

Nacka Kommun

Myrsjö trafikutredning

Stockholm
2019-10-25

Myrsjö trafikutredning

Datum	2019-10-25
Uppdragsnummer	1320031249
Utgåva/Status	Version 3.0

Cecilia Friis

Uppdragsledare

Cecilia Friis
Lucas Glasare
Handläggare

Sandra Sasu

Granskare

Ramboll Sverige AB
Dragarbrunnsgatan 78B
753 20 Uppsala

Telefon 010-615 60 00
Fax 010-615 20 00
www.ramboll.se

Unr 1320031249 Organisationsnummer 556133-0506

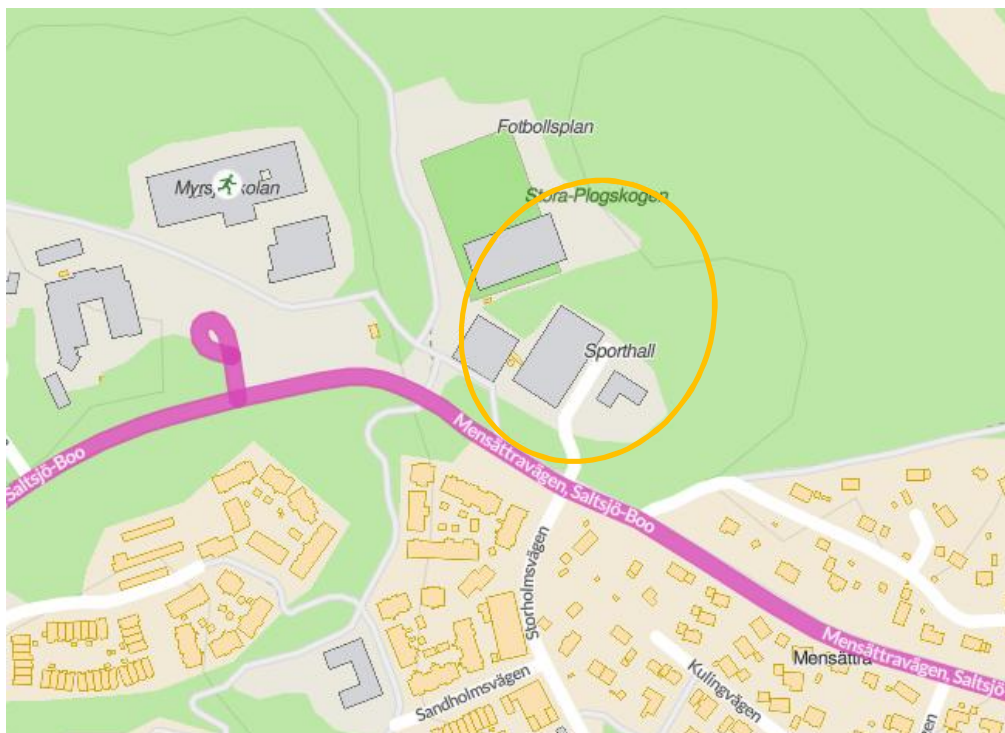
Innehållsförteckning

1.	Inledning och syfte.....	2
2.	Förutsättningar	3
2.1	Gång- och cykeltrafik	3
2.2	Kollektivtrafik	4
2.3	Biltrafik och angöring	4
3.	Planerad framtida verksamhet vid Myrsjö Sportcentrum.....	6
4.	Analys	7
4.1	Gång- och cykeltrafik	7
4.2	Biltrafik	8
4.3	Angöring – varutransporter och renhållningsfordon	9
4.4	Dimensionering av parkering.....	9
4.4.1	Besökare per dag till simhall och ishall	9
4.4.2	Parkeringsbehov simhall och ishall.....	10
4.5	Trafikalstring	15
4.5.1	Vardag	15
4.5.2	Helg.....	16
4.6	Korsningskapacitet	16

Myrsjö trafikutredning (PM/Rapport)

1. Inledning och syfte

Ett arbete pågår att utveckla ett nytt sportcentrum i Boo benämmt Myrsjö Sportcentrum, se Figur 1. Området, som idag inrymmer rackethall och förskola, skall utökas med en ny simhall och ishall.



Figur 1 Området markeras med orange

Ramboll har fått i uppdrag av Nacka kommun att ta fram en trafikutredning för området. Syftet med trafikutredningen är att ta fram ett förslag på trafiklösning. Förslaget ska ha utgångspunkt i trafiksäkerhet för samtliga trafikslag.

2. Förutsättningar

2.1 Gång- och cykeltrafik

Väster om området ansluter cykelvägar med kopplingar mot bostadskvarter i norr, väster och söder samt mot Orminge Centrum cirka en kilometer västerut. Österifrån ansluter gång- och cykelväg som leder vidare ut på Värmdövägen. Se Figur 2. Längs Mensättravägen finns planer att förlänga befintlig gång- och cykelbanan västerut. Denna är planerad att påbörjas 2020. Åtgärden kommer förbättra framkomligheten för cyklister och gående västerut.



Figur 2 Aktuellt område är markerat med orange. Gröna linjer markerar gång- och cykelvägar

Längs infarten till området finns idag en gångbana som leder fram till förskolan. I övrigt finns inga gång- och cykelvägar inom området. I anslutning till rackethallen finns idag cirka 20 cykelparkeringsplatser.

