



Trafikutredning vid Godsägaren 2 & 3

Segeltorp, Huddinge kommun

Dokumentinformation

Titel: Trafikutredning vid Godsägaren 2 & 3, Huddinge kommun

Projektnummer: 24220

Rapportnummer: 2024:142

Författare: Jakob Mellin

Kvalitetsgranskning: Petra Ahlström

Beställare: Prevelop AB

Kontaktperson: Magnus Rothman, magnus@prevelop.se, 08 - 26 61 90

Dokumenthistorik:

Version	Datum	Förändring	Distribution
0.9	2024-11-29	Preliminärversion	Beställare
0.91	2024-12-06	Mindre justeringar	Beställare
0.92	2025-01-08	Mindre justeringar	Beställare
1.0	2025-01-14	Mindre justeringar	Beställare
1.2	2026-03-20	Revidering efter samråd	Beställare
1.3	2026-04-08	Mindre justeringar	Beställare
1.4	2026-04-14	Mindre justeringar	Beställare

Förord

Ny bostadsbebyggelse planeras vid kvarteret Godsägaren 2 & 3 i Segeltorp i Huddinge kommun. I samband med detta har denna trafikutredning genomförts.

Utredningen har genomförts av Jakob Mellin, Johan Kerttu och Petra Ahlström, alla på Trivector Mobility AB.

Kontaktperson för uppdraget hos beställaren har varit Magnus Rothman på Prevelop AB.

Lund april 2026

Innehållsförteckning

1. Bakgrund	3
2. Kollektivtrafik.....	4
3. Gång- och cykelstråk.....	6
4. Parkering	8
4.1. Efterfrågan för bilparkering.....	9
4.2. Efterfrågan för cykelparkering	9
4.3. Parkeringslösning	10
4.4. För- och nackdelar med kantstensparkering längs Gamla Södertäljevägen ...	10
4.5. Storlek på parkeringsplatserna.....	12
5. Trafiksituation längs Slåttervägen.....	13
5.1. Nulägesbeskrivning av trafiksituation	13
5.2. Trafiksituation efter planerad bebyggelse	13
6. Angöringsbehov tunga fordon.....	14
6.1. Avfallshantering	14
6.2. Räddningstjänsten.....	15
7. Källhänvisning	16

1. Bakgrund

I kvarteren Godsägaren 2 & 3 i Segeltorp planeras ny bostadsbebyggelse att anläggas. Den nuvarande bebyggelsen bestående av en restauranglokal samt lätt industri kommer att rivas för att ge plats åt ny bebyggelse. Den nya bebyggelsen planeras i detaljplaneskedet bestå av 16 etagelägenheter samt 10 lägenheter som betecknas som BRF-radhus, se Figur 1-1.

Den planerade nya bebyggelsen för Godsägaren 2 och 3 omfattar totalt cirka 3800 kvadratmeter ljus BTA för både BRF-radhus och flerbostadshus i lägre skala. Byggnaderna planeras att ha två våningar plus vind samt suterrängvåningar.



Figur 1-1. Planerad ny bebyggelse för Godsägaren 2 & 3.

