

# Mobilitets- och parkeringsutredning – Gymnasiet 4 *Nya Huddingehallen*

**KUND**

Rikard Fogelholm, Huddinge kommun

**UPPDRAGSNAMN**

Mobilitets- och parkeringsutredning –  
Gymnasiet 4

**UPPDRAGSNUMMER**

D0096251

**FÖRFATTARE**

Marcus Henrikson, uppdragsledare,  
Simon Brantberger, Magdalena Lantz

Komplettering januari 2024

Per Blomster, Lucas Hollsten

**DATUM**

8:e januari 2024

## Innehåll

Sammanfattning och rekommendation.....	3
1 Bakgrund.....	6
2 Syfte.....	6
3 Avgränsningar och utredningsförutsättningar .....	6
4 Källor och referenser .....	8
5 Nulägesbeskrivning och planerad bebyggelse .....	9
5.1 Befintliga verksamheter .....	9
5.2 Beläggningsstudie för befintliga parkeringsytor .....	9
5.2 Analys av parkeringssituation .....	13
5.3 Planerade verksamheter inom planområdet.....	15
5.3 Jämförelser med liknande projekt .....	16
5.3 Jämförelse med liknande projekt – Täby Simhall.....	17
5.4 Jämförelse med liknande projekt – Tyresöhallen .....	17
5.5 Jämförelse med liknande projekt – Strandhallen .....	20
5.6 Jämförelse med liknande projekt – Österåkers Multiarena .....	20
6 Mobilitetsåtgärder .....	21
6.1 Fysiska åtgärder.....	21
6.2 Mjuka åtgärder.....	23
7 Parkeringslösning.....	23
7.1 Trafikalstring utifrån antalet besökare och färdmedelsfördelning.....	23
7.2 Trafikalstring utifrån Trafikverkets trafikalstringsverktyg .....	25
7.3 Behov av parkeringsplatser för Nya Huddingehallen .....	27

## Sammanfattning och rekommendation

### Bakgrund

Denna uppdaterade parkerings- och mobilitetsutredning redogör för hur många parkeringsplatser som behövs för att möta framtida parkeringsbehov när dagens Huddingehall rivs och ersätts med ny idrotts- och simhall på totalt cirka 22 000 kvadratmeter BTA.

Området är relativt centralt placerat i Huddinge med bra bussförbindelser och pendeltågsstation finns en kilometer bort.

Beläggingsstudien visar på att det idag totalt sett finns en överkapacitet på bilparkeringsplatser i området samt en stor variation av beläggingsgraden mellan de olika parkeringarna och tidpunkterna.

Projektet är komplext och behov av parkering bygger på en stor mängd antaganden kring nyttjande och beteende, varför omfattande intervjuer har genomförts med personal från dagens Huddingehall samt andra idrotts- och simhallar.

Det är svårt att bedöma hur ofta läktarna fylls på under årets seriespel, denna osäkerhet påverkar trafikstringen, dock ej bilplatsbehovet.

### Trafikalstring

Enligt bedömningar och resonemang redovisade i rapporten medför den Nya Huddingehallen en biltrafikstring på lördagar och söndagar om cirka 2 700 fordon per dygn för de båda hallarna tillsammans. På vardagar blir trafiken totalt cirka 1 600 fordon per dygn.

Detta ger en veckomedelsdygnstrafik på 1 900 fordon per dygn. Den befintliga Huddingehallen bedöms idag ha en veckodygnstrafik på knappt 1 000 fordon per dygn. Nya Huddingehallen fördubblar nästan trafiken jämfört med den befintliga Huddingehallen.

Antalet utövare (inklusive åskådare) ligger i linje med lokalprogrammets uppgifter, men med en liten övervikt för simhallsdelen och en liten undervikt för idrottsdelen.

Trafikverkets trafikstringsverktyg ger en lägre trafikstring, cirka 1 100 fordon per dygn, men speglar inte den komplexa produkt som Nya Huddingehallen är med både simhall, idrottshall, flera läktare och ett stort antal salar med olika ändamål.

### Samnyttjande

Simhallens och idrottshallens dimensionerande behov infaller samtidigt, vilket innebär att potentialen till samnyttjade är liten enligt nyckelpersonintervjuerna. Erfarenheten säger ändå att vid stora anläggningar uppstår en viss potential genom det breda utbudet av verksamheter. Potentialen bedöms till 5 procent vilket innebär en reduktion med 22 platser.