2.2 Kollektivtrafik

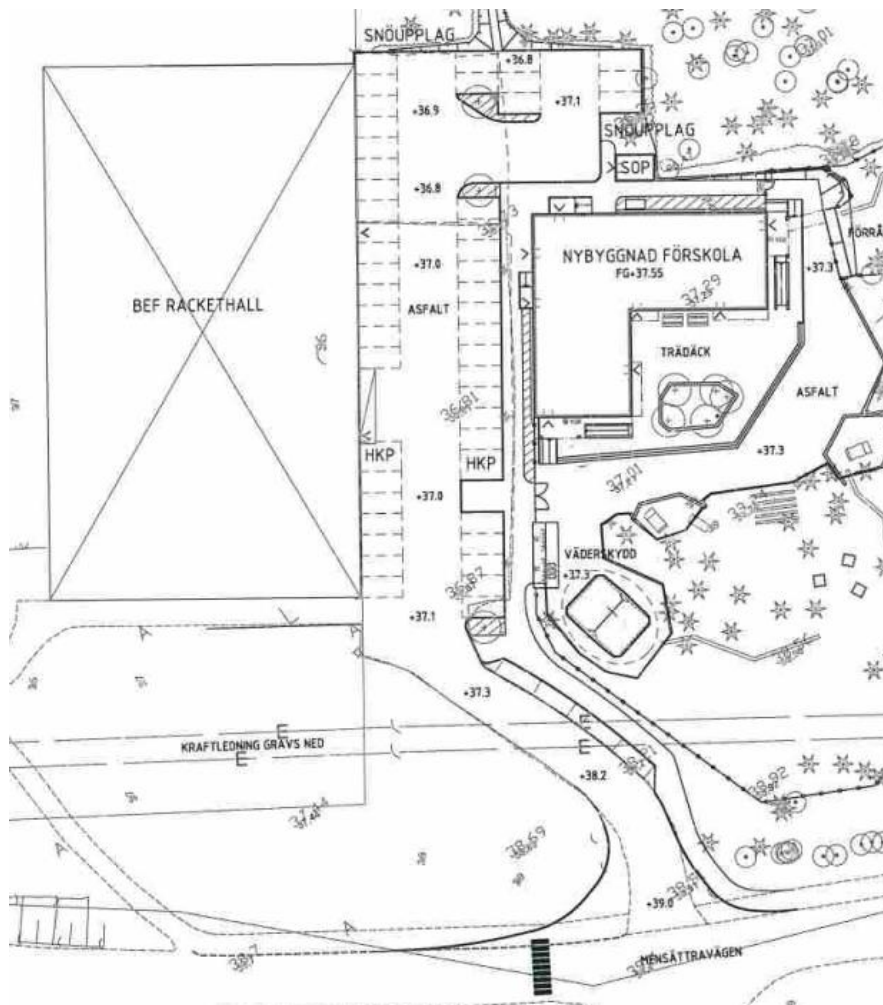
I anslutning till området finns busshållplats Myrsjöskolan i sydväst, se Figur 3. Busshållplatsen trafikeras av linje 414, 418, 421, 441, 442 samt 448C. Busshållplats i östergående riktning nås via port under Mensättravägen.



Figur 3 Busshållplats Myrsjöskolan

2.3 Biltrafik och angöring

Biltrafik når området via anslutning i söder mot Mensättravägen. Totalt finns 53 bilparkeringsplatser i området (34 för rackethallen och 19 för förskolan) inklusive två platser för rörelsehindrade, se Figur 4. Befintlig parkering är placerad längs med rackethallens och förskolans fasad och är varken tids- eller avgiftsreglerad.