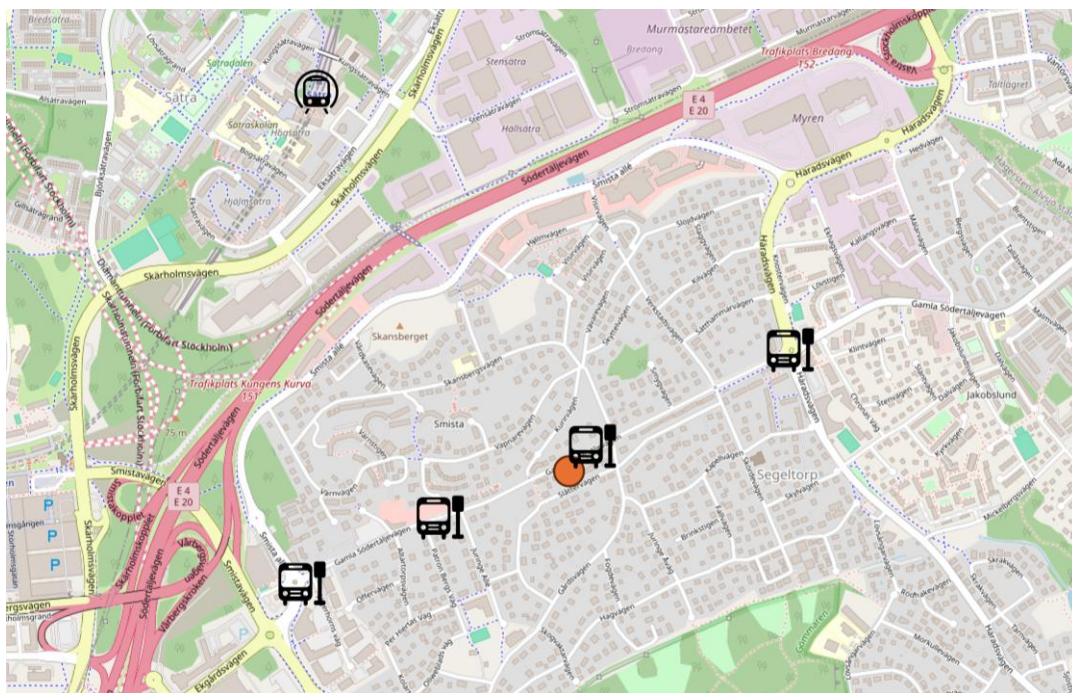
I samband med detaljplanearbetet för den nya bebyggelsen genomförs denna trafikutredning. Syftet med trafikutredningen är att redogöra för de trafikrelaterade förutsättningarna som finns i området samt att fastställa att den nya bebyggelsen når de dimensioneringskrav som ställs av trafiken för den nya bebyggelsen.

2. Kollektivtrafik

Den närmaste busshållplatsen från Godsägaren ligger på 150 meters gångavstånd österut från planområdet, se Figur 2-1. Denna busshållplats (Smista) trafikeras av linje 710 med 30-minuters trafik under större delen av trafikdygnet (kl 06.20-21.30) och med något lägre turtäthet under lågtrafik. Nattetid trafikeras hållplatsen av linje 792.

Stombusslinje 173 går att resa med från den närliggande hållplatsen Juringe allé (350 meter gångavstånd öster om planområdet). Linje 173 har en turtäthet på 10–15 minuters trafik under vardagar.

Närmaste hållplats för spårtrafik är tunnelbanestationen i Sätra. Gångavståndet till Sätra tunnelbanestation är 1,5 km.



Figur 2-1. Tunnelbanestationer och busshållplatser i närheten av kv. godsägaren. Kvarteret är markerat med orange cirkel

Det finns ingen direktlinje från området till centrala Stockholm, utan resenären måste göra en bytesresa för att nå centrala Stockholm. I Tabell 2-1 visas restider med kollektivtrafik till olika kringliggande målpunkter där det tar 8 – 35 minuter att resa från hållplats Smista till fyra målpunkter i Stockholm.

Tabell 2-1. Restid med kollektivtrafik från hållplats Smista till olika målpunkter i Stockholm

Målpunkt	Restid
Kungens kurva	8 min
Skärholmen centrum	13 min
Liljeholmen	32 min
Stockholm City	35 min