### Bilplatsbehov efter samnyttjande

Nya Huddingehallen kommer att erhålla en stor variation på parkeringsbehov mellan kvällar och helger på grund av tillkomsten av en läktarkapacitet på minst 1 600 sittplatser, vilka bedöms i huvudsak nyttjas på helger. Kombinationen av ett långt

seriespel för till exempel innebandy och ett kort slutspel med "stormatcher" under några få helgdagar i mars-april, gör att behovet temporärt ökar kraftigt.

I tabell 1 nedan visar parkeringsefterfrågan för Nya Huddingehallen vid olika tidpunkter.

*Tabell 1. Parkeringsefterfrågan för Nya Huddingehallen vid olika tidpunkter efter uppdaterat lokalprogram.*

Behov olika tider	Vardagar efter 16	Helger mitt på dagen
<b>Nya Huddingehallen</b>	205	387
<b>På- och avstigningsplats</b>	15	15
<b>Personal Nya Huddingehallen</b>	20	20
<b>Summa</b>	240	422

Det behövs även uppställningsplatser för bussar och brandbilar.

När det är "fullsatt" på läktarna (bedöms inträffa cirka tio gånger per år) uppstår ett extra behov om minst 250 parkeringsplatser eller 60 procent (vid en total kapacitet om 1 600 sittplatser för sim och idrottshallar).

Val av läktarstorlek är komplex eftersom de sällan nyttjas fullt ut, samtidigt som de möjliggör för en klubb att växa. Täby Simhall drog slutsatsen tidigt i planeringen att den inte är tänkt att arrangera stora tävlingar, läktaren är dimensionerad för distriktstävlingar vilket innebär 300 läktarplatser. En simhall som medger större tävlingar kräver ett större antal läktarplatser, vilket genererar stora kostnader.

En osäkerhetsfaktor vad gäller publiktryck är på vilken nivå som klubbarna spelar samt om det är dam- eller herreliten i respektive klubb. Herrar drar mer publik och går en klubb upp en serienivå kan intresset snabbt öka. Vilka motståndarna är påverkar också: derbyn attraherar störst publik.

Rekommendationen är att bilparkeringen för Nya Huddingehallen utförd enligt uppdaterat lokalprogram och verksamhetsbeskrivning behöver dimensioneras för en helg med normalt seriespel, vilket motsvarar drygt 400 parkeringsplatser.

På vardagar kan parkeringen samnyttjas med andra verksamheter. Helgdagar med "stormatcher" kan till exempel hanteras med personal med gula västar som hjälper bilister till rätta redan vid infartsvägar för att undvika kaos.

### **Mobilitetsåtgärder**

För idrottsverksamheter är resvanorna annorlunda än för till exempel boende och parkeringsbehovet uppstår mestadels till följd av besökare. Idrottsutövare har dessutom ofta med sig någon typ av idrottsutrustning. Av denna anledning är många av de traditionella mobilitetsåtgärderna mindre lämpliga och ineffektiva. Mobilitetsåtgärder som är anpassade till idrottens verksamhet är därför viktiga.

En aspekt är att försöka skapa en samåkningskultur genom att sprida information om fördelarna med samåkning samt skapa en positiv inställning bland idrottsutövare, föräldrar och besökare. Detta kan exempelvis göras genom att informera och underlätta processen att hitta samåkningspartners. Exempelvis kan digitala plattformar eller anslagstavlor implementeras.

Den Nya Huddingehallen bedöms behöva cirka 100 parkeringsplatser för cykel placerade nära, eller i anslutning till huvudentrén. För att underlätta en ökning av cykelresor till hallen rekommenderas att cykelparkeringen är belägen inomhus samt att faciliteter som cykelpumpar erbjuds.

Avgiftsreglering är en åtgärd som behövs när man behöver prioritera mellan olika parkeringsintressen. Den sydvästra parkeringen har idag tre timmar avgiftsfri parkering. En avgiftsreglering bedöms i studerat läge endast marginellt påverka parkeringsbehovet.

### Föreslaget parkeringsbehov

I tabell 2 framgår det föreslagna parkeringsbehovet. De antal som föreslås är ifall alla reducerande åtgärder genomförs, men detta går att beräkna för andra åtgärdscombinationer enligt tabellen nedan. Den procentuella reduktionen av åtgärderna beror av det totala antalet parkeringsplatser (422) och berörs därmed ej av varandra.

