



Stockholm 2016-09-12



1 | Sida

Wester+Elsner Arkitekter
Sergels Torg 12
111 57 STOCKHOLM
Att: Herman Johansson

GRANSKNINGSUTLÅTANDE
BYGGLOVSHANDLING 2016-02-25 rev. 2016-09-09

Avseende Kv. Sicklaön 38:18, Nacka – Bageri Kvarnholmen – Ombyggnad för handelsplats. Sakkunniggranskning med avseende på tillgänglighet och användbarhet för personer med nedsatt rörelse- eller orienteringsförmåga.

Uppdraget

Undertecknad har av Herman Johansson, Wester+Elsner arkitekter AB, uppdragits att granska rubricerade objekt med avseende på tillgänglighet och användbarhet för personer med nedsatt rörelse- eller orienteringsförmåga. Detta granskningsutlåtande utgör granskning handlingar i bygglovsskedet. Granskning gäller byggnad med kommentar angående angöring till entré.

Granskning sker gentemot BBR 23 (BFS 2016:6) avsnitt 1:22, avsnitt 3:5 samt avsnitt 8:10 som rör säkerhet mot olycksfall där dessa har betydelse för personer med nedsatt rörelse- eller orienteringsförmåga. För bedömning gäller skalmått om mått ej anges på ritning.

Underlag för detta granskningsutlåtande är:

- Bygglovshandling A enl. handlingsförteckning daterad 2016-02-25 rev. 2016-09-09, skala 1:100 (A1)

Orientering

Rubricerade objekt omfattar ombyggnad av KF:s gamla Bageri på Kvarnholmen till nytt närcentrum med restaurang, butiker och kontor och vårdcentral. Byggnaden är befintlig och ligger utmed Kvarnholmsvägen. Utvändigt bevaras byggnadens industriella karaktär och ändringar utförs varsamt. Invändigt byggs lokalerna om för en ny funktion. Lokalerna disponeras i tre våningsplan med vertikal förbindelse med nya hissar och nya trappor. Huvudentré vetter mot Kvarnholmsvägen. Parkeringsmöjlighet redovisas i nära anslutning till huvudentrén.

Utlåtande

Nedanstående synpunkter har framkommit vid granskning av bygglovshandlingar. Kursiverad text redovisar krav enligt BBR i relevant omfattning.

BBH Arkitekter & Ingenjörer AB

Maria Skolgata 83 • 118 53 Stockholm • Telefon 08-727 95 00 • www.bbh.se
Org.nr/F-skatt 556291-4548

m:\dokument\sakgran\16049-bageri kvarnholmen\09 granskning\gru1-bbr23_160912.doc

BBR 1:22 Krav enl. BBR vid ändring av byggnad

Vid ändring av byggnader gäller reglerna i avsnitt 1 och 2 i tillämpliga delar samt de delar i avsnitt 3-9 som står under rubrikerna "Krav vid ändring av byggnad".

Enligt allmänt råd i BBR 1:2 är det i grunden samma egenskapskrav som ska tillämpas såväl vid uppförande av en ny byggnad som vid ändring. Vid ändring ska man dock alltid ta hänsyn till ändringens omfattning och byggnadens förutsättningar. Ändring av byggnader ska utföras varsamt. Hänsyn ska tas till byggnadens karaktärsdrag och byggnadstekniska, historiska, kultuhistoriska, miljömässiga och konstnärliga värden ska tas till vara. Kraven ska tillämpas på den del av byggnaden som ändras. Begränsning till ändrad del gäller inte om hela byggnaden eller en betydande och avgränsbar del av byggnaden genomgår så omfattande förändringar att den påtagligt förnyas (ombyggnad).

- Större delen av byggnaden ändras så att byggnaden förnyas påtagligt. Lokalerna kommer till större del att nyttjas för publika ändamål och krav på tillgänglighet och användbarhet motsvarande nybyggnadskrav kan ställas i mån det inte påverkar befintliga byggnadens tekniska förutsättningar.

BBR 3:111 Krav på tomter samt utformningskrav och tekniska egenskapskrav på byggnader**BBR 3:113 Dimensionerande mått för rullstol**

Då det i denna författning anges att tomter, byggnader eller delar av byggnader ska vara tillgängliga och användbara ska måtten för eldriven rullstol för begränsad utomhusanvändning (mindre utomhusrullstol) vara dimensionerande och utrymme för manövrering med rullstol ska finnas. Måtten för manuell eller liten eldriven rullstol för inomhusanvändning (inomhusrullstol) får dock vara dimensionerande i enskilda bostadslägenheter.

