



Trafikåret 2025

Årlig uppföljning av trafikutvecklingen i Helsingborg.

Innehållsförteckning

Trafikåret 2025.....	3
Mål för trafikutvecklingen.....	4
Så här såg det ut 2025.....	5
Resvanor	5
Gång.....	6
Cykel.....	7
Cykelflöden	7
Kattegattleden – turistcykling	10
Kommunvelometern	11
Cyklistvelometern.....	11
Delad mikromobilitet.....	13
Kollektivtrafik.....	14
Stadsbuss	14
Regionbuss.....	15
Tåg	16
Resor över sundet	16
Motorfordonstrafik.....	18
Biltrafik.....	18
Tung trafik.....	19
Bilinhav.....	20
Bilparkering.....	22
Trafiksäkerhet och miljö.....	23
Olycksutveckling.....	23
Luftkvalitet	27
Vägtrafikbuller	28
Klimat och utsläpp från transporter.....	28
Laddinfrastruktur och elektrifiering.....	29
Det här har vi gjort under 2025.....	31
Beteendepåverkan och kampanjer.....	31
Cykelparad – 220 deltog	31
Cykla istället – 284 deltog.....	31
Barntrafikskolan – 1 073 förstaklassare deltog	31
Skoj på hoj – 179 förstaklassare deltog	32
Synbarhetskampanj	32
Infrastrukturåtgärder.....	33
Gång-, cykel- och trafiksäkerhetsåtgärder	33
Större projekt och stadsutveckling	34
Innovationsarbete.....	35
Leveransrobotar.....	35
Delad mobilitet.....	35
Fortsatt arbete under 2026.....	36

Trafikåret 2025

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 2025

Framtagen av stadsbyggnadsförvaltningen i Helsingborgs stad.

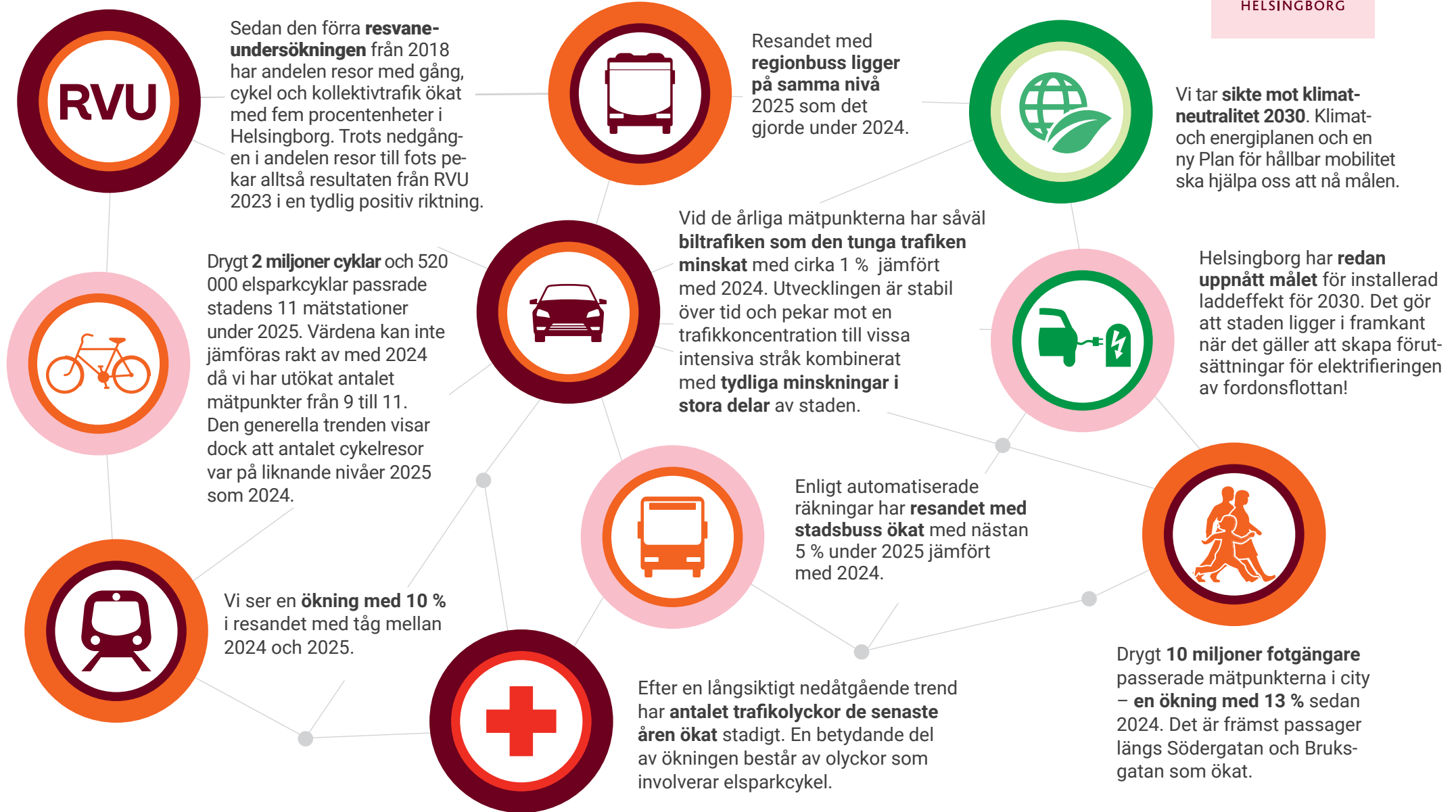
· Postadress 251 89 Helsingborg · Kontaktcenter 042-10 50 00 · kontaktcenter@helsingborg.se

Trafikåret 2025

En sammanfattning av trafikårets utveckling från 2024 till 2025



HELSINGBORG



Det här har vi gjort

- ✓ Under 2025 genomfördes, som tidigare år, jobbade vi med **beteendepåverkan och kampanjer** för att uppmuntra ett mer hållbart resande.
- ✓ Den 17 maj genomfördes Helsingborgs tredje **cykelparad** för att fira och uppmärksamma cykelns alla fördelar för hälsa och miljö.
- ✓ **Cykla istället.** Under 2025 deltog 284 personer i testcykling och cyklade under sex veckor. Av dessa svarade 63 % att de kommer fortsätta cykla minst tre dagar i veckan
- ✓ På **Barntrafikskolan** får skolelever lära sig om trafiksäkerhet genom undervisning som leds av personal från Miljöverkstaden. Syftet är att ge barnen kunskap om hur man rör sig säkert i trafiken som cyklist och fotgängare.
- ✓ **Skoj på hoj** är en fortsättning och fördjupning av de kunskaper som barnen får i Barntrafikskolan. Skillnaden är att undervisningen nu flyttas ut till skolgården, där eleverna får möjlighet att öva praktiskt på sina cyklar.
- ✓ 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 bibliotek i staden och på kontaktcenter.
- ✓ Vi har färdigställt flera **nya gång- och cykelbanor** som knyter ihop stadens cykelnät, bland annat längs Trädgårdsgatan, Väla-vägen, Johan Banérs gata, Ringstorpsvägen och Övre Eneborgsvägen.

- ✓ Helsingborgs stad och trafikenheten arbetar aktivt med **innovation** för att utforska nya effektiva lösningar som gör Helsingborg till en bättre plats att bo och verka i.
- ✓ I projekten Helsingbotica och Transatlantic Knowledge Exchange har fokus legat på **leveransrobotar** i stadsmiljö och digital reglering. Resultaten från Helsingbotica har överträffat förväntningarna.
- ✓ Vi deltar i projektet DUT SASMAP-15mC (Driving urban transition, Systems Approach to Shared Mobility, Accessibility, and Proximity for 15 Minutes Cities). Projektets övergripande intention är att utforska hur **delad mobilitet** och stadsmiljön kan påverka användandet av privata bilar.

Fortsatt arbete 2026

- ✓ Vi fortsätter utforska och utvärdera olika **datakällor och analysmetoder** för att få en djupare förståelse för människors rörelsemönster och resvanor.
- ✓ Vi startar upp projektet **Smartare arbetsresor** för att hjälpa företag och arbetsplatser att göra pendlingen till, från och i jobbet mer hållbar, billigare och hälsosammare.
- ✓ Vi slutför arbetet med en **ny cykelplan** och får den antagen under året. I cykelplanen testar vi nya och gamla idéer, nya sätt att planera och främja ett ökat och säkert cyklande i staden. Till cykelplanen tar vi även fram en cykelvägvisningsplan som underlag för investering i cykelvägvisning med

målsättning om ökad orienterbarhet längs våra cykelvägar.

- ✓ Vi har inlett arbetet med att ta fram en **trafiksäkerhetsplan** och utvecklar vår verktygslåda för att kunna möta framtidens behov av säkra trafikmiljöer för alla trafikanter. Under året ska vi fortsätta följa utvecklingen både lokalt och nationellt för att tillsammans hitta sätt att minska olyckorna.
- ✓ Vi fortsätter **planeringen kring elektrifiering och laddinfrastruktur** för att möta framtidens mobilitetsbehov och möjliggöra en övergång till fossilfria transporter.
- ✓ Vi arbetar vidare med att **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, smarta arbetsresor och interna initiativ för hållbart resande.

helsingborg.se/trafikplan

Kontakt: trafik.sbf@helsingborg.se

Mål för trafikutvecklingen

Uppföljningen i Trafikåret 2025 utgår från målen i stadens trafikplan och klimat- och energiplan, där ett av huvudmålen är att 90 procent av resorna i Helsingborgs centralort ska ske fossilbränslefritt år 2030. 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 Trafikplanen, Cykelplanen, Livskvalitetsprogrammet, ÖP2021, samt Klimat- och energiplan för Helsingborg 2025–2030.

I Trafikplanen omsätts strategierna i det tidigare 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. Detta är ett led i att skapa ett hållbart trafiksystem utifrån sociala, ekonomiska och miljömässiga aspekter. Hur olika färdmedel fördelar sig kan ses som en indikator på hur väl vi uppnår detta.

Så här såg det ut 2025

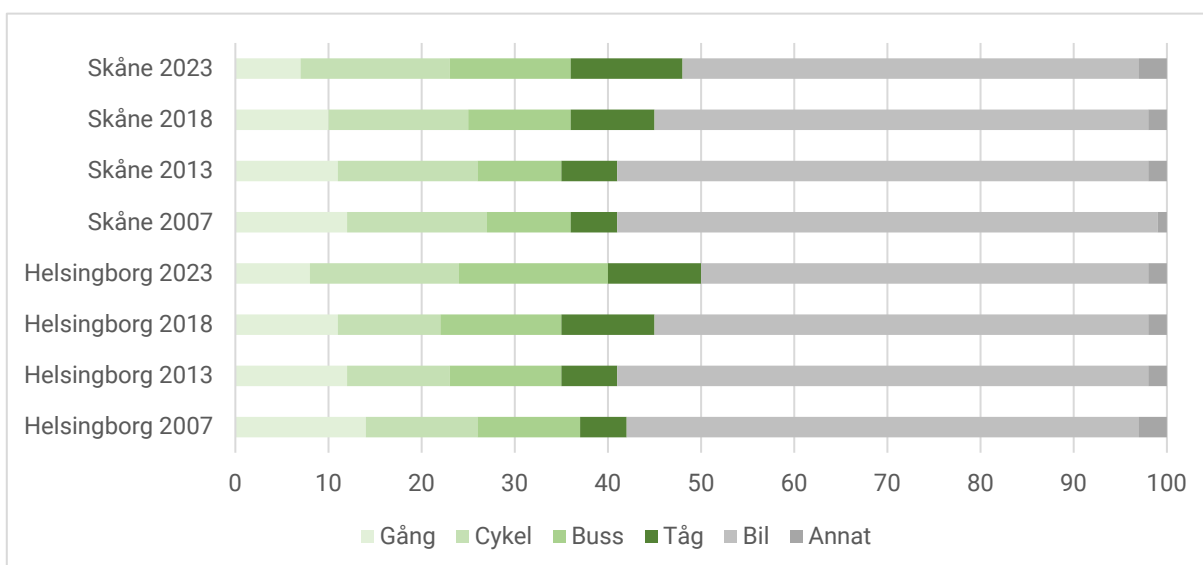
I detta kapitel sammanställer vi fakta och statistik över olika trafikslag och hur de utvecklats. Vi tittar bland annat på hur många som cyklar, vilka vägar som är mest trafikerade, hur olycksstatistiken utvecklar sig samt hur många bilar respektive parkeringsplatser vi har i staden.

Resvanor

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 en unik tillgång till kvalitativa 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 den långsiktiga utvecklingen återspeglas även i mobildata.

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.

