

Nacka Kommun

Myrsjö trafikutredning

Stockholm
2018-05-09

Myrsjö trafikutredning

Datum	2018-05-09
Uppdragsnummer	1320031249
Utgåva/Status	Version 1.0

Cecilia Friis
Uppdragsledare

Cecilia Friis
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

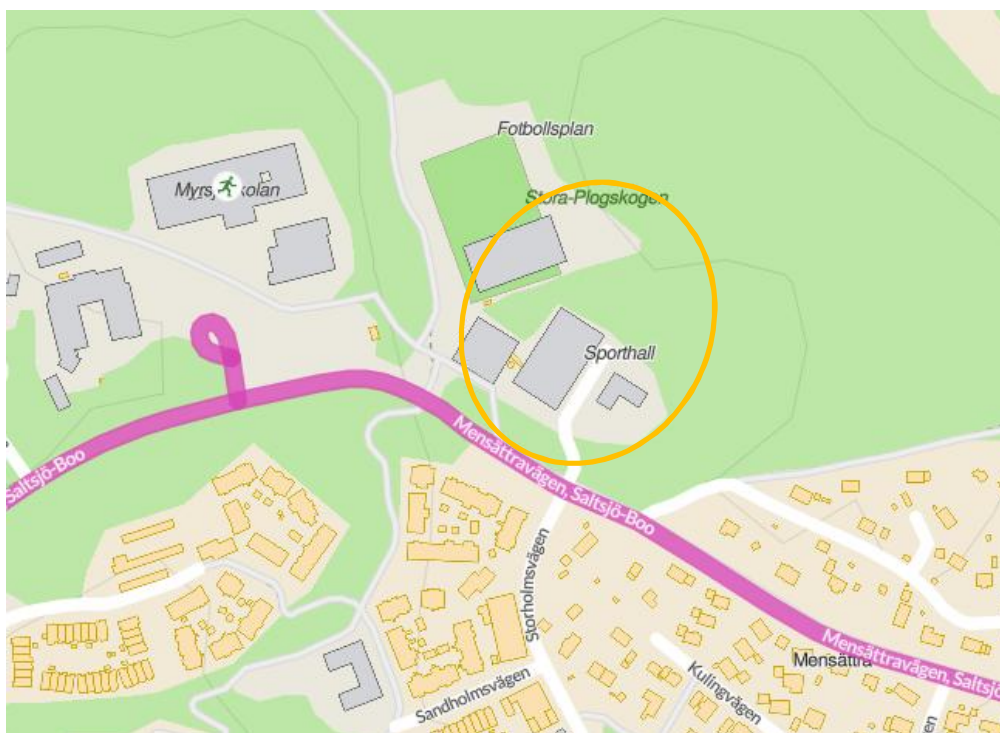
Innehållsförteckning

1.	I nledning och syfte.....	1
2.	Förutsättningar	2
2.1	Gång- och cykeltrafik	2
2.2	Kollektivtrafik	2
2.3	Biltrafik och angöring	3
3.	Planerad framtida verksamhet vid Myrsjö Sportcentrum.....	4
3.1	Dimensionerande antal besökare.....	5
3.1.1	Simhall.....	5
3.1.2	Trampolinhall.....	5
3.1.3	Övriga tillkommande anläggningar	6
4.	Trafikanalys	7
4.1	Gång- och cykeltrafik	7
4.1.1	Cykelparkering.....	7
4.2	Biltrafik	9
4.2.1	Bilparkering.....	9
4.2.2	Angöring – varutransporter och renhållningsfordon	12
4.2.3	Trafikalstring	13
4.2.4	Korsningskapacitet	15
5.	Rekommendationer	17

Myrsjö trafikutredning (PM/Rapport)

1. Inledning och syfte

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



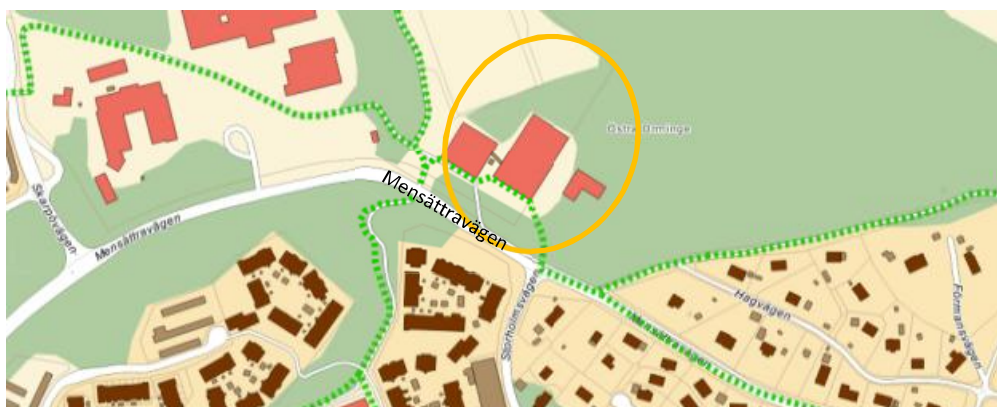
Figur 1 Området markeras med orange

Ramböll 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 för området. 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 gång- och cykelvägen västerut.