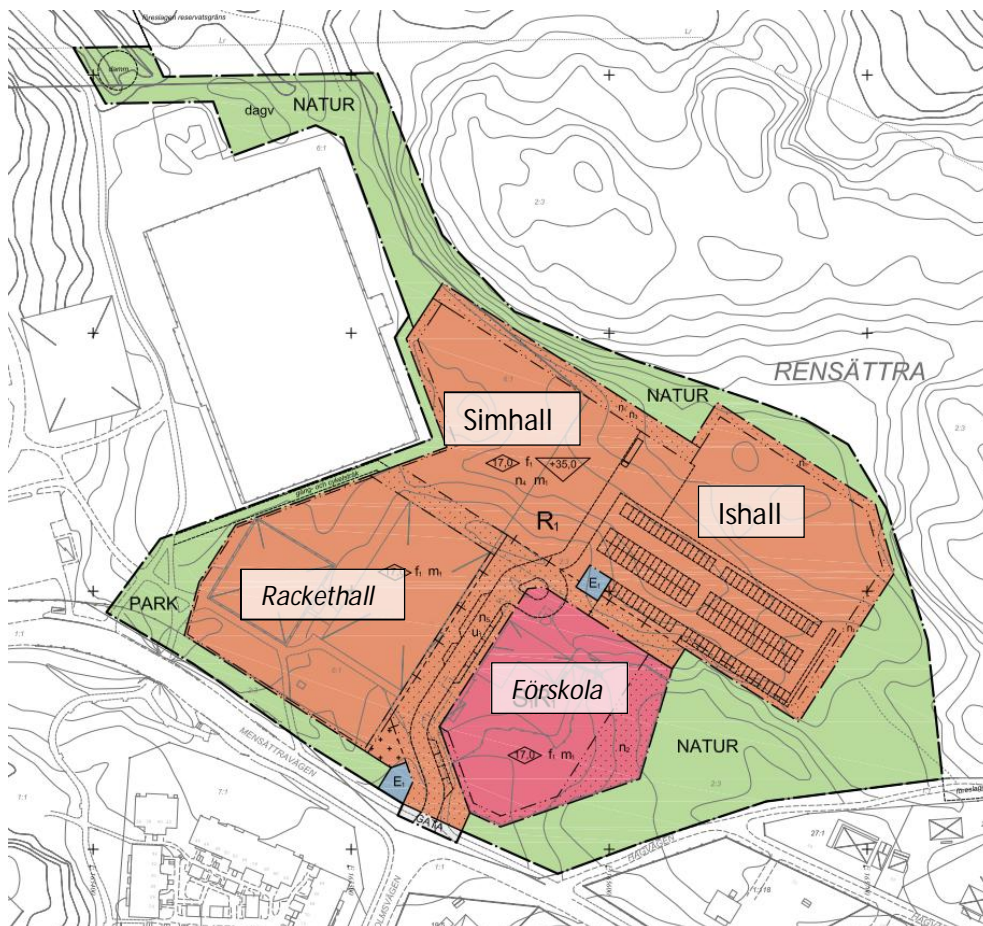


Figur 4 Befintlig parkering i området

Norr om förskolan finns ett soprum som nås med sopbil genom backrörelse från huvudgatan. Leveranser till rackethallen sker från gatan och består av sophämtning cirka två gånger per vecka samt leverans med lastbil cirka en gång per vecka.

3. Planerad framtida verksamhet vid Myrsjö Sportcentrum

Den planerade framtida verksamheten innefattar en simhall och en ishall, se Figur 5. Befintlig ruckethall ska byggas om.



Figur 5 Nya och befintliga verksamheter i området. Verksamheter med kursiverad text i bilden är befintliga. Bild tagen från plankarta daterad 2019-09-23

Simhallen är dimensionerad för cirka 120 000 besökare per år¹. Ishallen saknar underlag för både BTA och antal besökare.

¹ Nacka kommun / Simhallsutredning / 2015-03-03

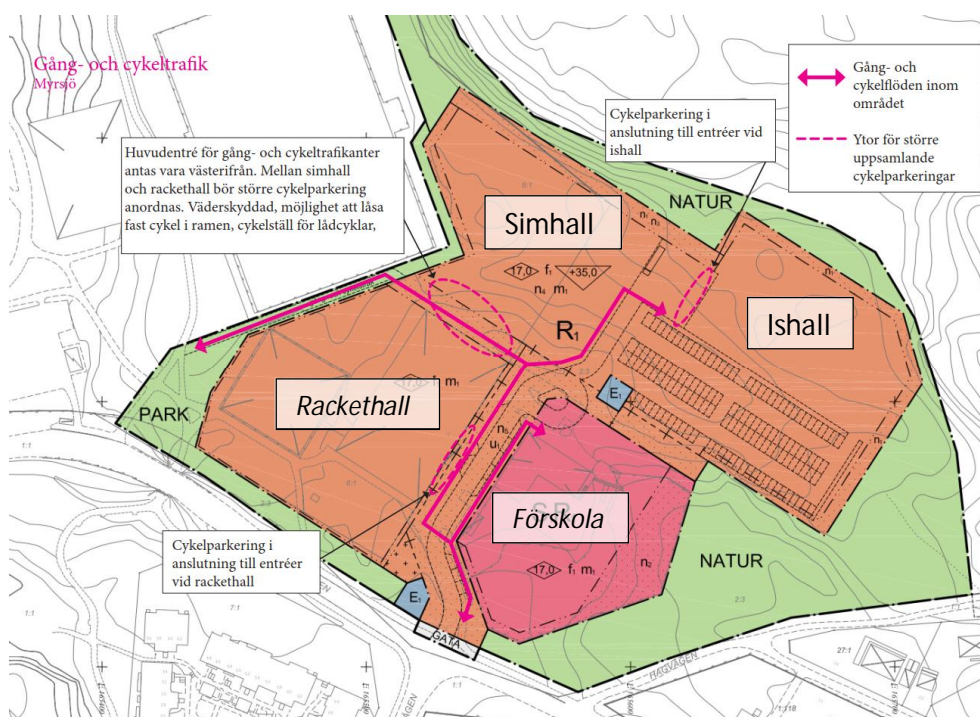
4. Analys

4.1 Gång- och cykeltrafik

Den huvudsakliga entrén för gång och cykel antas bli i västra delen av området, då majoriteten av besökare som kommer till fots eller cykel antas komma västerifrån. En ny gång- och cykelbana, som ansluter mot befintligt gång- och cykelvägnät västerut, föreslås. Denna bidrar till att separera en stor del av gång- och cykeltrafiken från biltrafiken inne i området.

En större uppsamlande cykelparkering bör anordnas i anslutning till gång- och cykelvägen. Denna placeras med fördel i närheten av entrén till simhallen. Cykelställen förses med fördel med väderskydd, möjlighet att låsa fast cykel i ramen, cykelställ för lådcyklar, etc. Även i anslutning till ishallens och rackethallens entréer bör cykelparkering anordnas. Se kapitel 4.4.2.2 för resonemang om antal cykelplatser.

Se Figur 6 för gång- och cykelflöden samt föreslagna ytor för större uppsamlande cykelparkeringar.