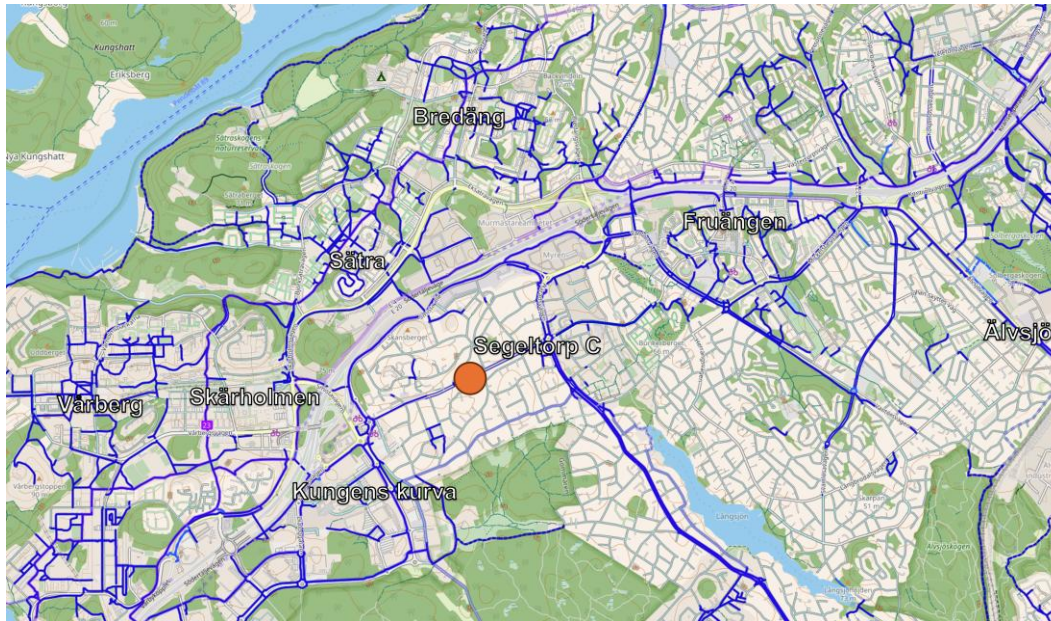
3. Gång- och cykelstråk

Gångstråken i området kring kvarteret Godsägaren har en grundläggande standard. På de flesta av vägarna i området finns gångbana på en sida av vägen, och på många av de mindre vägarna i området saknas gångbana helt. Däremot är merparten av vägarna i området smala villagator med begränsad hastighet och trafikflöden, vilket medför att det är relativt enkelt att ta sig fram till fots. Övergångsställena vid de större vägarna i området är generellt hastighetssäkrade medan övergångsställen vid de mindre vägarna i området är generellt inte hastighetssäkrade. Antalet målpunkter inom gångavstånd är dock begränsat. 700 meter från kvarteret finns Segeltorp centrum med enstaka butiker och restauranger. Den närmsta mataffären ligger 1,3 kilometer från kvarteret.

Längs de större vägarna i och kring Segeltorp finns cykelbanor. Generellt är standarden på cykelinfrastrukturen i området grundläggande, se Figur 3-1. Däremot finns cykelkopplingar till de omkringliggande områdena, se Figur 3-2. Dock utgör E20 en stor barriär till de omkringliggande områdena.

