



Heléne Nilsson är trafikplanerare, Leo Schneede parkerings-
samordnare och Victoria Johansson projektledare på trafik-
enheten på stadsbyggnadsförvaltningen.



HELINGSBORG

Alla med på tåget? Eller cykeln?

Fyrtio procent av utsläppen i Helsingborg kommer från transporter, främst personbilar. För att nå stadens mål om klimatneutralitet 2030 räcker det alltså inte att bara vi som jobbar här gör smarta val. Invånarna måste med. Hur gör vi för att hjälpa helsingborgarna att ställa om? Att ställa bilen och börja resa på andra sätt? Vi frågar några av nötknäckarna på trafikenheten: Heléne Nilsson, Victoria Johansson och Leo Schneede. Tillsammans med flera andra knyter de ihop och utvecklar Helsingborgs vägnät – ett nät av möjligheter att välja miljövänligt.

” Det finns en stor utmaning i att kommunicera värdet av att resa på andra sätt, och att utforma trafikmiljön så att den välkomnar en beteendeförändring.

/ Leo

Vårt mål är hela resan

Heléne: Själva huvudtanken är att det ska vara enkelt att resa på olika sätt i Helsingborg och att kombinera de olika färdssätten. Det är en utmaning att få ihop i en stad som växer.

Leo: Vi jobbar för ”den hela resan”, alltså att det ska vara lätt att knyta ihop sin resa. Förr försökte vi säga vad människor ska göra, nu försöker vi på ett bättre sätt se till deras behov. Vem är den här människan som startar sin bilresa på morgonen?

Har han eller hon familj? Bostad i eller utanför staden? Skulle det underlätta med en infartsparkering att ställa bilen på för att resa vidare kollektivt till arbetet? Vi har en stor vision om att få det här att funka.

Heléne: Cyklar du till stationen ska det finnas ett bra garage där, med plats för alla typer av cyklar. Tar du bussen ska du sömlöst kunna byta till nästa.

Leo: Kanske skulle en ny typ av reseapp vara till hjälp här. En app som ger förslag på hur du kan kombinera färdssätt för att nå fram till målet. Andra kart- eller reseappar visar till exempel inte elsparkcyklar som ett alternativ. Elsparkcyklar är bra för ”the first and last mile”, de knyter ihop.

Victoria: För att få grepp om helheten jobbar vi på ett helt annat sätt nu. Förr när vi fick uppdrag om att bygga en hållplats, då byggde vi bara den. Nu är vi bättre samordnade med andra trafikfrågor och stämmer av i både interna och externa arbetsgrupper. Vi har regelbundna möten med Skånetrafiken, vi jobbar ihop med driften och gestaltning och försöker samordna våra åtgärder så mycket som möjligt, så att invånarna ska påverkas så lite som möjligt.

Under 2021–2022 byggde vi om Fågelsångsgatan och Norra Storgatan till cykelgata, vilket innebär att cyklister har företräde. Gående och cyklister har fått tydligare utrymme och hastighetsgränsen på gatan sänktes från 40 till 30.



Helsingborg ♥ cykling

Helsingborg har de senaste två åren utsetts till Sveriges bästa cykelfrämjande kommun i Cykelfrämjandets årliga undersökning Kommunvelometern. Och ända sedan 2010 har vi legat bland topplaceringarna. Vad beror det på?

Heléne: Vi har under flera år arbetat strategiskt och långsiktigt med cykling. Det finns en politisk enighet och en öronmärkt budget för cykelarbetet: vi gör cykelfrämjande åtgärder i väldigt många projekt. I fjol gick nästan 40 procent av de totala trafikinvesteringarna till cykling, jämfört med 7 procent för tio år sedan. Under 2022 la vi 103 miljoner på att bygga nya cykelvägar, broar och cykelparkering. Utöver det finns det ett starkt engagemang hos oss och våra kollegor för att underlätta för fler att välja cykeln.

Heléne: Supercykelvägar är en kommande nyhet i staden som vi hoppas ska bidra till att fler väljer att cykelpendla. Det är ett koncept av Region Skåne som går ut på att knyta ihop städer och orter med breda cykelvägar som har minimalt med avbrott, företräde vid korsningar och är separerade för

övrig trafik. Helsingborg får sin första mellan Laröd och Helsingborg C och invigs våren 2024.

Heléne: Utöver fysiska åtgärder i stadsmiljön, där vi skapar förutsättningar för att kunna välja att resa hållbart, driver vi ett påverkansarbete tillsammans med andra i staden. Ett exempel är forskningsprojektet 300 testcyklister, där miljöförvaltningen under 2022 och 2023 bjöd in 300 personer som vanligtvis kör bil till och från jobbet att under sex veckor prova att ta cykeln istället. Av de helsingborgare som deltog uppgav 87 procent att de ville fortsätta cykla efter testperioden. Vid en uppföljning ett år efter projektet svarade 79 procent att de gör mer än hälften av sina pendlarresor med cykel.

