

PM Säbyholm

Trafikutredning
Slutleverans
2026-05-21

Ändringsförteckning

Ver	Datum	Ändringsbeskrivning	Granskad	Godkänd av
0.1	2026-04-09	Interngranskning	Matilda Dahlqvist	Ante Skara
0.2	2026-04-14	Uppdragsledargranskning	Ena Cupina Holt	Ena Cupina Holt
0.3	2026-04-29	Extern granskning	Ena Cupina Holt	Ante Skara
0.4	2026-05-21	Extern granskning	Ena Cupina Holt	Ante Skara

Sweco Sverige AB	RegNo 556767-9849
Uppdrag	Säbyholm trafik- och bullerutredning
Uppdragsnummer	30107096
Kund	Landskrona kommun
Upprättad av	Ena Cupina Holt, Georg Krüger, Ante Skara
Granskad av	Matilda Dahlqvist
Godkänd av	Ena Cupina Holt
Datum	2026-05-21
Dokumentreferens	2026_05_21_PM Säbyholm_slutleverans

Innehållsförteckning

1	Inledning	4
1.1	Bakgrund	4
1.2	Syfte	4
2	Nulägesbeskrivning	5
2.1	Gång- och cykeltrafik	5
2.2	Motorfondons- och kollektivtrafik	6
2.2.1	Hastighetsgräns	7
3	Detaljplan Säbyholm 1:59	8
4	Utformning	9
4.1	Ny anslutning till cirkulationsplats	9
4.2	Säbyholmsvägen	10
4.3	Kringkörning på lokalgata inom planområdet	12
4.4	Vändplatsen	12
5	Trafikalstring	14
5.1	Nuvarande trafikflöden	14
5.2	Planområdets alstrade trafik	15
5.3	Prognos 2050	16
6	Samlad bedömning	18

1 Inledning

1.1 Bakgrund

Landskrona stad har påbörjat arbetet med en detaljplan för Säbyholm i norra Landskrona. Sweco har fått i uppdrag att ta fram en trafik- och bullerutredning som underlag för planeringen av befintliga och nya bostäder inom det gamla slottsområdet.

1.2 Syfte

Syftet är att ta fram prognostiserade trafikflöden på gatorna i området genom trafikstring och trafikfördelning i gatunätet. Underlaget används för bullerberäkningar samt för bedömning av gatuutformning och trafiksäkerhet, såsom behov av körbanebredd, korsningsutformning, passager och lösningar för oskyddade trafikanter.

Utredningen omfattar förslag på gatusektioner och kontroll av framkomlighet på befintliga sträckor, korsningar och vändplatser med körspår för dimensionerande fordon (LOS, sopbil), inklusive bedömning av sikt och hörnavskärningar. En ny anslutning till cirkulationsplatsen på Hälsingborgsvägen vid Kung Hans väg studeras och förslag redovisas i översiktliga skisser. Trafiksäkerheten ses över med särskilt fokus på skolmiljöer och skolvägar, samt cykelstråket längs Säbyholmsvägen och kopplingar till Hälsingborgsvägens parallella cykelstråk.

Bullerutredningen utförs i SoundPlan enligt Nord2000 för nuläge och prognosår och utvärderas mot Förordning (2015:216) samt Naturvårdsverkets vägledning för skolgårdar. Resultaten redovisas i en PDF-rapport med bullerkartor, tabeller och utformningsskisser. Eventuella bulleråtgärder ingår inte.

2 Nulägesbeskrivning

Säbyholm är ett bostadsområde i norra delen av Landskrona, med relativ närhet till Landskrona centrum, drygt 3,4 kilometer, se Figur 2-1. Området består huvudsakligen av bostadsbebyggelse och lokalgator, med kopplingar vidare mot det övergripande gatunätet. Närheten till centrum innebär att boende i området har tillgång till ett brett utbud av service, handel, skolor och andra funktioner inom ett relativt kort avstånd.

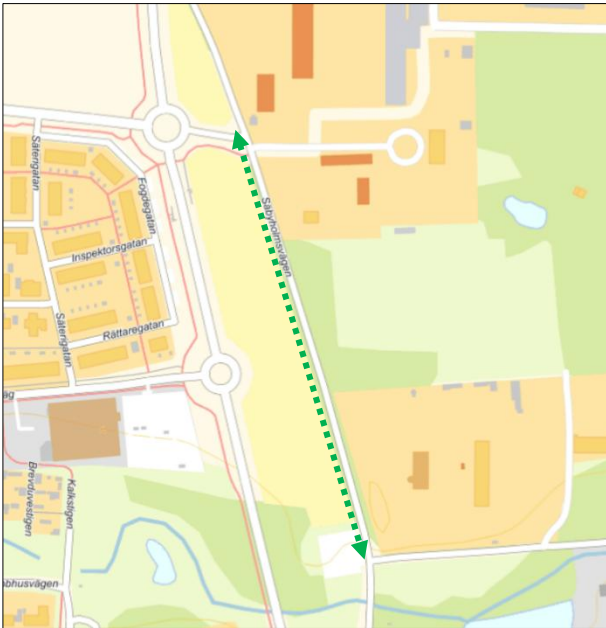
I Säbyholms direkta närhet finns några lokala målpunkter som är viktiga i vardagen. En särskilt viktig målpunkt är Säbyholms Montessoriskola, som genererar resor till och från området under framför allt morgon och eftermiddag. Utöver skolan utgör bostäder, närliggande grönområden viktiga målpunkter för boende och besökare. Vid cirkulationsplatsen på Kung Hans väg finns stormarknaden Coop Borstahuset, paketboxar samt ett gym. Området har även närhet till Karlslunds idrottsområde med idrottshall, badhus och ishall. Säbyholm ligger dessutom cirka 1,3 kilometer från havet via Erikstorpssvägen.