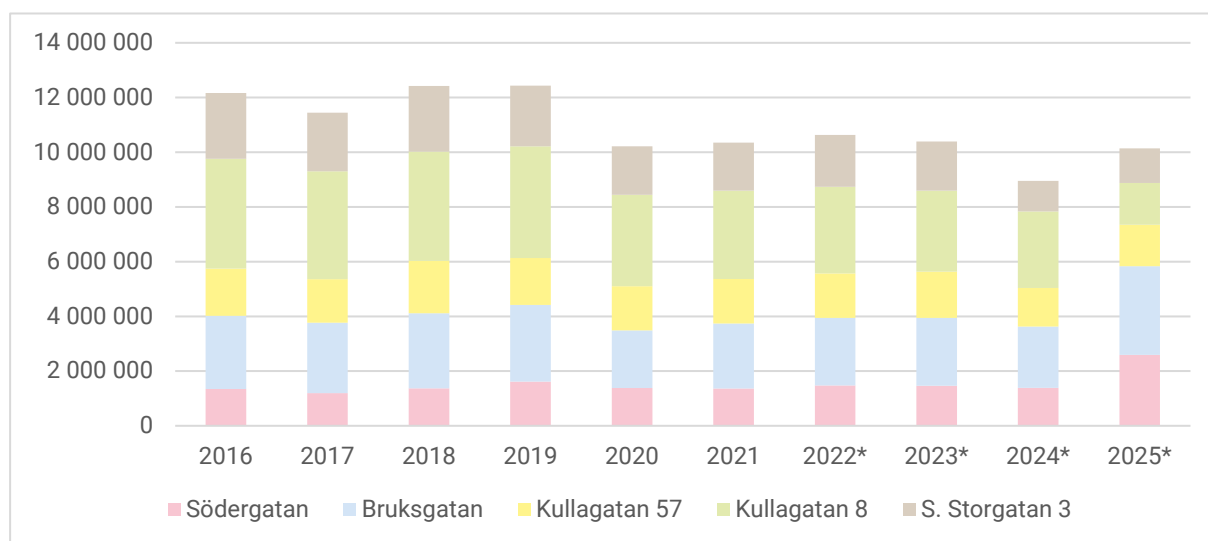


FIGUR 1: Resultatet från resvaneundersökningar för Helsingborgs kommun och för Skåne i stort (n = 4 176 (2023)).

Gång

Vi har idag inget heltäckande system för att mäta gångflöden i staden. De gångtrafikeräkningar som genomförs sker med olika metoder och syfte, 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 gångtrafiken i dessa områden. Gångflöden påverkas dock av många yttre faktorer, såsom väder, pågående ombyggnationer, avstängningar i centrum och förändrade konsumtionsmönster.

Under 2025 registrerades lite över 10 miljoner passager i mätpunkterna, en ökning med 13 procent jämfört med 2024. 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.



FIGUR 2: Antal gångpassager summerat per år. Sedan 2022 har ett nytt mätsystem använts.

Cykel

Staden arbetar aktivt med att etablera nya sätt att följa upp hur cyklingen i Helsingborg utvecklas och på vilka sätt cykelinfrastrukturen kan förbättras. Här följer en sammanställning av hur cyklandet utvecklades under 2025.

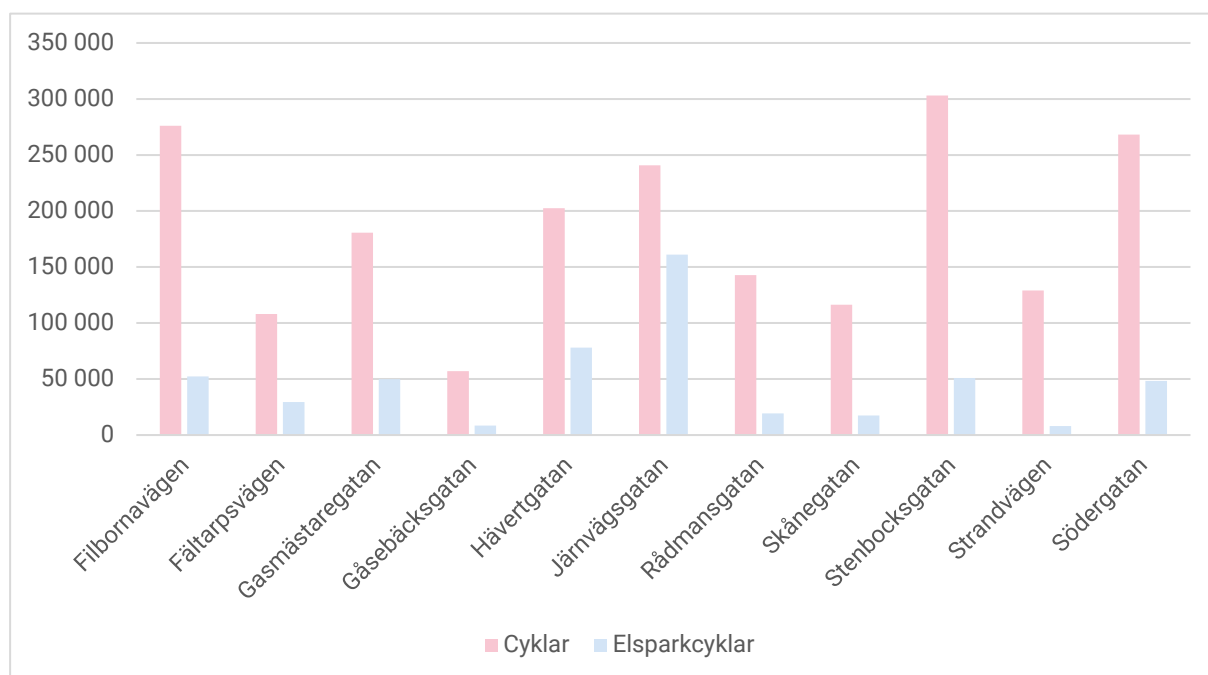
Cykelflöden

I Helsingborg finns ett antal fasta mätstationer för cykel där vi kontinuerligt har räknat antalet cykelpassager under flera år. Nytt för 2025 är att de fasta mätstationerna kunnat mäta passager både för cyklar och elsparkcyklar. I samband med att vi kan dela upp statistiken mellan cykel och elsparkcykel inkluderar vi nu fler fasta mätpunkter än vad som gjorts i tidigare trafikår. Antalet redovisade fasta mätpunkter går från nio till elva. De två tillkommande mätstationerna är Järnvägsgatan och Skånegatan. Placeringen av de elva fasta mätpunkterna visas i figuren nedan. Samtliga mätstationer ligger på de prioriterade huvudstråken för cykel.



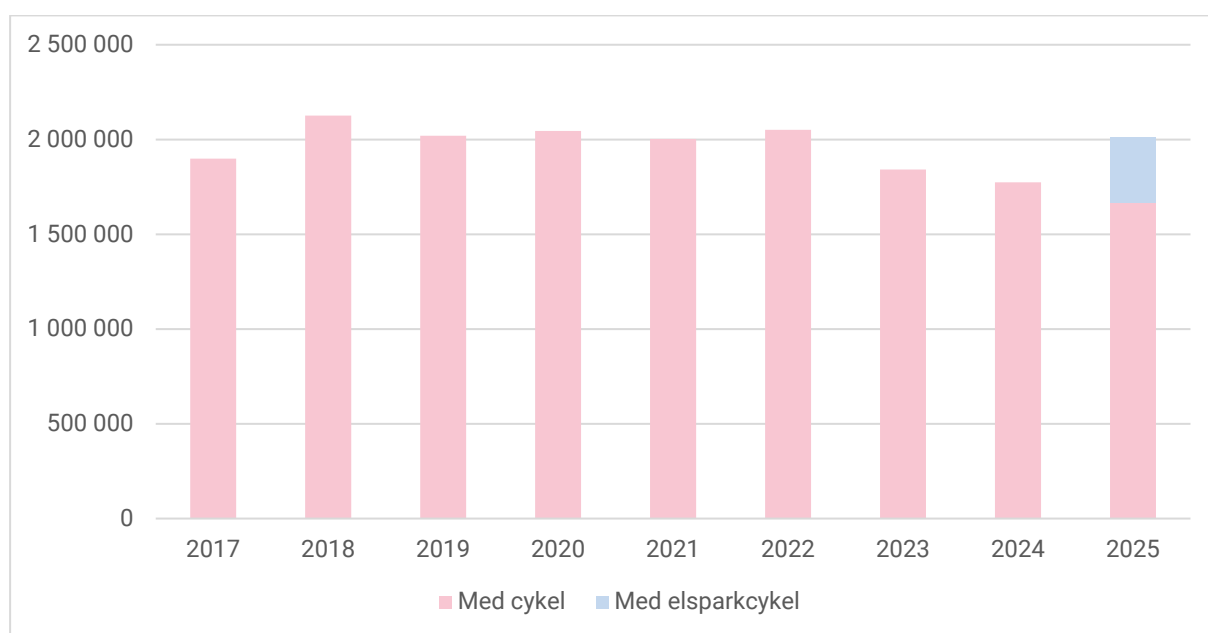
FIGUR 3: Placering av fasta mätstationer.

Figuren nedan visar det totala antalet passager för cyklar och elsparkcyklar under 2025 uppdelat på varje mätpunkt. Störst cykelflöden var det vid mätstationerna på Stenbocksgatan, Filbornavägen och Södergatan. Flödena av elsparkcyklar var som störst vid mätstationerna på Järnvägsgatan, Hävertgatan och Filbornavägen.



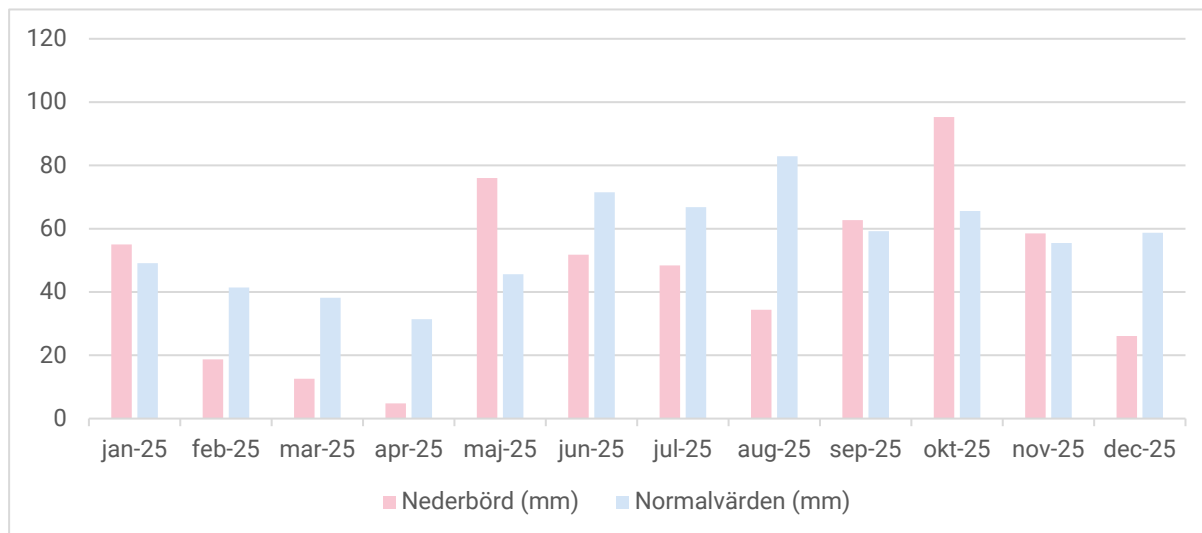
FIGUR 4: Totalt antal passager för cyklar och elsparkcyklar per mätpunkt under 2025.

År 2025 utgör en ny utgångspunkt för mätning av passager med cykel och elsparkcykel vid våra fasta mätpunkter, eftersom vi från och med detta år även kan registrera elsparkcyklar. Vi behöver fler år med data från våra nu elva mätpunkter för att kunna se mer långsiktiga trender. På totalen visar siffrorna en fortsatt nedgång i antalet cykelpassager vid våra cykelmätare, men eftersom beräkningsmetoden skiljer sig åt jämfört med tidigare år bör siffrorna tolkas med försiktighet. Från och med 2025 har vi även möjlighet att redovisa passager med elsparkcykel, vilket ger en mer rättvisande bild av användningen av cykelinfrastrukturen.



FIGUR 5: Totalt antal passager vid stadens mätpunkter.

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 stor roll huruvida man väljer cykeln eller ej. Figuren nedan visar data från SMHI gällande nederbörd i Helsingborg under 2025 jämfört med normalvärden, alltså hur mycket regn det brukar regna en given månad. Det framgår att maj och oktober var regniga månader medan sommarmånaderna låg under normalvärdena avseende nederbörd.



FIGUR 6: Nederbörd per månad i relation till normalvärden.

Gällande medelflöden per dag för cykel har Södergatan tidigare år varit det starkaste stråket, något som inte var fallet för 2025 då Stenbocksgatan hade flest cykelpassager. En möjlig förklaring är ombyggnationen av Trädgårdsgatan som kan ha haft en negativ påverkan för cykelflödena på Södergatan.

Starkaste stråket gällande elsparkcykel är med marginal Järnvägsgatan. Här skedde nästan dubbelt så många passager som det näst starkaste stråket på Hävertgatan. En av anledningarna kan vara närheten till Helsingborg C, där vi har en stor parkering för delade elsparkcyklar.

Vädret under 2025 var gynnsamt för cykel- och elsparkcykelresorna. För stora delar av våren, förutom maj, var nederbörden under normalvärdena. Detsamma gällde sommarmånaderna. Det var endast under månaderna januari, maj och oktober som nederbörden översteg normalvärdena.