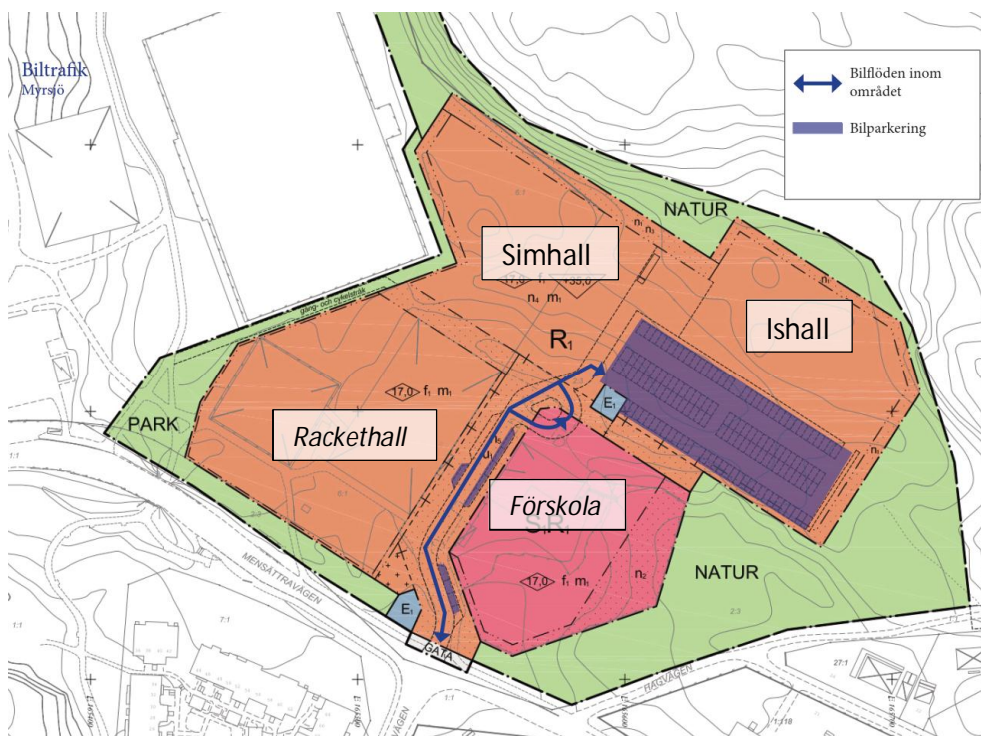
Figur 6 Rörelsestråk (rosa) för oskyddade trafikanter inom området. Bild tagen från plankarta daterad 2019-09-23

Det östvästliga gångstråket genom området bör utformas med materialval och upphöjningar som bidrar till låga hastigheter för motorfordon och god framkomlighet för gång- och cykeltrafikanter.

4.2 Biltrafik

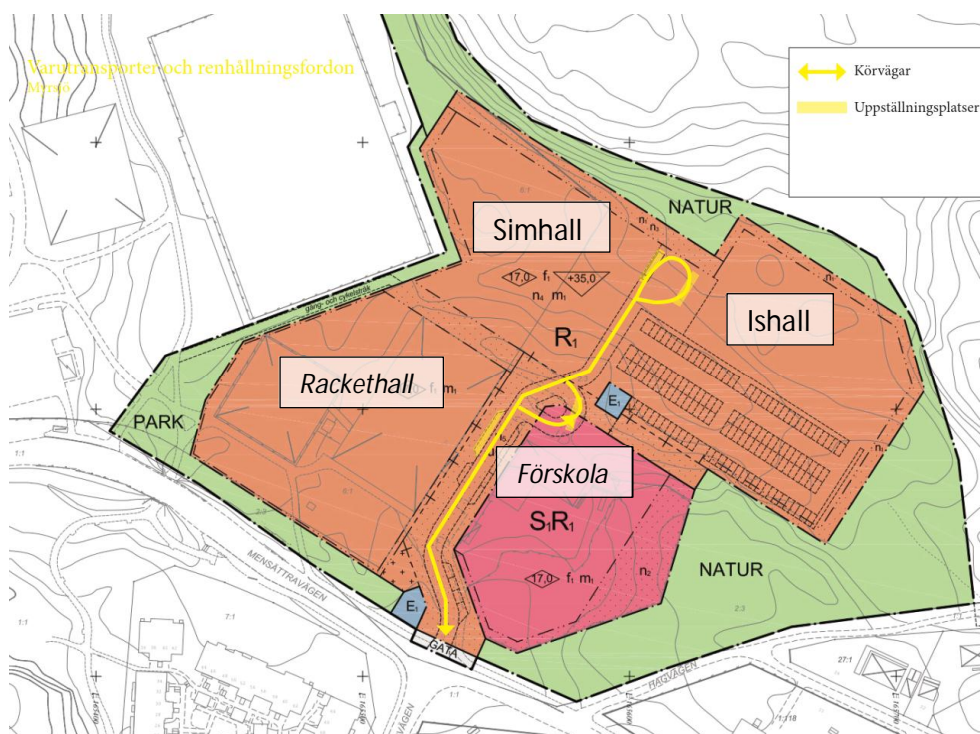
En större parkering anordnas i nordöstra delen av området (se Figur 7).
 Parkering för rörelsehindrade ska anordnas inom 25 meter till respektive verksamhets huvudentré.

För uträknat parkeringsbehov för simhall och ishall samt resonemang kring hur man med hjälp av samutnyttjande och kompletterande åtgärder kan begränsa parkeringsbehovet för bil i området, se kapitel 4.4.2.1. För rackethallen har de 34 befintliga parkeringsplatserna bedömts täcka det framtida parkeringsbehovet, även efter ombyggnation.



