

Vapensmeden 15 & 16

Trafik- och bullerutredning



Ändringsförteckning

Ver	Datum	Ändringsbeskrivning	Granskad	Godkänd av
0.1	2025-09-26	Granskningshandling	Christina Thiel	Matilda Dahlqvist
0.2	2025-10-10	Extern granskningshandling	Jonathan Nygaard	

Sweco Sverige AB	RegNo 556767-9849
Uppdrag	Vapensmeden Trafik- och bullerutredning
Uppdragsnummer	30081740
Kund	Landskrona kommun
Upprättad av	Matilda Dahlqvist, Sofie Widesjö
Granskad av	Christina Thiel
Datum	2025-10-10
Ver	0.2
Dokumentreferens	Vapensmeden 15 och 16.docx

Innehållsförteckning

1	Inledning	6
1.1	Bakgrund	6
1.2	Syfte	6
1.3	Metod	6
2	Förutsättningar	7
2.1	Detaljplanen	7
2.2	Läget i Glumslöv	7
2.3	Gång- och cykeltrafik	8
2.4	Kollektivtrafik	9
2.5	Motortrafik	9
2.6	Resvanor	11
2.7	Trafiksäkerhet	13
2.8	Trafikflöden 2025	14
2.9	Trafikflöden 2045	17
2.10	Parkeringsnorm	17
2.10.1	Zonindelning	17
2.10.2	Parkeringstal	18
3	Vapensmeden 15 & 16 trafik	19
3.1	Trafikalstring	19
3.2	Anslutningar och korsningar	19
3.3	Kapacitetsberäkningar	23
4	Vapensmeden 15 & 16s parkering	26
4.1	Parkeringsbehov för cykel	26
4.2	Parkeringsbehov för bil	26
4.2.1	Parkeringsbehov utifrån parkeringsnorm	26
4.2.2	Parkeringsbehov utifrån andra beräkningsmetoder	26
4.2.3	Summering parkeringsbehov för bil	27
4.2.4	Parkering för rörelsehindrade	27
4.3	Parkeringsbehov med mobilitetsåtgärder	27
4.3.1	Mobilitetsåtgärder	28
4.3.2	Samnyttjande av parkering	29
4.4	Summering parkering cykel och bil	30
5	Sopphantering, leveranser och räddningstjänst	32
6	Detaljplanens anslutning till omgivningen	35
6.1	Pendlarparkering	36
6.2	Cykelparkering	37
6.3	Effektivt utnyttjande av körbana	37
6.4	Torg/uppehållsyta	38

6.5	Gång- och cykelstråk genom området	39
6.6	Fortsatt arbete	41
6.6.1	Pendlarparkering	41
6.6.2	Ersättningsbuss	42
6.6.3	Torg/uppehållsyta	42
6.6.4	Gång- och cykelstråk	42

1 Inledning

1.1 Bakgrund

Landskrona kommun har fått en ansökan om ny detaljplan för att omvandla industrifastighet vid Glumslövs station till bostäder. Sökande är DEFA AB som idag äger fastigheten som i nuläget inte har någon aktiv verksamhet på fastigheten.

1.2 Syfte

Syftet med utredningen är att kartlägga och analysera trafikförhållandena för planerad ny detaljplan vid Vapensmeden 15 & 16. Utredningen syftar till att identifiera potentiella trafikbelastningar och föreslå åtgärder för att säkerställa en trygg och hållbar trafiklösning. Genom att ta hänsyn till både nuvarande och framtida förhållanden avser utredningen att ge en tydlig bild av hur den kommande bebyggelsen påverkar trafikflöden och närmiljön, och därmed bidra till att optimera planeringen för de nya bostäderna och verksamheterna i området.

1.3 Metod

Metoden för utredningen omfattar följande steg för att beakta relevanta trafik aspekter i planeringen för Vapensmeden 15 & 16:

1. **Datainsamling:** Insamling av befintliga trafikmätningar från Trafikverket och kommunens mätningar samt genomförande av trafikräkningar och observationer i området kring Vapensmeden 15 & 16.
2. **Analys av trafikflöden:** Bedömning av nuvarande och framtida trafikflöden baserat på planerad bebyggelse och verksamheter. Detta inkluderar användning av Trafikverkets och kommunens trafikprognoser samt modeller för att beräkna trafikgenerering.
3. **Bedömning av parkeringsbehov:** Beräkning av parkeringsbehov för såväl cykel som bil, med hänsyn till aktuella parkeringsnormer och förutsättningar i området.
4. **Sammanställning och slutsatser:** Presentation av resultaten i en rapport som innefattar rekommendationer för trafikåtgärder samt förslag på hur bebyggelsen kan integreras i den omkringliggande infrastrukturen.

2 Förutsättningar

2.1 Detaljplanen

Pågående planarbete omfattar omvandling av nuvarande industrifastighet till bostäder och viss andel verksamheter. Fastigheten ligger i direkt anslutning till Glumslövs station och planen omfattar cirka 160 bostäder i flerfamiljshus med omkring 1000 kvm verksamheter i bottenplan.

Anslutning till det allmänna gatunätet sker via stationsområdet och Södra Kvistoftavägen.



Figur 1. Illustration av utbyggnadsförslag (Planbesked 2023-02-02).

2.2 Läget i Glumslöv

Planen är lokaliserad i centrala Glumslöv, i den norra delen av Landskrona kommun. I direkt anslutning till planområdet ligger Glumslövs station, se orange markering i Figur 2. Öster om planområdet passerar både Västkustbanan och E6/E20. I anslutning till den aktuella planen finns den pågående planen Vapensmeden 1 (rosa markering) som omfattar bostäder och i anslutning till busshållplatsen vid Glumslövsvägen byggs nu bostäder inom detaljplan Handelsmannen 1 (blå markering).



Figur 2. Översiktskarta över Glumslöv där Vapensmeden 15 & 16 är markerat med orange färg, Vapensmeden 1 med rosa färg och Handelsmannen 1 med blå färg. Rosa prickar är övriga målpunkter i orten. Bakgrundskarta: CC BY 4.0 Landskrona stad och Lantmäteriet

2.3 Gång- och cykeltrafik

I anslutning till planområdet finns gång- och cykelbana längs järnvägen. Vid stationen fortsätter gång- och cykelbanan en bit österut där den sedan ansluter till befintliga villagator där gående och cyklande hänvisas till att röra sig i blandtrafik. Längs huvudgatorna genom tätorten finns generellt gångbanor, men inga cykelbanor. Friliggande cykelvägar finns i stor utsträckning väster om Glumslövsvägen men saknas på den östra sidan av orten.

I anslutning till planområdet vid Glumslövs station finns det många saknade länkar för att kunna cykla till större målpunkter och andra delar av orten på ett enkelt och trafiksäkert sätt. Befintligt cykelvägnät i Glumslöv redovisas i Figur 3.



Figur 3. Befintligt cykelvägnät i Glumslöv. Vapensmeden 15 & 16 är markerat med orange färg.
Bakgrundskarta: CC BY 4.0 Landskrona stad och Lantmäteriet.

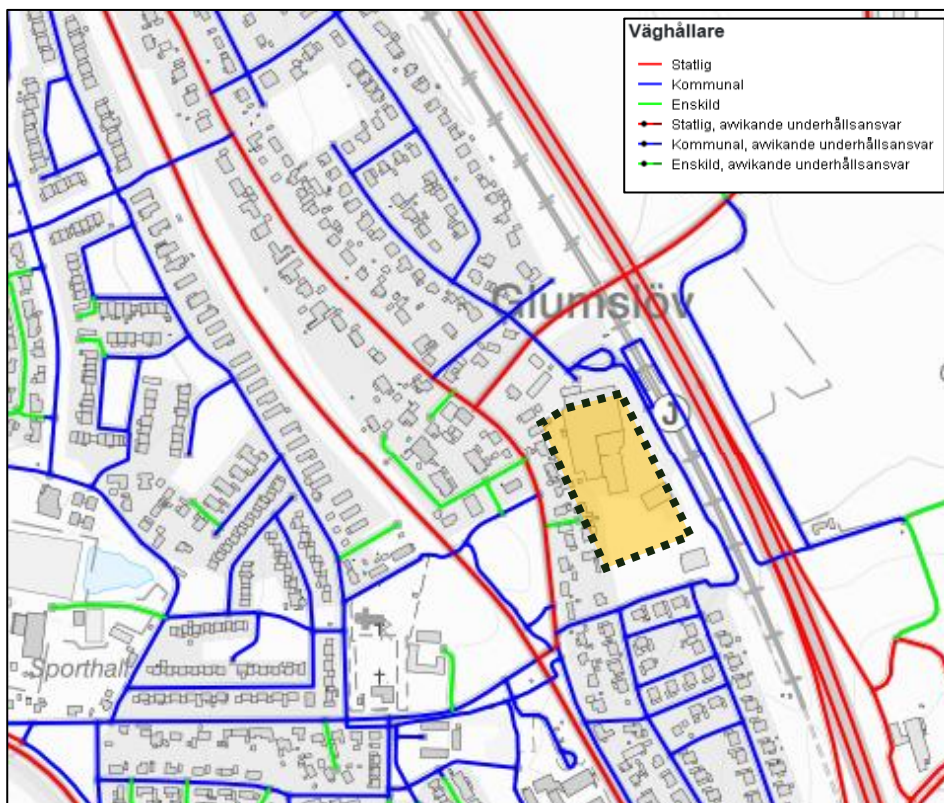
2.4 Kollektivtrafik

Glumslövs station trafikeras av Pågatågen mellan Helsingborg och Ystad/Simrishamn varje halvtimme under högtrafik och timestrafik övrig tid. Restiden norrut till Helsingborg är 13 minuter och söderut till Landskrona, Lund och Malmö 5, 28 respektive 47 minuter.

Glumslövsvägen, cirka 400 meters gångavstånd från planområdet, trafikeras av regionbusslinje 218 som går mellan centrala Landskrona och centrala Helsingborg. Bussen trafikerar sträckan med halvtimestrafik under pendlingstider och timestrafik övrig tid i båda riktningarna.

