



HELSINGBORG

Trafikåret 2023

En sammanställning av trafikutvecklingen 2023 i Helsingborg

helsingborg.se/trafik

Trafikåret 2023

Helsingborgs stad arbetar 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 faktorer som direkt kopplar till målen i våra styrdokument samt uppföljning av 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. Här sammanställer vi fakta och statistik, beskriver vad vi gjort under året samt gör en analys över utvecklingen.

Trafikåret 2023

Framtagen av Stadsbyggnadsförvaltningen i Helsingborgs stad.

Foto: Helsingborgs stad, Lotta Wittinger

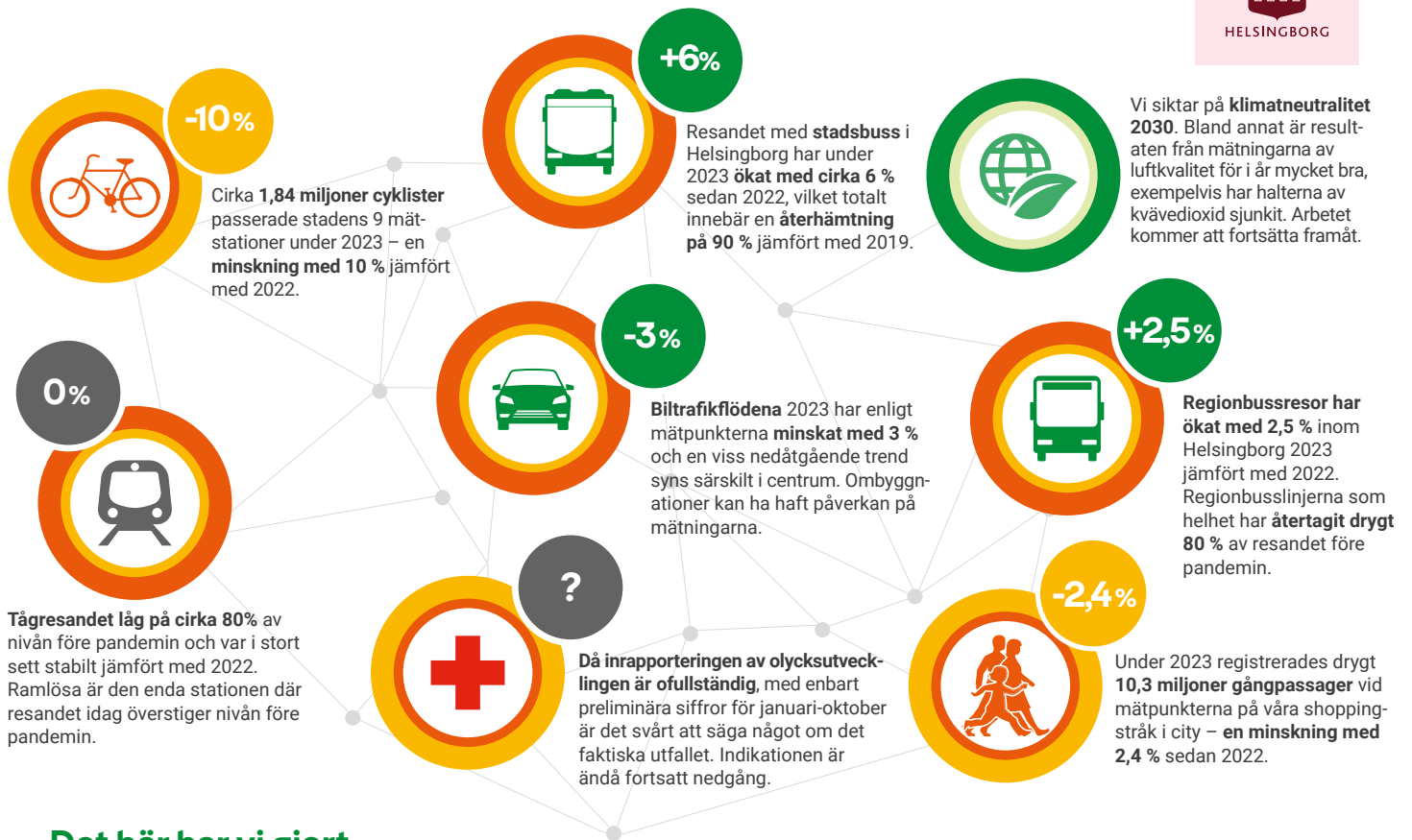
Kontakt: trafik.sbf@helsingborg.se

Trafikåret 2023 i Helsingborg

En sammanfattning



HELSINGBORG



Det här har vi gjort

- ✓ Trafiksäkerhetshöjande åtgärder har genomförts bland annat på Marknadsvägen, Filbornavägen, Pålskatan och i Tågbacken.
- ✓ Upphöjda korsningar har byggts för att skapa säkrare trafikmiljö runt skolor, till exempel vid Västra Ramlösa skola.
- ✓ Vi har färdigställt flera nya gång- och cykelbanor. Exempelvis längs Drottninggatan och Johan Banérs gata, där flera hastighetsdämpande åtgärder även anlades.
- ✓ Två nya aktiva farthinder har installerats och tagits i bruk; vid Gamla Kungshultsvägen samt vid Björkliden.
- ✓ Helsingborg deltog i EUs innovationsprogram RAPTOR. Lösningen från företaget Nudgd blev utvald att testas – en webbsida designad för att påverka föräldrar till att i större utsträckning gå och cykla med sina barn till skolan. 39 % uppgav att de kommer ändra sitt resbeteende till skolan, tack vare webbsidan.
- ✓ 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 testcyklist 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.

- ✓ Första cykelparad genomfördes 150 personer deltog för att fira och uppmärksamma cyklingens alla fördelar för hälsa och miljö.
- ✓ Vi invigde dubbelspåret på Väst kustbanan samtidigt med fyrspåret mellan Malmö och Lund. Tillsammans ger projekten snabbare och bättre tågtrafik längs Väst kusten.

Detta planerar vi att göra

- ✓ Vi är lyhörda mot vane- och beteendeförändringar som pandemin kan ha medfört. Vi utforskar det nya nollläget efter pandemin för att på ett bättre sätt försöka anpassa trafiken till ett klimatneutralt Helsingborg 2030.
- ✓ Arbeta med att ta fram en ny trafikstrategi, Sustainable Urban Mobility Plan som tillsammans med Klimat- och energiplanen ska hjälpa oss att formulera och uppnå målen med en överflyttning till ett hållbart, säkert och attraktivt resande.
- ✓ Utforska nya metoder för att samla in statistik om människors rörelsemönster och resvanor. Som komplement till traditionella mätmetoder ska vi utvärdera metoder för att mäta trafikflöden och trafiksäkerhet inom vägnätet baserat på data från uppkopplade fordon eller mobildata.
- ✓ Skapa attraktiva stråk och platser där helsingborgarna vill röra och uppehålla sig. Vi ska arbeta för helhetslösningar som tar hänsyn till exempelvis trafikrygghet, belysning och buller samt jämställdhet, jämlikhet och barns möjlighet att transportera sig.
- ✓ Balansen mellan biltrafik och de hållbara transportslagen behöver fortsätta att ändras.

Cykeltrafiken och oskyddade trafikanters säkerhet ska prioriteras i byggande och planering samtidigt som biltrafiken styrs till det övergripande vägnätet.

- ✓ Fortsätta det systematiska arbetet med trafiksäkerhet. Vi ska prova nya lösningar och utvidga vår verktygslåda gällande trafiksäkerhetsåtgärder med fokus på att främja gående och cyklisters säkerhet och framkomlighet.
- ✓ Ta fram en ny cykelplan för Helsingborg. Då vi ser en minskning av cyklandet i våra mätpunkter men en ökning av bland annat cykelolyckor måste vi utreda detta vidare och göra en ny fördjupad analys kopplat till cyklande och cykelolyckor.
- ✓ Arbeta för ett ökat hållbart resande genom beteendepåverkande kampanjer. Vi ska utvärdera och utveckla metoden med testcyklist och fortsatt använda denna metoden för att ändra helsingborgarnas resvanor och få fler att gå från att vara bilist till cyklist.
- ✓ Öka cykel- och kollektivtrafikens attraktivitet och arbeta systematiskt med utbyggnad av cykelbanor och felande länkar samt skapa säkra passager för gång- och cykeltrafiken. Utbyggnaden av Hex2 och Hex3 och utvecklingen våra bytespunkter och infartsparkeringar ska förenkla bytet mellan olika färdslag och ha ett "hela resan"-perspektiv.
- ✓ Det behövs bilparkeringslösningar där staden väljer mer yteffektiva alternativ i form av parkerings- och mobilitetshus ovanför marken, till skillnad från markparkeringar i såväl nybyggnads- som förtätningsprojekt.

helsingborg.se/trafikplan

Innehåll

Mål för trafikutvecklingen	5
Färdmedelsfördelning	5
Så här såg det ut 2023	6
Gång	6
Cykel	8
Kommunvelometern	10
Cyklistvelometern	10
Kollektivtrafik	11
Stadsbuss	11
Regionbuss	13
Tåg	14
Resor över sundet	15
Motorfordonstrafik	16
Biltrafikflöden	16
Tung trafik	18
Bil innehav	20
Bilparkering	21
Trafiksäkerhet och miljö	22
Trafikolycksutveckling	22
Luftkvalitet	26
Vägrafikbuller	27
Utsläpp från transporter	28
Laddinfrastruktur och elektrifiering	29
Det här har vi gjort 2023	31
Beteendepåverkan och kampanjer	31
Infrastruktur	33
Gång-, cykel- och trafiksäkerhetsåtgärder	33
Större projekt och stadsutveckling	33
Analys och sammanfattning	34
Fortsatt arbete under 2024	38

Bilaga – Varför cyklar inte fler?

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. En ny Klimat- och Energiplan samt en ny trafikstrategi, en Sustainable Urban Mobility Plan, är under framtagande där nya mål kommer att formuleras.

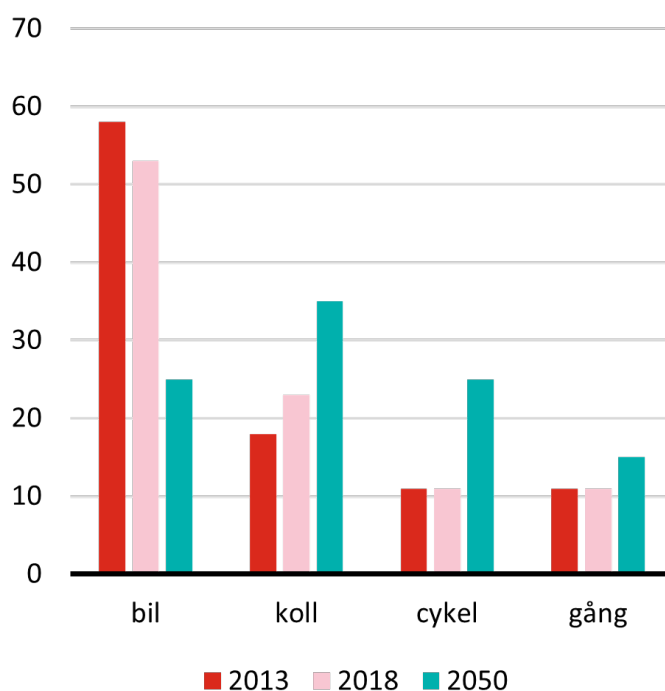
I Trafikplanen omsätts strategierna i trafikprogrammet, som idag har ersatts av ÖP2021, till konkreta behov av åtgärder för att vi ska nå våra mål. Trafikplanens mål är att öka andelen hållbara resor och den ska genomföras på sju år. Hur olika färdmedel fördelar sig kan ses som en indikator på stadens 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

Färdmedelsfördelning

Vart femte år genomför Region Skåne en regional resvaneundersökning, så kallad RVU. Sommaren 2024 kommer den senaste resvaneundersökningen att tillgängliggöras. I dagsläget vet vi inget om resultatet av undersökningen mer än att svarsfrekvensen åter igen har sjunkit. Vi kommer behöva andra sätt att följa upp trafikutvecklingen på då traditionella RVU:er är tidskrävande och det är svårt att få ett tillräckligt stort urval för att förstå invånarnas resmönster och resbehov.

RVU2018 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 gällande klimat- och energiplan 2018-2014.



Figur 1. Förflyttningar i färdmedelsandel

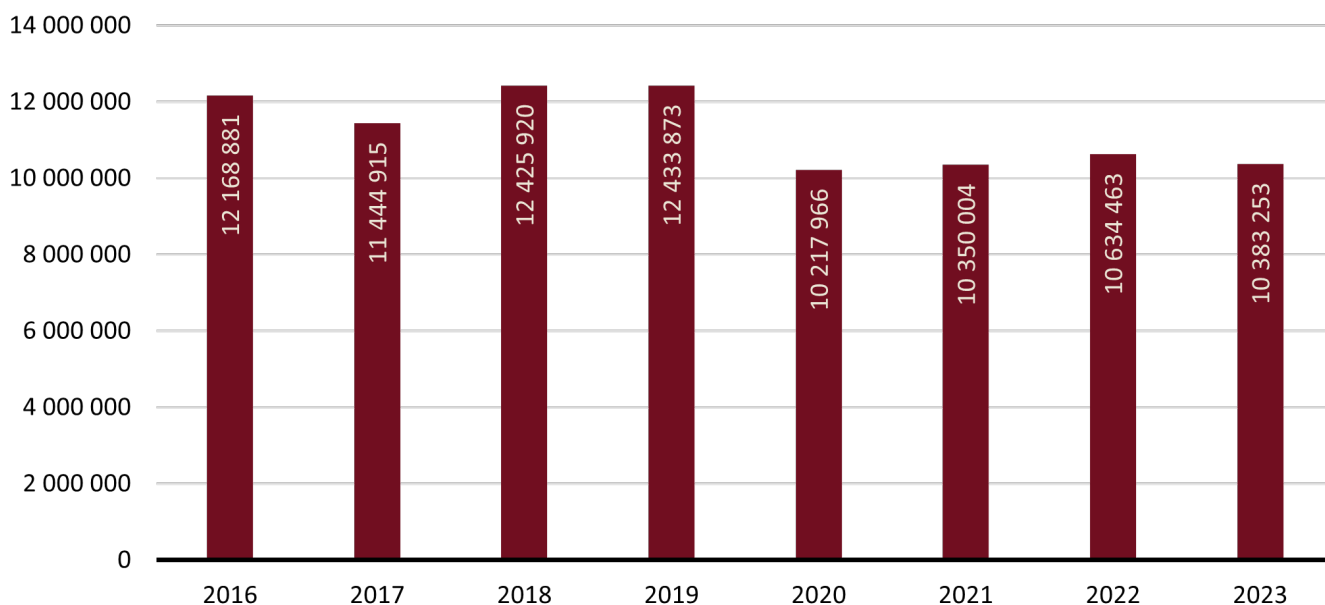
Så här såg det ut 2023

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.

Gång

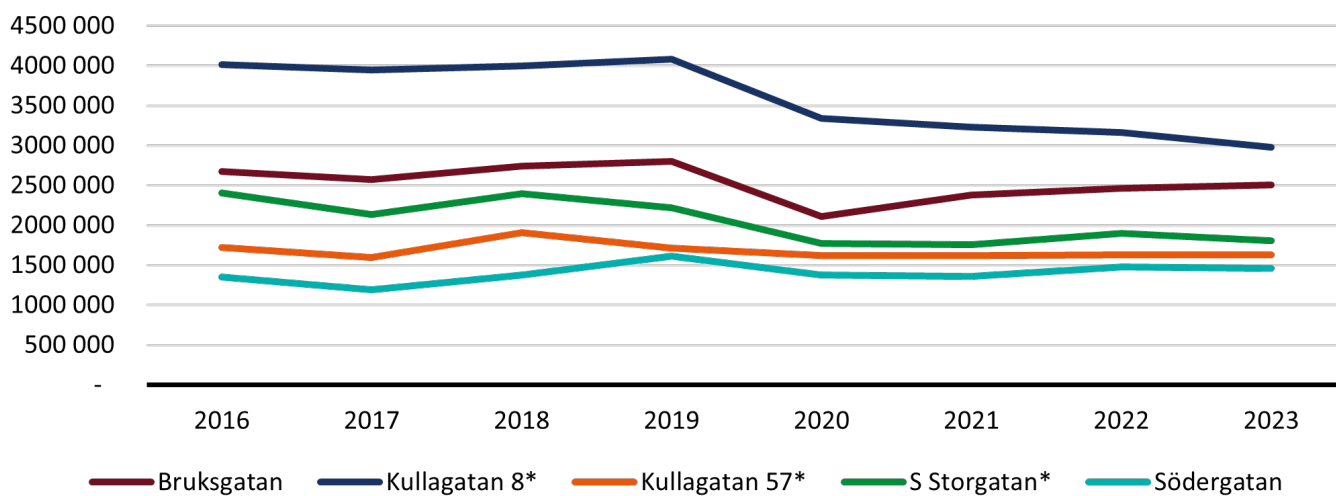
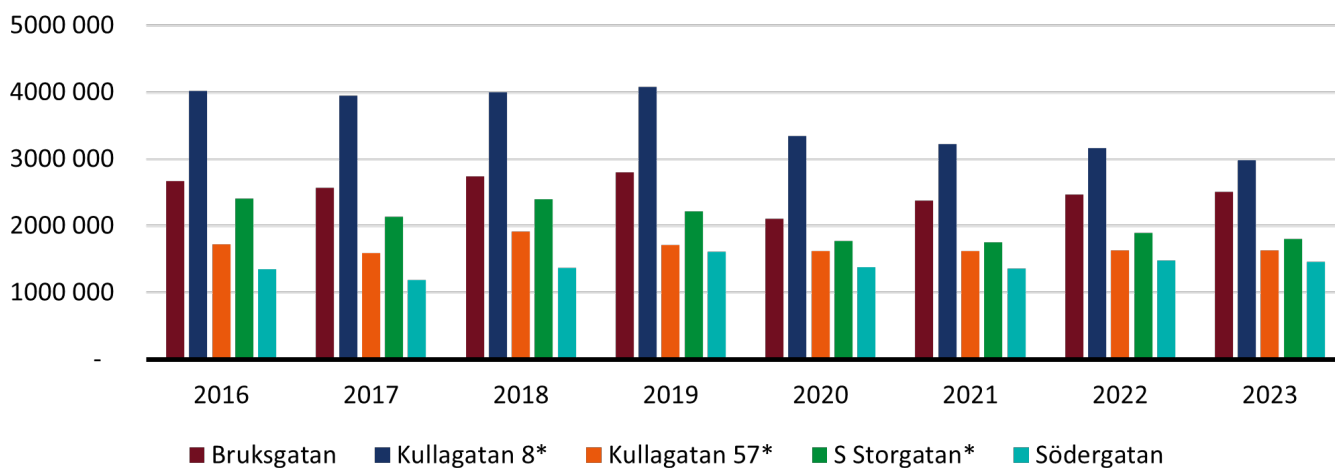
Vi har inget heltäckande sätt att fånga in gångflödet i staden utan gångtrafikräkningar genomförs med olika metoder och syften, vilket gör dem svåra att jämföra. HBG City mäter antalet passager vid fem olika mätpunkter på stadens mer trafikerade shoppingstråk vilket ger en indikation kring utvecklingen av fotgängare i dessa stråk. Variationer i gångtrafikflöden kan bero på många yttre faktorer såsom väder, aktuella ombyggnationer och avstängningar i centrum samt konsumtionsvanor.

