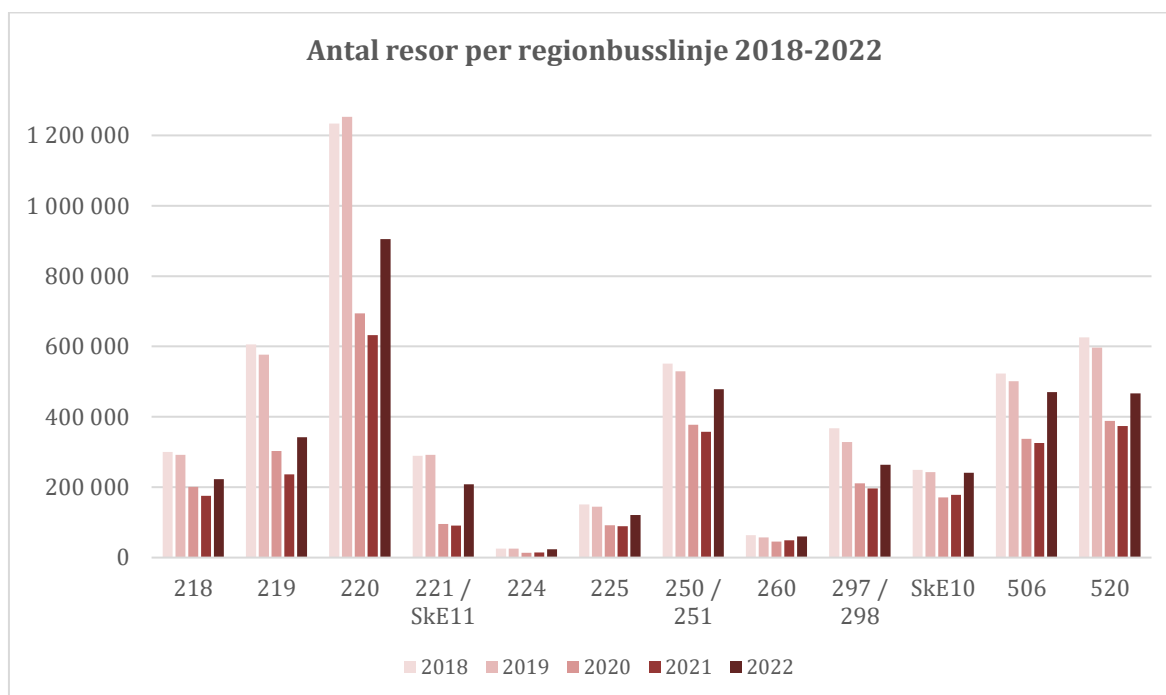


Figur 10. Antal resor per stadsbusslinje under 2022 fördelat per månad.



2.3.2 Regionbuss

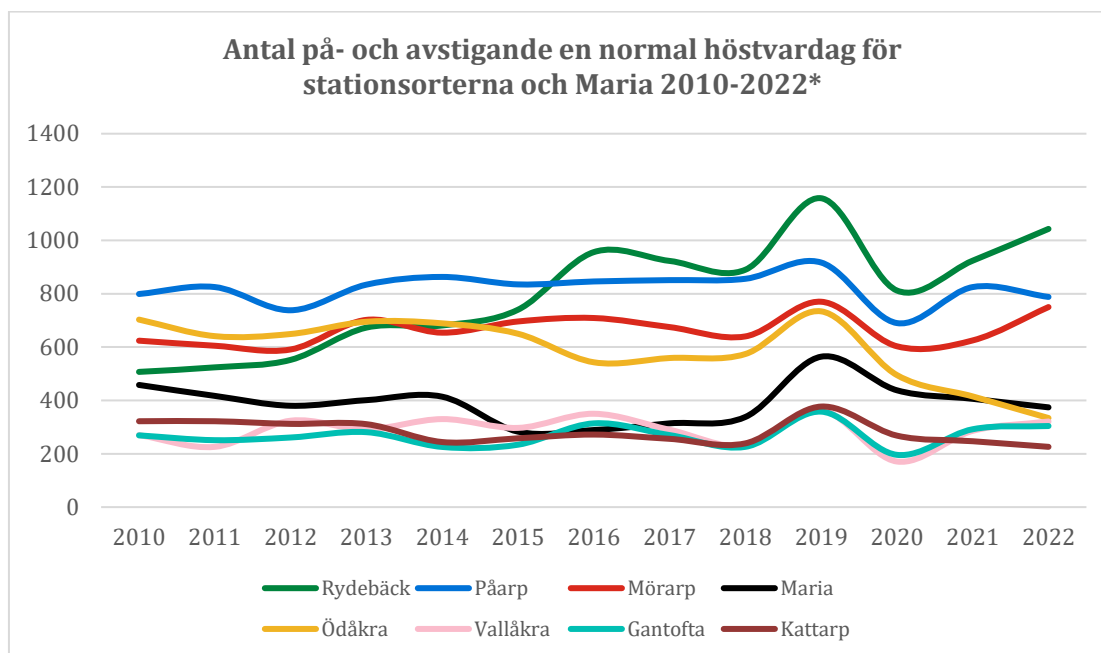
Även när det gäller resorna med regionbuss slog coronapandemin igenom tydligt i statistiken. Den breda nedgången under perioden 2019–2021 har under 2022 ersatts av en generell uppgång på cirka 40 %. Utvecklingen är särskilt stark på linjerna mot Höganäs (linje 220 och 221/SkE11), Ängelholm (linje 506) och Bjuv/Ekeby (linje 250), *se figur 11*. Mot bakgrund av det sker även en hel del justeringar av busslinjerna är det svårt att rakt av jämföra resandet på enskilda linjer bakåt i tiden. Det kan dock konstateras att regionbusstrafiken har återtagit drygt 78 % av resandet före pandemin. Att regionbusstrafiken inte återtagit en lika stor andel av resandet som stadsbusstrafiken gjort (85 %) kan förklaras av att distansarbetet som uppkom under pandemin bibehålls i en större utsträckning ju längre avståndet mellan hemmet och arbetet är. Skillnaden kan också förklaras av att hushållens inköp av en andrabil i samband med pandemin gör att återgången till att resa kollektivt tar längre tid för längre reserelationer.



Figur 11. Antal resor regionsbuss per linje 2018–2022.

2.3.3 Tåg

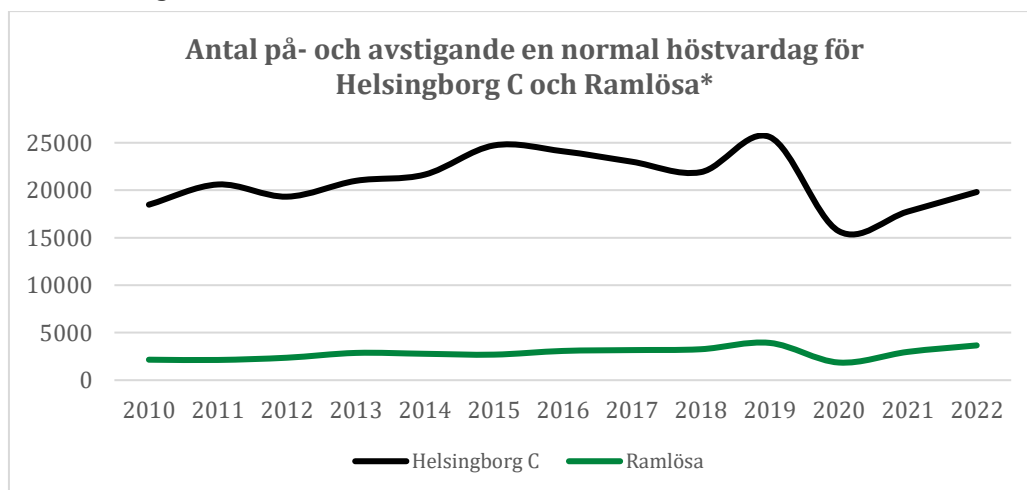
Under 2022 har även resandet från tågstationerna ökat och har återtagit knappt 80 % av resandet före pandemin. Ramlösa station och Mörarp uppvisar de största procentuella ökningarna från 2021 med omkring 20 % och det är också vid dessa stationer som resandet återhämtat sig bäst jämfört med siffrorna före pandemin (omkring 95 %). Totala uppgången hamnar på cirka 10 % gentemot föregående år, men till följd av banarbeten vid mättillfället ska siffrorna för stationerna, i synnerhet längs Västkustbanan, tolkas med viss försiktighet, *se figur 12*.



Figur 12. Antal på- och avstigande en normal höstvardag för stationsorterna och Maria 2010–2022.

*Vid mättillfället 2022 påverkades resandet av banarbeten på Väst kustbanan. Det gäller i synnerhet stationerna norr om Helsingborg C. Vid mättillfället 2021 var stationerna i Ödåkra och Kattarp avstängda. På dessa stationer har för 2021 angivits ett snitt för åren 2020 och 2022.

Resandet från de tre stationerna inom centralorten (Helsingborg C, Ramlösa och Maria station) stod under 2022 för drygt 86 % av det totala tågresandet inom kommunen, se figur 13. Det är en siffra som legat relativt stilla sedan 2010.



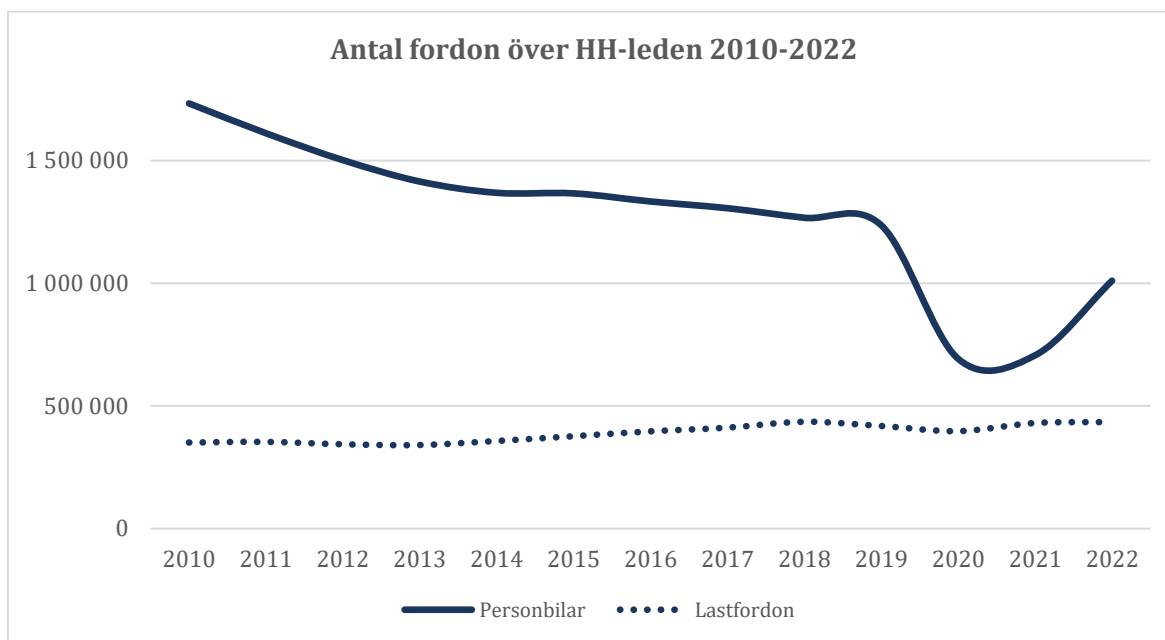
Figur 13. Antal på- och avstigande en normal höstvardag för centralortens stationer 2010–2022.

*Vid mättillfället 2022 påverkades resandet av banarbeten på Väst kustbanan. Det gäller i synnerhet stationerna norr om Helsingborg C. Vid mättillfället 2021 var Helsingborg C avstängd. På denna station har för 2021 angivits ett snitt för åren 2020 och 2022.