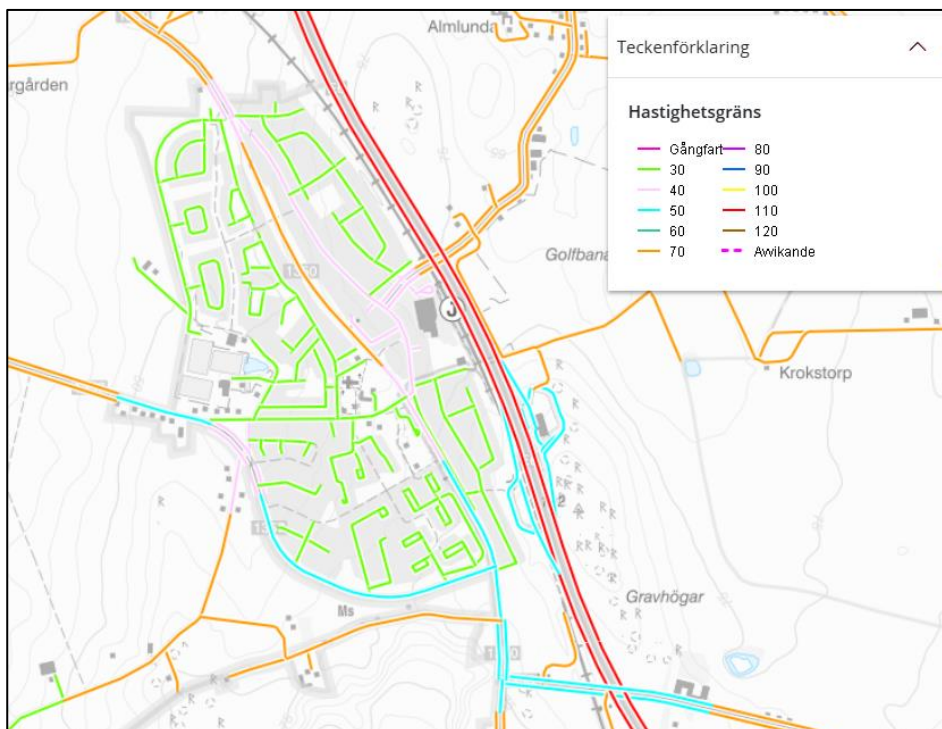
2.5 Motortrafik

Glumslöv är beläget direkt väster om E6/E20, som är en av Sveriges mest trafikerade motorvägar. I Figur 4 redovisas vilken vägghållare respektive väg har i närområdet till aktuellt planområde (markerat med gul färg i figuren).



Figur 4. Väghållare i anslutning till planområdet. Källa: NVDB (2025-08-15).

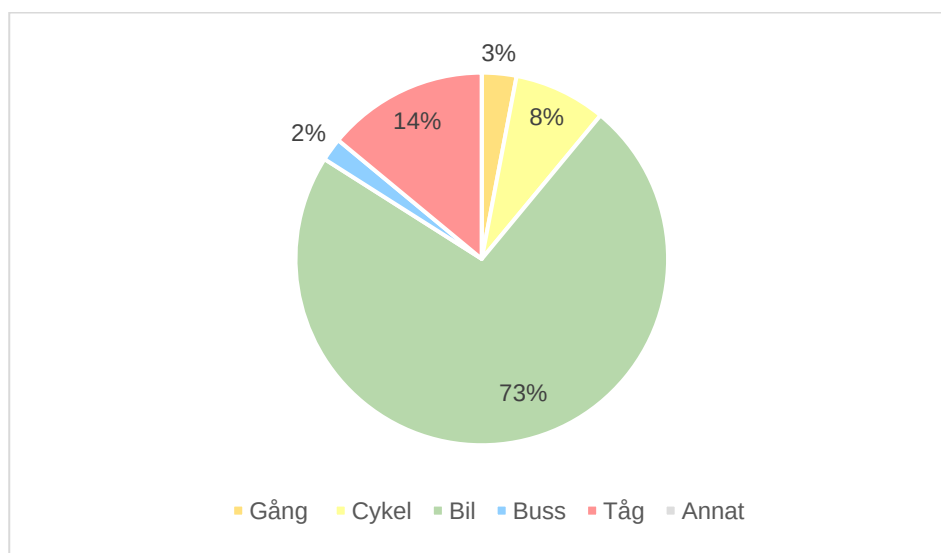
Genom Glumslöv går Glumslövsvägen, väg 1350, som används som omledningsväg för trafik på E6/E20 i händelse av tillbud på motorvägen. Vägen är bred med hastighetsbegränsning 70 km/tim på delar av sträckan. Vägen delar byn i två delar och det finns ett antal passager för oskyddade trafikanter. Två av dessa är planskilda passager i tunnel och två är passager i plan där det saknas hastighetssäkring. Liksom för Glumslövsvägen är det varierande hastighetsbegränsningar för övriga gator i Glumslöv, se Figur 5. För de delsträckor av Glumslövsvägen, Heimdalsgatan och Södra Kvistoftavägen som studeras i denna utredning är hastighetsbegränsningen 40 km/tim.



Figur 5. Hastighetsbegränsningar i och omkring Glumslöv enligt nationell vägdata, NVDB.

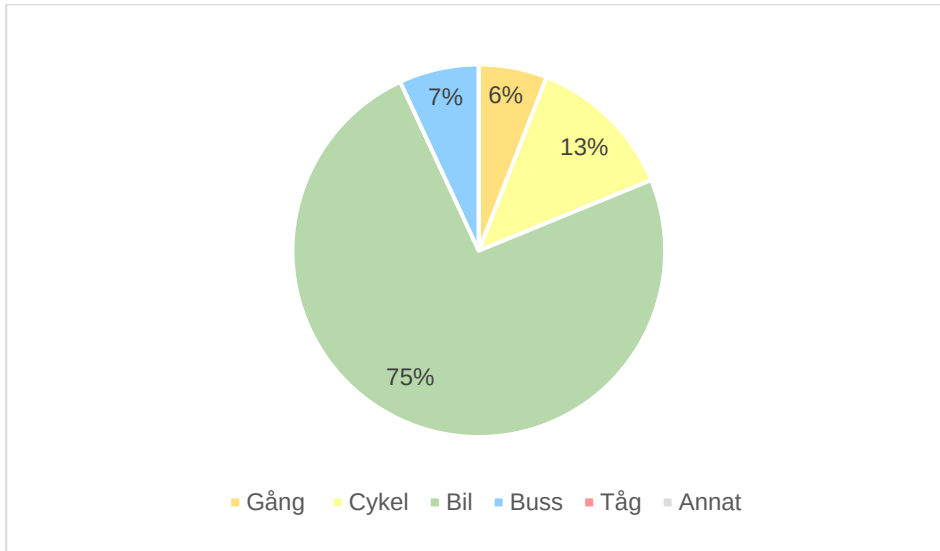
2.6 Resvanor

Enligt Resvaneundersökning för Skåne (2023) görs 73 procent av alla resor i orten med bil, 14 procent med tåg och åtta procent med cykel, se Figur 6. I genomsnitt görs 1,84 resor per person och dag i orten.



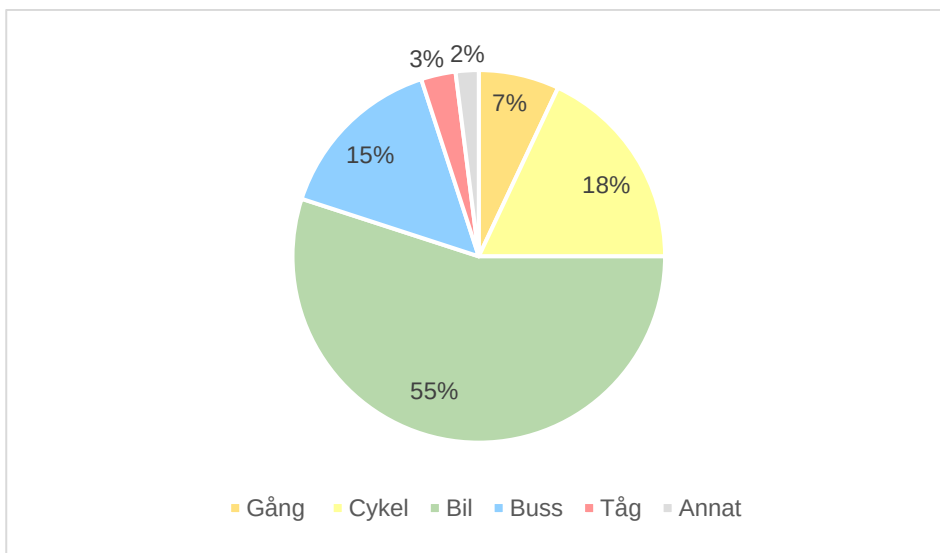
Figur 6. Färdmedelsfördelning samtliga resor i Glumslöv.

Sett till korta resor görs tre fjärdedelar av resor kortare än fem kilometer med bil i Glumslöv. Sju procent görs med buss, sex procent till fots och 13 procent med cykel, se Figur 7.



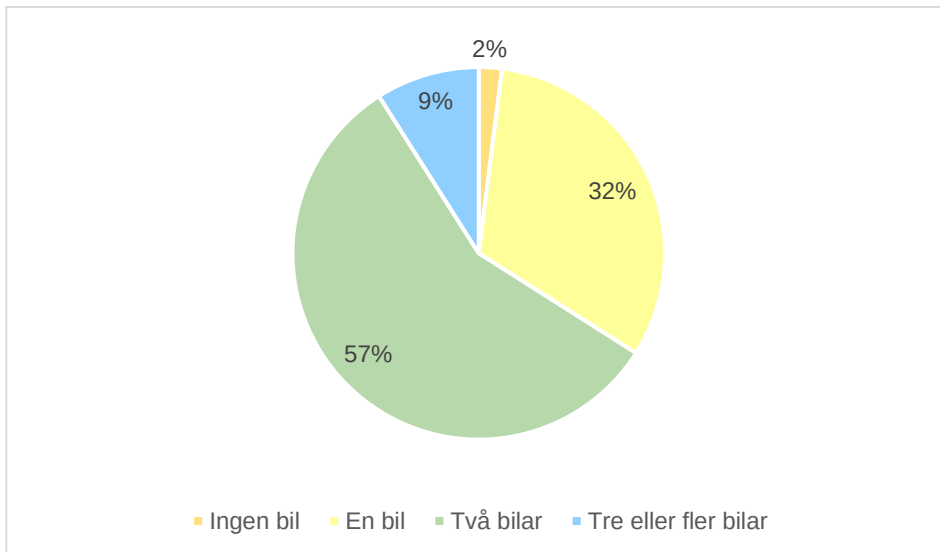
Figur 7. Färdmedelsfördelning för resor kortare än fem kilometer i Glumslöv.

För inköpsresor finns i den senaste resvaneundersökningen ingen färdmedelsfördelning för respektive ort. I Figur 8 redovisas färdmedelsfördelningen för Landskrona kommun.



Figur 8. Färdmedelsfördelning för inköpsresor i Landskrona kommun.

I resvaneundersökningen för Skåne 2023 finns även antal bilar per hushåll presenterat, där 68 procent har två eller fler bilar, se Figur 9. Omräknat till antal fordon per hushåll skulle detta bli minst 1,74 bilar för ett genomsnittligt hushåll i Glumslöv, där majoriteten av dagens bostäder är villor.



Figur 9. Antal fordon per hushåll i Glumslöv.