2023 har präglats av lågkonjunktur och inflation. Pandemin har fått bestående förändringar kring hemarbete och digital handel. En strategi för framtidens stadskärna har tagits fram, nya platsidentiteter har skapats och det har varit diskussioner kring Kullagatan, Bruksgatan och Mäster Palms plats och man har sett många nya etableringar i city. Fastighetsägarna Söder har arbetat fram en handlingsplan för de södra delarna av stadskärnan med fokus på att skapa en mer attraktiv och trygg stadsdel.



Figur 2. Totalt antal gångpassager i mätpunkterna 2016-2023

Passagera i mätpunkterna visar ett relativt jämnt antal passager från 2015 och framåt. Under 2023 registrerades drygt 10,3 miljoner passager i mätpunkterna, vilket var 2,4% färre än under 2022 men i linje med de senaste åren sedan pandemin. De månaderna med flest passager var juli, augusti och maj. De månaderna med sämst flöde var februari och november. Den enskilt bästa dagen var julskytningssöndagen den 2 december med närmare 60 000 passager.



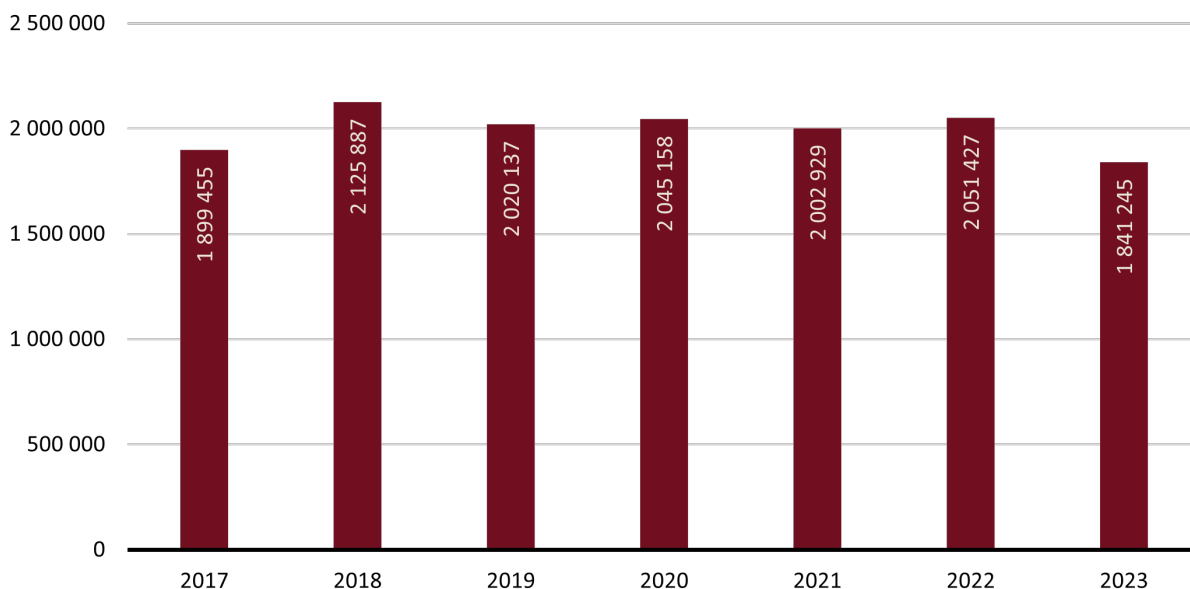
Figur 3 & 4. Antal gångpassager i respektive mätpunkt 2016–2023

Cykel

I Helsingborg finns nio fasta mätstationer för cykel där vi kontinuerligt har räknat antalet cykelpassager under flera år. (se bild). Samtliga mätstationer ligger på de prioriterade huvudstråken för cykel och bör därmed ge en bra bild på hur antalet cyklister varierar mellan olika år.

1,84 miljoner cyklister passerade stadens mätstationer under 2023 vilket innebär en antalsminskning med 10 % jämfört med 2022. Det är framför allt den andra halvan av sommaren som visar låga cykelflöden jämfört med tidigare år. Vanligtvis är detta annars månader med höga cykelflöden.

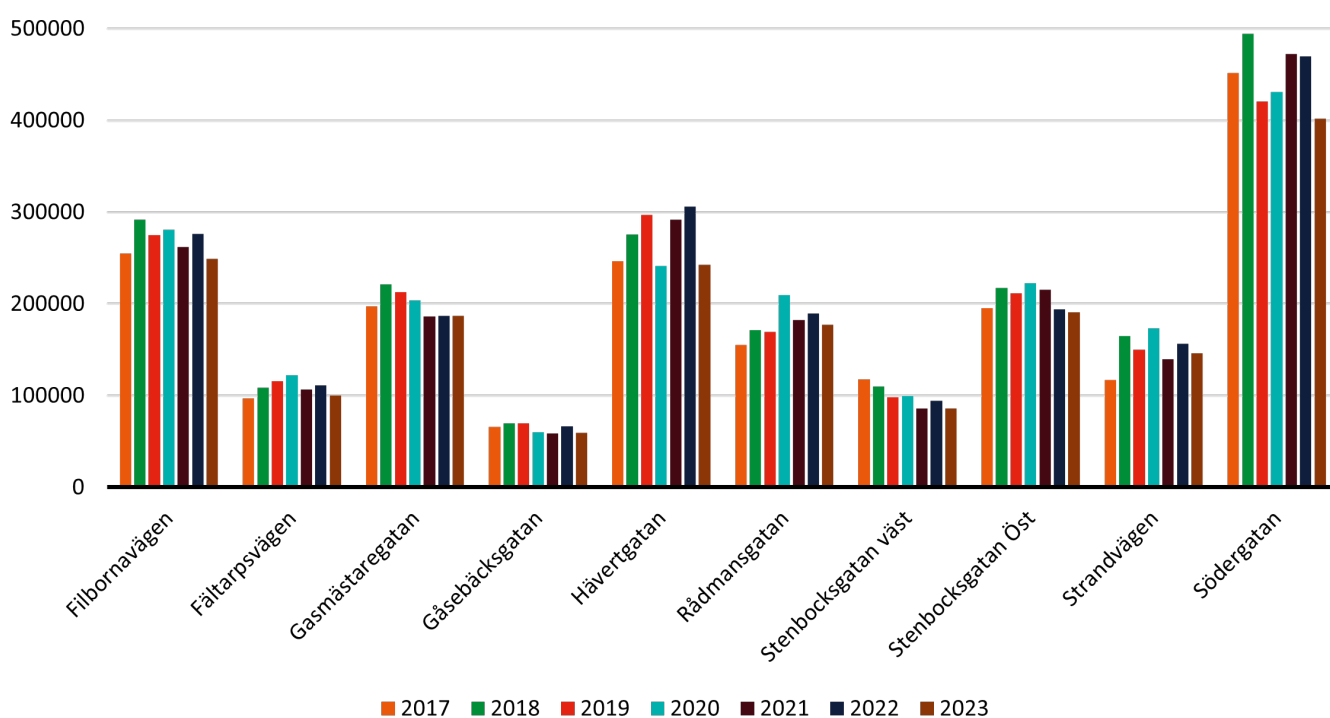
Mer statistik och ingående analys av cykelutvecklingen finns i avsnittet "Varför cyklar inte fler", som ligger som bilaga till Trafikåret 2023.



Figur 5. Totalt antal passager i stadens mätpunkter 2017-2023

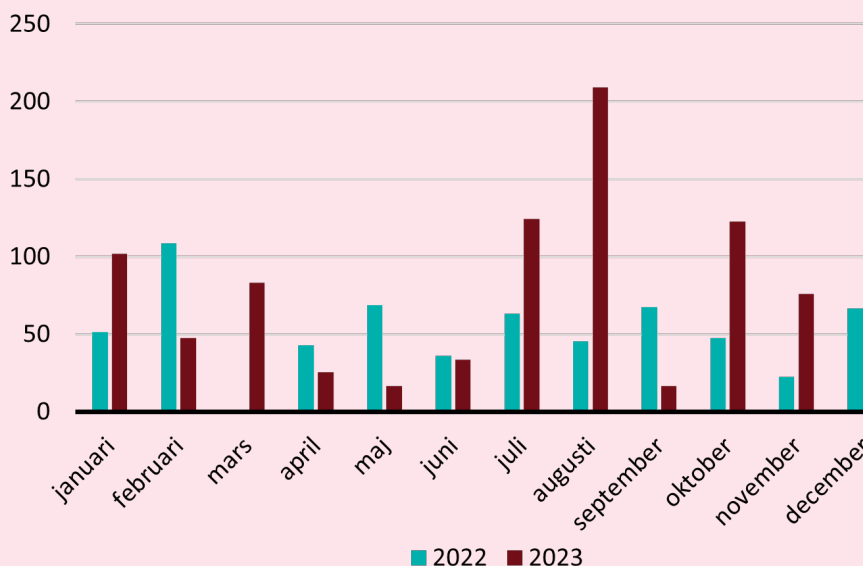
Störst cykelflöden var det under 2023 vid mätstationerna på Södergatan (dagligt medelvärde 1101), Stenbocksgatan (758), Filbornavägen (683) och Hävertgatan (665).

Generellt skiljer sig biltrafikflöden från cykeltrafikflöden genom att cykelflödena varierar mycket mellan olika dagar och veckor oberoende av vilket år det gäller. Bland annat spelar vädret; sol, regn och vindförhållanden samt ombyggnader och vägarbeten stor roll för huruvida man väljer cykeln.



Figur 6. Antal cykelpassager i respektive mätpunkt 2017-2023

Diagrammet med data från SMHI visar nederbörd i Helsingborg under 2022 respektive 2023. Det framgår där att framför allt slutet på sommaren 2023 var väldigt regnig. I juli 2023 föll det ungefär dubbelt så mycket regn som samma månad 2022. I augusti föll det nästan fem gånger så mycket regn som i augusti 2022.



Figur 7. Nederbörd (mm) i Helsingborg per månad 2022 respektive 2023

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.

År 2022 placerade sig Helsingborg som nummer ett, av alla kommuner, och för år 2023 lyckades vi upprepa den bedriften genom att återigen erövra första platsen för samtliga 54 kommuner i undersökningen. Vi placerade oss således även först bland stora kommuner över 100 000 invånare.

Helsingborg har deltagit i undersökningen 13 gånger sedan den första Kommunvelometern genomfördes 2010 och deltog för första gången 2011. Kommunen kom då på 6:e plats och har de senaste åren klättrat upp till först en tredjeplats för att nu slutligen inta förstaplatsen två år i rad.

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 79,5 poäng av 90 möjliga, vilket är en ökning med 1 poäng sedan fjolårets granskning. De deltagande 54 kommunerna investerade sammanlagt knappt 1 miljard kronor under 2022 i ny cykelinfrastruktur och 323 miljoner kronor i drift och underhåll, vilket motsvarar 337 kronor per invånare. Under 2022 investerade Helsingborg hela 805 kronor per invånare, vilket är långt över snittet för stora kommuner som ligger på 391 kronor per invånare.

Cykelfrämjandet skriver i sin rapport, se bilaga 1 cykel, för Helsingborgs stad; *Helsingborg har fortsatt gjort ett föredömligt arbete med cykling i år och belöningen för arbetet är att cyklingstrenden pekar uppåt i kommunen. Utmaningen för kommunen är att upprätthålla insatserna för cykling i det fortsatta arbetet med att skapa en stad som främjar cyklister.*

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.

Eftersom Cyklistvelometern genomförs vartannat år så finns inget nytt resultat år 2023. Vi avvaktar 2024 års Cyklistvelometer innan vi kan presentera nytt resultat.

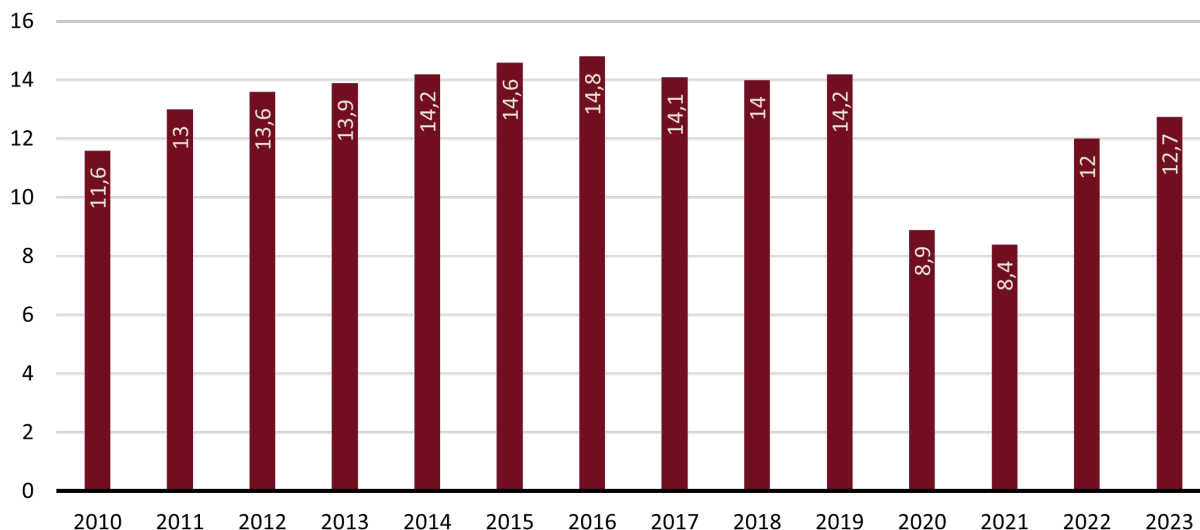


Kollektivtrafik

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

Stadsbuss

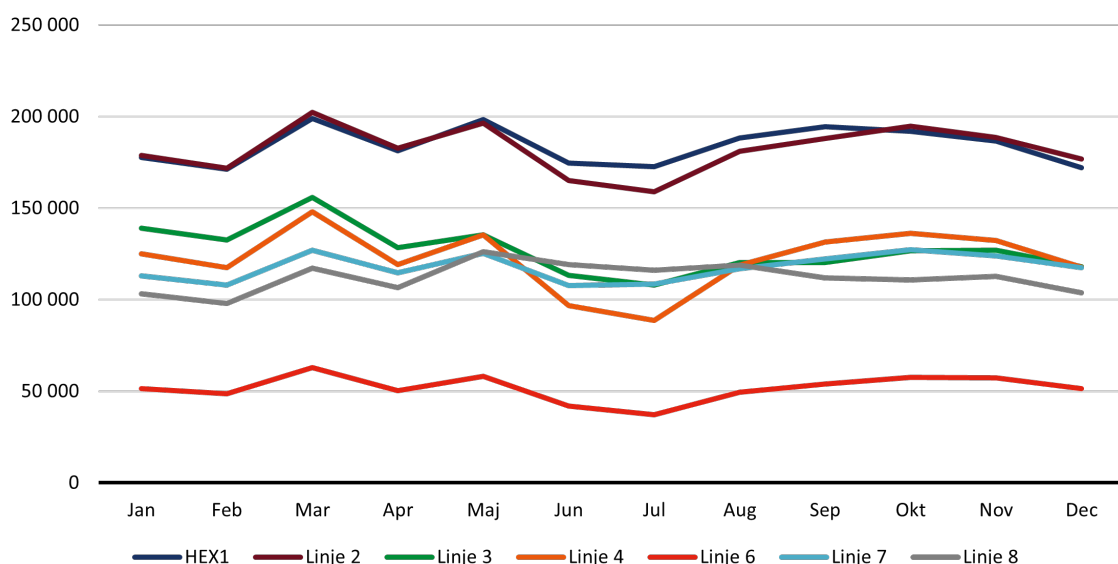
Coronapandemin slog hårt mot kollektivtrafikresandet i stort och resandet med stadsbusstrafiken är inget undantag. Nedgången från 2019 till 2020 var nästan 40 % och resandet nådde sin bottenivå under 2021. Därefter har resandet återhämtat sig och under 2023 låg resandet på ungefär 90 % jämfört med före pandemin. Att stadsbussresorna ökade mellan 2022 och 2023 förklaras delvis av att pandemirestriktionerna inte hävdes förrän i början av februari 2022, varför resandet under inledningen av det året var förhållandevis litet. Det finns snarare tecken på att resandet med stadsbuss nu har nått en plåtå och att det inte kommer ske någon större resandeökning om inte staden och Skånetrafiken gemensamt satsar på en fortsatt utveckling av stadsbusstrafiken.



Figur 8. Antal resor i stadsbusstrafiken (miljoner resor)

När det gäller de större stadsbuslinjerna är årsvariationen samstämmig, med toppar under våren och hösten och dippar under sommaren och december, som en följd av ledigheter. I det avseendet sticker linje 8 ut, med en något mindre dip under sommaren. Sannolikt förklaras det av att det är en linje som till stor del går längs kusten, med flera målpunkter sommartid.

I övrigt är det en ganska spretig bild som tecknas mellan de olika stadsbuslinjerna. HelsingborgsExpressen 1 (HEX1) och linje 3 ser svaga nedgångar i antalet resor, jämfört med 2022, samtidigt som det är kraftiga ökningarna på linje 7 och linje 2. Linje 2 är under delar av året stadens flitigast använda stadsbuslinje. Ökningen på linje 7 kan förklaras av en uträkning som gör linjen mer attraktiv för resenärer från exempelvis Dalhem, Drottninghög och Fredriksdal. Det är även tänkbart att denna justering förklarar delar av bortfallet på HEX1, som till viss del har samma upptagningsområden. Jämfört med före pandemin har linje 2 och linje 7 nu återtagit hela resandet, medan resandet på exempelvis HEX1 endast uppgår till knappt 80 %.



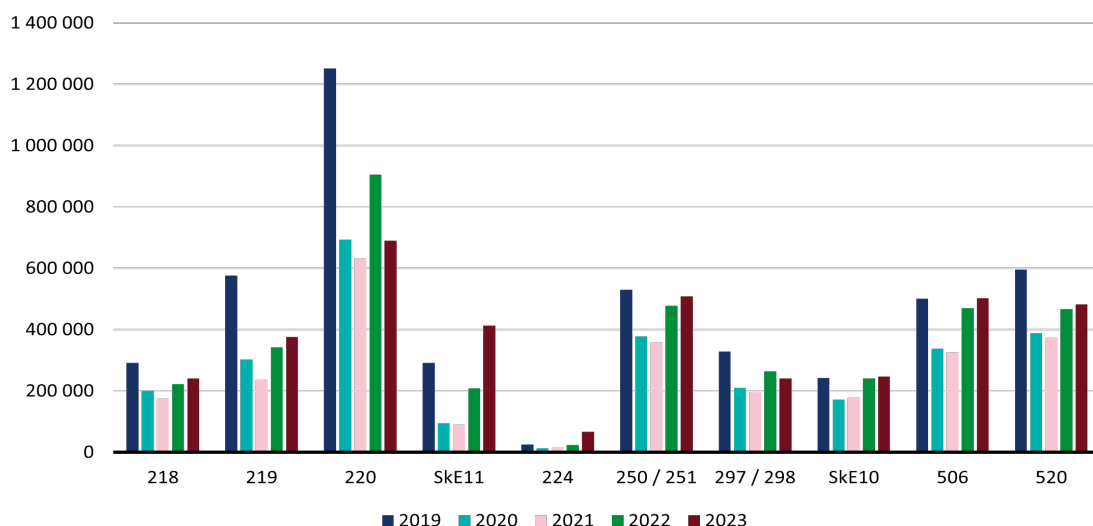
Figur 9. Antal resor i på respektive linje i stadsbusstrafiken (miljoner resor)



Regionbuss

Även när det gäller resorna med regionbuss slog coronapandemin igenom tydligt i statistiken. Återhämtning har skett, men inte till samma nivå som stadsbusstrafiken. Regionbusslinjerna som helhet har återtagit drygt 80 procent av resandet före pandemin, men variationen är stor. Linjerna mot Ängelholm (506) och Örskelljunga (SkåneExpressen 10) har återtagit hela resandet, samtidigt som linjerna mot Höganäs (220 och SkåneExpressen 11) endast återtagit omkring 70 procent. Inriktningen mot att föra över fler turer från linje 220 till SkåneExpressen 11 har alltså, än så länge, inte burit frukt i form av fler resenärer totalt sett i stråket. En annan linje som sticker ut är linje 224 från Jonstorp. Den procentuellt sett mycket kraftiga resandeökningen under 2023 förklaras av linjens förlängning från Hjälmshult till Mariastaden samt införandet av ett par kvällsturer.