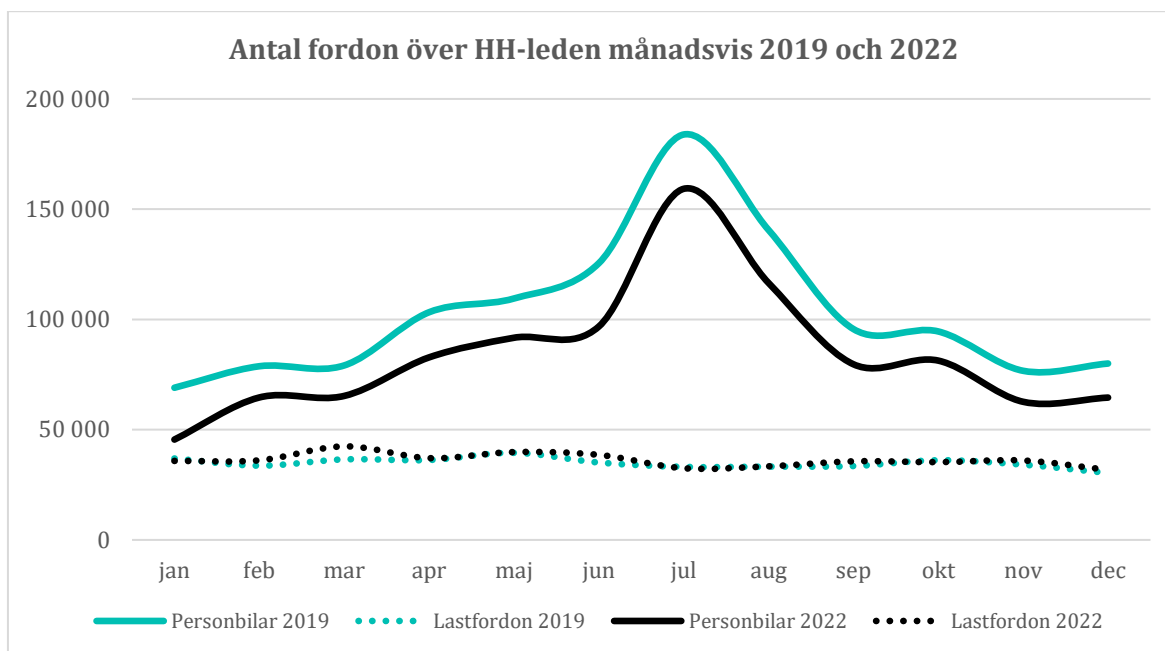


2.3.4 Resor över sundet

Pandemin slog märkbart olika mot olika sorters transporter över HH-leden. Antalet lastfordon påverkades endast marginellt och redan 2021 var siffran i paritet med nivåerna före pandemin. Den nivån höll också i sig under 2022. Däremot blev det en kraftig minskning av antalet överfarter med personbil, *se figur 14*, vilket främst förklaras av de internationella reserestriktionerna som infördes under 2020. En återhämtning skedde under 2022 och personbilstrafiken är nu uppe i 82 % av resandet före pandemin. Över tid är det tydligt att godstransporterna utgör en allt större del av de totala fordonstransporterna över HH-linjen. År 2010 stod godstransporterna för omkring 17 %, för att 2022 stå för över 30 %. Personbilsresandet månad för månad följer det mönster som rådde före pandemin, det vill säga fram till och med 2019. Siffrorna för 2022 låg stabilt på runt 80 % av 2019 års nivåer. Enda undantaget är januari, vilket kan härledas till att alla restriktioner då inte hade hävts än, *se figur 15*.



Figur 14. Antal fordon över HH-leden 2010–2022.



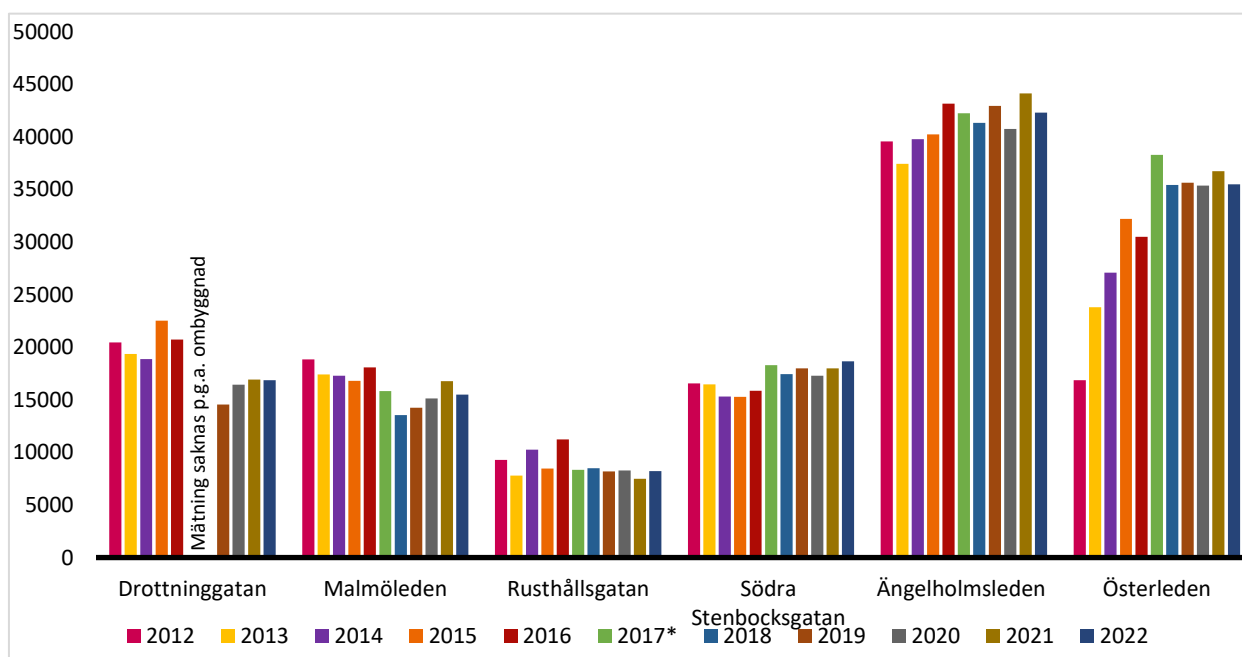
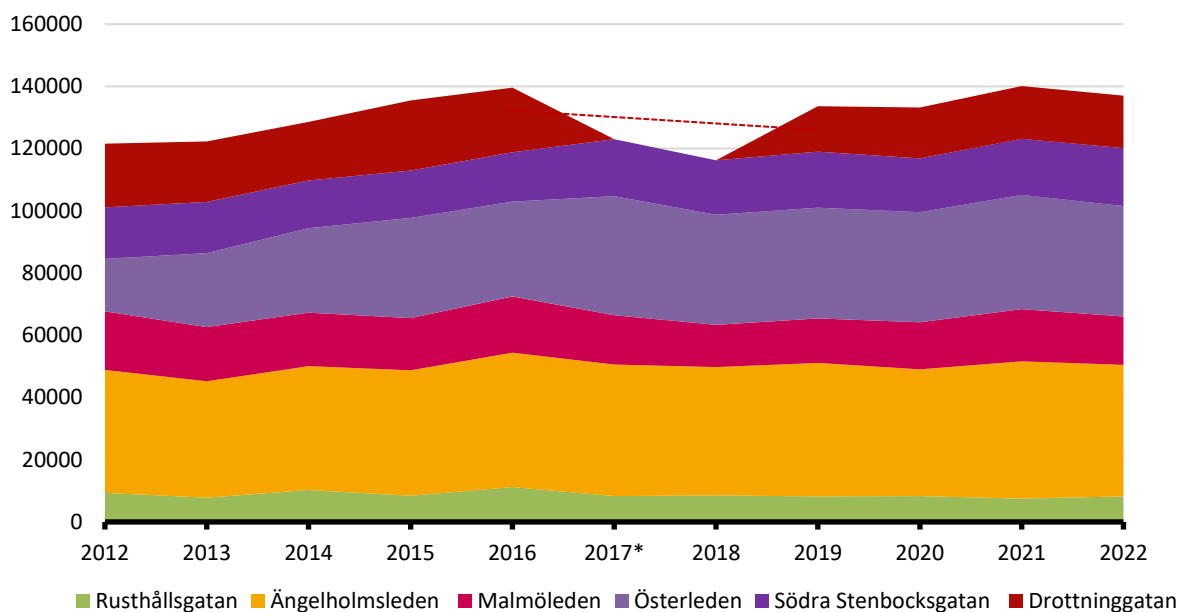
Figur 15. Antal fordon över HH-leden fördelat per månad 2019 respektive 2022.



2.4 Motorfordonstrafik

2.4.1 Biltrafik

Det totala trafikflödet vid mätpunkterna har minskat med 2 % sedan föregående år och är på motsvarande nivå som år 2015. De största ökningarna ser vi på Rusthållsgatan och Södra Stenbocksgatan och de största minskningarna var på Malmöleden samt Ängelholmsleden, *se figur 16*.



Figur 16. Uppmätt vardagsdygnstrafik 2012–2022 totalt samt fördelat på respektive mätpunkt.



Vi kan se att trafiken genom centrum ligger fortsatt på en stabil nivå även om flödena totalt sett minskat något under 2022. Vardagsdygnstrafiken på Södra Stenbocksgatan nådde sin högsta nivå sedan 2012, medan Drottninggatan tangerar fjolårets siffror, Rusthållsgatan ökade något och på resterande gator såg vi minskningar (se tabell 1). Om vi jämför med senaste toppen 2016 har Drottninggatan och Malmöleden minskat med 18 % respektive 14 %, då ombyggnaden av Drottninggatan/Järnvägsgatan påbörjades.

Tabell 1. Vardagsdygnstrafik i respektive mätpunkt 2012–2022.

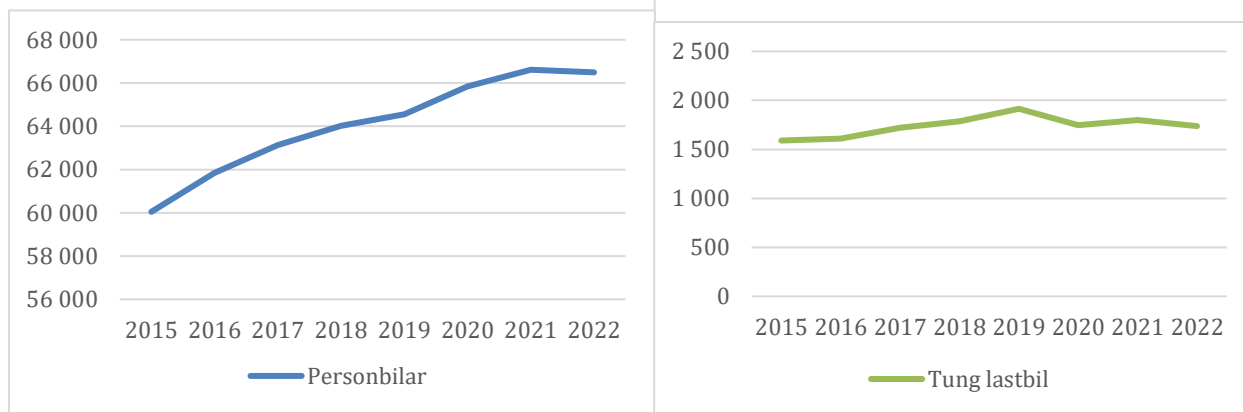
Plats	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Drottninggatan	20 500	19 400	18 900	22 500	20 700	-	-	14 600	16 400	16 900	16 900
S. Stenbocksgatan	16 600	16 500	15 300	15 200	15 900	18 300	17 400	18 000	17 300	18 000	18 700
Malmöleden	18 800	17 400	17 300	16 800	18 000	15 800	13 600	14 200	15 200	16 800	15 500
Ängelholmsleden	39 600	37 400	39 800	40 200	43 200	42 200	41 300	42 900	40 800	44 100	42 300
Österleden	16 900	23 800	27 100	32 200	30 500	38 300	35 400	35 600	35 400	36 800	35 500
Rusthållsgatan	9 300	7 800	10 300	8 400	11 200	8 300	8 500	8 200	8 300	7 500	8 200

*2017 saknas mätningar för flera mätpunkter, vi har därför andra mätpunkter eller andra medeltal för att beräkna flödena detta år. Värdena är avrundade till jämna hundratal.

