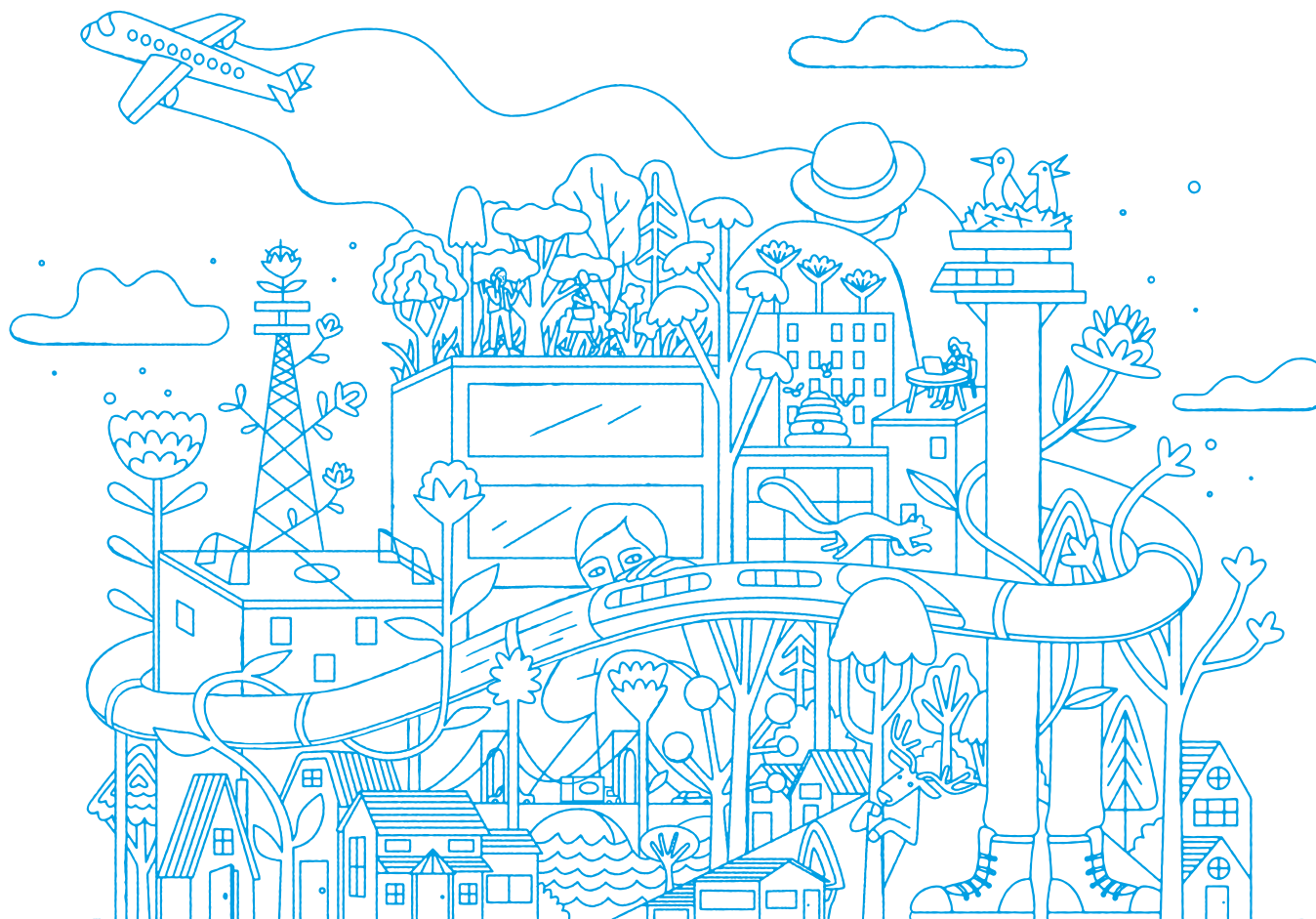




TRAFIK-PM KV. SÄNDAREN 2

I HUDDINGE KOMMUN

2020-11-03

November 2020

Rapporten är framtagen på uppdrag av HSB Bostad AB

Kontaktperson: Mikael Runnäs

Ramböll Sverige AB

Uppdragsledare: Anthon Georgsson, trafikplanerare

Handläggare: Agnes Lindström, trafikplanerare

Granskare: Malin Lagervall, trafikplanerare



INNEHÅLLSFÖRTECKNING

SAMMANFATTNING.....	4
1. INLEDNING	5
2. NULÄGESBESKRIVNING.....	9
3. ANALYS AV PLANFÖRSLAGET.....	11
REFERENSER	19

SAMMANFATTNING

BAKGRUND

HSB Bostad AB planerar att uppföra bostadsbebyggelse inom fastigheten Sändaren 2 m.fl. (148 lägenheter). Vidare planeras för ett underliggande garage. Planen medför även en omdirigering av det befintliga regionala gång- och cykelstråket parallellt med Magelungsvägen. Detaljplanen är en del av kommunens mål att skapa en tätare bebyggelse vid Trångsunds centrum i direkt anslutning till kollektivtrafik och service. Sändaren 2 är geografiskt placerat mellan Magelungsvägen och Dalarövägen inom kort gångavstånd till Trångsunds pendeltågsstation.

SYFTE OCH METOD

Syftet med denna PM är att redogöra för trafiksituationen idag samt de konsekvenser och effekter som planförslaget får på närliggande områden. Förslaget analyseras utifrån trafikallsträng, trafikslag, tillgänglighet, angöring m.fl.

Denna utredning har baserats på ritningsunderlag från Semrén+Månsson (2020-10-20) samt Ramboll (2020-09-11) samt på trafikmätningar genomförda av Huddinge kommun daterat 2019-02-04.

RESULTAT

Trafikallsträng

Det prognostiserade trafikflödet för år 2040 beräknas inte resultera i kapacitetsproblem på Dalarövägen eller Magelungsvägen på grund av exploateringen.