- Dimensionerande vändmått för mindre utomhusrullstol är en cirkel med diametern 1500 mm.

BBR 3:5 Krav på tillgänglighet, bostadsutformning, rumshöjd och driftutrymmen vid ändring av byggnader**BBR 3:511 Tillgänglighet och användbarhet i byggnader**

Byggnader ska vid ändring uppfylla de krav på tillgänglighet och användbarhet som anges i avsnitt 3:1. Kraven får tillgodoses på annat sätt än vad som anges där om motsvarande nivå på tillgänglighet och användbarhet ändå uppnås. Avsteg från nivån får dock göras om det finns synnerliga skäl med hänsyn till ändringens omfattning och byggnadens förutsättningar. Regler om detta finns i detta avsnitt och i avsnitt 1:22. Regler och krav på hissar vid ändringar finns i avsnitt 3:513.

- Redovisade kommunikationsutrymmen i gångvägen mellan huvudentrén och entréer till publika delar har funktionsmått som medger manövrering med rullstol. Utformning på detaljnivå bevakas i kommande projekteringen.
- Utrymmen för butiker, restaurang, kontor samt vårdcentral redovisas utan rumsindelning. Utformning bevakas i kommande projekteringen.
- I anslutning till restaurang på plan två redovisas en terrass. Tillgänglighet till terrassen bevakas i kommande projekteringen.
- En toalett (RWC) redovisas på plan 2 med funktionsmått som medger manövrering med mindre utomhusrullstol och krav enl. BBR uppfylls. I kommande skede bevakas att tillkommande toaletter avsedda för besökare (tillhörande t.ex. restaurang, vårdcentral) utformas så att minst en har funktionsmått som medger manövrering med mindre utom-

husrullstol. I kommande skede bevakas placering av inredning/utrustning, kontrastmarkering och utformning av säkerhetslarm i RWC.

BBR 3:512 Tillgängliga och användbara entréer till byggnader

Nivåskillnader till huvudentréer ska överbryggas om det inte finns synnerliga skäl för avsteg. För småhus är kravet på tillgänglighet och användbarhet dock tillgodosett, om det i efterhand med enkla åtgärder går att ordna en ramp till entrén inom tomten.

- En tillgänglig och användbar entré redovisas som huvudentré och krav enl. ovan uppfylls.
- En sidoentré till restaurang redovisas. Denna entré har access till restaurangen via en trappa. Restaurangen nås via huvudentré och krav enl. BBR uppfylls dock behöver man i kommande skede bevakas möjlighet att nyttja huvudentré som entré till restaurang även om öppettider avviker från varandra (t.ex. kvällsöppet på restaurang).
- En nivåskillnad på 20 mm redovisas mellan markyta framför huvudentré och färdigt golv inne i entrén. I kommande skede bevakas att denna nivåskillnad ej ökas genom tillkommande tröskel eller byggtoleranser.

BBR 3:513 Tillgänglig och användbar hiss eller annan lyftanordning

Vid omfattande ändringar av flerbostadshus med fler än två våningar, arbetslokaler och publika lokaler ska en tillgänglig och användbar hiss eller annan lyftanordning installeras, om sådan saknas. Med våning jämställs vind där det finns en bostad eller huvuddelen av en bostad. Avsteg från denna föreskrift får göras endast om det finns synnerliga skäl för detta.

- Redovisade hissar innehåller erforderliga funktionsmått enligt BBR:s krav.
I kommande skede bevakas att manöver- och signalorgan utformas och placeras så att dessa kan användas av person med nedsatt rörelse- eller orienteringsförmåga.

BBR 3:514 Tillgänglighet och användbarhet på tomter

- Befintliga markförhållanden är sådana att nivåskillnader finns mellan gata och huvudentré till byggnaden. Markytan framför huvudentrén är utformad så att en stor angörings- och parkeringsyta redovisas framför huvudentrén. Angöring kan enl. ritning ske inom 25 m gångavstånd från huvudentrén och krav enl. BBR uppfylls.
- En bredare parkeringsplats som kommer att skyltas som tillgänglig parkeringsplats redovisas på parkeringsytan framför huvudentré inom 25 m gångavstånd och krav uppfylls.
- Redovisade markbeläggningar på gångytor mellan angöring/parkering och huvudentré är fasta. Jämn utformning bevakas vid färdigställande. Markvärme redovisas framför huvudentré och tillgänglighet till byggnaden även vintertid underlättas.
- Nersänkt kantsten redovisas framför huvudentrén. Utjämnas med ramplutning om högst 1:12. Nivåskillnad på ca 100 mm anges på ritning. För att uppnå en tillgänglig övergång med lutning om max 1:12 behöver utformning ses över. Bevakas i kommande projektering.
- Kvarnholmsvägen i anslutning till tomten har en lutning på ca 1:20 vilket är brant för att person med rullstol att röra sig i långa sträckor. Detta är att hänföra till befintliga markförhållanden. Anslutningar till befintliga gångvägar som ingår i uppdraget är tillgängliga och användbara för person med rullstol samt att en plan yta har tillskapats framför huvudentrén som möjliggör angöring med bil och krav enl. BBR uppfylls.