Figur 2-1. Till höger: Säbyholm (inramat) ligger i norra delen av Landskrona stad. Till vänster ses en inzoomning på Säbyholm. (Kartkälla: Landskronakartan <https://karta.landskrona.se/>)

2.1 Gång- och cykeltrafik

Säbyholmsvägen utgör ett viktigt stråk för gående och cyklister i blandtrafik inom området, se Figur 2-2. Gång- och cykeltrafiken är särskilt betydelsefull i anslutning till målpunkter som skolan och bostadsområdena. Stråket används både för interna resor inom Säbyholm och för resor till och från Landskrona centrum och stationen samt vidare norrut mot Helsingborg. På den motsatta sidan av Helsingborgsvägen finns en parallell gång- och cykelväg. Möjligheter att passera Helsingborgsvägen vid befintliga korsningspunkter är viktiga för kopplingarna mellan Säbyholm, Landskrona centrum, stationen och det övergripande gång- och cykelnätet.



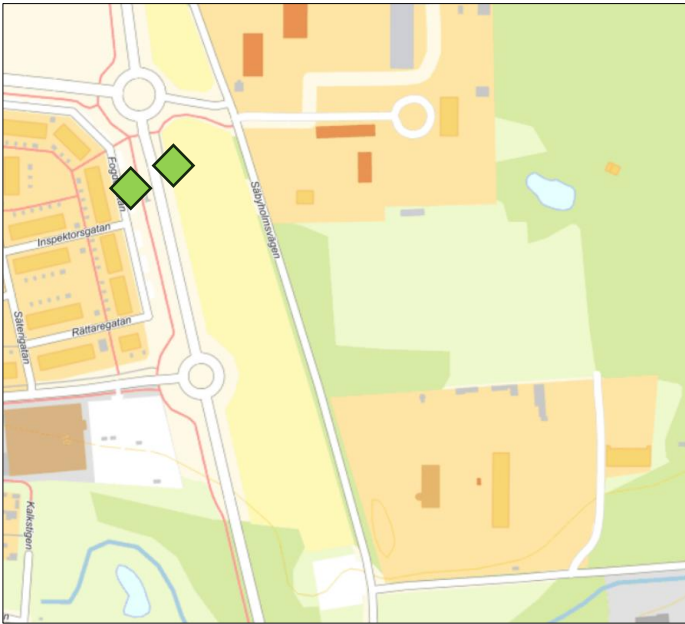
Figur 2-2. Gång- och cykelstråken -ljusröda linjer. På Säbyholmsvägen -grön streckad linje, sker gång och cykel i blandtrafik. (Kartkälla: Landskronakartan <https://karta.landskrona.se/>)

2.2 Motorfondons- och kollektivtrafik

Motorfordonstrafiken till och från Säbyholm sker huvudsakligen via Säbyholmsvägen, med koppling till cirkulationsplatsen på Hälsingborgsvägen. Denna anslutning är central för områdets tillgänglighet och utgör den enda nuvarande länken till det övergripande vägnätet.

Hållplatser för regionbuss 218 är belägna på båda sidor av Hälsingborgsvägen strax söder om cirkulationsplatsen vid Erikstorpsvägen/Hälsingborgsvägen, se Figur 2-3. Hållplatserna nås från Säbyholm via områdets gång- och cykelnät samt via befintliga passager över Hälsingborgsvägen. Linje 218 ger kopplingar mot Landskrona och Helsingborg via bland annat Glumslöv, Rydebäck, Ramlösa och Helsingborg C. I riktning mot Landskrona nås centrum och bytespunkter för vidare kollektivtrafik. Trafikeringen varierar över dygnet, men linjen utgör en återkommande regional kollektivtrafikförbindelse för området.

I anslutning till planområdet pågår även Trafikverkets arbete med en ny cirkulationsplats i korsningen Glumslösvägen/Tullstorpsvägen/väg 1248/Hälsingborgsvägen. Åtgärden bedöms vara positiv för Hälsingborgsvägens funktion, även vid tillfälliga omledningssituationer för E6, eftersom cirkulationsplatsen enligt Trafikverket syftar till att minska kapacitetsproblem samt förbättra framkomlighet och trafiksäkerhet. Den tillkommande trafiken från planområdet bör därför bedömas med hänsyn till den framtida korsningsutformningen, men planförslaget bedöms inte i sig motverka vägens omledningsfunktion.



Figur 2-3. Hållplatser för buss 218. (Kartkälla: Landskronakartan <https://karta.landskrona.se/>)

2.2.1 Hastighetsgräns

Befintlig hastighetsgräns på Sabyholmsvägen är 30 km/tim och 50 km/tim på Hälsingborgsvägen, se Figur 2-4.