Bilparkering

HSB Bostad AB har inte för avsikt att genomföra ett antal mobilitetsåtgärder för att sänka parkeringstalet inom fastigheten. Med nuvarande utformning i parkeringsgarage rymmer 74 bilplatser.

Cykelparkering

Ett antal ytor i parkeringsgaraget har reserverats för cykelparkering. Antalet uppritade cykelplatser är i nuläget 375 totalt. 340 av cykelplatserna har placerats i garage varav 266 enkelplatser och 74 platser i dubbelcykelställ. 35 cykelplatser har placerats på kvarteretsmark. Cykelparkeringen klaras enligt kommunens riktlinjer.

Tillgänglighet

Parkeringsplats reserverade för rörelsehindrade placeras i garage samt utmed lokalgatan i fastighetens nordöstra hörn.

Leveranser

Transporter till och från miljö- och soprum sker via Dalarövägen med angöring utmed gata. Vändplats tillskapas i väst utanför befintlig verksamhet (Shur-gård) och följer Avfalls Sveriges riktlinjer vilket innebär en radie om 9 meter med 1,5 meter svepyta.

1. INLEDNING

1.1 BAKGRUND

HSB Bostad AB planerar att uppföra bostadsbebyggelse inom fastigheten Sändaren 2 m.fl. Området ska förtätas med 4 stycken flerfamiljshus (148 lägenheter) och ett underliggande garage under hela kvarteret. Detaljplanen är en del av översiktsplanens målsättning att skapa tätare bebyggelse i Trångsunds centrum i direkt anslutning till kollektivtrafik och service. För att möjliggöra bostäder krävs att en ny detaljplan tas fram.

1.2 SYFTE

Syftet med denna trafikutredning är att översiktligt beskriva nuläget av planområdet med omnejd utifrån olika trafikslag. Vidare analyseras framtaget planförslag utifrån trafikallstring, gång- och cykeltrafik, parkering, tillgänglighet, angöring, branduppställning samt beskrivning av tidigare förslag för planområdet.

1.3 AVGRÄNSNING

Planområdet är geografiskt placerat mellan Magelungsvägen i norr och Dalarövägen i syd. Strax väster om området ligger Shurgard Self Storage. Öster om området finns idag flerbostadshus.

1.4 METOD

Underlag i form av situationsplaner och ytor etc. har erhållits från Semrén & Månsson arkitekter (2020-06-04) och Ramboll (2020-06-01) samt genomförde trafikmätningar av Huddinge kommun (2019-02-04).

1.5 KOMMUNENS STRATEGIER

CYKELPLAN

Det övergripande effektmålet för cykelplanen är att andelen cykelresor i kommunen ska öka från 4 procent 2011 till 15 procent år 2030. Nedan listas strategierna för att förbättra förutsättningarna för vardagsresor med cykel:

- Gent och sammanhängande cykelvägnät.
- Framomlighet och tillgänglighet för cyklister.
- Ett cykelvägnät kopplat till övriga transportsystem.
- Attraktiv och tillgänglig cykelparkering.
- Tydlig cykelvägvisning, information och service.
- Trafiksäkra vägar för cyklister.
- Trygga vägar för cyklister.
- Drift och underhåll.

GÅNGPLAN

För gångplanen är ett övergripande mål att öka andelen gångresor, vilket under arbetet med gångplanen har specificerats till ett effektmål: Andelen resor till fots inom kommunen ska öka från 32 procent år 2016 till 50 procent år 2030.

PARKERINGSPROGRAM

En viktig utgångspunkt för parkeringsprogrammet är att ta till vara på bra kollektivtrafiklägen och därmed göra skillnad på hur parkering bör planeras, utformas och regleras. Följande inriktningsmål har tagits fram för parkeringsprogrammet:

- Ytkrävande markparkering ska minska i omfattning i goda kollektivtrafiklägen för att marken ska kunna nyttjas effektivare.
- Planering och styrning av cykel- och bilparkering ska bidra till att andelen resor med gång-, cykel-, och kollektivtrafik ska öka.
- Bilparkering för bostäder och verksamheter i lägen med god kollektivtrafik ska bära sina egna kostnader.
- Det ska vara enkelt för besökare att hitta cykel- och bilparkering vid viktiga målpunkter.

TRAFIKSÄKERHETSPLAN

Det övergripande målet för kommunens trafiksäkerhetsplan är att mellan år 2017 och 2030 minska andelen dödade och allvarligt skadade (50 procent färre) samt minska andelen måttligt och lindrigt skadade (25 procent färre).

TRAFIKSTRATEGI

I Huddinge kommuns Trafikstrategi (2013) anges att följande strategiska huvudinriktningar ska göras för planer som inkluderar trafikfrågor:

- Gång-, cykel-, och kollektivtrafik ska prioriteras.
- Kollektivtrafiken ska vara utgångspunkten vid all planering.
- Bebyggelse- och trafikplaneringen ska vara samordnad.

1.6 PARKERINGSRIKTLINJER

I och med att kommunen består av områden med skiftande karaktär och förutsättningar använder Huddinge kommun en zonindelning för att kunna ställa olika krav på parkering utifrån möjligheten att resa på annat sätt än med bil. Kommunen har delats in i tre zoner utifrån närheten till attraktiv kollektivtrafik: A, B och C

Planområdet ligger inom Zon A (Trångsund) med mindre än 600 meters gångavstånd centralt från planområdet till centralt på Trångsunds pendeltågsstation vilket kan klassas som mycket goda kollektivtrafikförhållanden. Det har även gjorts en anpassning till befintlig bebyggelsestruktur av zon A. Anpassningen till den befintliga bebyggelsen syftar till att kunna följa upp det faktiska gångavståndet till stationen beroende på hur den är utformad. Gångavståndet har mätts från samtliga entréer i den planerade bebyggelsen till central på Trångsunds pendeltågsstation. Antalet meter varierar mellan 125 till 180 meter.