Att regionbusstrafiken inte återtagit en lika stor andel av resandet som stadsbusstrafiken gjort kan förklaras av att distansarbetet som uppkom under pandemin bibehålls i 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.

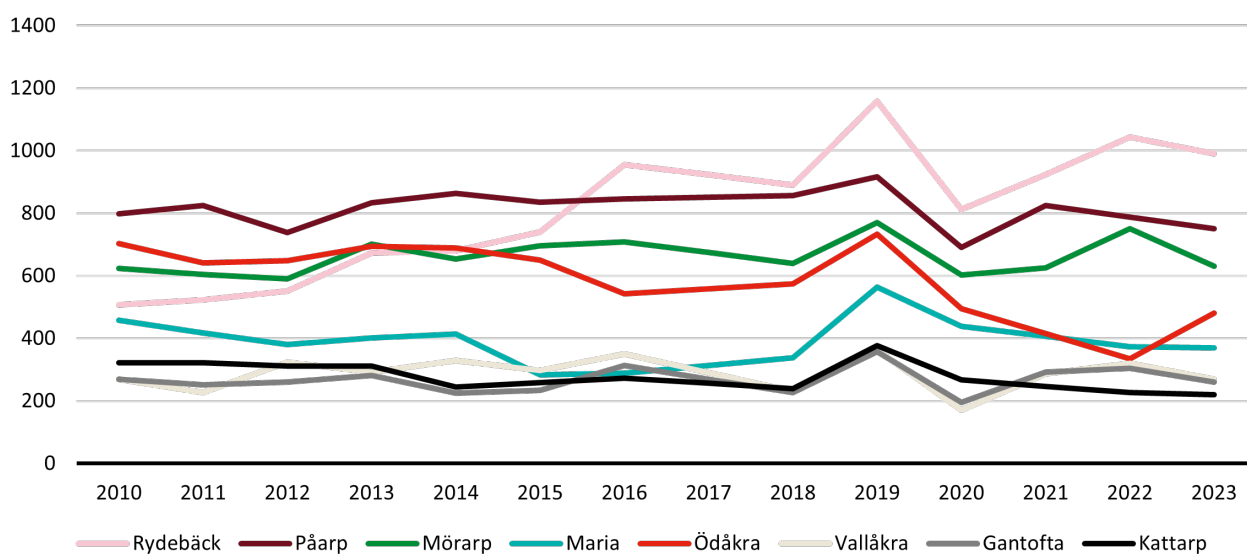


Figur 10. Antal resor i på respektive linje i regionbusstrafiken (miljoner resor)

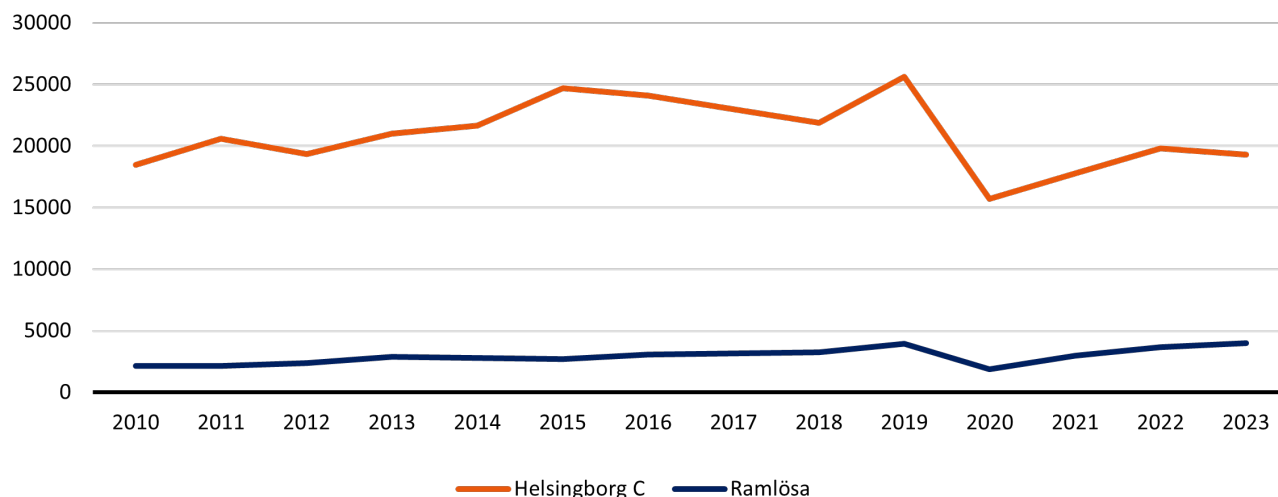


Tåg

Tågresandet från kommunens tio tågstationer låg under 2023 på i princip samma nivå som 2022 och det är alltså knappt 80 % av tågresorna som återtagits, jämfört med före pandemin. Den största ökningen uppvisar Ramlösa och resandet härifrån var under 2023 det största någonsin. Ramlösa är också den enda station som har ett större resande idag än före pandemin. Denna utveckling kan förklaras av att den sedan tidigare välutnyttjade pendlarparkeringen nu byggts ut och fått ett tillskott på 250 platser. Även Ödåkra station visar tydligt positiva siffror jämfört med 2022, vilket till stor del kan förklaras av att trafikstörningarna från utbyggnaden av Väst kustbanan var något mindre 2023 än föregående år. Många av stationerna har under 2023 påverkats av banarbeten eller omledningar, varför utvecklingen mellan enskilda år ska tolkas med viss försiktighet.



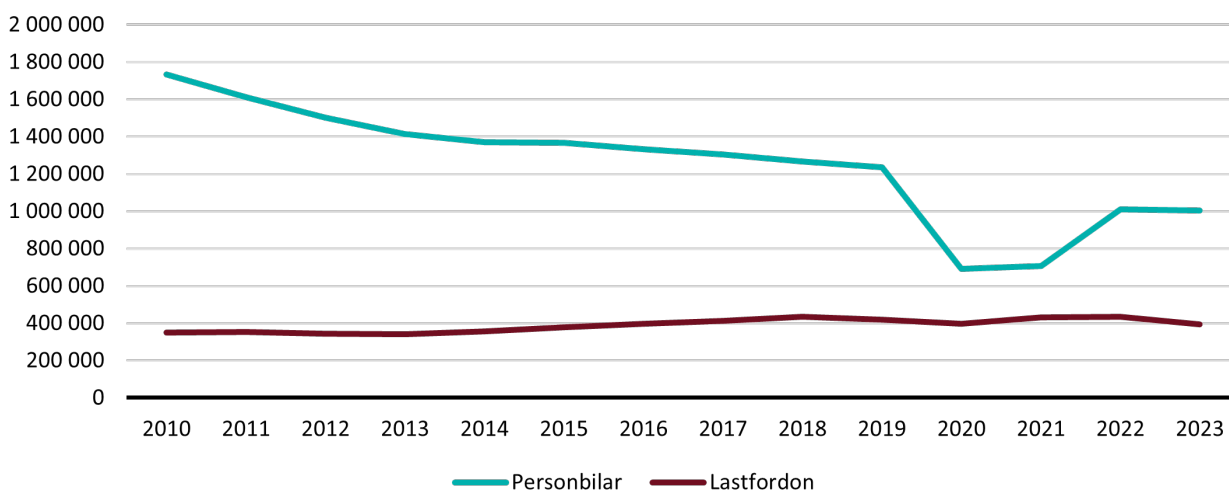
Figur 11. Antal på- och avstigande en normal höstvardag på stationsorterna och Maria station



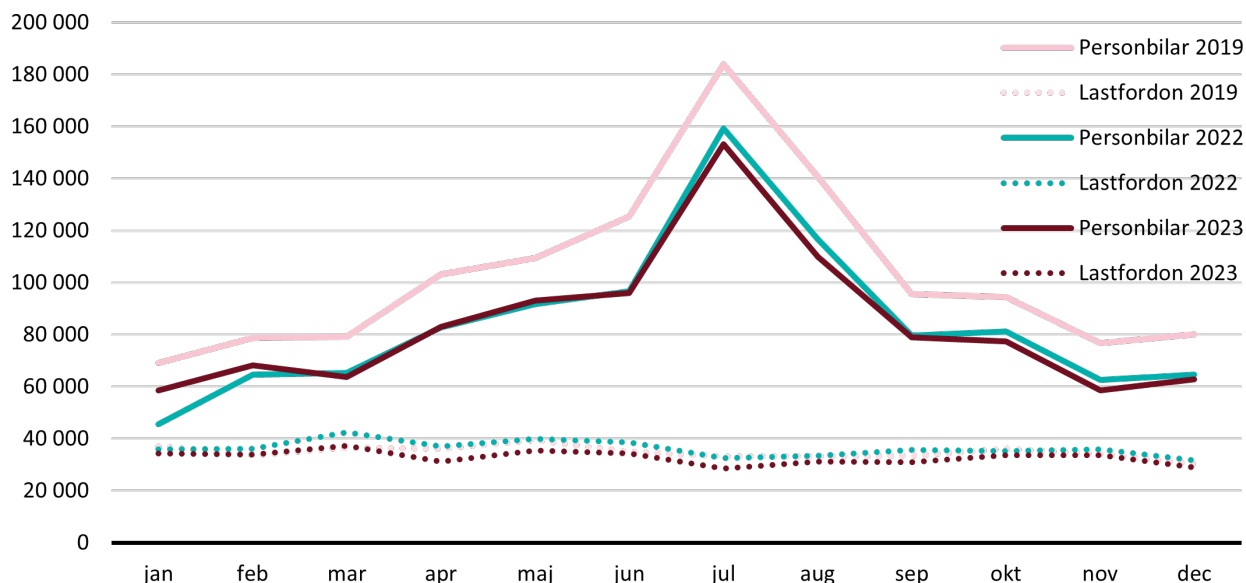
Figur 12. Antal på- och avstigande en normal höstvardag på Ramlösa station och Helsingborg C

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. År 2023 innebar dock en tillbakagång till 2016 års nivåer, vilket delvis kan förklaras av den avmattning av ekonomin som skedde under året. Till skillnad mot lastfordonen innebar pandemin en kraftig minskning av antalet överfarter med personbil, se figur 14, vilket främst förklaras av de internationella reserestriktionerna som infördes under 2020. Efter pandemin har en återhämtning skett och personbilstrafiken är nu uppe i 81 % 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 under 2023 stå för knappt 30 %. Personbilsresandet månad för månad följer det mönster som rådde före pandemin, det vill säga fram till och med 2019. Siffrorna för 2023 låg stabilt på runt 80 % av 2019 års nivåer.



Figur 13. Totalt antal resor med personbil respektive lastfordon med färjetrafiken 2010-2023



Figur 14. Antal resor per månad med personbil respektive lastfordon med färjetrafiken 2023

Motorfordonstrafik

Biltrafikflöden

Det totala trafikflödet i mätpunkterna har minskat med 3% sedan föregående år. Det totala trafikflödet är på motsvarande nivå som år 2015. Små ökningarna ser vi på Ängelholmsleden och Österleden jämfört med föregående år medan övriga mätpunkter minskar. För trafiken genom centrum syns tendenser på en nedåtgående trend. För mätpunkterna på Drottninggatan (vid Sundstorget) och Malmöleden (norr om Furutorpsgatan) är vardagsdygnstrafiken betydligt lägre än vid toppen 2016, då ombyggnaden av Drottninggatan/Järnvägsgatan påbörjades. Drottninggatan har en minskning med 29% och Malmöleden med 20% år 2023 jämfört med 2016.

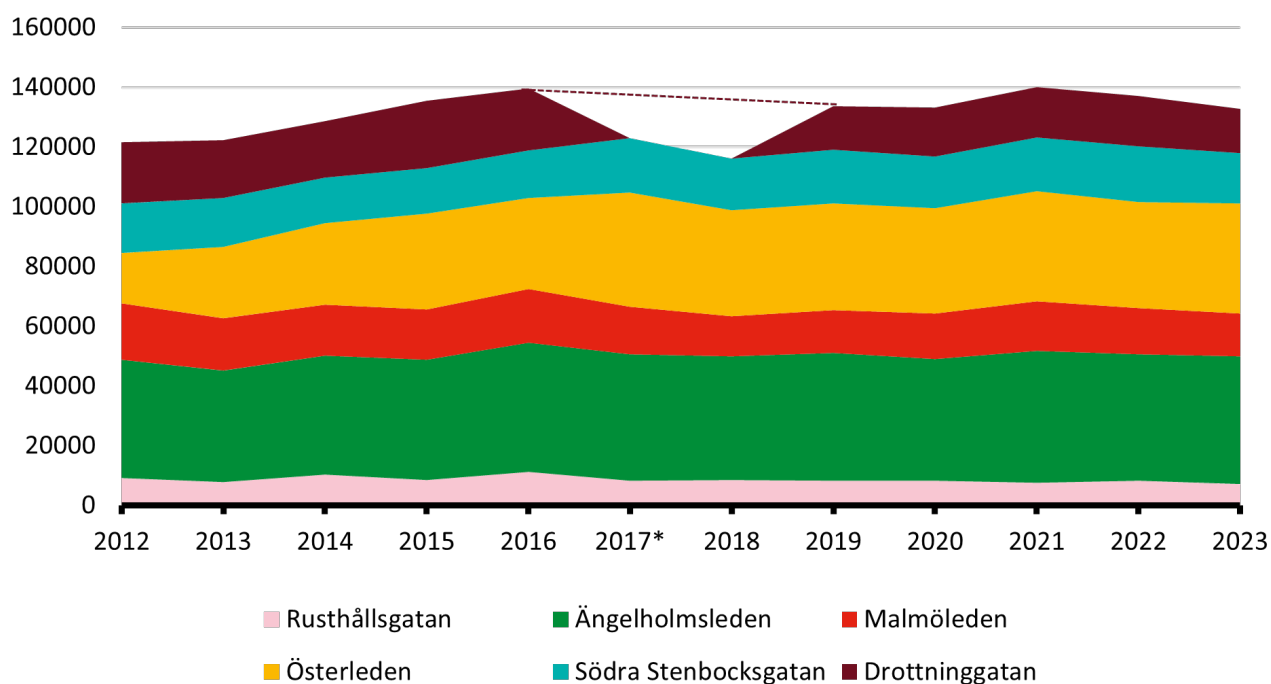
Under mätperioden i oktober och november 2023 har det pågått ett flertal ombyggnationer som kan ha haft påverkan på mätningarna. Furutorpsgatan har varit helt eller delvis avstängd under året. Ombyggnaden av Drottninggatan norra (mellan Tågagatan och Drottninggatan 78) avslutades under slutet av 2023 men kan också ha haft viss inverkan på exempelvis mätpunkten Drottninggatan vid Sundstorget och vara en förklaring till de minskningar som vi ser där.

Plats	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Drottninggatan	20 500	19 400	18 900	22 500	20 700	-	-	14 600	16 400	16 900	16 900	14 800
Södra Stenbocksgatan	16 600	16 500	15 300	15 200	15 900	18 300	17 400	18 000	17 300	18 000	18 700	16 900
Malmöleden	18 800	17 400	17 300	16 800	18 000	15 800	13 600	14 200	15 200	16 800	15 500	14 500
Ängelholmsleden	39 600	37 400	39 800	40 200	43 200	42 200	41 300	42 900	40 800	44 100	42 300	42 600
Österleden	16 900	23 800	27 100	32 200	30 500	38 300	35 400	35 600	35 400	36 800	35 500	36 700
Rusthållsgatan	9 300	7 800	10 300	8 400	11 200	8 300	8 500	8 200	8 300	7 500	8 200	7 200

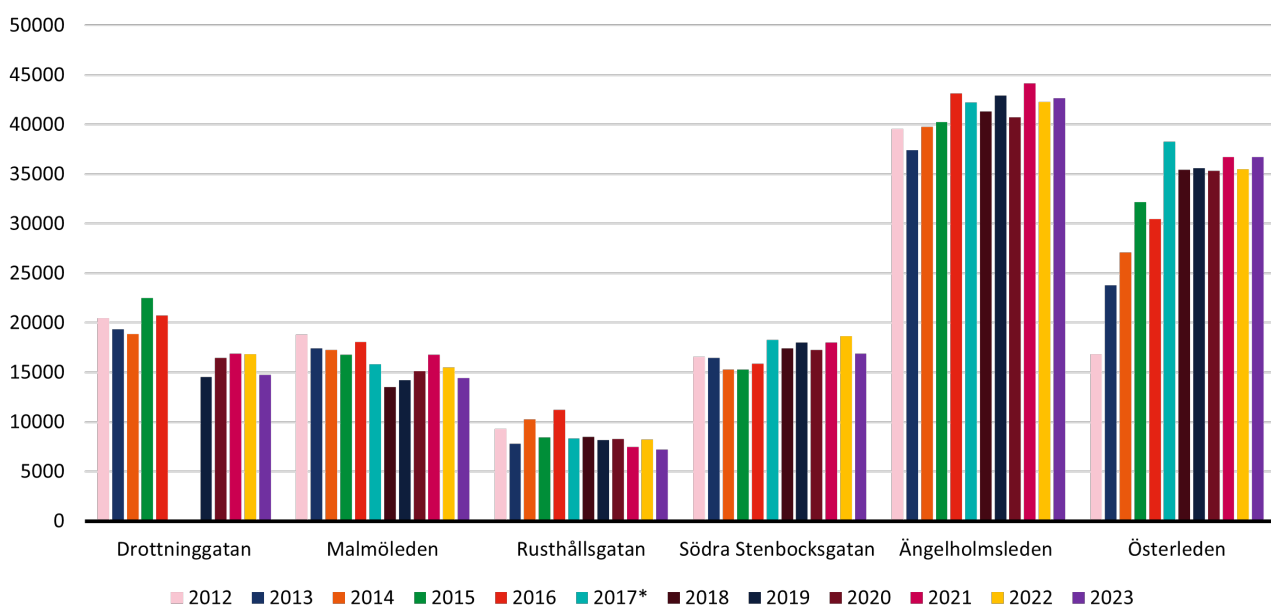
Tabell 1. VADT i respektive mätpunkt 2012–2023

*2017 saknas mätningar för flera mätpunkter därför har andra mätpunkter eller medeltal använts för att beräkna flöden.