2.4.2 Tung trafik

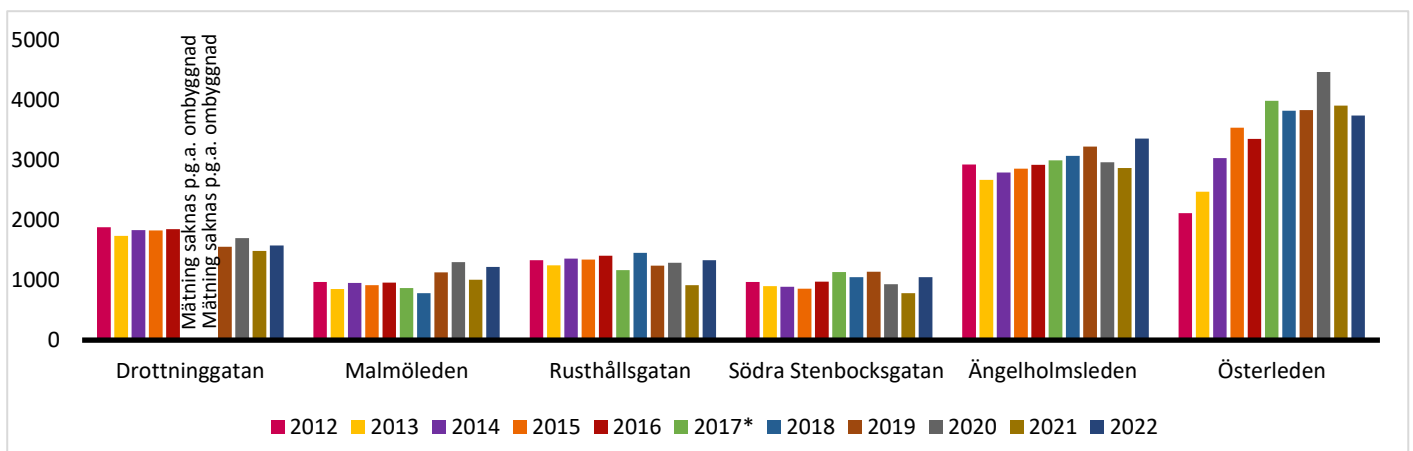
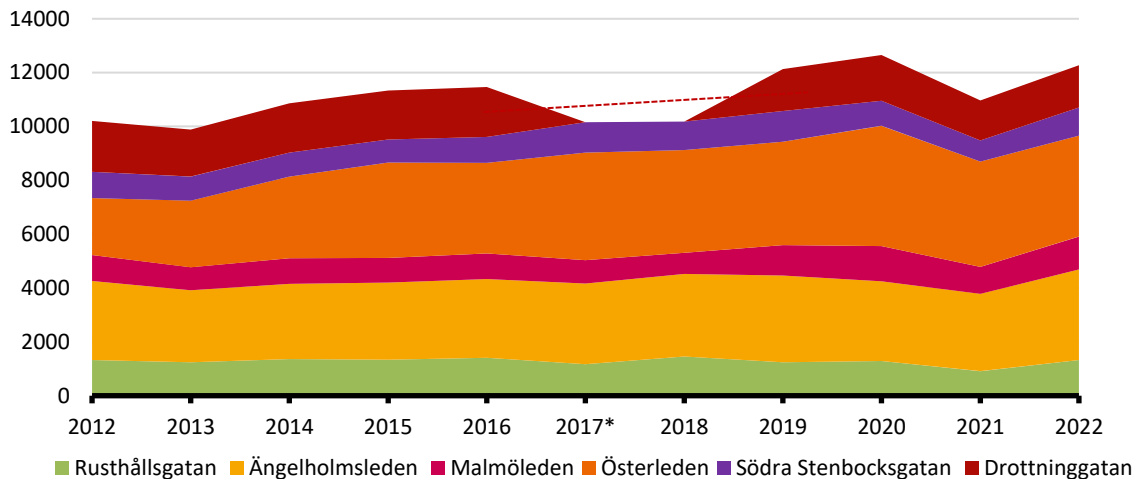
Antalet registrerade lätta lastbilar i trafik i Helsingborg har ökat i snabbare takt än personbilar sedan 2015 men ökningen har planat ut något på senare år (figur 17). Jämfört med föregående år har samtliga kategorier minskat något. Sedan år 2015 har antalet registrerade tunga fordon i trafik ökat med drygt 9 %, lätta lastbilar med drygt 17 % och personbilar med nästan 11 %.

Figur 17. För Helsingborg registrerade personbilar samt lätta respektive tunga lastbilar i trafik.





Vid mätpunkterna ser vi totalt en ökning med 12 % av tunga fordon gentemot föregående år (figur 18) och bortsett från Österleden har det skett en bred ökning på samtliga mätpunkter (tabell 2). Det är svårt att avgöra vad ökningen beror på när antalet nyregistrerade lätta och tunga lastbilar har minskat gentemot 2021, men det borde innebära att den befintliga fordonsflottan nyttjas i högre grad.



Figur 18. Uppmätt tung trafik 2012–2022 totalt samt fördelat på respektive mätpunkt.

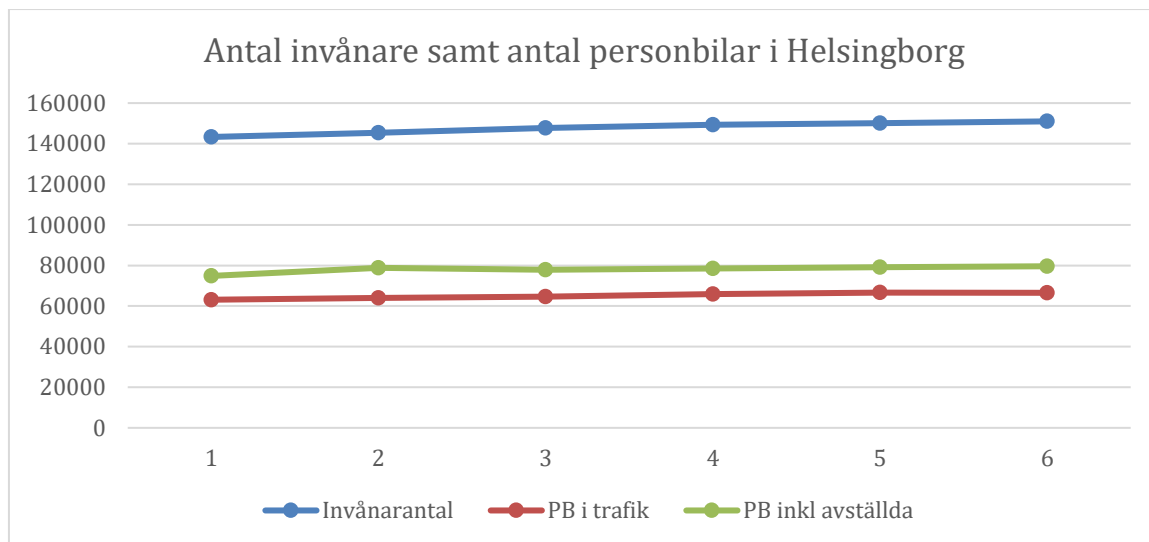
Tabell 2. Tung trafik i respektive mätpunkt 2012–2022.

Plats	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Drottninggatan	1 890	1 740	1 840	1 830	1 850			1 560	1 700	1 480	1 570
S. Stenbocksgatan	970	900	890	860	970	1 140	1 050	1 140	930	780	1 050
Malmöleden	970	850	950	910	960	870	780	1 130	1 300	1 000	1 220
Ängelholmsleden	2 930	2 670	2 790	2 860	2 920	3 000	3 070	3 230	2 970	2 870	3 360
Österleden	2 120	2 480	3 030	3 540	3 360	3 990	3 820	3 840	4 470	3 900	3 740
Rusthållsgatan	1 330	1 250	1 360	1 340	1 400	1 170	1 460	1 240	1 290	910	1 330



2.4.3 Bilinnehav

Bilinnehavet ökar stadigt och hänger ihop med befolkningsökningen i Helsingborg. I år har vi även adderat antal bilar som är avställda (2022: 13 114 stycken) i vår statistik för att ge en mer korrekt bild av det verkliga bilinnehavet, *se figur 19*. De finns inte på vägarna men behöver en plats att parkera på och antalet är relativt konstant, runt 13 000 avställda fordon per år, *se figur 20*.

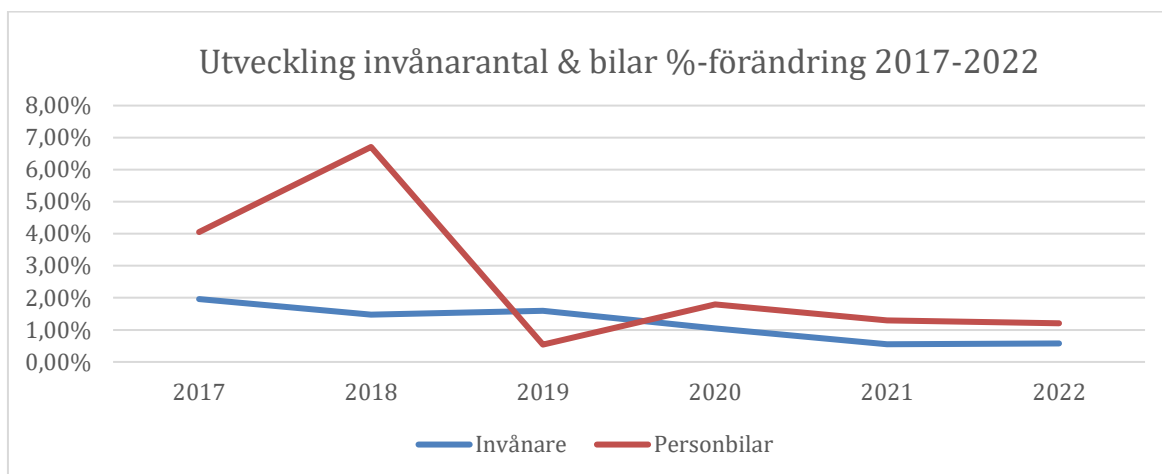


Figur 19. Diagrammet visar stadens personbilsinnehav med och utan avställda fordon samt antalet invånare, (SCB 2023). Det finns alltså cirka en bil hos varannan invånare i staden.

Vi kan konstatera att den önskade utvecklingen med ett minskat bilinnehav inte har inträffat än och att åtgärder som att stadigt minska antalet parkeringsplatser inte gett den effekt som vi önskat. Tvärtom kan vi notera att antalet bilar har ökat något mer än befolkningen under jämförbar period.



Figur 20. Diagrammet visar hur antalet avställda fordon inom staden förändrats. Mellan 2021–2022 har antalet ökat eftersom det totala antalet personbilar i Helsingborg också totalt sett ökat, trots att det ser ut som att antalet (registrerade) personbilar minskar.



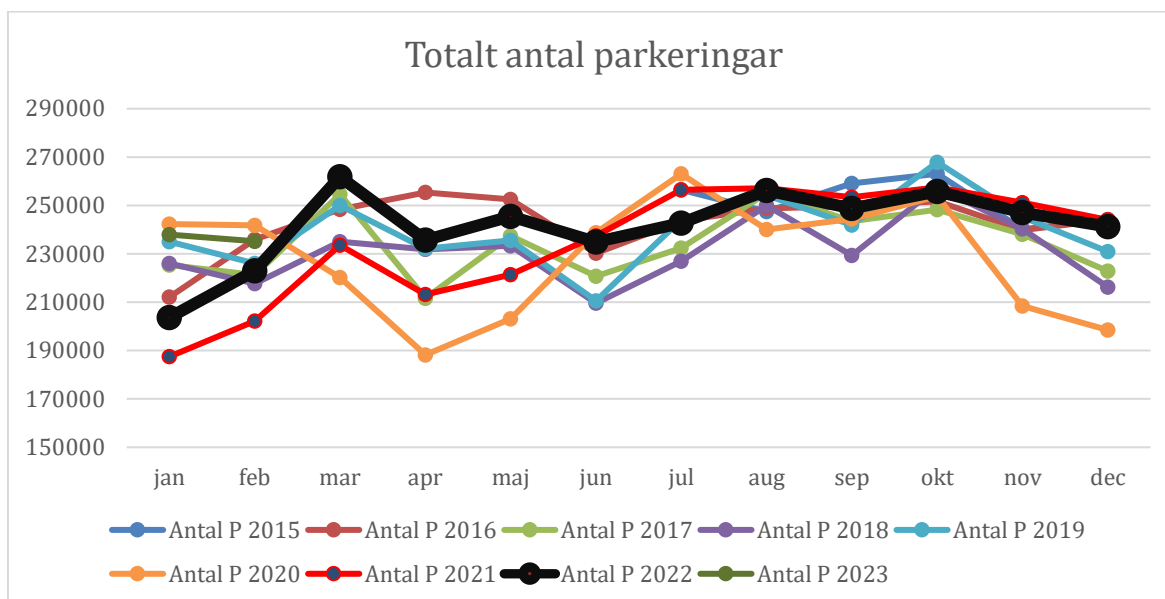
Figur 21. Diagrammet visar stadens befolkningsutveckling i procent jämfört med motsvarande för personbilar. Under perioden från 2017 till idag har befolkningen ökat med 7,2 % och antalet personbilar har under samma period ökat med 8,4 % (inklusive avställda bilar – de kräver en uppställningsplats).