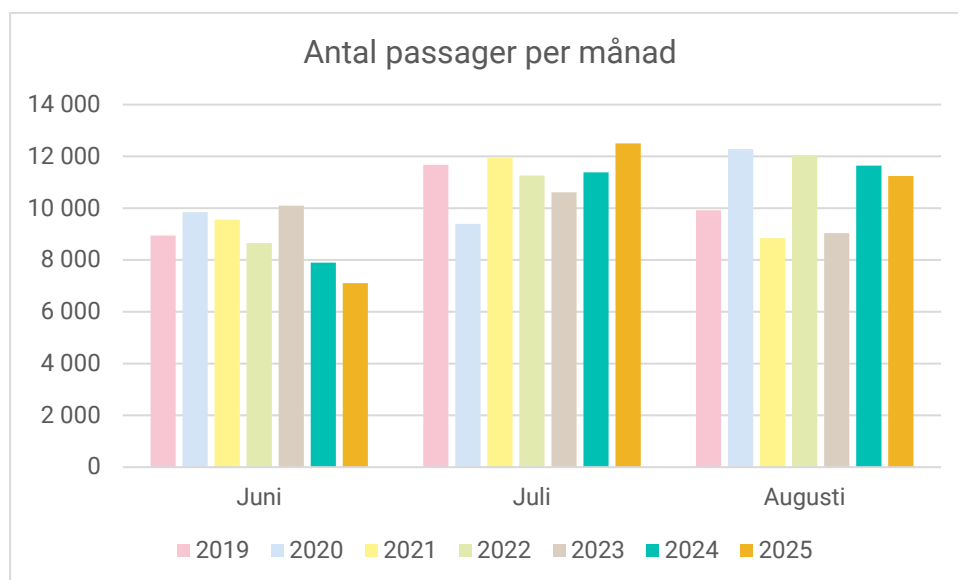
Kattegattleden – turistcykling

En annan värdefull källa till kunskap om cyklingens utveckling är cykelräknarna längs Kattegattleden. På varje etapp har räknare placerats ut för att följa besöksflöden och mönster över tid. Det är dock viktigt att komma ihåg att räknarna inte registrerar unika cyklister, 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 drygt 45 000 cykelpassager registrerades under säsongen 2025. Jämfört med 2024 innebär det en minskning med drygt 3 000 passager (-7 %). Studeras varje månad för sig jämfört med 2024 finns en generell minskning i antalet passager för samtliga månader förutom april och juli. 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.

Månad	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	Utveckling jfr 2024
Apr 15-30	2 969	3 322	2 838	3 058	2 347	2 089	2 545	+22 %
Maj	5 333	6 967	5 702	5 860	7 554	7 919	5 805	-27 %
Jun	8 942	9 846	9 558	8 650	10 097	7 896	7 105	-10 %
Jul	11 675	9 392	11 945	11 259	10 614	11 384	12 502	+10 %
Aug	9 921	12 281	8 844	12 022	9 034	11 646	11 244	-3 %
Sep	3 843	6 304	5 532	5 323	6 731	6 459	5 009	-22 %
Okt 1-15	1 399	2 096	1 574	1 620	1 208	1 410	1 247	-25 %
Totalt	44 082	50 208	45 993	47 792	47 585	48 803	45 457	-7 %

FIGUR 7: Totalt antal passager per månad, etapp 1: Helsingborg-Höganäs.



FIGUR 8: Totalt antal passager för juni, juli och augusti, etapp 1: Helsingborg-Höganäs.

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. Kommunvelometern 2025 baseras på uppgifter som avser föregående år, det vill säga 2024.

Helsingborg har deltagit i undersökningen 15 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 slutligen inta förstaplatsen två år i rad; 2022 och 2023. År 2025 placerade sig Helsingborg på 6:e plats av samtliga 49 deltagande kommuner, vilket är samma placering som år 2024.

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 70,5 poäng av 90 möjliga, vilket är en minskning med 2,5 poäng sedan fjolårets granskning. Minskningen beror på en mindre budget för information och marknadsföring samt att vi inte har en gällande/reviderad cykelplan.

De deltagande kommunerna investerade under 2024 sammanlagt cirka 900 miljoner kronor i ny cykelinfrastruktur vilket motsvarar 241 kronor per invånare. För drift och underhåll hamnade siffran på 370 miljoner kronor vilket motsvarar 108 kronor per invånare. Under 2024 investerade Helsingborg hela 886 kronor per invånare, vilket är långt över snittet för stora kommuner, vilket ligger på 477 kronor per invånare.

Cykelfrämjandet beskriver i sin rapport vilka förbättringar som rekommenderas inför nästa års Kommunvelometer; *Helsingborg har kommit långt som attraktiv cykelstad och satsar på cykelinfrastruktur och påverkanssatsningar för cykling. Dock låg kommunen högst i ranking under år 2022 och 2023. Att ta fram en cykelplan och inventera/kartlägga cykelparkeringar utifrån lokalisering och kvalitet skulle ge kommunen chans att stiga i ranking igen.*

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 var 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 2018.

Eftersom Cyklistvelometern genomförs vartannat år så finns inget nytt resultat år 2025. Vi avvaktar 2026 års Cyklistvelometer innan vi kan presentera nytt resultat.



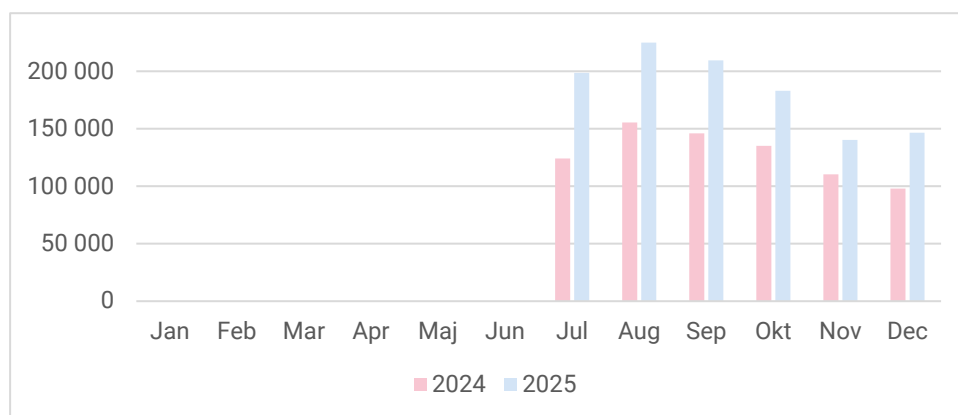
Cyklist vid Gamla stationsplatsen söder om Helsingborg C.

Delad mikromobilitet

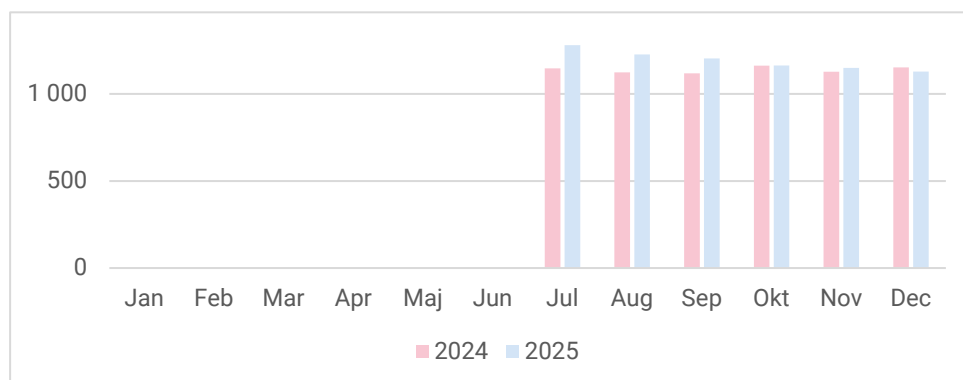
Sedan ett antal år tillbaka är företag som hyr ut elsparkcyklar och elcyklar etablerade i Helsingborg. För både invånare och besökare har dessa fordon snabbt blivit ett självklart alternativ för att enkelt ta sig från punkt A till punkt B. Rätt nyttjade kan dessa fordon vara en del i resan mot ett mer hållbart transportsystem. Samtidigt finns det också baksidor, främst kopplat till trafiksäkerhet och ordningen i gaturummet.

Delad mikromobilitet bidrar med ökad tillgänglighet, kompletterar kollektivtrafiken och minskar behovet av bilresor. Forskning pekar dock på att många av resorna med delad mikromobilitet konkurrerar ut andra hållbara färdssätt, såsom gång, cykel eller kollektivtrafik. Också utifrån ett hälsoperspektiv finns utmaningar med elektrifierad mikromobilitet som elsparkcyklar, eftersom detta är ett mycket passivt sätt att ta sig fram. För att hyrfordonen verkligen ska komma till sin rätt i det hållbara och hälsofrämjande transportsystemet behöver resorna med dem framför allt bli längre, så att de i större utsträckning också kan bli ett alternativ till bilen. Numera har staden möjlighet att följa upp hur resandet med den delade mikromobiliteten utvecklar sig, både i tid och rum. Därmed finns förutsättningar för att sätta upp nyckeltal och laborera med olika zonindelningar i syfte att få dessa hyrfordon att bli ett attraktivt alternativ till bilen.

Genom att jämföra det andra halvåret 2024 med det andra halvåret 2025 kan vi se en ökning både avseende antalet resor och reslängden. Som skäl bakom dessa ökningar lyfter företagen fram förbättrade prisprodukter, förbättrad förmåga att placera rätt antal fordon på rätt plats och en tillströmning av nya kunder som ser hyrfordonen som ett pendlingsalternativ. Det ska också sägas att vädret varit en faktor med mer fördelaktigt väder under andra halvåret 2025 jämfört med motsvarande period 2024.



FIGUR 9: Antal turer med delad mikromobilitet, månadsvis andra halvåret 2024 och 2025.



FIGUR 10: Medianvärde för turlängd med delad mikromobilitet, månadsvis andra halvåret 2024 och 2025.

Kollektivtrafik

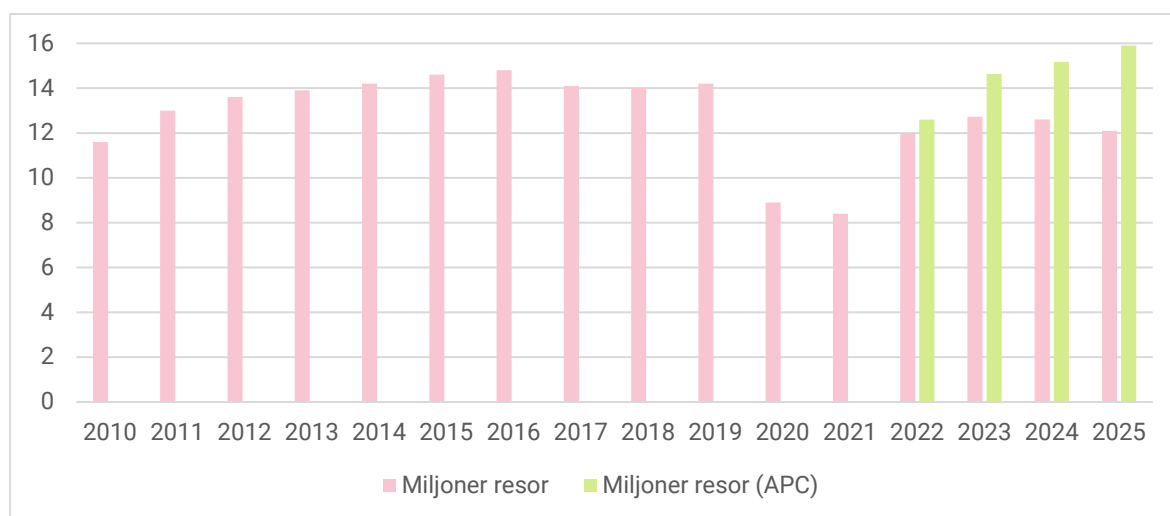
Kollektivtrafiken delas upp i stadsbusstrafik, regional busstrafik och regionala tågresor. Staden samarbetar med Skånetrafiken i samtliga delar. Arbetet sker inom ramen för trepartssamarbetet Busskoll, där utöver staden och Skånetrafiken även den huvudsakliga trafikoperatören medverkar. I avsnittet redovisas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

Stadsbuss

Det finns utmaningar med att tolka statistiken som rör resor med stadsbuss. Historiskt har vi förlitat oss på antalet validerade ("blippade") resor. Men vi ser nu ett förändrat beteende hos resenärerna, med en sjunkande valideringsgrad. 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 validerade resor 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 registrerar på- och avstigande resenärer. Detta är inget felfritt system, men kan ändå användas i syfte att komplettera biljettstatistiken och beskriva utvecklingen i grova drag.

Medan antalet validerade resor pekar mot att vi nått en plåtå i antalet resor tyder APC-statistiken på att det alltjämt sker ett ökat resande i stadsbusstrafiken. Sedan 2023 har APC-siffrorna ökat med nio procent och sedan 2022 med hela 26 procent. Generellt sett ligger APC-statistiken omkring 30 procent över antalet validerade resor, men variationen är stor mellan olika linjer. På HelsingborgsExpressen 1 är avvikelsen över 70 procent, vilket kan förklaras av att det är den enda linje där påstigning i samtliga dörrar alltjämt är påbjuden.

Under 2025 introducerades HelsingborgsExpressen 2 mellan Mariastaden och Östra Ramlösa. I samband med detta genomfördes flera större linjeomläggningar. Därför är det också svårt att dra några slutsatser kring hur resandet linje för linje utvecklats. Det vi med säkerhet kan konstatera är att resandet är som störst på HelsingborgsExpressen 1 och på nya linje 9 mellan Mariastaden och Råå. Även HelsingborgsExpressen 2 uppvisar en stark utveckling.