Figur 15. Totalt trafikflöde i mätpunkterna för motorfordonstrafik 2012-2023



Figur 16. Totalt trafikflöde i respektive mätpunkt för motorfordonstrafik 2012-2023

Tung trafik

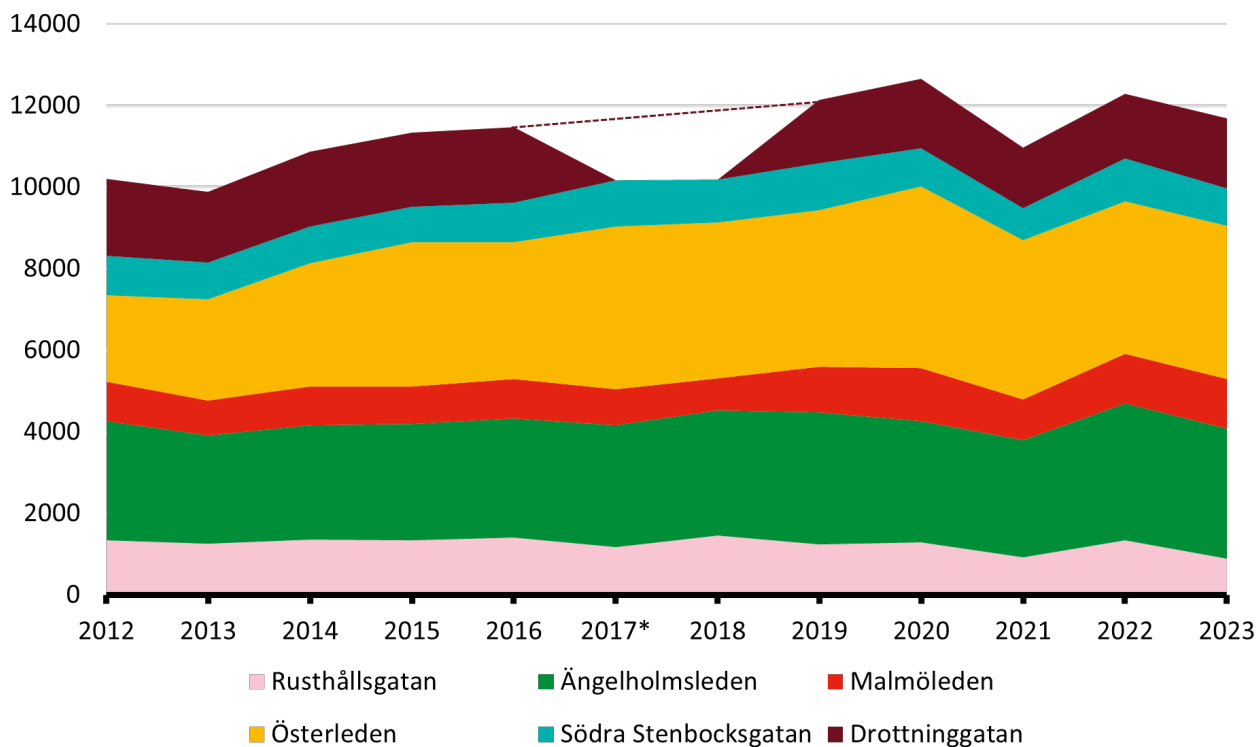
Sammantaget har den tunga trafiken minskat med 5 % under 2023 i mätpunkterna jämfört med 2022. Sedan 2016 har den tunga trafiken ökat med 2 %.

Viktigt att poängtera är att mätpunkterna i första hand syftar till 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.

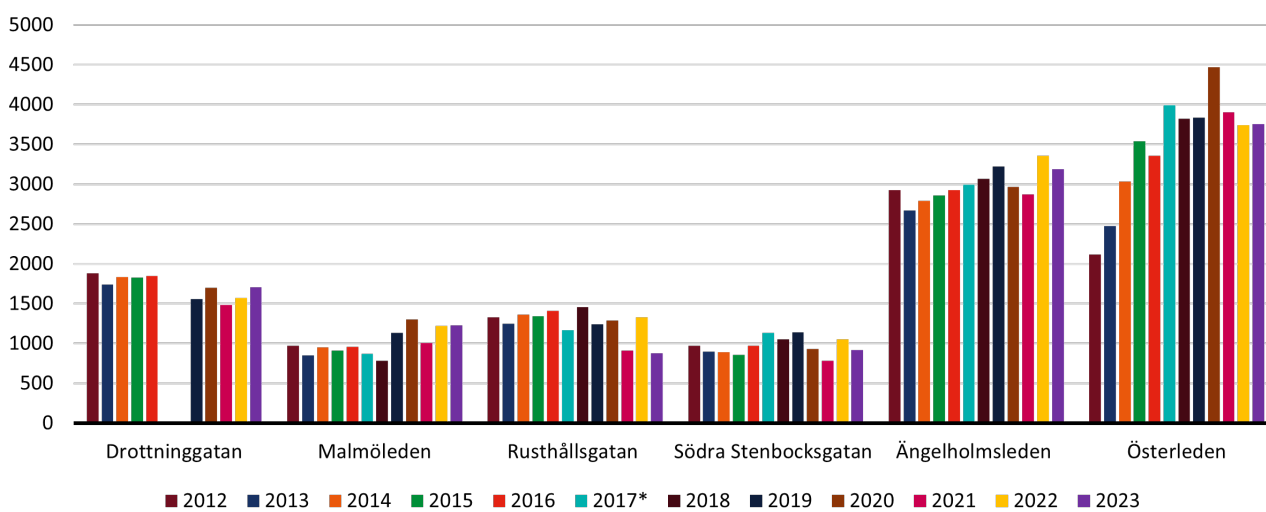
Plats	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Drottninggatan	1 890	1 740	1 840	1 830	1 850	-	-	1 560	1 700	1 480	1 580	1 700
Södra Stenbocksgatan	970	900	890	860	970	1 140	1 050	1 140	930	780	1 100	900
Malmöleden	970	850	950	910	960	870	780	1 130	1 300	1 000	1 200	1 200
Ängelholmsleden	2 930	2 670	2 790	2 860	2 920	3 000	3 070	3 230	2 970	2 870	3 400	3 200
Österleden	2 120	2 480	3 030	3 540	3 360	3 990	3 820	3 840	4 470	3 900	3 700	3 800
Rusthållsgatan	1 330	1 250	1 360	1 340	1 400	1 170	1 460	1 240	1 290	910	1 300	900

Tabell 2. Tung trafik i respektive mätpunkt 2012–2023.

*2017 saknas mätningar för flera mätpunkter därför har andra mätpunkter eller medeltal använts för att beräkna flöden.



Figur 17. Totalt flöde av tung trafik i mätpunkterna för motorfordonstrafik 2012-2023



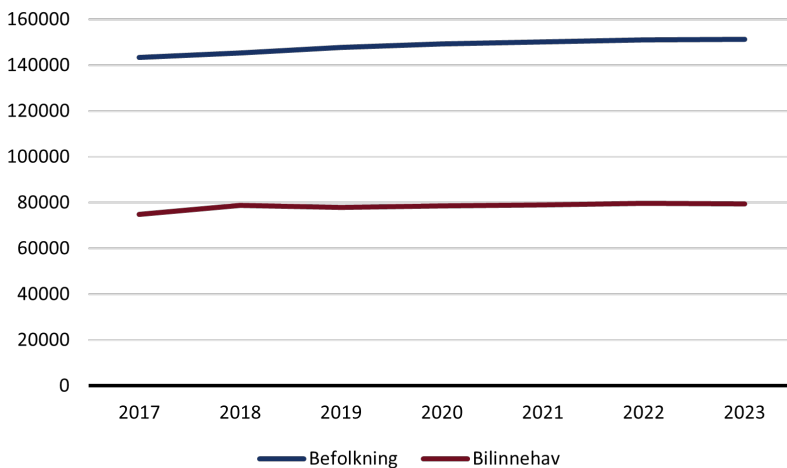
Figur 18. Totalt flöde av tung trafik i respektive mätpunkt för motorfordonstrafik 2012-2023

Bilnehav

Bilnehavet har under en längre tid ökat i takt med att stadens befolkning ökar.

Både befolkningsutvecklingen och därmed bilnehavet har under de senaste åren saktat in och det totala bilnehavet minskade under 2023 men ligger inom normal statistisk variation. Det kan alltså konstateras att den önskade utvecklingen med ett minskat bilnehav ännu inte inträffat och att åtgärder med att minska antalet parkeringsplatser inte gett den effekt som eftersökts. Tvärtom kan vi notera att antalet bilar har ökat något mer än befolkning under jämförbar period i procent.

Figur 20 visar skillnaden i stadens befolkningsutveckling och motsvarande för personbilar år för år. Under perioden från 2014 till idag har befolkningen ökat med 18137 personer och antalet personbilar har under samma period ökat med 9759. 2018 började vi inkludera avställda bilar varför det året ser avvikande ut.

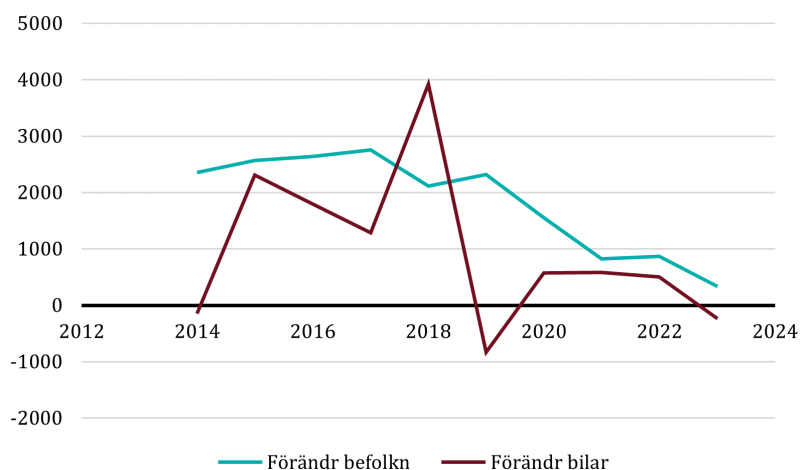


Eftersom både antalet invånare och bilnehav ökar, så innebär det fler antal bilar inom staden som konkurrerar om de parkeringsplatser som finns. Inom den närmaste framtiden ser inte trafikenheten att antalet bilar minskar varför det är viktigt att planera för erforderligt antal parkeringsplatser och på rätt plats. Rätt plats är i första hand i anslutning till bostaden då bilen som färdmedel är ett faktum under många år till, oavsett bränsle, med en strävan att i ett första steg minska bilanvändandet och längre fram även bilnehavet. Parkeringar i flera plan, företrädesvis i parkeringshus/mobilitetshus, innebär en mer yteffektiv lösning i jämförelse med markparkering och en mer kostnadseffektiv lösning i jämförelse med underjordiska parkeringsgarage.

Figur 19. Personbilnehav i Helsingborg respektive antalet invånare.

Samtliga personbilar som är i trafik vid slutet av 2023 (källa SCB).

Det finns alltså ca en bil per två invånare i staden. 2023



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.

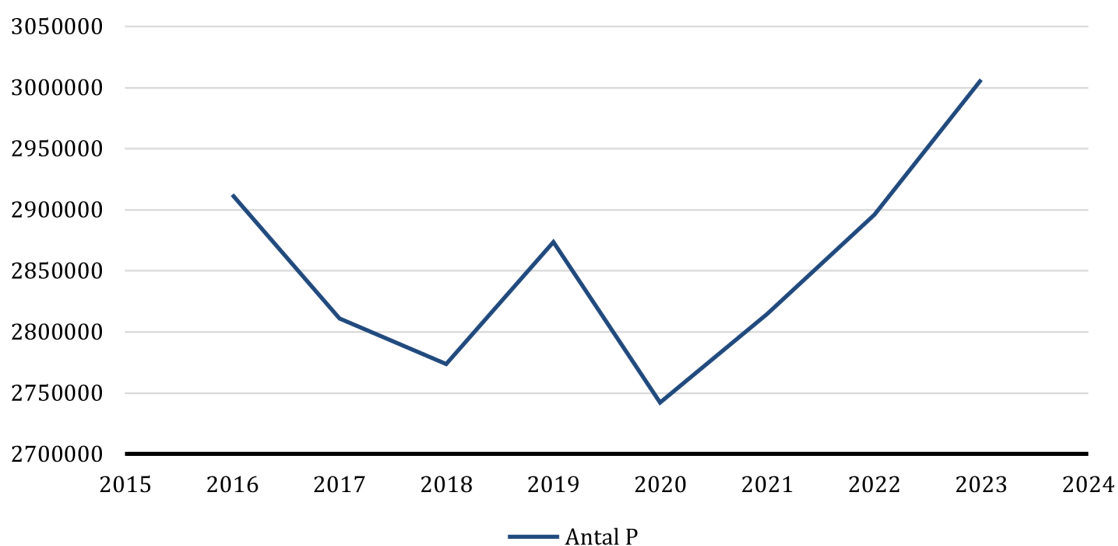
Nettoökningen av både antalet invånare samt bilar har sedan 2018 minskat något för varje år. Det totala antalet bilar under 2023 minskade med 238 bilar och befolkning ökade med 331 invånare. Det kan jämföras med ett snitt de senaste nio åren för bilar på +976 och för invånare på +1832 per år.

Figur 20. Skillnad i stadens befolkningsutveckling respektive personbilar per år

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 mera normal nivå.

Antalet unika parkeringstillfällen på avgiftsbelagda parkeringar i Helsingborg var under 2023 det högsta värdet sedan 2016 vilket visar att staden är populär att besöka med bil. Diagrammet visar hur antalet unika parkeringstillfällen har varierat i Helsingborg sedan 2016. 2016 var för övrigt det år som Ångfärjans parkering försvann (augusti 2016).



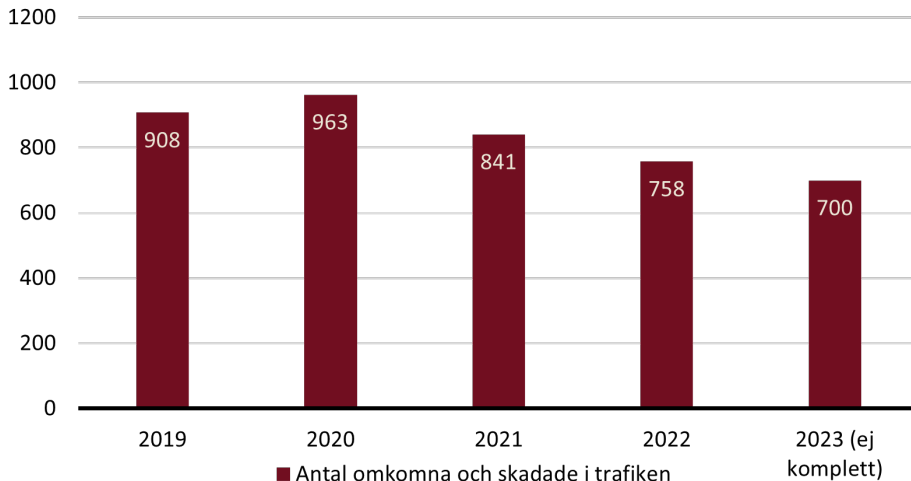
Figur 21. Antal unika parkeringstillfällen i Helsingborg 2016-2023

Trafiksäkerhet och miljö

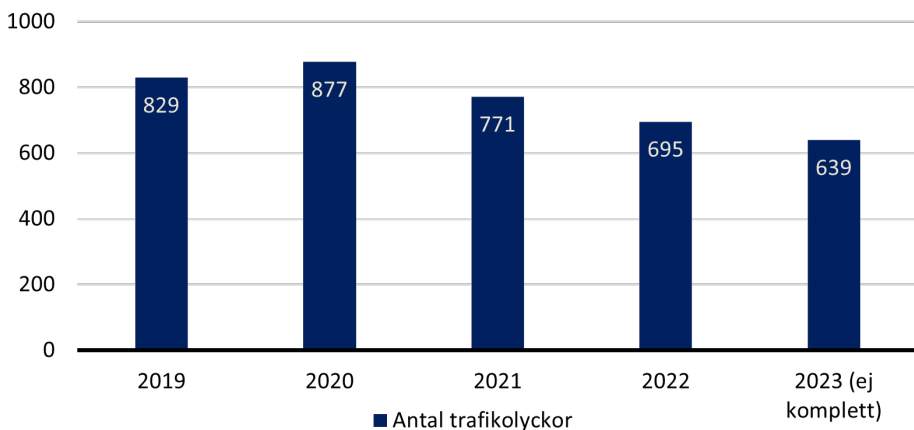
I detta kapitel redovisas utvecklingen över olyckor och skadade i trafiken, luftkvalitet, vägtrafikbuller, utsläpp från transporter samt laddinfrastruktur och elektrifiering.

Trafikolycksutveckling

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. Tyvärr har pandemin fortfarande påverkan på rapporteringen av olyckor inom sjukvården vilket innebär att det dels finns ett visst bortfall, dels en lång eftersläpning av rapporteringen av olyckorna. På grund av personalbrist har man behövt prioritera ner den tid som avsatts för registreringen i Strada. Arbetsinsatsen har dessutom blivit mer omfattande för sjukvården på grund av en ändring i lagstiftningen för ett par år sedan som innebär att det inte längre krävs samtycke från patienterna och att olycksfall med fritidsbåtar också ska rapporteras. Den statistik som redovisas för 2023 i den här rapporten omfattar merparten av de olyckor som inträffat under perioden januari-augusti. Registreringen görs dock inte i kronologisk ordning, vilket innebär att statistiken även innehåller olyckor som inträffat senare.

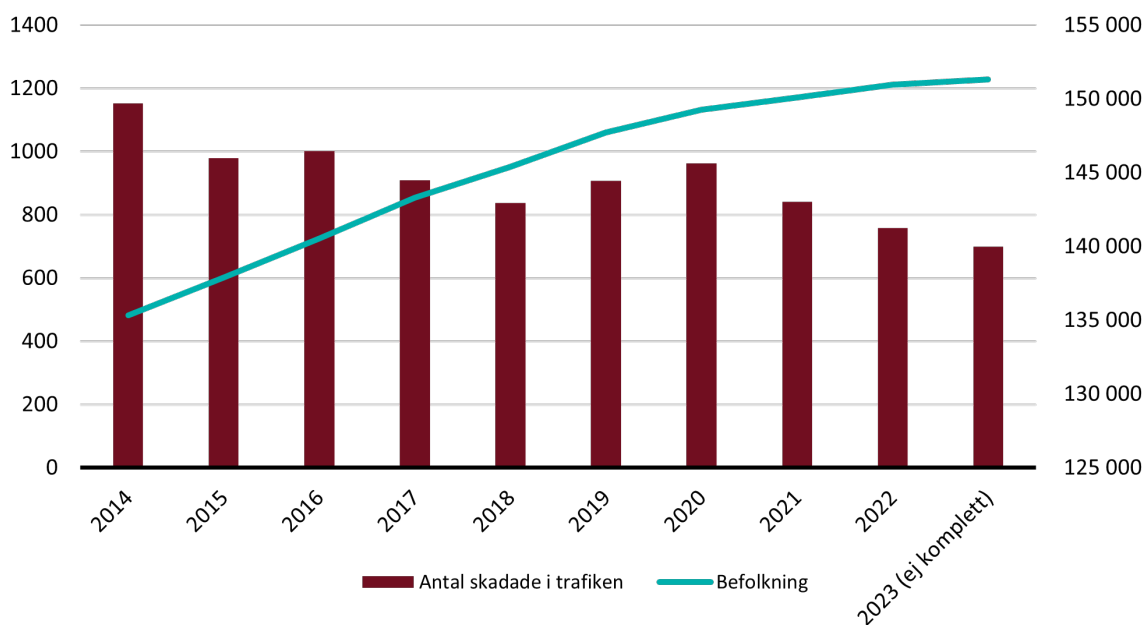


Figur 22. Antal personer som dödats eller skadats i trafiken 2019-2023. Observera att inrapportering för 2023 inte är komplett (Källa: Strada)



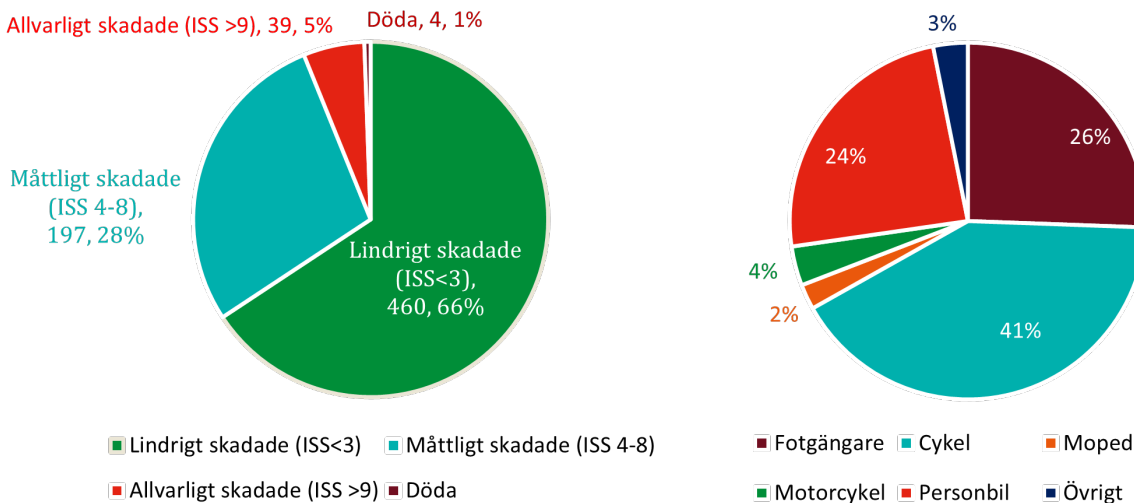
Figur 23. Antal trafikolyckor med personskada 2019-2023. Observera att inrapportering för 2023 inte är komplett (Källa: Strada)

År 2023 är det än så länge inrapporterat 700 personer som omkommit eller skadats i en trafikolycka. 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 drygt 30%, samtidigt som vi haft en ökande befolkning. Trots ofullständig inrapportering innebär detta att vi förhoppningsvis är på väg i rätt riktning.