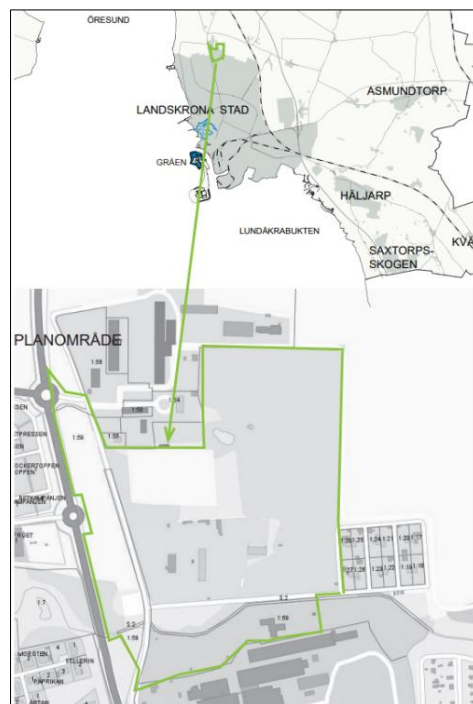
Figur 2-4. Befintlig hastighetsgräns. . (Bildkälla: google maps 2025)

3 Detaljplan Säbyholm 1:59

Planförslaget för Säbyholm syftar till att pröva möjligheten att utveckla området som en del av den framtida stadsdelen Säbyholm med bostäder och verksamheter, se Figur 3-1 och Figur 3-2. Förslaget omfattar cirka 170 nya bostäder, var av 80 bostadsenheter utgörs av lägenheter i flerbostadshus och 20 bostadsenheter utgörs av radhus/parhus. Utöver bostäder planeras omkring 7 500 kvm BTA för verksamheter, delvis i befintliga byggnader. Planen ska samtidigt ta tillvara områdets befintliga miljö- och kulturvärden och anpassa ny bebyggelse till platsens karaktär.

Ur trafiksynpunkt utgår planförslaget från att trafikmängderna inom området blir begränsade och att trafiken i huvudsak sker i blandtrafik. Den största nuvarande trafikbelastningen är kopplad till den befintliga skolverksamheten. Planeringen bygger vidare på anslutning till det övergripande vägnätet och lyfter samtidigt vikten av god tillgänglighet för gång-, cykel- och kollektivtrafik i den fortsatta utvecklingen av området. (Källa: [Säbyholm Etapp I planbeskrivning 220513.indd](#)).

Planförslaget bedöms inte påverka Hälsingborgsvägens funktion som omledningsväg för E6 på ett betydande sätt. Den tillkommande trafiken från planområdet är begränsad i förhållande till Hälsingborgsvägens övergripande funktion och bedöms huvudsakligen utgöras av lokal trafik med målpunkt inom Säbyholmsområdet. Planförslaget innebär inte heller några förändringar av Hälsingborgsvägens sträckning, sektion eller framkomlighet som försvårar vägens användning som omledningsväg.



Figur 3-1. Lokalisering av planområdet i de norra delarna av Landskrona stad. Källa Landskrona stad 2021.



Figur 3-2. Strukturskiss över planområdet gjord av Tengbom 2025.