- En trappa redovisas mellan gata om markytan framför huvudentré. I kommande skede bevakas att utvändigt trappa kontrastmarkeras på första och sista steget samt förses med handeldare i erforderlig omfattning.

BBR 3:54 Avfallsutrymmen och avfallsanordningar

I eller i anslutning till en byggnad ska det finnas utrymmen eller anordning för hantering av avfall som kan nyttjas av alla brukare av byggnaden. Motsvarande kravnivå som anges i avsnitt 3:422-3:423 ska eftersträvas. Regler om ändring av byggnader finns också i avsnitt 1:22.

- Avfallshantering är enligt min bedömning en verksamhetsfråga. Miljörum redovisas på plan 1.

BBR 8:10 Krav på säkerhet vid användning vid ändring av byggnader

BBR 8:10:1 Allmänt

Byggnader ska utformas så att risken för olyckor såsom fall, sammanstötningar, klämning, brännskador, explosioner, instängning, förgiftningar och elektriska stötar begränsas.

Byggnader ska vid ändring uppfylla de krav på säkerhet vid användning som anges i avsnitt 8:2 – 8:8. Kraven får tillgodoses på annat sätt än vad som anges där om motsvarande säkerhetsnivå ändå kan uppnås.

Avsteg från säkerhetsnivån får dock göras med hänsyn till ändringens omfattning och byggnadens förutsättningar. Regler om detta finns i detta avsnitt och i avsnitt 1:22. Avsteg får aldrig medföra en oacceptabel risk för människors säkerhet.

BBR 8:10:11 Skydd mot fall

- Byggnadsdelar såsom trösklar bör vara så låga som möjligt främst för att medge passage med rullstol samt ej utgöra snubbelrisk.
- Trappor behöver kontrastmarkeras på första och sista steget. Ljushetskontrast på minst 0.40 enl. NCS bevakas i kommande projekteringen.
- I kommande skede bevakas att trappor i trapphuset har ledstänger på båda sidor. Ledstänger löper 300mm förbi trappans början och slut, placeras på 900 mm höjd. Bevakas i kommande skede.
- Stora glaspartier som kan förväxlas ned dörrar och öppningar behöver kontrastmarkeras. Bevakas i kommande skede.

Sammanfattning

Under förutsättning att ovanstående beaktas, anser jag att delar av befintlig byggnad som omfattas av ändring har enligt granskade handlingar projekterats med goda möjligheter att uppfylla de krav på tillgänglighet och användbarhet som ställs enligt PBL (2010:900) 8 kap., PBF (2011:338) 3 kap. och vidare i BBR.

Med vänlig hälsning

BBH Arkitekter & Ingenjörer AB

Branka Majkić

Arkitekt SAR/MSA

Certifierad sakkunnig av tillgänglighet

PM KVARNHOLMEN PARKERING

UPPDRAGSNUMMER 7000944000

KVARNHOLMEN PARKERINGSUTREDNING

NACKA KOMMUN
BYGGLOVENHETEN

2016-09-12

B2016-0339



2015-07-01 REV 2016-01-21

SWECO SOCIETY AB

JOAKIM AX

Innehållsförteckning

1	Inledning	1
1.1	Bakgrund och syfte	1
1.2	Metod	1
2	Bilparkering	2
2.1	Förutsättningar	2
2.2	Samutnyttjande och belägningsgrader	4
2.2.1	<i>Resultat av samnyttjande</i>	5
3	Cykelparkering	6
3.1	Förutsättningar	6
3.2	Parkeringsnorm och behov	7
3.2.1	<i>Cykelparkering för handel och kontor</i>	8
3.2.2	<i>Parkeringsbehov och parkeringsnorm för hållplatser (sjövägen)</i>	8
4	Slutsatser och rekommendationer	9
4.1	Bilparkering	9
4.2	Cykelparkering	10
4.2.1	<i>Kontor och handel</i>	10
4.2.2	<i>Kollektivtrafik Sjövägen</i>	10

1 Inledning

1.1 Bakgrund och syfte

I centrala Kvarnholmen pågår en omvandling från en äldre industrimiljö till en stadsdel med ca 340 lägenheter och 17 000 m² BTA handel- och kontorsytor. I detaljplanen för området tillåts tre parkeringsgarage. Detta PM syftar till att se över behovet vid ett samutnyttjande av olika verksamheter på två av tre våningsplan i för parkeringsgaraget under fastighet bageriet(23).