Tabell 2. Sammanställning av parkeringsbehov

Behov			
Åtgärd	Reducering	Minskat antal Parkeringsplatser	Antal parkeringsplatser
Ursprunglig Beräkning	-	-	422
Samnyttjande (Idrott/Bad)	-5%	-22	<b>309</b>
Mobilitetsåtgärder	-10%	-43	
Minskad på- och avstigningsplats	-1%	-5	
Parkeringsavgift	-10%	-43	



## 1 Bakgrund

Huddinge kommun har idag tre simhallar, samtliga uppförda i slutet talet/början av 70-talet. Dessa är Huddingehallen som ligger vid Kvarnbergsplan, Vårby simhall samt Skogåshallen. Livslängden på bassängkonstruktionerna i Huddingehallen är passerad. Enligt den senaste tekniska undersökningen bedöms simhallen kunna drivas i nuvarande skick fram till 2026.

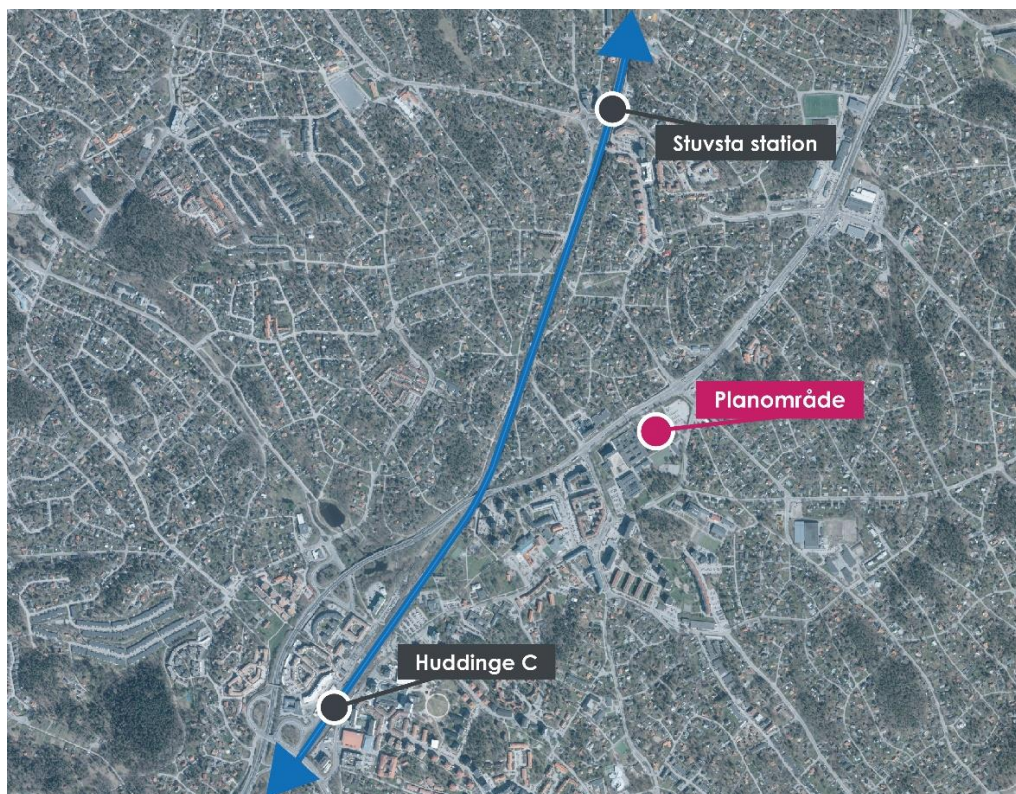
Kommunfullmäktige tog den 25 april 2022 ett inriktningsbeslut om att en ny simhall ska byggas i nära anslutning till kommunens befintliga huvudsimhall (fastigheten Gymnasiet 5). Behovet tar sitt avstamp i att kommunen vill kunna erbjuda tillräckliga ytor och tider för skolsim samt en ökad befolkningstillväxt.

## 2 Syfte

Kommunen ska inleda ett arbete med att upprätta en ny detaljplan. Detaljplanen omfattar initialt del av fastigheten Gymnasiet 4 som ägs av Huddinge Samhällsfastigheter AB. Detaljplanen syftar till att ta fram en simhall och eventuellt även idrottslokaler.

Föreliggande parkerings- och mobilitetsutredning syftar till att redogöra hur många parkeringsplatser som behövs för att möta framtida parkeringsbehov när dagens Huddingehallen rivs och ersätts med ny idrotts- och simhall.

## 3 Avgränsningar och utredningsförutsättningar



Figur 1 Planområdet och områdets placering i Huddinge.