1.6.1 BILPARKERING

BOENDEPARKERING

Bilparkering för boende ska ske på kvartersmark. I samband med ny exploatering bör gångavståndet från bilparkering till målpunkt maximalt vara 400 meter.

BESÖKSPARKERING

Ingen bilparkering på allmän plats planeras vid nyexploatering.

Tidsreglering på kvartersmark bestäms av bostadsrättsföreningen. Det rekommenderas att sätta en kort tillåten tid, exempelvis 15 minuter eller 3 timmar. Detta ökar tillgängligheten och omsättningen i och med att risken minskar att platserna används av boende eller som arbetsplatsparkering.

Parkeringsavgifter för bil kan användas som ett sätt att påverka efterfrågan på bilparkering där konkurrensen om marken är stor, samt där alternativen till att åka bil är goda. En minskad efterfrågan på bilparkering i dessa lägen leder till att

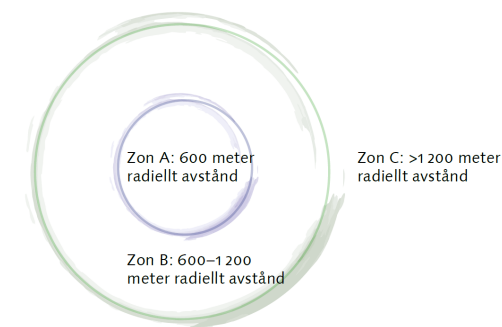
antalet parkeringsplatser för bil kan begränsas, eller i varje fall inte behöver utökas och att marken istället kan användas till andra samhällsändamål.

FLEXIBLA PARKERINGSTAL

Flexibla parkeringstal innebär en sänkning av parkeringstalen mot att byggherren/fastighetsägaren åtar sig att genomföra åtgärder som kan minska efterfrågan på parkering.

RH-PARKERING

Vid nybyggnation ska bilparkering för funktionsnedsatta anordnas inom 25 meter från huvudentréer. All RH-parkering löses på kvartersmark.



Figur 1. Principskiss över zonindelningen.

1.6.2 CYKELPARKERING

BOENDEPARKERING

Vid bostaden finns behov av både parkering som är lättillgänglig för den som använder sin cykel ofta och långtidsförvaring för den som använder cykeln mer sällan eller vill ställa undan den över vintern. Cykelparkering för boende ska ske på kvartersmark.

För boende ska stöldsäker, trygg och lättillgänglig cykelparkering anordnas nära entrén på kvartersmark. Dessutom ska ett antal cykelparkeringar anordnas i förråd som nås från markplan utan att cykeln behöver lyftas. Inomhusparkeringen ska anordnas i förrådsutrymme. För att underlätta in- och utpassering med cykel ska de dörrar som måste passeras med cykeln gå att ställa upp på ett smidigt sätt. Detta kan exempelvis ske med automatiska dörröppnare från både in- och utsida.

BESÖKSPARKERING

Besökare behöver ha tillgång till cykel- och bilparkering vid bostäderna. Denna grupp parkerar ofta kortare tid. För besökare ska parkering vara stöldsäker, trygg och lättillgänglig och anordnas nära entrén (inom 25 meter) på kvartersmark. Cykelparkering ska alltid lokaliseras närmare målpunkt jämfört med bilparkering.

2. NULÄGESBESKRIVNING

2.1 BILTRAFIK

Planområdet är geografiskt placerat mellan Magelungsvägen i norr och Dalarövägen i söder. Magelungsvägen har två körfält i östlig riktning och ett körfält i västlig riktning med en tillåten maxhastighet om 40 km/h förbi planområdet. Enligt trafikmätningar genomförda av Huddinge kommun (2019) trafikerar gatan av 915 fordon i maxtimmen (em).

På Dalarövägen, en mindre gata där den tillåtna maxhastigheten är 30 km/h. Enligt trafikmätningar genomförda av Huddinge kommun (2019) trafikerar gatan av 19 fordon i maxtimmen (fm).

2.2 CYKELTRAFIK

Det finns överlag goda cykelkopplingar för den planerade bebyggelsen dels till regionalt cykelstråk men även för mer lokala cykelvägar:

- Parallellt med Magelungsvägens södra sida som också är ett regionalt cykelstråk.
- Koppling över Trångsunds överfart.
- Parallellt med Storrötsvägens södra sida.
- Parallellt med Trångsundsvägens södra sida.
- Parallellt med Hammartorpsvägens södra sida.

Det finns dock även brister i cykelnätet, främst saknas en mer direkt cykelkoppling till Trångsunds centrum, förskola och skola.

2.3 GÅNGTRAFIK

Det finns gångbanor och trottoarer utmed majoriteten av gatorna i närområdet till planområdet. Det saknas dock gångbana/trottoar på Dalarövägen söder om planområdet. Magelungsvägen och järnvägen utgör idag en barriär mellan området och målpunkter på andra sidan (t.ex. centrum, förskola, och skola).