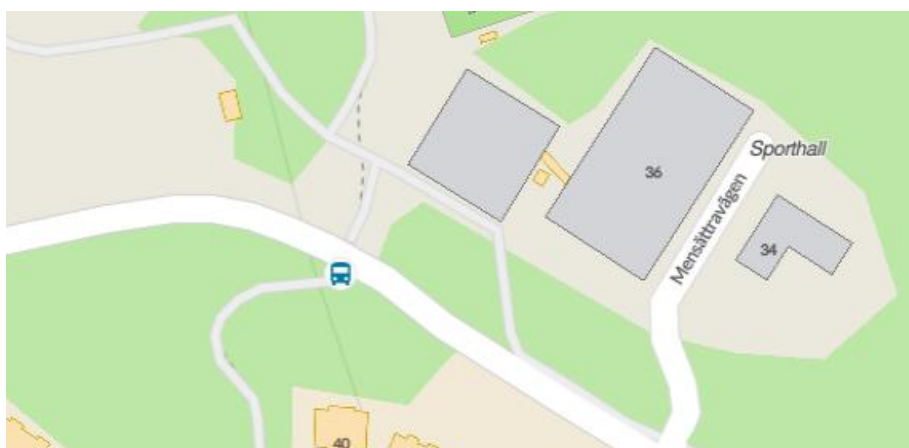


Figur 2 Aktuellt område är markerat med orange. Gröna linjer markerar gång- och cykelvägar

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.

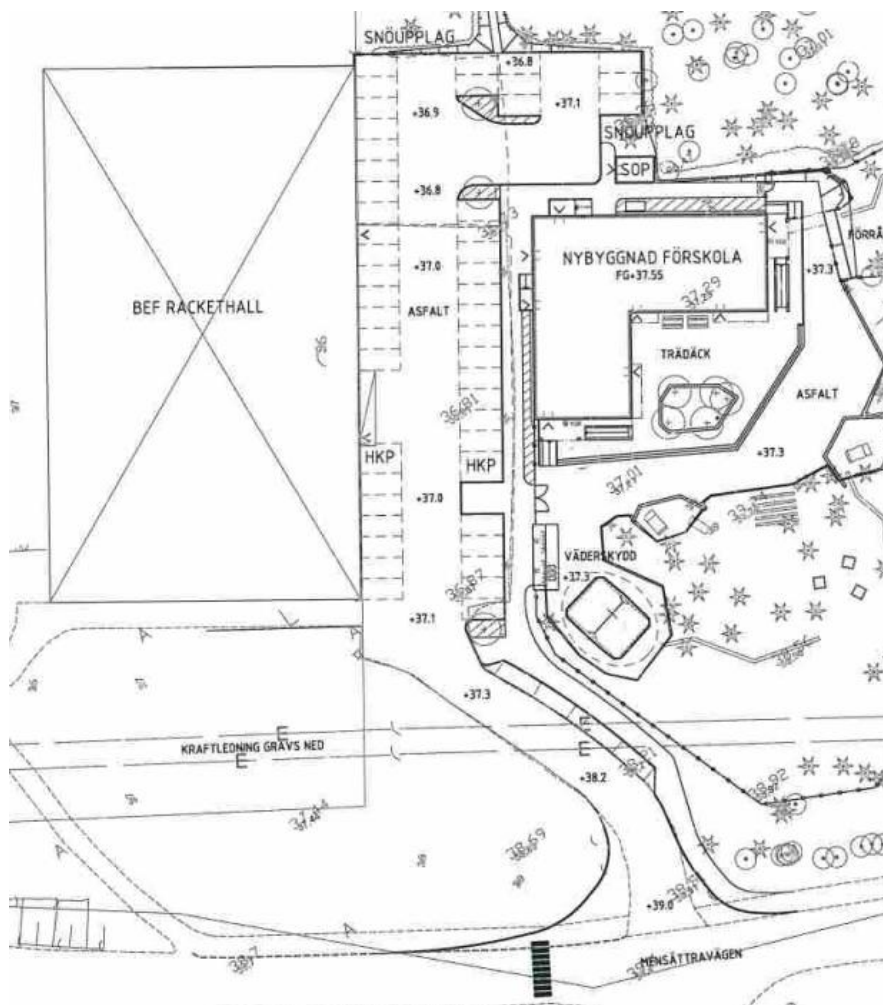


Figur 3 Busshållplats Myrsjöskolan

2.3

Biltrafik och angöring

Biltrafik når området via anslutning i söder mot Mensättravägen. Totalt finns 54 bilparkeringsplatser i området inklusive två platser för rörelsehindrade, se Figur 4. Befintlig parkering är placerad längs med rackethallens och förskolans fasad och är varken tids- eller avgiftsreglerad.



