



HELSINGBORG

Trafikåret 2024

En sammanställning av trafikutvecklingen 2024 i Helsingborg

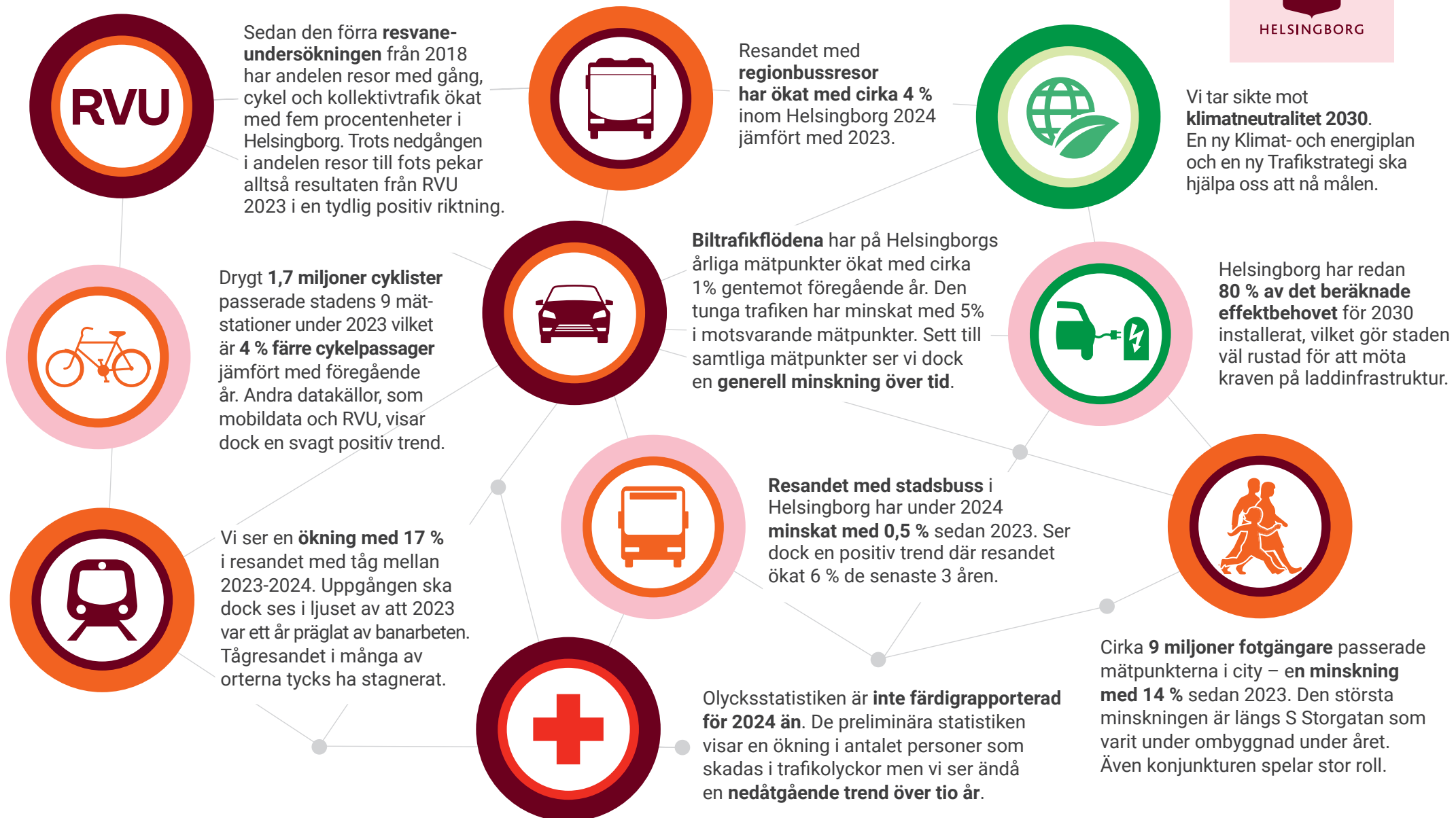
helsingborg.se/trafik

Trafikåret 2024

En sammanfattning av trafikårets utveckling från 2023 till 2024.



HELSINGBORG



Det här har vi gjort

- ✓ Den senaste resvaneundersökningen från Region Skåne visar positiva resultat för Helsingborg. Jämfört med föregående mätning har andelen resor till fots, med cykel och kollektivtrafik ökat – vilket visar att våra satsningar på hållbara resvanor ger effekt.
- ✓ Vi har genomfört ett flertal **trafiksäkerhets-höjande åtgärder**, bland annat upphöjda cykelöverfarter vid Södergatsviadukten, i Mariastaden, Påarp, Rydebäck samt Ödåkra.
- ✓ Vi har byggt flera nya gång- och cykelbanor som knyter samman stadens nät. Bland annat längs Furutorpsgatan, Gustav Adolfs gata, Elinebergsvägen, Ramlösavägen och Koppargatan. I samband med dessa projekt har vi också anlagt hastighetsdämpande åtgärder för att skapa tryggare trafikmiljöer.
- ✓ I Miatorp och Kattarp har vi svarat på återkommande synpunkter om **trafiktrygghet** och genomfartstrafik genom att anlägga trygghetsgupp på Skogsgatan, Vallmogatan, Decauvillegatan och Rallaregatan.
- ✓ Vi har fortsatt vårt arbete med att **säkra skolmiljöer** genom hastighetssäkrade passager. Exempelvis utanför S:t Jörgens skola och Västra Ramlösa skola, där den tidigare gångtrafiksignalen har ersatts med två upphöjda korsningar för ökad säkerhet.
- ✓ Vi har satsat på **säker cykelparkering** genom att anlägga nya cykelparkeringar med tak vid stationerna i Mörap och Påarp, vilket underlättar och uppmuntrar till cykelpendling.
- ✓ Under våren 2024 öppnade den **nya tåg-plattformen** i markplan vid **Helsingborg C** – en viktig satsning för att förbättra tillgänglighet och kopplingar mellan färd sätt.

- ✓ Den 1 juni deltog över 200 personer i Helsingborgs andra **cykelparad**. Med glädje och engagemang cyklade vi tillsammans från Sundstorget genom staden, ett tydligt exempel på hur vi stärker cykelkulturen i Helsingborg.
- ✓ Vi har arbetat aktivt med barn och unga genom **Barntrafikskolan** och det nya projektet **Skoj på Hoj**, som på ett lekfullt och pedagogiskt sätt lär barn om balans, trafikkunskap och säkerhet i trafiken.

Fortsatt planering

- ✓ Vi befinner oss i ett mellanår där mycket nytt ska tas fram – nya planer, nya analysmetoder och nya angreppssätt. Detta ger oss möjlighet att tänka om och tänka nytt inför framtiden.
- ✓ Vi behöver fortsätta att utforska och utvärdera olika datakällor för att få en djupare förståelse för människors rörelsemönster och resvanor.
- ✓ Vi ska ta fram en ny cykelplan med fokus framåt. Här vill vi testa nya idéer, nya sätt att planera och främja ett ökat och säkert cyklande i staden.
- ✓ Vi ser att rapporteringsgraden för olycksstatistik fortfarande påverkas av pandemin. Eftersom restriktionerna kvarstod under början av 2022 kan det året inte användas som ett nytt nolläge. Vi behöver därför arbeta vidare för att undersöka vad det nya nolläget egentligen är.

- ✓ Vi ska fortsätta arbetet med att ta fram en trafiksäkerhetsplan och samtidigt utveckla vår verktygslåda för att kunna möta framtidens behov av säkra trafikmiljöer för alla trafikanter.
- ✓ Vi ska ta nästa steg i arbetet med vår mobilitetsplan (SUMP) genom att ta fram konkreta handlingsplaner kopplade till den. Dessa ska omsätta strategierna i praktiken.
- ✓ Vi fortsätter planeringen kring elektrifiering och laddinfrastruktur för att möta framtidens mobilitetsbehov och möjliggöra en övergång till fossilfria transporter.
- ✓ Vi ska utforska och testa innovativa lösningar för godstransporter, bland annat robotiserade leveranser och last mile-lösningar som kan effektivisera och minska utsläppen från varutransporter i staden.
- ✓ Vi vill främja en stark cykelkultur i Helsingborg. Genom kampanjer, cykelparader och stöd för implementering i den kommunala verksamheten ska vi skapa engagemang och synliggöra cykling som ett självklart val. Vi undersöker också hur vi kan främja cykling inom stadens egna verksamheter, exempelvis genom förmåncyklar och interna initiativ för hållbart resande.

Trafikåret 2024

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 för investeringsbudgeten gällande vilka trafikåtgärder som behöver genomföras för att nå önskvärd utveckling. Här sammanställer vi fakta och statistik, beskriver vad vi gjort under året samt gör en analys över utvecklingen.

Trafikåret 2024

Framtagen av Stadsbyggnadsförvaltningen i Helsingborgs stad.

Foto: Helsingborgs stad

Kontakt: trafik.sbf@helsingborg.se

Innehåll

Så här såg det ut 2024	5
Färdmedelsfördelning	5
Gång	6
Cykel	8
Kommunvelometern	11
Cyklistvelometern	11
 Kollektivtrafik	 12
Stadsbuss	12
Regionbuss	14
Tåg	15
Resor över sundet	16
 Motorfordonstrafik	 17
Biltrafikflöden	17
Tung trafik	19
Bilinhav	21
Bilparkering	22
 Trafiksäkerhet och miljö	 23
Trafikolycksutveckling	23
Luftkvalitet	27
Vägrafikbuller	28
Klimat och utsläpp från transporter	29
Laddinfrastruktur och elektrifiering	30
 Det här har vi gjort 2023	 32
Beteendepåverkan och kampanjer	32
 Infrastruktur	 34
Gång-, cykel- och trafiksäkerhetsåtgärder	34
Större projekt och stadsutveckling	34
 Analys och sammanfattning	 35
Fortsatt arbete under 2024	37

Så här såg det ut 2024

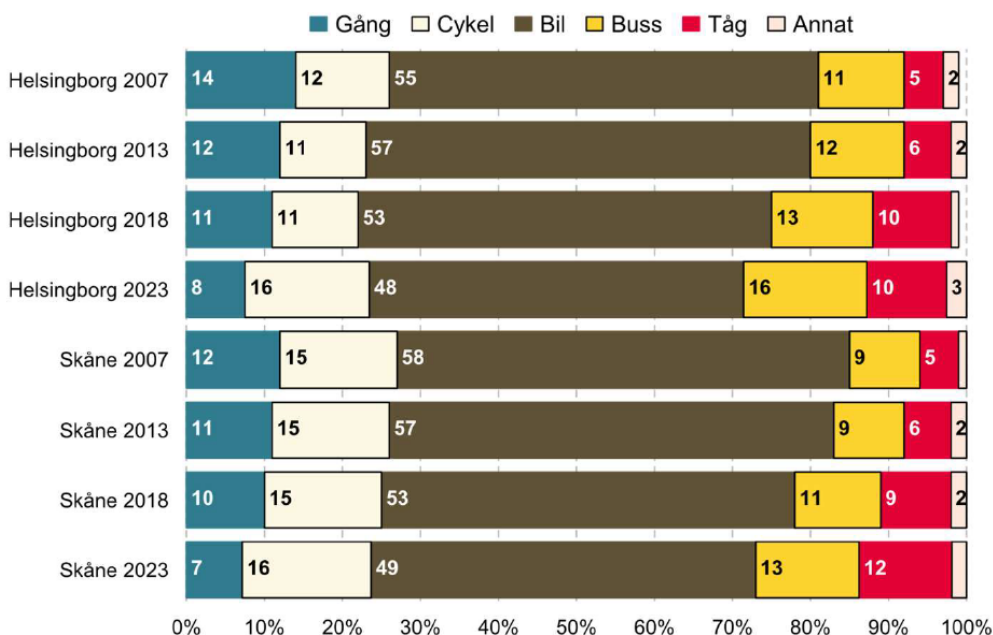
I detta kapitel sammanställer vi fakta och statistik över olika trafikslag och hur de utvecklats. Vi tittar bland annat på hur många som cyklar, vilka vägar som är mest trafikerade, hur olycksstatistiken utvecklar sig samt hur många bilar respektive parkeringsplatser vi har i staden.

Färdmedelsfördelning

Under perioden augusti-oktober 2023 genomförde Region Skåne sin senaste resvaneundersökning (RVU 2023) i syfte att kartlägga hur invånarna i Skåne reser och vilken tillgång de har till olika resmöjligheter. Vid sidan av undersökningens kvantitativa data, som kan komplettera GPS-data, mobildata och stadens egen mätstatistik, ger resvaneundersökningen även en unik tillgång till kvalitativ data. Genom den kvalitativa datan kan vi få ut information om resmönster avseende exempelvis ärendetyper, ålderskategorier och kön. Sammantaget bidrar RVU 2023 till att teckna en mer rättvisande bild av hur Skånes och Helsingborgs invånare reser.

För Helsingborgs del finns det flera positiva aspekter att lyfta fram från undersökningen. Andelen resor med cykel ökar kraftigt, från 11 procent 2018 till 16 procent 2023. Till kategorin "cykel" hör då bland annat elsparkcyklar, vilka introducerats på bred front sedan 2018. Men även om elsparkcyklarna räknas bort syns en markant ökning av andelen cykelresor. Även andelen resor med kollektivtrafik ökar stadigt, från 23 procent 2018 till 26 procent 2023. När det gäller resor till fots syns en bred nedgång över hela Skåne, inklusive Helsingborg. Det är en utveckling som pågått ända sedan den första resvaneundersökningen 2007 och utvecklingen återspeglas även i mobildata och stadens egna mätningar.

Ett av målen i Helsingborgs Klimat- och energiplan är att andelen resor med gång, cykel och kollektivtrafik ska öka under planperioden 2025-2030. Sedan den förra resvaneundersökningen från 2018 har andelen resor med gång, cykel och kollektivtrafik ökat med fem procentenheter i Helsingborg. Trots nedgången i andelen resor till fots pekar alltså resultaten från RVU 2023 i en tydlig positiv riktning.