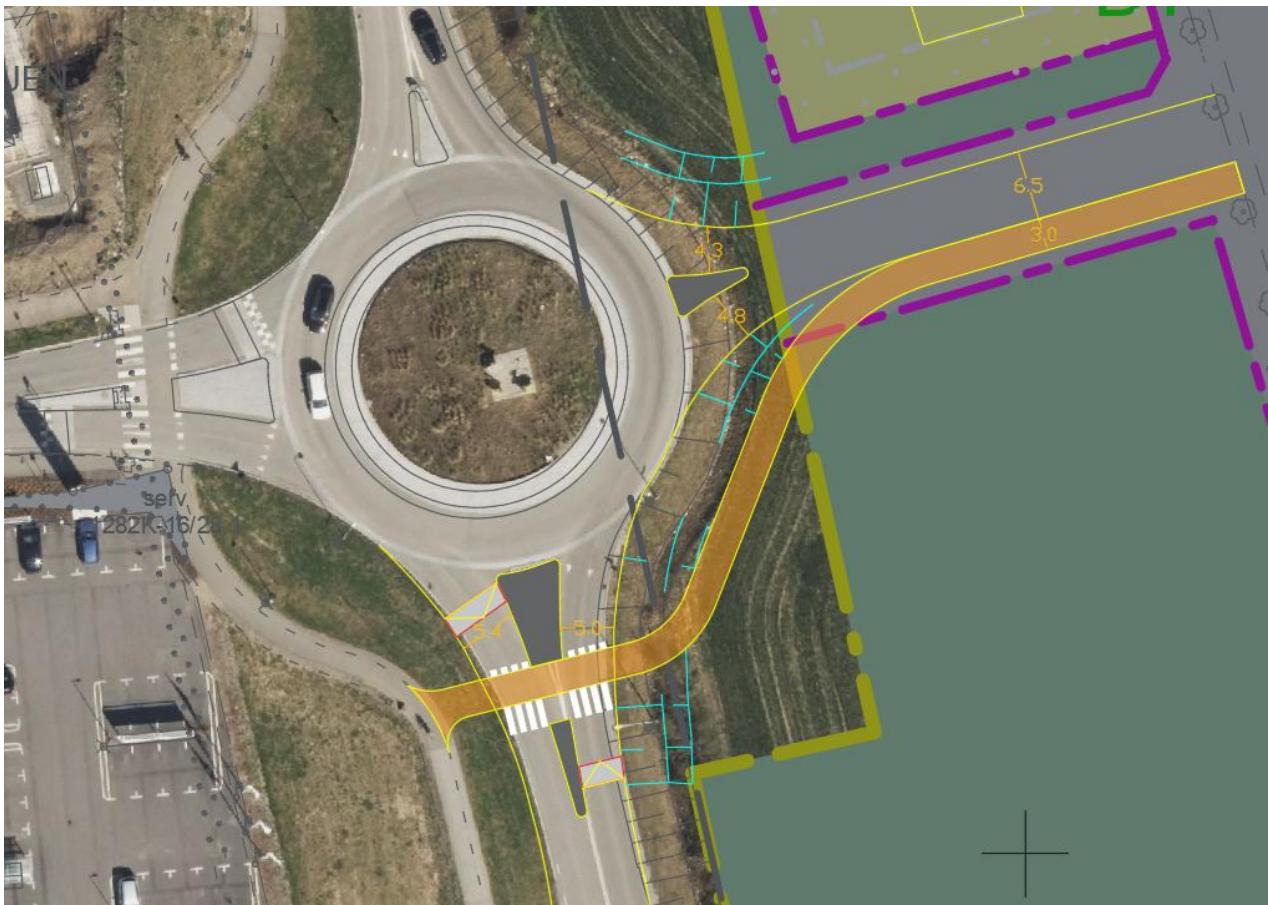
4 Utformning

Trafikutformningen för gator inom detaljplanen avser i första hand att rymmas inom befintlig utformning och sektioner där det är möjligt. I de fall det inte är möjligt, föreslås lösningar som passar in med karaktären för området. Den största påverkan på befintlig infrastruktur är den nya tillfarten till cirkulationsplatsen vid Hälsingborgsvägen/ Kung Hans väg.

4.1 Ny anslutning till cirkulationsplats

Planområdet föreslås få en ny anslutning i den befintliga cirkulationsplatsen i höjd med Kung Hans väg genom en ny tillfart i den östra delen av cirkulationsplatsen. Här föreslås också en gång- och cykelbana med en hastighetssäkrad passage över den södra anslutningen, som ansluter till det befintliga gång- och cykelnätet. Tillförandet av gång- och cykelanslutningen innebär att den södra tillfarten behöver byggas om för att göra plats för en hastighetssäkrad gång- och cykelpassage över Hälsingborgsvägen.

Skiss över den nya anslutningen till cirkulationsplatsen illustreras i Figur 4-1 nedan. Den nya tillfarten ses på den östra sidan av cirkulationsplatsen. Ny dikesutformning visas schematiskt i blå linjer. Gång- och cykelbanan blir 3 meter bred, syns i orange transparent. Den södra tillfarten har förändrats med en större refug för att göra plats för en upphöjd hastighetsäkrad gång- och cykelpassage.



Figur 4-1. Skiss över den nya anslutningen till cirkulationsplatsen.

Resultatet från utformningen visar att det finns gott om yta för att skapa den nya anslutningen samt en omvandling av det befintliga södra benet för att inrymma en ny gång- och cykelpassage. Geometrin för den nya anslutningen är harmoniserad med övriga ben i cirkulationen. Körspårsanalyser med lasbil (Lbn) visar att den nya tillfarten fungerar bra.

Dikenas utbredning har översiktligt illustrerats, men behöver utredas ytterligare i efterföljande skeden.

En ny gång- och cykelbana föreslås ut från planområdet och ligga kant i kant med diket överkant. Detta skapar en bra separation från cirkulationsplatsen utan att ta onödigt mycket yta i anspråk.

Siktförhållandena för den nya tillfarten är goda, förutsatt att sidoområdena och diken fortsatt hålls fria från träd och siktskymmande växtlighet, se Figur 4-2.



Figur 4-2. Sikttriangel från den nya tillfarten i riktning mot den södra tillfarten

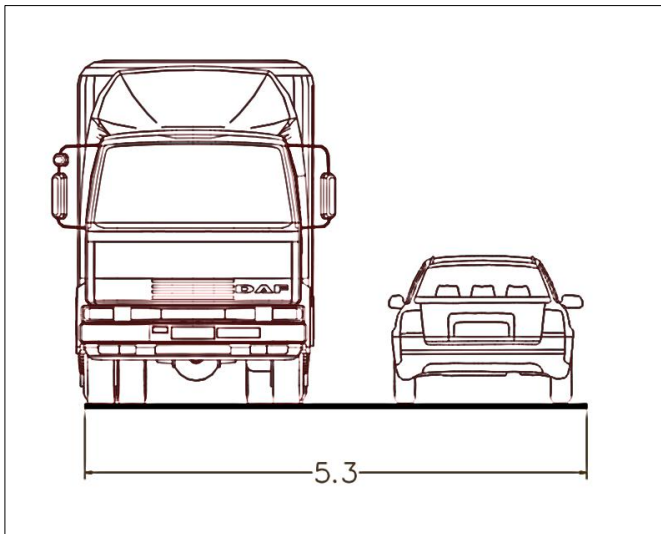
4.2 Säbyholmsvägen

Säbyholmsvägen planeras att stängas för motortrafik, söder om korsningen med Sockerbruksvägen. Detta innebär att närmaste kopplingen till Hälsingborgsvägen för motorfordon från befintliga samt nya bostäder sker via ny anslutning till cirkulationsplats Hälsingborgsvägen/ Kung Hans väg.

Det finns behov att säkerställa sektionen på Säbyholmsvägen vid de planerade bostadshusen klarar möte mellan personbil och sopbil eller lastbil. Den nuvarande bredden på Säbyvägen varierar mellan 5,2 - 5,5 meter, vilket innebär att går bra att passera en stillastående sopbil med personbil idag. Vid behov kan även vägrenen tas i anspråk. Vägrenen kan därutöver förstärkas lokalt med enkla åtgärder för att möjliggöra mötesfickor, men något sådant behov bedöms inte finnas i nuläget.