Figur 7 Parkering och körvägar (mörkblå linjer/yta). Bild tagen från plankarta daterad 2019-09-23

- 4.3 Angöring – varustransporter och renhållningsfordon
 Vändzon planeras i norra delen av området (se Figur 8). Varustransporter och renhållningsfordon angör till simhallen och ishallen via vändplanen medan angöring till förskolan sker via vändplan i anslutning till denna. Angöring till racketshall sker via ficka längs med byggnaden.



Figur 8 Angöring varustransporter och renhållningsfordon (gult). Bild tagen från plankarta daterad 2019-09-23

Logistik för transporter av olika kemikalier till simhall respektive ishall måste anordnas på sådant sätt att risken för olyckor minimeras. Leveranser av dessa transporter får därför inte ske samtidigt inom planområdet. Se även separat Riskutredning Myrsjö sportcentrum daterad 2019-01-14 (Tyréns).

4.4 Dimensionering av parkering

4.4.1 Besökare per dag till simhall och ishall

I en trafikutredning som har tagits fram för en simhall i Täby finns besöksstatistik från en befintlig simhall redovisad². Besökstiden är 2 timmar i snitt under vardagar och 3 timmar i snitt under helger. Med antagande om att besöksvanorna för simhallen i Myrsjö sportcentrum kommer är liknande som för

² Sweco / Särskild utredning för bil- och cykelparkering vid Täby simhall / 2015-12-16

simhallen i Täby görs en bedömning av antal besökare till simhallen i Myrsjö, se Tabell 1.

Tabell 1 Dimensionerande antal besökare till simhallen

	Tibblebadet, Täby	Simhallen i Myrsjö
<i>Antal besökare per år</i>	210 000	120 000
<i>Antal besökare per dag</i>	750	$120\ 000 \times 750 / 210\ 000 = 429$

Vid jämförelse med hur Tibblebadets besöksantal fördelar sig mellan vardag och helg antas simhallen i Myrsjö ha ca 410 besökare under en vardag och ca 510 besökare under en helgdag.

Simhallen antas ha 3–4 anställda som arbetar samtidigt.

Ishallen saknar underlag för både BTA och antal besökare och antas här till 400 per helgdag (325 per vardag) i brist på information. Ishallen antas nyttjas för vardaglig träning och inte för större evenemang. Verksamheten bedöms inte vara lika besöksintensiv som simhallen, varför dimensionerande besökssituation väntas understiga simhallens.

4.4.2

Parkeringsbehov simhall och ishall

Sammantaget är det idrottsanläggningarna i området som alstrar mest trafik och därmed har störst parkeringsbehov. Idrottsanläggningar används klart mest under kvällar, helger och lovveckor, vilket därför antas bli anläggningarnas dimensionerande tidpunkt. Förskolan i området blir därmed inte nödvändig att analyseras närmare med avseende på parkeringsbehov, eftersom den inte antas alstra någon trafik under kvällar, helger och lovveckor. Däremot bör parkeringsplatsernas placering utformas med hänsyn till förskolans behov.

4.4.2.1

Bilparkering

Eftersom simhall och ishall inte är byggda än och därmed saknar statistik är det verkliga parkeringsbehovet svårbedömt. Nacka kommun saknar också ett särskilt parkeringstal för idrottsanläggningar. I dokumentet "Rekommenderade parkeringstal i Nacka kommun" under kategorin "övrig service" finns dock sportanläggningar med. Där specificeras ett parkeringsbehov på 0,4 bpl (bilplatser) för anställda respektive 0,2 bpl för besökare. Detta gäller för Zon B, som Myrsjö kan kategoriseras som enligt dokumentets definition³.

Tidigare parkeringsutredningar för liknande anläggningar kan vara till stöd för bedömningen. Tre tidigare utredningar har undersökts: parkeringsstudier för centrala Gustavsberg, Kungsbacka sportcenter och Tibblebadet i Täby. Samtliga anläggningar har både simhall och ishall, utom Tibblebadet i Täby som enbart är simhall.

³ Rekommenderade Parkeringstal i Nacka kommun. *Nacka kommun, 2015.*

Vad man kan konstatera är att de olika utredningarna skiljer sig så pass mycket från varandra i metod att det är svårt att dra några generella slutsatser från dessa. Men några saker kan ändå vara värda att konstatera.

- Både i fallet för Centrala Gustavsberg och Tibblebadet i Täby pekar man ut helgen som dimensionerande, avseende besökssituation.
- Kollektivtrafikläget för de olika anläggningarna är ungefär likvärdiga eller sämre än fallet för Myrsjö.
- Om man ser till antalet parkeringsplatser i relation till besökare och dag hamnar siffran mellan 0,08 och upp till 0,3.
- Andelen bilresor skiljer sig stort mellan de olika anläggningarna.
- I samtliga fall har man gjort bedömningen att ishallen genererar fler bilresor per besökare än simhallen.

Vidare har Nacka ett relativt lågt bilinnehav jämfört med de kommuner som övriga anläggningar ligger i.

Med detta som grund görs följande antaganden för anläggningen i Myrsjö:

- Den dimensionerande besökssituationen för anläggningarna antas uppstå under helgen.
- Beräkningen avseende dimensionerande besökssituation för Myrsjö tas fram genom interpolering.
- Med hjälp av Trafikverkets trafikstringsverktyg har färdmedelsfördelningen i Nacka kommun studerats. Andelen som åker bil ligger på cirka 46 %. Detta antas gälla för simhallen. Bilanvändandet för ishallen skruvas upp med hänsyn till att det där kan utövas sporter med mer utrymmeskrävande utrustning.