Byggherren KUAB har tagit fram ett samlat parkeringsbehov, för befintlig samt nyplanerad bebyggelse i området, utifrån de parkeringsnormer som gäller enligt nuvarande detaljplan. Utredningen syftar till att sammanställa och beskriva ett samutnyttjande av parkeringsplatserna vid olika tidpunkter på dygnet i syfte att optimera parkeringsanläggningen. Behovet har i vissa fall korrigerats utifrån bl.a. geografiskt läge.

Ett utbyggt Kvarnholmen kommer att ha goda kommunikationer och korta avstånd mellan bostäder och service vilket medför att bilen som transportmedel inte kommer att bli det primära transportmedlet. Utöver bilparkering, studerar utredningen även närmare parkeringsbehov för cykel i området för handel, kontor och kollektivtrafikplats sjövägen. Behovet räknas ut utifrån givna cykelparkeringsnormer från Nacka Kommun.

I Nacka kommuns rekommendationer för bilparkeringsnormer delas områden upp i tre zoner där givna p-normer varierar beroende på lokalisering. Kvarnholmen är belägen i zon A på västra Sicklaön. Angivna rekommendationer gäller för lägst antal bilparkeringsplatser per bostad, per 1000m² BTA eller per anställd och besök. Parkeringsnormen för flerbostadshus ligger mellan 0,8-0,9 /lägenhet (inkl. besök), för kontor 15 bpl/1000 m² BTA (inkl. besök) och för handel mellan 20-50 bpl/1000 m² beroende på kategori. KUAB har tagit fram ett scenario för parkeringsplan 9-10 med 240 föreslagna platser.

Slutligen ges rekommendationer för planeringen av bil-och cykelparkering.

1.2 Metod

Förslaget för samutnyttjande i gemensamhetsanläggningen baseras på givet bilparkeringsbehov och belägningsgrader, d.v.s. utnyttjande av olika verksamheter och bostäder för olika tider på dygnet. Förslaget för cykelparkeringsbehovet baseras på givna parkeringsnormer från Nacka kommun, det geografiska läget och kollektivtrafikmöjligheterna. Dessutom påverkas cykelparkeringsbehovet av tillkommandet av två framtida förbindelser; Kvarnholmsförbindelsen¹ över till Nackas centrala delar och en planerad strandpromenad² samt cykelväg direkt till Slussen (klart 2016). Båda dessa förbindelser kommer att underlätta framkomligheten för cykel- och gångtrafikanter.

¹ [Nacka Kommun](#), 2015

² [Kvarnholmen](#), 2015

Dessa förbindelser i gång-, cykel och kollektivtrafiken har även legat till grund för en korrigering av använd p-norm för kontor. Från KUAB's förslag på 18 till 15 bpl/1000m² för kontor och 35 till 30 bpl/1000m² för handelsverksamheter. Avsteg har även gjorts gällande parkeringstal för bostäder. Detta redogörs närmare i rapporten.