Figur 4-3. Orienteringsbild där sektionen är tagen.



Figur 4-4. Sektion för omkörning av stillastående sopbil (Los) på Säbyvägen med befintlig utformning.

Utöver att det finns marginal i den befintliga sektionen för möte med sopbil på Säbyholmsvägen finns två andra huvudanledningar till att mötet med sopbil inte kommer utgöra några betydande problem:

1. Majoriteten av den biltrafik som alstras av de nya bostäderna förväntas nyttja den nya anslutningen för cirkulationsplatsen in och ut, och har inget direkt behov av att köra på Säbyholmsvägen.
2. Boende med adress på Säbyholmsvägen har två utfartsalternativ, antingen den norra cirkulationsplatsen eller via den nya tillfarten till cirkulationen vid Kung Hans väg.



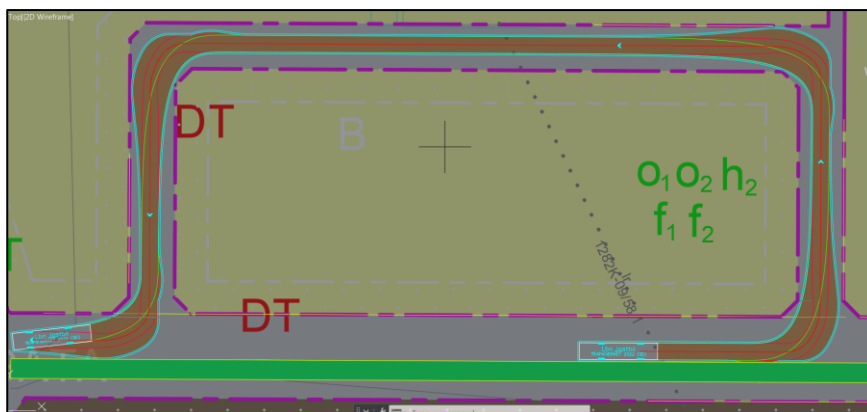
Figur 4-5. Säbyholmsvägen som den ser ut idag. (Bildkälla: google maps 2025)

4.3 Kringkörning på lokalgata inom planområdet

För att säkerställa att sopbil (Los) och liten lastbil på 12 meter (Lbn) kan köra runt genom området har detta testats med körspår. Lastbilen är mer utrymmeskrävande än sopbilen, varför lastbilen valts. Resultatet visar att en lastbil kan köra runt inom området och körbanebreddens på 7 meter innebär också att alla vanliga fordonstyper kan mötas på sträckan inom området, men inte i korsningspunkter och kurvor vilket bedöms som tillräcklig standard på mindre bostadsgator.



Figur 4-6 Orienteringsbild, orange för kringkörning inom området, röd cirkel visar vändplatsens placering.

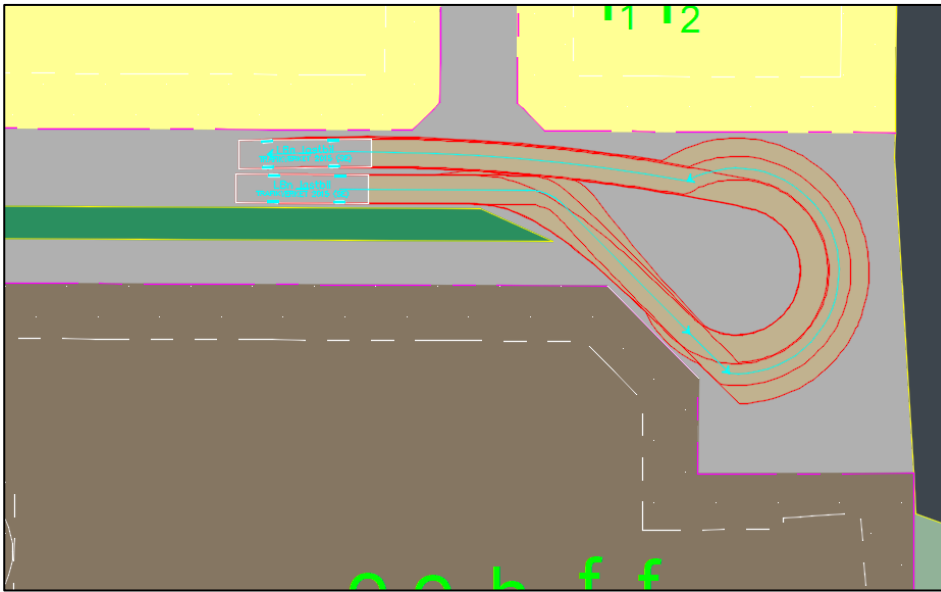


Figur 4-7. Körspår med liten lastbil 12 meter (Lbn)

4.4 Vändplatsen

Där gatan inom planområdet slutar finns en vändplats i planförslaget, se Figur 4-8. Vändplatsen har testkörts med körspår för lastbil (Lbn). Då sopbilen kommer köra runt genom bostadsområdet i en slinga finns inget krav kopplat till sophantering för vändplatsen.

Resultatet visar att den nuvarande gatumarken är tillräcklig för att en lastbil (Lbn) ska kunna vända på vändplatsen. Genom att ändra i grönområdets utformning, går det att möjliggöra en backningsfri svängning för lastbilen. Se Figur 4-8. Körspår med lastbil 12 meter (Lbn) visar ytor utanför vägområdet som behövs.