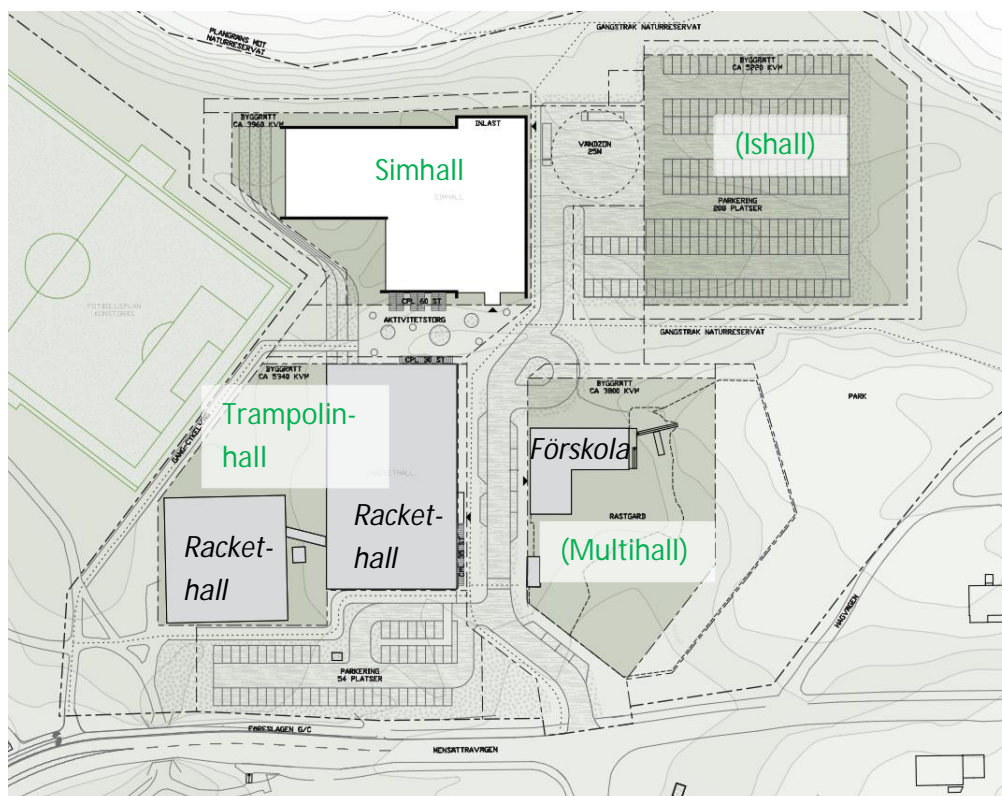
Figur 4 Befintlig parkering i området

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 i ett första skede en simhall med tillhörande parkering och en trampolinhall, se Figur 5. Ovanpå planerad parkering öster om simhallen samt vid befintlig förskola finns möjlighet till utbyggnad av ytterligare idrottsanläggningar. Typ av verksamhet är ännu ej beslutad, men antas i denna utredning preliminärt utgöras av en ishall och en multihall.

Entré till simhall sker söderut mot torgyta. Entré till trampolinhall sker via befintlig entré till rackethall, öster om byggnaderna.



Figur 5 Verksamheter med kursiverad text i bilden är befintliga. Tillkommande verksamheter i området har grön text. Verksamheter inom parentes saknar beslut om typ av framtida verksamhet. Bild tagen från situationsplan daterad 2018-05-08

Simhallen är dimensionerad för cirka 120 000 besökare per år¹. Trampolinhall bedöms ha 435 besökare under en normal vecka och 735 besökare under en lovvecka².

¹ Nacka kommun / Simhallsutredning / 2015-03-03

² Enligt uppgifter erhållna från Nacka kommun

3.1 Dimensionerande antal besökare

3.1.1 Simhall

I en trafikutredning³ som har tagit fram för en simhall i Täby finns besöksstatistik från en befintlig simhall redovisade. Anläggningen ligger centralt och har god tillgänglighet för alla trafikslag. 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 simhallen i Täby görs en bedömning av dimensionerande antal besökare till simhallen i Myrsjö, se Tabell 1.

Tabell 1 Dimensionerande antal besökare till simhallen

	Tibblebadet, Täby	Simhallen i Myrsjö
Antal besökare per år	210 000	120 000
Antal besökare per dag	750	$120\,000 \times 750 / 210\,000 = 429$ (ca 410 vardag, ca 510 helgdag)
Dimensionerande besökssituation vardag	210 (kl. 16-17)	$120\,000 \times 210 / 210\,000 = 120$
Dimensionerande besökssituation helg	516 (kl. 17-18)	$120\,000 \times 516 / 210\,000 = 295$

Simhallen antas ha 3-4 anställda som arbetar samtidigt.

3.1.2 Trampolinhall

Under en normal vecka är det maximala antalet samtidiga besökare 45 stycken, se Tabell 2. Detta är ett värsta scenario som sker i slutet av träningstimmen då 30 aktiva deltagare inte har lämnat området innan samtliga 15 nya deltagare har anlänt. Detta inträffar vid 17-tiden på vardagar och vid 11-tiden på helger.

Tabell 2 Beräknat antal personer under normalvecka. Uppgifter erhållna från Nacka kommun

	måndag	tisdag	onsdag	torsdag	fredag	lördag	söndag
07:00-09:00							
09:00-11:00						30	30
11:00-13:00						15	15
13:00-15:00						15	15
15:00-17:00	30	15	30	15	30	15	15
17:00-19:00	15	15	15	15	15	15	15
19:00-21:00	15	15	15	15			

Under en lovvecka är det maximala antalet samtidiga besökare 50 stycken, se Tabell 3. Detta är ett värsta scenario som sker i slutet av träningstimmen då 25 aktiva deltagare inte har lämnat området innan samtliga 25 nya deltagare har anlänt. Detta inträffar vid 11-tiden och 13-tiden på vardagar.

³ Sweco / Särskild utredning för bil- och cykelparkering vid Täby simhall / 2015-12-16

Tabell 3 Beräknat antal personer under lovvecka. Uppgifter erhållna från Nacka kommun

	måndag	tisdag	onsdag	torsdag	fredag	lördag	söndag
07:00-09:00							
09:00-11:00	25	25	25	25	25	15	15
11:00-13:00	25	25	25	25	25	15	15
13:00-15:00	25	25	25	25	25	15	15
15:00-17:00	15	15	15	15	15	15	15
17:00-19:00	15	15	15	15	15	15	15
19:00-21:00	15	15	15	15			

Trampolinhallen antas medföra 1 anställd som arbetar samtidigt som redan befintlig personal i rackethallen.