2.4 KOLLEKTIVTRAFIK

Trångsunds pendeltågstation ligger cirka 150 meter från den centrala punkten av planområdet. Stationen har en mittplattform och en biljetthall. Trångsunds station har cirka 2 200 påstigande (SL, 2015). Ett antal busslinjer trafikerar Magelungsvägen i båda färdriktningar:

- Buss 742 Drevviksstrand - Huddinge sjukhus
- Buss 742X Vallstigen - Huddinge sjukhus

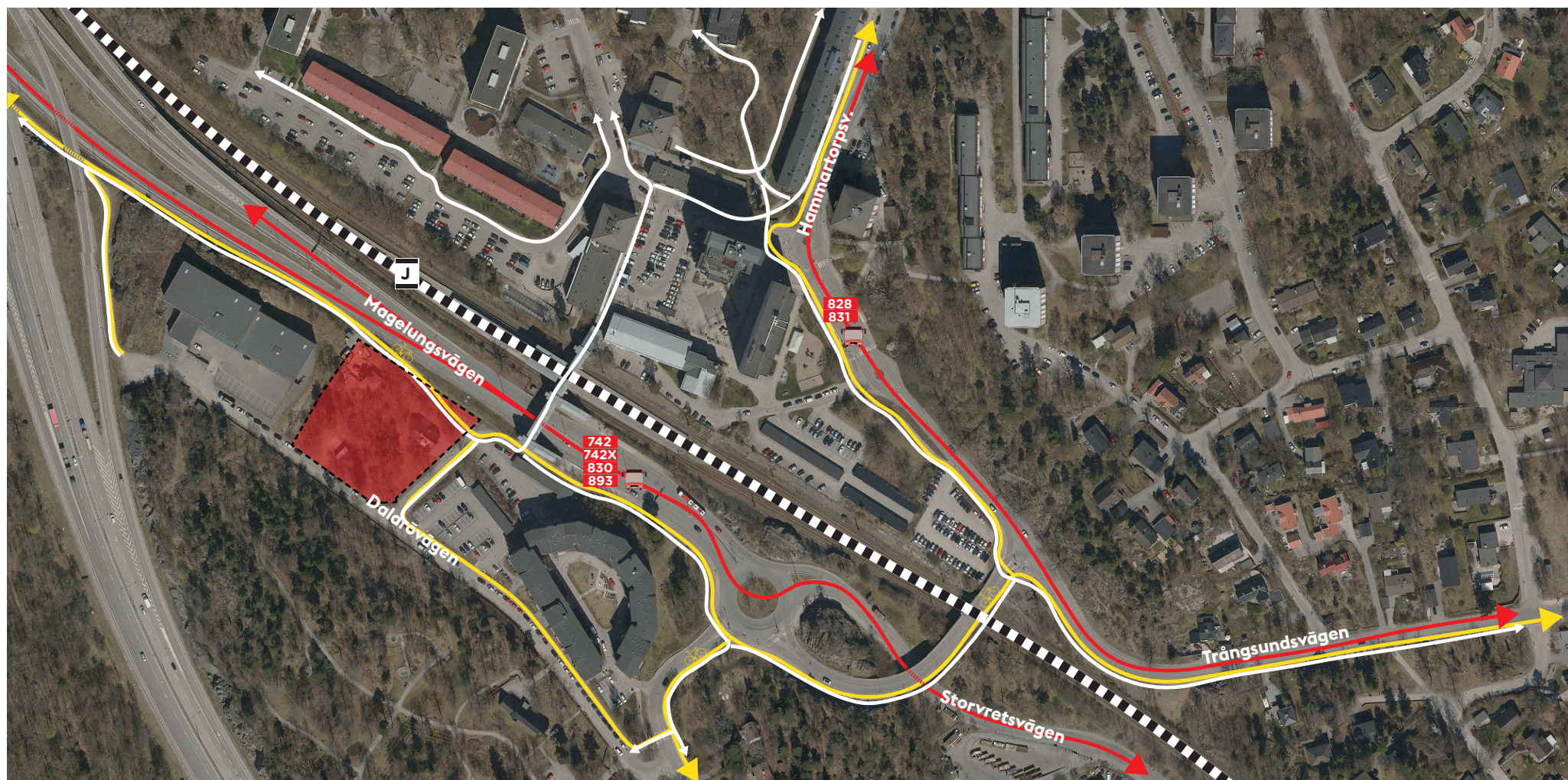
- Buss 830 Farsta centrum - Handenterminalen
- Nattbuss 893 Stockholm C - Tungalsta

Nordost om centrumområdet vid Hammartorpsvägen/Trångsundsvägen går följande busslinjer:

- Buss 828/831 Farsta centrum - Länna handelsplats



Figur 3. Buss hållplatser utmed Magelungsvägen samt gångbro från planområdet till Trångsunds pendeltågsstation. Källa: Google maps.



Figur 4. Gång (vita linjer) -, cykel- (gula linjer), och kollektivtrafikstråk (svartvit-streckad för pendeltåg, röd för busslinjer) i närheten av planområdet (se röd transparent markering). Illustration: Ramboll

3. ANALYS AV PLANFÖRSLAGET

3.1 TRAFIKALSTRING

TRAFIKALSTRING NULÄGE

Huddinge kommun genomförde trafikmätningar på Magelungsvägen och Dalarövägen den 4 februari 2019. I punktlistan nedan (och i figuren t.h.) presenteras årsdygnstrafik och maxtimme trafik under förmiddag respektive eftermiddag samt fördelning av tung trafik:

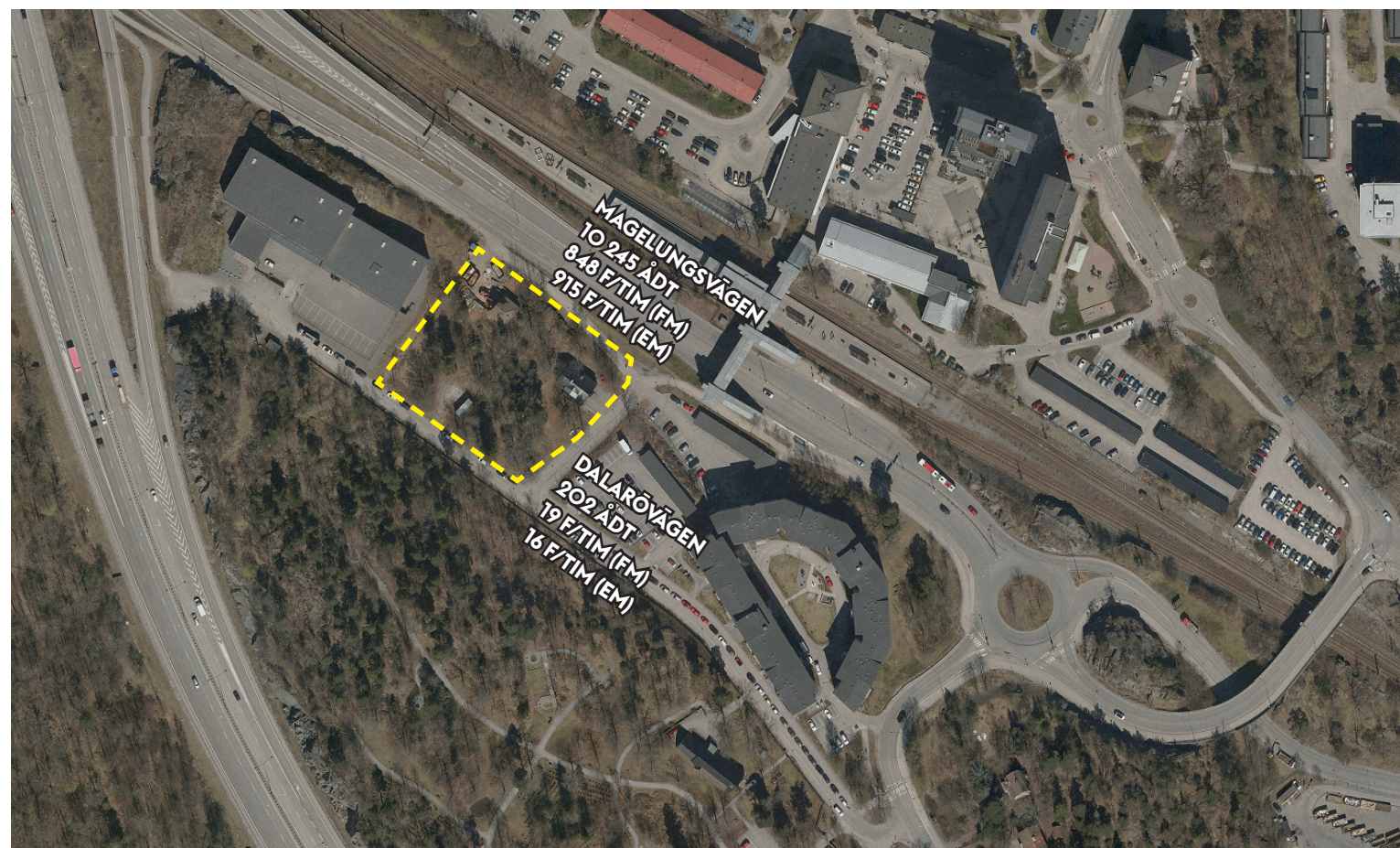
Dalarövägen

- 202 fordon/dygn
- 14 % tung trafik (28 fordon)
- 19 fordon/maxtimme (fm)
- 16 fordon/maxtimme (em)

Magelungsvägen

- 10 245 fordon/dygn
- 10 % tung trafik (1024 fordon)
- 848 fordon/maxtimme (fm)
- 915 fordon/maxtimme (em)

Enligt trafikmätningen sker maxtimmen på Magelungsvägen under eftermiddagen mellan 16:00 - 17:00, vilket motsvarar 9 % av totalen. På Dalarövägen inträffar maxtimmen på förmiddagen och motsvarar drygt 9 % av totalen.



Figur 5. Trafikalstring nuläge (ÅDT, FM, EM). Illustration: Ramboll. Källa: Huddinge kommun.

TRAFIKALSTRING 2040

Trafikökningen beräknas utifrån Trafikverkets uppräkningsstal för år 2040. Uppräkningstalet i Stockholms län är 1,43 för personbilstrafik och 1,64 för lastbilstrafik för åren 2014-2040.

Omräknat till årlig trafikökning blir 1,39 % för personbilstrafik samt 1,92 % för tung trafik. Beräkning enligt formeln: $1,43^{(1/(2040-2014))} = 1,0139$ och $1,64^{(1/(2040-2014))} = 1,0192$.

Detta motsvarar ett uppräkningsstal mellan åren 2019-2040 på 1,33 för personbilstrafik och 1,49 för lastbilstrafik. Beräkning enligt formeln: $1,0139^{(2040-2019)}$ och $1,0192^{(2040-2019)}$.

Andelen fordonstrafik per maxtimme antas vara densamma även i framtiden. Alltså 9,4 % fm och 7,9 % em på Dalarövägen och 8,3 % fm och 8,9 % em på Magelungsvägen. Nedan (och i figuren t.h.) presenteras prognosen för 2040 och den beräknade trafikallstringen till följd av den planerade bebyggelsen.

Dalarövägen 2040

- Totalt 596 fordon/dygn inkl planförslaget (markerat i gröna siffror)
- Personbilstrafik: 232 + 296 fordon/dygn



Figur 6. Trafikprognos 2040 inkl. planförslaget (ÅDT, FM, EM). Illustration: Ramboll. Källa: Huddinge kommun.

- Tung trafik: 42 + 26 fordon/dygn
- 50 fordon/maxtimme (fm)
- 42 fordon/maxtimme (em)

Magelungsvägen 2040

- Totalt 14 159 fordon/dygn inkl planförslaget (markerat i gröna siffror)
- Personbilstrafik: 12 310 + 296 fordon/dygn

- Tung trafik: 1 527 + 26 fordon/dygn
- 1175 fordon/maxtimme (fm)
- 1260 fordon/maxtimme (em)

Att anta att trafiken utvecklas enligt Trafikverkets uppräkningsstal på Dalarövägen kan anses vara väl tilltaget då det är en

mindre väg för målpunktstrafik. Uppräkningstalet används ändå i det här fallet för att ta höjd för en stor trafikmängd. Av samma anledning antas all den alstrade trafiken från den nya bebyggelsen trafikera via Magelungsvägen.