Leo: Är du van att ta bilen är det inte så konstigt om du fortsätter att göra det. Bilåkande är bekvämt för att du ofta kan beräkna och förutsäga din resa. Här finns en stor utmaning i att kommunicera värdet av att resa på andra sätt, och att utforma trafikmiljön så att den välkomnar en beteendeförändring.

” I fjol gick nästan 40 procent av trafikinvesteringarna till cykling, jämfört med 7 procent för tio år sedan. Utöver det finns ett starkt engagemang hos oss och våra kollegor för att få fler att välja cykeln.

/ Heléne



Bussigare helsingborgare

Victoria: Under 2007–2014 var målet att fördubbla antalet bussresenärer. Under perioden införde vi skolkort och seniorkort, Skånetrafiken satsade med fler bussar, och – målet nåddes! Vi fortsätter såklart att arbeta för fler bussresenärer, men efter 2014 har vi inte sett samma utvecklingskurva, vilket inte är så konstigt.

Victoria: Det blir lite svårt att fortsätta i precis samma takt. Till slut kommer vi till en gräns där vi har dragit ut busslinjerna, vad mer kan vi göra? Vi kan lobba för fler bussar och föreslå att de ska genomföra kampanjer på busslinjer som riskeras att läggas ner på grund av för få resenärer, men i slutändan är det Skånetrafikens beslut. Vi kan inte påverka allt. Vi får göra den trafiken som finns så bra som möjligt.

2005 började Helsingborgs stadsbussar att drivas med biogas och vi har sedan 2023 fossilfri skolskjuts. 2019 invigde vi Helsingborgs första eldrivna buss, HelsingborgsExpressen – en längre och mer spårvagnslik buss som går mellan Råå och Dalhem, mestadels i bussfiler för en effektivare resa, och med fina nya hållplatser med digital information. I slutet av nästa år väntas HelsingborgsExpressen 2 att börja rulla mellan Mariastaden och Gustavslund och 2027 kommer HelsingborgsExpressen 3.

Victoria: Pandemin gjorde att vi inte såg någon ökning av bussresandet i samband med expresslinjen. Nu är vi ungefär på den nivå som vi var 2019, och vi hoppas att fler upptäcker fördelarna med att ta bussen. Skånetrafikens mål är att bussarna ska ha 98 procent punktlighet. Om någon linje ofta är försenad tittar vi närmare på vad det kan bero på. Vid behov kan vi till exempel justera trafikljus eller bygga om för att lösa problemet.

Laddad stämning

Ett steg på resan mot att bli klimatneutrala är att vi till 2030 ska minska koldioxidutsläppen från transportsektorn med 80 procent. Förutom att investera i cykling och kollektivtrafik visar forskning att det bästa sättet för att minska utsläppen från transporter i städer är att begränsa biltrafiken. Helsingborgs stad har ingen ambition om en helt bilfri stadskärna. Däremot vill man göra alternativen attraktiva – och förbereda för fler elbilar. Till 2030 ska Helsingborg ha 3 000 nya laddstolpar, utöver de 600 som finns idag.

Leo: Vi bygger inte egna laddstationer, utan vi underlättar för andra att ställa om. Staden gör det genom Helsingborgs klimatavtal* där verksamheter i samarbete utvecklar miljövänligare lösningar. Ett exempel är elsparkcykelbolagen som till viss del lockar över bilburna till sina scootrar. Vi erbjuder Öresundskraft och andra bolag att ställa upp laddplatser på kommunal mark, och skapar därigenom bättre förutsättningar för elbilen.

Leo: Att laddstationer skulle byggas på allmän platsmark trodde jag inte för två år sedan. Tidigare kändes det tveksamt att använda allmän mark till särändamål som laddstationer. Men eftersom elbilar verkar bli den vanligaste fordonstypen är laddstolpar inte längre ett särintresse, utan snarare ett allmänintresse.

*Helsingborgs klimatavtal finns till för företag och föreningar som vill samarbeta med Helsingborgs stad för en klimatsmart framtid och syftar till att accelerera klimatomställningen.



Vad i hela världen gör vi?

Klimatet är en hjärtefråga för oss på stadsbyggnadsförvaltningen. Det var ett prioriterat område i vår verksamhetsplan 2022 och fortsätter att vara det 2023. Vad innebär det i praktiken? Vad i hela världen gör vi? Just det vill vi bli bättre på att berätta om, och den här artikeln är en del av vår berättelse.