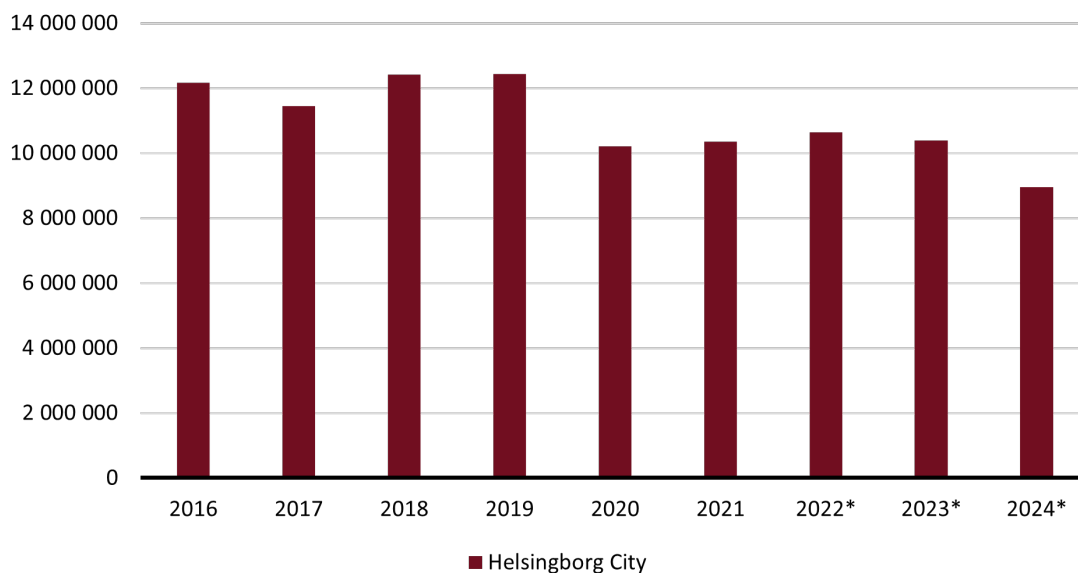
Färdmedelsfördelning från tidigare undersökningar samt 2023 års resultat för Helsingborgs kommun och Skåne i stort: n = 4176 (2023)

Gång

Vi har idag inget heltäckande system för att mäta gångflöden i staden. De gångtrafikräkningar som genomförs sker med olika metoder och syften, vilket gör resultaten svåra att jämföra över tid eller mellan platser. HBG City mäter antalet passager vid fem fasta mätpunkter längs stadens mer trafikerade shoppingstråk, vilket ger en indikation på utvecklingen av gångtrafik i dessa områden. Gångflöden påverkas dock av många yttre faktorer, såsom väder, pågående ombyggnationer, avstängningar i centrum och förändrade konsumtionsmönster.

Statistiken för 2023 präglades av lågkonjunktur och inflation, vilket också avspeglas tydligt i 2024 års mätningar. Det totala antalet passager längs med citystråken har minskat markant under 2024. Utöver den ekonomiska utvecklingen kan minskningen även ha samband med ett ökat användande av elsparkcyklar som alternativ till att gå. I City påverkas gångflödena dessutom tydligt av den pågående ombyggnaden av Södra Storgatan, som har förändrat tillgängligheten längs denna sträcka.

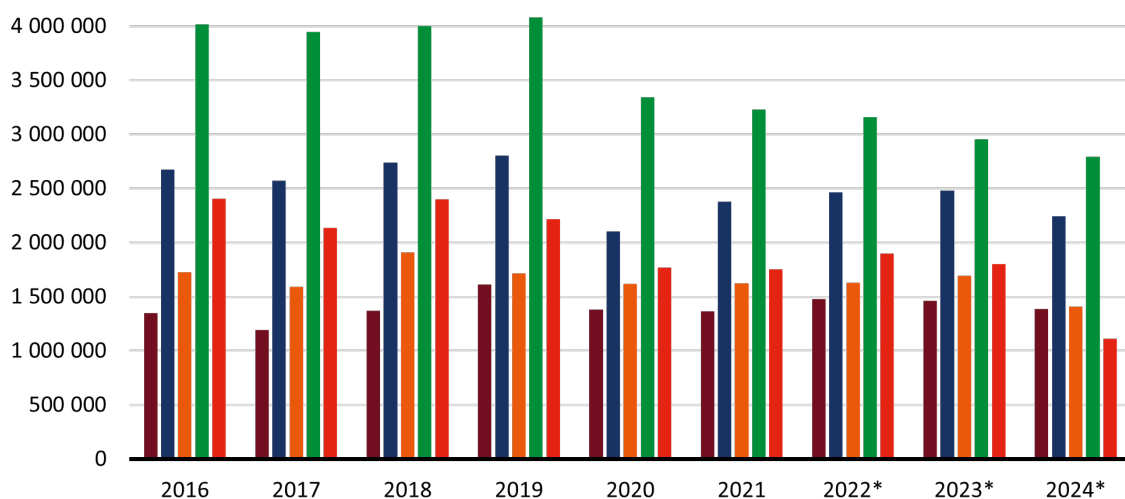
Samtidigt syns en liknande nedgång i gångresor även i Resvaneundersökningen 2023, vilket tyder på att detta är en bredare regional trend.



Totalt antal gångpassager i mätpunkterna 2016-2024

Antalet passager vid mätpunkterna har legat på en relativt stabil nivå sedan 2015. Pandemin verkar dock ha påverkat konsumtionsvanorna, bland annat genom en ökad e-handel, vilket har bidragit till att gångtrafiken i City generellt legat på en lägre nivå under pandemin och de efterföljande åren jämfört med perioden före.

Under 2024 registrerades knappt 9 miljoner passager i mätpunkterna – en minskning med 14 procent jämfört med 2023. Samtidigt ligger detta i linje med nivåerna under de senaste åren efter pandemin, vilket kan tyda på att ett nytt normalläge håller på att etableras. Minskningen märks i samtliga mätpunkter, men är särskilt påtaglig på Södra Storgatan, där antalet passager har minskat med 38 procent jämfört med föregående år.



Antal gångpassager i respektive mätpunkt 2016–2024

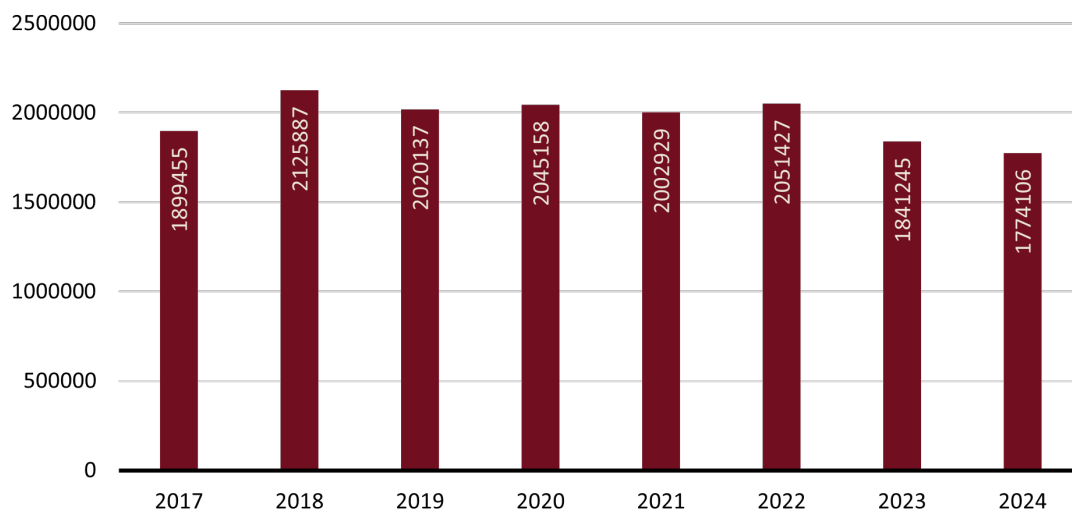


Cykel

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.

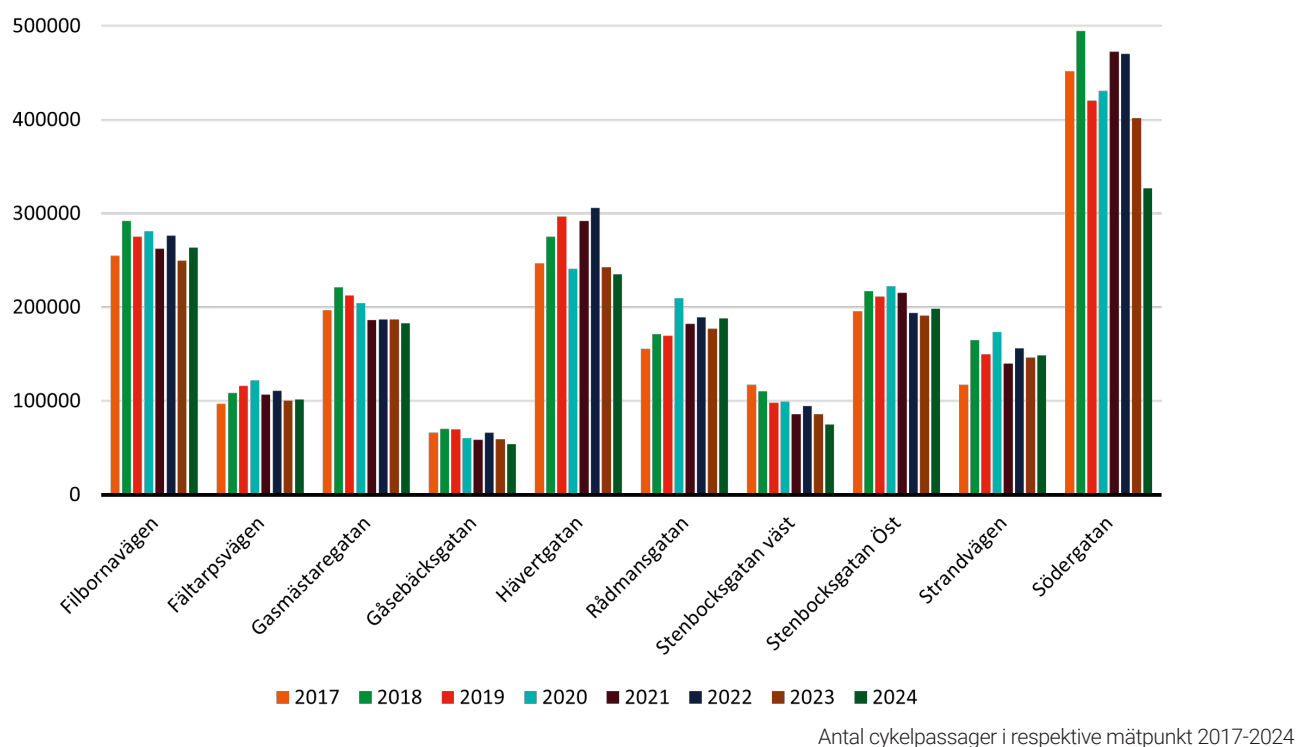
För att ge en så rättvisande bild av utvecklingen som möjligt behöver vi väga samman data från flera olika källor, utöver stadens cykelmätare. För även om antalet passager vid cykelmätarna minskar finns det annan data som pekar mot ett ökat cyklande. GPS-data från Google indikerar att antalet resor med cykel ökar och att vi framför allt cyklar längre än tidigare. I den datan ingår, utöver konventionella cyklar och elcyklar, även elsparkcyklar, vilket kan förklara att cykelresorna blir både fler och längre. Denna bild bekräftas av Region Skånes senaste resvaneundersökning från 2023. Enligt undersökningen utgör resorna med elcyklar och elsparkcyklar en större del av cyklandet i Helsingborg än i Skåne som helhet. Här står elcykeln för 25 % av cykelresorna och elsparkcykeln för 5 %.

1,77 miljoner cyklister passerade stadens mätstationer under 2024 vilket innebär en minskning med 4 % jämfört med 2023. Det är framför allt den första halvan av sommaren som visar låga cykelflöden jämfört med tidigare år. Vanligtvis är detta annars månader med höga cykelflöden.



Totalt antal passager i stadens mätpunkter 2017-2024

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. Störst cykelflöden var det under 2024 vid mätstationerna på Södergatan (dagligt medelvärde 895), Filbornavägen (723), Stenbocksgatan (720) och Hävertgatan (644).

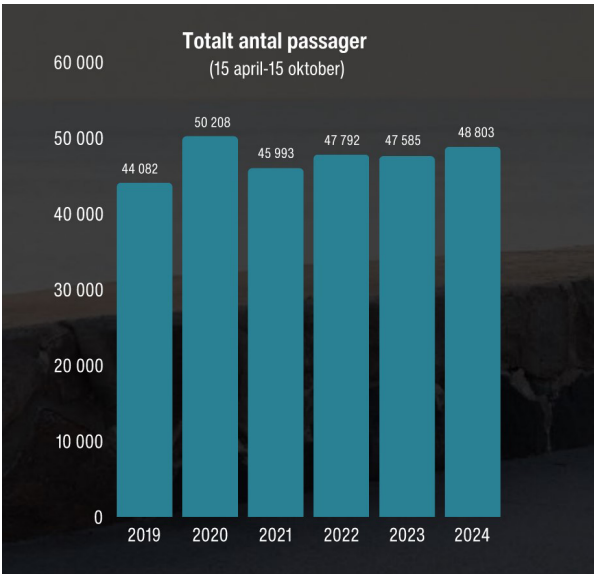


Diagrammet med data från SMHI visar nederbörd i Helsingborg under 2022, 2023 respektive 2024. Det framgår där att framför allt juni 2024 var en väldigt regnig månad. I juni 2024 föll det ungefär tre gånger så mycket regn som samma månad 2023. Antalet cykelresor minskade drastiskt jämfört med samma månad tidigare år. Den låga nivån av antalet cykelresor höll i sig resten av sommaren och återhämtade sig inte till normala nivåer för än i september.



En annan värdefull källa till kunskap om cyklingens utveckling är cykelräknarna längs Kattegattleden. På varje etapp har räknare placerats ut för att följa besökarflöden och mönster över tid. Det är dock viktigt att komma ihåg att räknarna inte registrerar unika cyklist, utan enbart antalet passerande cyklar. För att fånga just turismens omfattning har majoriteten av räknarna placerats strategiskt för att minimera inslag av lokaltrafik.

I Helsingborg är cykelräknaren placerad i Domsten, där 48 803 cykelpassager registrerades under säsongen 2024 – den högsta siffran sedan mätningarna startade 2019. Jämfört med 2023 innebär det en ökning med 1 218 passager (+3 %). Trots en tydlig nedgång i juni, sannolikt på grund av ogynnsamt väder, återhämtade sig flödena i juli och framför allt i augusti. Över tid visar mätpunkten en stabil eller svagt ökande trend, vilket ger ytterligare stöd åt bilden av ett växande intresse för att cykla – både bland besökare och invånare.