Eftersom antalet invånare ökar och bilinnehavet samtidigt ökar i ännu högre grad, så innebär det fler antal bilar i staden som konkurrerar om de parkeringsplatser som finns, *se figur 21*. Inom den närmaste framtiden ser inte vi på Trafikenheten att antalet bilar minskar. Det blir då viktigt att planera för tillräckligt antal parkeringsplatser på rätt platser. Rätt plats anses i första hand vara i anslutning till bostaden. Parkeringar i flera plan, företrädesvis i parkeringshus, innebär en mer yteffektiv lösning jämfört med parkeringar på markplan och kan därför vara en mer kostnadseffektiv lösning än underjordiska parkeringsgarage. Bilinnehavet skiljer sig inom staden. De mer centrala delarna har i snitt färre bilar medan stadens ytterområden, där behovet av att ha bil är större, har ett större bilinnehav i snitt.

2.4.4 Bilparkering

Coronavirusets utbrott i mars 2020 påverkade bilanvändandet fram till slutet av 2021 då vi för första gången sedan utbrottet såg att antalet upptagna parkeringsplatser återgick till en genomsnittlig nivå och under sista kvartalet 2022 (*helsvart förstärkt kurva i figur 22*) var antalet parkeringar uppe på samma höga nivå som i slutet av 2021. Det är den högsta beläggningen av parkerade bilar i innerstaden som vi har sett sedan vi började föra statistik över detta.

Totalt finns det 71 500 stycken parkeringsplatser i centralorten. Staden förtätas och åtgärder för främst byggnation, men även cykel- och kollektivtrafik, tar mer utrymme. Sedan år 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 ska finnas tillgängliga parkeringsplatser för invånarna.



Figur 22. Diagrammet visar det totala antalet parkeringsplatser fördelat per år respektive månad.

Kanstensparkeringar är i huvudsak inte belagda med avgifter och det finns inga system för boendeparkering på dessa typer av parkeringar. Därför lockar dessa platser till så kallad infartsparkering. Det vill säga platser dit man kör och parkerar i ett avgiftsfritt område så nära sin slutdestination som möjligt på ett bekvämt gångavstånd men utanför betalzonen.

Det innebär i sin tur att boende i dessa områden får stå för en stor del av den så kallade söktrafiken som uppstår vid rusningstid då de som parkerat här för pendling inte hunnit lämna de platser som de boende letar efter på eftermiddagen (typiskt mellan klockan 16.00-18.00).

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



Stadsbyggnadsförvaltningen planerade att genomföra ett pilotprojekt kopplat till boendeparkering som sedan skulle utvärderas. Syftet med boendeparkeringsprojektet var att minska onödig söktrafik och irritation samt att säkerställa att boende kan parkera sin bil vid hemmet även om man reser hållbart med andra färdmedel. Pilotprojektet som skulle testat på Slottshöjden och Olympia har pausats av politiska skäl med hänsyn till omvärldsutvecklingen.



Beläggningsstudie

I stadens nyaste område Oceanhamnen 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 bil för besökare, det vill säga det verkliga behovet är 1,1 parkeringsplatser per bostad i dagsläget.

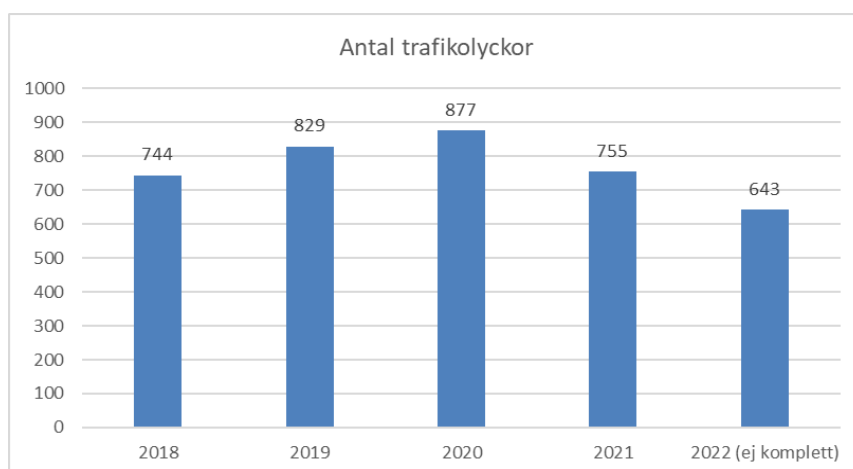
I Oceanpiren finns det ingen kantstensparkering som kan agera buffert vilket innebär en extremt ansträngd situation gällande behovet av parkeringsplatser.

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 från rapporterade trafikolyckor som medfört personskada. Antalet olyckor gäller hela kommunen, det vill säga inte enbart på vägar och gator som kommunen ansvarar för.

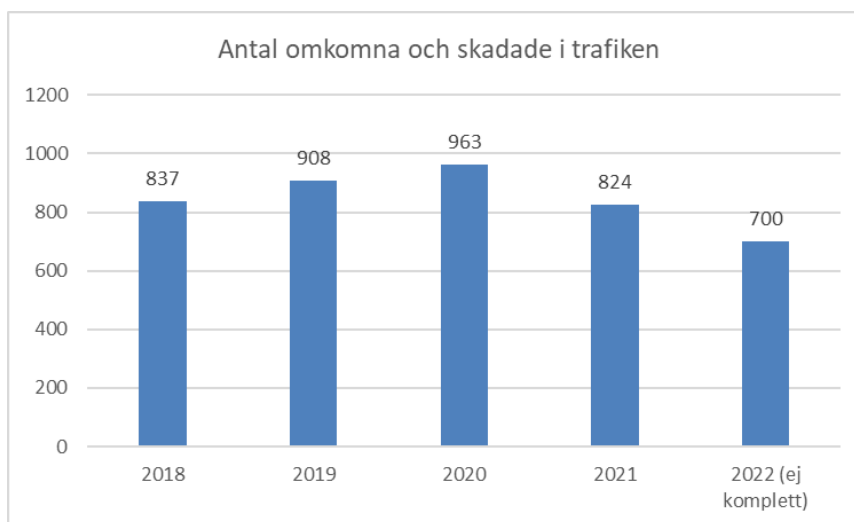
Tyvärr har pandemin fortfarande påverkat rapporteringen av olyckor inom sjukvården vilket innebär att det dels finns ett visst bortfall och en lång eftersläpning av rapporteringen av olyckorna. På grund av personalbrist har man behövt prioritera ner den tid som avsatts för registrering i STRADA. Arbetsinsatsen har dessutom blivit mer omfattande för sjukvården på grund av en ändring i lagstiftningen som innebär att det inte längre krävs samtycke från patienterna, och att olycksfall med fritidsbåtar också ska rapporteras. Den statistik som redovisas för 2022 i den här rapporten omfattar uppskattningsvis merparten av de olyckor som inträffat under perioden januari-oktober. Registreringen görs dock inte i kronologisk ordning, vilket innebär att statistiken även innehåller olyckor som inträffat under november-december. Mörkertalet bedöms dock vara störst under dessa månader, och vi har bedömt och resonerat kring antalet i kommande stycke.



Figur 23. Antal trafikolyckor med personskada åren 2018–2022. Observera att inrapporteringen för 2022 inte är komplett. (Källa: STRADA)

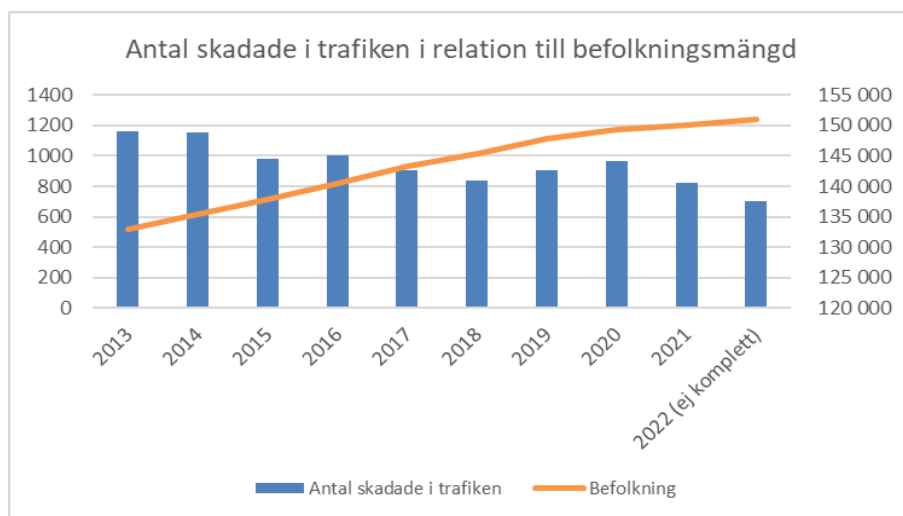


Under våren 2023 hade det rapporterats in 643 trafikolyckor under år 2022, *se figur 23*. Med en uppskattning av mörkertalet kan antalet olyckor antas landa på runt 700 stycken, vilket i så fall innebär en minskning jämfört med föregående år. Tittar vi över tid kan vi se en fortsatt nedåtgående trend.



Figur 24. Antal personer som dödats eller skadats i trafikolyckor 2018–2022. Observera att inrapportering för 2022 inte är komplett. (Källa: STRADA)

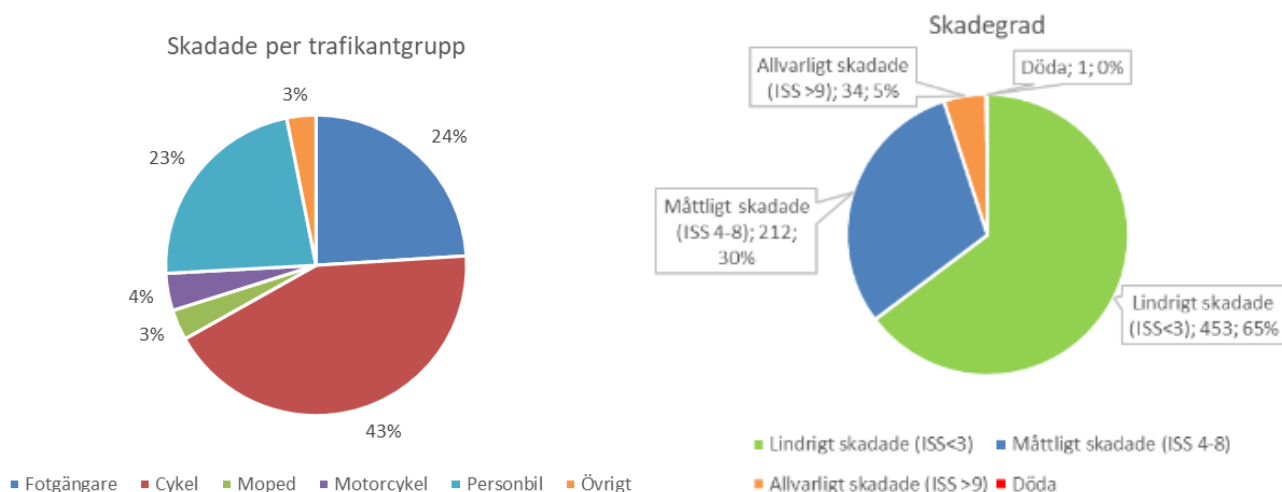
Med en uppskattning av mörkertalet för 2022 antas antalet omkomna och skadade hamna på runt 750 stycken, *se figur 24*, vilket i så fall innebär en minskning jämfört med föregående år. Olycksstatistiken är i regel svår att följa år till år eftersom det är många yttre faktorer som påverkar, såsom väder och trender. Det gör att det krävs ett längre perspektiv för att se utvecklingen. Ser vi på en tioårsperiod (*figur 25*) har antalet skadade i trafiken minskat med drygt 30 %, samtidigt som vi haft en ökande befolkning, vilket trots ofullständig inrapportering förhoppningsvis innebär att vi är på väg i rätt riktning.



Figur 25. Antal skadade personer i trafiken i relation till befolkningsmängd. (Källa: STRADA och SCB)

Ungefär sju av tio personer som omkom eller skadades i trafiken förra året var oskyddade trafikanter, det vill säga fotgängare eller cyklister. Ungefär en fjärdedel 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*), se figur 26. Enligt de rapporter som var registrerade fram till våren 2023 hade en person avlidit till följd av trafikolycka, 34 personer med allvarliga skador (*ISS >9*) och 212 personer skadades måttligt (*ISS 4-8*) under år 2022. De allra flesta, 453 personer, skadades lindrigt (*ISS ≤3*).