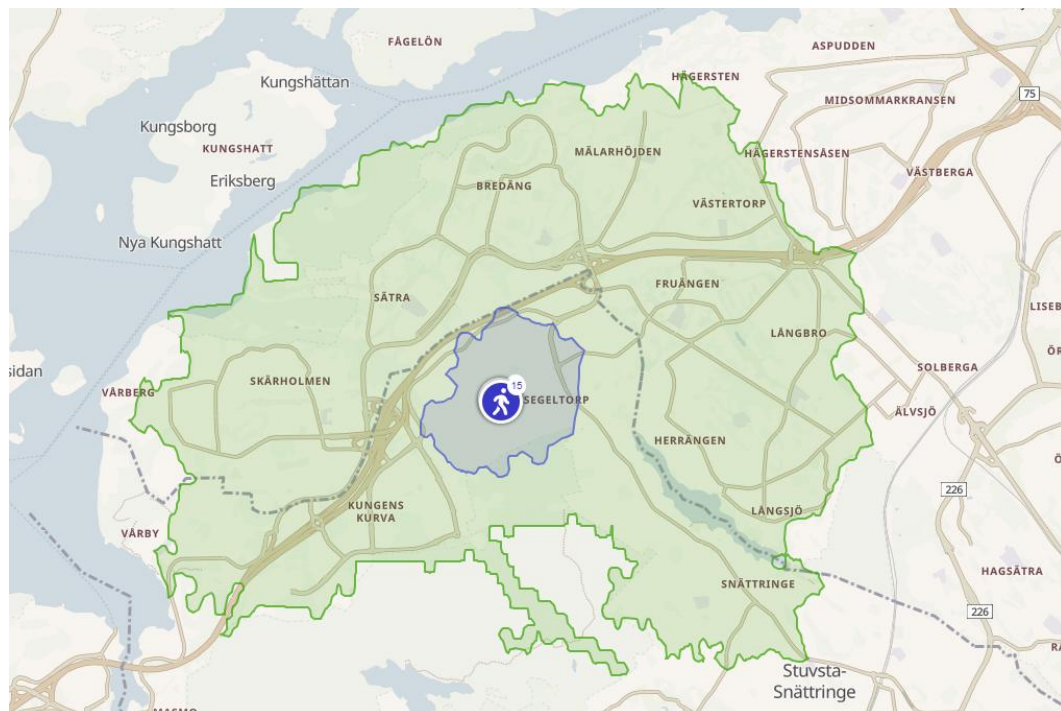


Figur 3-1. Exempel på cykelinfrastruktur vid kv Godsägaren. Kombinerad gång- och cykelväg på breddad trottoar



Figur 3-2. Cykelinfrastruktur kring kv Godsägaren. Cykelbanor är markerade i blått och kvarteret med orange cirkel.

För att till fots ta sig bortom Segeltorp behöver de boende göra en resa som är längre än 15 minuter. På cykel kan de boende däremot nå de flesta av de kringliggande områdena inom 15 minuter, se Figur 3-3.



Figur 3-3. Karta över södra Stockholm med ytan som kan nå inom 15 minuter till fots (markerad i blått) samt inom 15 minuter med cykel (markerat med grönt) från kv Godsägaren. (Källa CommuteTimeMap)

4. Parkering

För att beräkna den förväntade parkeringsefterfrågan för området används Huddinge kommuns parkeringstal (Huddinge kommun u.å.). Parkeringstalen i Huddinge kommun varierar beroende på geografiskt läge i kommunen samt storlek på bostäderna. Parkeringstalen för bil och cykel för flerbostadshus redovisas i Tabell 4-1 och Tabell 4-2.

Tabell 4-1. Antal bilplatser per lägenhet som krävs i Huddinge kommun

	Zon A	Zon B	Zon C
Generellt	0,45	0,55	0,70
Liten (< 45 kvm)	0,25	0,30	0,40
Mellan (45 - 70 kvm)	0,45	0,50	0,60
Stor (> 70kvm)	0,75	0,80	0,90
Besöksparkering	0,05	0,10	0,10

Tabell 4-2. Antal cykelplatser per lägenhet som krävs i Huddinge kommun

	Zon A	Zon B	Zon C
Generellt	2	2	2
Liten (< 45 kvm)	1,5	1,5	1,5
Mellan (45 - 70 kvm)	2	2	2
Stor (> 70kvm)	3	3	3
Besöksparkering	0,5 besöksplatser per lägenhet	0,5 besöksplatser per lägenhet	0,5 besöksplatser per lägenhet

I detaljplaneskedet, som projektet vid tidpunkt för denna utredning befinner sig i, planeras planområdet totalt bestå av 26 stora lägenheter (varav 10 lägenheter benämns som BRF-radhus). I senare skeden kan bostadsdispositionen för området förändras, vilket i så fall kan innebära förändringar i hur många bil- och cykelplatser som skulle behöva anläggas.