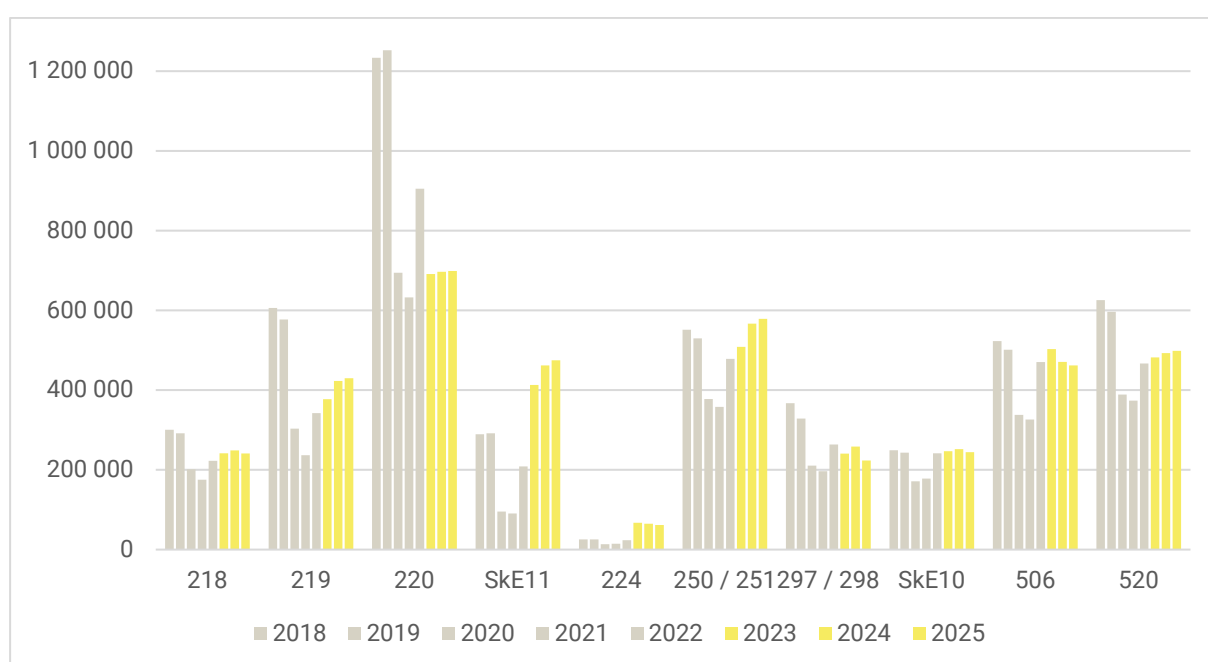


FIGUR 11: Antal resor med stadsbuss 2010–2025 (miljoner resor), fördelat på validerade resor och automatisk passagerarräkning (APC).

Regionbuss

När det gäller resorna med regionbuss är tillförlitligheten till resandestatistiken större eftersom det inte finns samma möjligheter till påstigning i alla dörrar, vilket medför en betydligt högre valideringsgrad. Efter en återhämtning upp till ungefär 85 procent jämfört med resandet före pandemin har resandet med regionbuss nått en tydlig platå. Bedömningen är att det är svårt att på kort sikt öka resandet ytterligare, inte minst på grund av det distans- och hybridarbete som uppkom i samband med pandemin. Det är ett mönster som bibehålls i större utsträckning ju längre avståndet mellan hemmet och arbetet är. Skillnaden gentemot före pandemin kan också förklaras av hushållens inköp av en andrabil i samband med pandemin.

Vissa geografiska skillnader syns. Utvecklingen i Höganässtråket (linje 220 och SkåneExpressen 11) är förhållandevis stark, liksom resandet mot Rydebäck, Bjuv och Åstorp (linje 219, 250 och 520). Nedgångar syns främst i Ängelholmsstråket (linje 506), vilket kan förklaras av att vissa resor flyttats över till tågtrafiken längs Väst kustbanan.



FIGUR 12: Antal resor per regionbusslinje 2018–2025.

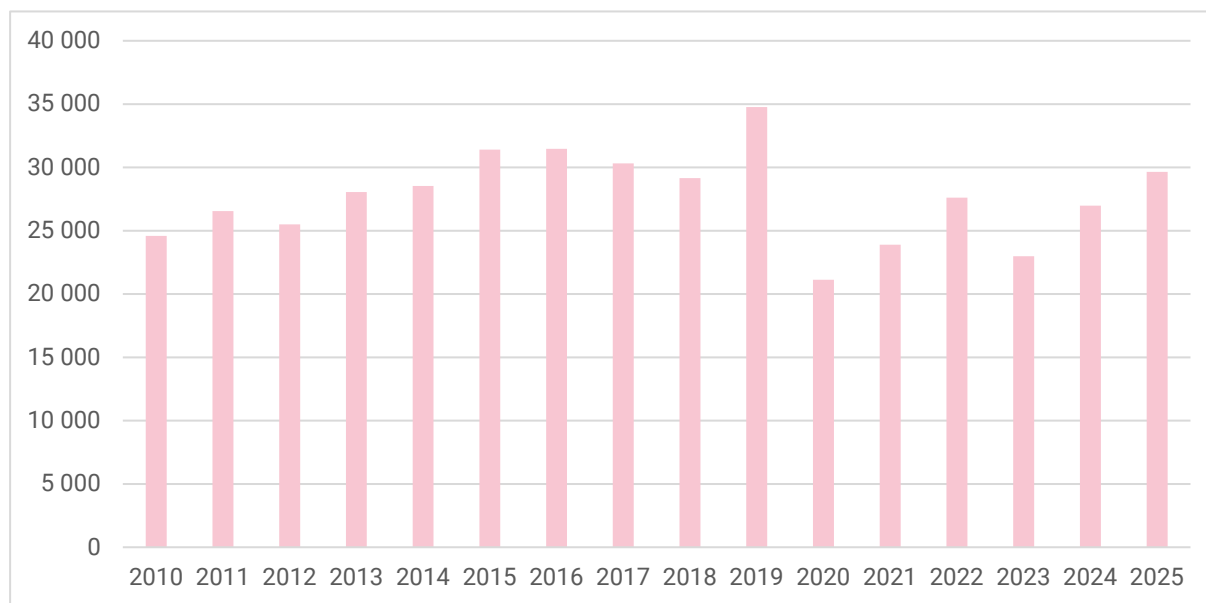


Regionbuss på Ängelholmsleden vid hållplats Älvsborgsgatan.

Tåg

Under 2025 ökade resandet till och från kommunens tågstationer med nästan tio procent, vilket är en mycket kraftig ökning. Det sker dock från ett förhållandevis svagt 2024. Samtliga tio stationer uppvisade en ökning och vid Maria och Kattarp var resandet det största någonsin. Även vid Ödåkra station var resandet större än på många år, vilket sammantaget indikerar en effekt av dubbelspårsutbyggnaden och satsningen på stationerna längs Västkustbanan.

Jämfört med resandet före pandemin har drygt 85 procent av tågresorna återtagits. Till följd av distans- och hybridarbete kan det vara svårt att på kort sikt öka den andelen ytterligare.

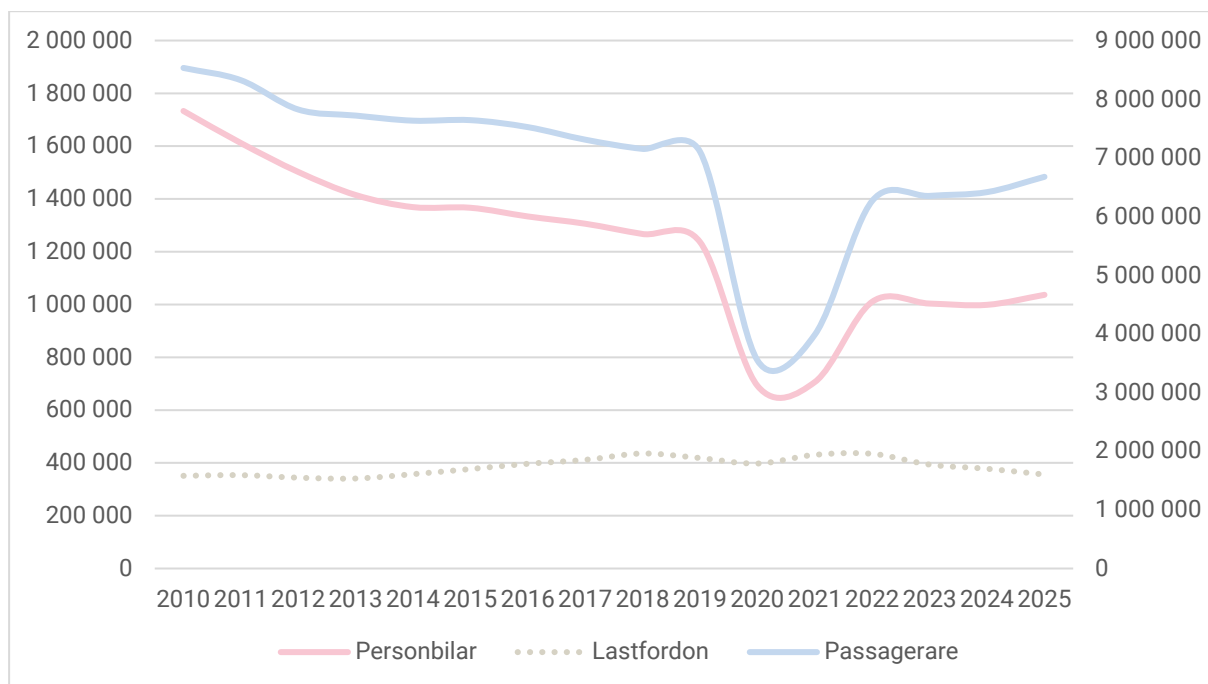


FIGUR 13: Antal på- och avstigande per dag, vid tågstationer inom Helsingborgs kommun en genomsnittlig lovfri höstvardag 2010–2025.

Resor över sundet

Pandemin och tiden därefter har slagit märkbart olika mot olika sorters transporter över HH-leden mellan Helsingborg och Helsingör. Inledningsvis påverkades antalet lastfordon endast marginellt och redan 2021 var siffran i paritet med nivåerna före pandemin. Därefter har en tillbakagång skett och inte sedan 2013 har antalet lastfordon över HH-leden varit lägre än det var under 2025. Samtidigt var 2025 ett rekordår avseende tunga transporter över Öresundsbron och det är främst den regionala trafiken mellan Sverige och Danmark som ökar. Dessa förändrade mönster skulle delvis kunna förklaras av utbyggnaden av stora logistikanläggningar längre söderut i Skåne, som exempelvis utanför Landskrona.

När det gäller antalet överfarter med personbil över HH-leden innebar pandemin, till skillnad från lastfordonen, en kraftig minskning, vilket främst förklarades av de internationella reserestriktionerna som infördes under 2020. Efter pandemin har en återhämtning skett och personbilstrafiken är nu uppe i 84 procent av resandet före pandemin. Även antalet landgångspassagerare uppvisar en positiv trend och man får gå tillbaka till åren före pandemin för att hitta ett större landgångsresande mellan Helsingborg och Helsingör.



FIGUR 14: Antal fordon och passagerare över HH-leden 2010–2025.



Båten Aurora trafikerar ruten Helsingborg–Helsingör för Öresundslinjen.

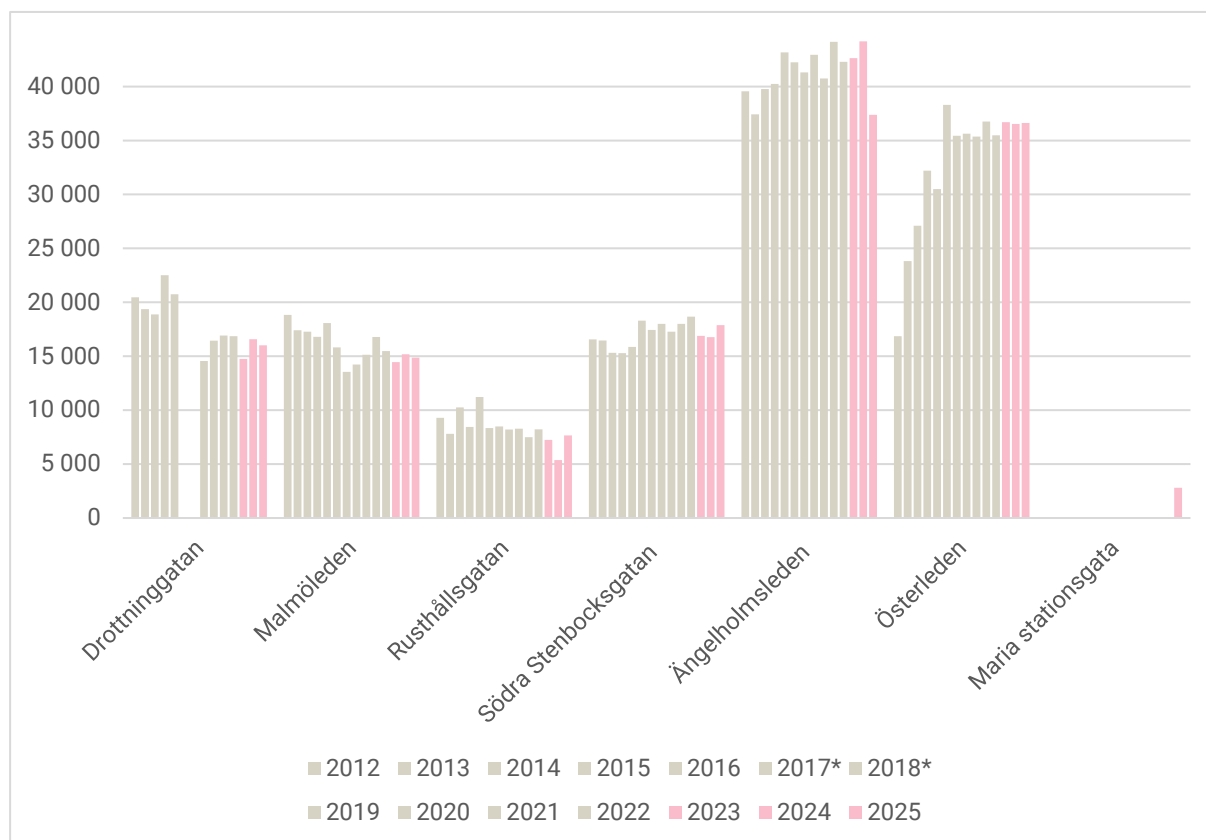
Motorfordonstrafik

Staden följer noggrant hur flöden av biltrafik och tung trafik utvecklas. Detta, tillsammans med uppgifter om exempelvis bilinnehav och parkeringsmönster, är ett viktigt underlag när vi arbetar med att förbättra framkomligheten och tillgängligheten i staden.