Totalt antal passager, Etapp 1: Helsingborg - Höganäs, 15 april-15 oktober

Månad	2019	2020	2021	2022	2023	2024	Utveckling jfr 2023
Apr 15-30	2 969	3 322	2 838	3 058	2 347	2 089	-258 (-11%)
Maj	5 333	6 967	5 702	5 860	7 554	7 919	365 (5%)
Jun	8 942	9 846	9 558	8 650	10 097	7 896	-2 201 (-22%)
Jul	11 675	9 392	11 945	11 259	10 614	11 384	770 (7%)
Aug	9 921	12 281	8 844	12 022	9 034	11 646	2 612 (29%)
Sep	3 843	6 304	5 532	5 323	6 731	6 459	-272 (-4%)
Okt 1-15	1 399	2 096	1 574	1 620	1 208	1 410	202 (17%)
Totalt	44 082	50 208	45 993	47 792	47 585	48 803	1 218 (3%)

Cyklister per månad, Etapp 1: Helsingborg - Höganäs, 15 april-15 oktober

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. Helsingborg har deltagit i undersökningen 13 gånger 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 sedan inta förstaplatsen två år i rad.

År 2023 placerade sig Helsingborg som nummer ett av alla kommuner, för år 2024 lyckades vi tyvärr inte upprepa den bedriften utan hamnade på en 6:e plats. En av anledningarna var att cykelplanen löpte ut 2023 därför gjorde vi ett poängtapp till 2024, en annan anledning är minskad budget för information och marknadsföring.

I den senaste upplagan räcker Helsingborgs åtgärder till 73 poäng av 90 möjliga, vilket är en minskning med 5,5 poäng sedan fjolårets granskning. De deltagande 54 kommunerna investerade sammanlagt cirka 1 miljard kronor under 2023 i ny cykelinfrastruktur vilket motsvarar 258kr per invånare och 550 miljoner kronor i drift och underhåll vilket motsvarar 115 kronor per invånare. Under 2023 investerade Helsingborg hela 869 kronor per invånare, vilket är långt över snittet för stora kommuner som ligger på 269 kronor per invånare.

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 och årets Cyklistvelometer utgörs av sex kategorier: generell nöjdhet, trygghet, tillgång till cykelinfrastruktur, framkomlighet i cykelvägnätet, cykelklimat samt cykelns prioritet i kommunen.

Helsingborgs stad får 3,02 i totalpoäng, vilket ger betyg C. Kommunen får därmed plats 9 av 16 inom rankningen för stora kommuner. Utmaningar som lyfts fram är kopplade till utformning, beteende, underhåll och säkerhet. Många cykelvägar upplevs som för smala, särskilt i centrum, och saknar tydlig separering mellan gång- och cykeltrafik. Det finns behov av bättre cykelparkeringar, samt förbättrad infrastruktur med exempelvis ramper, belysning och tillgängliga signalknappar. Cyklister efterfrågar även ett mer sammanhängande nät, bättre skyltning samt minskad biltrafik i centrum för att främja cykling.

Underhållsbrister som potthål, dålig snöröjning och växtlighet är vanligt förekommande synpunkter, liksom bristfällig planering vid ombyggnationer. Cykelstölder är ett stort hinder för cykling, och många efterfrågar både tryggare förvaring och problem med gående i cykelbanor, varutransporter och höga hastigheter hos elsparkcyklar bidrar till otrygghet. Elsparkcyklar väcker även irritation på grund av hög hastighet, slarvigt uppställda fordon och hjälmanvändning.



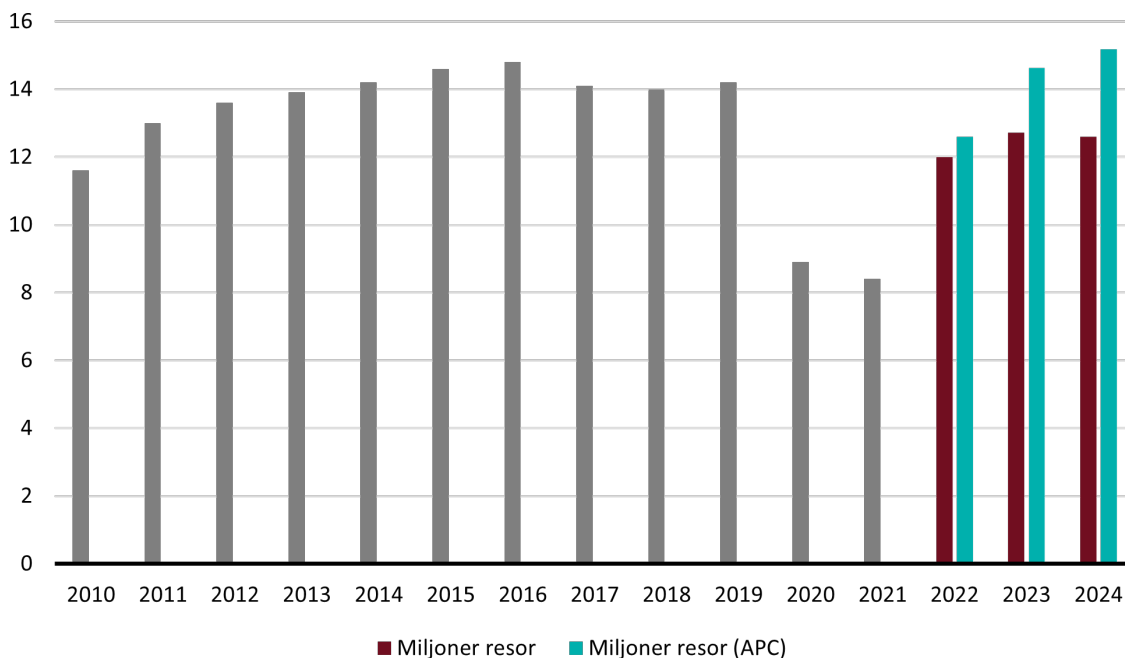
Cykelfrämjandet skriver i sin rapport för Helsingborgs stad: *"Kommunens största utvecklingspotential finns inom investeringar i information och marknadsföring. Om fler invånare lockas till att cykla kan detta leda till ökad cykling generellt".*

Kollektivtrafik

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

Stadsbuss

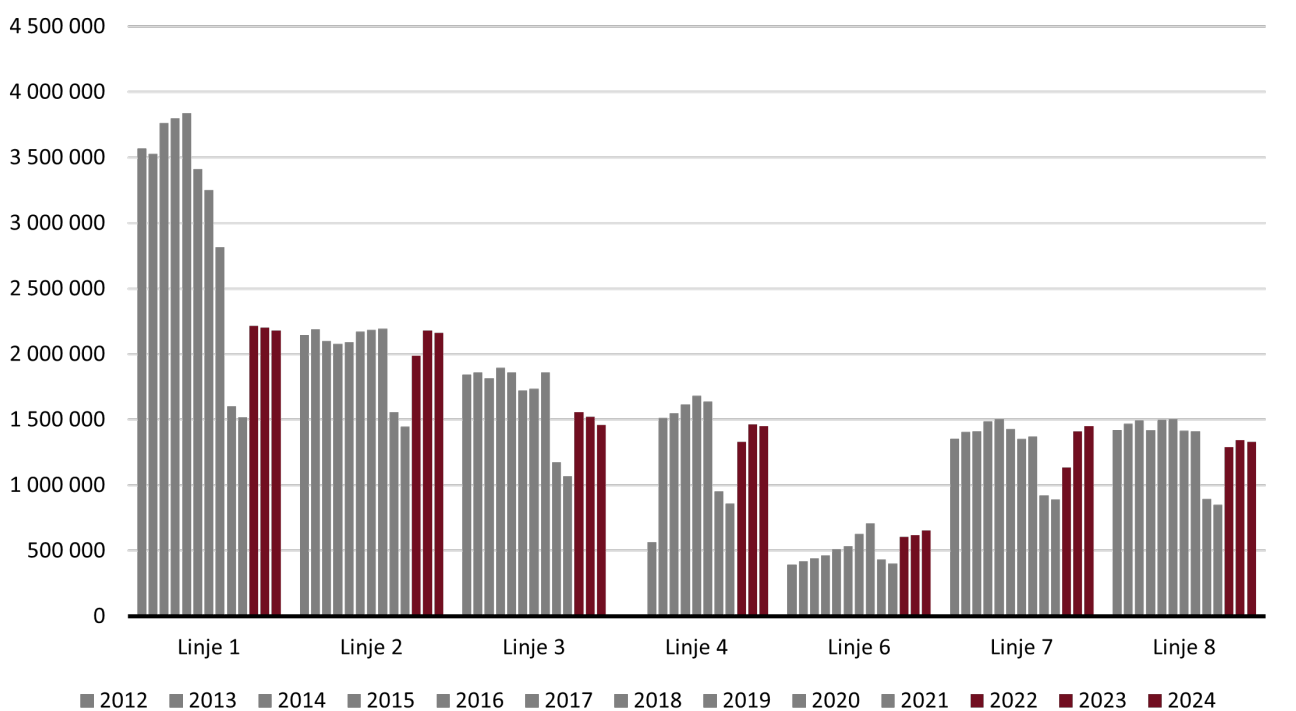
Det finns utmaningar med att tolka statistiken som rör resor med stadsbuss. Historiskt har vi förlitat oss på antalet viserade ("blippade") biljetter. Men vi ser nu ett förändrat beteende hos resenärerna, med en sjunkande viseringsgrad. Det finns flera orsaker till detta. En förklaring är coronapandemin under vilken resenärerna uppmanades stiga på bussen i alla dörrar, för att minska trängseln och smittspridningen. Detta är ett beteende som i viss utsträckning lever kvar även efter pandemin och som gör att andelen blippade biljetter sjunker. En annan förklaring är att biljettyperna i många fall redan är betalda när man kliver på bussen, vilket minskar benägenheten att blippa sin biljett. Detta gäller inte minst skolbiljetten som många ungdomar reser med. För att kunna teckna en mer rättvisande bild av resandet med stadsbuss redovisar vi därför också siffror från APC-systemet. APC står för Automatic Passenger Counting och utgörs av sensorer i dörrarna som automatiskt räknar antalet på- och avstigande. Detta är inget felfritt system, men kan ändå användas i syfte att komplettera biljettstatistiken och beskriva utvecklingen i grova drag.



Antal resor i stadsbusstrafiken (miljoner resor)

Medan biljettstatistiken pekar mot att vi nått en platå i antalet resor tyder APC-statistiken på att det alltjämt sker ett ökat resande i stadsbusstrafiken. Sedan 2023 har APC-siffrorna ökat med fyra procent och sedan 2022 med hela 20 procent. Generellt sett ligger APC-statistiken omkring 20 procent över biljettstatistiken, men variationen är stor mellan olika linjer. Vi ser må nedgångar i biljettstatistiken på alla linjer utom linje 6 och 7. Nedgångarna behöver dock inte motsvara verkliga nedgångar utan kan även spegla ett förändrat resebeteende med en allt mindre andel viserade biljetter. På HelsingborgsExpressen 1 är avvikelserna närmare 50 procent, vilket kan förklaras av att det är den enda linje där påstigning i samtliga dörrar alltjämt är påbjuden.

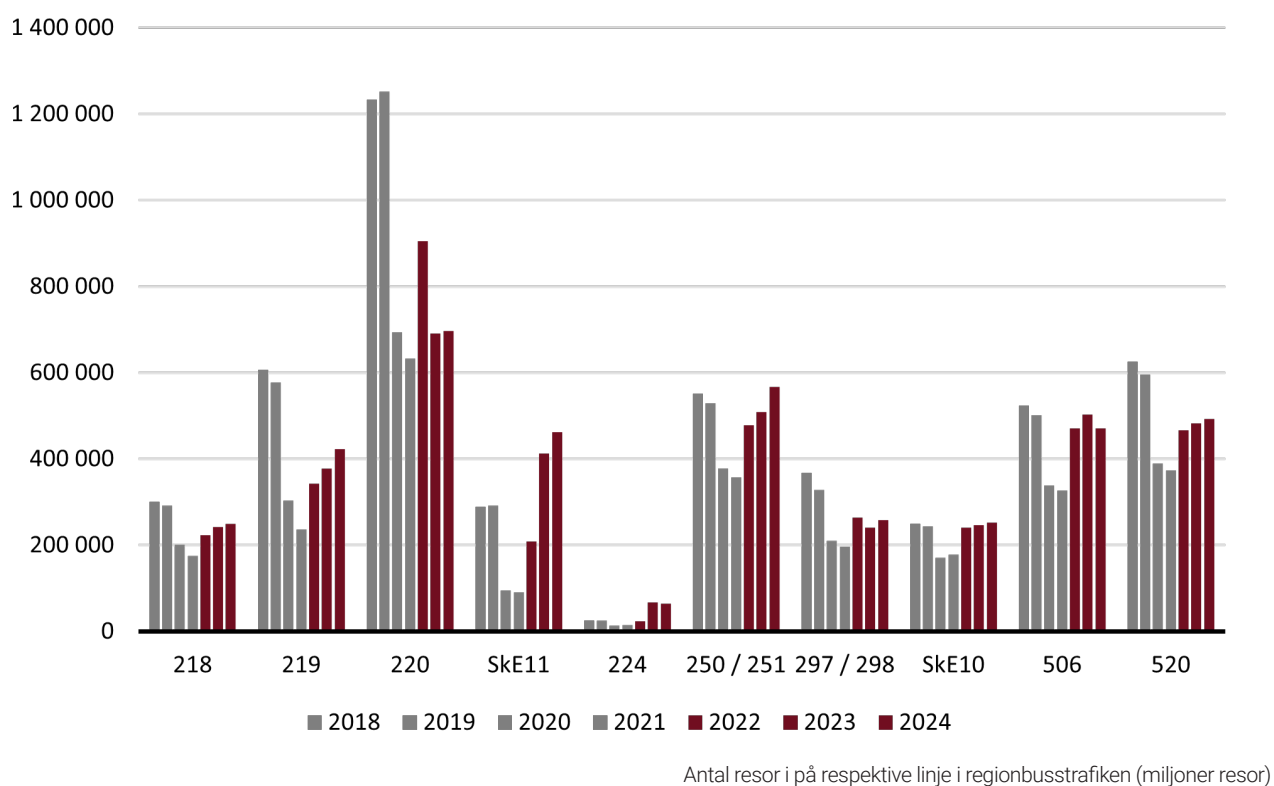
Enligt biljettstatistiken låg resandet på ungefär 90 % jämfört med före pandemin. Lutar vi oss däremot mot APC-statistiken så har antalet resor i stadsbusstrafiken aldrig någonsin varit fler. Detta väcker frågor om resestatistikens kvalitet och tillförlitlighet, vilket staden tillsammans med Skånetrafiken och trafikoperatören kommer fortsätta arbeta med inom ramen för Busskoll.