4.1. Efterfrågan för bilparkering

Kvarteret Godsägaren ligger i Zon C i Huddinge kommun, och den planerade bebyggelsen planeras ha lägenheter som är större än 70 kvm. Detta medför att 1,0 bilplatser per lägenhet/radhus kommer behöva anläggas.

Totalt behöver 26 bilplatser anläggas för kvarteret utifrån antagen bostadsdisposition, se Tabell 4-3.

Tabell 4-3. Beräkningsgång för bilparkering Kv Godsägaren.

Hustyp	Krav bilplatser per lägenhet	Antal lägenheter/radhus	Antal bilplatser
Lägenhet	1,0	16	16
BRF-radhus	1,0	10	10
Totalt			26

4.2. Efterfrågan för cykelparkering

Kvarteret Godsägarens läge i Huddinge kommuns Zon C i kombination med lägenheter större än 70 kvm sätter även förutsättningar för hur många cykelparkeringar som behöver anläggas. Grundförutsättningarna medför att 3,5 "vanliga" cykelparkering per lägenhet/radhus behöver anläggas. Vidare behöver 0,05 lådcykelparkeringar per lägenhet anläggas.

För att cykelparkeringen ska uppfylla god standard bör cc-måtten för cykelställen vara minst 60 - 70 cm.

Totalt behöver 91 "vanliga" cykelplatser och 2 lådcykelparkeringar anläggas för planområdet, se Tabell 4-4.

Tabell 4-4. Behov av cykelparkering vid etagelägenheterna i Kv Godsägaren.

Hustyp	Krav cykelplatser per lägenhet	Krav lådcykelplatser per lägenhet	Antal lägenheter/radhus	Antal vanliga cykelplatser	Antal lådcykelplatser
Lägenhet	3,5	0,05	16	56	0,18
BRF-radhus	3,5	0,05	10	35	1,75
Totalt				91	2

4.3. Parkeringslösning

De framräknade 26 bilplatserna kommer tillskapas inom kvartersmark. Två olika alternativ till utformning finns för planområdets parkering. Antingen förläggs delar av bilplatserna inne i området och delar som kantstensparkering vid Gamla Södertäljevägen, eller förläggs alla bilplatser i södra delen av planområdet. Se Figur 4-1.



Figur 4-1. Utformning av nybyggnadsområdet med bilplatser (vänster bild) respektive utan bilplatser (höger bild) längs Gamla Södertäljevägen

För båda utformningsförslagen finns möjlighet att omvandla bilplatser till parkeringsplatser för rörelsehindrade. I mitten av kvarteret planeras en körbar gångväg att anläggas, vilket medför att bilarna kan ta sig ut från parkeringsytan utan att behöva genomföra större backrörelser. Vidare kan utformningen av vägen inne i kvarteret som en körbar gångväg bidra till att reducera hastigheterna inne i kvarteret. Vid korsning med Slättervägen samt på den körbara gångvägen inne i kvarteret är det viktigt att trafikmiljön utformas med god sikt, så att oskyddade trafikanter inte döljs av exempelvis höga häckar.

De 93 cykelplatserna kommer att lokaliseras på flera platser inom planområdet. BRF-radhusen kommer att ha cykelplatser på sin tomt, ett flertal cykelplatser kommer att vara lokaliserade inne i suterrängförrådet, och slutligen kommer också cykelparkeringar att finnas i anslutning till flerbostadshusens entréer.

4.4. För- och nackdelar med kantstensparkering längs Gamla Södertäljevägen

Vid utformning av parkeringsytorna för planområdet finns två olika utformningsförslag. Antingen läggs alla parkeringsplatser inne i kvarteret, eller så läggs delar av bilplatserna inne i kvarteret, och delar av bilplatserna som kantstensparkering mot Gamla Södertäljevägen. Valet av parkeringslösning påverkar framför allt innergårdens utformning, och i en liten utsträckning även trafiken i området.