Biltrafik

Motortrafikflödena mäts genom ett rullande treårsprogram i sammanlagt 270 mätpunkter, varav vissa mäts varje år. För staden som helhet ser vi minskade flöden och har så gjort under den senaste tioårsperioden. De ökningarna som finns sker i första hand på det större vägnätet, i synnerhet längs infartslederna. Sammantaget ger detta bilden av en trafikkoncentration till vissa intensiva stråk, samtidigt som trafikmängderna minskar i en stor del av staden.

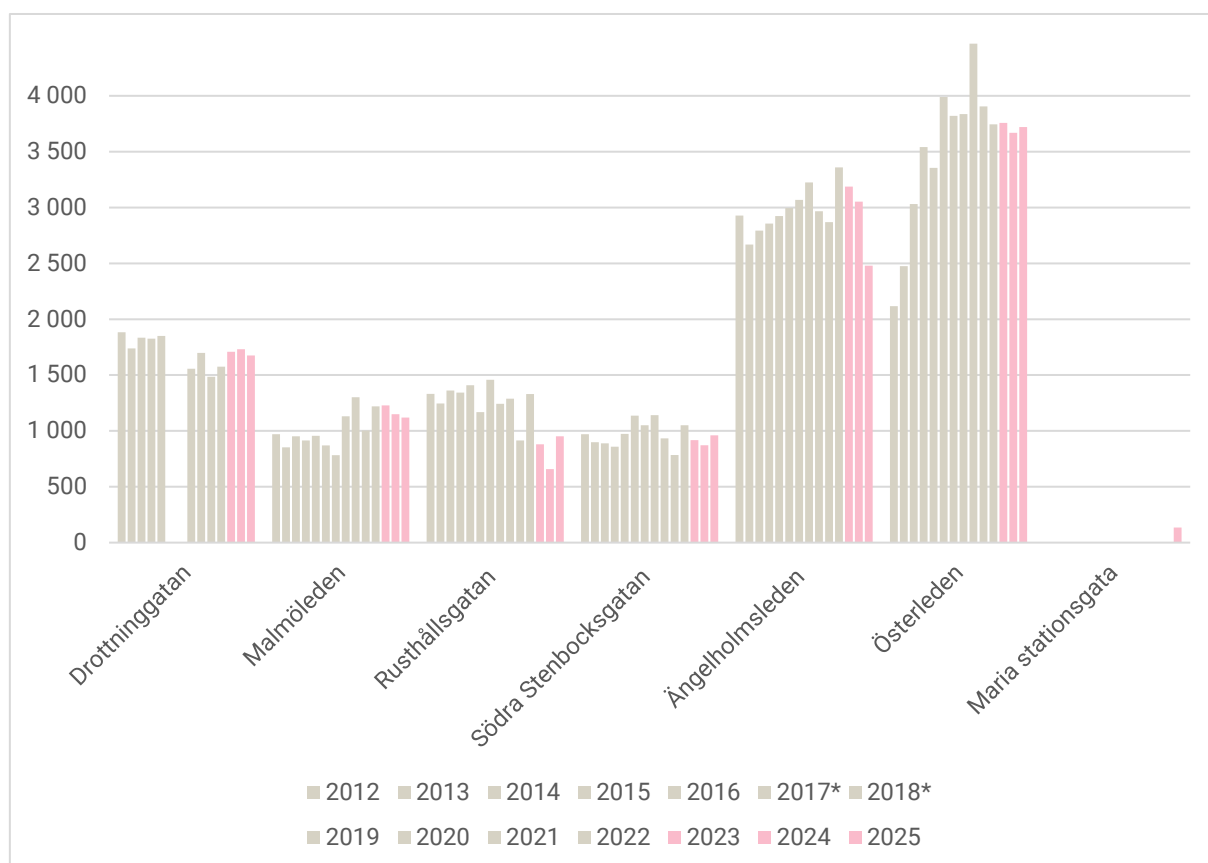
Längs de större, och årligen mätta, vägavsnitten syns en generell minskning på omkring en procent sedan 2024. Störst är minskningen på det yttre avsnittet av Ängelholmsleden, vilket delvis förklaras av att en del trafik till och från väg 111 numera går via Maria stationsgata.



FIGUR 15: Trafikflöden längs större vägavsnitt 2012–2025.

Tung trafik

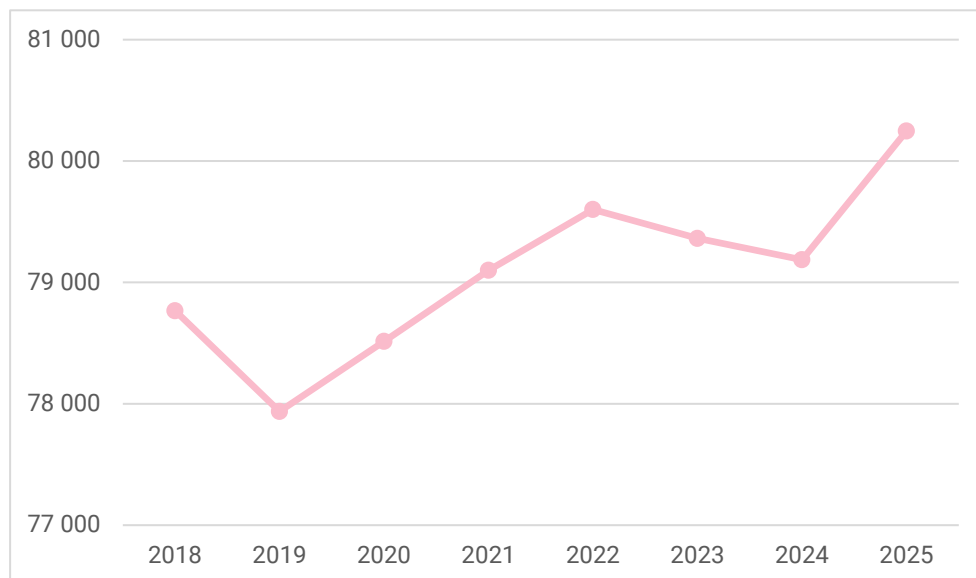
Även för den tunga trafiken syns en minskning och för staden som helhet är den ganska påtaglig, med en flödesminskning de senaste tre åren på över 5 procent. Detta kan delvis förklaras av konjunkturedgången. I absoluta tal är minskningen som störst längs Österleden och Malmöleden, men det finns också vägvsnitt som uppvisar en tydlig ökning av tung trafik. Det gäller exempelvis gatorna på Långeberga samt Hälsobacken. För Långeberga hänger utvecklingen tydligt samman med verksamhetsområdenas utbyggnad. Ökningen i Hälsobacken förklaras främst av ytterligare stadsbusslinjer där.



FIGUR 16: Trafikflöden av tung trafik längs större vägvsnitt 2012–2025.

Bilnehav

Bilnehavet har under en längre tid utvecklats i nära relation till stadens befolkningsutveckling. Efter en period med avtagande tillväxt i både befolkning och bilnehav tycks denna trend ha brutits under 2025, då framför allt bilnehavet ökade tydligt (+1 060 personbilar).



FIGUR 17: Antal personbilar i Helsingborg 2018-2025 (även avställda fordon).

Bilnehavet bedöms inte minska i någon större omfattning inom överskådlig tid, vilket utgör ett centralt planeringsantagande som bör ligga till grund för fortsatt dimensionering av parkeringssystemet. Detta förstärks av den tydliga korrelationen mellan befolkningsutveckling och antal personbilar.

Stabiliserade räntenivåer har ökat hushållens ekonomiska handlingsutrymme, vilket bidragit till ett ökat biläande. Samtidigt har förändrade arbetsmönster, med ökad andel distans- och hybridarbete, ökat behovet av flexibilitet snarare än frekvent pendling – vilket gynnar biläande.

Detta skapar ett tydligt utrymme för kollektivtrafiken att utveckla mer flexibla erbjudanden, exempelvis i kombination med infartsparkeringar där resenärer byter till kapacitetsstarka färdmedel för den sista delen av resan eller månadskort som inte behöver användas dagligen för att vara lönsamma.



FIGUR 18: Skillnaden i stadens befolkningsutveckling och motsvarande för personbilar år för år. Under perioden från 2014 till idag har befolkningen ökat med knappt 20 000 personer och antalet personbilar har under samma period ökat med 10 600 bilar. År 2018 började vi inkludera avställda bilar varför det året ser avvikande ut.

Befolkningsutvecklingen och bilinnehavet fortsätter att samvariera, vilket innebär ett ökande antal bilar och därmed ett växande tryck på parkeringssystemet. På kort sikt bedöms parkeringstrycket öka ytterligare, vilket i första hand bör hanteras genom flexibla och temporära lösningar för att undvika inlåsning i långsiktiga strukturer.

Mot bakgrund av att bilinnehavet inte förväntas minska i närtid behöver planeringen utgå från ett fortsatt stort behov av parkering, med särskilt fokus på lokalisering. Parkeringslösningar bör i första hand finnas i anslutning till bostaden. Parkeringslösningar på flera plan, såsom parkeringshus och mobilitetshus, bör prioriteras då de är mer yteffektiva än markparkering och mer kostnadseffektiva än underjordiska garage.

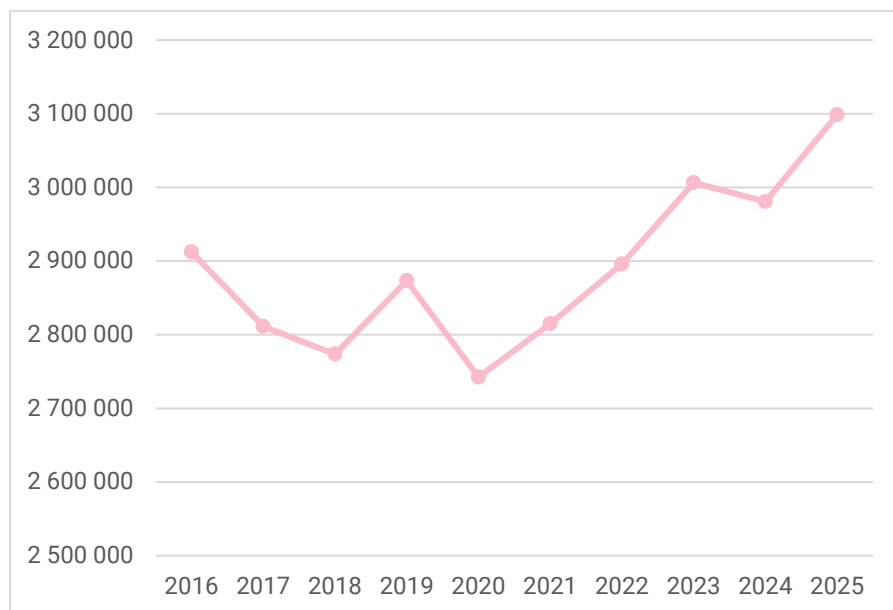
Införandet av delade mobilitetstjänster kan på sikt minska bilinnehavet, men innebär samtidigt att parkeringsbehovet kan öka temporärt under en övergångsperiod. Bilinnehavet varierar geografiskt inom staden, där centrala områden har lägre nivåer medan ytterområden har högre. Detta understryker behovet av en differentierad parkeringsstrategi.

Bilparkering

Pandemin medförde en tydlig nedgång i bilanvändning och parkeringsaktivitet under 2020–2021. Därefter har en successiv återhämtning skett och utvecklingen har nu passerat nivåerna före pandemin.

Under 2025 uppnåddes den högsta nivån av unika parkeringstillfällen sedan mätningarna inleddes. Nedgången under 2024 kan därmed bedömas som normal variation snarare än ett trendbrott.

Sammantaget visar detta att efterfrågan på parkering inte bara har återhämtat sig, utan efterfrågan ökar, vilket indikerar en fortsatt hög bilanvändning.