Figur 24. Antal skadade personer i trafiken i relation till befolkningsmängd (Källa: Strada och SCB)

Sjukhusen klassificerar skador enligt ett system där varje skadas allvarlighetsgrad graderas och läggs ihop, vilket resulterar i en ISS-kod (Injury Severity Score). Enligt de rapporter som var inregistrerade fram till våren 2024 hade fyra personer avlidit till följd av trafikolycka, 39 personer skadades allvarligt (ISS >9) och 197 personer skadades måttligt (ISS 4-8) under år 2023. De allra flesta, 460 personer, skadades lindrigt (ISS ≤ 3). Ungefär sju av tio personer som omkom eller skadades i trafiken förra året var oskyddade trafikanter, det vill säga fotgängare och cyklister. Ungefär en fjärdedel skadades i personbil



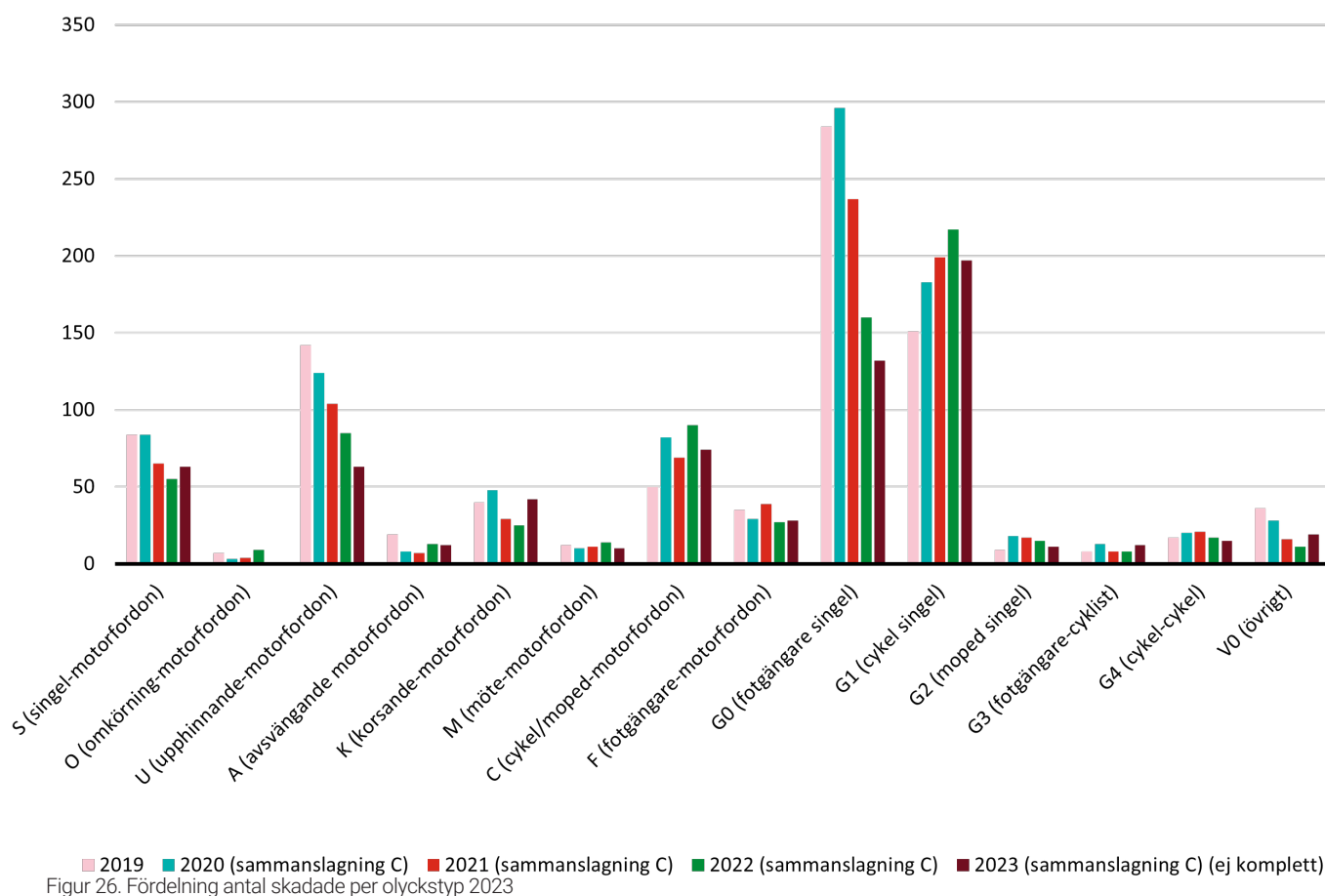
Figur 25. Fördelning antal skadade per skadegrad respektive trafikantgrupp 2023

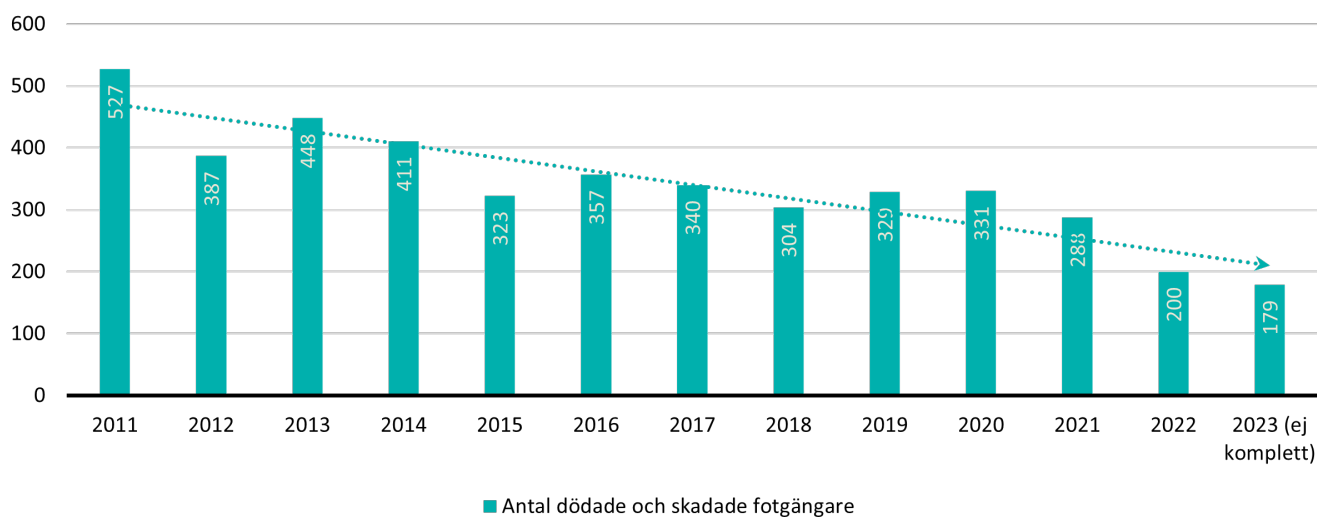
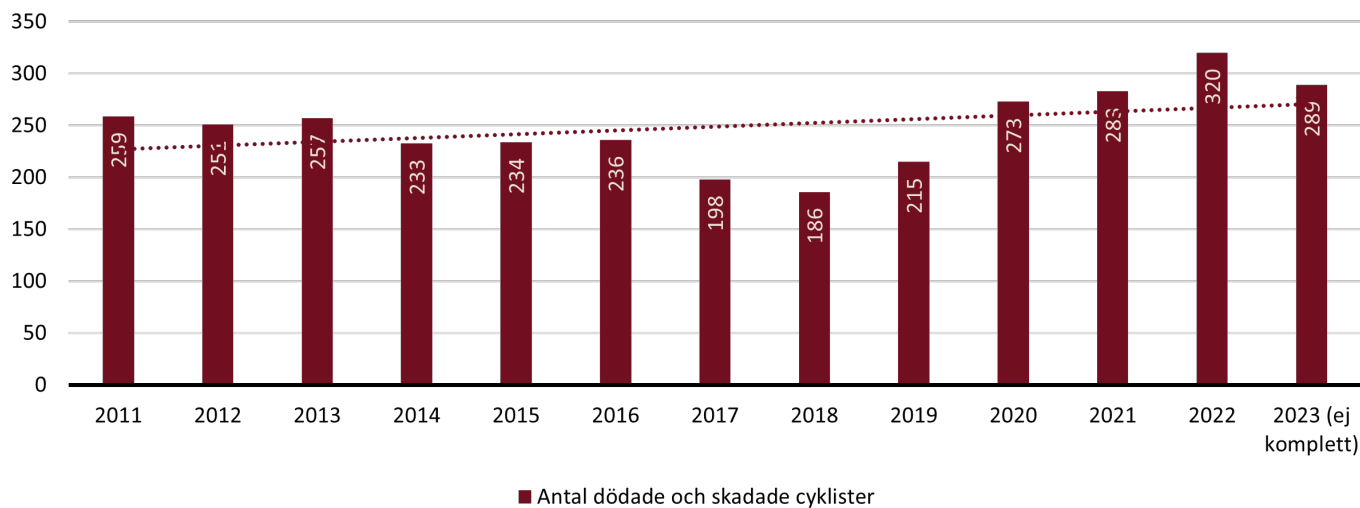
Ser vi på en uppdelning i olika olyckstyper skadas flest personer som cyklist eller som fotgängare i singelolyckor samt som cyklist i kollision med motorfordon.

Ett av målen i Cykelplan Helsingborgs stad 2017–2023, som antogs under 2017, innebär att antalet dödade och skadade cyklister fortlöpande ska minska. Den preliminära olycksstatistiken för 2023 visar att 289 cyklister skadades under året, vilket är färre än året innan. Ungefär sju av tio skadades i singelolycka. Sett över en längre tid ser vi 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 nedåtgående trend, då den preliminära olycksstatistiken för år 2023 visar att 179 fotgängare skadades under året. Drygt sju av tio fotgängare skadades i en singelolycka, det vill säga fallolycka.

Antalet omkomna fotgängare och cyklister varierar mycket från år till år men är generellt få. De senaste 10 åren är det i snitt 0,5 cyklister respektive 0,8 fotgängare per år som dödas i trafiken i Helsingborg.





Figur 27 & 28. Utveckling över antal skadade cyklistar respektive fotgängare 2011-2023



Luftkvalitet

Resultaten från mätningarna för år 2023 är mycket bra. Jämfört med 2022 har halterna av kvävedioxid (NO₂), PM_{2,5} och PM₁₀ sjunkit. Till exempel var genomsnittet av NO₂ på gatunivå vid mätplatsen HBGNorr 14,2 µg/m³, jämfört med 16,0 µg/m³ 2022. På Södra Stenbocksgatan var det 14,5 µg/m³, jämfört med 17,2 µg/m³ förra året. Inga gånger överskreds de dagliga gränsvärdena.

För PM_{2,5} var genomsnittet 6,9 µg/m³, jämfört med 8,2 µg/m³ 2022. För PM₁₀ var det 12,3 µg/m³, jämfört med 13,5 µg/m³ 2022. Det fanns inga gånger då gränsvärdena för PM₁₀ överskreds. Svaveldioxid (SO₂) har varit lågt under många år, med ett genomsnitt på 2,8 µg/m³ för 2023. Ozonhalten har också minskat jämfört med 2022, med ett genomsnitt på 45,8 µg/m³ jämfört med 50,6 µg/m³ året innan. Detta genomsnitt ligger i linje med andra delar av Skåne.

Regelbundna trafikmätningar visar att trafikmängden har minskat under året på både Södra Stenbocksgatan och Drottninggatan och sammanfattningsvis är det en positiv trend i våra mätningar. Luftkvaliteten i centrala Helsingborg har blivit betydligt bättre de senaste fyra åren. Halterna av NO₂, PM_{2,5} och PM₁₀ ligger inom miljökvalitetsnormerna och det nationella miljömålet för ren luft. Även om luftkvaliteten inte riktigt når upp till WHO:s strängare riktlinjer, arbetar Helsingborg mot att uppnå dem inom ramen för EU:s Green City Accord (GCA). Ett av fokusområdena i GCA är förbättring av luftkvaliteten, och detta arbete kommer att fortsätta framöver.

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/>



Vägtrafikbuller

År 2004 infördes krav på att kommuner med över 100 000 invånare ska kartlägga vägtrafikbuller och ta fram åtgärdsprogram för att minska störningarna. Helsingborgs stad har nyss tagit fram ett nytt åtgärdsprogram som gäller under åren 2024–2028. I åtgärdsprogrammet presenteras stadens förhållningssätt för att begränsa vägtrafikbuller samt förslag för att skapa en bättre ljudmiljö och minska antalet boende som är exponerade för vägtrafikbuller.

Den senaste kartläggningen gjordes 2021. Baserat på bullerkartläggningen är det 37 procent av helsingborgarna som utsätts för ljudnivåer från vägtrafiken på över 55 dBA ekvivalentnivå, och 3 procent över 65dBA. Detta är en högre andel än vid tidigare kartläggning som visade 25 respektive 2 procent.

Skillnader i kartläggningsmetoderna gör dock att jämförelse av resultaten inte är helt rättvisande. Resultatet visar även att i många grönområden och närparker ligger bullret över rekommenderade nivåer, och flera skolor, vårdboenden och LSS-boenden är också i särskilt behov av bullerdämpande åtgärder.

Under 2023 har vi även arbetat tillsammans med Fastighetsförvaltningen för att skapa bättre ljudmiljö vid skolor. Under året har bullerskyddsåtgärder vid två skolor färdigställts, Fridaskolan och Trädgårdens förskola. Utöver detta har vi påbörjat en pilotstudie med lågbullrande beläggning som kommer genomföras under 2024, och test av en ny sorts bullerskärm längs med Fältarpsvägen.



Utsläpp från transporter

Helsingborg vill agera drivande i arbetet för klimatomställningen. Det senaste året har staden arbetat för att ta fram en ny klimat- och energiplan för perioden 2025 – 2030, som tar sikte på målet om klimatneutralitet 2030 och Parisavtalet. Planen ska beslutas av kommunfullmäktige i slutet av 2024. Målet om klimatneutralitet innebär att de direkta utsläppen av växthusgaser i Helsingborg, samt utsläpp från användning av energi, ska minska med 85 % jämfört med 1990.

Transporter är den största utsläppssektorn i Helsingborg och står för 37 % av de totala utsläppen av växthusgaser inom kommungränsen. Personbilar står för 65 % av transportutsläppen. För att nå målet om klimatneutralitet måste utsläppen från transporter minska väsentligt.

Utsläppen från transportsektorn i Helsingborg har minskat med 30 % från 1990 till 2021, vilket är något mer än det har gjort i Sverige i helhet under samma period, där utsläppen minskat med 21 %. Minskningen beror framför allt på en ökad användning av biodrivmedel och att fordonen har blivit mer energieffektiva. Elektrifiering av fordonsflottan har också börjat bidra till att minska utsläppen. Transportutsläppen måste dock minska betydligt snabbare framöver om vi ska ha möjlighet att nå klimatneutralitet till 2030. Om utsläppen fortsätter att minska i samma takt som de senaste 10 åren innebär det endast en 52 procentig minskning jämfört med 1990.

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. Koncernen har även möjlighet att bidra till utsläppsminskningar genom inköp och upphandling. Under 2023 uppgick andelen fossilfria drivmedel till personbilsflottan i Helsingborgs stad till 95 %, och 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.

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.

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 snabbväxande logistiknät 2030.

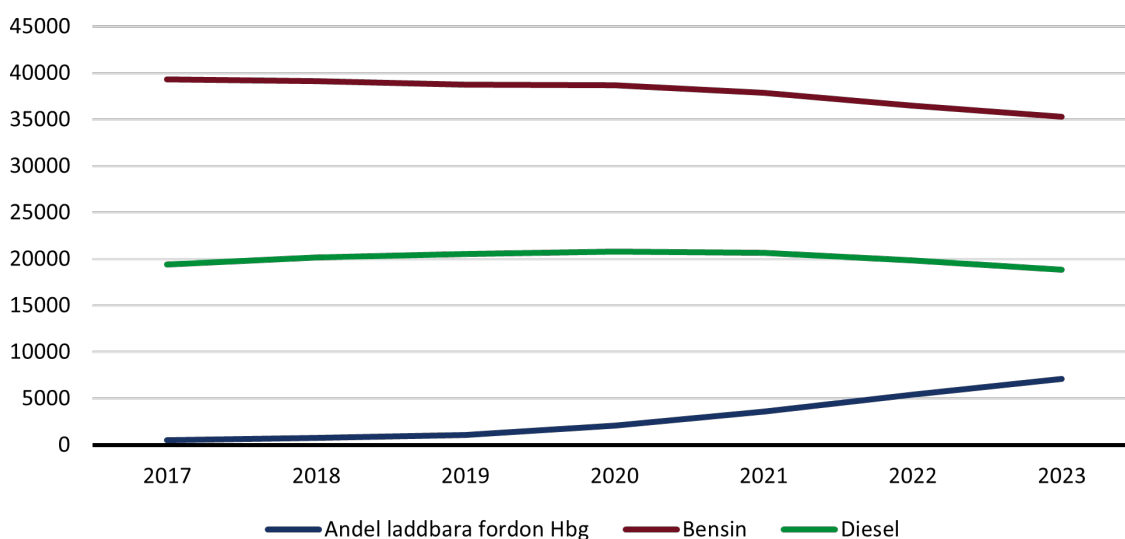


Laddinfrastruktur och elektrifiering

Helsingborgs stad har ett mål om att antalet lätta fordon¹ som är laddbara² ska vara 50% av fordonsflottan till år 2030. Detta ställer krav på utbyggnaden av den tillgängliga publika laddinfrastrukturen och mäts mot EU-direktivet AFIR³ som anger att det ska finnas 1,3kW installerad effekt för varje ren elbil samt 0,8kW installerad effekt för varje plugin-hybrid som finns i kommunen i publikt tillgänglig laddinfrastruktur.