Eftersom Gamla Södertäljevägen är avstängd för genomfartstrafik med spårviddshinder vid hållplatsen Juringe Allé väster om planområdet, medför det att merparten av trafiken till planområdet kommer komma österifrån. För att nå de nio av planområdets parkeringsplatser som utgörs av kantstensparkering vid Gamla Södertäljevägen finns tre huvudsakliga alternativ:

- De fordon som ska parkera gör en u-sväng på Gamla Södertäljevägen för att nå parkeringsplatserna.
- Fordonen kör fram till och in på en lokalgata på norra sidan om Gamla Södertäljevägen (väster om planområdet), vänder och kör tillbaka till planområdet – nu på samma sida som p-platserna.
- Fordonen kör ner på Gårdsvägen/Slåttervägen från Gamla Södertäljevägen öster om planområdet och vidare till Lars Hindriks väg och Juringe allé för att nå Gamla Södertäljevägen väster om planområdet.

Sannolikt kommer flertalet av de bilister som ska parkera vid kantstensparkeringarna att välja det första alternativet att göra en u-sväng på Gamla Södertäljevägen eftersom de andra alternativen innebär en längre körsträcka.

Kantstensparkering vid Gamla Södertäljevägen finns redan i dagsläget vid de intilliggande fastigheterna Godsägaren 1 & 4, vilket visar att lösningen används redan idag. Vidare finns också ett flertal villatomter med utfart rakt ut på Gamla Södertäljevägen.

Att anlägga parkeringsplatser som kantstensparkering längs Gamla Södertäljevägen innebär både för- och nackdelar:

Fördelar

- Mer av ytan inne i kvarteret kan bli grönområden och användas till rekreation.
- Grönytan bidrar till förstärkt grön yttlig dagvattenhantering samt ökad biologisk mångfald.
- Gamla Södertäljevägen kan upplevas smalare, vilket kan reducera hastigheten längs vägen.
- De boende i etagelägenheterna får närmre till deras närmsta parkeringsplatser.

Nackdelar

- Bilister behöver svänga direkt in och ut från Gamla Södertäljevägen för att nå parkeringsplatserna, vilket eventuellt kan skapa en mer komplicerad trafiksituation i jämförelse med alternativet där all parkering lokaliseras inne i kvarteret. Tomten består dock i dagsläget av en restaurang med 6 vinkelställda parkeringsplatser, där besökare måste genomföra en backrörelse för att komma ut på Gamla Södertäljevägen. Således bör kantstensparkering inte bidra till en mer komplicerad trafiksituation vid Gamla Södertäljevägen än i dagsläget.

- Om parkeringsplatserna sprids ut på flera delar av kvarteret och de boende inte har fasta platser, kan mer söktrafik uppstå när de boende letar efter en ledig plats.
- U-svängar kan förekomma i större utsträckning längs Gamla Södertäljevägen för boende i nybyggnadsområdet.

Eftersom det längs Gamla Södertäljevägen redan finns flera exempel på kvarter med kantstensparkering ut mot Gamla Södertäljevägen samt småhus med utfart direkt ut på Gamla Södertäljevägen, bör inte kantstensparkering vid planområdet bidra med någon större förändring av trafiksituationen längs vägen.

Kantstensparkering skulle eventuellt medföra en ökad förekomst av U-svängar på Gamla Södertäljevägen, samtidigt kommer planområdets trafikstring minska när det blir bostadshus på tomten i jämförelse med dagens industri- samt restaurangverksamhet.

4.5. Storlek på parkeringsplatserna

I Huddinge kommuns tekniska handbok finns inga mått för vilka dimensioner parkeringsplatser för bil inom kvartersmark bör ha. I Tabell 4-5 finns dock exempelmaått från andra kommuner:

Tabell 4-5. Dimensioneringskrav för parkeringsplats för bil i andra kommuner inom Stockholmsregionen.