Figur 26. Fördelning av antal skadade per trafikantgrupp respektive fördelning per skadegrad 2022. (Källa: STRADA)

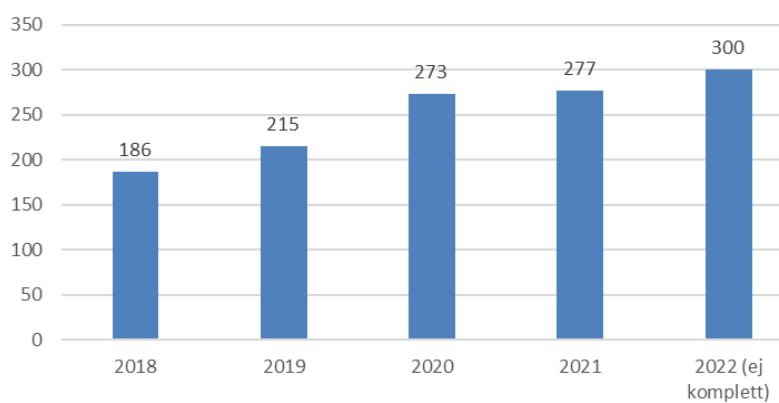
Ett av målen i [Cykelplan Helsingborgs stad 2017-2023](#), som antogs under 2017, är att antalet dödade och skadade cyklister ska minska. Den preliminära olycksstatistiken för år 2022 visar att 300 cyklister skadades under året, vilket är fler än året innan. Ungefär sju av tio skadades i



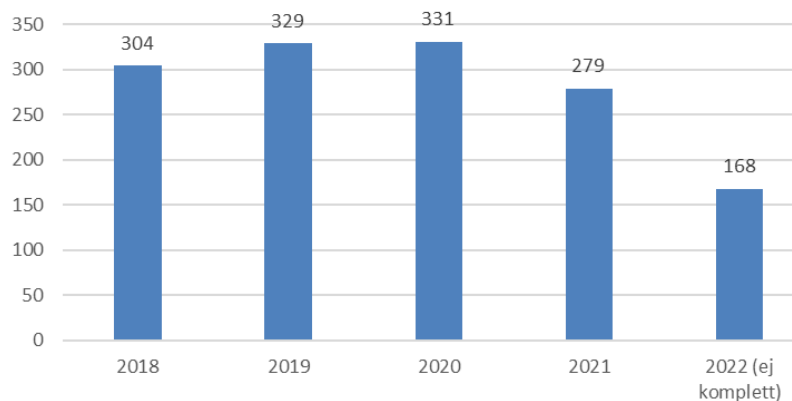
singelolyckor. Om vi tittar på en längre tidsperiod ser vi tyvärr en fortsatt uppåtgående trend för antalet skadade cyklister. Ser vi på en uppdelning av olika olyckstyper är det även hos cyklisterna som vi ser en tydlig ökning av skadade i både singel- och kollisionsolyckor med motorfordon.

Antalet dödade och skadade fotgängare varierar år från år, vilket till exempel kan bero på väderförhållanden under vinterhalvåret. Utvecklingen visar ändå en nedåtgående trend då den preliminära olycksstatistiken för år 2022 visar att 168 fotgängare skadades under året, *se figur 27*.

Antal dödade och skadade cyklister



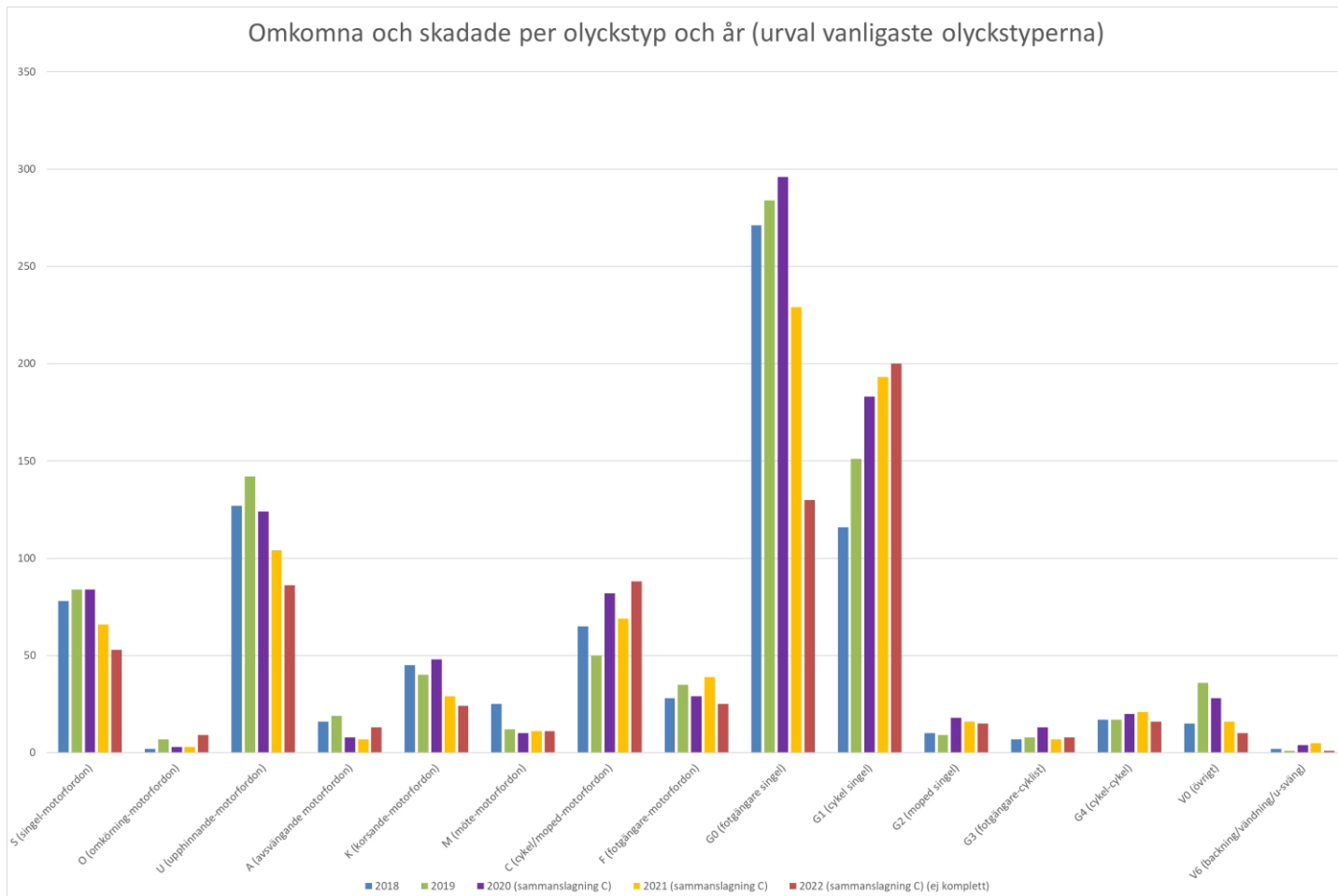
Antal dödade och skadade fotgängare



Figur 27. Antal cyklister respektive fotgängare som dödats eller skadats i trafikolyckor mellan 2018–2022. Observera att inrapporteringen för 2022 inte var komplett under våren 2023. (Källa: STRADA)

Även om mörkertalet i rapporteringen omfattar vintermånaderna november-december, så räknar vi med att antalet skadade fotgängare är färre än föregående år. Åtta av tio fotgängare skadades i singelolyckor, till exempel fallolyckor.

Fördelningen av de olika olyckstyperna de senaste fem åren finns sammanställda i figur 28.



Figur 28. Antal personer som dödats eller skadats i trafikolyckor mellan 2018–2022 fördelat på de vanligaste olyckstyperna. Observera att inrapporteringen för 2022 inte var komplett under våren 2023. (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 2022 visar att halterna av luftföroreningar har, trots en marginell ökning, fortsatt varit på en låg nivå med ett bra mätresultat för år 2022. Boende och verksamma i Helsingborgs stad har exponerats för låga halter av luftföroreningar. Detta indikerar att stadens gemensamma arbete med att förbättra luftkvaliteten har fallit väl ut.

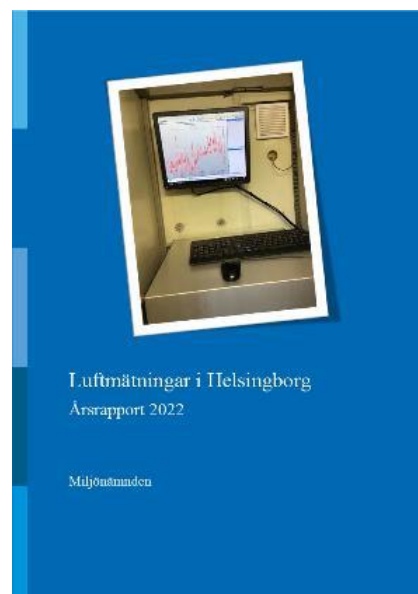
På Drottninggatan och Södra Stenbocksgatan blev årsmedelvärdena på gatunivå för kvävedioxid (NO₂) 16,0 respektive 17,2 µg/m³. Motsvarande för år 2021 var de 14,7 respektive 17,2 µg/m³. I taknivå över Drottninggatan/Järnvägsgatan blev årsmedelvärdet 12,6 µg/m³. Inga överskridande av miljökvalitetsnormens dygnsvärde inträffade.

För partiklar PM₁₀ blev årsmedelvärdet 13,5 µg/m³. Även detta är ett lågt årsmedelvärde. Tre överskridande av miljökvalitetsnormens dygnsvärde inträffade, jämfört med 35 tillåtna. Motsvarande för 2021 blev årsmedelvärdet 14,0 µg/m³ och ett överskridande av dygnsnormen inträffade.

För partiklar PM_{2,5} blev årsmedelvärdet 8,2 µg/m³. 2021 är det första hela året som vi mäter PM_{2,5}, mätinstrumentet installerades i maj 2020. Då blev årsmedelvärdet 8,4 µg/m³, alltså en marginell förbättring sett till föregående år. För PM_{2,5} finns i nuläget inga miljökvalitetsnormer för tim- eller dygnsvärden, däremot finns det årsmedelvärde, vilket för närvarande är 25 µg/m³. Värt att nämna i sammanhanget är att det pågår ett arbete i EU-kommissionen angående en revidering av Luftkvalitetsdirektivet, vilket kommer innebära att gränsvärdena för miljökvalitetsnormen kommer att skärpas betydligt. I det förslag som finns ute till förhandling så sänks gränsvärdet för PM_{2,5} årsmedelvärde till 10 µg/m³. Även en dygnsnorm på 25 µg/m³ går att förvänta sig, dock finns det i skrivande stund ingen norm för antal dygnsöverskridande.

Samhällets återgång till "normalläge" efter att restriktionerna togs bort den 9 februari 2022 gör att vi i sin helhet kan se 2022 som ett normalår där mätvärdena stabiliserat sig sett till de senaste tre åren. En intressant aspekt är att de uppmätta värdena är fortsatt lägre än nivåerna före pandemin, 2019. En bidragande orsak till detta kan vara utvecklingen av fordonsflottan med en ökande andel av elektrifierade fordon. Ombyggnaden av Drottninggatan och Järnvägsgatan har givetvis också påverkat.

Du kan läsa mer och ta del av miljöförvaltningens årsrapport för 2022 i sin helhet här:
<https://helsingborg.se/bo-bygga-och-miljo/helsingborgs-miljoarbete/matningar-och-tillsyn/luften-ihelsingborg/>





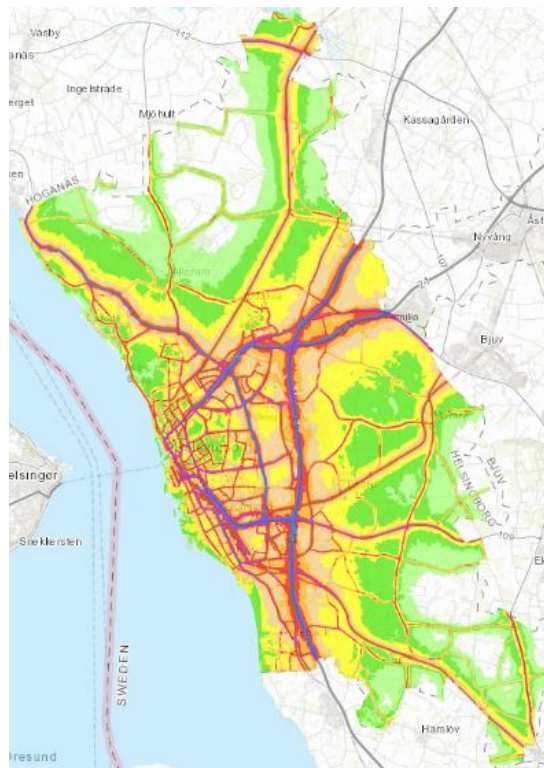
2.5.3 Vägtrafikbuller

Helsingborgs stad arbetar aktivt med att kartlägga och minska bullernivåer utifrån gällande EU-direktiv och bullerförordning. Den senaste kartläggningen gjordes 2021 och levererades året därpå. Efter kartläggningen ska vi innevarande år (2023) ta fram ett nytt åtgärdsprogram för perioden 2024–2028.