3.1.3

Övriga tillkommande anläggningar

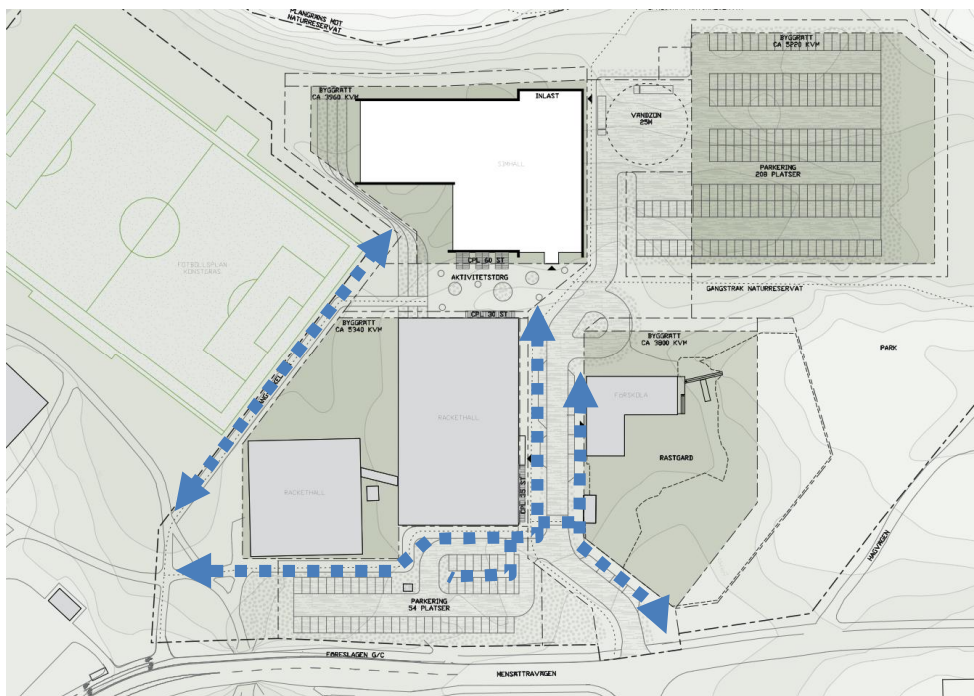
Beslut om övriga anläggningar, utöver simhall och trampolinhall, finns inte idag och behöver föregås av politiska beslut. För att kunna göra en översiktlig bedömning av parkeringsbehov antas dessa utgöras av en ishall och en multihall. Vidare antas att dessa enbart nyttjas för vardaglig träning och inte för större evenemang. Dessa verksamheter bedöms inte vara lika besöksintensiva som simhallen varför dimensionerande besökssituation väntas understiga simhallens.

4. Trafikanalys

4.1 Gång- och cykeltrafik

Ny anslutning för gång- och cykeltrafik föreslås västerut för besökare till simhallen från norr, väster och söder. Större andelen av gång- och cykeltrafik väntas komma från dessa riktningar och med denna lösning separeras oskyddade trafikanter i största möjliga mån från biltrafiken. Separerad gång- och cykelväg finns även för besökare till rackethall/trampolinhall västerifrån.

Inom området finns utrymme till gång- och cykel längs västra sidan av huvudgatan, genom att befintlig bilparkering flyttas. Med en passage över vägen söder om rackethallen förbinds den samman med befintlig gångbana öster om in-/utfarten. Denna koppling gör det möjligt för oskyddade trafikanter som kommer österifrån att nå simhallens entré utan att behöva röra sig i blandtrafik genom området. Se Figur 6.



Figur 6 Rörelsestråk (blå linjer) för oskyddade trafikanter inom området

4.1.1 Cykelparkering

I *Rekommenderade parkeringstal i Nacka kommun*⁴ finns riktvärden för cykelparkering vid idrottsanläggningar, se Figur 7. Dessa inkluderar såväl besökare som personal.

⁴ Nacka kommun / 2015-01-16

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	

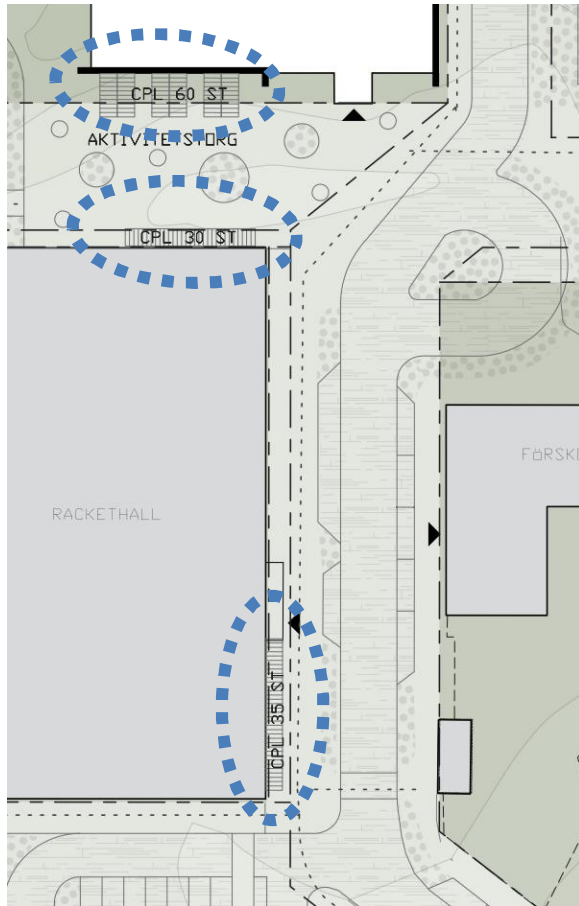
*Inkluderar cykelparkering för personal

Figur 7 Tabell över parkeringstal för cykelparkering (besökare och personal) hämtad från Rekommenderade parkeringstal i Nacka kommun

$$\text{Simhall: } 295 \text{ (samtidiga besökare)} \times 0,3 = 89 \text{ cpl}$$

$$\text{Trampolinhall: } 45 \text{ (samtidiga besökare)} \times 0,3 = 14 \text{ cpl}$$