2 Bilparkering

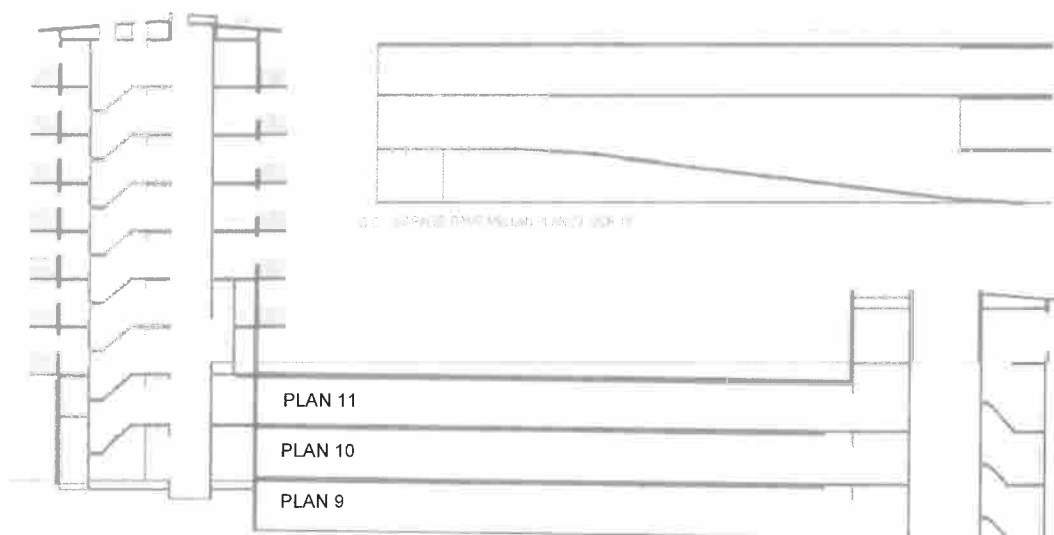
2.1 Förutsättningar

Nytt parkeringsgarage under fastighet bageriet(23) i tre våningsplan (9, 10, 11) där våning 9-10 planeras utgöra en GA (gemensamhetsanläggning). 240 parkeringsplatser planeras för plan 9 och 10 där parkering är tänkt att samutnyttjas. Parkeringsplatser på plan 11 avsätts för bostadsrättsföreningar JM och Oscar Properties.

Enligt underlag från KUAB ska följande ingå i GA:

- 50 fasta bilplatser ska avsättas för Nacka kommun för skola och idrottshall.
- 70 fasta bilplatser ska avsättas för befintliga hyresrätter (Hk 5 AB och Hk 6 AB)
- Bilplatser för kontorslokaler och handel (närcentrum)
- Personalparkering för förskola och restaurang
- Besöksparkering för bostadsrättsföreningar JM och Oscar Properties.

Figur 1 Skiss av parkeringsanläggning för Bageriet(23)



Tabell 1: Givna parkeringsnämmer samt parkeringsbehov för bil

Typ	P-tal	area BTA/ antal lgh	Parkeringsbehov
Kontor:			
-Havrekvarn	15bpl / 1000m2 BTA	2300*	35
-Munspelet	15bpl / 1000m2 BTA	2600	39
Bostäder:			
-Hyresrätter (Hk 5 AB)	0,57 bpl / lgh	82	47
-Hyresrätter (Hk 6 AB)	0,77 bpl / lgh	30	23
-Brf besök (JM)	0,1bpl / lgh	-	6
-Brf besök (Oscar P)	0,1bpl / lgh	-	9
Skola:			
-Nacka Kommun (skola och multisportshall)	-	-	50
-Nacka Kommun (förskola)	-	-	6
Handel:			
-Livsmedel (Hk 7 AB):	30 bpl / 1000m2 BTA	1050*	32
-Butiker (Hk 7 AB):	15 bpl / 1000m2 BTA	1500*	23
-Vård	15 bpl / 1000m2 BTA	1300*	20
-Avdrag markparkering			-10
Restaurang:			
-Sjökrogen (Hk 7 AB)	-	500**	8
Totalt parkeringsbehov			286

* Innehåller relativt stora mörka ytor, varför BTA räknats ned med ca 10%

** Antaget 15 anställda, 50% använder bil

Parkeringsstal för bostäder är i Nacka kommun enligt norm 0,8 bpl/ lgh (inkl besök) för 2 rok eller mindre och 0,9 för 3 rok eller större. Detta stämmer även väl överens med en inventering av verkliga parkeringsstal för ett antal områden i Nacka som JM lät utföra 2009; Danviks Strand (0,81 bpl/lgh), Sickla Allé (0,8), Finnberget (0,93) och Finnboda HSB (0,71)³. För dessa områden är genomsnittlig lägenhetsstorlek 3,75 rok och p-norm 0,8 bpl/lgh. Befintliga hyresrätter i Kvarnholmen består av mestadels mindre lägenheter (HK 5 AB: 2,93 rok och HK 6 AB: 2,29 rok) vilket medfört att parkeringstalet i samråd med Nacka kommun föreslagit att reduceras från 0,8 till 0,57-0,77 bpl/lgh. Detta framgår av tabell 1 på sida 3.

För kontor och handel har p-normen reducerats från 18 bpl till 15 bpl/1000m² då bedömningen är att Kvarnholmens geografiska läge, framtida kollektivtrafikmöjligheter och nya förbindelser till området ger bättre möjligheter att ta sig till och från Kvarnholmen med alternativa trafikslag än bil.

I området planeras ett närcentrum med livsmedelsbutiker, butiker och vårdlokaler. För livsmedel och butiker har p-normen reducerats från 35 till 30 bpl/1000m² för livsmedelsbutiker och till 15 bpl/1000m² för butiker av samma anledning som för kontor. Dessutom bedöms besökare till handeln främst komma från närområdet vilket innebär en stor del korta lokala resor.