FIGUR 19: Antal unika parkeringstillfällen i Helsingborg 2016–2025.

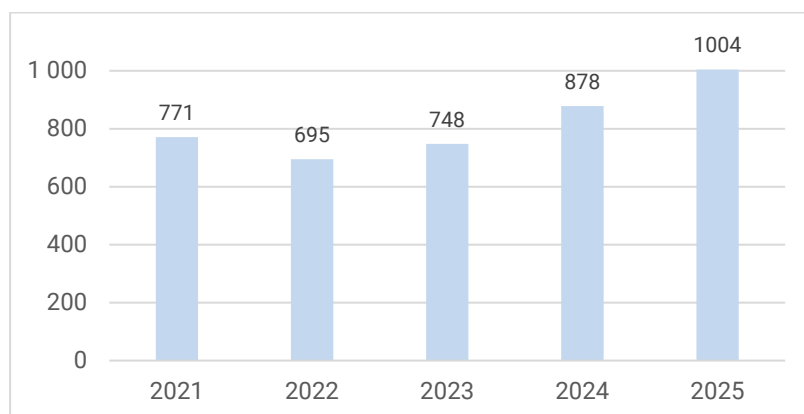
Trafiksäkerhet och miljö

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

Olycksutveckling

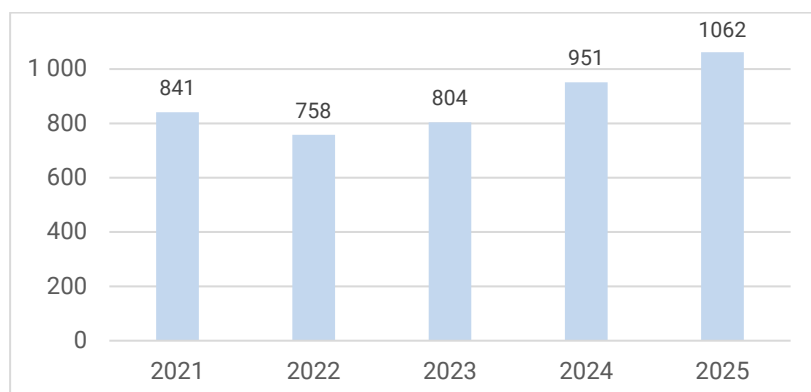
Sammanställningen av olycksstatistiken är baserad på utdrag ur den nationella trafikolycksdatabasen Strada, som bygger på uppgifter från polisen och akutsjukvården. Analyserna omfattar enbart rapporterade trafikolyckor där någon har skadats. Antalet olyckor avser hela kommunen, inte bara de vägar och gator som kommunen ansvarar för.

Det finns en viss eftersläpning i sjukvårdens rapportering, något som har märkts de senaste åren. Fördröjningen beror dels på personalbrist, dels på att arbetsinsatsen ökat efter en lagändring 2021. Numera måste alla akutsjukhus rapportera personer som sökt vård efter en trafikolycka, och även olyckor med fritidsbåtar ska ingå i rapporteringen. Till den här rapporten bedöms sjukhusregistreringen för 2025 vara klar, vilket gör att statistiken blir jämförbar med tidigare år.



FIGUR 20: Antal trafikolyckor med personskada åren 2021–2025.

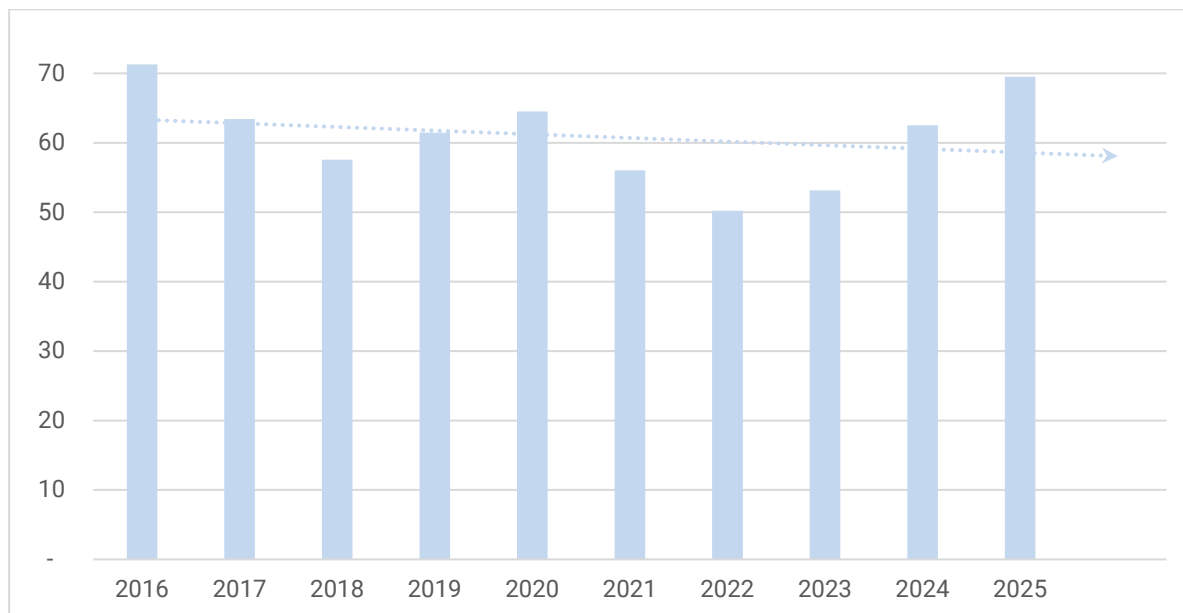
För 2025 har 1 004 trafikolyckor rapporterats in. Under pandemiåren minskade antalet trafikolyckor, men efter den tidigare långsiktigt nedåtgående trenden ser vi nu istället en ökning. En del av ökningen kan förklaras av att sjukhusen rapporterar in fler olyckor än tidigare. Vi ser också en betydande del av ökningen som består av olyckor där trafikanter färdats på elsparkcykel.



FIGUR 21: Antal omkomna och skadade personer i trafiken 2021–2025.

Under 2025 har fem personer rapporterats som omkomna i en trafikolycka, 55 som svårt skadade och 1 002 personer som måttligt eller lindrigt skadade. Det är generellt svårt att följa olycksstatistik från år

till år, eftersom många yttre faktorer påverkar utfallet, till exempel väder och trender. Därför krävs ett längre tidsperspektiv för att kunna se den verkliga utvecklingen. I takt med att stadens befolkning ökar är det också viktigt att sätta olyckstalen i relation till detta. Trots en ökad rapporteringsgrad under senare år har antalet omkomna och skadade per 10 000 invånare minskat med cirka 2 procent under den senaste tioårsperioden. Motsvarande siffra var -12 procent föregående år.



FIGUR 22: Antal omkomna och skadade personer i trafiken per 10 000 invånare 2016–2025.

Nästan åtta av tio personer som omkom eller skadades i trafiken under 2025 var oskyddade trafikanter, det vill säga fotgängare och cyklister. Jämfört med året innan har andelen skadade cyklister ökat med drygt 10 procent och nästan hälften av dem färdades på elsparkcykel vid olyckstillfället. Ungefär 15 procent av de skadade färdades i bil.

När vi delar upp olyckorna efter typ ser vi att flest personer skadas som cyklister eller fotgängare i singelolyckor. Det är också vanligt att cyklister skadas i kollisioner med motorfordon och att motorfordonsförare skadas vid upphinnandeolyckor och singelolyckor. Under året har antalet skadade cyklister ökat i flera olyckstyper, som till exempel singelolyckor, kollisioner med motorfordon samt kollisioner med andra cyklister eller fotgängare.

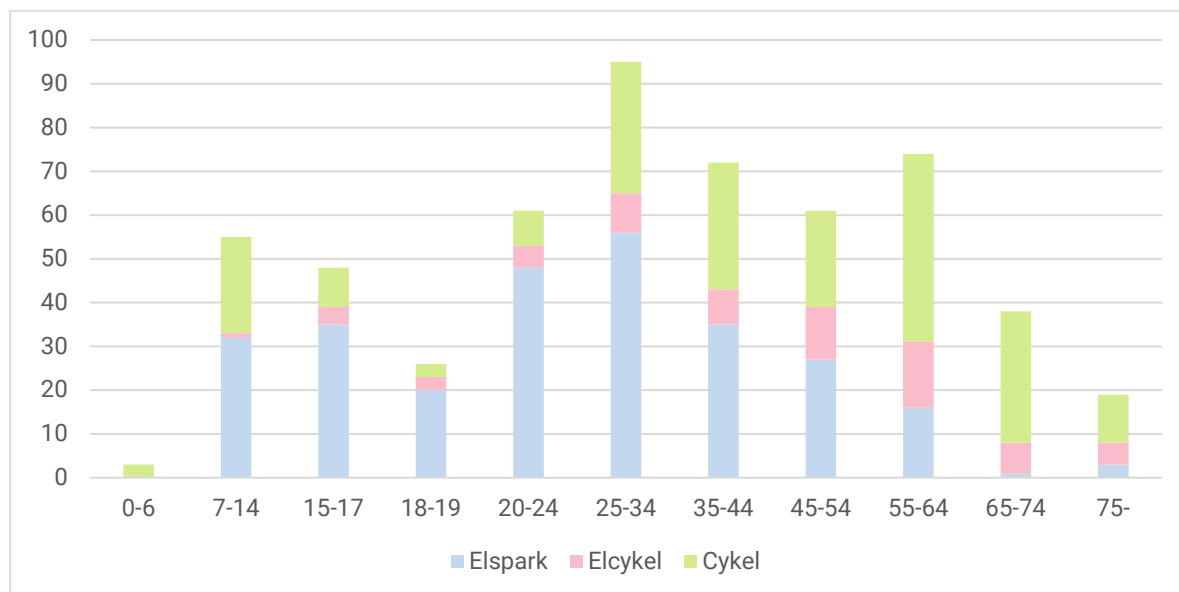
Ett av målen i Cykelplan för Helsingborgs stad 2017–2023 är att antalet dödade och skadade cyklister fortlöpande ska minska. Statistiken för 2025 visar att 565 cyklister skadades, vilket är omkring 170 fler än året innan. Ungefär sju av tio skadades i en singelolycka. Sett över en längre tidsperiod syns en uppåtgående trend i antalet skadade cyklister.

Elsparkcyklar står för en stor del av skadorna i trafiken. Hela 25 procent av alla som skadades i trafikolyckor färdades på elsparkcykel. Bland skadade cyklister är andelen ännu större, där närmare hälften färdades på elsparkcykel vid olyckstillfället.

Den tidigare nedåtgående trenden avseende antalet skadade cyklister vände i samband med att de första elsparkcyklarna introducerades 2019. Sedan dess ökar antalet skadade cyklister markant för varje år.

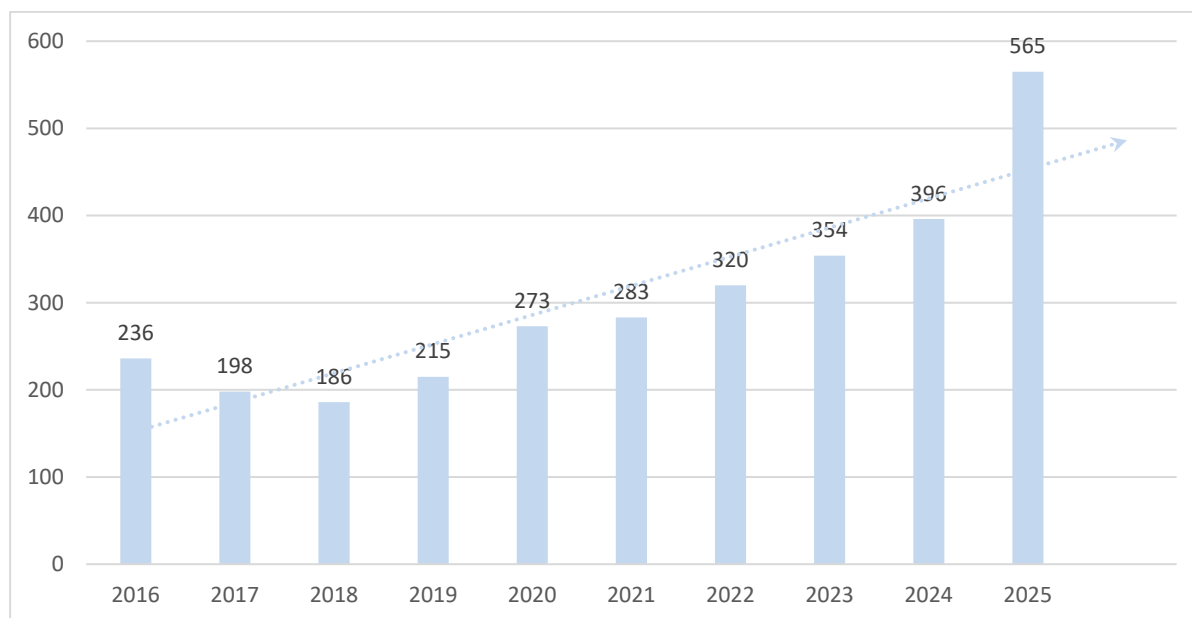
Yngre personer är särskilt drabbade. Hälften av alla som skadades på elsparkcykel var mellan 7 och 24 år. Bland cyklisterna i åldern 18–24 år färdades närmare 80 procent på elsparkcykel i samband med olyckan.