Kommun	Minimimått
Botkyrka	2,5 x 5 m
Järfälla	2,5 x 6 m ¹
Norrtälje	2,3 x 5 m
Nynäshamn	2,4 x 5 m
Sollentuna	2,5 x 5 m ¹

Observera att måtten är minimimått. För att uppnå en god standard bör parkeringsplatserna vara bredare än 2,5 m.

Kantstensparkering i Huddinge kommun ska vara minst 2 m bred vid 30 km/h och minst 2,2 m bred vid 40 km/h. Kantstensfickor ska inte vara kortare än 3 P-platser, det vill säga cirka 18 m (Huddinge kommun 2022). Ett allmänt råd ur BBR är att breddmått på en parkeringsplats som ska medge att rullstol tas in från sidan bör vara 5,0 meter. Själva parkeringsrutan i sig behöver inte vara 5,0 meter bred om en fri intilliggande yta kan användas för att ta in rullstol.

¹ Inom allmän platsmark

5. Trafiksituation längs Slåttervägen

5.1. Nulägesbeskrivning av trafiksituation

Den södra sidan av kvarteret Godsägaren angränsar till Slåttervägen. Slåttervägen är en smal gata bland villabebyggelse där dubbelriktad biltrafik är tillåten längs gatan. Gatan är inte i direkt anslutning till någon skola men är möjligen en del av elevers skolväg till Juringeskolan. En smal gångbana finns längs delar av Slåttervägen, markerad med en gatstensremsa. Längs Slåttervägen finns tre hastighetsreducerande gupp. Längs delar begränsas gatans bredd av växtlighet.

Vid den senaste utförda trafikmätningen (2018) uppmättes trafikmängderna på Slåttervägen till 187 fordon/dygn ÅDT, och medelhastigheten till 24,6 km/h. Den restaurang- samt verksamhetsverksamhet som i dagsläget bedrivs inom fastigheten bidrar till att kvarteret alstrar nyttrafik.

5.2. Trafiksituation efter planerad bebyggelse

En trafikallsträng har gjorts för Godsägaren 2 & 3 med hjälp av Trafikverkets trafikallsträngsverktyg för att göra en bedömning av hur trafiksituationen kan komma att påverkas i kvarteret efter att nybyggnationen genomförs. Trafikallsträngen uppskattar det totala antalet resor (exkl. nyttotrafik) till 235 resor/dygn. Av dessa resor kommer 71 genomföras med bil, vilket ger en uppskattad ÅDT motsvarande 50 fordon/dygn.

Av de 50 fordonsrörelserna/dygn förväntas 33 (66 %) av fordonsrörelserna ske via Slåttervägen, eftersom 66 % av Godsägarens parkeringsplatser har anslutning till Slåttervägen. Den befintliga och tillkommande trafiken kommer således tillsammans skapa ett trafikflöde motsvarande cirka 220 fordon/dygn, vilket fortfarande är ett relativt lågt trafikflöde. Vidare kan man konstatera att omvandlingen av markanvändningen för kvarteret från restaurang och lätt industri till bostadsbebyggelse kommer medföra en minskning av nyttotrafiken till kvarteret.

För den tillkommande bebyggelsen har ett tillräckligt antal parkeringsplatser planerats för att hantera det bilinnehav som, i enlighet med kommunens parkeringstal, förväntas uppstå i kvarteret. Om bilinnehavet för Godsägaren 2 & 3 blir högre än det planerade antalet parkeringsplatser är det sannolikt att de tillkommande bilarna kommer parkeras på gatorna söder om Gamla Södertäljevägen.

Slåttervägen är en smal gata och om fler olovligt parkerade bilar skulle tillkomma längs gatan skulle sikten begränsas och framkomligheten för fotgängare försämrats.