Centrumet ska även innefatta restauranger. Restaurangernas öppettider är längre än resterande butiker i närcentrumet. Ett samutnyttjande med övriga verksamheter sker därför under ordinarie öppettider för närcentrumet. Utöver ordinarie öppettider finns parkeringsplatser för restauranggästerna då belägningsgraden för handel är låg vid denna tidpunkt (se 2.2).

Den planerade restaurangen Sjökrogen antas behöva 8 platser för personal, även dessa kan samutnyttjas i garaget. En viss korrigering kan behövas då öppettider/behov för personalen är känd (detta eftersom belägningsgraden som samutnyttjandet baseras på är en generell bedömning, se 2.2).

2.2 Samutnyttjande och belägningsgrader

Tabell 2 redovisas antagna belägningsgrader under olika tidsintervall för olika lokalkategorier i Kvarnholmen. Belägningsgraderna används som underlag för att undersöka behovet vid olika tider på dygnet för de olika användarna. Med hjälp av detta kan anläggningens planerade platser optimeras så att antalet tillgängliga platser täcker det identifierade parkeringsbehovet och därmed även leda till en reduktion av antal planerade platser.

Metodiken är baserat på utredningar från Malmö stads *Parkeringspolicy och parkeringsnorm*⁴ samt Västerås stads *Parkeringsriktlinjer* som även använts i liknande projekt för Brommaplan i kvarteret Grammet.

³ Parkeringsstal för JM-bostäder i Stockholmsregionen, 2009

⁴ [Malmö stad](#), 2010 s. 21

Tabell 2. Beläggning i procent för samutnyttjande

Beläggningsgrad (%)	Vardag 10-16	Fredag 16-19	Lördag 10-13	Natt
Kontor	90%	20%	10%	10%
Bostäder boende	100%	100%	100%	100%
Bostäder besökande	30%	70%	40%	50%
Skola/idrott	100%	100%	100%	100%
Handel	50%	90%	100%	0%
Restaurang	75%	40%	60%	0%

2.2.1 Resultat av samnyttjande

Det totala behovet uppgår till 286 bilplatser utan samutnyttjande. Tabell 3 visar ett totalt behov vid ett samutnyttjande på 234 parkeringsplatser. Utnyttjandet är som högst på vardagar under kontorsarbetstider. Övriga tider är anläggningen underutnyttjad, där nattetid har lägst beläggingsgrad.

I jämförelse med de 240 planerade bilplatserna, ger samnyttjande ett överskott av 6 bilplatser. Samnyttjandeandelen uppgår till 19 %.

Tabell 3. Totalt behov vid samutnyttjande för bilparkering

Typ	Bpl-behov (totalt enl tabell 1)	Vardag 10-16	Fredag 16-19	Lördag 10-13	Natt
Kontor (total)	74	66	15	7	7
Bostäder:					
-Hyresrätter	70	70	70	70	70
-Brf besök	15	5	11	6	8
Skola:					
-Nacka Kommun (skola, idrottshall)	50	50	50	50	50
-Nacka Kommun (förskola)	6	6	0	0	0
Handel (ink avdrag markparkering)	64	32	57	64	0
Restaurang	8	6	3	5	0
Totalt parkeringsbehov		234	206	202	135
	Behov efter samutnyttjande	234	240	+ 6	
	Samnyttjandeandel	19%			
	Antal tillgängliga bpl				
	Över-/underskott				

3 Cykelparkering

I samband med om- och nybyggnad krävs det nya cykelparkeringar på Kvarnholmen då det idag råder ett underskott i förhållande till ett framtida behov. Det finns inga uppgifter om ett behov för cykelparkering eller hur många tillgängliga platser som är planerade.

Cykelparkering ska i första hand lösas på kvartersmark men kan i vissa fall med fördel även lösas i garaget. Utöver detta kommer det finnas ett behov av cykelparkeringar vid hållplatser för sjövägen där det idag inte finns några cykelplatser. Vid långtidsparkering bör det alltid, enligt Nacka kommuns cykelstrategi, finnas väderskydd och möjlighet att låsa fast ramen. Ett exempel där detta är nödvändigt är just vid kollektivtrafikhållplatser. Andra viktiga målpunkter där cykelparkering är av extra vikt är i anslutning till kommunala anläggningar som skolor och idrottsplatser⁵. Inom ramen för detta projekt ska ett behov räknas fram för det planerade närcentrumet (Hk 7 AB) samt kontorslokalerna Havrekvarn och Munspelet. För övriga fastigheter ska cykelparkering lösas inom respektive fastighet.