Cykelparkering placeras nära entréer för att uppmuntra till hållbart resande. Cykelparkering till simhallen placeras väster om entrén för cyklister som kommer västerifrån via ny gång- och cykelanslutning samt söder om entrén för cyklister som kommer österifrån via huvudentrén. Cykelparkering till trampolinhall placeras i anslutning till rackethallens entré. Där föreslås även ersättande cykelparkering till rackethallen, 20 cpl, tillskapas. Se Figur 8.



Figur 8 Cykelparkering

Vad gäller cykelparkering för framtida ännu ej beslutade anläggningar antas, enligt tidigare redovisade antaganden, att behovet av cykelparkeringsplatser inte kommer överstiga behovet för simhallen, det vill säga cirka 90 cpl. Detta, samt placering av tillkommande cykelparkering, bör dock studeras närmare i ett senare skede.

4.2 Biltrafik

4.2.1 Bilparkering

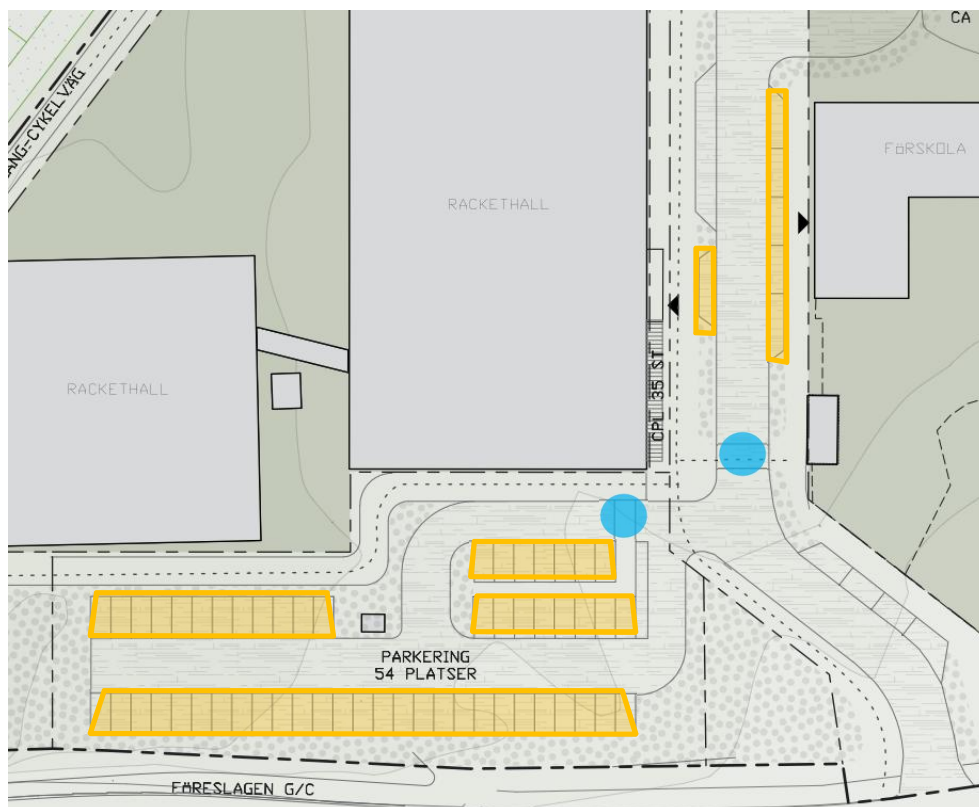
Parkeringsstal för idrotts- och besöksanläggningar saknas i *Rekommenderade parkeringstal i Nacka kommun*. Såväl läge som verksamhet kan variera mycket, vilket påverkar behovet.

Befintlig tväreställd parkering utmed rackethallen och förskolan utgår för att minska antalet backrörelser längs huvudgatan genom området. Befintlig parkering för förskola (18 bpl + en plats för rörelsehindrade för 82 förskolebarn samt personal) ersätts dels genom fickparkering längs med förskolan (4 bpl + 1 RH)

och dels genom nya bilplatser söder om rackethallen (10 bpl). Befintliga 4 bpl längs med gatan, söder om förskolan, kvarstår. Från parkeringsplats söder om rackethallen skapas upphöjda gångpassager över körbanan för att skapa en säkrare skolväg mellan bil och förskola. Norr om förskolan skapas en vändplan för vändmöjlighet för fordon som fickparkerar längs med gatan, se kapitel 4.2.2. Vändplanen samutnyttjas med förskolans angöring för sopbil.

Rackethallens parkering (34 bpl) ersätts söder om rackethallen och 1 plats för rörelsehindrade utförs som fickparkering längs med rackethallen. Söder om rackethallen skapas också en yta för snabb avlämning av passagerare som får skjuts och inte har behov av att nyttja en parkeringsplats.

Se Figur 9. I förslaget har även tagits hänsyn till tillkommande parkeringsbehov för trampolinhallen, se nästföljande kapitel.



Figur 9 Parkering i södra delen av området. Platser där upphöjd gångpassage föreslås markeras med blå cirkel. Avlämningsyta längs med rackethallens södra fasad.