Den nya kartläggningen kom i form av två leveranser där den EU-initierade beräkningsmodellen CNOSSOS-EU är ett nytillskott som tagits fram i syfte att medlemsländerna ska inrapportera bullernivåer på samma grunder.

I åtgärdsprogrammet står de tidigare åtgärdsområdena kvar med tillägget att sätta ett tydligt fokus på arbetet med tysta eller stilla områden, att fortsätta inom området "Särskilt känsliga grupper" och skapa nya konkreta verktyg i arbetet med att bevara och skapa goda ljudmiljöer. Stadens åtagande i EU-projektet *Green City Accord* kommer fördjupa analysen om tysta områden där tanken är att avsätta medel för att motverka bullriga miljöer i våra gröns- och naturområden. En framtida bullerskärm för Jordbodalen längs Fältarpsvägen initierades 2022.

Under 2022 har vi arbetat tillsammans med Fastighetsförvaltningen för att förbättra ljudmiljön vid förskolor och grundskolor i staden. Bland annat har bullerplank vid Fredriksdalsskolan/Trädgårdens förskola färdigställts och bullerdämpning vid Fridaskolan är under genomförande av Fastighetsförvaltningen. Likaså finns det en pågående bullerutredning som är tänkt att mynna ut i bullerskyddande åtgärd för Dalhems förskola.





2.5.4 Klimat

Helsingborg vill agera drivande i arbetet för klimatomställningen och ska vara klimatneutralt 2030. Den globala medeltemperaturen har redan stigit med mer än 1 grad jämfört med förindustriell tid. Vid 1,5 graders uppvärmning kan vi sannolikt förvänta oss katastrofala klimateffekter enligt IPCC. Samtidigt framhåller IPCC att varje halv grads dämpning av uppvärmningen gör mycket stor skillnad för hur omfattande konsekvenserna blir för människor och ekosystem. Därför är det av största vikt att vi bidrar till att 1,5 graders målet i Parisavtalet nås.

Transporter är den största utsläppssektorn i Helsingborg och står för nästan 40 % av de totala utsläppen av växthusgaser inom kommungränsen. Personbilar står för 65 % av transportutsläppen.

I stadens Klimat- och energiplan som gäller för åren 2018–2024 är transporter och resor ett av sex fokusområden. Inom varje fokusområde finns ambitioner för Helsingborg som geografisk plats och för koncernen. För Helsingborg som geografisk plats är ambitionerna att koldioxidutsläppen från vägtrafik ska minska med 80 % till 2030, jämfört med 2010. Andelen hållbara resor inom Helsingborg ska öka enligt Region Skånes färdmedelsfördelning. Ambitionerna för koncernen gäller tjänsteresor och upphandlade transporter. I samband med att en ny Klimat- och energiplan tas fram görs det en översyn av transportambitionerna så att de ska synka med målet om klimatneutralitet till 2030.

Utsläppen från transportsektorn i Helsingborg minskade med 27 % från 2010 till 2020, vilket det även gjorde för Sverige i helhet under samma period. Om transportutsläppen i Helsingborg fortsätter att minska i samma takt når vi 55 % minskade utsläpp till 2030.

Utsläppsminskningstakten behöver därför öka om ambitionen om 80 % utsläppsminskning ska nås.

Koncernen bidrar till att skapa förutsättningar för minskade utsläpp genom att underlätta för hållbart resande genom bland annat satsningar på gång, cykel, kollektivtrafik och genom utbyggnad av laddinfrastrukturen. Men det är flera faktorer som påverkar utfallet utöver koncernens åtgärder. Till exempel nationella styrmedel, utvecklingen av en mer energieffektiv och fossilfri fordonspark samt beteendet hos alla som bor och verkar i Helsingborg.

Utsläppsminskningar för vägtransporter över tid beror framförallt på mer energieffektiva fordon och en högre inblandning av biodrivmedel. Under pandemin minskade utsläppen mer än under ett normalår, bland annat på grund av att antalet arbetspendlingar med bil minskade.

I koncernen Helsingborg ökar andelen fossilfria drivmedel bland egna fordon (91 % 2021) och arbetsmaskiner (80 % 2021). I majoriteten av stadens avtal för tjänster och entreprenader där transporter bedöms utgöra en betydande del finns det krav på att fordon ska drivas med fossilfritt bränsle. Det pågår också ett aktivt arbete för att ställa krav på fossilfri drift av entreprenörers arbetsmaskiner.

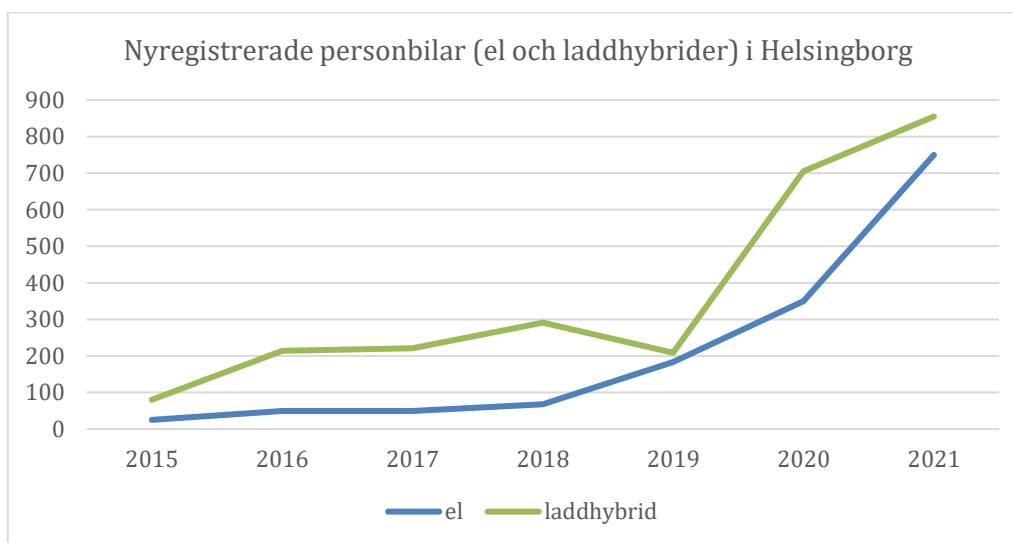


Genom Helsingborgsdeklarationen, en arena för samskapande, ökar staden takten mot klimatneutralitet tillsammans med det lokala näringslivet, akademien och offentliga aktörer, vilka har del i logistikkedjan. Helsingborgsdeklarationen är ett initiativ med målsättning att göra Helsingborg till Europas mest hållbara och snabbrikliga logistiknav 2030. Deklarationen lanserades sommaren 2022 under H22 City Expo.

En längre analys av läget finns i uppföljningen av Klimat- och energiplanen från december 2022: <https://helsingborg.se/wp-content/uploads/2023/01/uppfoljning-av-helsingborgs-klimat-och-energiplan-2021.pdf>

2.5.5 Elektrifiering

Utvecklingen av fordon som helt eller delvis drivs med el går snabbt. Antalet nyregistrerade elbilar i Helsingborg har återigen dubblerats mellan år 2021 och 2022. 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 % (exklusive avställda personbilar) vilket är något lägre än sverigegenomsnittet på 6 %, däremot går utvecklingen snabbare i Helsingborg än genomsnittet i riket, *se figur 29*.



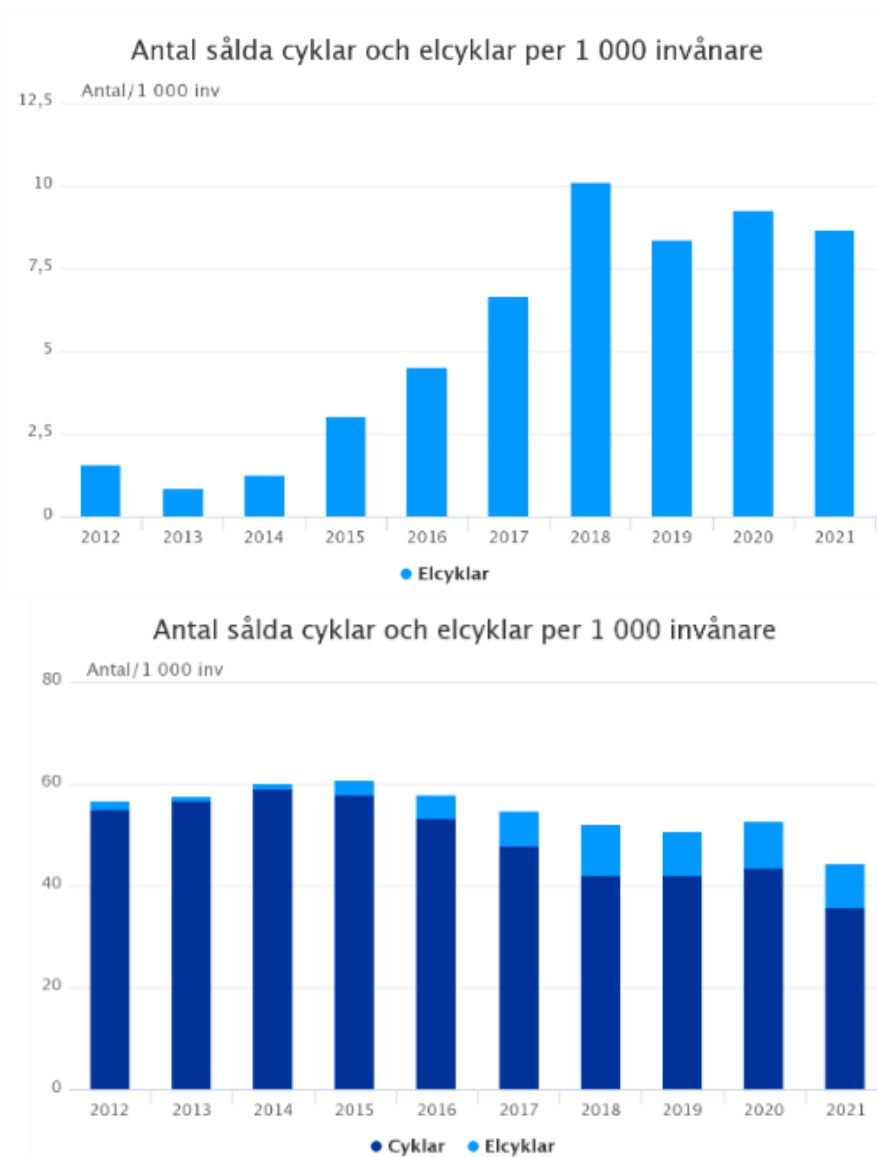
Figur 29. Nyregistrerade laddhybrid- respektive elbilar i Helsingborg.

En utmaning för staden och hela riket är säkerställandet av en tillräckligt utbyggd laddinfrastruktur där Helsingborg i dagsläget ligger bra till, då vi klarar samtliga mål (nationella och EU) gällande antal laddstolpar i förhållande till antal laddbara fordon. Försäljningen av nya laddbara bilar ökar och det gäller att fortsätta stimulera utbyggandet av lämplig laddinfrastruktur.

Innovationsrika Helsingborgs stads har i samband med H22 City Expo även möjliggjort för världens första elbilspool med laddning utan sladd. Pilotprojektet på Rektorsgatan innefattar en lösning i form av en bilpool som testar ny teknik där laddning sker direkt från skenor i gatan.



Försäljningen av elcyklar har varit relativt konstant i Sverige de senaste 4–5 åren. År 2021 gick den totala försäljningen av cyklar ner, *se figur 30*, vilket troligen berodde på svårigheter att importera cyklar och cykelkomponenter från Asien under pandemin. Var femte cykel som såldes våren 2022 var en elcykel enligt cykelbranschen.se.



Figur 30. Antal sålda cyklar respektive elcyklar per 1000 invånare (Källa: Cykelbranschen, www.2030.miljobarometern.se)



3 Det här har vi gjort

3.1 Beteendepåverkan och kampanjer

Under 2022 genomförde vi som vanligt en rad kampanjer för ökat hållbart resande. Bland annat deltog 160 personer som testcyklister, företagssamarbetet fortsatte och ännu fler barn har fått lära sig om aktiva och hållbara sätt att ta sig till skolan på.