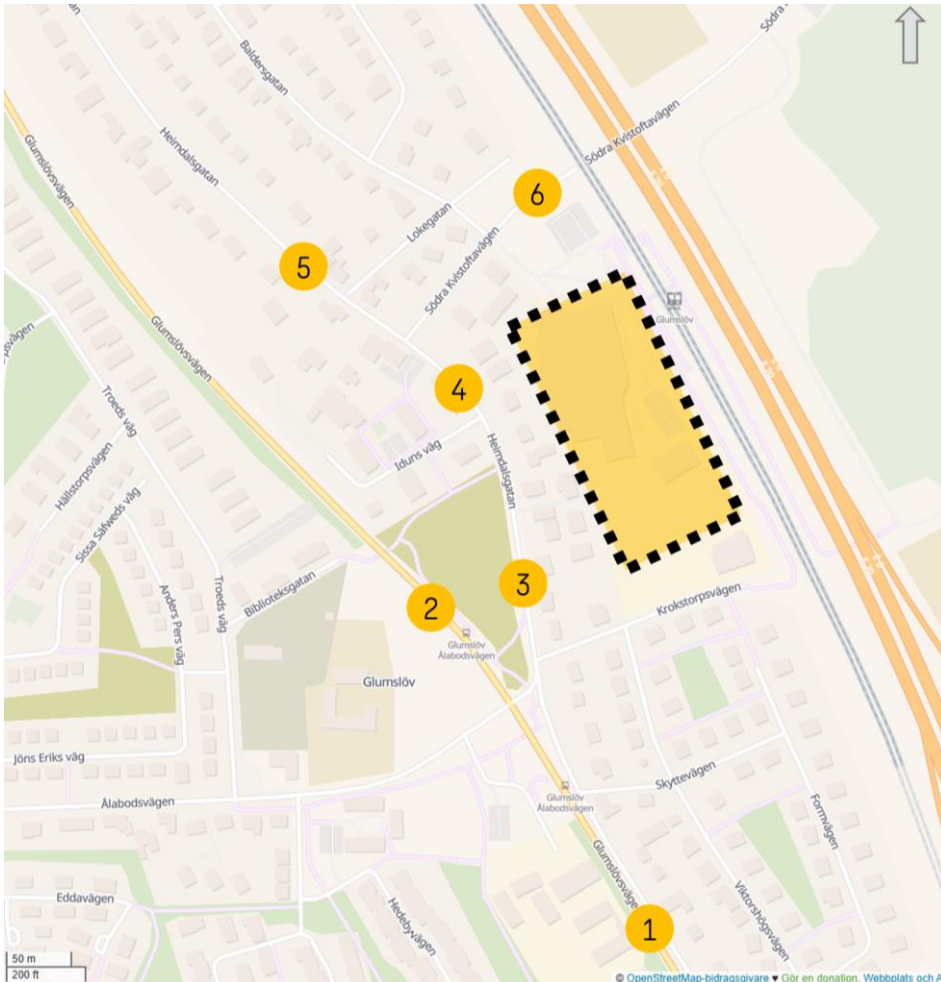
I nuläget går det inte att få ut data kring färdmedelsfördelning för pendlingsresor specifikt för Glumslöv från den senaste resvaneundersökningen men i 2018 års undersökning gjordes 64 procent av resorna till och från arbetet med bil och 22 procent med tåg.

2.7 Trafiksäkerhet

Olycksstatistik för de senaste tio åren (2015 - 2025) har studerats i STRADA (Swedish Traffic Accident Data Acquisition) och det kan konstaterats att det skett totalt elva olyckor i det aktuella utredningsområdet, som omfattar Södra Kvistoftavägen, Heimdalsgatan, Glumslövsvägen och Ålabodsvägen mellan anslutning till stationen och korsningen Glumslövsvägen/Ålabodsvägen. Av dessa har mer än hälften varit singelolyckor för fotgängare eller cyklister. Resterande olyckor har varit av varierande typ.

2.8 Trafikflöden 2025

Det finns trafikmätningar gjorda i närområdet. Se Figur 10 för karta med mätpunkterna. Trafikflödet för dessa redovisas i nedanstående Tabell 1.



Figur 10. Platser där trafikmätningar finns tillgängliga i närområdet.

Mätningarna är utförda av olika aktörer med olika metoder. ÅDT-mätningar (årsmedeldygnstrafik) är utförda av Trafikverket baseras på fler mättillfällen än de utförda av Landskrona stad. Dock är mätningarna utförda av Trafikverket äldre samt utförda under pandemiåret 2020. Genom att räkna om Trafikverkets ÅDT-flöden till VaDT¹ (vardagsdygnsmedel) kan jämförelse mellan Trafikverkets mätning och stadens mätning göras. Det kan då konstateras att det finns stora skillnader mellan mätningarna från 2020 till 2023. Heimdalsgatan ser ut att ha fått minskat trafikflöde och Södra Kvistoftavägen en ökning. Det finns viss osäkerhet när jämförelse görs mellan de olika mätningarna då insamlingsmetoden skiljer sig, men de stora skillnader som redovisas nedan tyder dock på att en förändring skett i trafikflödet mellan åren 2020 och 2023.

¹ Omräkning av ÅDT till Vadt används en faktor på 1,1.



Figur 11. Tillgänglig trafikmätningsdata

Tabell 1. Trafikmätningar utförda av Trafikverket (år 2020) respektive Landskrona stad (år 2023). VaDT märkt med (*) är framräknad utifrån ÅDT, enhet i tabellen är fordon/dygn.

Gata	Nr i karta	ÅDT	VaDT	Tungandel	Mätår	Utfört av
Glumslövsvägen S	1	4336	4770 *	5,1%	2020	TRV
Glumslövsvägen N	2	3603	3963 *	4,8%	2020	TRV
Heimdalsgatan (S)	3	1313	1444 *	4,0%	2020	TRV
Heimdalsgatan (S)	4	-	960	8,9%	2023	Kommun
Heimdalsgatan (N)	5	729	802 *	4,5%	2020	TRV
Södra Kvistoftavägen	6	514	565 *	4,9%	2020	TRV
		-	1023	0,6%	2023	Kommun

I samband med denna utredning har trafiken i korsningen Glumslövsvägen – Heimdalsgatan samt Heimdalsgatan – Södra Kvistoftavägen räknats under 30 minuter en eftermiddags maxtimme (kl 16-17). Denna räkning jämförs med Trafikverkets maxtimmesflöden samt ett bedömt² maxtimmesflöde utifrån den kommunala mätningen, för att landa i vilket trafikflöde som är mest representativt för år 2025. Eftersom Trafikverkets mätning är från 2020 har maxtimmesflödena räknats upp med hjälp av Trafikarbetets förändring³.

² Trafikverkets maxtimmesandel är applicerad på kommunal mätning.

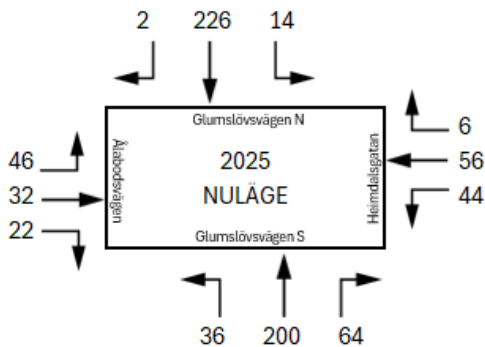
³ Trafikarbetets förändring, Årsvisa förändringar: <https://applikation-pt.trafikverket.se/ID76/trafikarbetetsforandring.html>

Tabell 2. Jämförelse mellan maxtimmesflöden (fordon/timme), räkning (2025), Trafikverkets mätning (2024²) och kommunal mätning (2023).

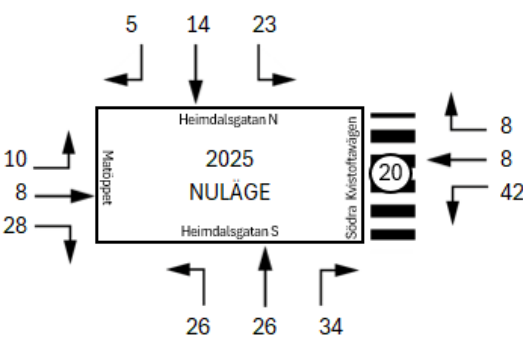
	Nr i karta	Räkning 30 min	Räkning Max-tim (2025)	TRV Max-tim (2024)	Andel tung trafik	Kommunal max-tim (2023)
Ålabodsvägen		101	202		3%	
Glumslövsvägen S	1	296	592	540	4%	
Glumslövsvägen N	2	247	494	466	3%	
Heimdalsgatan (S)	3	112	224		3%	
Heimdalsgatan (S)	4	84	168	164	3%	109
Heimdalsgatan (N)	5	40	80	91	3%	
Södra Kvistoftavägen	6	60	120	57	3%	103
Matöppet		42	84		3%	

Utifrån trafikflödena i ovanstående tabell är det rimligt att basera kommande kapacitetsberäkningar på de uppmätta maxtimmesflödena från 2025 (den rosa markerade kolumnen i Tabell 2). Räkningen på plats har generellt genererat högre trafikflöden än de andra mätmetoderna, vilket innebär att ett "värsta scenario" beräknas i korsningarna. Det är dock inom rimlig nivå eftersom de enbart är något högre än Trafikverkets maxtimmesflöden. För Heimdalsgatan (N) kommer Trafikverkets värde användas (91 fordon/timme). Andel tung trafik antas vara 3–4 procent i maxtimme, vilket baseras på Trafikverkets mätning.

I Figur 12 och Figur 13 redovisas resultatet av räkningen som genomfördes i de två korsningarna i september 2025. Räkningen utfördes i 30 minuter och resultatet nedan kommer av att multiplicera räkningen med en faktor 2.



Figur 12. Trafikflöden i maxtimmen kl 16-17 år 2025, Glumslövsvägen – Heimdalsgatan (f/tim)



Figur 13. Trafikflöden i maxtimmen kl 16-17 år 2025, Södra Kvistoftavägen – Heimdalsgatan (f/tim)

2.9 Trafikflöden 2045

För att bedöma trafikflödet år 2045 har dels genomfartstrafiken genom Glumslöv räknats upp enligt Trafikverkets basprognos (2024-04-19), dels har trafik genererade från andra pågående men ej genomförda detaljplaner beräknats.

Genomfartstrafik i Glumslöv bedöms framför allt trafikera Glumslövsvägen, som också är en omledningsväg till E6 vid behov. I normalfallet bedöms Glumslövsvägen ha 50 procent genomfartstrafik som inte har start eller målpunkt i Glumslöv. Antagandet baseras på de räkningar som utförts i korsningen Glumslövsvägen – Heimdalsgatan inom denna utredning.

Detaljplan för Vapensmeden 1 möjliggör för uppemot 40 bostäder och bedöms alstra 150 fordon per vardagsdygn. Beräkningen har gjorts i Trafikverkets trafikstringsverktyg med ett antagande om att 27 lägenheter och 13 radhus byggs samt att bilandelen är 73 procent av alla resor enligt Resvaneundersökningen från 2023⁴.

Detaljplan för Handelsmannen 1 möjliggör för både bostäder och centrumverksamhet. Under hösten exploateras planen med 33 lägenheter vilket bedöms alstra 100 fordon per vardagsdygn. Beräkningen har gjorts i Trafikverkets trafikstringsverktyg med ett antagande om 33 lägenheter samt att bilandelen är 73 procent för alla resor enligt Resvaneundersökningen från 2023.

2.10 Parkeringsnorm

Gällande parkeringsnorm för Landskrona kommun antogs i maj 2016. I följande avsnitt redovisas relevant information i form av zonindelning och parkeringstal.

2.10.1 Zonindelning

I gällande parkeringsnorm finns zonindelning för parkeringstal, en indelning för cykelparkeringstal och en för bilparkeringstal. För bilparkering ligger Glumslöv inom Zon C och för cykelparkering inom zon B.



Figur 14. Zonindelning från parkeringsnormen, bil till vänster och cykel till höger. Karta: Landskrona stads parkeringsnorm (2016).