4.2.1.1 Parkering trampolinhall

Enligt uppgifter erhållna från Nacka kommun kommer cirka 50 % av deltagarna till trampolinhallen med cykel/buss och 50 % med bil. Av de som kommer med bil

nyttjar cirka hälften en parkeringsplats under hela besökstiden medan resterande släpper av deltagare och sedan återkommer för att hämta vid träningstillfällets slut. Antalet deltagare per bil är cirka 3 stycken.

Under lovveckan infaller max antal samtidiga deltagare på tider som inte sammanfaller med hämta/lämna på förskolan. Det anses därför rimligt att parkeringsplatser utanför förskolan i större utsträckning kan samutnyttjas under lovvecka än under normal vecka då dessa tider sammanfaller. En normal vecka blir därför dimensionerande.

$$\text{Parkeringsbehov för trampolinhall under normal vecka: } 0,5 \text{ (andelen bilåkare)} \times 45 \text{ (samtidiga deltagare)} / 3 \text{ (deltagare per bil)} = 8 \text{ bpl}$$

Av dessa 8 bilar blir hälften avlämnade. Det anses troligt att dessa deltagare anländer till hallen med viss spridning och att de använder sig av avlämningsytan utan att nyttja en parkeringsplats. Ytterligare en plats föreslås skapas för eventuell tillkommande personal. Ett totalt parkeringsbehov om 5 bilparkeringsplatser anses därmed rimligt för trampolinhallen. Dessa platser samordnas med rackethallens parkering söder om rackethallen.

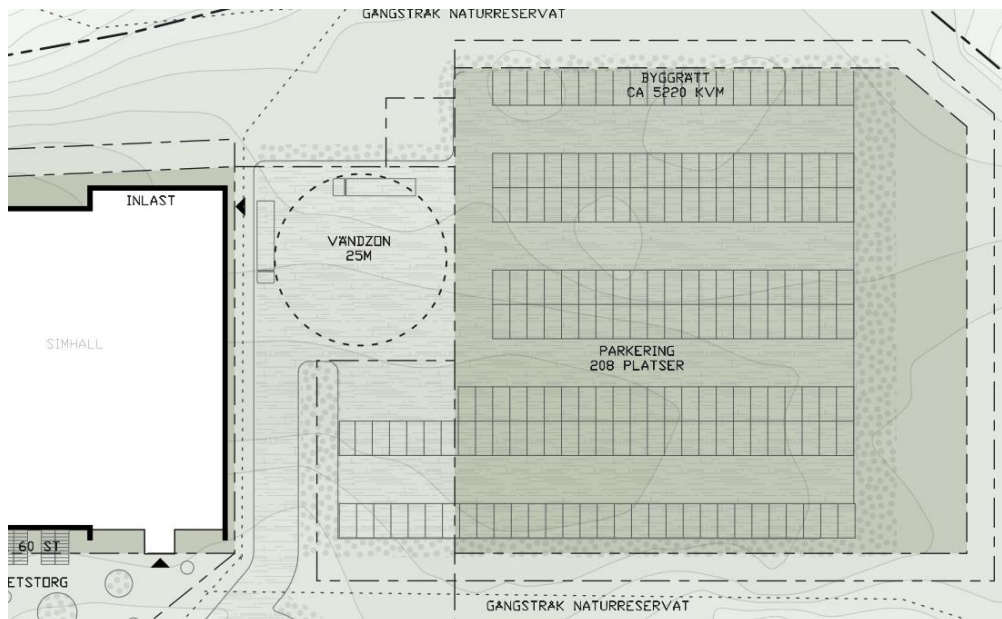
4.2.1.2 *Parkering simhall*

Med hjälp av Trafikverkets trafikstringsverktyg har färdmedelsfördelningen i Nacka kommun studerats. Andelen som åker bil ligger på cirka 46 %. Baserat på de antaganden om dimensionerande antal besökare beräknas parkeringsbehovet för vardag och helg nedan.

$$\text{Parkeringsbehov för simhall under vardag: } 0,46 \text{ (andelen bilåkare)} \times 120 \text{ (samtidiga besökare)} / 1,5 \text{ (deltagare per bil)} = 37 \text{ bpl}$$

$$\text{Parkeringsbehov för simhall under helg: } 0,46 \text{ (andelen bilåkare)} \times 295 \text{ (samtidiga besökare)} / 1,5 \text{ (deltagare per bil)} = 91 \text{ bpl}$$

Utöver detta tillkommer parkeringsbehov för personal. Med ovan redovisad färdmedelsfördelning som grund och antagande om 4 personal föreslås ytterligare 2 bpl för personal. Möjlighet att skapa parkeringsplatser finns öster om simhallen.



Figur 10 Möjlighet att skapa parkeringsplatser finns öster om simhallen i norra delen av området