Figur 4-8. Körspår med lastbil 12 meter (Lbn) visar ytor utanför vägområdet som behövs.

5 Trafikalstring

5.1 Nuvarande trafikflöden

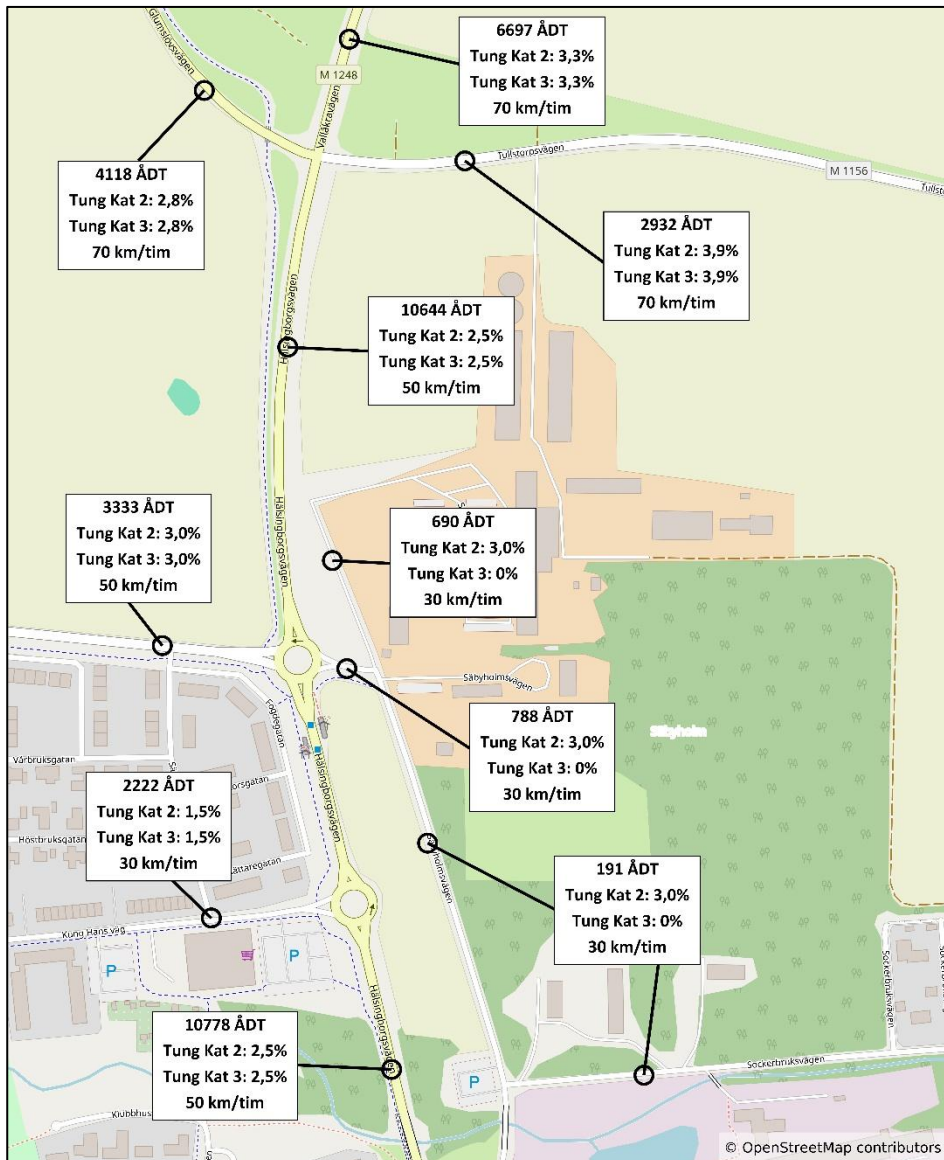
Som underlag för nulägesbeskrivningen har befintliga trafikmätningar inhämtats från såväl kommunala som statliga källor. Tillgängliga mätdata har sammanställts för det berörda vägnätet och har utgjort grund för bedömningen av dagens trafiksituation i och omkring planområdet. För att skapa en enhetlig och jämförbar nulägesbild har insamlade trafikflöden räknats upp till år 2025 med stöd av Trafikverkets gällande uppräkningsmetoder och trafikutvecklingstal, enligt Trafikutvecklingstal – Văganalys EVA 20240402. På så sätt erh lls ett gemensamt analysår som bättre speglar den aktuella trafiksituationen än de ursprungliga mättidpunkterna. Trafikverkets basprognoser och trafikutvecklingstal används som underlag för denna typ av uppräkning.

Nulägesbeskrivningen ska därmed inte ses som en direkt återgivning av en enskild mätning, utan som en bearbetad nulägesbild där tillgängliga trafikuppgifter har harmoniserats till samma  rtal. Detta ger ett mer relevant underlag för vidare analys av planområdets påverkan på omgivande vägnät.

Tung trafik har fördelats i enlighet med Nord2000. Fördelningen har använts som underlag för bullerberäkningarna.