Cykelvänligast

Cykelvänligast, tidigare kallat Cykelvänlig arbetsplats, är ett nätverk som drivs av Cykelfrämjandet. Helsingborgs stad är medlemmar vilket innebär att alla arbetsplatser i kommunen kan delta i aktiviteter och tävlingar kostnadsfritt. Cykelvänligast är till för arbetsplatser som gör det lätt för anställda att välja cykeln, både till och från arbetet och i tjänsten. 12 arbetsplatser i Helsingborg med sammanlagt 1000 anställda deltog under 2022. Cykelvänligast arrangerade ett flertal inspirerande och informativa webinarier, möjlighet för företag att göra en resvaneundersökning samt en cykelutmaning som några av medlemsföretagen i Helsingborg deltog i.

Cykelutlåning

Under 2022 erbjöds boende i Mariastaden att låna en el- eller lådcykel under hösten. Lånet pågår under tre veckor och syftet är att den som lånar cykel ska få testa hur det är att cykelpendla. 40 stycken invånare gjorde ett lån. 25 % av de som lånade en cykel uppgav att de köpt en el- eller lådcykel efteråt.

300 testcyklister

I november 2021 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 testade 160 invånare att cykla till jobbet istället för att ta bilen. 75 % av dem sa att de kommer fortsätta cykla minst tre dagar i veckan och att det bästa med att cykla var all motion de fick. Under 2023 ska vi följa upp hur det gick och 140 invånare till ska delta. Genom projektet undersöker Helsingborgs stad tillsammans med Lunds Universitet vad som motiverar deltagarna att börja och fortsätta att cykla. Efter projektet, som finansieras av Vinnova, ska metoden spridas till fler kommuner. Det går att läsa mer om projektet på www.helsingborg.se/300testcyklister

Hållbara företagsresor 2.0

2021 startades projektet Hållbara företagsresor 2.0. Projektet är ett samarbete mellan Länsstyrelsen Skåne, Energikontoret Skåne, Lunds Universitet, Lunds kommun och Helsingborgs stad, som finansieras 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.



Cykla är kul

Cykla är kul innebär att eleverna fyller i en resvaneundersökning innan de besöker Habiteum med sin klass för en halvdagsworkshop om hälsa, klimat, rörelse och kost. Innan workshopen får de material skickat till sig att jobba med i klassen. Personal från Miljöverkstaden kommer sedan ut till skolan för en uppföljande lektion på skolgården efter cirka 3 veckor. 2022 hade vi 4 klasser (8 grupper) under hösten från Västra Ramlösa och 1 klass (två grupper) från Ättekulla under våren.

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 2021/2022 fick 1676 elever, 92 % av alla elever i årskurs 1, undervisning på Barntrafikskolan.

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 i stället 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 2022 deltog 8 skolor med 209 elever fördelat på 11 klasser.

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 2021 deltog totalt 21 personer i cykelkurserna.

Synbarhetskampanj

Årets synbarhetskampanj genomfördes i oktober. Vi delade ut flera tusen reflexer i rusningstid på Helsingborg C tillsammans med polisen. Reflexer fanns även att hämta på biblioteken i staden och på Helsingborgs kontaktcenter. Under samma vecka genomförde polisen cykelljuskontroller på stan. Årets kampanj var helt digital och gick i både Helsingborgs stads och Polisens sociala medier samt på digitala skärmar på utvalda platser. Den uppmärksammades också med fint genomslag i flera medier.





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 färdigställt flera nya gång- och cykelbanor för att knyta samman cykelnätet, till exempel på Fredriksdal samt längs Larmvägen och Rusthållsgatan, mellan Landskronavägen och Planteringsvägen. Fågelsågsstråkets första etapp, mellan S:t Jörgens Plats och Stortorget, blev klar. Stråket har byggts om till cykelgata med förbättrad framkomlighet och prioritet för cyklister, bättre vistelsezoner för gående och hastighetsdämpande åtgärder. Vidare färdigställdes en större ombyggnad av Kungstorget och här står ett modernt, tryggt och säkert cykelgarage klart. En större ombyggnad av en del av norra Drottninggatan påbörjades. Här bygger vi en ny cykelbana och genomför hastighetsdämpande åtgärder. Cykelbanan är den sista etappen i vårt regionala cykelpendlingsstråk mellan Laröd och Helsingborg. Ombyggnaden beräknas pågå till slutet av 2023.

Vi har även genomfört en rad olika åtgärder i syfte att öka trafiksäkerheten. Till exempel har vi byggt upphöjda cykelöverfarter på Bergaliden, Fältarpsvägen, Sofierovägen, Sockengatan och på Gustav Adolfs gata. Vidare påbörjades ombyggnad på Tågagatan, där vi har breddat gångbanan i Tågbacken och anlagt en upphöjd korsning med övergångsställe vid Nyborgsvägen.



Som ett led i arbetet med utvecklingsplanerna för stationsorterna färdigställdes nya gång- och cykelvägar och hastighetssäkrade passager i södra Gantofta för att knyta samman ett nytt bostadsområde med skolan. Vi anlade också hastighetsdämpande trygghetsgupp på flera platser i stationsorterna Gantofta, Påarp, Mörarp och Kattarp. Arbetet med att förbättra i stationsorternas gång- och cykelnät fortsätter under kommande år.



3.2.2 Kollektivtrafiksåtgärder

Under första halvan av året hade kundgruppen fokus på planering, aktiviteter och samarbeten mellan alla tre parter inför H22 City Expo som ägde rum i Helsingborg 30 maj till 3 juli 2022. Det resulterade bland annat i att Skånetrafiken upplät stort utrymme på sina stadsbussar, Pågatåg och övriga kanaler för att lyfta några av Helsingborgs stads projekt som vi visade upp under H22 City Expo.

Precis som föregående år präglades arbetet i kundgruppen under första halvan av 2022 av diskussioner och lösningar kring pandemin, med ett minskat resande i kollektivtrafiken som en effekt. Fokus under andra halvan av året var på att välkomna tillbaka resenärerna efter pandemin genom olika erbjudanden och kampanjer, samt att öka den upplevda tryggheten och säkerheten i kollektivtrafiken.

Några saker som kundgruppen arbetat med eller marknadsfört under året:

- Gemensamma aktiviteter och samarbete kopplat till H22 City Expo som genomfördes i Helsingborg 30 maj till 3 juli 2022.
- Skånetrafiken och VR (som kör stadsbussar och Pågatåg på uppdrag av Skånetrafiken) har genomfört flera kampanjer som syftar till att få tillbaka resenärerna, stärka deras lojalitet, och att få fler att hitta till kollektivtrafiken. Olika kampanjer har bland annat riktat sig till ungdomar, pendlare över Öresund, sällan/fritidsresenärer, nyinflyttade, rea-kampanj med billigare månadsbiljetter, provårkampanj som riktat sig till pendlare och en låna-ut-kampanj som riktat sig till månadskortsinnehavare, och uppmärksammat möjligheten att låna ut sitt månadskort, till exempel till barn och ungdomar i samma hushåll.
- Olika aktiviteter för ökad trivsel i samband med till exempel Alla hjärtans dag, Halloween osv.
- Återkommande planerade tågstopp i samband med utbyggnad av Västkustbanan, med stor påverkan även på stadsbussar och regionbussar.
- Samarbeten kring trafikomläggningar som påverkat kollektivtrafiken.
- Kvalitetsmätningar visar på nöjdhet hos dem som åker kollektivt.

3.2.3 Större projekt och stadsutveckling

Under 2022 fortsatte utbyggnaden av Västkustbanan till dubbelspår mellan Ängelholm och Maria station. Förutom kortare avstängningar av tågtrafiken gjordes två längre avstängningar vecka 14–16 på våren och vecka 24–31 under hösten. Tågtrafiken ersattes då av bussar. Under perioder har även tågtrafiken påverkats genom färre avgångar och lägre hastighet. Dubbelspåret ska stå färdigt i slutet av år 2023.

Nya planskilda korsningarna har öppnat under järnvägen i Ödåkra och de gamla plankorsningarna har stängts. Det har förändrat trafikflödena lokalt inom Ödåkra.

Anläggandet av nya järnvägsbroar har inneburit begränsad framkomlighet på väg 111 vid Berga under stora delar av 2022. Liknande begränsning har även förekommit på Kullavägen.



4 Vart är vi på väg

4.1 Analys

Trafikåret 2022 präglas av ett pandemibokslut med officiellt avskaffade restriktioner den 9 februari. Även om det generellt sett finns en tydlig återhämtning med nästan 11 månader av "normalläge" är det för tidigt att dra några slutsatser angående eventuella trendbrott. Vi kan dock se en möjlighet att analysera och utvärdera människors nya rörelsemönster, att tänka om och tänka nytt gällande mål och färdmedelsfördelning. Resultatet av resvaneundersökningen, som planeras till hösten innevarande år, kan tillsammans med Trafikårens statistik, vara en potentiell indikator på helsingborgarnas förändrade resmönster. En analys över pandemins effekter på den eventuella förändringen bör genomföras för att bättre skraddarsy transportsystemet. Samtidigt ska vi försöka se möjligheterna framåt för att uppnå klimatneutralitet till 2030. Det är viktigt att de åtgärder som krävs för att uppnå detta mål förankras i megatrenderna som påvisats i Helsingborgs Trend- och omvärldsanalys, så att omställningen sker så friktionsfritt som möjligt.

I årets Kommunvelometern placerar vi oss i topp men för att öka antalet och andelen cyklister krävs det mer arbete. Vi måste alltså även fortsättningsvis arbeta med förbättrad infrastruktur, drift och underhåll samt påverkansåtgärder och beteendeförändring för att nå de mål som finns uppsatta i Trafikplan 2017 och i Klimat- och energiplanen. En innovativ, automatisk datainsamlingsmetod kan ur ett driftsperspektiv vara behjälplig i att identifiera vägsador och på sikt få en högre standard på infrastrukturen. En avgörande faktor för att fler ska använda den goda cykelinfrastrukturen är att skapa en cykelkultur i staden, något som vi behöver prioritera de kommande åren vid sidan av vårt fortsatta goda arbete med traditionella cykelfrämjande insatser.

Vi har sett en fortsatt minskning av antalet **olyckor och skadade** under 2022, men det är svårt att dra några konkreta slutsatser kring vad det beror på eftersom det finns en hel uppsjö av tänkbara variabler som kan påverka olycksstatistiken. I synnerhet då pandemin fortfarande har inverkan på sjukvårdens inrapportering av olyckor genom att den dels är drabbad av bortfall, dels av en påfallande eftersläpning. Den långsammare inrapporteringstakten kan bero på såväl personalbrist som den utökade STRADA-lagstiftningen, vilket har inneburit en ökad arbetsinsats kopplat till inrapporteringen. Olycksstatistiken från 2022 som redovisas i detta dokument är preliminär och omfattar i huvudsak endast olyckor inträffade under januari-oktober.

Cirka 70 % av de som skadades under 2022 var oskyddade trafikanter, och det är främst i underkategorin cykel som vi ser en oroväckande utveckling med en fortsatt ökning av olyckorna. Vad detta beror på är svårt att säga, men en bidragande faktor kan vara att pandemin fått fler ovana cyklister att röra sig ute i stadsmiljön. Vi har även ett relativt nytt inslag i trafiken i form av elcyklar och elsparkcyklar. Eftersom 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. Förstaplatsen i Kommunvelometern



är ett kvitto på att stadens arbete gällande investeringar i cykelfrågor, varför den negativa olyckstrenden blir än viktigare att undersöka närmare.

För **gångtrafiken** i centrum finns inga övergripande mätningar som staden gör årligen, utan de mätresultat vi har är längs med shoppingstråken tillsammans med senaste resevaneundersökningen. Resvaneundersökningen från 2018 visar att andelen fotgängare i förhållande till övriga färdmedel ligger kvar på 11 % och har gjort det sedan 2013.

De mätningar som gjorts längs shoppingstråken under 2022 visar en viss ökning av fotgängarflödet längs stadens gågator och shoppingstråk. Detta kan troligtvis till viss del förklaras av att helsingborgarna börjat återgå till de fysiska butikerna och centrumverksamheterna efter det att pandemirestriktionerna avskaffats. Nivåerna är dock inte i närheten av det post-pandemiska fotgängarflödet och med den nuvarande ökningstakten (gentemot föregående år) kommer det ta cirka sex år innan 2019 års nivåer nås igen. Vad som i sammanhanget bör nämnas är att ökningen det senaste året är större än föregående års ökning, vilket innebär att återhämtningen kanske ökar exponentiellt. Om 2019 års nivåer aldrig nås igen kan det betyda att pandemin har gett permanenta effekter på shopping-, resvanor och beteenden. 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 fotgängarflödet återgår till normala nivåer. Resvaneundersökningen ger bilden av att andelen gångtrafikanter inte förändrats mellan åren 2013–2018, men nya mätmetoder för hur vi mäter gångflöden behöver vidareutvecklas för en tätare uppföljning. Smarta belysningsstolpar i projektet *Framtidens belysning* skulle kunna vara en tänkbar lösning i framtiden.