Antal resor i på respektive linje i stadsbusstrafiken (miljoner resor)

Regionbuss

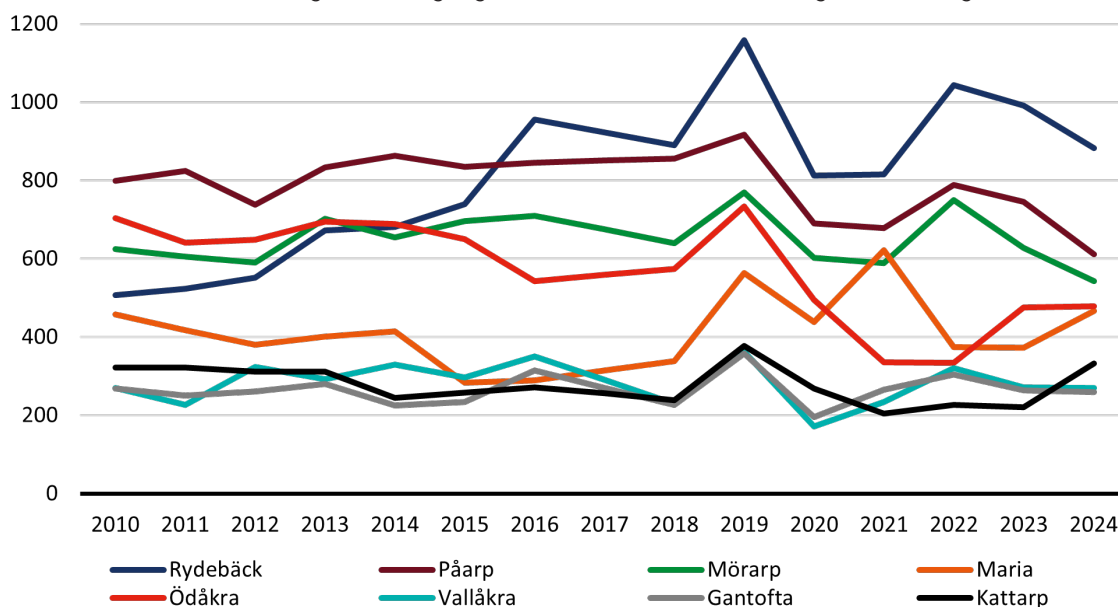
I regionbusstrafiken sker en successiv ökning sedan pandemin och totalt sett har 85 procent av resandet före pandemin nu återtagits. Under 2024 ökade antalet resor med fyra procent och det var enbart linje 506 mellan Ängelholm och Helsingborg som uppvisade vikande siffror. En förklaring till nedgången från 2023 kan vara att resandet på linjen fick en skjuts i samband med de många och långa avstängningarna av Väst kustbanan under dubbelspårsutbyggnaden. Resandet på linjerna mot Höganäs (220 och SkE11) är alltjämt förhållandevis svagt och endast omkring 75 procent av resandet i stråket före pandemin är återtaget. Att färre turer numera trafikerar Viken är en bidragande orsak, liksom Skånetrafikens prissättningsmodell som är relativt ogynnsam för Höganäs. Staden analyserar tillsammans med både Höganäs kommun och Skånetrafiken tänkbara förändringar i syfte att lyfta kollektivtrafikresorna i stråket.



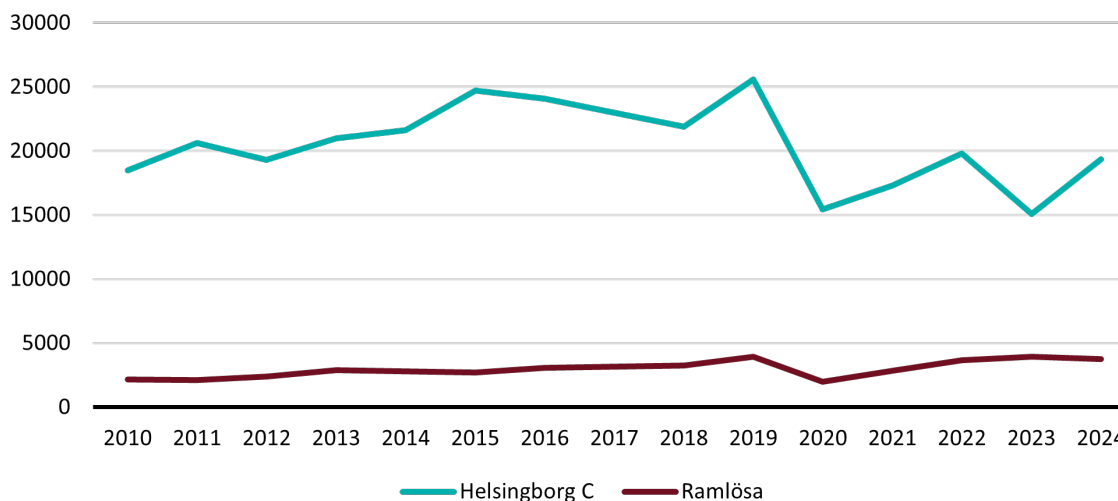
Tåg

Tågresandet från kommunens tio tågstationer ökade under 2024 med 17 procent jämfört med 2023. Så gott som hela uppgången härrör från Helsingborg C där ökningen var dramatisk med en uppgång från 15 100 till 19 400 av- och påstigande under en normal höstvardag. Den uppgången ska dock ses i ljuset av att 2023 var ett år präglad av banarbeten och avstängningar som på ett eller annat sätt fick effekter på tågresandet till och från Helsingborg C. Mot bakgrund av detta är det tydligt att tågresandet i många av orterna tycks ha stagnerat. Av de mindre stationerna är det bara de tre stationerna utmed Västkustbanan – Kattarp, Ödåkra och Maria station – som uppvisar ökat resande, vilket sannolikt kan kopplas till dubbelspåret öppnande.

Den sammantagna ökningen gör att resandet under 2024 motsvarade knappt 80 procent av resandet före pandemin, vilket är lägre än både stadsbuss- och regionbusstrafiken. Pandemin, följd av långvariga banarbeten, kan ha bidragit till att människor upplever bilen som ett mer attraktivt alternativ än tåget. Pandemin hade också den effekten att antalet andrabilar ökade, vilket gör att återgången till att resa kollektivt tar längre tid för längre reserelationer.



Antal på- och avstigande en normal höstvardag på stationsorterna och Maria station

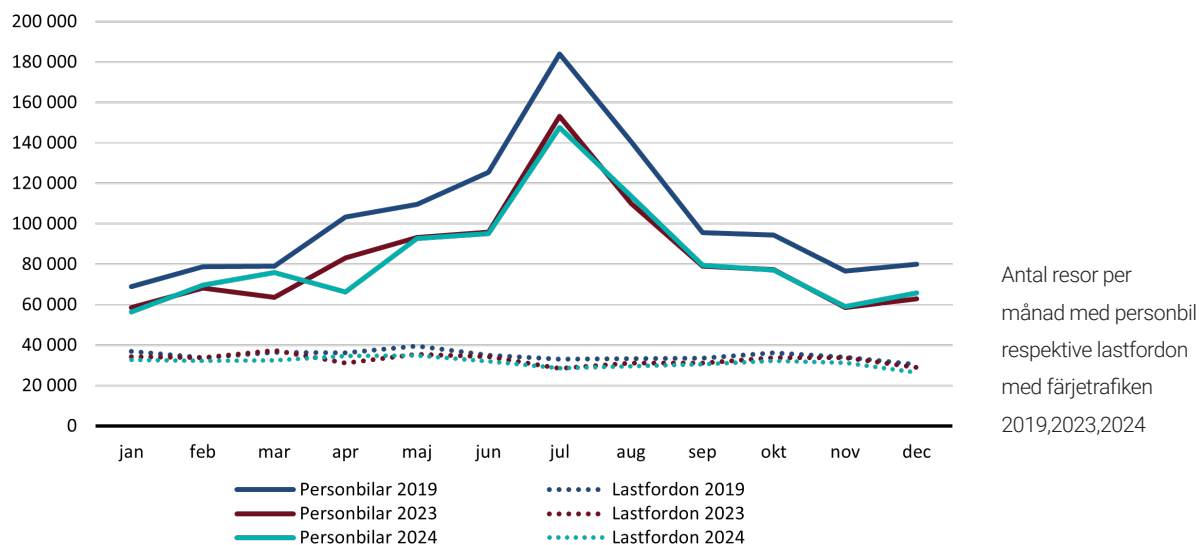
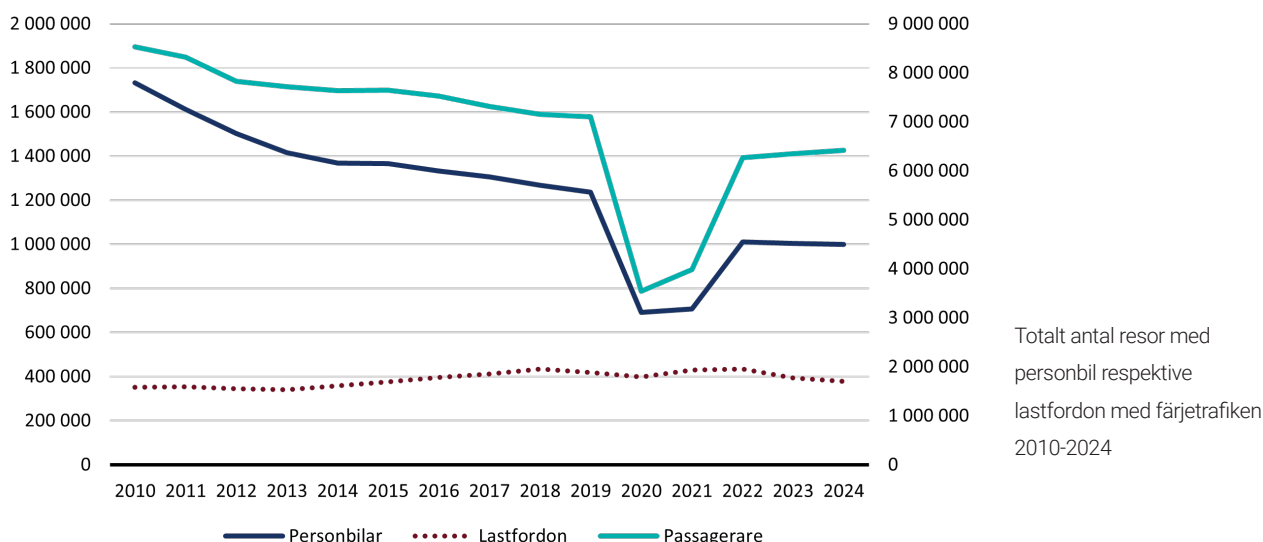


Antal på- och avstigande en normal höstvardag på Ramlösa station och Helsingborg C

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. Sedan 2023 har godstransporterna över HH-leden minskat och mellan 2023 och 2024 minskade antalet med fyra procent. Detta får betraktas som en relativt tydlig nedgång i godstrafiken och såhär få lastfordon har inte passerat HH-leden sedan 2015, vilket delvis kan förklaras av konjunkturläget.

När det gäller persontransporterna är förändringen sedan 2023 inte lika tydlig. Antalet personbilar ligger i stort sett still och antalet landgångspassagerare har ökat med en procent. Att det sedan januari 2024 inte längre finns ett gemensamt biljettsamarbete mellan Molslinjen, DSB och Skånetrafiken, vilket innebär att den som pendlar över Öresundslinjen kan behöva ha upp till tre olika biljetter, har alltså inte haft någon dramatisk påverkan hittills.



Motorfordonstrafik

Biltrafikflöden

I Trafikåret redovisas biltrafikflödena sedan många år utifrån sex specifika mätpunkter utmed huvudgator, infartsleder eller förbifarter; Drottninggatan, Södra Stenbocksgatan, Malmöleden, Rusthållsgatan, Ängelholmsleden och Österleden. I dessa punkter syns en ökning av det totala trafikflödet under 2024 på omkring en procent jämfört med 2023. Även sett över en längre tidsperiod på 10-15 år pekar dessa mätvärden en ökning i storleksordningen en procent per år.

Sedan 2023 har trafiken på Drottninggatan, Malmöleden och Ängelholmsleden ökat, medan den minskat på Rusthållsgatan, Södra Stenbocksgatan och Österleden. En del av denna splittrade bild förklaras av vägarbeten. Exempelvis kan ökningen på Drottninggatan förklaras av lägre flöden under 2023 till följd av vägarbeten längs delar av gatan. På motsvarande sätt kan 2024 års nedgång på Rusthållsgatan förklaras av vägarbeten i korsningen vid Landskronavägen.

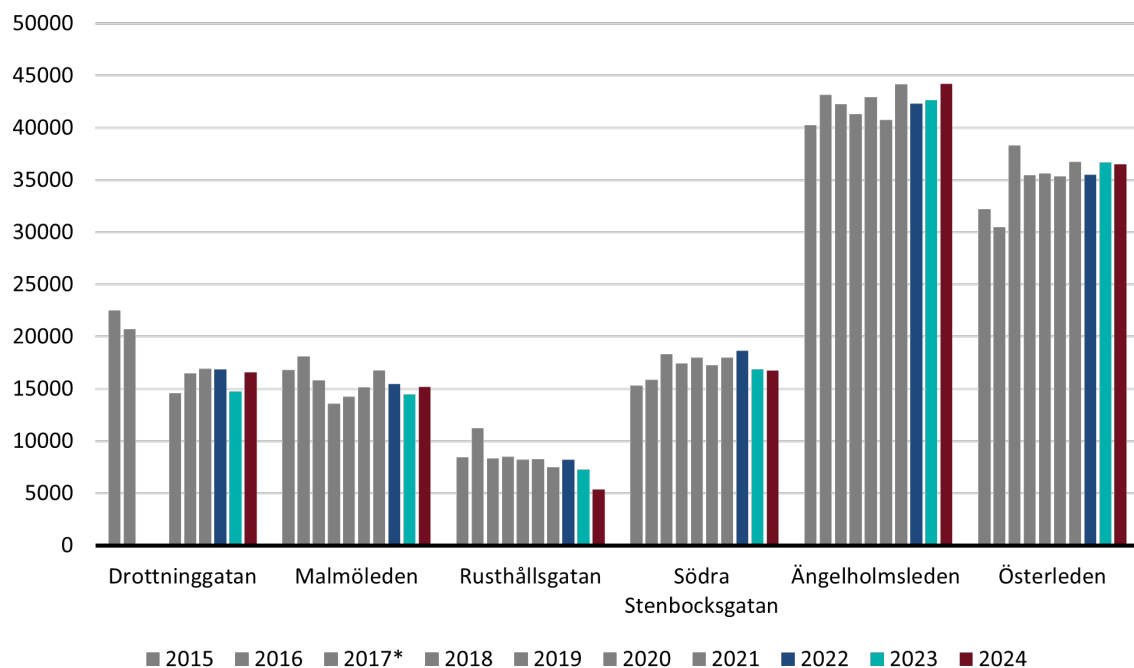
Sedan pandemin har vi i många avseenden ett nytt sätt att resa. Därför är utvecklingen sedan 2022 särskilt intressant att studera. När det gäller motorfordonstrafiken vid de sex mätpunkterna är förändringen sedan 2022 relativt tydlig, med en sammantagen minskning på två procent. I dessa siffror syns en överflyttning från centrala gator som exempelvis Södra Stenbocksgatan till Österleden.