Även bland cyklister som skadades i singelolyckor är elsparkcyklarna framträdande. Mer än hälften färdades på elsparkcykel. Fyra av tio cyklister som skadades i kollision med motorfordon körde elsparkcykel.

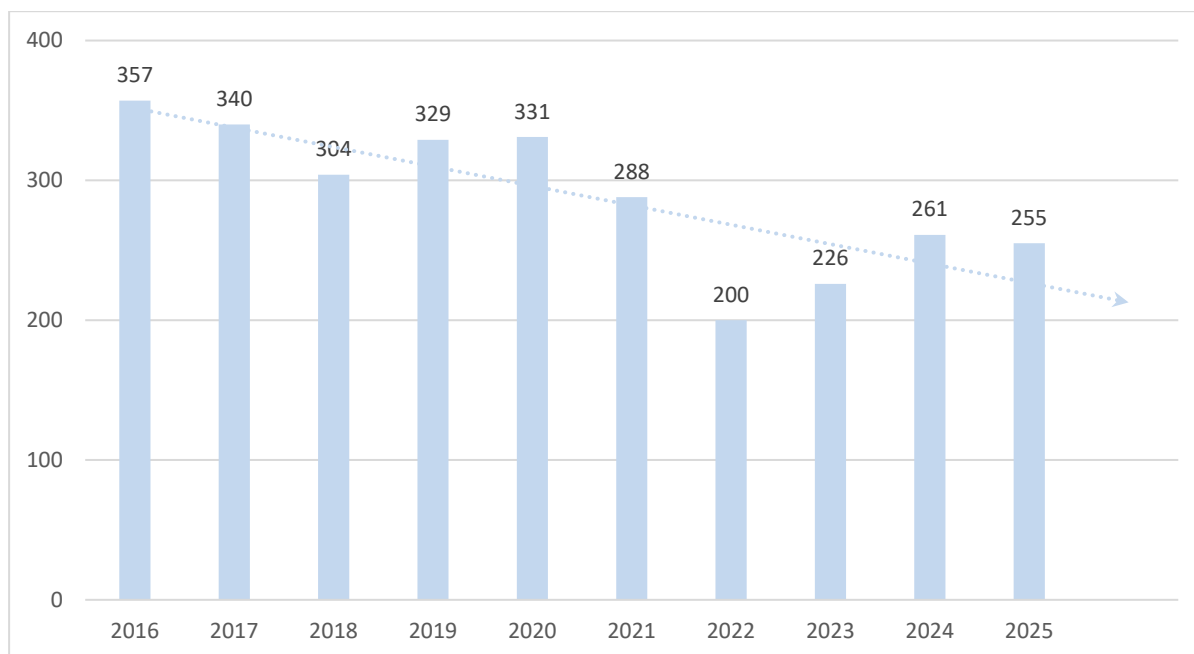


FIGUR 23: Antal skadade cyklister under 2025, uppdelat efter åldersgrupp och typ av cykel.

Antalet dödade och skadade fotgängare varierar från år till år, delvis beroende på väderförhållanden under vinterhalvåret. Statistiken visar att 255 fotgängare skadades under 2025, vilket är marginellt färre än året innan. På längre sikt pekar utvecklingen på en nedåtgående trend. Knappt åtta av tio fotgängare skadades i en singelolycka, det vill säga en fallolycka.



FIGUR 24: Antal cyklister som dödats eller skadats i trafikolycka 2016-2025.



FIGUR 25: Antalet fotgängare som dödats eller skadats i trafikolycka 2016–2025.

Antalet omkomna fotgängare och cyklister varierar från år till år, men är generellt få. Under de senaste tio åren har i genomsnitt en fotgängare per år och en cyklist vartannat år omkommit i trafiken. Varje år skadas dessutom ungefär 20 cyklister och 20 fotgängare allvarligt.



Cyklist vid Viskstråket.

Luftkvalitet

Mätningar av luftföroreningar i Helsingborg sker kontinuerligt vid två mätstationer placerade på Drottninggatan och Södra Stenbocksgatan och i enlighet med luftkvalitetsförordningen.

Mätningarna under 2025 visar att miljökvalitetsnormerna med gräns- och målvärden för de olika luftföroreningarna klarades med god marginal.

Naturvårdsverket har tagit fram ett förslag till hur EU:s reviderade luftkvalitetsdirektiv kan genomföras i svensk lagstiftning. Naturvårdsverkets förslag till ändringar är tänkt att träda i kraft under 2026 efter beslut i regeringen. Det reviderade luftkvalitetsdirektivet innebär en skärpning av miljökvalitetsnormerna.

Nuvarande uppmätta halter luftföroreningar klarar även de nya föreslagna skärpta miljökvalitetsnormerna, men marginalen blir mindre. För flera av föroreningarna är dock halten över de riktvärden som WHO rekommenderar. Ur ett hälsoperspektiv är det av betydelse att halten luftföroreningar är så låg som möjligt och önskvärt är att de på sikt underskrider WHO:s strängare nivåer.

Avgasemissionerna har minskat generellt och kommer sannolikt även fortsatt att minska med tiden genom bättre avgasrening och en ökad andel fordon med eldrift, trots att trafiken ökar när staden växer. Även om avgasemissionerna minskar finns det en risk att partikelhalten i luften ökar. Partikelhalten orsakas till stor del av slitaget av vägar, däck och bromsar och är därför mindre beroende av vilket drivmedel som används.

En ökad trafik när staden växer, en tyngre fordonsflotta och halkbekämpning vid kallare vintrar är osäkerhetsfaktorer som kan ha negativ påverkan på partikelhalten. Det kan innebära att halterna av PM_{2,5} och PM₁₀ kan bli högre framöver jämfört med dagens nivåer. Även om de nu gällande miljökvalitetsnormerna klaras och troligen även de skärpta nya normerna finns det sammantaget anledning att följa utvecklingen noggrant. Det gäller framför allt för föroreningar av partiklar i luften. Det är således också angeläget att fortsätta arbetet med hållbart resande och att minska andelen fordonstransporter.

Du kan läsa mer och ta del av miljöförvaltningens årsrapport för 2025 i sin helhet på:
helsingborg.se/bo-bygga-och-miljo/klimat-och-miljo/luften-i-helsingborg



Drottninggatan i centrala Helsingborg.

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 stads gällande åtgärdsprogram avser perioden 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 bullerkartläggningen gjordes 2021. Baserat på kartläggningen 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 bullret i många grönområden och närparker ligger över rekommenderade nivåer. Flera skolor, vårdboenden och LSS-boenden är också i särskilt behov av bullerdämpande åtgärder.

Bland de bullerreducerande åtgärder som genomförts under 2025 kan bullerskydd utmed Landskronavägen söder om Råå nämnas. Likaså har nya bullervallar tillkommit mellan Laröd och Mariastaden i syfte att reducera bullret från, i första hand, väg 111.

Klimat och utsläpp från transporter

Helsingborg vill agera drivande i arbetet för klimatomställningen. Sedan något år tillbaka har staden en ny Klimat- och energiplan för perioden 2025–2030. Planen visar vad som krävs för att staden ska bli klimatneutral till år 2030 och syftar till att förmå staden, tillsammans med näringslivet, invånarna, föreningar och akademi, att öka takten i omställningen. Klimatneutralitet innebär att de direkta utsläppen av växthusgaser i Helsingborg, samt utsläpp från användning av energi, ska minska med 85 procent jämfört med 1990.

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

Utsläppen från transportsektorn i Helsingborg har minskat med 30 procent från 1990 till 2021, vilket är en något större minskning än för Sverige som helhet. 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 tio åren innebär det endast en drygt 50-procentig minskning jämfört med 1990.

Koncernen bidrar till att skapa förutsättningar för minskade utsläpp genom att underlätta för hållbart resande, bland annat med satsningar på gång, cykel, kollektivtrafik och genom utbyggnad av laddinfrastrukturen. Koncernen har även möjlighet att bidra till utsläppsminskningar genom inköp och upphandling. Andelen fossilfria drivmedel till personbilsflottan i koncernen är 95 procent 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 logistiknav 2030.

Laddinfrastruktur och elektrifiering

Antalet laddbara fordon har ökat kraftigt och uppgår vid utgången av 2025 till 15,3 procent av fordonsflottan. Trots den snabba tillväxten utgör laddbara fordon fortfarande en minoritet och nuvarande utvecklingstakt indikerar att 50 procent uppnås först omkring år 2038. Detta innebär ett betydande gap mot stadens mål om 50 procent laddbara fordon redan till år 2030.

Samtidigt har Helsingborg redan uppnått och överträffat kraven enligt EU:s förordning AFIR (Alternative Fuels Infrastructure Regulation). Med över 42 MW installerad publik laddeffekt överstiger staden redan det beräknade behovet för 2030 (cirka 41 MW).

Detta innebär att laddinfrastrukturen ligger i framkant i förhållande till fordonsflottans elektrifiering. Fokus bör därför skifta från fortsatt utbyggnad till optimering – rätt lokalisering, balanserad effekt och hög nyttjandegrad.

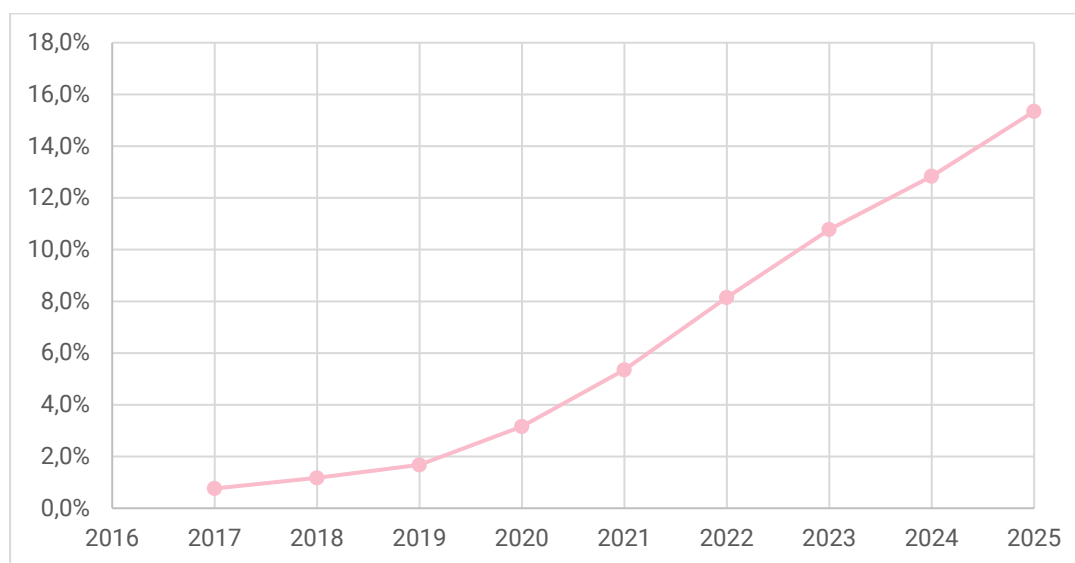
Det effektbaserade måttet enligt AFIR möjliggör en mer behovsanpassad utbyggnad:

- Hög effekt i lägen med korta parkeringstider och hög omsättning
- Lägre effekt och fler laddpunkter i bostadsnära lägen

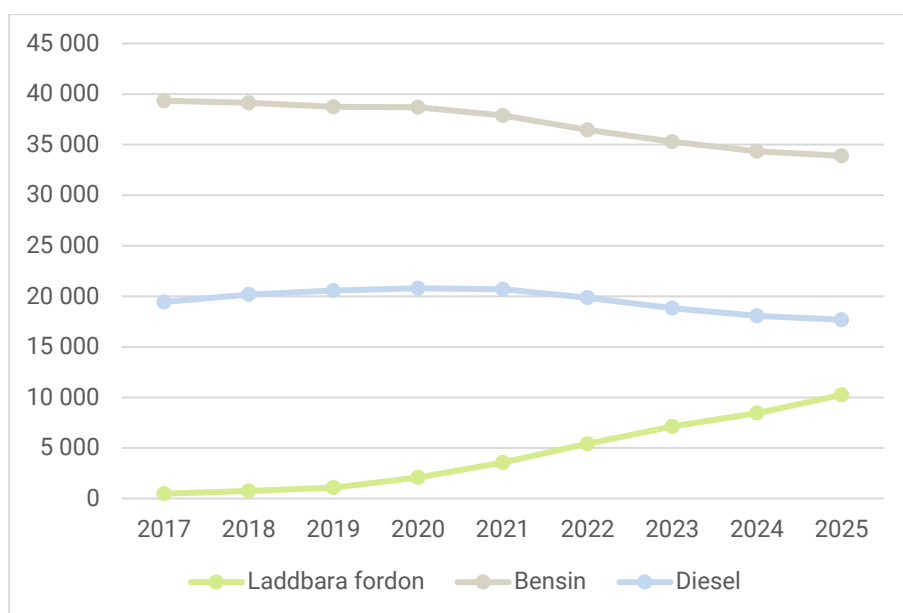
Elektrifieringen minskar inte behovet av parkering, utan förändrar det. Parkering behöver i ökande grad kombineras med laddning, särskilt i bostadsnära miljöer.