Nytt för året är att vi har erhållit besöksstatistik för Väla Handelsområde. Även om det är statistik från få mätpunkter kan det ändå vara intressant att se hur fotgängarflödet fluktuerar, och eventuellt korresponderar, över tid mellan centrum och Väla. Innan pandemin var totala gångflödet (enligt våra nio mätpunkter) i centrum större än för motsvarande fem på Väla Handelsområde, medan förhållandet under pandemiåren var det omvända. Huruvida det håller i sig, med eventuell flytt av ytterligare andelar från centrum till Väla även kommande år, kan anses vara och bli en väsentlig faktor att ha med sig inför det fortsatta planerandet av staden.

Statistiken för **cykel** 2022 visar på en svag uppgång jämfört med 2021. Det är dock svårt att se uppgången som en trend då antalet cykelpassager har uppvisat små upp- och nedgångar de senaste åren. En positiv tolkning är att fler cyklister kommit ut på gatorna igen efter pandemin som en effekt av att färre personer arbetar hemifrån kontinuerligt jämfört med 2021. I övrigt är det svårt att säga varför cykelflödena inte ökat markant de senaste sju åren. Flera faktorer har diskuterats men inte säkerställts. En teori är att flera av dessa faktorer påverkar resultatet. Hur vi mäter cykelflöden spelar stor roll för resultatet och de fasta mätarna ger en kontinuerlig bild av flödena i de fasta punkterna från år till år. Vad mätarna inte tar hänsyn till är eventuella förändringar i infrastrukturen som leder om cyklister till andra stråk som inte har cykelmätare eller när vi utvecklar nya områden med många nya invånare så är det inte säkert att dessa cyklar där mätarna är placerade.



Andra faktorer som påverkar är avsaknaden av en cykelkultur där bilen fortfarande är norm i många sammanhang. Fler och fler barn skjutsas till skolan i bil vilket är en trend över hela landet. Vidare har vi byggt ut kollektivtrafiken till hög standard i stora delar av staden vilken innebär att fler väljer kollektivtrafik istället för cykel. Avsaknad av bra och säkra cykelparkeringar i kombination med god tillgång till bilparkering både nära centrum och andra målpunkter som arbetsplatser och handel bidrar till att bilen används istället för cykeln. Ökade cykelstölder bidrar ytterligare till att en del väljer bort cykeln då det inte är säkert att den står kvar när det är dags att cykla hem. Dessutom kan pandemins effekter ha en generell påverkan på levnadsmönster, där digitala möten fortsatt sker hemifrån i allt större utsträckning, även efter pandemin.

Vädret är en faktor som ofta lyfts fram, men det är tydligt att cykelflödena varierar mellan olika veckor oberoende av vilket år det gäller. Det innebär att vädret spelar en roll på månadsbasis men borde jämna ut sig på årsbasis. Till sist har Helsingborg en utmanande topografi med Landborgen och flera branta backar centralt i staden. Topografien bör dock spela en allt mindre roll efterhand som fler väljer elcykel framför vanlig cykel.

Vad som varit genomgående för resandet med **kollektivtrafiken** 2022 är att samtliga kategorier har genomgått en betydande ökning sett till helårsstatistiken, där avskaffandet av restriktionerna den 9 februari 2022 hade en tydlig effekt. Nivåerna på återhämtandet varierar i kategorierna och skillnaderna kan tros bero på förändrade vanor i resande, pendling och utökade möjligheter till distansarbete som sannolikt kommer hålla i sig långt in i den post-pandemiska fasen. Detta är ingångsparametrar som måste beaktas i dagens, och den framtida trafikplaneringen.

Resor med **stadsbuss** är den underkategori som ökat mest, hela 43 % gentemot föregående år. Den breda ökningen har skett på samtliga stadsbusslinjer och återhämtningsnivån är nu uppe i 85 % sett till före pandemin. Att uppgången inte är högre kan delvis förklaras av att restriktionerna inte hävdes förrän en bit in i februari, varför resandet under inledningen av året var förhållandevis litet i förhållande till övriga månader. Trots det är många års uppgång allttjämt utraderad och resandet under 2022 är jämförbart med 2010 eller 2011 års nivå. Vad som dessutom accentuerar bortfallet under pandemin är HelsingborgsExpressens premiär år 2019. Med tanke på det stora uppsvinget från 2021 är det svårt att spekulera i hur lång tid det skulle ta att nå 2016 års nivå igen. Uppgången varierar över de olika linjerna och de olika månaderna, vilket bland annat kan tillskrivas säsongsberoende målpunkter. Siffrorna efter 2018 är mindre tillförlitliga eftersom det numera finns ett mörkertal då det numera är blippstatistiken som gäller, vilket innebär att exempelvis skolklasser inte inräknas på samma sätt, samt att seniorresenärerna har ett annat kort.

Även antalet resor med **regionbuss** ökade nästan lika mycket (40 %) under 2022 sett till föregående år. Att ökningen, tillika återhämtningsnivån på drygt 78 %, inte når samma nivåer som för stadsbuss kan sannolikt förklaras av att det blivit mer acceptabelt med distansarbete även efter pandemin. Skillnaden kan också förklaras av att hushållens inköp av en andra bil i samband med pandemin gör att återgången till att resa kollektivt tar längre tid för längre



reserelationer. Vad som dock är viktigt att påpeka är att det skett vissa linjeomläggningar och justeringar som gör det prekärt att jämföra bakåt i tiden. Det skulle kunna förklara att återhämtningsspridningen skiljer sig betydligt mer för regionbuss än för stadsbuss. Till exempel finns en tydlig uppgång för busslinjerna mot Höganäs (220 och 221/Skåneexpressen11), vilket till viss del kan förklaras av längre avstängningar för Maria station.

I statistiken för påstigande på Helsingborgs **tågstationer** kan vi under 2022 se en total uppgång på cirka 10 % sett till samtliga stationer gentemot föregående år. Med tanke på att det pågått banarbete, i synnerhet på Västkustbanan som påverkar stationerna norr om Helsingborg C under mätperioderna, är denna siffra förknippad med osäkerheter och det är därför svårt att få en samlad bild över det totala tågresandet. Den förpandemiska återhämtningen ligger på cirka 80 % och om samma nivåer inte nås kan det till viss del förklaras av samma anledning som för regionsbuss, ändrade beteenden såsom flexibla arbetsgivare som medger en ökad andel hemarbete. Flexiblare arbetstider visar sig också genom att det är färre resenärer under rusningstiden nu jämfört med före pandemin.

I resvaneundersökningen som gjordes hösten 2018 minskar andelen **bilresor** i Helsingborg från 58 % till 53 % 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 2022, och minska koldioxidutsläppen från vägtrafik med 80 % till 2030, jämfört med 2010, vilket är ambitionen i Klimat- och energiplanen. Andelen hållbara resor inom Helsingborg ska öka enligt Region Skånes färdmedelsfördelning.

För 2022 har vi sett att den totala trafiken vid mätpunkterna minskat något (-2,2 %) sedan 2021. Vid jämförelse med före pandemin har det totala trafikflödet ändå ökat något (+2,6 %). Givetvis är det för svårt att dra några slutsatser över årets nedgång, då denna föregåtts av pandemiårens ökning/högre trafikflöden. Att fler människor under pandemin 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 hållbara transportmedlen. Det är alltså först kommande år som kan ge en indikator för vilken riktning den post-pandemiska trendlinjen pekar. En viss omfördelning av flödet över mätpunkterna har skett, där avstängningen av Drottninggatan kan förklara att ökningarna endast har skett på två sydliga mätpunkter.

I flödena av **tung trafik** i stadens mätpunkter ser vi ett uppsving med 12 % ökning jämfört med minskning med föregående år och hamnar åter på 2019 års nivåer. Att det sker en så pass stor ökning samtidigt som antal nyregistrerade, såväl lätta som tunga lastbilar, minskar under samma år kan anses som anmärkningsvärt. Det borde innebära att den befintliga lastbilsflottan nyttjas i högre grad, men det kan också innebära att det varit större andel utländska lastbilar på vägarna 2022. En återgång till "normalläge" kan förklara ett ökat antal leveranser till restauranger och butiker i city och hemleveranser till privatpersoner. Notera att mätutrustningen fortsatt är förknippad med osäkerheter kring detektionsskillnader mellan tunga och lätta lastbilar.



För 2022 ökade invånarantalet i vanlig ordning medan **bilnehavet** minskade, vilket är första gången detta inträffat sett till de senaste fem åren. Av den anledningen valde vi att även inkludera antalet avställda bilar för att ge en mer korrekt bild av det verkliga bilnehavet. När antalet avställda bilar inkluderades i totala bilnehavet visade det istället på en ökning gentemot föregående år, vilket torde innebära att lågkonjunkturen redan börjat ge effekt (att invånare slutat besiktiga eller försäkra sina fordon). Å ena sidan ökade bilnehavet under 2020 och 2021, även utan inkluderingen av avställda bilar, vilket troligtvis kan kopplas till pandemin. Å andra sidan kan det vara "pandemibilen" som man ställt av under 2022. Trendbrottet med nedgången för registrerade personbilar 2022 bör tas med viss försiktighet eftersom hänsyn inte tas till leasade bilar, vars andel lär ha ökat med tiden.

Den önskade utvecklingen med ett minskat bilnehav (inklusive avställda) har uteblivit och åtgärder med att stadigt minska antalet **parkeringsplatser** har inte gett den effekt som eftersökts. Mariastaden etapp 1 och 2, samt Oceanhamnen etapp 1, är exempel på när det inte blivit bra. Tvärtom kan vi notera att det totala antalet bilar har ökat något mer än befolkningen under jämförbar period. Inom den närmaste framtiden kan vi anta att antalet bilar inte kommer att minska varför det är viktigt att planera och försöka optimera antalet parkeringsplatser på respektive plats – i synnerhet i anslutning till bostaden. Istället för markparkeringar är det alltså mer eftersträvarvärt med yteffektiva parkeringslösningar i form av till exempel mobilitetshus nära tät funktionsblandad bebyggelse. Denna typ av bebyggelse finns i centrum och det är just där bilnehavet är som lägst, medan områdena i stadens periferi, där behovet är större, innehar ett högre bilnehav.

Historiskt sett har många parkeringsplatser i centrum försvunnit i samband med ombyggnader. Det har inneburit att många fordon är beroende av kantstensparkering. Därför togs en reviderad parkeringsnorm fram för att bättre spegla det verkliga bilnehavet. Kantstensparkeringar är i huvudsak inte belagda med avgifter, och det ännu inte har införts ett system för boendeparkering, lockar det till infartsparkering. Det vill säga att man tar bilen till staden och parkerar i ett avgiftsfritt område så nära sin destination som möjligt för att kunna stå avgiftsfritt men ändå på bekvämt gångavstånd. Problematiken är att det ger upphov till extra söktrafik. Idag försöker vi i ny- och ombyggnadsprojekt ha oförändrat antal platser för kantstensparkering.





4.2 Rekommendation fortsatt planering

- Vi är **lyhörda mot de vane- och beteendeförändringar** som pandemin kan ha medfört för att på ett bättre sätt försöka anpassa trafiken till ett klimatneutralt Helsingborg 2030.
- Vi behöver bana väg för en **ny metod för trafikräkning som statistiskt säkerställer insamlad data**. Vi undersöker om det kan bli ett integrerat system i *Framtidens belysning*, som i så fall kommer bli av väsentlig betydelse för den kommande Trafikplanen, också kallad *Sustainable Urban Mobility Plan (SUMP)*.
- Vi ska **skapa attraktiva platser och stråk** där helsingborgarna vill röra och uppehålla sig på. Fokus på till exempel trafiktrygghet, belysning och buller samt jämställdhet, jämlikhet och barns möjlighet att transportera sig. Vi tänker inom en snar framtid färdigställa saknade länkar och behov i centrum vid bland annat Fågelsångsstråket och Drottninggatan.
- Vi fortsätter det **systematiska arbetet med trafiksäkerhet**, och då vi ser en ökning av bland annat cykelolyckor som vi måste utreda 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, samt få till utbyggnaden av HelsingborgsExpressen 2 och 3.
- **Konkurrensförhållande mellan biltrafik och de hållbara transportslagen behöver fortsätta att ändras**. Trots förstaplatsen i Kommunvelometern ska cykeltrafiken prioriteras i byggande och planering samtidigt som biltrafiken styrs till det övergripande vägnätet.
- Det behövs parkeringslösningar där det är viktigt att staden väljer mer **yteffektiva alternativ** till skillnad från markparkeringar i såväl nybyggnads- som förtätningsprojekt.