Vägarbeten har stor inverkan på flödesfördelningen och är därför en källa till osäkerhet när statistiken ska tolkas. Därför kommer Stadsbyggnadsförvaltningen under 2025 att göra en större sammanvägning av samtliga 250 mätpunkter som används under stadens ordinarie mätprogram. Genom att inbegripa samtliga mätpunkter kan effekterna av enskilda vägarbeten till viss del neutraliseras. Resultatet av sammanvägningen kommer bli en viktig indikator i framtida uppföljningar av stadens arbete med trafikplanering.

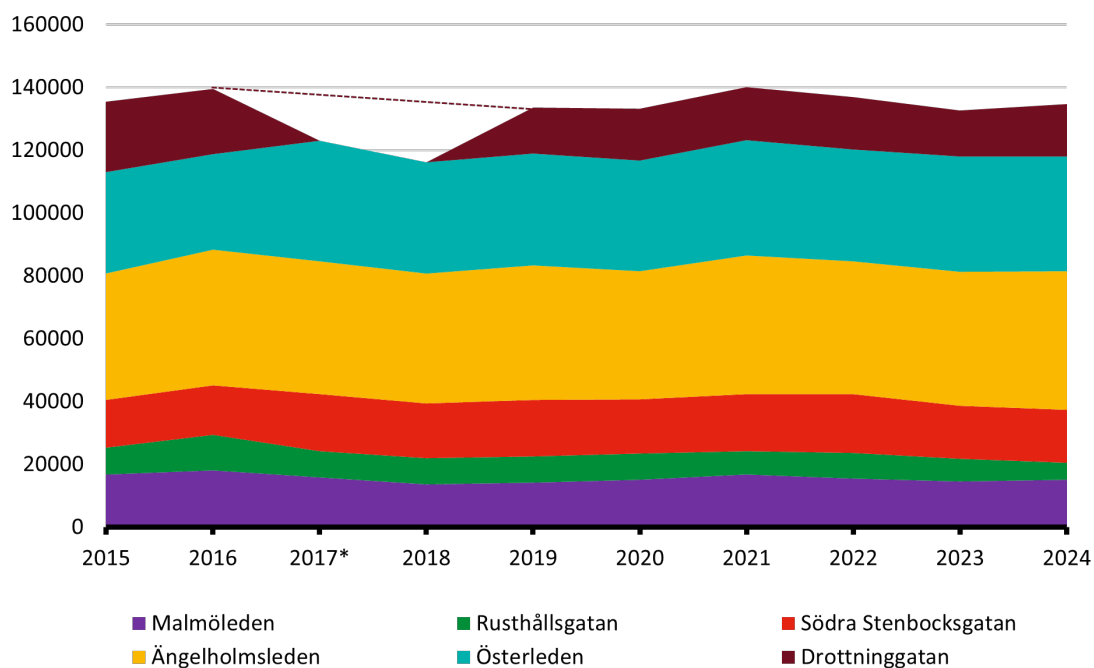
Plats	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Drottninggatan	22 500	20 700	-	-	14 600	16 400	16 900	16 900	14 800	16 600
Södra Stenbocksgatan	15 200	15 900	18 300	17 400	18 000	17 300	18 000	18 700	16 900	16 800
Malmöleden	16 800	18 000	15 800	13 600	14 200	15 200	16 800	15 500	14 500	15 200
Ängelholmsleden	40 200	43 200	42 200	41 300	42 900	40 800	44 100	42 300	42 600	44 200
Österleden	32 200	30 500	38 300	35 400	35 600	35 400	36 800	35 500	36 700	36 500
Rusthållsgatan	8 400	11 200	8 300	8 500	8 200	8 300	7 500	8 200	7 200	5 400

VADT i respektive mätpunkt 2015–2024

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



Totalt trafikflöde i respektive mätpunkt för motorfordonstrafik 2015-2024



Totalt trafikflöde i mätpunkterna för motorfordonstrafik 2015-2024

Tung trafik

Sammantaget har den tunga trafiken minskat med fem procent under 2024 i mätpunkterna jämfört med 2023 och vi ser också en mer långsiktig minskning på 13 procent sedan 2019. Minskningen är påtaglig överallt utom på Drottninggatan. Precis som för motorfordonstrafiken som helhet är vägarbetena en delförklaring till förändringarna. Minskningarna på Ängelholmsleden och Österleden indikerar dock att förändringarna också kan förklaras av minskade godstransporter till följd av den ekonomiska lågkonjunkturen.

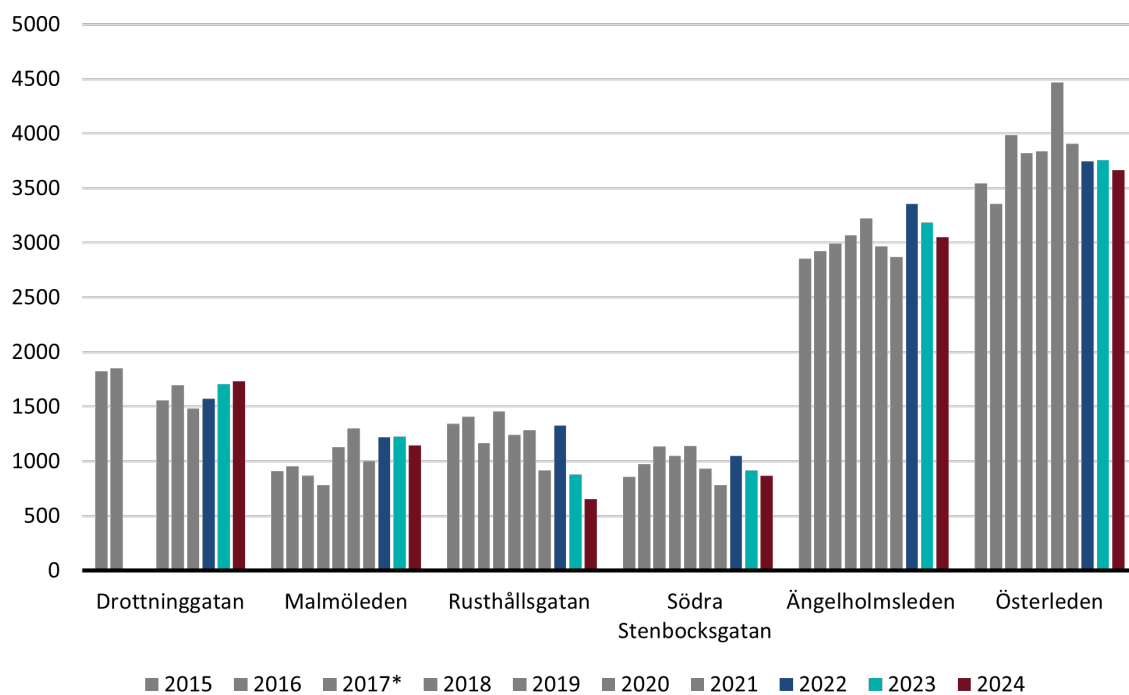
Avslutningsvis är det viktigt att poängtera att mätpunkterna i första hand syftar till uppföljning av den totala trafikutvecklingen och att dessa punkter inte nödvändigtvis är representativa för de tunga trafiklederna.

Plats	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Drottninggatan	1830	1850	-	-	1560	1700	1480	1580	1700	1730
Södra Stenbocksgatan	860	970	1140	1050	1140	930	780	1100	900	870
Malmöleden	910	960	870	780	1130	1300	1000	1200	1200	1150
Ängelholmsleden	2 860	2 920	3 000	3 070	3 230	2 970	2 870	3 400	3 200	3 050
Österleden	3 540	3 360	3 990	3 820	3 840	4 470	3 900	3 700	3 800	3 670
Rusthållsgatan	1340	1400	1170	1460	1240	1290	910	1300	900	660

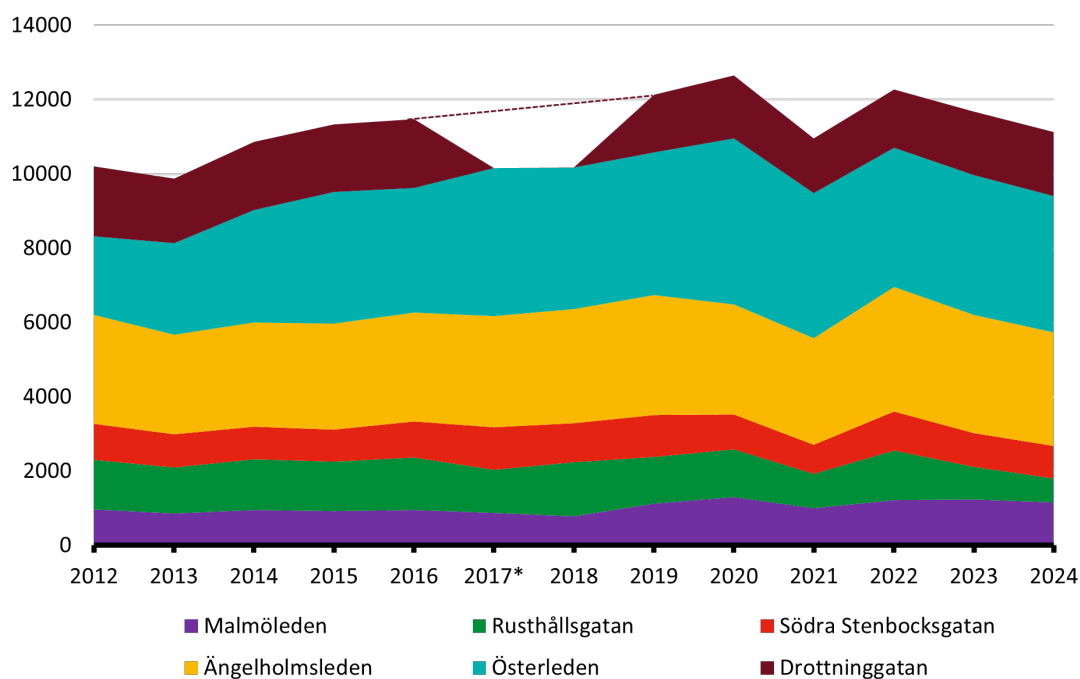
Tung trafik i respektive mätpunkt 2015–2024.

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





Totalt flöde av tung trafik i mätpunkterna för motorfordonstrafik 2015-2024

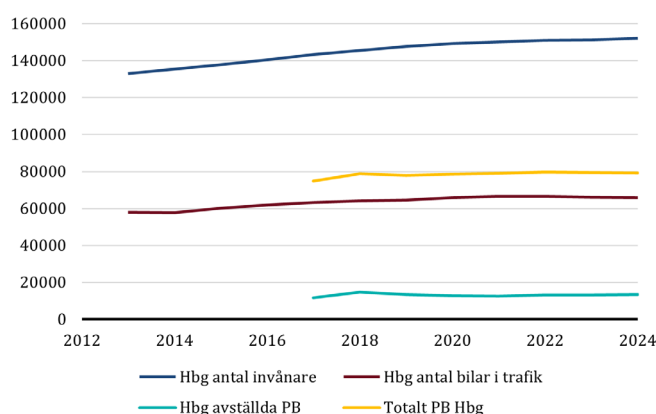


Totalt flöde av tung trafik i respektive mätpunkt för motorfordonstrafik 2012-2023

Bilnehav

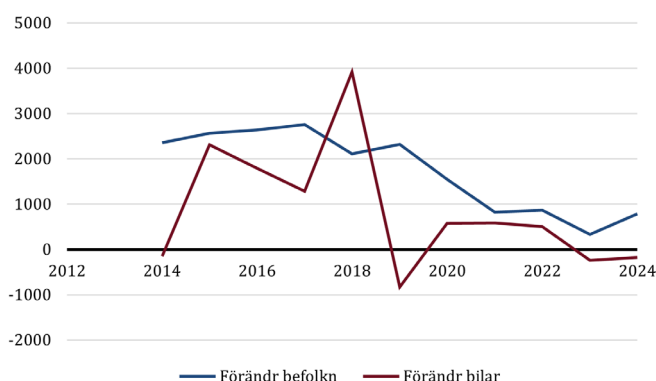
Bilnehavet har under en längre tid följt stadens befolkningsutveckling och under pandemiåren och fram tills nu har både befolkningsökningen samt bilnehavet saktat in. Det senaste året har bilnehavet minskat med 176 personbilar vilket ligger inom normal statistisk variation.

Det fanns i slutet av 2024 ca en bil per två invånare i staden. Det kan 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. Bilnehavet förväntas inte minska i någon större omfattning inom överskådlig framtid vilket är viktigt ingångsvärde för fortsatt planering då det finns en stark korrelation mellan antal invånare och antal personbilar.



Totalt antal personbilar som är i trafik vid slutet av 2024 (inkl. avställda fordon) respektive antal invånare (källa SCB).

Då invånarantal och bilnehav fortsatt följs åt, så innebär det fler antal bilar inom staden som konkurrerar om de parkeringsplatser som finns. Inom den närmaste framtiden tyder inget på 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.



Skillnad per år i stadens befolkningsutveckling respektive personbilar (Källa SCB).

Införande av bland annat delade mobilitetstjänster kan på längre sikt bidra till ett minskat bilnehav men innebär på kort och mellanlång sikt att behovet av parkering till och med kan öka något under omställningsperioden.

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.