⁴ RVU 2023, Så reser vi i Landskrona stad Resvaneundersökning 2023, Region Skåne

2.10.2 Parkeringstal

2.10.2.1 Parkeringstal för cykel

Inom zon B anges de cykelparkeringstal för aktuella bostäder och verksamheter som redovisas i Tabell 3.

Tabell 3. Parkeringstal för cykel i zon B, övriga kommunen.

	Boende/ Anställda	Besökande	Totalt
Flerbostadshus (cpl/lgh)	1,8	0,3	2,1
Kontor (cpl/1000 kvm BTA)	6	3	9
Industri (cpl/1000 kvm BTA)	2,5	-	2,5
Handel (cpl/1000 kvm BTA)	3	40	43

2.10.2.2 Parkeringstal för bil

Inom zon C anges de bilparkeringstal för aktuella bostäder och verksamheter som redovisas i Tabell 4.

Tabell 4. Parkeringstal för bil i zon C, övriga kommunen.

	Boende/ Anställda	Besökande	Totalt
Flerbostadshus (bpl/lgh)	0,95	0,15	1,1
Kontor (bpl/1000 kvm BTA)	16,5	2	18,5
Industri (bpl/1000 kvm BTA)	7	2	9
Handel (bpl/1000 kvm BTA)	8,5	25	33,5

Parkeringstalen kan enligt parkeringsnormen reduceras om byggherren kan redovisa att fastighetens läge har särskilt god koppling till kollektivtrafik, och att åtgärder implementeras för att skapa goda förutsättningar för andra färdmedelsval än bil (Landskrona Parkeringsnorm, 2016). Hur mycket parkeringstalet kan minskas beror på platsens förutsättningar och vilka åtgärder som införs. Införande av mobilitetsåtgärder kan ge en möjlig minskning av parkeringstalen på cirka 20–30 procent om åtgärderna kan påvisas vara långsiktiga.

3 Vapensmeden 15 & 16 trafik

3.1 Trafikalstring

Trafikverkets Trafikalstringsverktyg har använts för beräkning av områdets tillkommande resor. Färdmedelsfördelningen hämtas från den senaste resvaneundersökningen för Skåne genomförd år 2023.

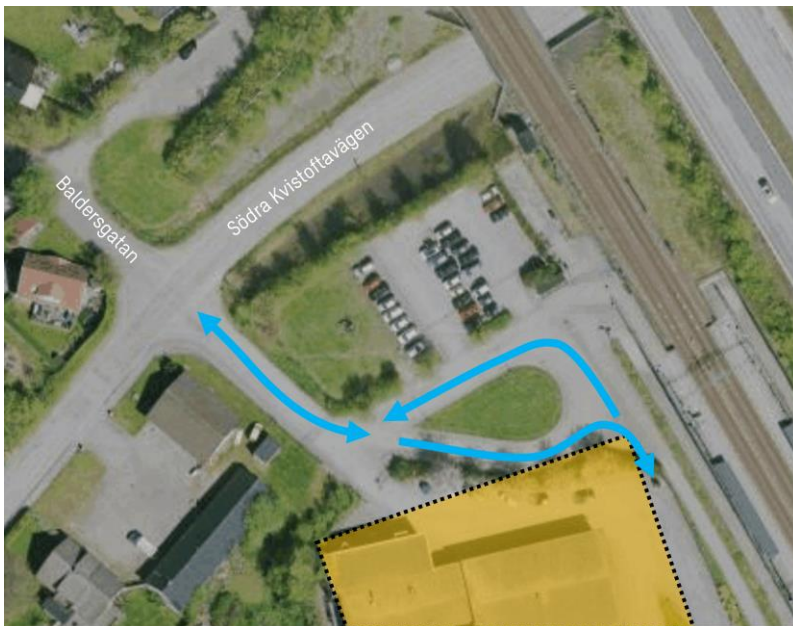
Planen beräknas generera cirka 1200 resor/dygn inklusive nyttotrafik. När 73⁵ procent bilandel adderas på bostadsresorna och 55⁶ procent bilandel på resor relaterade till närbutiken genererar detaljplanen cirka 800 bilresor/dygn. I nästa steg har antal bilresor räknats om till ÅDT och VaDT. Detaljplanen bedöms generera 580 fordon/dygn (ÅDT) och 650 fordon/vardagsdygn (VaDT).

3.2 Anslutningar och korsningar

100 procent av Vapensmeden 15 & 16 trafikförsörjning kommer ske via planområdet norra del och Södra Kvistoftavägen, se Figur 15. Korsningen Södra Kvistoftavägen – Baldersgatan har liten trafikbelastning idag och god kapacitet även i den mest belastade timmen på eftermiddagen. När planen genomförs är det framför allt högersvängande från Södra Kvistoftavägen som kommer öka under eftermiddagens maxtimme, vilket inte bedöms ha stor inverkan på kapaciteten. På morgonen är det framför allt vänstersväng söderut på Södra Kvistoftavägen som bedöms dominera, men då är trafikflödet genom korsningen betydligt lägre jämfört med eftermiddagen varpå detta inte heller bedöms som problematiskt.

⁵ Baseras på RVU 2023, alla resor

⁶ Baseras på RVU 2023, inköpsresor



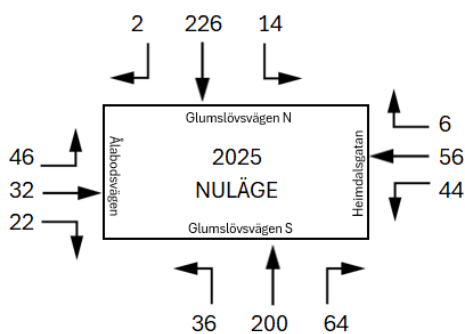
Figur 15. Blå pilar visar planområdets koppling till omkringliggande vägnät. Bakgrundskarta: CC BY 4.0 Landskrona stad och Lantmäteriet

Korsningarna Södra Kvistoftavägen – Heimdalsgatan samt Glumslösvägen – Heimdalsgatan är mer intressanta att studera ur ett kapacitetperspektiv med anledning av exploateringen, se korsningarnas placering i Glumslöv i Figur 16.

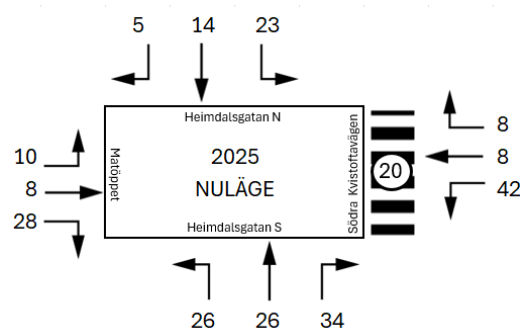


Figur 16. Korsningspunkterna Glumslösvägen – Heimdalsgatan respektive Södra Kvistoftavägen – Heimdalsgatan som studeras i utredningen.

Under ett platsbesök i augusti 2025 har därför dessa två korsningar studerats och svängrörelser samt riktningsfördelning räknats under eftermiddagens maxtimme (30 minuter har räknats men samma beteende antas gälla i 60 minuter). I Figur 17 och Figur 18 redovisas de uppmätta trafikflödena under maxtimmen. För Heimdalsgatan N har räknade svängrörelser applicerats på Trafikverkets maxtimmesmätning (se förklaring under kapitel 0).

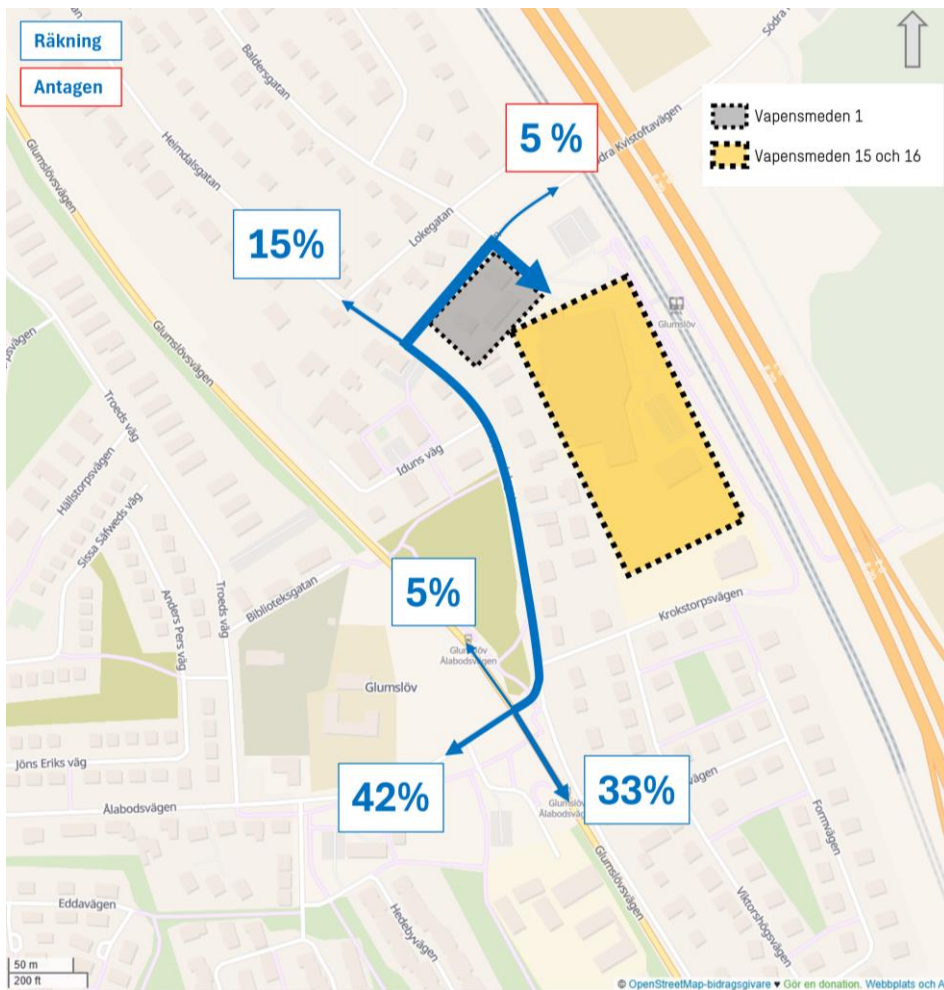


Figur 17. Trafikflöden i maxtimmen kl 16-17 år 2025, Glumslövsvägen – Heimdalsgatan (f/tim)



Figur 18. Trafikflöden i maxtimmen kl 16-17 år 2025, Södra Kvistoftavägen – Heimdalsgatan (f/tim)

Resultatet från räkningen har dels använts till kapacitetberäkningarna nedan, dels för att bedöma hur trafiken till och från detaljplaneområdet fördelar sig i omkringliggande vägnät, se Figur 19.



Figur 19. Fördelning av Vapensmeden 15 & 16s trafik i omkringliggande vägnät, samma resväg till och från området antas gälla.