Se Tabell 2 för interpolering och efterföljande beräkningar.

Tabell 2 Jämförelse dimensionerande besökssituation (samtidiga deltagare) vid andra liknande anläggningar

Projekt	Typ av anläggning	Dagliga besökare	Dimensionerande besökssituation	Andel
Centrala Gustavsberg - Ekevallens IP	Ishall mm.	2200	329	0,15
Centrala Gustavsberg - Simhall	Simhall	1300	130	0,10
Kungsbacka sportcenter - Simhall	Simhall	910	410	0,45
Kungsbacka sportcenter - Ishall	Ishall	390	234	0,60
Tibblebadet Täby	Simhall	750	516	0,69
Myrsjö ishall interpolerad				0,37
Myrsjö simhall interpolerad				0,41

Dimensionerande besökssituation för ishall: 400 (antal dagliga besökare) * $0,37$ (interpolerad dimensionerande besökssituation) = 148

Parkeringsbehov för ishall: $0,7$ (andelen bilåkare, justerad) x 148 (samtidiga deltagare) / 2 (deltagare per bil) = 52 bpl

Dimensionerande besökssituation för simhall: 510 (antal dagliga besökare) * $0,41$ (interpolerad dimensionerande besökssituation) = 209

Parkeringsbehov för simhall: $0,46$ (andelen bilåkare) x 209 (samtidiga deltagare) / 2 (deltagare per bil) = 48 bpl

Utöver detta tillkommer parkeringsbehov för personal. Med antagande om ca 50 % bilåkare och totalt 8 personal för simhall och ishall föreslås ytterligare 4 bpl för personal.

Sammanlagt parkeringsbehov för ishall och simhall: 52 bpl + 48 bpl + 4 bpl = 104 bpl (OBS bedömt parkeringsbehov bygger på antagande om 400 dagliga besökare till ishall)

Ovan beräkningar resulterar i ett parkeringstal på 0,14 för ishallen och 0,11 för simhallen. Parkeringstalen för Myrsjö anses rimliga utifrån jämförelse med andra anläggningar, goda förutsättningar för gång-, cykel- och kollektivtrafik samt relativt lågt bilinnehav i kommunen.

Utöver att besökare till de olika idrottsanläggningarna under den dimensionerande helgsituationen kan nyttja parkering som annars använts av förskolan finns potential för ytterligare samutnyttjande. Det handlar dels om samutnyttjande mellan de olika idrottsanläggningarna om deras respektive dimensionerande besökssituation inte sammanfaller, men också om att man kan nyttja parkeringsplatserna vid den skola som ligger i närheten.

För att kunna räkna på hur skolans parkering skulle kunna nyttjas skulle det dock krävas en beläggningsstudie av nuläget, eftersom denna parkering kan tänkas användas även under helgtid för infartsparkering.

Om det skulle visa sig att parkeringsplatserna inte nyttjas under helgen betyder det sannolikt att man hade kunnat räkna med ännu färre parkeringsplatser för de nya anläggningarna och att vardagseftermiddagar skulle bli dimensionerande, eftersom det under sådana omständigheter bör vara svårt att nyttja skolans parkering.

De 104 parkeringsplatserna (ishall+simhall) bedöms kunna samutnyttjas med förskolans (19 platser idag) men dimensionerande besökssituation bedöms sammanfalla med den för raketthallen (34 parkeringsplatser idag). Totalt behov: $104 + 34 \text{ bpl} = 138 \text{ bpl}$

4.4.2.2 Cykelparkering

I *Rekommenderade parkeringstal i Nacka kommun*⁴ finns riktvärden för cykelparkering vid idrottsanläggningar, se Figur 9. Dessa inkluderar såväl besökare som personal.

Cykel

Samma parkeringstal för cykel oavsett zon. Parkeringstalen kan behöva justeras med anledning av läge.

Kategori	Parkeringstal
Bostad (cpl/lgh)	2
Studentbostad (cpl/lgh)	1,25
Kontor (cpl/1 000 kvm BTA)	20
Industri (cpl/1 000 kvm BTA)	10
Handel (cpl/1 000 kvm BTA)	30
Externhandel (cpl/1 000 kvm BTA)	10
Förskola (cpl/elev)	0,4*
Årskurs F-3(cpl/elev)	0,5*
Årskurs 4-9 (cpl/elev)	0,7*
Gymnasium, högskola (cpl/elev)	0,8*
Övrigt (exempelvis: vård, idrott, kultur, samlingslokaler) (cpl/besökare)	0,3
Kollektivtrafik hållplats (cpl/100 påstigande)	15
Nuvarande rekommendationer	
Saknas	

*Inkluderar cykelparkering för personal

Figur 9 Tabell över parkeringstal för cykelparkering (besökare och personal) hämtad från *Rekommenderade parkeringstal i Nacka kommun*

Simhall: 209 (samtidiga besökare) x 0,3 = 63 cpl

Ishall: 148 (samtidiga besökare) x 0,3 = 45 cpl (OBS bedömt parkeringsbehov bygger på antagande om 400 dagliga besökare till ishall)

Rackethall: ca 20 cpl idag

Sammanlagt: 63 + 45 + 20 = 128 cpl

Eftersom infrastruktur för cyklism generellt ska stärkas inom området och eftersom tillgängligheten för cyklister kommer vara god, bör man ytterligare stärka cykling som ett alternativ genom att anlägga mycket cykelparkering. Gärna mer än vad normen föreskriver. Man bör också överväga att anlägga parkering för ladcycel. Detta kan vara ett kraftfullt verktyg, särskilt i kombination med andra åtgärder, för att skapa ett hållbart resandebeteende till anläggningen. Om man

⁴ Nacka kommun / 2015-01-16

ökar den dimensionerande besökssituationen med 20 % så ger det ett totalt antal cykelplatser på: $76 + 54 + 24 = 154$ cpl

4.5 Trafikalstring

Nedan görs en bedömning av trafiklastning vid fullt utbyggt område för vardag respektive helg.