Samtidigt har tillväxten av rena elbilar mattats av, medan intresset för laddhybrider ökat. Detta tyder på att omställningen är konjunkturkänslig och att tidshorisonten för att nå uppsatta mål kan behöva omprövas.

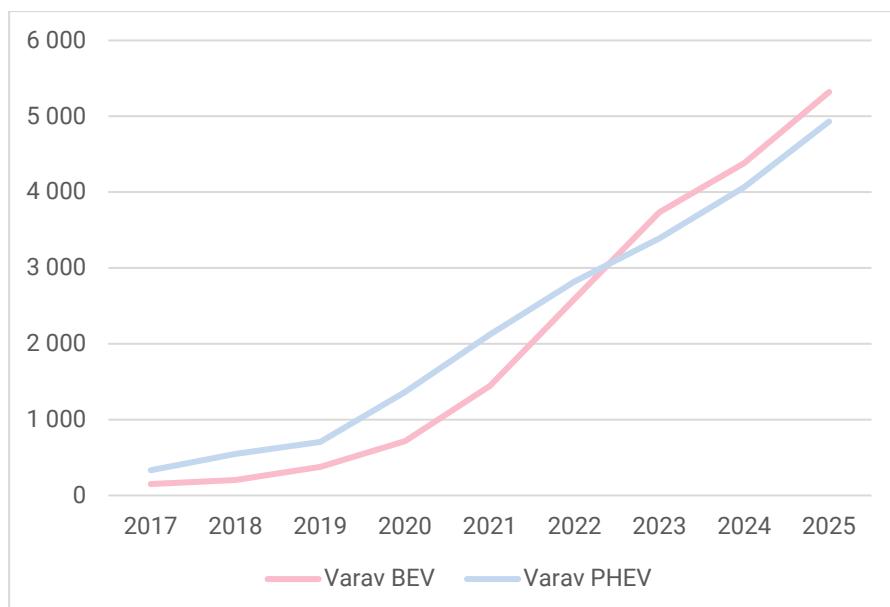
Sammantaget har Helsingborg byggt upp en laddinfrastruktur som redan motsvarar framtida behov medan elektrifieringen av fordonsflottan utvecklas långsammare än planerat. Det strategiska fokuset bör därför ligga på att öka nyttjandet av befintlig kapacitet.



FIGUR 26: Elektrifieringsgraden av personbilsflottan i Helsingborg 2016–2025.



FIGUR 27: Antal personbilar i trafik fördelat på bränsletyp.



FIGUR 28: Antal registrerade fordon i trafik i Helsingborg, som är rena elbilar (Battery Electric Vehicle – BEV samt PHEV (plugin-hybrider)).

Helsingborg står i ett läge där både bilinnehav och bilanvändning fortsatt ökar, samtidigt som laddinfrastrukturen redan är dimensionerad för framtida behov. Den centrala utmaningen framåt är därför inte att bygga mer – utan att styra användning, lokalisera rätt och öka nyttjandegraden i befintliga system.

Det här har vi gjort under 2025

I syfte att uppmuntra ett mer hållbart resande har staden genomfört en rad olika projekt och arbeten. Här följer en sammanställning över en del av det som genomförts under 2025.

Beteendepåverkan och kampanjer

Under 2025 genomfördes, som tidigare år, flera kampanjer för att uppmuntra ett mer hållbart resande. Totalt deltog 284 personer som testcyklister i kampanjen Cykla istället och fick möjligheten att prova att cykla i sin vardag. Under året arrangerades också en cykelparad som samlade deltagare i alla åldrar och satte fokus på cykeln som ett roligt och klimatsmart transportmedel.

Samarbetet med företag fortsatte och utvecklades, där konceptet Smartare arbetsresor tog fart och som kommer pågå till 2028. Samtidigt har ännu fler barn fått kunskap om aktiva och hållbara sätt att ta sig till skolan, till exempel genom att gå eller cykla. På så sätt bidrar insatserna både till bättre hälsa, ökad trafiksäkerhet och minskad klimatpåverkan.

Cykelparad – 220 deltog

Den 17 maj genomfördes Helsingborgs tredje cykelparad för att fira och uppmärksamma cyklingens alla fördelar för hälsa och miljö. 220 personer deltog och cyklade tillsammans från Sundstorget genom staden med mycket glädje och engagemang. Paraden var väldigt lyckad och uppskattad.

Cykla istället – 284 deltog

Under 2025 deltog 284 personer i testcykling och cyklade under sex veckor. Av dessa svarade 63 % att de kommer fortsätta cykla minst tre dagar i veckan. Före kampanjen cyklade deltagarna i snitt 3,7 gånger i veckan och under kampanjen 4,9 gånger, vilket blev en ökning med 32 %. På frågan vad det bästa är med att cykla blev det vanligaste svaret (42 %) att det är bra för hälsan och ger träning och motion. Av deltagarna uppgav 62 % efter testperioden att det är enkelt att cykla i Helsingborg, jämfört med 51 % före kampanjen. Avslutningsvis uppgav 86 % att de 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 2026.

Barntrafikskolan – 1 073 förstaklassare deltog

På Barntrafikskolan får skolelever lära sig om trafiksäkerhet genom undervisning som leds av personal från Miljöverkstaden. Syftet är att ge barnen kunskap om hur man rör sig säkert i trafiken, särskilt som cyklist och fotgängare. Undervisningen kombinerar teori och praktik, vilket gör att eleverna får möjlighet att öva på trafikregler och olika trafiksituationer i en trygg och pedagogisk miljö.

Barntrafikskolan är också öppen för besök utanför skoltid. Barn och familjer kan då komma dit med egen cykel för att leka, träna och lära sig mer om trafik på ett roligt och lärorikt sätt. På så vis blir platsen en mötespunkt där barn kan utveckla sin trafikförståelse även på fritiden.

Under läsåret 2024/2025 deltog totalt 1 073 elever i årskurs 1 i undervisningen. Sammanlagt tog verksamheten emot 85 skolgrupper. Detta visar att Barntrafikskolan är en välbesökt och uppskattad verksamhet som bidrar till att stärka barns kunskap om trafiksäkerhet redan i tidig ålder.

Skoj på hoj – 179 förstaklassare deltog

Skoj på hoj är en fortsättning och fördjupning av de kunskaper som barnen får i Barntrafikskolan. Skillnaden är att undervisningen nu flyttas ut till skolgården, där eleverna får möjlighet att öva praktiskt på sina cyklar.

Genom lekfulla övningar och cykellekar utvecklar barnen sina färdigheter i att cykla. Fokus ligger på att stärka balansen, träna cykelkontroll och öka förståelsen för grundläggande trafikkunskap och säkerhet i trafiken. Barnen får till exempel prova olika balansövningar, öva på att starta och stanna säkert samt navigera genom enkla banor tillsammans med sina klasskamrater. Målet med Skoj på hoj är att barnen ska känna sig tryggare på cykeln och samtidigt få en bättre förståelse för hur man beter sig säkert i trafiken.

Under 2025 deltog 179 elever i årskurs 1. Totalt genomfördes 12 lektioner, där eleverna fick möjlighet att träna sina cykelfärdigheter och samtidigt ha roligt tillsammans.

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 på Helsingborgs stads kontaktcenter. Under samma vecka genomförde polisen cykelljuskontroller på stan.



När du använder reflex är du inte bara rädd om dig själv utan även om dina medtrafikanter.

Infrastrukturåtgärder

Den fysiska staden är under ständig förändring och många av förändringarna är kopplade till trafik och transporter i syfte att skapa en säkrare, tryggare och mer attraktiv stad för invånare och besökare.

Gång-, cykel- och trafiksäkerhetsåtgärder

Med utgångspunkt i Cykelplan Helsingborgs stad 2017–2023 samt Trafikplan för Helsingborgs stad 2017 har vi under året genomfört flera ombyggnader för att förbättra framkomligheten och skapa bättre förutsättningar för fler att cykla och gå.

Vi har färdigställt flera nya gång- och cykelbanor som knyter ihop stadens cykelnät, bland annat längs Trädgårdsgatan, Vålavägen, Johan Banérs gata, Ringstorpssvägen och Övre Eneborgsvägen. I dessa projekt har vi också anlagt hastighetsdämpande åtgärder för att öka trafiksäkerheten. Södra Storgatan, den sista etappen av vår nya cykelgata med upphöjda korsningar genom centrum, blev klar. Dessutom färdigställde och invigde vi vår första supercykelväg, mellan Helsingborg C och Laröd.

Vi har även genomfört flera insatser för att öka trafiksäkerheten längs barns skolvägar. Bland annat har vi byggt fartdämpande åtgärder och säkra överfarter på Gustav Adolfs gata och Pålsjövägen samt vid Ringstorpsskolan och Husensjö skola. Längs Rausvägen har cykelstråket kompletterats med upphöjda cykelöverfarter och i Påarp, Bårslöv, Laröd och Ödåkra har vi anlagt upphöjda passager för både gående och cyklister.

Vi får fortsatt återkommande synpunkter på trafikotryggheten i vissa områden. Under våren fortsatte vi därför arbetet med att anlägga så kallade trygghetsgupp på mer trafikerade villa- och uppsamlingsgator, som ett komplement till blomlådor och "Din fart"-skyltar.



Separerad cykelbana på Övre Eneborgsvägen, upphöjt gång- och cykelövergångsställe på Pålsjögatan, Två separerade cykelbanor på Trädgårdsgatan och fartgupp vid Husensjö skola.

Större projekt och stadsutveckling

Under sommaren 2025 invigdes tunneln under Varberg, vilket utvecklat tågtrafiken längs Västkusten även om det fortsatt saknas dubbelspår inne i Helsingborg. Sedan dubbelspåret mellan Ängelholm och Maria färdigställdes i slutet av 2023 har staden arbetat med stationsområdet i Maria. Under 2025 öppnades Maria stationsgata för biltrafik mellan Mariastaden och Berga. Redan under 2024 hade regionbussarna börjat passera förbi stationen och under 2025 började HelsingborgsExpressen 2 passera här även om de nya bussarna inte kommit. Trafiken i centrala staden påverkades större delen av året av att Trädgårdsgatan var stängd för biltrafik.

Innovationsarbete

Helsingborgs stad och trafikenheten arbetar aktivt med innovation för att utforska nya effektiva lösningar som gör Helsingborg till en bättre plats att bo och verka i. Våra innovationsprojekt har en tydlig behovsägare och vi fokuserar på verkliga miljöer tillsammans med forskare, företag och andra aktörer. Staden använder testbäddar och pilotprojekt för att utveckla förmågor i organisationen, men även framtidens hållbara transporter och mobilitetstjänster.

Leveransrobotar

I projekten Helsingbotica och Transatlantic Knowledge Exchange har fokus legat på leveransrobotar i stadsmiljö och digital reglering. Resultaten från Helsingbotica har överträffat förväntningarna. Leveransrobotar kan etableras i bostadsmiljöer utan större förändringar i transportkedjan. Invånarna upplever robotleveranser som enkla och smidiga, samtidigt som de bidrar till tryggare, tystare och säkrare bostadsområden. Forskarna visar också på stor affärs- och miljönytta, även utan att räkna med den ofta mest förorenande delen av transportkedjan – den korta bilresan till ett paketombud. Projekten visar dessutom att leveransrobotar kan öka tillgången till service, särskilt för äldre, personer med funktionsnedsättning och barnfamiljer. Tekniken har potential att användas till mer än leveranser – till exempel för återbruk, trygghet och andra samhällstjänster. En viktig lärdom är att kommunen har en avgörande roll i att skapa rätt förutsättningar genom planering, reglering och samverkan.

Delad mobilitet

Helsingborg deltar i projektet DUT SASMAP-15mC (Driving urban transition, Systems Approach to Shared Mobility, Accessibility, and Proximity for 15 Minutes Cities). Projektet startade under 2025 och kommer pågå under ett antal år. Projektets övergripande intention är att utforska hur delad mobilitet och stadsmiljön kan påverka användandet av privata bilar. Genom deltagandet förväntas staden bland annat få ökad kunskap om vilka typer av delad mobilitet som ger effekt på resandet.

Fortsatt arbete under 2026

- Vi fortsätter utforska och utvärdera olika **datakällor och analysmetoder** för att få en djupare förståelse för människors rörelsemönster och resvanor.
- Vi startar upp projektet **Smartare arbetsresor** för att hjälpa företag och arbetsplatser att göra pendlingen till, från och i jobbet mer hållbar, billigare och hälsosammare.
- Vi slutför arbetet med en **ny cykelplan** och får den antagen under året. I cykelplanen testar vi nya och gamla idéer, nya sätt att planera och främja ett ökat och säkert cyklande i staden. Till cykelplanen tar vi även fram en cykelvägvisningsplan som underlag för investering i cykelvägvisning med målsättning om ökad orienterbarhet längs våra cykelvägar.
- Vi har inlett arbetet med att ta fram en **trafiksäkerhetsplan** och utvecklar vår verktygslåda för att kunna möta framtidens behov av säkra trafikmiljöer för alla trafikanter. Under året ska vi fortsätta följa utvecklingen både lokalt och nationellt för att tillsammans hitta sätt att minska olyckorna.
- Vi fortsätter **planeringen kring elektrifiering och laddinfrastruktur** för att möta framtidens mobilitetsbehov och möjliggöra en övergång till fossilfria transporter.
- Vi arbetar vidare med att 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, smarta arbetsresor och interna initiativ för hållbart resande.