Dessutom har följande antaganden gjorts gällande Vapensmedens trafik:

Trafik som bostäderna genererar:

- 20 % av detaljplanens trafik trafikerar i eftermiddagens maxtimme
- 80 % av trafiken kör till planområdet i eftermiddagens maxtimme
- 20 % av trafiken kör från planområdet i eftermiddagens maxtimme

Trafik som verksamheten genererar:

- 20 % av detaljplanens trafik trafikerar i eftermiddagens maxtimme
- 45 %⁷ av trafiken köra till planområdet i eftermiddagens maxtimme
- 55 % av trafiken köra från planområdet i eftermiddagens maxtimme

⁷ Samma riktningsfördelning som vid befintlig matbutik i Glumslöv

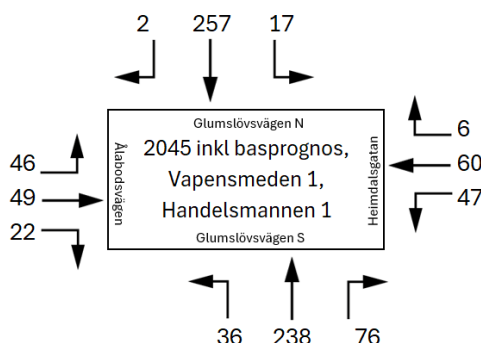
3.3 Kapacitetsberäkningar

Beräkningsprogramvaran Capcal har använts för att beräkna kapaciteten i korsningspunkten. När kapaciteten i en korsning bedöms används belastningsgrad som ett nyckelmått. Belastningsgraden anger hur mycket av en korsnings kapacitet som utnyttjas, exempelvis betyder en belastningsgrad på 0,8 att 80 procent av korsningens kapacitet utnyttjas. Om en belastningsgrad är över 1 innebär det att inkommande trafikflöde till korsningen är större än antalet fordon som kan passera och leder då till att köer skapas men inte avvecklas. Enligt Trafikverket handbok Vägutformning – val av standard är det en rekommendation⁸ att hålla belastningsgraden under 0,6 i tillfarterna i en fyrvägs korsning, för att minimera köer och tillgodose en trafiksäker korsning.

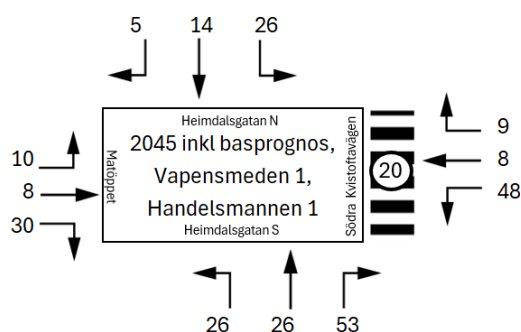
Tre olika kapacitetsberäkningar har gjorts för varje korsning:

1. Nuläget 2025
2. Jämförelsealternativet 2045 (JA 2045) som inkluderar uppräknings av genomfartstrafiken till 2045 samt trafiken som alstras till följd av detaljplan Vapensmeden 1 och Handelsmannen 1
3. Utnedningsalternativet 2045 (UA 2045), som jämförelsealternativet 2045 men inkluderar även detaljplan Vapensmeden 15 & 16

Trafiksituationen för nuläget 2045 redovisas i Figur 17 och Figur 18 ovan. Jämförelsealternativet 2045 redovisas i Figur 20 och Figur 21 nedan. Trafikflöden för Vapensmeden 1 och Handelsmannen 1 har lagts ut i vägnätet på motsvarande sätt som beskrivit för Vapensmeden 15 & 16 ovan i Figur 19. För Handelsmannen antas dock att 80⁹ procent att trafiken härstammar från korsningen Glumslövsvägen – Heimdalsgatan respektive 20 procent från Heimdalsvägen – Södra Kvistoftavägen på eftermiddagen. I övrigt antas samma svängrörelser som i nuläget. Ovanstående antagande tillsammans med uppräknings av genomfartstrafiken ger följande resultat:



Figur 20. Trafikflöden i maxtimmen kl 16-17 år 2045, Glumslövsvägen – Heimdalsgatan (f/tim)

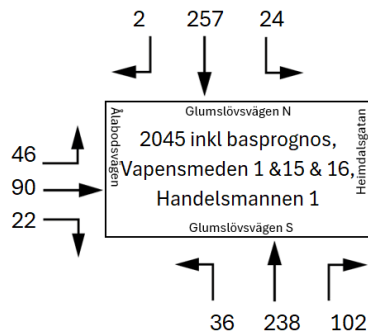


Figur 21. Trafikflöden i maxtimmen kl 16-17 år 2045, Södra Kvistoftavägen – Heimdalsgatan (f/tim)

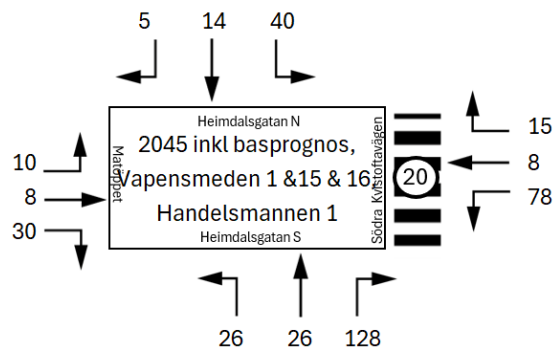
⁸ Handbok, Vägutformning - val av standard, 2024, Trafikverket, <https://trafikverket.diva-portal.org/smash/get/diva2:1909337/FULLTEXT01.pdf> [Vägutformning - val av standard](#)

⁹ 80/20-fördelning baseras på var målpunkter finns i Glumslöv samt vilka vägar som används vid in- och utpendling.

För utredningsalternativet som även inkluderar trafik för Vapensmeden 15 & 16 blir trafikflödena i respektive korsning i eftermiddagens maxtimme följande, se Figur 22 och Figur 23 nedan.



Figur 22. Trafikflöden i maxtimmen kl 16-17 år 2045 med Vapensmeden 15 & 16, Glumslövsvägen – Heimdalsgatan (f/tim)



Figur 23. Trafikflöden i maxtimmen kl 16-17 år 2045 med Vapensmeden 15 & 16, Södra Kvistoftavägen – Heimdalsgatan (f/tim)

Resultatet från kapacitetberäkningarna redovisas nedan i Tabell 5 och Tabell 6. Nulägesberäkningar visar på mycket god kapacitet i båda korsningarna (0,17 respektive 0,06 som högsta belastningsgrad) vilket även är den upplevda trafiksituationen på plats. Både jämförelsealternativets och utredningsalternativets kapacitetberäkningar visar på fortsatt god kapacitet i korsningarna. Belastningsgraden beräknas vara långt under gränsvärdet på 0,6 och därmed behöver inga åtgärder genomföras. Emellertid finns det en åtgärdsvalsstudie framtagen för korsningen Glumslövsvägen – Heimdalsgatan från 2015 som föreslår att korsningen bör utformas som en cirkulationsplats. Om så blir fallet i framtiden kommer belastningsgraden endast förändras marginellt med att framkomligheten på Glumslövsvägen försämrats något. Belastningsgraden kommer fortfarande vara långt under gränsvärdet på 0,6.

Tabell 5. Beräknade belastningsgrader för korsningen Glumslövsvägen – Heimdalsgatan

	Nuläge 2025	JA 2045	UA 2045
Ålabodsvägen	0.14	0.18	0.26
Glumslövsvägen N	0.13	0.15	0.16
Heimdalsgatan	0.16	0.19	0.26
Glumslövsvägen S	0.17	0.20	0.21

Tabell 6 Beräknade belastningsgrader för korsningen Södra Kvistoftavägen – Heimdalsgatan

	Nuläge 2025	JA 2045	UA 2045
Matöppet	0.04	0.05	0.05
Heimdalsgatan N	0.03	0.03	0.05
Södra Kvistoftavägen	0.06	0.07	0.11
Heimdalsgatan S	0.05	0.06	0.10

Trots att kapaciteten bibehålls i korsningarna efter exploateringen av Vapensmeden, kan andra aspekter behöva beaktas, särskilt i korsningen Södra Kvistoftavägen-Heimdalsgatan. Vid platsbesöket konstaterades det att för fordon som kör till och från den västra tillfarten, det vill säga Matöppets parkeringsyta måste backning ske ut i korsningen antingen vid infart eller utfart om någon av de snedställda parkeringsplatserna används. Det innebär att samtliga av de andra trafikanterna i korsningen behöver avvakta att passera. Lösningen är inte hållbar utifrån ett trafiksäkerhetsperspektiv och vid ett ökat trafikflöde är risken större för att ett tillbud kan ske. Det bästa vore om in och utfart till verksamhetens parkering inte skedde mitt i korsningen.

4 Vapensmeden 15 & 16s parkering

4.1 Parkeringsbehov för cykel

Parkeringsbehovet för cykel blir enligt parkeringsnormen 379 platser, se Tabell 7.

Tabell 7. Parkeringsbehov för cykel enligt parkeringsnorm

	P-tal	Boende/anställda	Besökare	Total
160 lägenheter	2,1 cpl/lgh	288	48	336
1000 kvm verksamhet	43 cpl/1000 kvm BTA	3	40	43
Summa	-	291	88	379

4.2 Parkeringsbehov för bil

I följande avsnitt redovisas parkeringsbehovet för bil utifrån parkeringsnormen och kompletterande beräkningar.

4.2.1 Parkeringsbehov utifrån parkeringsnorm

Parkeringsbehovet för bil blir enligt parkeringsnormen 210 platser, se Tabell 8.

Tabell 8. Parkeringsbehov för bil enligt parkeringsnorm.

	P-tal	Boende/anställda	Besökare	Total
160 lägenheter	1,1 bpl/lgh	152	24	176
1000 kvm verksamhet	33,5 bpl/ 1000 kvm BTA	8,5	25	34
Summa	-	161	49	210

4.2.2 Parkeringsbehov utifrån andra beräkningsmetoder

Landskrona kommuns parkeringsnorm har ingen uppdelning av parkeringstalet för olika typ av handelsverksamhet. I Malmö stads parkeringsnormer finns en uppdelning i två kategorier för besökare, där närservice och detaljhandel har ett parkeringstal som är cirka 20 procent av normen för livsmedel och volymhandel. Om ett mellanting mellan närservice och livsmedel (60 procent) appliceras på

parkeringsstalet för besökare i Landskrona kommuns parkeringsnorm, skulle behovet av parkering för verksamheterna i Vapensmeden 15 & 16 i stället vara cirka 15 bilplatser för besökare med totalt behov av parkering på 24 bilplatser.

För den befintliga matbutiken i Glumslöv gjordes trafikräkningar under maxtimmen en torsdag i slutet av augusti 2025. Resultatet av räkningen visar att butiken hade 46 bilburna besökare under maxtimmen på en vardag. Om varje besökare i genomsnitt stannar i 12 minuter motsvarar detta ett parkeringsbehov på 10 bilplatser. Butiken har i dagsläget sex bilplatser ut mot gatan och cirka 4 platser i anslutning till släputhyrning söder om byggnaden. Detta stämmer väl överens med framräknat behov utifrån trafikräkningarna. Den befintliga matbutiken är cirka 400 kvm stor vilket skulle innebära ett parkeringsbehov på 23 bilplatser för besökare till ny planerad verksamhet inom planområdet på 1000 kvm.