3.1 Förutsättningar

Det finns goda förutsättningar för ett ökat cykelanvändande till och från Kvarnholmen i samband med framtida trafikanknytningar till viktiga målpunkter som bl.a. Slussen och Nackas centrala delar. Det är därför viktigt att i ett tidigt skede se till behovet för gång- och cykelbanor och cykelparkeringar vid arbetsplatser, handel och där kombinationsresor är möjligt, ex. vid hållplatser.

⁵ [Strategi för cykelsatsningar i Nacka](#), 2014 s. 19

Figur 1 Foto från platsbesök



Följande kriterier gäller för cykelparkering enligt Nacka kommun⁶:

- Cykelparkering ska i första hand lösas på kvartersmark för varje fastighets behov.
- I anslutning till viktiga målpunkter bör det finnas cykelparkering.
- Cykelparkering bör utformas så att risken för cykelstöld minimeras samt dess utformning bör ge ett inbjudande intryck.
- Antalet cykelparkeringar ska öka, särskilt i anslutning till bytespunkter för kollektivtrafiken och viktiga målpunkter.

3.2 Parkeringsnorm och behov

Inom ramen för projektet ska ett behov räknas fram för kontor och handel samt hållplatser för sjövägen. Detta görs med utgångspunkt från Nacka kommuns parkeringsnorm för cykel.

⁶ [Rekommenderade parkeringstal i Nacka kommun](#), 2014 s. 3

3.2.1 Cykelparkering för handel och kontor

I tabell 5 nedan redovisas ett beräknat cykelparkeringsbehov för kontor och handel. I fallet för vårdlokaler beräknas p-normen utifrån antalet besökande.

Cykelparkeringsnormer för de olika områdena är tagna ur Nacka kommuns strategi för cykelsatsning.

Tabell 5: Parkeringsnormer samt beräkningsbehov för cykel kontor och handel.

Parkeringsnorm och Parkeringsbehov	P-tal	Area BTA	Parkeringsbehov
Kontor:			
-Havrekvarn	20cpl / 1000m2 BTA	2300	46
-Munspelet	20bpl / 1000m2 BTA	2600	52
Handel:			
-Livsmedel (Hk 7 AB):	30cpl / 1000m2 BTA	1050	32
-Butiker (Hk 7 AB):	30cpl / 1000m2 BTA	1500	45
Totalt parkeringsbehov			175

Det finns i dagsläget inga siffror för parkeringsbehovet för vårdlokalerna. Däremot finns det potential för ett samutnyttjande av cykelparkeringar då vårdlokalerna ryms inom närcentrumets lokaler.

Beräkningarna av parkeringsbehovet för kontor och handel utgår från givna m² BTA. Det totala behovet har beräknats till 175 cykelplatser varav 98 platser för kontorslokalerna (Havrekvarn och Munspelet) samt 77 platser för handel i närcentrumet.

3.2.2 Parkeringsbehov och parkeringsnorm för hållplatser (sjövägen)

För hållplats Kvarnholmen (sjövägen) finns inget underlag för befintliga⁷ eller framtida resande. Enligt KUAB finns en ökning av användandet av både Sjövägen samt busstrafik i takt med att fler flyttat till Kvarnholmen. En ökad befolkning ger incitament till tätare avgångar och utökade tidtabeller, varför det kommer finnas ett behov av cykelparkeringar i nära anslutning till hållplatserna.

I en fördjupad programhandling för parkering i projektet "Nacka Strand - Samordningsprojekt", framtagna av Sweco, togs ett behov fram utifrån antaganden om användningen av hållplats Nacka Strand (Sjövägen). Samma antaganden har använts i detta fall för hållplats Kvarnholmen brygga (Sjövägen) vilket är 100 påstigande under morgonrusning. I tabellen nedan redovisas för behovet av cykelparkeringsplatser där p-norm enligt Nacka Kommun är 15 cpl/100 påstigande.

⁷ En förstudie om resandeutvecklingen ska genomföras av Trafikförvaltningen under våren 2015

Tabel 5 Parkeringsnormer samt parkeringsbehov för cykel och kollektivtrafik sjövägen

Parkeringsstal och Parkeringsbehov	P-tal	Antagande av antal påstigande	Parkeringsbehov
Kollektivtrafikplats:			
Kvarnholmen brygga	15/100 påstigande	100	15
Totalt parkeringsbehov			15

4 Slutsatser och rekommendationer

Det framräknade behovet av bil- och cykelparkering ska motsvara antal fysiska parkeringar. För bilparkering finns det ett totalt framräknat behov på 286 parkeringsplatser utan samnyttjande. I parkeringsanläggningen planeras 240 platser vilket tyder på ett underskott på 46 platser. För att optimera anläggningen och möta det behov som finns, används en princip om samnyttjande då olika användare har olika behov under dygnets timmar. Som verktyg används beläggningsgrader för att få fram det behovet som i detta fall resulterat i 234 platser vilket ger ett överskott på 6 bilplatser.