Trafikalstringen beräknas baserat på antalet parkeringsplatser som planeras i

garaget samt på markplan. Ett antagande görs om en alstring på fyra fordon rörelser per dygn för de bilar som står parkerade, vilket innebär $74 * 4 = 296$ ÅDT. Ett antagande om cirka 10 procent har gjorts gällande nyttotrafiken till det nya området.

Ett annat sätt att beräkna trafikstring är genom Trafikverkets trafikstring-verktyg, där ett antagande görs om trafikstring per lägenhet eller kvm BTA. En beräkning görs även med det trafikstring-verktyget i syfte att jämföra antagandet baserat på antal fordon rörelser per parkeringsplats. Alstringstalen för lägenheter antas vara relativt lågt, då antalet parkeringsplatser per lägenhet ska hållas lågt inom planområdet med tanke på det kollektivtrafknära läget. Trafikverkets alstrings-verktyg visar att det genereras cirka 1,3 personbilsresor per lägenhet, vilket ger 193 ÅDT exklusive nyttotrafiken. Det stämmer relativt väl överens med de antaganden som gjorts i det här fallet.

Det prognostiserade trafikflödet för år 2040 beräknas inte resultera i kapacitetsproblem på Dalarövägen eller Magelungsvägen, då kapaciteten för ett körfält är 1800 fordon/timme. Under

maxtimmen på Dalarövägen beräknas i snitt mindre än ett fordon per minut passera år 2040. Magelungsvägen har tre körfält på denna sträcka, vilket innebär att ett körfält kan tas bort utan nämnvärd påverkan på vägens kapacitet även år 2040.

3.2 UTFORMNING

Dalarövägen

Dalarövägen kommer att breddas med en ny kanstensförlagd gång- och cykelbana (se figur 7). Inom detaljplanelagt område kommer gång- och cykelbanan ha bredden 3,5 meter. Vägen kommer även smalnas av samt flyttas i sidled.

Befintlig vägbredd är 6 meter enligt inmätning, sidoområdet består av en ca 2,30 meter gräsremsa som ansluter mot en mur som går längs Tacksägelsekyrkan. På andra sidan vägen går ett dike.

Den nya sektionen kommer att bestå av en 5,5 meter körbana samt 3,5 meter gång- och cykelbana. Skevningen är 2% mellan kantsten och förgårdsmark på ytan med GC och trädrad.

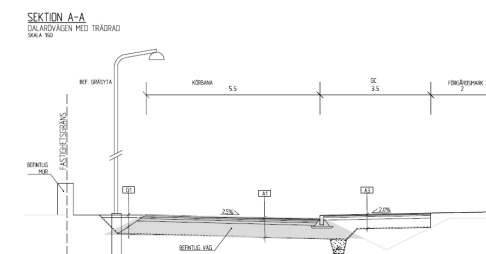
Lokalgata

Befintlig gata höjs för att skapa vilplan vid korsningen med Dalarövägen samt

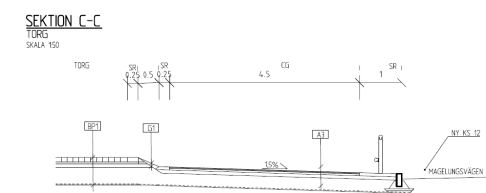
vid avstigningsplatsen mitt på lokalgatan (se figur 9). Höjder som gatan har anpassats emot är anslutningen mot Dalarövägen, befintlig parkeringsplats, GC-vägen som ansluter till Trångsund station samt infarten till planerat parkeringshus. I korsningen med Dalarövägen finns ett önskemål om att ha ett övergångsställe med cykelöverfart. Sikten i korsningen mellan Lokalgata och Dalarövägen uppfyller krav enligt Huddinge tekniska handbok men gör avsteg från VGU.

Magelungsvägen

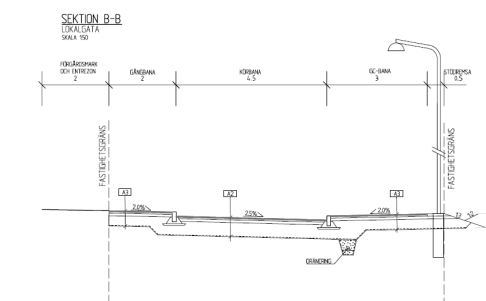
Det befintliga regionala cykelstråket med tillhörande gångbana mellan fastigheten och Magelungsvägen får flyttas enligt figur 8 till höger. Gång- och cykelbanan får en totalbredd om 4,5 meter. Sektionen klaras och får en något rakare dragning jämfört med nuläget. Mellan Magelungsvägen och GC-stråket finns möjligheter att anordna en zon för gatuträd om 1,5-2 meter.



Figur 7. Dalarövägen. Källa: Ramboll (2020-06-01)



Figur 8. GC-väg Magelungsvägen. Källa: Ramboll (2020-06-01)



Figur 9. Lokalgatan. Källa: Ramboll (2020-06-01)