4.5.1 Vardag

Simhall

- Om 46 % åker bil till och från simhallen alstras 410 besökare per vardag x $0,46 \times 2$ trafikrörelser / 2 (deltagare per bil) = 189 fordon/dygn
- Antag 2 personal som åker bil: 2 personal x 2 trafikrörelser = 4 fordon/dygn
- 1 leverans per dag alstrar: 1 leverans x 2 trafikrörelser = 2 fordon/dygn

Ishall

- Om 70 % åker bil till och från ishallen alstras 325 besökare per vardag x $0,70 \times 2$ trafikrörelser / 2 (deltagare per bil) = 228 fordon/dygn
- Antag 2 personal som åker bil: 2 personal x 2 trafikrörelser = 4 fordon/dygn
- 1 leverans per dag alstrar: 1 leverans x 2 trafikrörelser = 2 fordon/dygn

Rackethall

Rackethallen är planerad att ha cirka 16 planer av varierande aktivitet (tennis/squash/badminton) på entréplan. Ytterligare ett våningsplan kan bli aktuellt. Typ av verksamhet är dock inte bestämt. Ytan på plan 2 är ungefär 1/6 av ytan på entréplanet, men kan komma att bli mer folktät med mindre ytkrävande verksamheter som pingis, fitness, konferens jämfört med på nedervåningen. Rackethallen antas vara öppen 10-22 och utövare antas stanna i en timme. Antag 16 planer x 2 personer = 32 personer samtidigt på entréplan. Vidare antas att hälften så många kan vistas samtidigt på plan 2. Totalt 48 personer.

- 48 personer x 12h x 0,46 (46 % bilandel) x 2 trafikrörelser / 2 (deltagare per bil) = 264 fordon/dygn
- Antag 2 personal som åker bil: 2 personal x 2 trafikrörelser = 4 fordon/dygn
- 1 leverans per dag alstrar: 1 leverans x 2 trafikrörelser = 2 fordon/dygn

Förskola

- Med ett antagande om att 80 % av barnen skjutsas med bil till och från förskolan per dag alstras 82 barn x $0,8 \times 4$ trafikrörelser = 263 fordon/dygn
- Antag 4 personal som åker bil: 4 personal x 2 trafikrörelser = 8 fordon/dygn

- 1 leverans per dag alstrar: 1 leverans x 2 trafikrörelser = 2 fordon/dygn

Summa: 972 fordon/dygn

4.5.2

Helg Simhall

- Om 46 % åker bil till och från simhallen alstras 510 besökare per helgdag x 0,46 x 2 trafikrörelser / 2 (deltagare per bil) = 235 fordon/dygn
- Antag 2 personal som åker bil: 2 personal x 2 trafikrörelser = 4 fordon/dygn
- Antag 0 leveranser helg

Ishall

- Om 70 % åker bil till och från ishallen alstras 400 besökare per helgdag x 0,70 x 2 trafikrörelser / 2 (deltagare per bil) = 280 fordon/dygn
- Antag 2 personal som åker bil: 2 personal x 2 trafikrörelser = 4 fordon/dygn
- Antag 0 leveranser helg

Rackethall

Rackethallen är planerad att ha cirka 16 planer av varierande aktivitet (tennis/squash/badminton) på entréplan. Ytterligare ett våningsplan kan bli aktuellt. Typ av verksamhet är dock inte bestämt. Ytan på plan 2 är ungefär 1/6 av ytan på entréplanet, men kan komma att bli mer folktät med mindre ytkrävande verksamheter som pingis, fitness, konferens jämfört med på nedervåningen. Rackethallen antas vara öppen 10-22 och utövare antas stanna i en timme. Antag 16 planer x 2 personer = 32 personer samtidigt på entréplan. Vidare antas att hälften så många kan vistas samtidigt på plan 2. Totalt 48 personer.

- 48 personer x 12h x 0,46 (46 % bilandel) x 2 trafikrörelser / 2 (deltagare per bil) = 264 fordon/dygn
- Antag 2 personal som åker bil: 2 personal x 2 trafikrörelser = 4 fordon/dygn
- Antag 0 leveranser helg

Förskola

- 0 fordon/dygn

Summa: 791 fordon/dygn

4.6

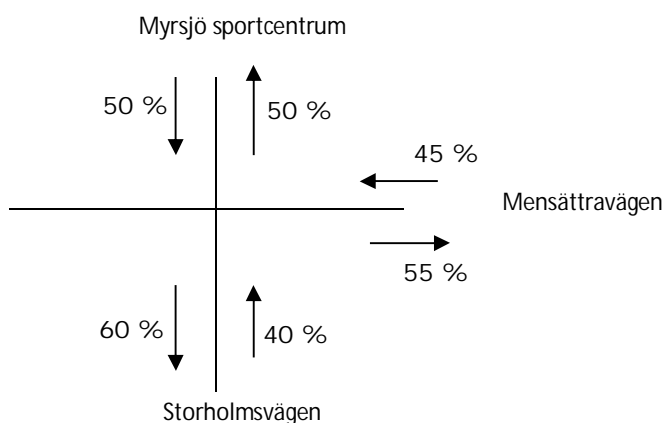
Korsningskapacitet

Med hjälp av programvaran Capcal har korsningskapaciteten beräknats i korsningen mellan Mensättravägen och området huvudgata. Se Figur 10 för vardagsdygnstrafik. Trafikmängder för Mensättravägen och Storholmsvägen (2014-2016) har erhållits från Nacka kommun.