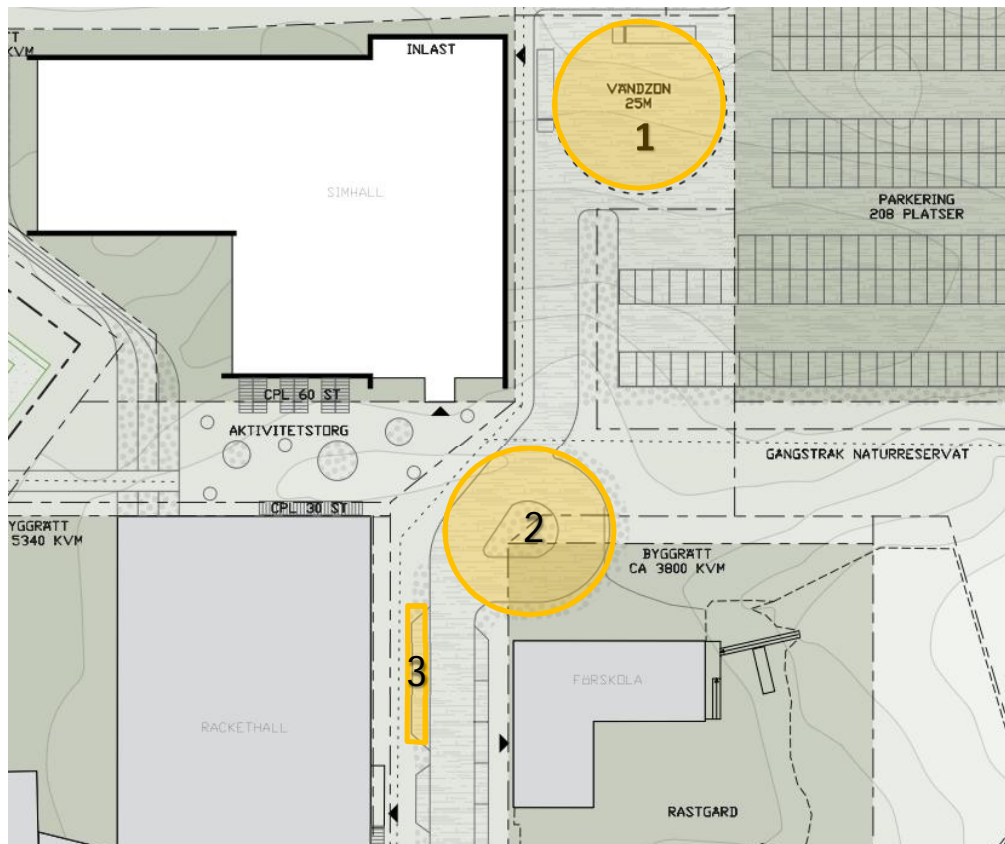
4.2.1.3 Parkering övriga tillkommande anläggningar

Parkeringsbehov starkt kopplat till typ av verksamhet, varför en parkeringsutredning bör göras när övriga tillkommande anläggningar är beslutade. För att kunna göra en översiktlig bedömning av vilken yta de tillkommande anläggningarna kan komma behöva ta i anspråk görs dock en översiktlig bedömning baserat på de antagen som redovisats. Enligt det resonemang som fördes i kapitel 3.1.3 antas parkeringsbehovet för övriga tillkommande anläggningar inte överstiga parkeringsbehovet på 91 bpl för simhallen. På den framtida markparkeringen intill simhallen (under den eventuella ishallen) finns utrymme för att tillgodose dessa platser.

4.2.2 Angöring – varutransporter och renhållningsfordon

Leveranser till simhall planeras ske via vändplan öster om byggnaden, se (1) i Figur 11. För angöring till förskolans sophus föreslås en vändplan i anslutning till sophuset (2). Detta för att undvika backrörelser i miljöer där barn vistas. Leveranser till rackethallen föreslås ske via ficka längs med byggnaden (3). Lastbilar till rackethallen nyttjas simhallens vändplan för att nå lastfickan.

Leveranser till övriga tillkommande anläggningar behöver studeras närmare när dessa verksamheter har beslutats. Leveransyta till en eventuell ishall samordnas med fördel med simhallens vändplan. Leveranser till en eventuell multihall bör kunna ordnas i ficka längs med gatan.



Figur 11 Angöring varustransporter och renhållningsfordon

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

4.2.3.1 Vardag

Förskola

- Med ett antagande om att 80 % av barnen skjutsas med bil till och från förskolan per dag alstras $82 \text{ barn} \times 0,8 \times 4 \text{ trafikrörelser} = 263$ fordon/dygn
- Antag 4 personal som åker bil: $4 \text{ personal} \times 2 \text{ trafikrörelser} = 8$ fordon/dygn
- 1 leverans per dag alstrar: $1 \text{ leverans} \times 2 \text{ trafikrörelser} = 2$ fordon/dygn

Rackethallen

- Utifrån redovisad besöksstatistik och framräknat parkeringsbehov för simhallen medför denna att varje parkeringsplats omsätts 2,1 gånger per dygn under vardag. Men antagande om att omsättningen av rackethallens parkeringsplatser är i samma storleksordning som simhallens alstras $35 \text{ bpl} \times 2,1 \text{ omsättningar} \times 2 \text{ trafikrörelser} = 147$ fordon per 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

Trampolinhallen

- Om 50 % åker bil till och från trampolinhallen, och 50 % av dessa får skjuts, alstras: $120 \text{ utövare} \times 0,25 \times 2 + 120 \times 0,25 \times 4 = 60 + 120 = 180$ fordon/dygn
- Antag 1 personal som åker bil: 1 personal x 2 trafikrörelser = 2 fordon/dygn
- Antag leverans samordnas med rackethall

Simhallen

- Om 46 % åker bil till och från simhallen alstras 410 besökare per dag x $0,46 \times 2$ trafikrörelser = 378 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