Enligt Nord2000 delas vägtrafiken normalt upp i tre huvudkategorier, där kategori 2 och 3 avser tunga fordon:

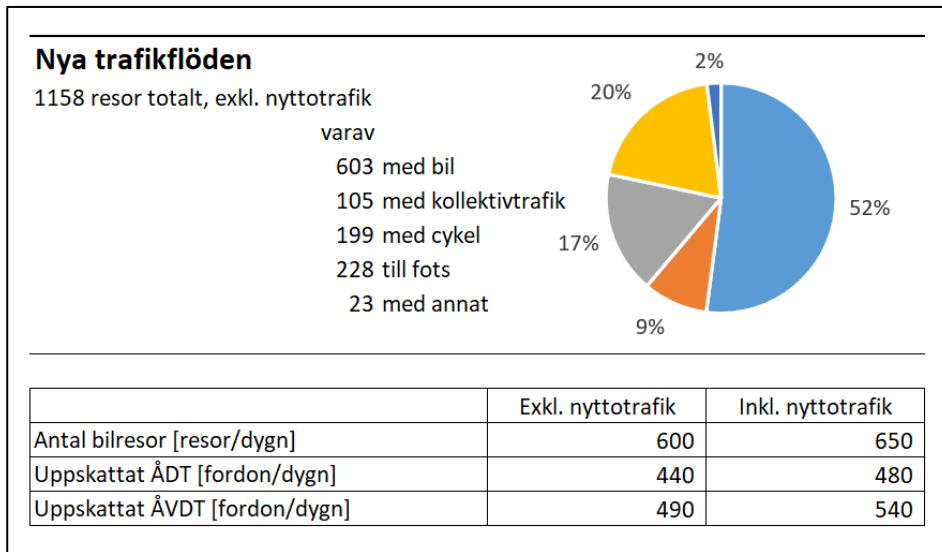
- Kategori 1 – lätta fordon. Personbilar och lätta skåpbilar, i princip upp till 3 500 kg och normalt kortare än 5,5 m.
- Kategori 2 – medeltunga fordon. Fordon mellan 3 500 och 12 000 kg, normalt 5,6–12,5 m, typiskt 2 axlar och 6 hj l. Hit hör bland annat vissa bussar och 2-axliga lastbilar.
- Kategori 3 – tunga fordon. Fordon över 12 000 kg, normalt längre än 12,5 m, och typiskt 3 eller fler axlar.



Figur 5-1 Bedömda trafikflöden år 2025

5.2 Planområdets alstrade trafik

De tillkommande trafikflöden som detaljplanen bedöms ge upphov till har tagits fram med hjälp av Trafikverkets trafikstringsverktyg. Verktöget används som planeringsstöd för att skatta hur mycket ny trafik olika typer av markanvändning genererar, utifrån bland annat bebyggelse, omfattning och lokalisering. Trafikstringsverktyget omfattar flera färdslag, men i denna utredning har resultatet använts som underlag för bedömning av tillkommande trafik på vägnätet.



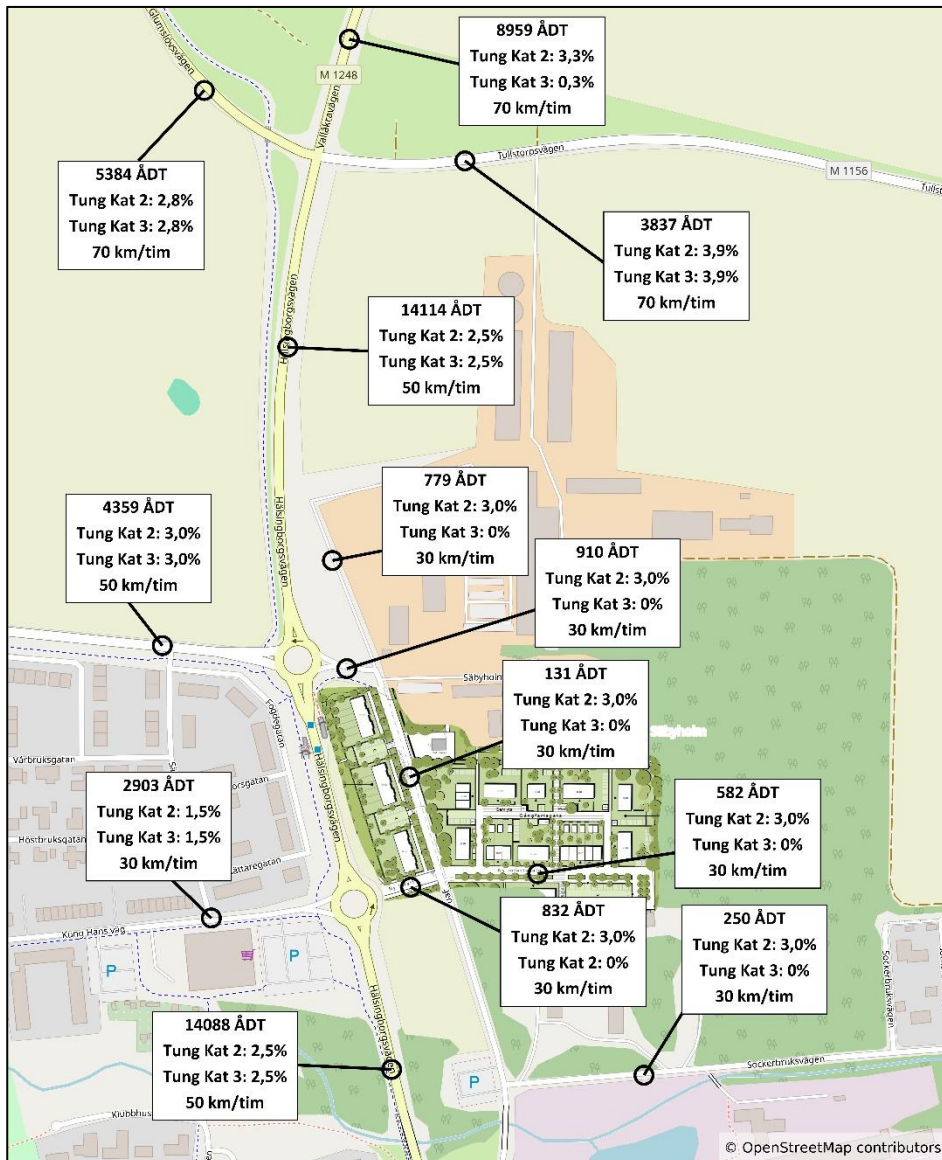
Figur 5-2 Nya trafikflöden enligt Trafikverkets trafikstringsverktyg