Jämförelse av resultaten utifrån de olika metoderna för beräkning av parkeringsbehovet för verksamhet redovisas i Tabell 9.

Tabell 9. Jämförelse parkeringsbehov för verksamhet utifrån olika metoder.

	Parkeringsnorm	Anpassat parkeringstal för närbutik	Behov utifrån trafikräkning
Personal	8,5	8,5	6
Besökare	25	15	23
Totalt	34	24	29

För vidare arbete används 29 bilplatser för behovet av parkering för ny planerad verksamhet inom planområdet.

4.2.3 Summering parkeringsbehov för bil

För bostäder används parkeringsnormen för beräkning av bilplatsbehovet. För verksamheten, som förväntas utgöras av någon form av närbutik, känns parkeringstalet för handel i parkeringsnormen högt och därför har ytterligare två beräkningsmetoder använts för att hitta ett rimligt behov för kommande verksamhetslokal. Det totala parkeringsbehovet för planen bedöms då vara 205 bilplatser.

4.2.4 Parkering för rörelsehindrade

Av det totala parkeringsbehovet ska två till tre procent utformas för rörelsehindrade. Totalt motsvarar detta cirka fyra till sex bilplatser. Platserna ska placeras inom 25 meters gångavstånd från tillgänglighetsanpassade entréer.

4.3 Parkeringsbehov med mobilitetsåtgärder

Om mobilitetsåtgärder genomförs anger Landskrona kommuns parkeringsnorm att parkeringstalet för bil kan reduceras. Parkeringsnormen anger att mobilitetsåtgärder kan ge 20–30 procents reduktion av parkeringstalet beroende på val av åtgärder. I följande kapitel beskrivs förslag på mobilitetsåtgärder som skulle kunna vara aktuella för fastigheten.

4.3.1 Mobilitetsåtgärder

För fastigheten redovisas förslag på mobilitetsåtgärder som skulle kunna vara aktuella för att reducera behovet av parkeringsplatser för bil. Åtgärderna riktar sig framför allt till boende men kan också ha viss nytta för besökare och allmänheten.

4.3.1.1 Kollektivtrafik

Fastigheten ligger i direkt anslutning till Glumslövs station med halvtimmetrafik till bland annat Helsingborg, Landskrona, Lund och Malmö under stora delar av dygnet på vardagar samt timmetrafik resterande tid.

Utöver närheten till kollektivtrafiken finns närhet till befintligt lokalt centrum med matbutik inom cirka 200 meters gångavstånd. Planerade verksamhetslokaler inom aktuell fastighet kan komma att ge ytterligare närhet till service.

För att uppmuntra resande med kollektivtrafiken och på så sätt minska behovet av att ha bil är marknadsföring och erbjudande om gratis kollektivtrafikkort vid inflytt bra hjälpmedel.

4.3.1.2 Bilpool

I Landskrona kommuns parkeringsnorm föreslås bilpool som möjlig mobilitetsåtgärd. I Lunds kommuns parkeringsnorm (2018) anges en bilpoolsplats per 50 lägenheter som ett riktvärde, vilket kan användas även på den aktuella platsen. För de 160 planerade lägenheterna motsvarar det tre till fyra bilpoolsbilar.

4.3.1.3 Paketbox och förvaring för varuleveranser

För att förbättra möjligheterna för boende på den aktuella fastigheten att hämta ut paket utan att behöva använda bilen kan paketbox placeras på fastigheten. Paketboxen kan placeras utomhus, förslagsvis i anslutning till verksamhetslokal, där den även kan vara tillgänglig för allmänheten.

Ett alternativ för att underlätta leverans av matvaror är att erbjuda kyl- och frysskåp där de boende kan få maten levererad när som helst under dagen och hämta på kvällen när det passar dem.

4.3.1.4 Attraktiv cykelparkering och service för cykel

För att öka cykelns attraktivitet och fördel i förhållande till bilen är cykelparkeringens utformning och placering av stor vikt. Det bör finnas attraktiva och lättåtkomliga cykelplatser för besökare i nära anslutning till entréer och samtidigt finnas bra alternativ för boende att förvara sin cykel på ett tryggt och säkert sätt. En kombination av parkering inomhus och utomhus är viktig för att de boende ska ha möjlighet att välja. Dessutom bör det finnas möjlighet att låsa fast ramen. Vid attraktiv cykelparkering ska cykeln ha stort utrymme och det ska vara enkelt att komma in och ut med sin cykel. Det bör också finnas möjlighet att parkera större cyklar, som exempelvis lådcyklar.

Servicestation för cykel med verktyg och cykelpump samt cykeldagar där det finns någon som hjälper till med cykelservice är också bra sätt att öka cykelns attraktivitet.

4.3.1.5 Parkeringsbehov efter införande av mobilitetsåtgärder

Parkeringsbehovet för fastigheten fastställs i bygglovsskedet. Beroende på vilka mobilitetsåtgärder som fastighetsägaren väljer att arbeta med varierar möjligheten till reduktion. Nedan redovisas ett exempel där parkering för boende reduceras med 25 procent och parkering för besökare till bostäder reduceras med tio procent. Den föreslagna reduktionen av bilplatser ger ett totalt parkeringsbehov för de 160 bostäderna på 138 bilplatser i stället för 176 bilplatser utan mobilitetsåtgärder.

Tabell 10. Parkeringsbehov före och efter mobilitetsåtgärder.

	Parkeringsbehov grundtal	Parkeringsbehov efter mobilitetsåtgärder	Reduktion
Boende	152	114 [-25%]	-38
Besökare	24	22 [-10%]	-2
Närbutik	29	29	-
Bilpool	-	4	+4
Summa	205	169	-36

4.3.2 Samnyttjande av parkering

För blandad bebyggelse med bostäder och olika typer av verksamheter kan det finnas viss möjlighet till samnyttjande av parkeringsplatser. Anledningen till detta är att parkering vid bostäder och verksamheter till viss del sker vid olika tidpunkter. I Landskrona kommuns parkeringsnorm finns ingen tabell över förväntad parkeringsbeläggning för bostäder och olika verksamheter. En sådan tabell redovisar hur mycket parkeringen som förväntas nyttjas av respektive markanvändningskategori vid olika tidpunkter på veckan och dygnet. I Tabell 11 och Tabell 12 redovisas samnyttjandetabeller från Lunds kommun och Malmö stad. Den högsta beläggningen från dessa två tabeller används för beräkning av potentiellt samnyttjade vid den aktuella fastigheten i Glumslöv.

Tabell 11. Samnyttjandetabell Lunds kommuns parkeringsnorm.

	Vardag	Fredag EM	Lördag	Kväll/natt
Boende	80%	55%	50%	90%
Besökare	10%	40%	50%	50%
Handel	40%	90%	80%	0%

Tabell 12. Samnyttjandetabell Malmö Stads parkeringsnorm.

	Vardag	Fredag EM	Lördag	Kväll/natt
Boende	75%	75%	70%	100%
Besökare	10%	40%	70%	50%
Handel	40%	100%	80%	0%

Baserat på en kombination av samnyttjandetabeller ovan (högsta värdet på respektive tidpunkt) blir det maximala behovet av bilparkering 126 bilplatser under kväll/natt vid mobilitetsåtgärder motsvarande 25 procent reduktion för boende. Motsvarande siffra om inga mobilitetsåtgärder används är 149 bilplatser. Samnyttjandet ska dock inte underskrida behovet för en enskild kategori, vilket gör att parkeringsbehovet för bostäder på 138 bilplatser med mobilitetsåtgärder eller 176 bilplatser utan mobilitetsåtgärder blir dimensionerande.

Tabell 13. Samnyttjande vid mobilitetsåtgärder motsvarande 25% reduktion för boende.

	Vardag	Fredag EM	Lördag	Kväll/natt
Boende	91	86	80	114
Besökare bostäder	2	10	17	12
Handel	11	28	22	0
Summa	105	123	119	126

Tabell 14. Samnyttjande utan mobilitetsåtgärder.

	Vardag	Fredag EM	Lördag	Kväll/natt
Boende	122	84	76	137
Besökare bostäder	2	10	12	12
Handel	11	24	22	0
Summa	135	118	110	149

Samnyttjande av bilparkering förutsätter att alla platser är gemensamma och att inga platser kan reserveras för enskild boende eller verksamhet.

4.4 Summering parkering cykel och bil

Baserat på beräkningar och antaganden i avsnitt ovan bedöms det totala parkeringsbehovet för cykel till 379 platser.

Parkeringsbehovet för bil varierar mellan 142 och 210 bilplatser beroende på om och i vilken utsträckning fastighetsägaren väljer att arbeta med mobilitetsåtgärder, se Tabell 15. Ovanstående exempel där mobilitetsåtgärder används tillsammans med potentialen för samnyttjande resulterar i att 142–210 bilplatser anläggs inom fastigheten. Av dessa ska fyra till sex platser utformas för rörelsehindrade och placeras med max 25 meters gångavstånd till planerade tillgänglighetsanpassade entréer för bostäder och verksamheter.

Tabell 15. Parkeringsbehov för bil utifrån olika förutsättningar

	Parkeringsbehov bil
Enligt parkeringsnorm	210
Justerat parkeringstal verksamhet utifrån trafikräkning	205
25% reduktion mobilitetsåtgärder boende (inkl bilpool)	169
Samnyttjande utan mobilitetsåtgärder	176
Samnyttjande med mobilitetsåtgärder	142

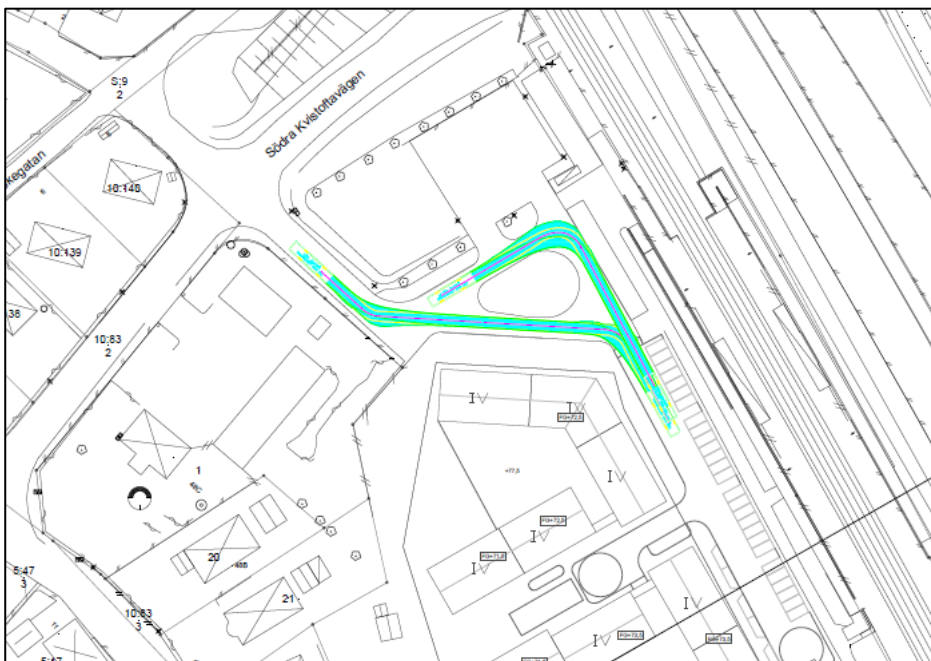
I Glumslöv är bilinnehavet idag relativt högt, med drygt 1,7 fordon per hushåll. Detta tal bygger på att de allra flesta i Glumslöv bor i villa eller radhus med möjlighet till parkering på den egna fastigheten. För boende som flyttar in i flerbostadshus bör behovet av parkering vara lägre men det kan ändå finnas risk att parkeringen spiller över på intilliggande pendlarparkering om det anläggs för få parkeringsplatser kopplat till framförallt bostäderna.