Ishallen + multihallen

- Bedömt maximalt trafiktillskott enligt simhallen, 384 fordon/dygn

Summa: 1376 fordon/dygn

4.2.3.2 *Helg*

Förskola

- 0 fordon/dygn

Rackethallen

- Utifrån redovisad besöksstatistik och framräknat parkeringsbehov för simhallen medför denna att varje parkeringsplats omsätts 2,6 gånger per dygn under helg. Men antagande om att omsättningen av rackethallens parkeringsplatser är i samma storleksordning som simhallens alstras $35 \text{ bpl} \times 2,6 \text{ omsättningar} \times 2 \text{ trafikrörelser} = 182$ fordon per dygn
- Antag 2 personal som åker bil: 2 personal x 2 trafikrörelser = 4 fordon/dygn
- Antag 0 leveranser helg

Trampolinhallen

- Om 50 % åker bil till och från trampolinhallen, och 50 % av dessa får skjuts, alstras: $75 \text{ utövare} \times 0,25 \times 2 + 75 \times 0,25 \times 4 = 38 + 75 = 113$ fordon/dygn
- Antag 1 personal som åker bil: 1 personal x 2 trafikrörelser = 2 fordon/dygn
- Antag 0 leveranser helg

Simhallen

- Om 46 % åker bil till och från simhallen alstras 510 besökare per dag x 0,46 x 2 trafikrörelser = 470 fordon/dygn
- Antag 2 personal som åker bil: 2 personal x 2 trafikrörelser = 4 fordon/dygn
- Antag 0 leveranser helg

Ishallen + multihallen

- Bedömt maximalt trafikillskott enligt simhallen, 474 fordon/dygn

Summa: 1249 fordon/dygn

4.2.4

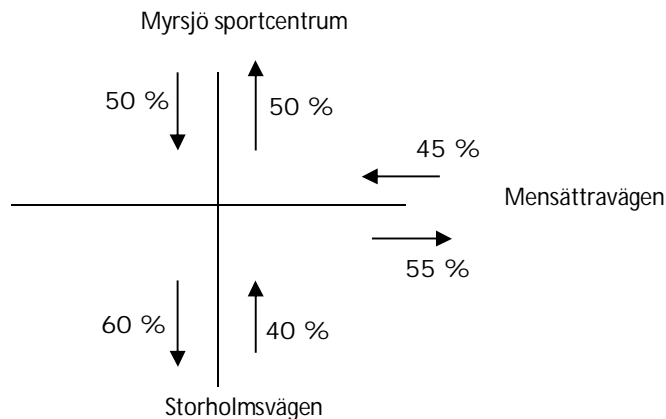
Korsningskapacitet

Med hjälp av programvaran Capcal har korsningskapaciteten beräknats i korsningen mellan Mensättravägen och områdets huvudgata. Se Figur 12 för vardagsdygnstrafik. Trafikmängder för Mensättravägen och Storholmsvägen (2014-2016) har erhållits från Nacka kommun.



Figur 12 Korsningen Mensättravägen – Myrsjö sportcentrums huvudgata

Korsningskapaciteten beräknas under eftermiddagens maxtimme (vardag) då belastningen på korsningen antas vara som störst. Riktningfördelningen 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 $82 \text{ barn} \times 0,8 \text{ (80 \% får skjuts)} \times 2 \text{ trafikrörelser} \times 0,5 \text{ (hälften hämtar under maxtimmen)} = 66 \text{ fordonsrörelser}$

Rackethallen

- Antagande om att rackethallens parkering omsätts 1 gång under maxtimmen. Detta ger: $35 \text{ bpl} \times 2 \text{ trafikrörelser} = 70 \text{ fordonsrörelser}$

Trampolinhallen

- Antagande om att trampolinhallens parkering omsätts 1 gång under maxtimmen. Detta ger: $4 \text{ bpl} \times 2 \text{ trafikrörelser} = 8 \text{ fordonsrörelser}$

Simhallen

- Antagande om att hälften simhallens parkeringsplatser omsätts 1 gång under maxtimmen, baserat på tidigare antagande om att ett besök i simhallen i snitt varar i två timmar. Detta ger: $45 \text{ bpl} \times 2 \text{ trafikrörelser} = 90 \text{ fordonsrörelser}$

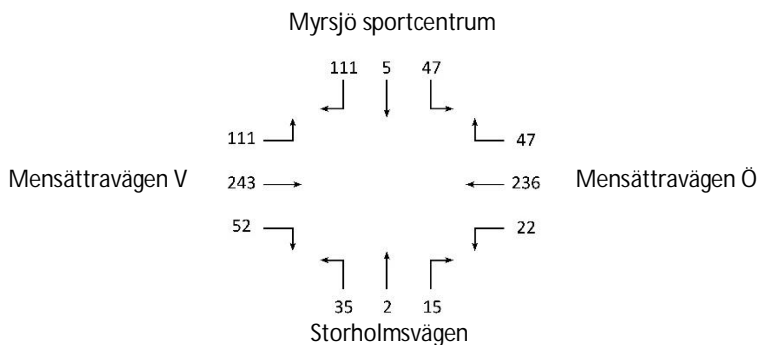
Ishallen + multihallen

- Samma antagande som för ishallen. Detta ger: $45 \text{ bpl} \times 2 \text{ trafikrörelser} = 90 \text{ fordonsrörelser}$

Summa: 324 fordonsrörelser i båda riktningar

I

Figur 13 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 13 Trafikströmmar dimensionerande timme eftermiddag

I Figur 14 redovisas kapacitet och körlängder 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 körlängder per körfält						Körlängd (antal fordon)	
Tillfart	Körfält	Riktning	Flöde (f/t)	Kapacitet (f/t)	Belastningsgrad	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 14 Korsningen Myrsjö sportcentrum/Mensättravägen/Storholmsvägen

5. Rekommendationer

Parkeringsutredning bör göras för övriga tillkommande idrottsanläggningar när de är beslutade.