3.3 PARKERINGSTAL

PARKERINGSTAL FÖR CYKEL

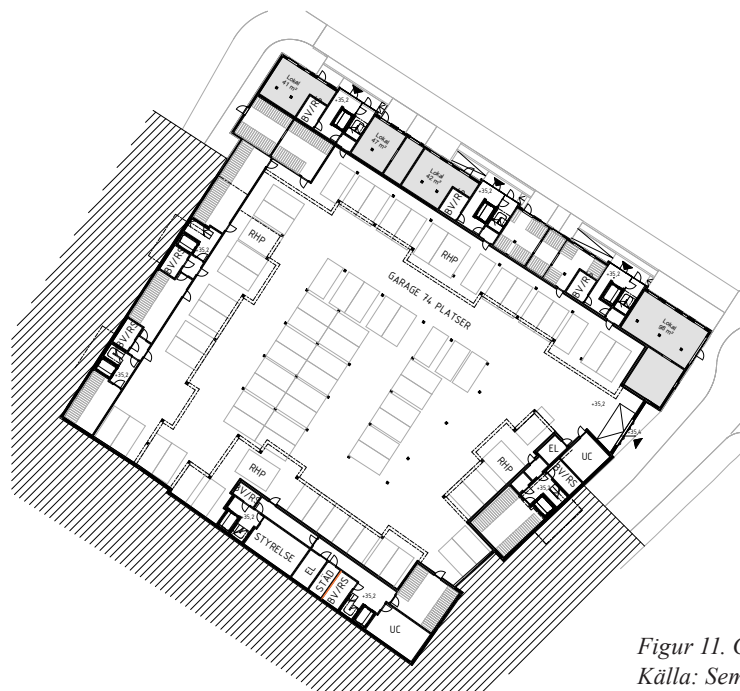
Tabellen nedan illustrerar parkerings- efterfrågan på cykel per lägenhet för planförslaget. Parkeringstal för besökare beräknas enligt kommunens riktlinjer som 0,5 besöksplatser per lägenhet vilka presenteras inom parentes i tabellen nedan. Totalt finns ett cykelparkerings- behov om 301 cykelplatser för boende samt 74 cykelplatser för besökande.

CYKELPARKERING UTFORMNING

Ett antal ytor i parkeringsgaraget har reserverats för cykelparkering och cykel- pool. Antalet uppritade cykelplatser är i nuläget 375 totalt. 340 av cykelplatserna har placerats i garage varav 266 enkel- platser och 74 platser i dubbelcykelställ. 35 cykelplatser placerad på kvartersmark.

Lägenhetstyp	Antal lgh	Parkeringstal (Zon A)	Parkeringsefterfrågan
Liten (< 45 kvm)	70	1.5	105
Mellan (45-70 kvm)	38	2	76
Stor (70 kvm <)	40	3	120
Totalt	148	-	301 (exkl. 74 besöks-p)

Figur 10. Cykelparkeringstal utifrån Huddinge kommuns riktlinjer.



Figur 11. Garageplan med ytor för bil- och cykelparkeringar.
Källa: Semrén & Månsson (2020-06-05).

PARKERINGSTAL FÖR BIL

Tabellen nedan illustrerar parkerings-
efterfrågan för planförslaget exklusive
mobilitetsåtgärder. Förslagen till
parkeringstal baseras på faktiska bil-
innehavet (antal privatbilar per person)
samt boendetäthet.

Den totala parkeringsefterfrågan inom
fastigheten är 75 bilplatser fördelat på
67 platser för boende (varav 4 HKP), 7
för besökande samt 1 parkeringsplats
för lokal. Med nuvarande utformning i
parkeringsgarage ryms 74 bilplatser samt
1 på kvartersgata.

MOBILITETSÅTGÄRDER

HSB Bostad AB har för inte för avsikt
att genomföra ett antal mobilitetsåtgär-
der för att sänka parkeringstalet inom
fastigheten.

PARKERINGSGARAGE

En körspårsanalys har genomförts av
parkeringsgaraget för att säkerställa
att samtliga platser går att nå samt att
lämna. Körspårsanalysen visade att
samtliga parkeringsplatser klaras med
god eller måttligt god standard. Med god
standard menas att man som bilist kan
direkt köra in på parkeringsplatsen. Med
måttligt god standard krävs att man som
bilist sannolikt behöver backa in för att
kunna parkera, detta påverkas främst av
placering av pelare.

	Antal lgh	Parkeringstal (Zon A)	Parkeringsefterfrågan
Bostäder	148	0.45	67
Besöksparkering	-	0.05	7
Lokal (kontor, 98 kvm)	-	0,01	1
Totalt	148	-	75

Figur 12. Bilparkeringstal utifrån Huddinge kommuns riktlinjer.

3.4 TILLGÄNGLIGHET

Parkeringsplats reserverad för rörelsehindrade har placerats i områdets nordöstra del utmed den lokala gatan. Detta för att klara tillgänglighetskravet med maximalt 25 meter från parkeringsplats till entré. Från gatan nås dock endast de närmsta entréerna. För att tillgänglighetskravet ska klaras med den föreslagna utformningen har ytterligare fyra parkeringsplatser för rörelsehindrade placerats vid entréer intill hissar i garaget.

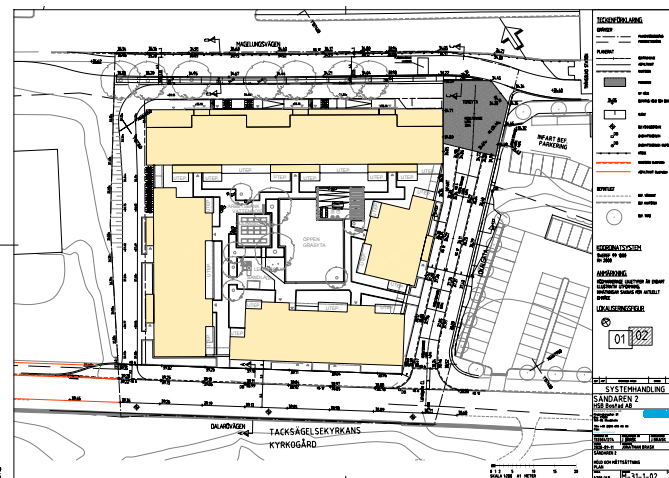


Figur 13. Utredningsskiss utemiljö. Källa: ÅWL Arkitekter (2020-10-20).