Det nya måttet är mera dynamiskt än det gamla som angav att det skulle finnas en laddpunkt per tio laddbara personbilar då staden istället kan välja lösning beroende på platsens behov. Där det förekommer många och relativt korta parkeringsförlopp är det mera efterfrågat att ha hög effekt vilket då blir på färre platser kontra vid boende och verksamheter där man parkerar under längre tid som ger möjligheten att använda lägre effekt och med fler laddpunkter.

I slutet av 2023 var 10,8% av de fordon som är i trafik laddbara fordon inom staden. Figur 12 visar antalet personbilar i trafik fördelat på bränsletyp mellan år 2017 till 2023. Figur 13 visar utvecklingen av antalet registrerade fordon i trafik som är rena elbilar, så kallade Battery Electric Vehicle – BEV, samt plugin-hybrider i Helsingborg (källa SCB).



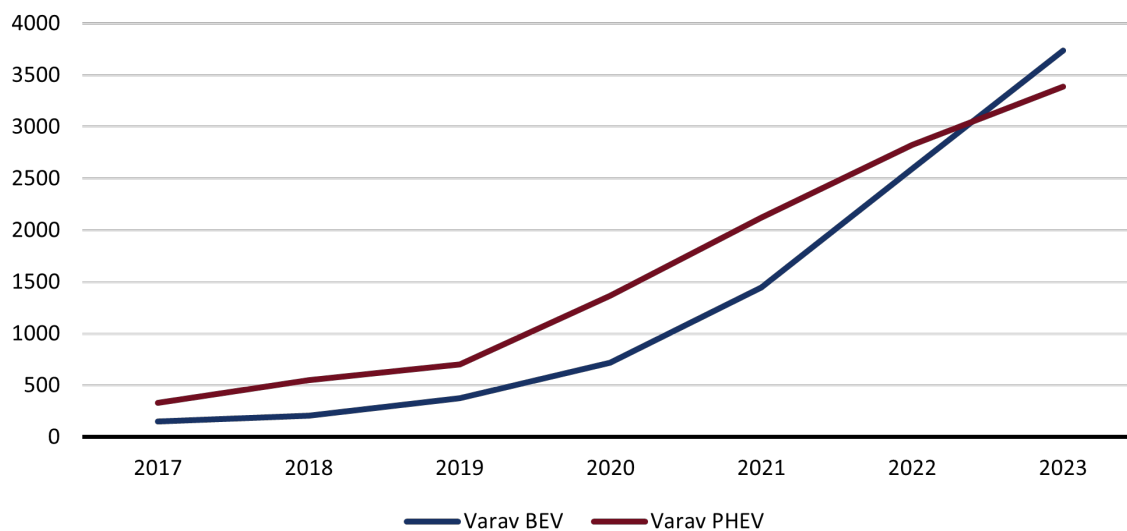
Figur 29. Antal personbilar i trafik fördelat på bränsletyp 2017-2023 (källa SCB fordonsinnehav)

¹Personbilar och lätta lastbilar

²Både rena elbilar samt plugin-hybrider räknas till laddbara fordon

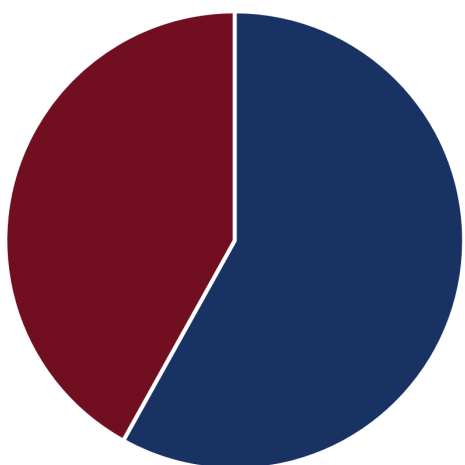
³<https://data.consilium.europa.eu/doc/document/PE-25-2023-INIT/en/pdf>

Under 2023 fanns det för första gången fler rena elbilar i Helsingborg än plugin-hybrider. Omvärldsläget den senaste perioden har fått nyförsäljningen av rena elbilar att mattas av samtidigt som intresset för plugin-hybrider har ökat igen.



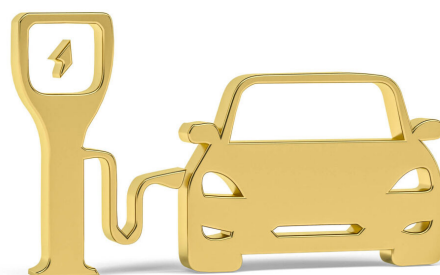
Figur 30. Antal registrerade rena elbilar och pluginhybrider i trafik i Helsingborg (källa SCB)

Staden har under en längre tid både genom egna initiativ men även från de privata aktörer som verkar inom staden anlagt ett antal laddplatser med högre effekt än genomsnittskommunen. Detta gör att staden står väl rustade för att klara målsättningen med utbyggnad av publik laddinfrastruktur med de krav som finns genom AFIR-direktivet. Staden har redan tillgänglig publik effekt för laddning av fordon motsvarande 23,7MW att jämföra med beräknat behov 2030 om 41 MW. Helsingborg har alltså redan cirka 58% måluppfyllnad enligt AFIR.



■ Måluppfyllnad AFIR 2030 ■ Kvarvarande att installera

Staden fick dessutom en hedrande silvermedalj från 2030-sekretariatet under 2023 för sitt arbete med att skapa förutsättningar för en elektrifiering av fordonsflottan.



Figur 31. Utbyggnad laddinfrastruktur i förhållande till måluppfyllnad

Det här har vi gjort 2023

Beteendepåverkan och kampanjer

Cykelparad – 150 deltog

På cykelns dag den 3 juni genomfördes Helsingborgs allra första cykelparad för att fira och uppmärksamma cykelns alla fördelar för hälsa och miljö. 150 personer deltog och cyklade tillsammans från Sundstorget till Furutorpsplatsen. Paraden var väldigt lyckad och uppskattad och genomförs därför igen 1 juni 2024.

Cykelutlåning – 20 lådcykellån

Under 2023 erbjöds boende i Bårslöv och Gantofta att låna en el-lådcykel under hösten. Lånet pågår under två veckor och syftet är att den som lånar ska få testa hur det är att cykelpendla. 20 invånare gjorde ett lån. Av de som lånat en cykel uppger 25 % att de har köpt en el- eller lådcykel efteråt.

300 testcyklister – bilresorna minskade med 68 %

Under 2022 och 2023 har 300 helsingborgare deltagit i forskningsprojektet 300 testcyklister genom att cykla till jobbet under sex veckor. Tack vare deltagarnas svar i enkäter och intervjuer vet vi nu mer om vad som gör att bilpendlare börjar cykla i stället.

Metoden testcyklist har fungerat bra för att ändra resvanor bland invånarna i Helsingborg. Av de helsingborgare som provat på att cykla till jobbet i stället för att köra bil under sex veckor är det 87 % som uppger att de ska fortsätta cykla efter testperioden. Ett år senare är det 69 % som fortfarande cyklar minst hälften av sina pendlingsresor. Snittet resor med bil var 4,1 per vecka före testperioden och 1,3 efter. Efter projektet, som finansieras av Vinnova, sprids metoden till andra kommuner blandat annat genom metodguiden Från bilist till cyklist på sex veckor, som finns att ladda ned på www.helsingborg.se/300testcyklister.

Cykla är kul – 30 elever deltog

Cykla är kul är ett skolprojekt för årskurs 3, som innebär att eleverna fyller i en resvaneundersökning innan de kommer med sin klass till Habiteum för en halvdagsworkshop om hälsa, klimat, rörelse och kost. Innan workshopen får de tillsänt sig material att jobba med i klassen och personal från Miljöverkstaden kommer sedan ut till skolan för en uppföljande lektion på skolgården efter cirka tre veckor. Under 2023 deltog en skola med två grupper på våren.

Test av webbsida för ökad gång och cykel bland barn

Under året fick Helsingborg möjlighet att delta i EUs innovationsprogram RAPTOR som ger stöd till start up-företag som utvecklar lösningar till städer i Europa. Helsingborg formulerade utmaningen att stärka stadens cykelkultur. Företaget Nudgd blev utvalt att testa en lösning, en webbsida designad för att påverka föräldrar till att i större utsträckning gå och cykla med sina barn till skolan, i stället för att köra dem med bil. Webbsidan testades under hösten och alla grundskolor i Helsingborgs uppmanades att skicka ut information om den till vårdnadshavarna. 25 av skolorna deltog och gjorde utskick. 2 400 vårdnadshavare besökte sedan sidan och 850 av dem deltog aktivt i de enkäter och tävlingar som finns på den. 39 % av vårdnadshavarna säger att de ändrade eller kommer ändra sitt resbeteende till skolan med barnen på grund av webbsidan.

Under våren 2024 vann Nudgd priset Mobility Action Award för testet i Helsingborg, som delas ut av European Mobility Week.

Hållbara företagsresor 2.0

2021 startades projektet Hållbara företagsresor 2.0. Projektet är ett samarbete mellan Länsstyrelsen Skåne, Energi- och klimatkontoret 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.

Barntrafikskolan – 1603 förstaklassare deltog

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 2022/2023 fick 1603 elever i årskurs 1 undervisning på Barntrafikskolan. Vi har haft 134 grupper på Barntrafikskolan under läsåret. Barntrafikskolan har öppet för allmänheten året runt och har även sommarkurser som barn mellan 5–8 år kan anmäla sig till.

TaR mig till skolan – 11 skolklasser från 8 skolor deltog

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 2023 deltog 8 skolor med 209 elever fördelat på 11 klasser.

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 alla bibliotek i staden och Helsingborg kontaktcenter. Under samma vecka genomförde polisen cykelljuskontroller på stan.



Infrastrukturåtgärder

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 längs Drottninggatan, norr om konserthuset, och längs Johan Banérs gata mellan Romares väg och Ringstorpsvägen. Förutom nya cykelbanor anlades också flera hastighetsdämpande åtgärder i dessa gator.

Vi har även genomfört en rad olika åtgärder i syfte att öka trafiksäkerheten. Exempelvis har vi byggt upphöjda cykelöverfarter på Marknadsvägen vid Kanongatan och på Filbornavägen vid Jönköpingsgatan. I Tågbacken har vi färdigställt en breddning av gångbanan och en upphöjd korsning med nytt övergångsställe vid Nyborgsvägen. På Pålsgatan vid S:t Jörgens skola har korsningen med Nyborgsvägen höjts upp för att sänka hastigheterna. Två nya aktiva farthinder har installerats och tagits i bruk under året; på Mariehällvägen vid Gamla Kungshultsvägen samt på Ramlösavägen vid Björkliden. På Södra Hunnetorpsvägen, vid Västra Ramlösa skola, har vi ersatt den gamla gångtrafiksignalen med två upphöjda korsningar med nya övergångsställen för att skapa en säkrare miljö runt skolan. Den sista asfalteringen av gatan sker våren 2024. En upphöjd korsning har också byggts i Kattarp på Lundsgårdsvägen.

Större projekt och stadsutveckling

I december 2023 invigdes dubbelspåret på Västkustbanan mellan Ängelholm och Maria samtidigt med fyrspåret mellan Malmö och Lund. Tillsammans ger projekten snabbare och bättre tågtrafik längs Västkusten, men Pågatågstrafiken på stationerna Maria, Ödåkra och Kattarp skulle inte återgå till halvtimmestrafik förrän i början av 2024. Innan trafikstarten var banan avstängd 10 veckor under hösten, och under hela byggtiden har Pågatågstrafiken varit begränsad till ett tåg per timme.

Utbyggnaden av en ny plattform i markplan vid Helsingborg C har pågått under året tillsammans med renoveringen av tågtunnelns tätskikt, vilket inneburit att cirkulationsplatsen och trafiksignalen på Järnvägsgatan söder om Helsingborg C varit en byggarbetsplats stora delar av året. Det har försvårat för både bussar, bilar och cyklar runt Helsingborg C.



Analys och sammanfattning

I detta kapitel ger vi en helhetsbild av trafiksituationen i Helsingborg, med fokus på olika trafikslag, trafiksäkerhet och miljöaspekter. Utifrån detta redovisas även ett antal punkter som är särskilt viktiga i det fortsatta arbetet framåt.

Helsingborg är en stad som växer, vilket innebär att fler människor och mer gods behöver vistas och förflytta sig på samma yta. Helsingborg ska ha ett hållbart, tryggt och tillgängligt transportsystem där ingen person ska dödas eller skadas i trafiken. Viktiga mål är att de fossila utsläppen från resor och transporter ska minska och andelen resor med gång, cykel och kollektivtrafik ska öka. Helsingborg arbetar med att ta fram dels en ny Klimat- och Energiplan och en ny trafikstrategi, Sustainable Urban Mobility Plan, för att formulera mål och åtgärder för omställningen till ett hållbart transportsystem. Analys och uppföljning av trafikutvecklingen i staden är en viktig del i att nå de uppsatta målen.

År 2023 påverkades Helsingborg av globala händelser såsom energikrisen, lågkonjunkturen och krig, vilket skapade osäkerhet. Dessutom pågick flera byggprojekt och underhållsarbeten i väg- och spårnätet vilket påverkade framkomligheten för olika transportslag. Analysen av trafikförhållandena i Helsingborg som presenteras i tidigare kapitel ger en omfattande bild av stadens transporttrender, inklusive gångtrafik, cykling, kollektivtrafik, motorfordonstrafik, trafiksäkerhet, luftkvalitet och vägtrafikbuller.

Vi ser tydligt att det är ett **nytt normalläge** sedan pandemin där det är 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. Staden inväntar resultatet av den senaste resvaneundersökningen för att få en ytterligare bild av helsingborgarnas förändrade resmönster. Nedan följer en mer sammanfattande analys av de olika trafikslagens utveckling:

Gångtrafiken har varit relativt stabil sedan 2015, Antalet passager har varit relativt stabilt sedan 2015, med en viss minskning under 2023 på grund av lågkonjunktur och andra yttre faktorer som pandemin. Variationer i gångtrafik kan påverkas av väderförhållanden, ombyggnationer i centrum och konsumtionsvanor. Gångtrafikflöden fångas upp genom olika mätmetoder och syften, vilket gör jämförelser svåra. Mätningarna vid mätpunkter på shoppingstråk ger dock en indikation på gångtrafikens utveckling. Antalet fotgängare förblev relativt stabilt under året, med vissa variationer. Variationerna kan kopplas till faktorer som väderförhållanden, pågående ombyggnationer och förändrade konsumtionsvanor. 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. Den nya resvaneundersökningen som skulle presenterats under våren 2024 har blivit försenad och därför finns ingen ny statistik att inhämta därifrån.

Cykeltrafiken mäts i stadens nio fasta mätstationer. Mätningarna görs på huvudcykelstråken och ger en bild av cyklisternas variation mellan olika år. Helsingborg rankades för andra året i rad högt i Cykelfrämjandets granskning av kommunernas arbete med cykelfrågor men trots detta visar statistiken från mätarna en minskning med 10% i cykelpassager under 2023. Variationer i cykelflöden påverkades av väderförhållanden och stadsbyggnadsprojekt. Kraftiga regn under sommaren 2023 kan ha påverkat cykelflödena negativt, särskilt under andra halvan av som-

maren. Cykelflöden varierade också mellan olika dagar och veckor, och statistiken visar både svaga nedgångar och kraftiga ökningar. Det finns en oro över cyklingens utveckling och till Trafikåret 2023 har det lagts en fördjupande bilaga som går närmare in på varför utvecklingen ser ut som den gör.

Nivåerna på återhämtandet av **kollektivtrafikresorna** 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. Coronapandemin slog hårt mot kollektivtrafikresandet i stort och resandet nådde sin bottenivå under 2021 och även om vi ser en viss återhämtning kan det antas att samma nivåer kanske inte kommer nås. 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.

Resorna med **stadsbuss** har återhämtat sig till cirka 90% jämfört med före pandemin, men har nått en plåtå tillväxten under 2023. Trenderna varierade mellan olika linjer, med vissa som visade ökning medan andra visade nedgångar. Inte kommer ske någon större resandeökning om inte staden och Skånetrafiken gemensamt satsar på en fortsatt utveckling av stadsbusstrafiken.

Återhämtningen efter pandemin var inte lika stark för **regionbussresor** som för stadsbuss. Regionbussresorna återhämtade sig till cirka 80% av före pandemin, med varierande resultat för olika linjer. Att regionbusstrafiken inte återtagit en lika stor andel av resandet som stadsbusstrafiken gjort kan förklaras av att distansarbetet som uppkom under pandemin bibehålls i större utsträckning ju längre avståndet mellan hemmet och arbetet är. Skillnaden skulle också förklaras av att många hushåll i samband med pandemin investerade i en andrabil vilket gör att återgången till att resa kollektivt tar längre tid för längre reserelationer.

Tågresandet låg på cirka 80% av nivån före pandemin och var i stort sett stabilt jämfört med 2022, med vissa ökning vid vissa stationer. Ramlösa är den enda stationen där resandet idag överstiger nivån före pandemin. Detta kan förklaras av att en redan tidigare välutnyttjad pendlarparkering har utökats med fler platser. Samtidigt har många andra stationer påverkats av banarbeten eller omdirigeringar under 2023, vilket innebär att utvecklingen mellan enskilda år bör tolkas med viss försiktighet. Det är även viktigt att notera att mätningen av tågresandet sker endast vid ett tillfälle och vilket innebär en del osäkerheter.

Trafikflödet för biltrafik i mätpunkterna har minskat med 3%, och en viss nedåtgående trend syns särskilt i centrum. Under mätperioden i oktober och november 2023 har det pågått ett flertal ombyggnationer som kan ha haft påverkan på mätningarna. Furutorpsgatan har varit helt eller delvis avstängd under året. Ombyggnaden av Drottninggatan norra kan också ha haft viss inverkan på trafikflödena i centrum och vara en förklaring till de minskningar som vi ser där.

Trots minskad trafik har **bilinnehavet** ökat, vilket tyder på fortsatt önskan hos stadens befolkning att äga bil. Både befolkningsutvecklingen och därmed bilinnehavet har under de senaste åren saktat in och det kan konstateras att

den önskade utvecklingen med ett minskat bilinnehav ännu inte inträffat och att åtgärder med att minska antalet parkeringsplatser inte gett den effekt som eftersökts. Tvärtom kan vi notera att antalet bilar har ökat något mer än befolkning under jämförbar period i procent. Antal **parkeringsstillfällen** på avgiftsbelagda parkeringar var det högsta sedan 2016. Inom den närmaste framtiden ser vi inte att antalet bilar kommer minska varför det är viktigt att planera för rätt antal parkeringsplatser och på rätt plats, i första hand i anslutning till bostaden med en strävan att i ett första steg minska bilanvändandet och längre fram även bilinnehavet. Bilinnehavet skiljer sig inom staden. De mer centrala delarna har ett lägre bilinnehav medan stadens ytterområden, där behovet av att ha en bil är större, har ett högre bilinnehav.