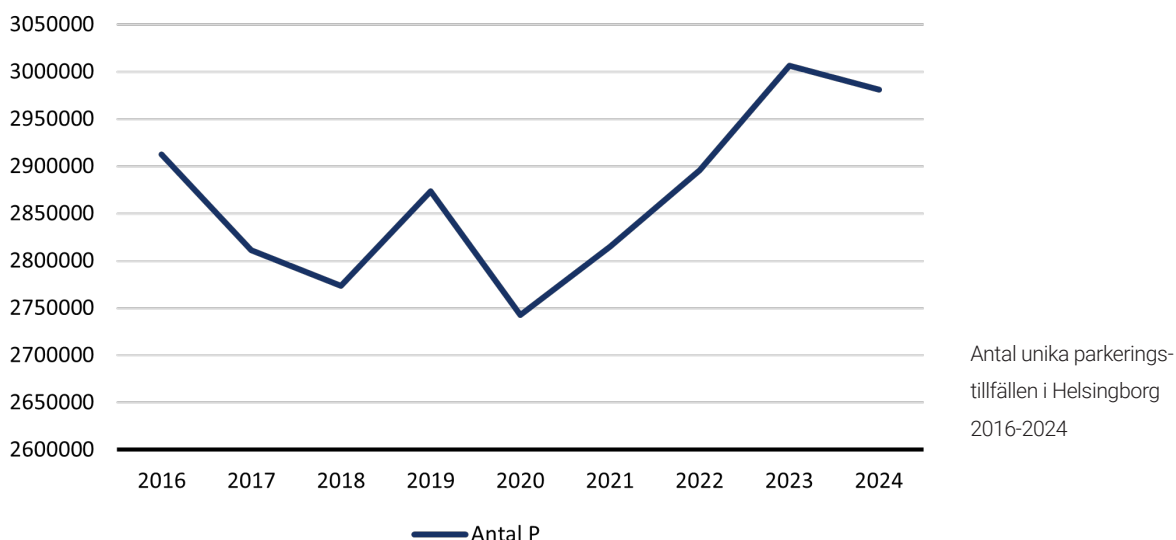
Under perioden från 2014 till idag har befolkningen ökat med 18 317 personer och antalet personbilar har under samma period ökat med 9 759. 2018 började vi inkludera avställda bilar varför det året ser avvikande ut.

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 mer normal nivå.

Antalet unika parkeringstillfällen på avgiftsbelagda parkeringar i Helsingborg var under 2024 något lägre än under 2023 men är fortsatt på den högsta nivå som uppmäts sedan staden började föra statistik över detta. Kommande år får visa om minskningen fortsätter eller om det ligger inom normal variation.

Tabellen ovan visar hur antalet unika parkeringstillfällen har varierat i Helsingborg sedan 2016. 2016 var för övrigt det år som Ångfärjans parkering försvann (augusti 2016).



Trafiksäkerhet och miljö

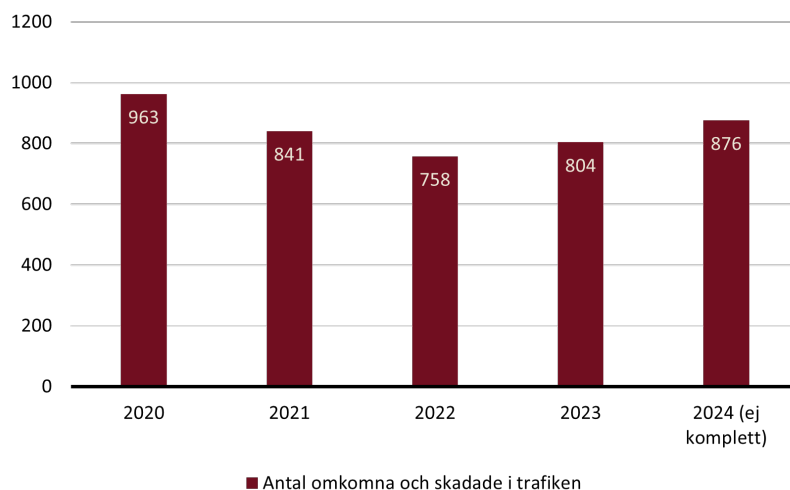
I detta kapitel redovisas utvecklingen över olyckor och skadade i trafiken, luftkvalitet, vägtrafikbuller, utsläpp från transporter samt laddinfrastruktur och elektrifiering.

Trafikolycksutveckling

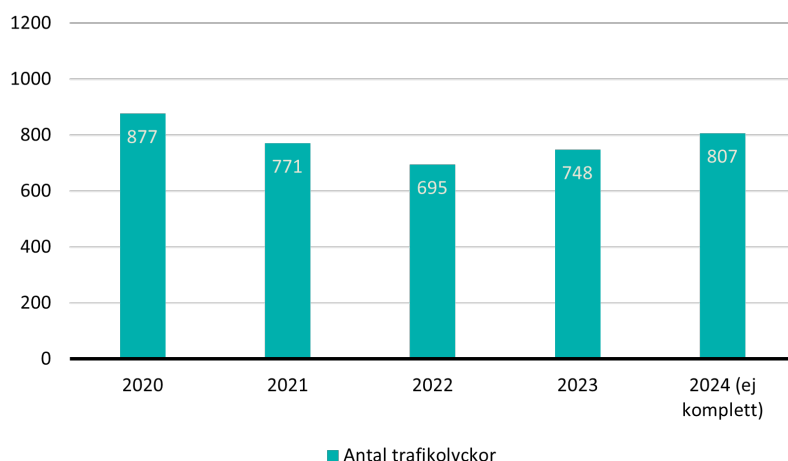
Sammanställningen av olycksstatistiken är baserad på utdrag ur den nationella trafikolycksdatabasen Strada, som bygger på uppgifter från polisen och akutsjukvården. Analyserna utgår ifrån rapporterade trafikolyckor som medfört personskada. Antalet olyckor gäller hela kommunen det vill säga inte enbart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

Det finns ett bortfall och en lång eftersläpning i rapporteringen av olyckor inom sjukvården, vilket har förekommit de senaste åren. Det beror dels på personalbrist men också på en mer omfattande arbetsinsats för sjukvården på grund av en ändring i lagstiftningen 2021, som innebär att alla akutsjukhus ska rapportera personer som sökt vård efter en trafikolycka samt att olycksfall med fritidsbåtar också ska rapporteras. Den statistik som redovisas för 2024 i den här rapporten omfattar merparten av de olyckor som inträffat under perioden januari-oktober.

År 2024 är det hittills inrapporterat 807 trafikolyckor, och det är svårt att säga något om hur stort mörkertalet är. De senaste två åren ökade antalet olyckor, men över en längre tid kan vi ändå se en nedåtgående trend.

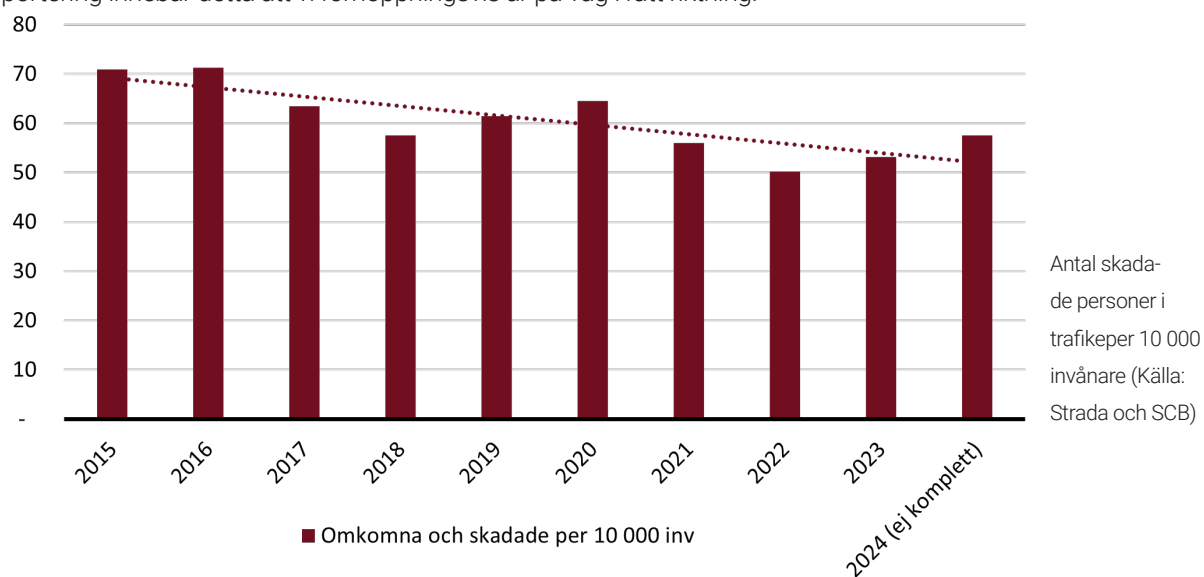


Antal personer som dödats eller skadats i trafiken 2020-2024. Observera att inrapportering för 2024 inte är komplett (Källa: Strada)



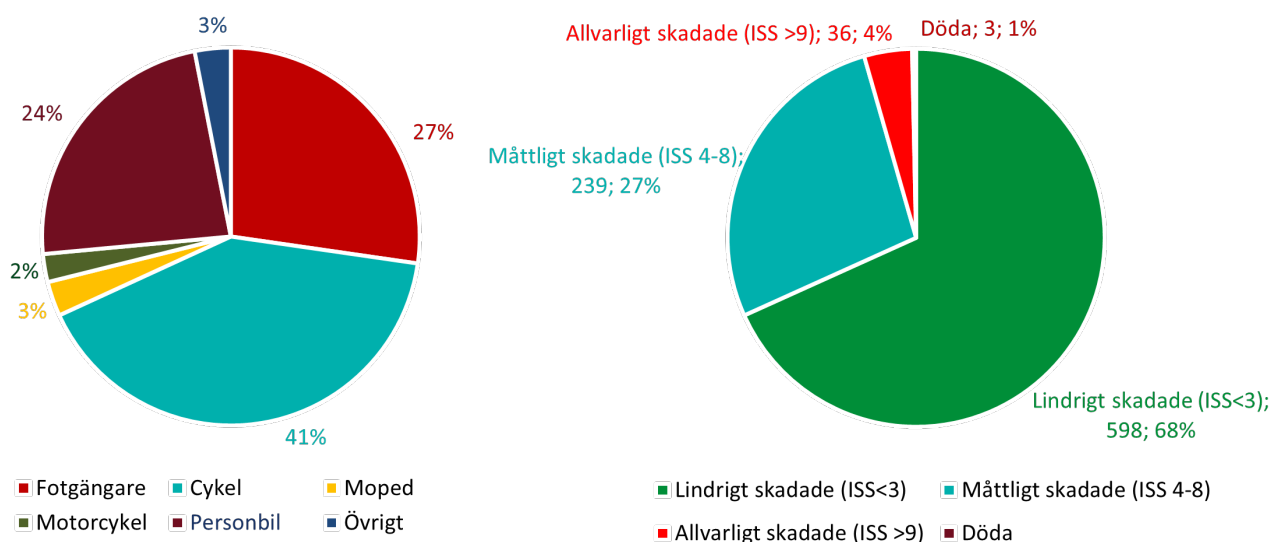
Antal trafikolyckor med personskada 2020-2024. Observera att inrapportering för 2024 inte är komplett (Källa: Strada)

År 2024 är det än så länge inrapporterat 876 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. Eftersom befolkningen i staden ökar, så är det relevant att sätta detta i relation till olycksutvecklingen. Även med en ökad rapporteringsgrad av olyckorna så har antalet omkomna och skadade per 10 000 invånare minskat med cirka 20% under den senaste tioårsperioden. Trots ofullständig inrapportering innebär detta att vi förhoppningsvis är på väg i rätt riktning.

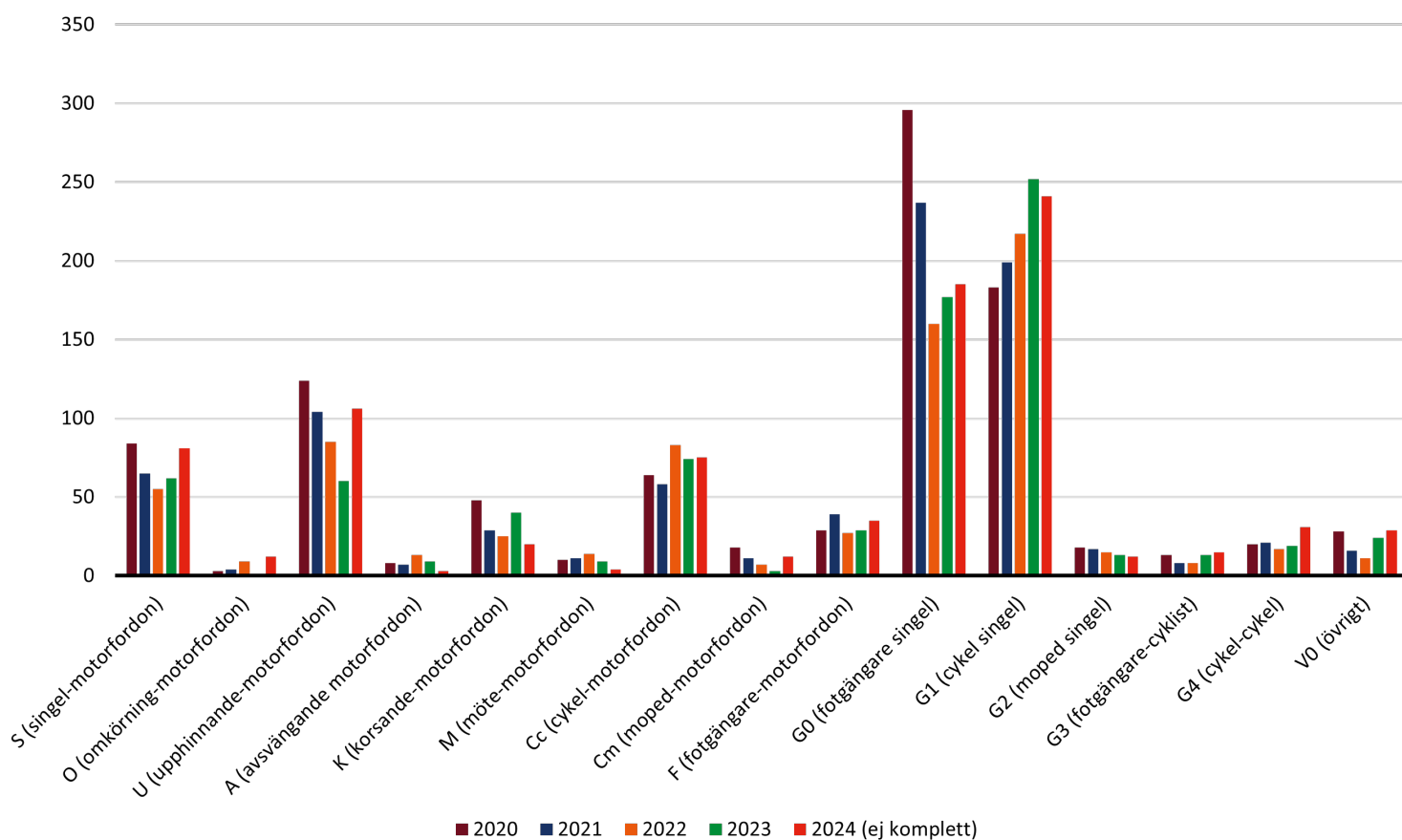


Ungefär sju av tio personer som omkom eller skadades i trafiken förra året var oskyddade trafikanter, det vill säga fotgängare och cyklister. Ungefär en fjärdedel skadades i personbil.