Om antalet olovligt parkerade bilar längs Slåttervägen skulle medföra framkomlighetsproblem finns möjligheten att skylta gatan med parkeringsförbud (C35) i tydliggörande syfte.

6. Angöringsbehov tunga fordon

För att uppfylla de krav som finns gällande avfallshantering och utryckningsfordon behöver fastigheten kunna angöras av tunga fordon. Olika dimensioneringskrav finns för avfallshantering respektive räddningstjänst.

6.1. Avfallshantering

Dimensionerande mått för avfallsfordon finns i Avfall Sveriges Handbok för avfallsutrymmen (Avfall Sverige 2023).

- Transportväg ska vara minst 5,5 meter bred om körning i båda riktningar förekommer.
- Hämtningsfordon ska inte hindra annan trafik (t ex bilar, bussar eller cyklister) under tiden som avfallstömning pågår.
- Dragvägar mellan avfallsutrymme och uppställningsplats ska vara så korta som möjligt och inte överstiga 10 meter.
- Trottoarkanter ska i möjligaste mån undvikas. I de fall det inte går att undvika kanter ska fasad kantsten eller motsvarande användas.

Kvarteret Godsägaren 2 & 3

De dimensionerande mått som krävs för avfallshanteringen kan uppfyllas för planområdet. Avfallsrummet i kvarteret planeras att placeras i den södra delen av planområdet, vilket gör att avfallsfordonen kan komma åt avfallsrummet via Slåttervägen.

Föreslagen lösning för avfallshämtning är att avfallsfordonen stannar ute i gatan och att gatstensremsan närmast avfallsrummet asfalteras bort för att skapa en plan dragväg och uppställningsyta för avfallsfordon, se Figur 6-1. När avfallsfordonen ska tömma avfallsrummet behöver de stå ute på Slåttervägen, vilket medför att framkomligheten för övrig biltrafik längs Slåttervägen är begränsad när tömning sker. Detta är dock redan fallet längs Slåttervägen i dagsläget, och andra bilvägar kan väljas under tider som avfallshämtning sker. Om denna åtgärd väljs behöver åtgärden regleras mellan kommun och exploatör.



Figur 6-1. Planerad ny bebyggelse för Godsägaren 2 & 3 med lösning för avfallshantering.

6.2. Räddningstjänsten

Dimensionerande mått för räddningstjänsten finns i Södertörns brandförsvarsförbunds handbok Framkomlighet och utrymning med hjälp av räddningstjänsten (Södertörns brandförsvarsförbund 2021).

För att räddningstjänsten ska kunna genomföra räddningsinsats inom rimlig tid ska avståndet mellan uppställningsplats och byggnadens angreppsvägar inte överstiga 50 m.

Kvarteret Godsägaren 2 & 3

Planområdet uppfyller de krav som finns för att räddningstjänsten ska kunna ta sig fram. Tänka uppställningsplatser för räddningstjänstens fordon är på Slåttervägen samt Gamla Södertäljevägen. Båda vägarna har låga trafikflöden och låga hastigheter, vilket gör dem lämpliga som uppställningsplatser för utryckningsfordon. Utryckningsfordonen kan nå bostadshusen från både husens norra respektive södra sida. Om kantstensparkering anläggs längs Gamla Södertäljevägen bör någon del av kvartersgränsen vara öppen, så att räddningstjänsten kan komma förbi med stegar.

Räddningsarbete på planområdet bedöms kunna genomföras med stegbil eller bärbara stegar.²

² Förutsätter att underkant av fönster på det översta våningsplanet är högst 11 meter från marken.



7. Källhänvisning

Avfall Sverige (2023). Handbok för avfallsutrymmen.

Huddinge kommun (2022). Teknisk handbok.

Huddinge kommun (u.å.). Bilaga 1. Parkeringstal.

Södertörns brandförsvarsförbund (2021). Framkomlighet och Utrymning med hjälp av räddningstjänsten.