Utöver kravet om parkering för rörelsehindrade ställs sedan 1 januari 2025 krav¹⁰ på att vid nybyggnad av bostäder ska alla parkeringsplatser förberedas för laddinfrastruktur om antalet platser på tomten eller i byggnaden är fler än tio.

¹⁰ Plan- och byggförordningen (2011:338) 3 kap. 20 b §

5 Sophantering, leveranser och räddningstjänst

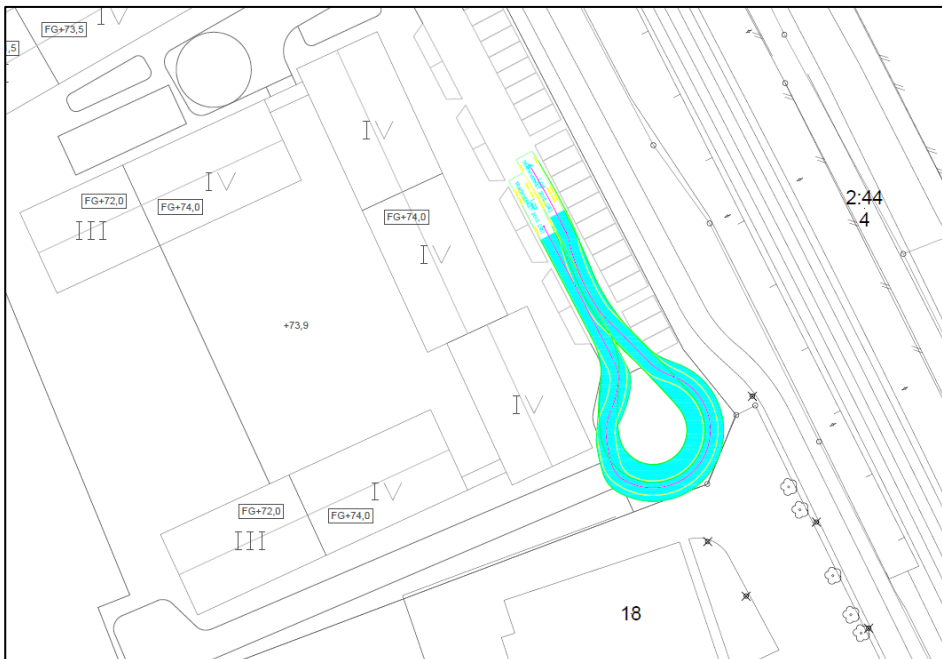
Gatuanslutning till den befintliga strukturen vid Glumslövs station har kontrollerats med körspår för typfordon LBn (12 meter lång lastbil), vilken kan trafikera anslutning till och från området. För vändning inne på området kan backning accepteras men bör i möjligaste mån ske över vänster axel.



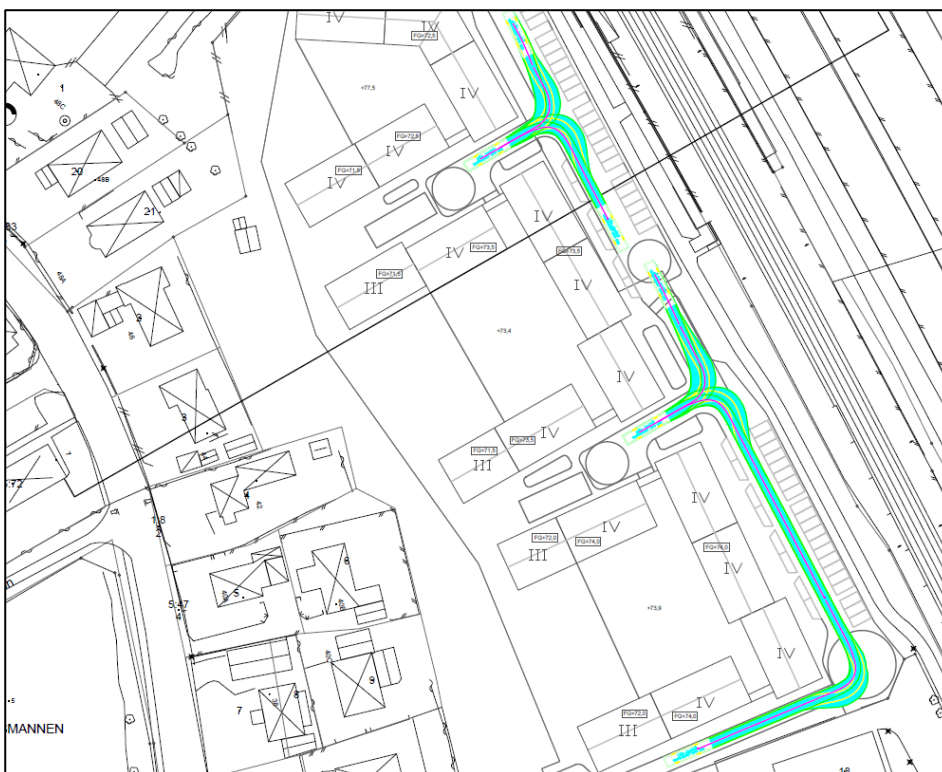
Figur 24. Körspår för in- och utfart till Vapensmeden 15 & 16 med typfordon LBn (12 meter).

För typfordon LOS (sopbil) krävs att fordonet kan vända utan backning för att uppfylla gällande arbetsmiljökrav. Generellt krävs då en vändyta med radie cirka 10 meter, vilket bör uppfyllas för att få en god funktion. I tillgängligt ritningsunderlag (2025-09-26) har vändplatsen längst i söder en mindre radie än 10 meter. Om ritningsunderlaget uppdateras är det önskvärt att även anpassa denna vändyta för LBn, som kräver cirka 12 meters radie. Detta för att undvika allt för långa backningssträckor med LBn genom området, se Figur 26. Miljörum bör också placeras mot öster för att undvika allt för långa dragvägar, som maximalt får uppgå till 30 meter¹¹.

¹¹ Föreskrifter om avfallshantering i Landskrona stad 2021-06-23

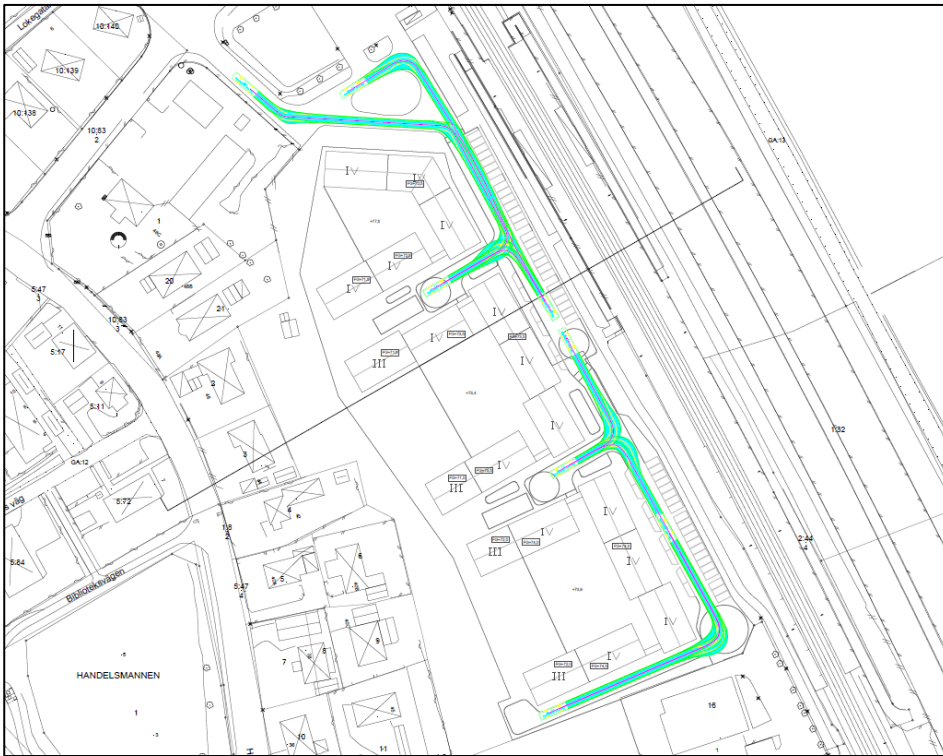


Figur 25. Körspår för typfordon LOS (sopbil) vändplats.



Figur 26. Körspår för backning med typfordon LBn (12 meter lastbil), ej rekommenderat.

För typfordon Lu (brandbil) krävs inte att vändning ska kunna ske utan backning. Däremot behöver fordonet kunna ställa upp på en yta som är 5x12 meter stor och att det går att nå byggnadernas angreppspunkter inom 50 meter.



Figur 27. Körspår för typfordon Lu (brandbil).

6 Detaljplanens anslutning till omgivningen

Tomten där Vapensmeden 15 & 16 planeras har idag en annan funktion än bostäder och området omkring har funktioner som är kopplade till stationsområdet. För att skapa en så bra plats som möjligt och förbättra dagens funktioner har en kartläggning och analys gjorts av området utanför Vapensmeden 15 & 16. I Figur 28 är Vapensmeden 15 & 16s utbredning markerat med orange färg och övriga funktioner som dels finns idag, dels kan tillskapas i framtiden är markerade med följande färger:

Pendlarparkering – Utökning av pendlarparkering

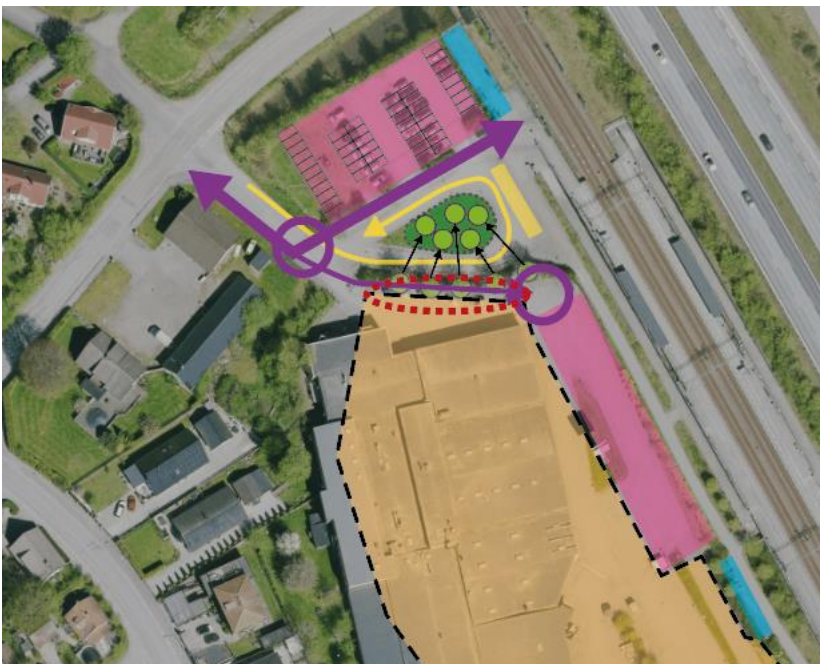
Cykelparkering – Förbättrad cykelparkering

Gång- och cykelanslutningar – Förbättrade kopplingar och passager

Uppehållsytatorg – Plats med ny funktion "mini-torg"

Ersättningsbuss – Bibehållen linjedragning för ersättningsbuss

Nedan följer en beskrivning om förslag till förändring eller förbättring för de olika delarna.