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 till och med våren 2025 hade tre personer avlidit till följd av trafikolycka, 36 personer skadades allvarligt (ISS >9) och 239 personer skadades måttligt (ISS 4-8) under år 2024. De allra flesta, 598 personer, skadades lindrigt (ISS ≤ 3).



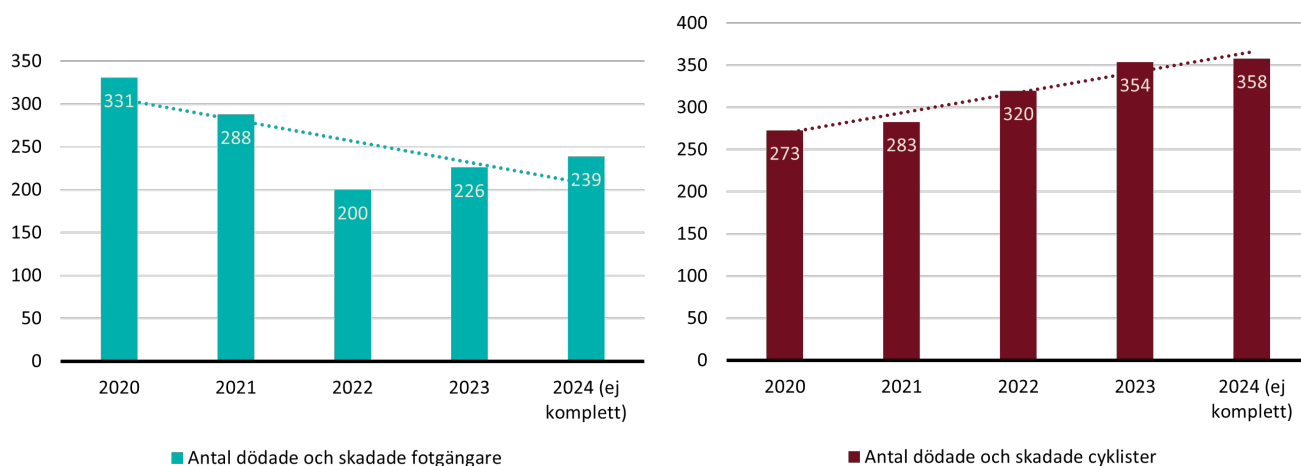
Ser vi på en uppdelning i olika olyckstyper skadas flest personer som cyklist eller som fotgängare i singelolyckor. Det är också vanligt förekommande att cyklister skadas i kollision med motorfordon samt att motorfordonsförare skadas vid upphinnandeolyckor och singelolyckor. Antalet omkomna fotgängare och cyklister varierar år från år, men är generellt få. De senaste tio åren är det i snitt en fotgängare om året och en cyklist vartannat år som omkommit i trafiken. Ungefär tio cyklister och tolv fotgängare skadas allvarligt årligen.



Fördelning antal skadade per olyckstyp 2024

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 2024 visar att 358 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. Den preliminära statistiken visar att 239 fotgängare skadades under 2024, vilket är något fler jämfört med året innan. Den långsiktiga utvecklingen visar ändå en nedåtgående trend. Nästan åtta av tio fotgängare skadades i en singelolycka, det vill säga fallolycka.



Utveckling över antal skadade cyklister respektive fotgängare 2020-2024



Luftkvalitet

Enligt Miljöförvaltningens årsrapport fortsätter luftkvaliteten i Helsingborg att utvecklas positivt.

Halterna av de luftföroreningar som mäts – kvävedioxid (NO₂), svaveldioxid (SO₂), ozon samt partiklar (PM 2,5 och PM 10) – ligger under gällande miljökvalitetsnormer. För PM 10 ligger halterna till och med under WHO:s rekommenderade riktvärden. Halterna av PM 2,5 och kvävedioxid endast ligger några mikrogram över. Denna positiva utveckling gäller inte bara Helsingborg utan märks även i andra delar av Skåne.

Bland orsakerna till förbättringen märks framför allt en förnyad fordonsflotta och förändrade resvanor, där fler reser kollektivt eller cyklar, vilket framgår av Region Skånes resvaneundersökning. Även mildare vintrar och en låg andel dubbdäck har bidragit till lägre partikelhalter. Trots fler timmar med låg vindhastighet under hösten 2024 – något som annars kan bidra till högre halter – noterades en minskning av kvävedioxid, vilket tyder på att fordonstrafiken har blivit renare.

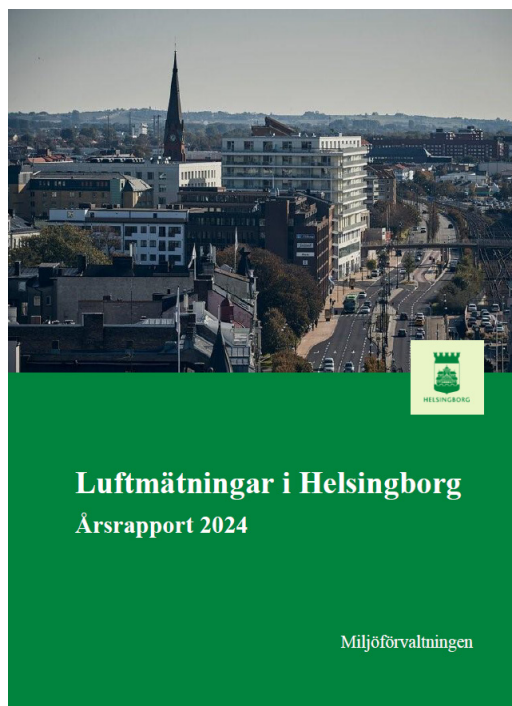
Två specifika händelser påverkade dock mätresultaten under året: dels luftmassor från ett vulkanutbrott på Island i augusti som tillfälligt höjde halterna av partiklar och svaveldioxid, dels en driftstörning på Kemira Kemi AB:s svavelsyrafabrik som ledde till mycket höga timhalter av svaveldioxid.

Trafikmätningar visar att fordonsmängden ökade på Drottninggatan mellan 2023 och 2024, medan trafiken på Södra Stenbocksgatan låg kvar på ungefär samma nivå. Trots detta har luftkvaliteten förbättrats, vilket stärker bilden av minskade utsläpp per fordon.

Under 2024 antog EU ett nytt luftkvalitetsdirektiv med skärpta gränsvärden för bland annat kvävedioxid och partiklar. Dessa ska införas i svensk lagstiftning 2026. Direktivet är en del av EU:s långsiktiga mål att nå WHO:s riktvärden i Europas städer senast 2050.

Luftföroreningar är, tillsammans med klimatförändringar, ett av de största miljöhoten mot människors hälsa. I Helsingborg har det lokala arbetet under lång tid gett goda resultat, men det finns fortsatt förbättringspotential. Arbetet med klimatneutralitet till 2030 och stadens deltagande i EU-projektet Green City Accord är centrala verktyg för att ytterligare minska utsläpp och förbättra luftkvaliteten. Det finns tydliga synergieffekter mellan klimatåtgärder och minskade luftföroreningar, särskilt inom transportsektorn som står för cirka 36 procent av Helsingborgs växthusgasutsläpp.

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/>



Vägrafikbuller

År 2004 infördes krav på att kommuner med över 100 000 invånare ska kartlägga vägrafikbuller och ta fram åtgärdsprogram för att minska störningarna. Under 2024 antogs stadens nya åtgärdsprogram för buller. I åtgärdsprogrammet presenteras stadens förhållningssätt för att begränsa vägrafikbuller samt förslag för att skapa en bättre ljudmiljö och minska antalet boende som är exponerade för vägrafikbuller.

Den senaste kartläggningen gjordes med data från 2021. Baserat på bullerkartläggningen är det 37 procent av hellingborgarna som utsätts för ljudnivåer från vägrafiken 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 2024 har vi färdigställt en ny sorts bullerskärm längs med Fältarpsvägen för att skydda Jordbodals naturreservat.

Vi har även testat att lägga om en gata med lågbullrande beläggning på Industrigatan. De inledande mätningarna visar på gott resultat med ca 4 dB dämpning. I samband med detta har vi även gjort referensmätningar för andra gator där vi bytt till mindre stenstorlek i beläggningen och även dessa visar på god ljuddämpning, ofta 3 dB i medelvärde. Mindre stenstorlek är en effektiv åtgärd i den täta stadsmiljön och innebär utöver minskat buller även bättre luftkvalitet då den slätare ytan minskar partikelspridning för framförallt PM_{2,5} och PM₁₀.



Klimat och utsläpp från transporter

Helsingborg vill agera drivande i arbetet för klimatomställningen. Den nya klimat- och energiplan för perioden 2025 – 2030, har mål om klimatneutralitet till 2030. Tills dess ska transportsektorn i Helsingborg genomgå en kraftig omställning. De fossila utsläppen från transporter ska minska med 85 procent jämfört med 1990, och 90 procent av resorna i centralorten ska ske utan fossila bränslen. Fler ska gå, cykla eller åka kollektivt, och andelen elfordon ska öka – hälften av de lätta fordonen och 30 procent av de tunga ska vara elektrifierade. För att möjliggöra detta ska den publika laddeffekten byggas ut till minst 41 MW för lätta fordon och 19 MW för tunga.

Målen i Helsingborgs nya klimat- och energiplan är i linje med Parisavtalets 1,5 graders mål. Den globala medeltemperaturen har redan stigit med mer än 1 grad jämfört med förindustriell tid. Vid 1,5 graders uppvärmning kan vi sannolikt förvänta oss katastrofala climateffekter enligt IPCC. Samtidigt framhåller IPCC att varje halv grads dämpning av uppvärmningen gör mycket stor skillnad för hur omfattande konsekvenserna blir för människor och ekosystem. Därför är det av största vikt att vi bidrar till att 1,5 graders målet i Parisavtalet nås.

Transporter är den största utsläppssektorn i Helsingborg och står för 36 % av de totala utsläppen av växthusgaser inom kommungränsen. Personbilar står för 64 % av transportutsläppen. För att nå målet om klimatneutralitet måste utsläppen från transporter minska väsentligt.

Utsläppen från transportsektorn i Helsingborg har minskat med 36 % från 1990 till 2022, vilket är något mer än det har gjort i Sverige i helhet under samma period, där utsläppen minskat med 28%. 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 gjort hittills innebär det endast en 49procentig minskning jämfört med 1990.

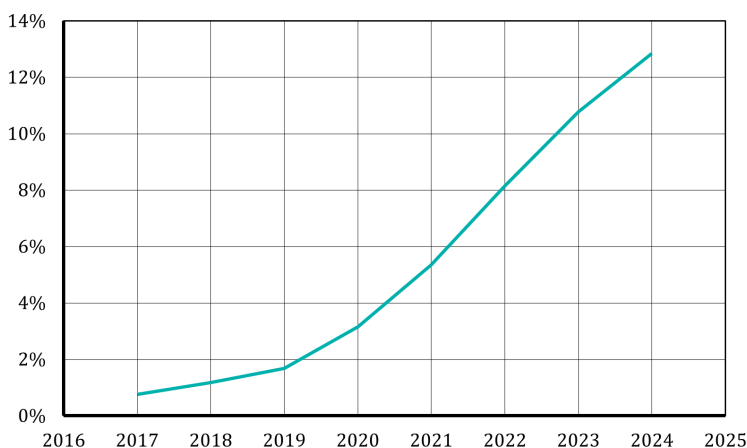
Koncernen bidrar till att skapa förutsättningar för minskade utsläpp genom att underlätta för hållbart resande genom bland annat satsningar på gång, cykel, kollektivtrafik och genom utbyggnad av laddinfrastrukturen. Koncernen har även möjlighet att bidra till utsläppsminskningar genom inköp och upphandling. 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.

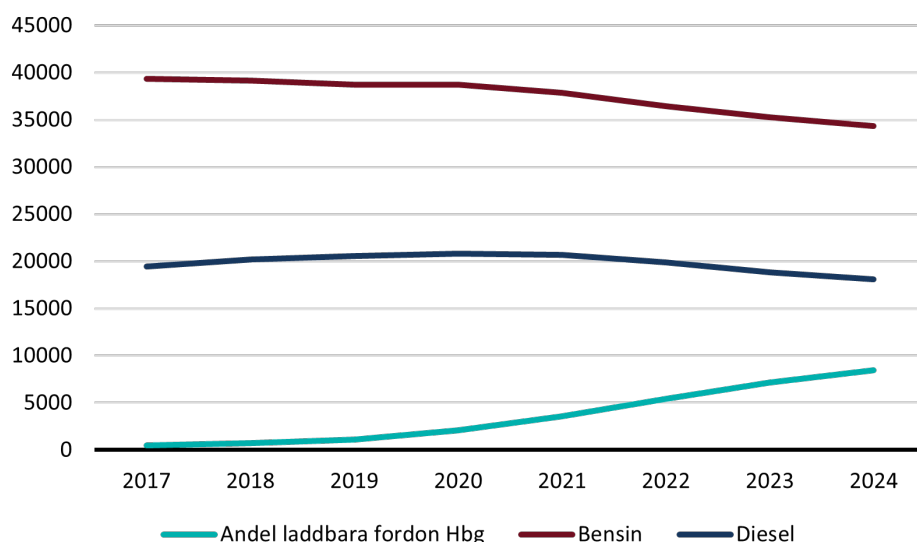
Laddinfrastruktur och elektrifiering

Helsingborgs stad har ett mål om att antalet lätta fordon som är laddbara ska vara 50% av fordonsflottan till år 2030. Detta ställer krav på utbyggnaden av den tillgängliga publika laddinfrastrukturen och mäts mot EU-direktivet AFIR 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 mätetalet 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 2024 var 12,8% (2023 10,8%) av de fordon som är i trafik laddbara fordon inom staden.