Sett till en tioårsperiod har antalet **personskador i trafikolyckor** minskat. Under 2023 var cirka 70% av de skadade oskyddade trafikanter, och det syns en negativ trend med en ökning av skadade cyklister. Detta är även en trend som kan ses i den nationella statistiken. För att förstå varför olyckorna har ökat krävs en noggrann analys. Faktorer som ombyggnader av vägar, väderförhållanden och konjunkturförändringar kan spela in. Vi ser även en ökning av elcyklar och elsparkcyklar i trafiken. Då dessa fordon ännu inte har en egen kategori i olycksstatistiken behövs ytterligare utredning för att förstå deras påverkan på olycksutvecklingen. Staden arbetar aktivt med trafiksäkerhetsfrågor och strävar efter att säkra vägar och passager för oskyddade trafikanter.

Det är svårt att få en fullständig bild av olycksutvecklingen på grund av brister i rapporteringen. Det finns en osäkerhet på grund av underrapportering, och det förväntas att fler olyckor med personskada kommer att rapporteras in. Den långsamma rapporteringstakten kan bero på personalbrist och den ökade arbetsbelastningen kopplad till inrapporteringen på grund av STRADA-lagstiftningen. Olycksstatistiken för 2022 som presenteras är preliminär och täcker huvudsakligen olyckor som inträffade mellan januari och augusti. Trots ofullständig inrapportering innebär detta att vi förhoppningsvis är på väg i rätt riktning.

Luftkvaliteten har förbättrats under de senaste åren, med lägre halter av föroreningar. trafikmängden har minskat under året på både Södra Stenbocksgatan och Drottninggatan och sammanfattningsvis är det en positiv trend i våra mätningar. Åtgärder för att förbättra luftkvaliteten fortsätter, särskilt inom ramen för EU:s Green City Accord.

Ett annat fokusområde inom Green City Accord är **vägtrafikbuller**. Den senaste kartläggningen av trafikbuller i Helsingborg gjordes 2021. Baserat på bullerkartläggningen är det fler av helsingborgarna som utsätts för höga ljudnivåer från vägtrafiken än vid tidigare kartläggning. Skillnader i kartläggningsmetoderna gör dock att jämförelse av resultaten inte är helt rättvisande.

Sammanfattningsvis kan vi se att trots vissa förbättringar återstår utmaningar med att främja hållbara transportsätt och göra en överflyttning till ett mer hållbart resande. För att nå klimatmålen måste utsläppen från transporter minska väsentligt. Trots vissa förbättringar återstår utmaningar med att främja hållbara transportsätt och balansera och styra biltrafiken framför allt i stadskärnan. Det finns också ett behov av att omvärdera stadens transport- och stadsplaneringsstrategier för att möta ökande befolkningsbehov och utrymmesbegränsningar.

Att ändra sina resvanor är en utmaning, och därför är **kampanjer för beteendeförändring** och andra påverkansfaktorer viktiga verktyg i denna förändringsprocess. Vi kan inte i tillräckligt stor utsträckning se de nödvändiga förändringarna till följd av de senaste årens stora händelser i staden, såsom pandemin och de omfattande byggprojekten som förväntades påverka fordonstrafiken. För att nå målen om attraktivare stadsmiljöer och fler aktiva transporter krävs det därför en omvärdering av vår syn på transport och stadsplanering.

Helsingborgs trafikutveckling påverkas av en rad faktorer; alltifrån globala händelser såsom energikrisen, lågkonjunkturen och krig och pandemins effekter till väderförhållanden, infrastrukturprojekt och förändrade konsumtionsmönster. Trots vissa utmaningar finns det också positiva indikationer, såsom återhämtningen av kollektivtrafiken och förbättrad luftkvalitet. Vi har gjort satsningar på projekt inom trafiksäkerhet, cykel och kollektivtrafik och vi har nått förstaplats i Cykelfrämjandets kommunvelometer två år i rad. Dock ser vi att en fortsatt strategi för att främja hållbara transportsätt och förbättra trafiksäkerheten kommer att vara avgörande för att möta stadens framtida behov och utmaningar. Utmaningen ligger bland annat i att balansera behovet av tillgänglighet och framkomlighet med trafiksäkerhet och miljöpåverkan. Fortsatta insatser behövs för att främja hållbara transportsätt och förbättra trafikmiljön i Helsingborg. Analysen pekar på behovet av att anpassa åtgärder och strategier för att möta stadens trafikbehov och främja en överflyttning till aktiva och hållbara transportmedel.



Fortsatt arbete under 2024

- Vi är **lyhörda mot vane- och beteendeförändringar** som pandemin kan ha medfört. Vi utforskar det nya nollläget efter pandemin för att på ett bättre sätt försöka anpassa trafiken till ett klimatneutralt Helsingborg 2030.
- Vi ska arbeta med att **ta fram en ny trafikstrategi, Sustainable Urban Mobility Plan** som tillsammans med Klimat- och energiplanen ska hjälpa oss att formulera och uppnå målen med en överflyttning till ett hållbart, säkert och attraktivt resande.
- Vi behöver utforska **nya metoder för att samla in statistik** om människors rörelsemönster och resvanor. Som komplement till traditionella mätmetoder ska vi utvärdera metoder för att mäta trafikflöden och trafiksäkerhet inom vägnätet baserat på data från uppkopplade fordon eller mobildata.
- Vi ska **skapa attraktiva stråk och platser** där helsingborgarna vill röra och uppehålla sig. Vi ska arbeta för helhetslösningar som tar hänsyn till exempelvis trafiktrygghet, belysning och buller samt jämställdhet, jämlikhet och barns möjlighet att transportera sig.
- **Balansen mellan biltrafik och de hållbara transportslagen** behöver fortsätta att ändras. Cykeltrafiken och oskyddade trafikanters säkerhet ska prioriteras i byggande och planering samtidigt som biltrafiken styrs till det övergripande vägnätet.
- Vi fortsätter det **systematiska arbetet med trafiksäkerhet**. Vi ska prova nya lösningar och utvidga vår verktygslåda gällande trafiksäkerhetsåtgärder med fokus på att främja gående och cyklisters säkerhet och framkomlighet.
- Vi ska ta fram en ny cykelplan för Helsingborg. Då vi ser en minskning av cyklandet i våra mätpunkter men en ökning av bland annat cykelolyckor måste vi utreda detta vidare och göra en ny fördjupad analys kopplat till cyklande och cykelolyckor.
- Vi behöver arbeta för ett **ökat hållbart resande** genom beteendepåverkande kampanjer. Vi ska utvärdera och utveckla metoden med testcyklister och fortsatt använda denna metoden för att ändra helsingborgarnas resvanor och få fler att gå från att vara bilist till cyklist.
- Vi ska öka **cykel- och kollektivtrafikens attraktivitet** och arbeta systematiskt med utbyggnad av cykelbanor och felande länkar samt skapa säkra passager för gång- och cykeltrafiken. Utbyggnaden av Hex2 och Hex3 och utvecklingen våra bytespunkter och infartsparkeringar ska förenkla bytet mellan olika färdslag och ha ett "hela resan"-perspektiv.
- Det behövs bilparkeringslösningar där staden väljer mer **yteffektiva alternativ i form av parkerings- och mobilitetshus ovanför marken**, till skillnad från markparkeringar i såväl nybyggnads- som förtättningsprojekt.



HELSINGBORG

Cyklar inte fler, eller?

Bilaga till Trafikåret 2023

Cyklar inte fler, eller?

I Trafikåret 2023 redovisas trafikutvecklingen för cykel i Helsingborgs fasta cykelmätstationer där vi kontinuerligt har räknat antalet cykelpassager under flera år. Samtliga mätstationer ligger på de prioriterade huvudstråken för cykel och bör därmed ge en bra bild av hur antalet cyklister varierar mellan olika år. Under 2023 passerade 1,84 miljoner cyklister stadens mätstationer, vilket innebär en antalsminskning med närmare 10 % jämfört med 2022. Det är framför allt den andra halvan av sommaren som visar låga cykelflöden jämfört med tidigare år. Vanligtvis är detta annars månader med höga cykelflöden.

Så vad har hänt? Har cyklandet en minskade trend i Helsingborg? Vi tror inte det. I den här bilagan till Trafikåret 2023 ger vi några av de mest troliga förklaringarna till de lägre cykelflödena 2023. Kortfattat kan vi sammanfatta huvud dragen så här:

- Sedan covid19-pandemin startade har de totala resandet fluktuerat mellan åren på ett sätt som vi inte sett tidigare. Resvanorna har förändrats i takt med den digitala utvecklingen med större möjligheter till distansarbete och därmed tydligt påverkat omfattningen av all arbetspendling.
- Tillgängliga mätmetoder för cykelflöden är fortfarande dåligt utvecklade vilket ger en betydligt större osäkerhet i mätvärdena jämfört med de mätmetoder som funnits för motortrafiken sedan decennier tillbaka.
- Vädret under betydande delar av sommaren 2023 var allt annat än somrigt och inbjudande för cykling.

Därutöver har det under 2023 byggts och grävts på flera platser i centrala delarna av staden vilket säkert påverkat vägvalet för många cyklister som därmed inte passerat någon mätstation. Helsingborg saknar också en historiskt förankrad cykelkultur som kan bära upp omgivningens krav och möjligheter samtidigt som tillgängligheten med motorfordon i staden är fortsatt mycket hög och konkurrerar med önskemålet om att öka cyklandets andel. Vi ser också att barns cyklande till skolan, som en del av fysisk vardagsaktivitet har en fortsatt fallande trend vilket på sikt tyvärr får betydelse för såväl deras resvanor som deras hälsostatus.



Det allmänna resandet

De senaste åren har hela världen, samhället i stort och transportsektorn inte minst, påverkats av en världsomspännande pandemi. Det har varit svårt, för att inte säga omöjligt, att både jämföra med tidigare tal och mätningar men lika svårt att förutspå vad som kommer att hända inom de närmaste åren eller decennium.

Ökat distansarbete efter pandemin

En konsultrapport visade nyligen att mer än var tionde pendlingsresa försvunnit till följd av ökat distansarbete efter pandemin samt att det totala antalet resor (2022) landat på ca 13 procent under nivån före pandemin.

Även den nationella resvaneundersökningen som genomförs av Trafikanalys visar tydligt att resandet minskat mellan åren 2019-2022 som en följd av ökat distansarbete. I Skåne är det, enligt uppgift i en större utredning beställd av K2 i Lund, 31% som kan distansarbete och det verkar vara ca 30-40 % av dem som sannolikt väljer/har valt att arbeta hemifrån 2-3 dagar/vecka. Det motsvarar ca 10% av de då yrkesverksamma 72 686 personerna i Helsingborg.

Eftersom resa till och från arbetet är ett relativt vanligt ärende för en cyklist (ca 5 av 10 resor år 2022) så påverkas antalet dagliga cykelresor av ökat distansarbete.

Näthandeln har ökat

De senaste åren har e-handeln snabbt utvecklats i spåren av pandemins hemmasittande, begränsningar i rörlighet och uppmaningar om att hålla avstånd. Även om det främst är i pendlingen som vi ser effekter som påverkar det allmänna cyklandet så är det ändå sannolikt att en mindre del i form av serviceresor fallit bort med en ökande näthandel.

Konjunktoren svänger

Det senaste året har det funnits en tydlig konjunktursvängning. Kronan har sjunkit i värde, priser på alla varor och tjänster har ökat, konsumtionen har gått ner, arbetslösheten har ökat och bränslepriserna är höga. Människor har helt enkelt fått mindre pengar att röra sig med. Historiskt brukar konjunkturedgångar påverka trafikflödet tydligt nedåt och man kan förmoda att den här plötsliga och kraftiga konjunkturedgången även den inneburit mindre resande. Om transporter minskat i samma omfattning vet vi inte, näthandeln kan ha inneburit en annan utveckling för transportföretagen och trafikflödenas tunga andel men den analysen har vi inte tillgång till ännu.

I grunden en positiv utveckling av resandet

I ett större perspektiv har pandemins effekter inneburit en enormt stor förändring av resandet och resvanorna. Det innebär i sin tur en positiv utveckling sett till transportsektorns klimatavtryck. Transportsektorn är annars väldigt svår att snabbt påverka i en hållbar riktning och det är en verklig utmaning att snabbt få ner utsläppen av CO² i enlighet med såväl lokala som nationella och globala klimatmål.

Kommer de senaste årens resebeteende att stå sig? Kommer distansarbetet för vissa grupper och arbetsgivare att fortsätta användas som en naturlig del av arbetslivet? Ingen vet i dagsläget. Vi behöver se utvecklingen över en längre tid för att med säkerhet kunna avgöra hur mycket pandemin har påverkat våra dagliga resvanor.

Det står dock klart att den tekniska utvecklingen nu gjort det möjligt att effektivt och flexibelt delvis kunna arbeta hemifrån eller från distanskontor. Det bör som helhet betraktas som positivt för såväl samhälle, arbetsgivare och den enskilde medarbetaren. Det ger lägre klimatutsläpp, mindre trängsel i transportsystemets pendlings-toppar, ekonomiskt utrymmesbesparande ytbekov på arbetsplatser, lägre kostnader för resor och mer tid för privatlivet för den enskilde. Såväl arbetsgivare som anställda får också större matchningsmöjligheter vid anställning när mindre restid är nödvändig, vilket är nog så viktigt i en tid när kvalificerad arbetskraft är en bristvara.

Barn och ungas cyklande – cykla till skolan

Flera nationella rapporter visar på en stadig trend av minskat cyklande bland barn.

- Enligt Cykelfrämjandet har antalet skolresor på cykel halverats sedan 1990-talet. Idag cyklar endast 14 procent till skolan.
- Enligt Regeringens cykelstrategi från 2017 har andelen barn (i gruppen 7–14 år) som cyklar en genomsnittlig dag, på 20 år minskat från 24 procent till 15 procent. Två tredjedelar av cykelresorna är fritidsresor och en tredjedel är skolresor. Fritidsresor såväl som skolresor är i genomsnitt 1,7 kilometer långa och den sammanlagda cyklade sträckan per dag är 4 kilometer. Denna statistik har inte ändrats över tid. Flickor och pojkar i dessa åldrar gör lika många cykelresor, men pojkars cykelresor är något längre.
- Trafikverkets Attitydundersökning, barns skolvägar 2021, visar att andelen barn med högst två kilometer till skolan har minskat från 71 till 58 procent mellan åren 2003 och 2021. Andelen som har högst en kilometer till skolan har under samma period minskat från 51 till 35 procent.

Om detta är typiskt även för Helsingborg har vi i dagsläget inte säkra siffror på. Mest troligt är ändå att stadens barn följer den nationella trenden. Möjligen kan det mångåriga fria skolvalet i staden ha påverkat avståndet till skolan för en större andel av eleverna och att fler barn i stället blir skjutsade av föräldrar eller åker kollektivt till skolan.

Barns cyklande påverkar också vuxnas cyklande. Ju fler föräldrar som cyklar med sina barn till skolan och fritidsaktiviteter, desto fler föräldrar cyklar också själva till sina arbeten, service och egna aktiviteter.

Cyklingens utveckling i andra städer

Leverantören av Helsingborgs fasta cykelmätstationer har analyserat och sammanställt mätdata och utveckling över tid i de 14 länder där man har mätare (USA, Kanada och 12 europeiska länder). Överlag syns en utveckling där cyklingen gick upp år 2020 jämfört med 2019, men att det därefter har gått ner något igen och att utvecklingen planat ut. För mätarna i Sverige syns en minskning mellan 2022 och 2023 på nästan 5 % vilket även bekräftar av trafikplanerare i flera kommuner.

Ett exempel är Jönköping, en stad som liknar Helsingborg i storlek och struktur. Där har resandet för samtliga trafikslag tydligt minskat efter pandemin. En slutsats från Jönköping är att det nu är svårt att jämföra nuvarande och kommande resmönster med tiden före pandemin. Nivåerna före pandemin ligger tydligt högre än i nulägets nivåer. Jönköping inväntar därför resultatet från nya resvaneundersökningar och räknar med att sätta en ny "nollnivå" som kommande år kan jämföras med. Jönköping anser också att det i framtiden är viktigare att studera antalet resor i stället för färdmedelsfördelning då de anser att det är viktigare att minska antalet bilresor och inte andelen bilresor.

Ett annat exempel är Nacka som likt Helsingborg ser en tydlig trend i minskat antal passager vid deras cykelmätare. Även i Nacka har resandet generellt minskat efter pandemin och de vill nu undersöka hur färdmedelsfördelningen (genom en resvaneundersökning) ser ut, för att se hur cykeltrafiken står sig i relation till övriga trafikslag.

Men det verkar också finnas exempel på städer där cyklingen ökat. I Sverige kan nämnas Växjö och Malmö och i Europa blickar många på den belgiska staden Gents otroliga förändring av stadskärnans trafik. Gemensamt för dessa städer är att de med olika metoder inte bara uppmuntrat hållbara resor som cykling och kollektivtrafik utan även gjort tydliga förändringar för motortrafikens villkor.

Potential för ökat cyklande

Hur många fler kan cykla i sin vardag till jobb, skola, affären, fritidsaktiviteter?

Det finns potentialstudier som pekar ut sträckor att förbättra för att få fler att pendla med cykel till jobb och skola. Flera undersökningar har pekat på hög potential för betydligt fler resor med cykel.

6 av 10 resor är en möjlig cykelresa på max 15 minuter

Nyligen presenterades en större nationell studie utförd av ett konsultföretag tillsammans med en telefonoperatör. Av sju miljarder analyserade resor var nästan 60 procent så korta att de kunde ersättas av en cykeltur på under 15 minuter.

Om vi bygger en stad där det är möjligt att nå den mesta service vi behöver inom 15 minuter så är cykeln mycket konkurrenskraftig.

Mätmetoder

Fasta mätstationer mäter hela tiden - men är tyvärr för få

De rapporterade mätvärdena för cykling i Helsingborg baseras på antalet passager förbi stadens nio fasta cykelmätstationer. Samtliga platser har valts för att de ligger "semicentralt" på de utpekade, prioriterade och vägvisade huvudstråken för cykel som oftast leder radiellt till och från centrum. Eftersom de ligger där människor förväntas färdas på väg mot arbetsplatser i centrum räknar vi med att en stor andel pendlingscyklister passerar vid mätstationerna. Antagandet har därför varit att antalet passager i mätstationerna bör kunna ge en bra jämförande bild av hur antalet cyklister varierar mellan olika perioder/veckor/månader/år.

Att några få mätpunkter utgör underlaget till hur cyklandet utvecklas är dock en svaghet och kan som mest ge en fingervisning om det totala cyklandet därför att:

- Cyklister ändrar snabbt val av rutt vid tillfälliga eller långvariga gatuarbeten, avstängningar eller när staden byggs om och byggs ut.
- Mätningarna på huvudstråken fångar troligen många vuxna cyklister som arbetspendlar, medan barns pendling till skolan hamnar oftast på mindre och lokala vägar i och mellan bostadsområden.
- Både vuxnas och barns fritidsresor hamnar troligen på andra vägar.

Det finns många "fel"-källor att vara medveten om och de få fasta mätstationernas data utgör inte en hel sanning om hur cyklandet utvecklas inom staden/kommunen. Till det kommer dessutom ändrade vanor och beteenden påverkade av många andra saker, till exempel ett ändrat resmönster efter covid-19-pandemin. Att mätstationerna är placerade på huvudstråk mot centrum där många har arbeten som tillåter distansarbete kan också påverka mätningarna mer än tidigare förväntat.



Mätning med GPS?

I framtiden hoppas vi få tillgång till statistiskt säkerställda data över hur människor rör sig. Idag använder vissa cyklister appar som registrerar deras färdväg. Ännu har inte utvecklingen eller användandet kommit så långt att vi kan lita på den typen av GPS-data som finns tillgänglig. Även där blir det i dagsläget bara indikationer och insamlade data ger inte en rättvisande eller statistiskt säkerställd bild för alla användargrupper.