Figur 28. Översikt över förslag i anslutning till planområdet och Glumslövs station. Bakgrundskarta: CC BY 4.0 Landskrona stad och Lantmäteriet

6.1 Pendlarparkering

I anslutning till Glumslövs station finns en pendlarparkering som är populär och ofta fullbelagd. Dagens detaljplan tillåter att pendlarparkering utökas inom rosamarkerat område. Målningen på parkeringsytan bör också ses över för ett mer effektivt utnyttjande då målning i princip saknas idag. Genom att utöka den hårdgjorda ytan kan cirka 48 parkeringsplatser tillskapas, jämfört med dagens 36 platser, se Figur 29. I samband med förändringen föreslås samma in- och utfarter som idag användas för att inte öka antalet konfliktpunkter över gång- och cykelstråket.

Förslagsvis utökas befintlig parkering innan planerna för Vapensmeden 15 & 16 är genomförda för att se om utökningen är tillräcklig för att möta dagens behov. Enligt Skånetrafikens dimensioneringsriktlinjer för pendlarparkering¹² bör bilparkeringen dimensioneras för fem procent av påstigande på stationen samt utökas när beläggningen är högre än 90 procent. Om det finns ytterligare behov för större pendlarparkering skulle den rosa ytan längs med järnvägsspåren kunna vara ett alternativ, eventuellt skulle denna yta/del av ytan även kunna samnyttjas som bostadsparkering.



Figur 29. Förslag till utökning och bättre utnyttjande av befintlig parkeringsyta, pilarna visar in- och utfart. Bakgrundskarta: CC BY 4.0 Landskrona stad och Lantmäteriet

¹²<https://skanetrafiken.varumarkesmanual.se/sv/infrastruktur/pendlarparkering/utformning/bilparkering/#resonemangdimensioneringbil> [2025-10-03]

6.2 Cykelparkering

Det finns två cykelparkeringarna vid Glumslövs station som är utrustade med möjlighet att låsa fast ramen i fast föremål, se blå markeringar i Figur 28. Dock hade parkeringarna vid platsbesöket i augusti mycket växtlighet som gjorde dem svårtillgängliga och parkeringarna saknade väderskydd. Kommunen bör se till så att Skånetrafikens riktlinjer för cykelparkering¹³ vid kollektivtrafik följs. Här finns bland annat krav på utrustning samt rekommendationer kring dimensionering som bör vara cirka 25 procent av antalet påstigande. Att åtgärda identifierade brister skulle skapa bättre förutsättningar för cykelpendlarna. Se förslag till väderskydd i Figur 30.



Figur 30. Fotografi på norra befintliga cykelparkeringen kompletterat med illustration av väderskydd.

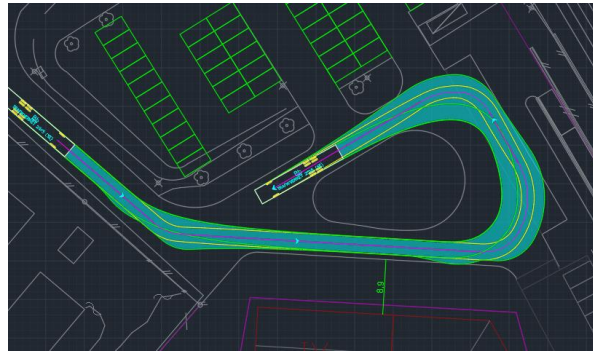
6.3 Effektivt utnyttjande av körbana

Vid behov trafikerar ersättningsbuss platsen utanför Vapensmeden 15 & 16, se gul markering i Figur 31. Körbanan söder om den gröna "rondellytan" kan samnyttjas av övrig trafik som dels ska till pendlarparkering, dels in till Vapensmeden. Körspårsanalyser har gjorts för längre fordon för den rörelse som ersättningsbussen utför. Detta för att säkerställa att där finns tillräckligt med utrymme, samtidigt som vägbanan smalnas av så mycket om möjlighet för att optimera användningen av ytan mellan körbanan och fasaden på Vapensmeden. Körspårsanalyserna kommer fram till att körbanan behöver behålla sin nuvarande utformning för att tillgodose de längre fordonens behov.

¹³<https://skanetrafiken.varumarkesmanual.se/sv/infrastruktur/pendlarparkering/utformning/cykelparkering#kravstallningcykelparkering> [2025-10-03]



Figur 31. Rutt och hållplatsläge för ersättningsbuss. Bakgrundskarta: CC BY 4.0 Landskrona stad och Lantmäteriet



Figur 32. Körspårsanalys för ersättningsbuss, typfordon Bb.

6.4 Torg/uppehållsyta

Genom att framförallt flytta alternativt ta bort befintliga träd från dagens yta kan en plats skapas framför fasaden på Vapensmeden, se röd markering i Figur 33. Den platsen skulle kunna ha flera funktioner exempelvis; uteservering kopplat till kommande verksamhet i Vapensmedens bottenplan, mindre lekplats, grön oas/väntyta, uppställning av food truck, passage för fotgängare som är på väg till stationen eller Vapensmeden 15 & 16 eller en annan typ av uppehållsplats/yta.



Figur 33. Möjlig uppehållsyta framför Vapensmedens fasad i norr, inringat med röd markering. Bakgrundskarta: CC BY 4.0 Landskrona stad och Lantmäteriet

6.5 Gång- och cykelstråk genom området

Genom området behöver gång- och cykeltrafikanter passage vara tydlig för att säkerställa framkomlighet och trafiksäkerhet. Idag finns identifierat behov av gång- och cykelstråk på pendlerparkeringens södra sida men passagerna över Södra Kvistoftavägen samt parkeringens in- och utfart är inte tydligt markerade, se Figur 34.



Figur 34 Pendlerparkering och dess in- och utfart syns till höger i bild.

Det finns flera konfliktpunkter mellan oskyddade trafikanter och motorfordon där behov finns att höja oskyddade trafikanter prioritet. Detta kan göras genom upphöjning av gång- och cykelstråk vid passager över in- och utfarter samt hasighetssäkrad passage över gata. Dessa platser är markerade med lila cirklar i Figur 35 nedan, tillsammans med primärt gång- och cykelstråk med tjocka pilar och sekundärt stråk med tunnare pilar. Motorfordonsstråk redovisas med rosa pilar.



Figur 35. Gång- och cykelstråk vid stationsområdet, samt identifierade korsningspunkter mellan oskyddade trafikanter och motortrafik. Bakgrundskarta: CC BY 4.0 Landskrona stad och Lantmäteriet

Kopplingar mellan Vapensmeden 15 & 16 och målpunkter i Glumslöv för fotgängare och cyklister kan ske via Södra Kvistoftavägen eller Krokstorpsvägen. Sträckorna är i dagsläget inte anpassade för cykeltrafik. I Figur 36 nedan redovisas vilka sträckor och korsningar (streckade linjer och lila cirklar) som cyklister skulle gynnas av ifall de blev mer anpassade för cyklister.



Figur 36. Karta med målpunkter i Glumslöv, befintligt cykelvägnät med heldragen linje samt streckad linje och lila cirkel för var behov av cykelanpassningar finns. Bakgrundskarta: CC BY 4.0 Landskrona stad och Lantmäteriet

6.6 Fortsatt arbete

För samtliga områden beskrivna i kapitel 6 kan ytterligare utredning tas fram. Många av utredningarna behöver klargöra utrymmesbehov och mer exakt hur utformningen skulle kunna bli.

6.6.1 Pendlarparkering

För att få en bild av hur pendlarparkeringen används idag och vilket behov det finns av att utöka pendlarparkeringen kan ett första steg vara att titta på hur hög beläggningen är på de nuvarande parkeringsplatserna. Det finns en yta som enligt detaljplanen har användning parkering som ännu inte är utbyggd. Om beläggninginventeringen visar att det är fullt på pendlarparkeringen kan denna del byggas ut samtidigt som effektivisering av ytanvändningen för befintlig parkering ses över.

Eftersom Glumslöv är en relativt liten ort med korta avstånd bör det finnas potential att också flytta över en del av de som kommer till stationen med bil till cykel istället. De flesta bostäder i Glumslöv nås med cykel inom 1,5 kilometers

avstånd, vilket motsvarar 5–7 minuters restid med cykel beroende på riktning. Här behöver vi ta reda på vilka det är som pendlar till stationen med bil och identifiera anledningen till varför dessa eventuellt korta resor görs med bil och inte med cykel eller till fots. Vi vill även ta reda på vad som skulle kunna skapa förutsättningar för att fler börjar resa till stationen med cykel eller till fots. Enligt resvaneundersökning för Skåne 2018 gjordes 64 procent av pendlingsresor med start i Glumslöv med bil och 22 procent med tåg.

Kompletterande studier till utredningen ovan, som fokuserar på bilpendlaren, skulle kunna vara studier som kan besvara följande frågeställningar för cykelparkeringen:

- Hur kan cykelparkeringen synliggöras mer?
- Hur kan cykelparkeringen bli mer attraktiv?
- Är antalet cykelparkering rätt i förhållande till behovet?

Metod för att besvara ovanstående kan exempelvis vara enkät riktad till tågpendlarna till och från Glumslöv som idag använder bilpendlarparkeringen.

6.6.2 Ersättningsbuss

Kontrollera att ersättningsbussens hållplats följer gällande kravställning¹⁴ för hållplatser för tågersättande buss. Kraven omfattar bland annat utrustning och tillgänglighetsanpassning med busskantsten, taktila stråk och förstärkt belysning.

6.6.3 Torg/uppehållsyta

Framtagande av typskisser i dwg som visar på hur områdets ytor kan delas upp till olika användningsområde och hur dessa kan utformas.

Skicka enkät till Glumslövsborna för att få svar på vad invånarna skulle vilja se vid Glumslövs station och ytan utanför Vapensmeden.

6.6.4 Gång- och cykelstråk

Framtagande av typskisser i dwg som visar på hur korsningspunkterna med motortrafik kan utformas.

¹⁴ <https://skanetrafiken.varumarkesmanual.se/sv/infrastruktur/busshallplats/utformning/kravställning> [2025-10-03]

Together with our clients
and the collective
knowledge of our 22,000
architects, engineers and
other specialists, we co-
create solutions that
address urbanisation,
capture the power of
digitalisation, and make our
societies more sustainable.

Sweco – Transforming
society together