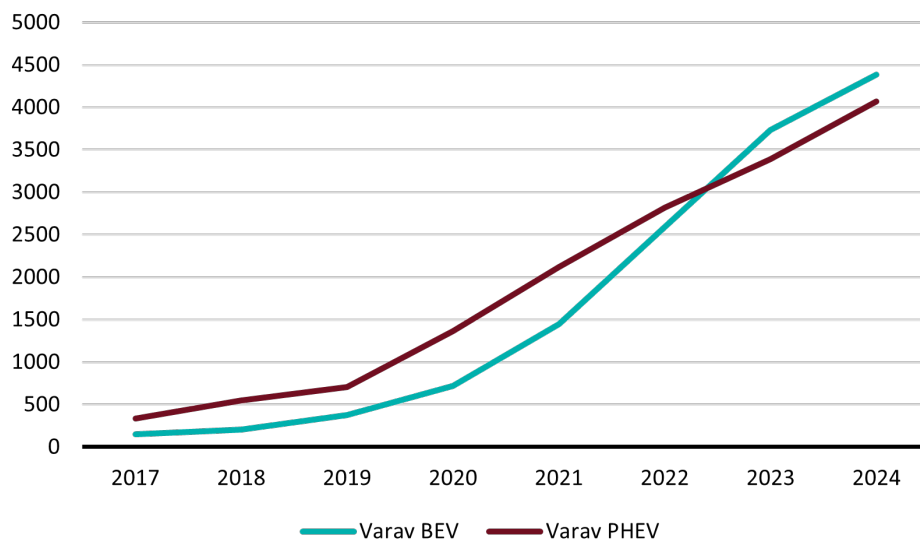
Antal personbilar i trafik fördelat på bränsletyp 2017-2023 (källa SCB fordonsinnehav)

¹Personbilar och lätta lastbilar

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

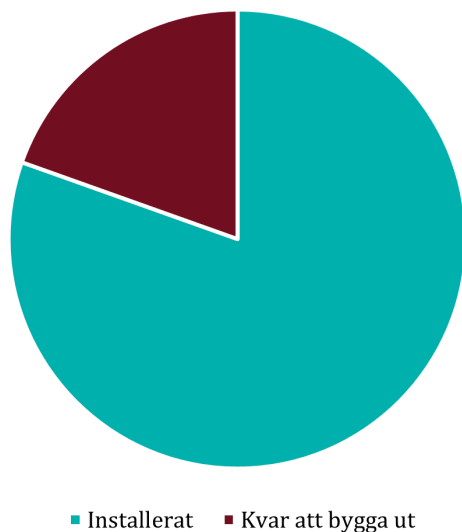
³<https://data.consilium.europa.eu/doc/document/PE-25-2023-INIT/en/pdf>

Antalet rena elbilar överstiger numera antalet plug-in hybrider men som synes har utvecklingen mattats av då omvärldsläget den senaste perioden har fått nyförsäljningen av rena elbilar att sakta in samtidigt som intresset för plugin-hybrider har ökat igen. Omställningen kommer ta längre tid än vision och prognos.



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 32,8 MW (2023, 23,7MW) att jämföra med beräknat behov 2030 om 41 MW. Helsingborg har alltså redan cirka 80% måluppfyllnad enligt AFIR.



Utbyggnad laddinfrastruktur i förhållande till måluppfyllnad

Det här har vi gjort 2024

Beteendepåverkan och kampanjer

Under 2024 genomförde vi som vanligt en rad kampanjer för ökat hållbart resande. Bland annat deltog 132 personer som testcyklister, vi genomförde en cykelparad, företagssamarbetet fortsatte och ännu fler barn har fått lära sig aktiva och hållbara sätt att ta sig till skolan på.

Cykelparad – 200 deltog

Den 1 juni genomfördes Helsingborgs andra cykelparad för att fira och uppmärksamma cyklingens alla fördelar för hälsa och miljö. 200 personer deltog och cyklade tillsammans från Sundstorget genom staden med mycket glädje och engagemang. Paraden var väldigt lyckad och uppskattad och genomförs därför igen 17 maj 2025.

Cykla istället – 132 deltog

Under hösten deltog 132 personer i den nya digitala kampanjen för testcykling och cyklade under sex veckor. 66 % svarade att de kommer fortsätta cykla minst tre dagar i veckan. Före kampanjen cyklade deltagarna i snitt 3,8 gånger i veckan och under kampanjen 5,1 gånger, vilket blir en ökning med 34 %.

På frågan vad det bästa är med att cykla är det vanligaste svaret att det är bra för hälsan och ger träning och motion, 45 % svarade det. 68 % tycker det är enkelt att cykla i Helsingborg efter testperioden vilket är intressant att jämföra med att bara 53 % tyckte det före kampanjen. 90 % tycker det är kul att cykla i Helsingborg. Cykla istället-kampanjerna är kostnadseffektiva och enkla sätt att uppmuntra Helsingborgarna att cykla mer och de kommer att genomföras vid flera tillfällen under 2025.

Hållbara företagsresor 2.0 avslutades – CO2 minskade med 38 %

2021 startades projektet Hållbara företagsresor 2.0 och under hösten 2024 avslutades det med en webinarium. Projektet var ett samarbete mellan Länsstyrelsen Skåne, Energikontoret Skåne, Lunds universitet, Lunds kommun och Helsingborgs stad, som finansieras av Energimyndigheten. I projektet jobbade vi tillsammans med 20-30 företag i Helsingborg och Lund för att klara omställningen till ett mer transporteffektivt samhälle. Deltagande företag fick stöd i att ta fram resvaneundersökningar, handlingsplaner och uppföljning av sitt arbete med hållbara affärs- och pendlingsresor. Resultatet av projektet var:

CO2 från pendlingen:

- minskning med i snitt ca 40 % jämfört med före pandemin
- minskning med ca 10 % under projektperioden

CO2 från tjänsteresandet:

- minskning med i snitt ca 45 % (34 %) jämfört med före pandemin
- ökning med ca 70 % under projektperioden

= 38 % minskning

Barntrafikskolan – 1512 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 2023/2024 fick 1512 elever i årskurs 1 undervisning på Barntrafikskolan. Vi har haft 116 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.

Skoj på hoj – 133 förstaklassare deltog

Under höstterminen 2024 startade vi igång ett nytt projekt som vi erbjöd årskurs 1-elever ute på skolorna. Det ger en fortsättning och fördjupning av kunskaperna från Barntrafikskolan men ute på skolgården istället. På ett lekfullt sätt lär sig barnen mer om cykling där balans, trafikkunskap samt säkerhet ingår. Det görs olika balansövningar och cykellekar. Under hösten 2024 fick 133 elever i årskurs 1 undervisning i Skoj på hoj.

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 och gå.

Vi har färdigställt flera nya gång- och cykelbanor för att knyta samman cykelnätet, till exempel längs Furutorpsgatan, Gustav Adolfs gata, Elinebergsvägen, Ramlösavägen och Koppargatan. Förutom nya cykelbanor anlades också hastighetsdämpande åtgärder i dessa projekt.

Vi har även genomfört en rad olika åtgärder i syfte att öka trafiksäkerheten och trafiktryggheten. Exempelvis har vi byggt upphöjda cykelöverfarter vid Södergatsviadukten, på Kungshultsvägen i Mariastaden, på Ekebergavägen och Lokvägen i Pårarp, på Långövägen och längs med Fortunavägen i Rydebäck samt på Fleningevägen, Centralgatan och Plutogatan i Ödåkra. I Miatorp och i Kattarp har vi haft återkommande synpunkter på trafikotrygghet och problem med genomfartstrafik. Under våren anlades därför s.k. trygghetsgupp på Skogsgatan, Vallmogatan, Decauvillegatan och Rallaregatan. Vi gjorde även en satsning på säker cykelparkering och anlade nya cykelparkeringar med tak vid stationerna i Mörrarp och Pårarp.

Större projekt och stadsutveckling

Utbyggnaden av Västkustbanan mellan Ängelholm och Maria blev klar i slutet av 2023 tillsammans med fyrspåret mellan Malmö och Lund. 2024 var det första året med den nya tågtidtabellen med kortare restider, och utan långa tågavstängningar och reducerad tågtrafik som varit vardag de senaste åren. Därför är det extra intressant att följa hur tågresandet utvecklar sig. Under våren 2024 öppnade även den nya plattformen i markplan vid Helsingborg C. Arbetet runt Maria station har pågått hela året. I december började regionbussarna till Höganäs att köra förbi Maria station. Busskörfälten på väg 111 togs också bort i samband med att bussgatan förbi stationen togs i bruk. I centrala staden har trafiken påverkats av ombyggnader av bland annat Furutorpsgatan och Trädgårdsgatan. Ombyggnaden av Furutorpsgatan påverkade även trafiken på Södra Stenbocksgatan. Efter sommaren 2024 stängdes Trädgårdsgatan helt för biltrafik.

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.

Trafikåret 2024 visar en trafikbild i förändring, där vissa långsiktiga trender bekräftas medan andra pekar på behovet av fördjupad analys och nya angreppssätt. Helsingborgs mål om att öka andelen hållbara resor – gång, cykel och kollektivtrafik – har på flera sätt utvecklats i rätt riktning, men utvecklingen är inte entydigt positiv.

Resvaneundersökningen från 2023 visar att cyklingen i Helsingborg har ökat sedan 2018 - en positiv utveckling. Samtidigt minskade cykelflödena i de fasta mätpunkterna under 2024, troligtvis till följd av en regnig sommar och tillfälliga ombyggnader. Minskad placering i Kommunvelometern och lägre betyg i Cyklistvelometern antyder dessutom att cykelinfrastrukturen upplevs som bristfällig. För att möta detta har Helsingborg under året genomfört en rad infrastrukturensatsningar som stärker förutsättningarna för cykling. Nya gång- och cykelbanor har färdigställts längs flera strategiska stråk, samtidigt som upphöjda cykelöverfarter och trygghetsskapande åtgärder anlagts på platser där behov identifierats. Dessa investeringar är helt i linje med målet om ökad cykling, men understryker också vikten av att den kommande cykelplanen blir ett verktyg för både infrastrukturutveckling, beteendepåverkan och kulturförändring. Helsingborg behöver därför inte bara behålla sin höga investeringsnivå i cykelåtgärder, utan också satsa mer på marknadsföring, underhåll och trygghetsfrågor.

Gångtrafiken fortsätter att minska, vilket syns både i stadens mätpunkter och i resvaneundersökningen. Minskningen hänger sannolikt samman med flera faktorer, bland annat lågkonjunktur, förändrade konsumtionsvanor och ett ökat användande av elsparkcyklar. Det finns även metodologiska utmaningar i att mäta gångtrafik, vilket försvårar en systematisk uppföljning. Här finns ett tydligt behov av att utveckla metoder för gångmätningar och att tänka nytt kring hur vi utformar och prioriterar för gångtrafikanter i framtiden.

Kollektivtrafiken visar en återhämtning efter pandemin. Särskilt stadsbusstrafiken ökar enligt APC-mätningar, även om biljettstatistiken är svårtolkad på grund av förändrade resvanor. Tågresandet är fortfarande lägre än före pandemin, men har ökat på Helsingborg C – sannolikt som en effekt av färre banarbeten och bättre tillgänglighet efter färdigställandet av nya plattformar och dubbelspår på Väst kustbanan. Samtidigt har stadens satsningar på knutpunkter, såsom nya cykelparkeringar vid tågstationer, skapat bättre möjligheter för kombinerade resor. Detta visar på vikten av integrerade lösningar som binder samman trafikslagen. Regionbusstrafiken återhämtar sig långsamt, men sträckorna mot Höganäs visar fortsatt svag utveckling – här krävs samordnade insatser.

Motorfordonstrafiken ökar marginellt och visar fortsatt dominans i resandet. Vid en samlad analys av stadens mätdata från de senaste åren finns dock indikationer på en långsiktigt nedåtgående trend. Utvecklingen är splittrad – i vissa mätpunkter ökar flödena marginellt, i andra minskar de, ofta som en följd av vägarbeten. **Bil innehavet** ligger kvar på en hög nivå och följer befolkningstillväxten. **Antalet parkeringstillfällen** är visserligen något lägre än 2023, men ligger fortfarande på historiskt höga nivåer. Det höga parkeringstrycket tyder på att bilinnehavet inte kommer att minska av sig självt. Stadens framtida planering behöver därför balansera behovet av tillgänglighet med strategier för minskad bilanvändning, där satsningar på delad mobilitet och mobilitetshus kan vara viktiga verktyg. **Tunga transporter** minskar däremot både i volym och som andel, vilket kan kopplas till det rådande konjunkturläget.

Trafiksäkerhetsstatistiken visar på ett fortsatt högt antal olyckor, men en långsiktig nedgång i antalet skadade per invånare. En stor andel av de skadade är oskyddade trafikanter, framför allt fotgängare och cyklister. Denna sårbarhet understryker behovet av riktade insatser inom trafiksäkerhetsarbetet och betonar vikten av både trafiksäkerhetshöjande och trygghetsfrämjande åtgärder – vilket också varit i fokus för årets investeringar. **Luftkvaliteten** förbättras, trots ökad trafik på vissa gator, tack vare en renare fordonsflotta och förändrade resvanor.

Utbyggnaden av **laddinfrastruktur** går snabbt framåt – Helsingborg har redan uppnått 80 % av det uppskattade behovet till 2030, vilket är en viktig förutsättning för elektrifiering av fordonsflottan. Andelen laddbara fordon fortsätter att öka, men utvecklingen av rena elbilar har bromsats något. Den tekniska infrastrukturen är alltså på plats, men fortsatt beteendeförändring krävs för övergången till fossilfri mobilitet.



Fortsatt arbete under 2025

- Vi befinner oss i ett mellanår där mycket nytt ska tas fram – nya planer, nya analysmetoder och nya angreppssätt. Detta ger oss möjlighet att **tänka om och tänka nytt** inför framtiden.
- Vi behöver fortsätta att **utforska och utvärdera olika datakällor** för att få en djupare förståelse för människors rörelsemönster och resvanor.
- Vi ska **ta fram en ny cykelplan** med fokus framåt. Här vill vi testa nya idéer, nya sätt att planera och främja ett ökat och säkert cyklande i staden.
- Vi ser att **rapporteringsgraden för olycksstatistik** fortfarande påverkas av pandemin och det är svårt att se eventuella trender. Vi behöver därför arbeta vidare för att undersöka vad det nya nollläget egentligen är och hur utvecklingen egentligen ser ut.
- Vi ska fortsätta arbetet med att **ta fram en trafiksäkerhetsplan** och samtidigt utveckla vår verktygslåda för att kunna möta framtidens behov av säkra trafikmiljöer för alla trafikanter.
- Vi ska ta nästa steg i arbetet med vår mobilitetsplan (SUMP) genom att **ta fram konkreta handlingsplaner** kopplade till den. Dessa ska omsätta strategierna i praktiken.
- Vi fortsätter **planeringen kring elektrifiering och laddinfrastruktur** för att möta framtidens mobilitetsbehov och möjliggöra en övergång till fossilfria transporter.
- Vi ska utforska och **testa innovativa lösningar för godstransporter**, bland annat robotiserade leveranser och last mile-lösningar som kan effektivisera och minska utsläppen från varutransporter i staden.
- Vi vill **främja en stark cykelkultur i Helsingborg**. Genom kampanjer, cykelparader och stöd för implementering i den kommunala verksamheten ska vi skapa engagemang och synliggöra cykling som ett självklart val. Vi undersöker också hur vi kan främja cykling inom stadens egna verksamheter, exempelvis genom förmånscyklar och interna initiativ för hållbart resande.

Stadsbyggnadsförvaltningen

Järnvägsgatan 22
251 89 Helsingborg
Telefon 042-10 50 00

helsingborg.se



HELSINGBORG