Tillfälliga räkningar

Utöver de kontinuerliga mätningarna i de fasta mätstationerna utför vi också enstaka kortare mätningar och cyklisträkningar i olika sammanhang. Vid olika ombyggnadsprojekt, till exempel statligt medfinansierade Drottninggatan norr om Hälsövägen och Larmvägen, pekar före-/efter-räkningar på ett ökat antal cyklister.

Resvaneundersökning

En tydligare bild av utvecklingen för resandet och olika trafikslag kan vi få i resvaneundersökningar, RVU:er. Dessa är informativa enkätundersökningar men är resurskrävande och görs därför ganska sällan. Mätningar är därför ett bra komplement till RVU:er. En nyligen utförd regional RVU är för närvarande under analys och väntas rapporteras senare under 2024. Den kan ge en tydligare bild av hur allt resande i Skåne och Helsingborg har utvecklats.



Faktorer som påverkar

Projektet 300 testcyklister - Varför väljer man att (inte) cykla?

Bakgrund

I Helsingborg genomfördes under 2022 och 2023 forskningsprojektet "300 testcyklister". Projektet gick ut på att i större skala få 300 bilpendlare att under sex veckor byta från bil till cykel i sin jobbspending. Utgångspunkten för projektet var att se om det på längre sikt går att förändra beteendet hos vana pendlingsbilister och vilka argument som väger tyngst för förändringen.

Beteendepåverkans ABC

Bakgrunden finns i "beteendepåverkans ABC". A står för "aktivator", B för "ändrat beteende" och C för "konsekvens som stärker det nya beteendet". Viktigt är att om Aktivatorn är en startsignal till beteendeförändring (att börja cykla istället för att köra bil) så är konsekvensen själva motorn till att hålla igång ett beteende (att fortsätta cykla efter aktuell testperiod).

Aktivatorn kan vara att man flyttat, börjat ett nytt jobb, börjat testcykla eller något annat. Man kommer inte så långt i ett långsiktigt förändrat Beteende genom att bara fokusera på aktivatorn. Det behövs också en känsla av tydliga positiva konsekvenser av förändringen. Till exempel behöver man märka att det faktiskt finns en bra infrastruktur, att man kan duscha och byta om på jobbet och gärna också någon form av social förstärkning. Det man gör behöver ge positiva signaler från omgivningen - och en själv. Det är viktigt att vara medveten om att aktivatorn generellt står för 20 % av beteendeförändringen medan konsekvensen står för 80 %. Fokus bör alltså ligga på de positiva konsekvenserna

Intervjuer och enkäter

I anslutning till projektet gjordes intervjuer och enkäter och svaren ifrån dem gör att vi nu vet bättre vad som gör att bilpendlare börjar cykla i stället för att köra bil. Här följer de vanligaste argumenten för och emot.

Statushöjare ett – bra infrastruktur

I enkätsvar och intervjuer pekade man på att statusen för cykling behöver höjas i Helsingborg. Man nämner förbättrad infrastruktur i form av fler separerade cykelvägar, trygga cykelparkeringar och att kommunen prioriterar cykelinfrastrukturen högre än bilinfrastrukturen. Blir cykelinfrastrukturen trygg och bekväm blir cykling ett mer attraktivt transportalternativ.

Statushöjare två - kommunicera och inspirera

Kommunikation och information ansågs också mycket viktigt för att höja cyklingens status i staden. Kampanjer och information ger bättre kunskap och medvetenhet. Olika cykelaktiviteter som festivaler, tävlingar, parader, temadagar, tips om cykelvänliga resvägar med mera kan också främja en positiv cykelkultur och högre status. Att informera om cyklingens hälsoaspekter och att visa cyklister som förebilder och inspirationskällor är viktigt. Testcykelprojektet framhölls som ett bra exempel som gett inspiration till vardagsmotion genom att cykla i stället för att ta bilen den förhållandevis korta sträckan till och från jobbet.

Varför bilist?

Vanligaste anledningen till att testcyklisterna tidigare körde bil till arbetet var enligt enkätsvaren att man upplevde bilen som bekväm, smidig och flexibel. Man ville inte heller utsätta sig för vädrets makter i form av regn, kyla eller stark vind. Vissa deltagare menade att proper klädsel på jobbet gjorde att de hade svårt att cykla. Obekväma arbetstider, skiftarbete eller tidiga starttider uppgavs också som anledningar till att köra bil. Även argument som var kopplade till lathet var vanliga i enkätsvaren.

Varför testcyklist?

Den i särklass vanligaste orsaken till att faktiskt delta som testcyklist i forskningsprojektet var att få vardagsmotion, en direkt koppling till deltagarnas egen hälsa. Det finns alltså troligen en vilande önskan hos många att förbättra den egna hälsan. Där har vardagscyklingen en viktig funktion att fylla och bör lyftas i större utsträckning än vad vi hittills lyckats göra.

Inte nödvändigtvis 100 % cykling

Samtliga testcyklistor såg fördelarna med att cykla i resorna till och från jobbet. Samtidigt menade många att de kommer att ta bil eller åka buss när det är för dåligt väder. Det är framför allt när det regnar eller blåser som man ville kunna välja bort cykeln.



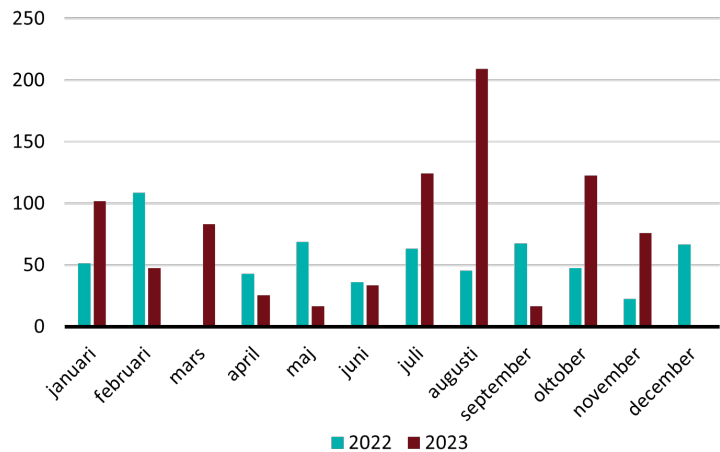
**När jag kom över tröskeln
så var belöningen stor!**

– Tobias

Väder – sol, vind och vatten

Till skillnad från biltrafikens mycket jämna flödeskurvor ser vi tydligt att cykelflödena skiftar mycket från vecka till vecka och dag till dag. Samma vecka olika år kan ha väldigt olika mängder cyklister. Flera studier visar att högre cykelflöden sammanfaller med varmt, torrt och soligt väder med måttlig vind. Vädret har alltså en betydande roll för cyklandet.

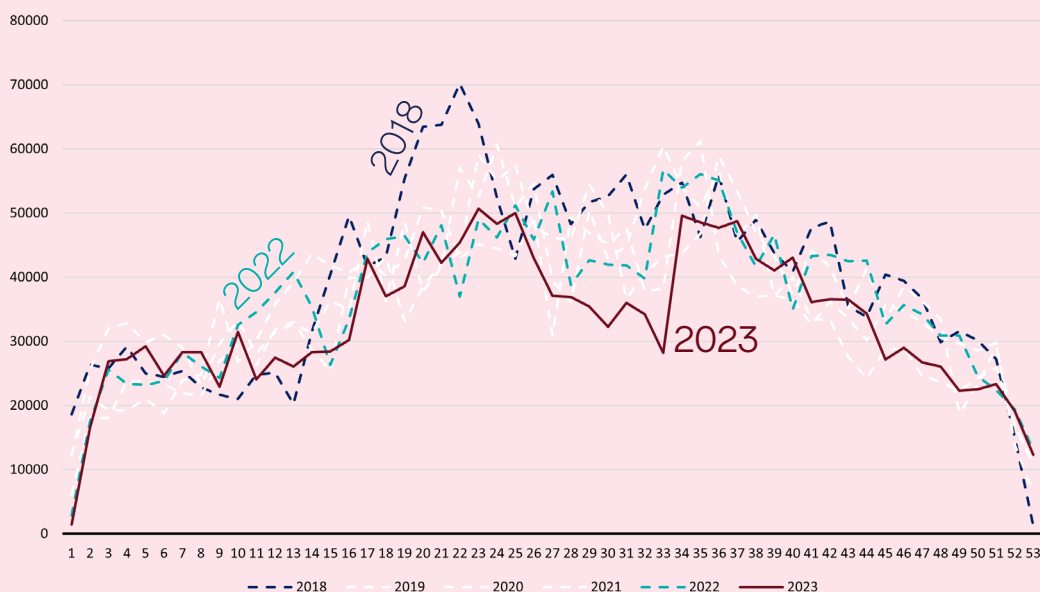
Att vädret påverkat cykelflödena 2023 jämfört med flera tidigare år är tydligt. Diagrammet till höger visar att sommaren 2023 bjöd på väldigt regnigt väder. Till skillnad från bilanvändning ger några dagars regnande, eller annat otrevligt väder, dessutom en kvarvarande effekt under den kommande perioden.



Figur 1. Nederbörd (mm) 2022 respektive 2023

Diagrammet nedan visar hur cyklingen förbi Helsingborgs cykelmätare sett ut under de senaste åren. Cyklingen är som högst under sommarhalvåret, framför allt under perioden maj–september. I juli sjunker det något vilket är en trolig effekt av semester och sommarlov. Vintercykling är ännu inte särskilt utbredd i Helsingborg så den största andelen av årets cyklande sker under vår sommar och höst.

Åren 2018 och 2023 har framhävts i diagrammet nedan för att visa vilken effekt som vädret kan ha på cyklandet. 2018 var ett extremt år då såväl vår som sommar var väldigt varm och torr. 2018 är det år som cykelpassagera i våra fasta mätstationer hittills varit som högst. För juli och framför allt augusti 2023 var förhållandena de motsatta, väldigt regnigt väder och cykelmätarna visade därför väldigt låga flöden.

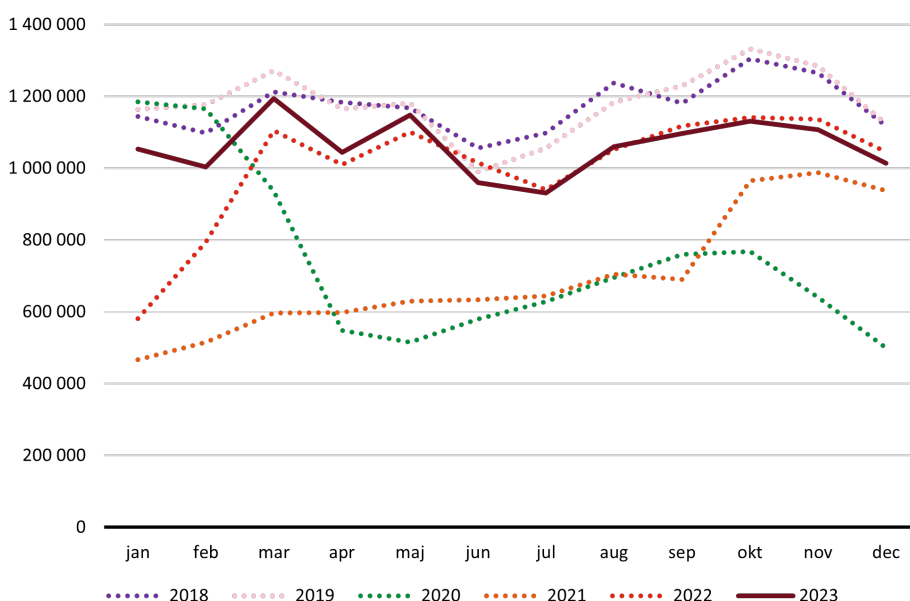


Figur 2. Cyklister som passerat stadens mätstationer per vecka 2018-2023

Koppling till andra trafikslag

Kollektivtrafiken ersätter cykel?

Cykelmätarna indikerar att augusti 2023 var en ovanligt svag cykelmånad, vilket kan förklaras av mycket regn. Därmed skulle man kunna förvänta sig att kollektivtrafiken tog över en del av dessa resor. Resandet med stadsbuss i augusti 2023 skiljer sig dock inte nämnvärt från resandet 2022. Diagrammet nedan visar hur utvecklingen av antalet resor i kollektivtrafiken sett ut under 2018-2023



Figur 3.
Antal resor per
vecka i
stadsbusstrafiken
2018-2023

Men biltrafiken då?

Om man ser på mätningarna för biltrafiken är de lite svårare att analysera då mätningar varje år sker i en tredjedel av det totala antalet mätsnitt. Det innebär att vi inte har totalt jämförbara värden från ett år till ett annat. Trots det kan vi se att en genomgående trend verkar vara en minskning med 2-3% under de senaste treårsperioderna. Biltrafiken verkar alltså också ha gått ner men inte lika mycket som cykel- respektive kollektivtrafiken har gjort.

Fallande resandetrend totalt?

Det verkar som vi ser en totalt sett fallande trend i allt resande. Omfattningen varierar och något av trafikslagen har troligen "tagit marknadsandelar" från andra. Samtidigt har förhållandena varierat mellan de senaste instabila åren. Pandemins effekter, brist på vaccin, uppmaningar om att hålla avstånd, jobba hemma om du känner dig snuvig, undvik större folksamlingar/stormarknader... m.m. har påverkat hur vi tänker och teknikutvecklingen har gjort att många av oss nu kan jobba på distans, även när vädret är dåligt.

Störningar och vägarbeten, drift och underhåll

Under 2023 pågick ovanligt många centrala gatuarbeten. Ett av cyklisternas mest populära vägval genom söder- och norr-city är Södergatan från Furutorpsgatan, via Södra och Norra Storgatan och Fågelsångsgatan till Hälsövägen, (se kartbild). I cykelmätstationen strax norr om Mäster Palms plats på Söder brukar flest cyklister passera. Troligtvis har flera av de som vanligtvis pendlar via det stråket valt andra vägar för att slippa stöket vid gatuarbetena 2023. Det påverkar förstås det totala mätetalet för mätstationerna under 2023.



Figur 4.

Kartbilden visar det populära stråket Södergatan - Södra Storgatan - Norra Storgatan - Fågelsångsgatan (gul linje), platsen för den fasta mätstationen på Södergatan (svart ring) samt pågående gatuarbeten (röd streckade områden).

Investeringar som gjorts

Förbättrat och trafiksäkrare cykelväg nät

De senaste tio åren har Helsingborg systematiskt satsat på cykelinvesteringar. Det har gynnat trafiksäkerhet och framkomlighet, huvudnätet för cykel har vartefter kunnat byggas ihop med allt färre felande länkar, vägvisade huvudstråk för cykel har färdigställts och många cykelpassager har blivit trafiksäkrade cykelöverfarter. Utgångspunkten för utbyggnadsobjekten är och har varit en god lokalkännedom och många års input från allmänheten som kontinuerligt analyseras, bearbetas och förs in i investeringsplanerna.

Forskning visar att bygger vi fler körfält får vi mer biltrafik, fler busslinjer ger fler resor med buss och mer cykelinfrastruktur ger såklart fler cyklist. Detta bekräftas av före- och eftermätningar på t.ex. Drottninggatan och Larmvägen där vi såg en fördubbling för båda stråken mellan 2021-2023. Flera andra betydelsefulla cykelinvesteringar har varit viktiga att få till men har "bara" ersatt befintliga funktioner eller varit nödvändig infrastruktur vid stadsutvecklingsprojekt. De påverkar troligen inte antalet uppmätta cyklist i mätstationerna, men ska för den delen inte underskattas. Förutom att vara viktiga förbindelse-länkar bidrar de till en modern stadskaraktär och är statushöjande.

En del av infrastrukturprojekten har varit av en karaktär med statlig/regional delfinansiering. Det har alltså lönat sig att satsa på cykel då vi har fått mer bidrag ju mer vi har satsat. Parallellt med investeringar har staden också haft kommunikations- och påverkansprogram som bidragit till att fler kunnat upptäcka den allt bättre infrastrukturen.

Pris två år i rad

Helsingborg har två år i rad vunnit ett prestigefullt pris som Årets mest cykelfrämjande stad. Vårt stadsinterna nätverk Cykelnavet har här varit till stor hjälp i att fånga in all information om cykel i staden. Cykelnavet är ett avdelnings- och förvaltningsöverbyggande samarbete. I gruppen finns representanter för såväl trafikplanering, trafikteknik och trafiksäkerhet men också för beteendepåverkan/mobility managementfrågor och, inte minst, de viktiga underhålls- och driftsfrågorna. Med Cykelnavet har avstånden mellan olika ansvarsområden kortats och kommunikationsvägarna blivit snabbare och mer effektiva, extra viktigt i en alltmer komplex och snabbt föränderlig värld.

Satsningen på förbättrad och ny cykelinfrastruktur har spelat en stor roll för att Helsingborg fick Cykelfrämjandets pris. Mest framträdande har satsningen på Varvsbron varit, ett exempel på en förbindelse som är helt nödvändig för att integrera den nya stadsdelen Västhamnen med den centrala staden och trafiknoden Helsingborg C. Bron är lokalt förstås oerhört viktig för såväl gående som cyklist och utgör dessutom ett vackert inslag i stadsbilden. Däremot tillför inte bron cyklist något tillskott till det totalt mätta antalet cyklist i mätstationerna.



Sammanfattning

Anledningar till att kurvan inte pekat uppåt

- Antalet mätta cyklister i våra fasta mätstationer har minskat sedan toppåret 2018 men några få stationer mäter inte alla
- Fler arbetar på distans efter teknikutvecklingen under pandemiåren
- Vi har haft stora störningar i form av gatuarbeten på viktiga stråk och det påverkar cyklisters vägval och hur många som passerar en mätstation
- Vädret påverkar cyklister mycket och 2023:s "bästa cykelmånader" var blöta och svala
- E-handeln har utvecklats och skapat nya handlings-/shoppingvanor
- Många städer, även Helsingborg, upplever ett troligt nytt "nolläge" där resandet verkar ha hamnat på en ny plåtå - och det verkar även gälla andra trafikslag
- Allt färre rör sig fysiskt (till exempel barn – och deras föräldrar), en samhällstrend
- Det är enkelt/bekvämt att använda andra trafikslag, till exempel bil, kollektivtrafik, eldriven mikromobilitet

Vad behövs för att fler ska börja eller fortsätta cykla?

- Fortsätt att, långsiktigt och konsekvent, förbättra förutsättningarna för cykling i all planering och byggande och arbeta aktivt för att göra cykeltrafiken konkurrenskraftig
- Håll ner hastigheter för motortrafik, det främjar alla hållbara transporter och ökar trafiksäkerheten
- Fortsätt skapa ett vägnät för cyklister som är tillgängligt, tryggt, säkert, gent, bekvämt, barnvänligt och med närhet till service
- Inspirera till aktiv mobilitet som cykling, det har betydande hälsoeffekter för både barn och vuxna
- Kommunicera på olika sätt för att uppmuntra till att börja och/eller fortsätta cykla
- Höj gradvis statusen för cyklister med allt bättre infrastruktur men också genom att prioritera cyklisters behov
- Minns i planering och utformning positiva upplevelseaspekter såsom ljudmiljö, grönska, fågelsång, utblickar, kulturmiljöer
- Gör alternativen till cykling lite mindre bekväma
- Skapa/uppmuntra en egen cykelkultur i Helsingborg
- Avdramatisera 100% cyklist, det är ok att välja annat resesätt när vädret är ilsket
- Beställ bra väder

Stadsbyggnadsförvaltningen

Järnvägsgatan 22
251 89 Helsingborg
Telefon 042-10 50 00

helsingborg.se



HELSINGBORG