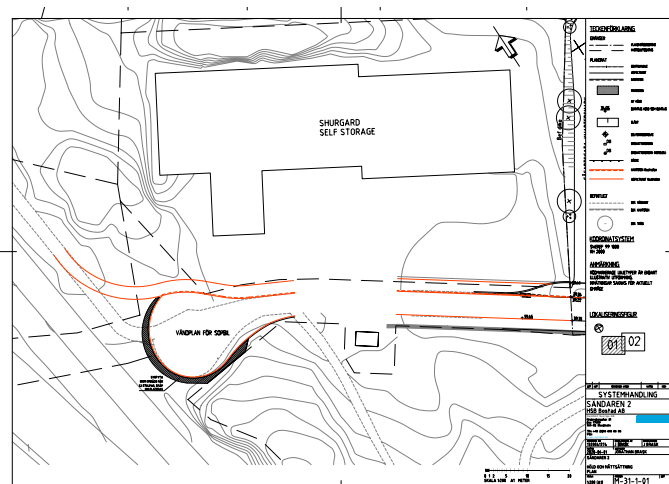
3.5 LEVERANSER

Transporter till och från miljö- och soprum sker via Dalarövägen med angöring utmed gata. Vändplatsen i slutet av Dalarövägen vid Shurgard följer Avfalls Sveriges riktlinjer vilket innebär en radie om 9 meter med en svepyta om 1,5 meter (se figur 14). Körspåret klaras med fordonstyp LBN med en total fordonslängd om 12,2 meter och en hjulbas om 6 meter.

För lokalgatan öster om byggnaden genomfördes en körspår med fordonstypen Los med en total fordonslängd om 9,4 meter och en hjulbas om 5,35 meter. Körspåret klaras för vändplatsen (se figur 15).



Figur 14. Lokalgata med vändplats. Källa: Ramboll (2020-09-11)



Figur 15. Körspår vändplats Dalarövägen med fordonstyp LBN kräver svepyta på kyrkans tomt men hjulspåren klaras om man lägger en beläggning till fastighetsgräns. Källa: Ramboll (2020-09-11)

3.6 RUNDKÖRNING RUNT KVARTERET

Ett körspår genomfördes för att säkerställa möjligheten till rundkörning med en större personbil (XC90) med en total billängd om 4,95 meter och en hjulbas om 2,98 meter. Körspåret klaras inom projekterad lokalgata runt byggnaden.

Ett körspår genomfördes för vändplatsen på lokalgatan mot Magelungssvägen med fordonstypen Lbn för tunga lastbilar och normalbussar (12 m längd) för att säkerställa att brandbilar kan vända. Körspåret visar att att en Lbn kan stanna och vända på kvartersgatan genom att delvis köra upp på gång- och cykelbanan. Ett körspår genomfördes även med utryckningsfordon (10 m längd) och då klaras vändningen helt inom vändplatsen om än med viss backrörelse.

3.6 BRANDUPPSTÄLLNINGSPLATS

BBR ställer normalt krav på att bostäder och lokaler ska utföras med tillgång till två utrymningsvägar, till exempel två trapphus. I vissa fall kan ändå ett trapphus accepteras men då krävs att trapphuset utförs med särskilt brandskydd i klass Tr1 eller Tr2.

TR2-TRAPPHUS

För Sändaren 2 förordas ett Tr2-trapphus som utförs så att brand- och brandgas-spridning till samtliga trapphus begränsas. Syftet är att utgöra ett utökat skydd mot att trapphuset fylls av rök som kan blockera den enda utrymningsvägen från bostäderna. Tr2-trapphus utförs normalt enligt följande:

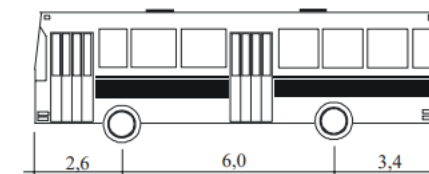
- Avskiljande konstruktion i lägst brandteknisk klass EI 60.
- Dörrar till trapphus bör utföras i lägst klass EI 60-S₂₀₀C i byggnader upp till 8 våningsplan.

Tr2-trapphus som utgör enda utrymningsväg bör inte stå i förbindelse med källarplan.

Mått

Längd	12,0 m
Bredd	2,55 m
Axelavstånd	6,0 m
Överhäng fram	2,6 m
Höjd (lastbil)	4,5 m
Höjd (buss)	3,2 m
Vändradie	12,0 m med körvidd 6,5 m

Typfordon LBN

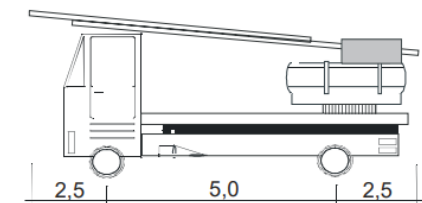


Figur 16. Mått för typfordon Lbn. Källa: Trafikverket.

Mått

Längd	10,0 m
Bredd	2,55 m
Axelavstånd framaxel-bakaxel tyngdpunkt	5,0 m
Överhäng fram kaross	2,5 m
Tillkommer steg b=0,9 m	1,0 m
Höjd	3,5 m
Vändradie	10,5 m med körvidd 6 m

Typfordon LU



Figur 17. Mått för typfordon Lu. Källa: Trafikverket.

REFERENSER

Huddinge kommun (2016) *Parke-
ringsprogram för Huddinge kommun.*
KS-2014/1646.353. Antagen av kom-
munfullmäktige den 14 mars 2016.

Huddinge kommun (2019) *Trafikmät-
ningar Dalarövägen. 2019-02-04.*

Huddinge kommun (2019) *Trafikmät-
ningar Magelungsvägen. 2019-02-04.*

Semrén + Månsson (2019) *Situations-
plan. Alternativ med angöring från gator.*
2019-02-13.

Semrén + Månsson (2020) *Situations-
plan. Justeringar efter ny grundkarta.*
2020-06-01.

Semrén + Månsson (2019) *Parkering.*
2020-06-01.

SL (2015) *Fakta om SL och länet år
2015.*