Figur 10 Trafikmängder i korsningen Mensättravägen – Myrsjö sportcentrums huvudgata

Korsningskapaciteten beräknas under eftermiddagens maxtimme (vardag) då belastningen på korsningen antas vara som störst. Riktning fördelningen av trafikströmmar västerut/österut i ett snitt på Mensättravägen är enligt kommunens trafikmätningar cirka 45/55 under maxtimmen. Fördelningen av trafikströmmar in/ut från Myrsjö sportcentrum antas vara cirka 50/50 under maxtimmen. Fördelningen av trafikströmmar in/ut från Storholmsvägen antas vara cirka 60/40 under maxtimmen.



Den trafik som Myrsjö sportcentrum alstrar antas fördela sig närmare 70 % västerut på Mensättravägen och närmare 30 % österut. En mindre andel antas trafikera Storholmsvägen.

Trafikmängden på Mensättravägen och Storholmsvägen är under eftermiddagens maxtimme cirka 10-12 % av dygnstrafiken enligt kommunens trafikmätningar. För trafikstringen från Myrsjö sportcentrum görs en bedömning av trafikmängder under maxtimmen enligt nedan.

Förskola

- Hämtning antas fördela sig under två timmar på eftermiddagen. Detta ger $82 \text{ barn} \times 0,8 \text{ (80 \% får skjuts)} \times 2 \text{ trafikrörelser} \times 0,5 \text{ (hälften hämtar under maxtimmen)} = 66 \text{ fordonsrörelser}$

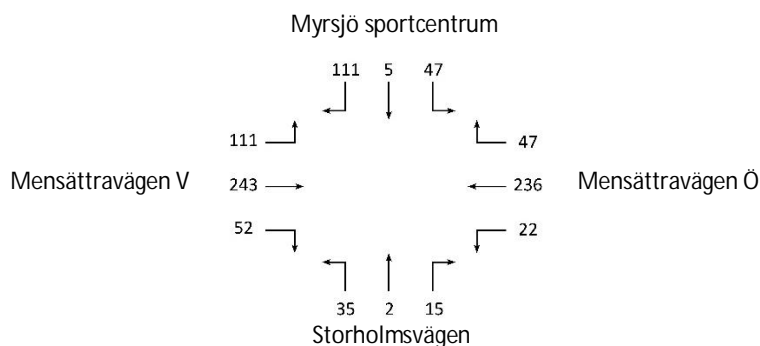
Övriga verksamheter

- De parkeringsplatser som inte upptas av förskolans besökare antas omsättas en gång under maxtimmen, för ett troligt värsta scenario. 66 fordonsrörelser under maxtimmen för förskolan ger 33 parkerade bilar. Om dessa nyttjar en plats i 15 minuter vardera krävs cirka 8 bpl för att täcka förskolans behov.
- $138 \text{ bpl totalt} - 8 \text{ bpl (förskolans behov)} = 130 \text{ bpl}$. $130 \text{ bpl} \times 2 \text{ trafikrörelser} = 260 \text{ fordonsrörelser}$

Summa: 326 fordonsrörelser under maxtimmen

Antalet fordonsrörelser under maxtimmen baserat på ovan antaganden motsvarar drygt 30 procent av dygnstrafiken till/från området under vardag. Aktiviteten vid ett område med denna typ av verksamhet antas vara relativt hög under sen eftermiddag då maxtimmen infaller. 30 procent av dygnstrafiken kan vara i högsta laget, men å andra sidan ger detta ett värsta scenario för vidare kapacitetsberäkningar.

I Figur 11 redovisas inkommande trafikströmmar i respektive korsning under eftermiddagens dimensionerande timme. Trafikströmmarna är summan av dagens trafik och trafiktillskottet från planområdet, och innefattar ovan gjorda antaganden och fördelningar.



Figur 11 Trafikströmmar dimensionerande timme eftermiddag

I Figur 12 redovisas kapacitet och kölängder per körfält i korsningen. Belastningsgraden är som högst i den västra tillfarten från Mensättravägen. 0,28 är dock att betrakta som god standard och korsningen bedöms med marginal klara den tillkommande trafiken från Myrsjö sportcentrum.

Kapacitet och kölängder per körfält							
Tillfart	Körfält	Riktning	Flöde (f/t)	Kapacitet (f/t)	Belastningsgrad	Kölängd (antal fordon)	
						Medel	90-percentil
Mensättravägen V	1	HRV	406	1451	0,28	0,1	0,1
Myrsjö sportcentrum	1	HRV	163	732	0,22	0,2	0,3
Mensättravägen Ö	1	HRV	305	1702	0,18	0,0	0,0
Storholmsvägen	1	HRV	52	480	0,11	0,1	0,1

Figur 12 Korsningen Myrsjö sportcentrum/Mensättravägen/Storholmsvägen