5.3 Prognos 2050

Som prognosår har år 2050 valts. Utgångspunkten är att ett möjligt ibruktagande av området kan ske omkring år 2030 och att analysen därför bör omfatta en längre tidshorisont efter färdig utbyggnad. Prognosåret 2050 motsvarar därmed cirka 20 år efter ett antaget sent ibruktagande och bedöms vara ett relevant årtal för att beskriva områdets långsiktiga påverkan på trafiksystemet.

För att ta fram trafikflöden för prognosåret har den framräknade framtida trafiksituationen, det vill säga nulägesflöden uppräknade till analysåret tillsammans med alstrad och omfördelad trafik från exploateringen, räknats upp vidare till år 2050 med stöd av Trafikverkets uppräkningsmetoder och basprognoser.

De framräknade befintliga och tillkommande trafikflödena har därefter fördelats ut i det omgivande vägnätet utifrån planområdets förväntade angöring, kopplingar till omgivande gatunät samt antagna huvudsakliga rörelser till och från området. Fördelningen har genomförts så att trafiken ansluter via de planerade interna gatorna och den nya anslutningen till befintlig cirkulationsplats. I detta steg har trafikflödena omfördelats i vägnätet för att spegla den framtida strukturen, vilket innebär att både befintlig och tillkommande trafik har anpassats till de förändrade körvägar som uppstår när området byggs ut. Resultatet är en samlad framtidsbild där gatunätets nya funktion och anslutningar har beaktats. Den nya anslutningen bedöms ta över en stor del av trafiken som idag använder Säbyholmsvägen. Därtill bedöms cirka 85 procent av den tillkommande och befintliga trafiken till och från området nyttja den nya anslutningen, vilket medför en omfördelning av trafikflödena i det lokala gatunätet.



Figur 5-3 Trafikflöden för prognosår 2050

6 Samlad bedömning

Den samlade bedömningen är att det går att realisera planförslaget enligt den ursprungliga idén. Den största tillkommande trafikutformningen är den nya anslutningen till den befintliga cirkulationsplatsen vid Kung Hans väg, vilken i sin helhet bedöms kunna göras relativt enkelt. Huvuddelen av den tillkommande trafiken bedöms använda den nya infartsgatan in och ut från cirkulationsplatsen, vilket gör att trafiken inte bör öka nämnvärt på Säbyholmsvägen jämfört med dagens situation.

Utformningsförslaget för den nya anslutningen till cirkulationsplatsen vid Kung Hans väg blir en förbättring för alla trafikslag och skapar en viktig länk in och ut från det nya området. Den nya anslutningen bedöms kunna göras på ett sätt som skapar en bra helhet för den befintliga cirkulationsplatsen såväl som med det nya området. Gång- och cykelkopplingen med den nya passagen får en liknande geometri och utformning som de övriga inom området.

Sektionen på Säbyholmsvägen vid de nya bostadshusen bedöms fungera bra i sitt befintliga utförande. Den låga trafiken på den sträckan samt möjligheterna att välja två olika utfarter från området gör att behovet ligger i linje med den kapacitet som erbjuds. Eftersom Säbyholmsvägen fortsatt kommer ha gång och cykel i blandtrafik innebär den smala sektionen med kullersten en naturlig hastighetssänkning som gynnar de oskyddade trafikanterna.

Planförslaget bedöms innebära förbättrade förutsättningar för cyklister som idag använder Säbyholmsvägen som cykelstråk, exempelvis för resor till Montessoriskolan från södra Landskrona samt för in- och utpendling mot Landskrona. Även om planområdet tillför ny trafik medför den nya anslutningen till cirkulationsplatsen vid Kung Hans väg att trafik från Sockerbruksvägen leds bort från Säbyholmsvägen på ungefär halva sträckan. Även den tillkommande trafiken från planområdet bedöms till största del använda den nya anslutningen. Sammantaget kan detta innebära att motortrafiken på Säbyholmsvägen mellan Kung Hans väg och Erikstorpsvägen minskar betydligt, möjligen upp till cirka 50 procent, vilket bedöms vara positivt för oskyddade trafikanter.

Planförslaget bedöms inte heller påverka Hälsingborgsvägens funktion som omledningsväg för E6 på ett betydande sätt. Den tillkommande trafiken från planområdet är begränsad i förhållande till Hälsingborgsvägens övergripande funktion och bedöms huvudsakligen utgöras av lokal trafik med målpunkt inom Säbyholmsområdet. Planförslaget innebär inte heller några förändringar av Hälsingborgsvägens sträckning, sektion eller framkomlighet som försvårar vägens användning som omledningsväg.