4.1 Bilparkering

I utredningen har parkeringsnormen för bostäder, kontor och handel justerats nedåt. Med tanke på Kvarnholmens geografiska läge, framtida kollektivtrafikmöjligheter samt förbättrade framtida förbindelser till Kvarnholmen för gång, cykel och kollektivtrafik, är den lägre p-normen ett realistiskt alternativ. Ur kollektivtrafiksynpunkt bör användandet av en lägre p-norm för kontor kompletteras med tätare/ fler avgångar, där fler användare kan utgöra incitament för detta. P-normen förutsätter även att nya gång- och cykelbanor bidrar till förbättrad framkomlighet och tillgänglighet för gång- och cykeltrafikanter så att det blir attraktiva transportalternativ till och från Kvarnholmen.

För de befintliga hyresrätterna finns utrymme för besöksparkering i nära anslutning på gatan. I parkeringsgaraget beräknas ett behov av 70 fasta platser för boende. Samnyttjande förväntas inte kunna ske med boendeparkering då man kan anta att boendeparkeringens kapacitet är utnyttjad upp till 100 % för att möjliggöra långtidsuppställning av bilen. Om målet är att minska platserna och möjligtvis reducera anläggningens storlek är det viktigt att få ut ett någorlunda exakt behov av hyresrättsparkering eftersom ett överskott leder till outnyttjade platser och en större anläggning.

Andel bilplatser som kan samnyttjas uppgår till 19%. Denna siffra är relativt hög, men ska jämföras med den aktuella sammansättningen av olika parkeringsanvändare, som tyder på att antalet parkeringsplatser kommer att räcka till under dimensionerande tidpunkt.

KUAB har även en ambition att i framtiden få till en bilpool i centrumgaraget. Enligt en undersökning som Trivector gjort för Sunfleet⁸, motsvarar en bilpoolplats kapaciteten av fem vanliga parkeringsplatser. Med en väl etablerad bilpool upprätthålls en hög kapacitet, trots att antal parkeringsplatser reduceras.

4.2 Cykelparkering

4.2.1 Kontor och handel

Totalt finns ett uppskattat behov på 164 cykelparkeringsplatser för handel och kontor. För planerade kontorslokaler och närcentrumet finns idag inga cykelparkeringar och det är därför viktigt att antalet tillgängliga platser möter det framtida behovet.

Cykelparkering för handel och kontor ska anordnas i nära anslutning till entréer. Placeringen av cykelparkering är avgörande för både användningen och nyttjandegraden, varför den bör anläggas på ett närmare avstånd från entréer än bilparkeringen. Det finns även möjlighet att anordna viss cykelparkering för personal i parkeringsanläggningen där det finns ett överskott på bilparkeringsplatser och där garaget är i direkt anknytning till verksamheter. En bilparkeringsplats tar upp samma yta som ca 8-9 cykelplatser.

Cykelparkering bör anläggas både på markplan samt i garage för att tillgodose cykelanvändares olika behov.

Med anledning till att yteffektivisera och öka kapaciteten av cykelparkeringar kan väderskyddande tvåvåningscykelställ med fördel användas i anslutning till både handel och kontor. För närcentrumet finns även möjlighet att anlägga parkeringarna under det tak som ska bevaras på den befintliga byggnaden som ska komma att bli en del av närcentrumet.

4.2.2 Kollektivtrafik Sjövägen

Vid hållplats Kvarnholmen (Sjövägen) bör en närmare utredning göras då uppskattad antal användare är framtaget av Trafikförvaltningen. Ett uppskattat behov på 15 cykelplatser har identifierats utifrån antaganden baserade på tidigare utredning för hållplats Nacka Strand. Cykelparkering i anslutning till hållplatserna för sjövägen kan angöras i etapper i takt med byggandet på Kvarnholmen så att de fysiska platserna möter behovet. I dagsläget finns inga närliggande cykelparkeringsplatser i anslutning till hållplatserna. Detta bör hanteras i god tid innan den ökade inflyttningen till Kvarnholmen.

⁸ Trivector. Effekter av Sunfleet bilpool – på bilinnehav, ytanvändning, trafikarbete och emissioner, 2014