Utredningsområdet inkluderar, utöver planområdet för Nya Huddingehallen, parkeringsplatserna för den befintliga Huddingehallen, Huddingegymnasiet samt Björkängshallen och Kvarnbergsskolan. Planområdet omringas av vägarna Huddingevägen, Björkängsvägen, Gymnasievägen och Lännavägen. Närmsta pendeltågsstation är Stuvsta och befinner sig cirka 1,3 kilometer norr om området till fots. Pendeltågsstationen i Huddinge befinner sig cirka 1,7 kilometer söderut om området till fots. Stombusslinje 172 mellan Norsborg och Skarpnäck trafikerar hållplatsen Huddinge gymnasium längs Huddingevägen, och är i direkt anslutning till planområdet. Gångvägar kompletterar systematiskt trottoarer för att minimera gångavstånd och större delen av gångvägnätet har god standard. Cykelvägnätet täcker endast delar av tätorten och det förekommer höjdskillnader, men inga kraftiga lutningar.

## 4 Källor och referenser

Följande program, undersökningar, modeller, utredningar och böcker har utgjort underlag:

- 221117\_Lokalprogram - Huddinge Idrottshall, Nya Huddingehallen, Sweco, 22.11.16
- Bilaga 1 Verksamhetsbeskrivning för nya Huddingehallen, en idrottshall för rörelse i alla åldrar, Kultur- och fritidsförvaltningen, Huddinge, 2022-11-14.
- Bilaga 1 Lokalprogram ny simhall, Simhall Huddinge, Norconsult, förhandskopia, 2022-02-22.
- Bilaga 2 Verksamhetsbeskrivning ny simhall, Kultur- och fritidsförvaltningen, Huddinge kommun, 2022-02-21.
- Beläggningsstudie Gymnasiet 4-5\_20221214.
- Detaljplan för Österåkers multihall. Österåkers kommun. 2018-01-23.
- Trafikstrategi för Huddinge kommun, med gång-, cykel- och kollektivtrafik i fokus, antagen av kommunfullmäktige den 13 maj 2013.
- Uppföljning av trafikstrategin år 2021, Trafik- och landskapssektionen, Huddinge kommun, 2021.
- Sveriges kommuner och Landsting [SKR] och Trafikverket (2022). GCM-Handbok. Hämtad från:  
<https://skr.se/download/18.7a95dc2f1818012627d4fbe8/1656418260070/Mobilitet-for-gaende-cyklister-och-mopedister.pdf>
- Trafikutredning till förstudie Orren 30 och Orren 31, januari 2022, AFRY.
- Trafikverkets alstringsverktyg.
- Resvanor i Huddinge, december, 2012.

Dessutom har en kompletterande beläggningsstudie genomförts lördagen den 28 januari 2023 (mellan kl. 12 och 16) för att ta reda på hur parkeringarna användes under helger.

Följande personer har intervjuats:

- Mats Johansson, rektor, Huddingegymnasiet
- Ainika Narits, förvaltare, Huddinge Samhällsfastigheter AB
- Siv Karlin, samordnare, Kultur- och fritidsförvaltningen, Huddinge
- Jason Hansen, arbetsledare, Kultur- och fritidsförvaltningen, Huddinge
- Timanställd personal på plats i Huddingehallen
- Stefan Fridén, enhetschef, Idrott- och fritidsanläggningar, Tyresö kommun
- Jens Thorell, ledamot, ekonomi, Tyresö Trollbäcken Innebandyklubb
- Ingemar Sjöstedt, enhetschef projektledning fastighet, Samhällsutvecklingskontoret, Täby kommun
- Bad- och simaktiva



## 5 Nulägesbeskrivning och planerad bebyggelse

### 5.1 Befintliga verksamheter

I anslutning till planområdet finns i dagsläget Huddingehallen och Huddingegymnasiet. Hallen togs i drift år 1971 och består av en simhallsdel och en idrottsdel. Huddingehallen drivs av kultur- och fritidsförvaltningens enhet och år 2022 var det totalt 15 heltidsanställda, cirka 20 motsvarande intermittenta (timanställda, vid behovs-anställda) samt 20 gruppträningssinstruktörer. Merparten av medarbetarna vid kultur- och fritidsförvaltningens enhet "Huddingehallen", är verksamma i simhallen. Enheten ansvarar också för den dagliga driften av idrottsdelen.

Idrottshallen består av A-hallen, B-hallen samt motionsrum (M3 och M5). De grupper som nyttjar idrottshallen är två gymnasieskolor, tio olika idrottsföreningar samt motionärer utanför föreningslivet.

Simhallsdelen av Huddingehallen består av en 25-meters bassäng med åtta banor, en separat hoppbassäng med 3 meters djup och en undervisningsbassäng. De som nyttjar simhallen är skolor (grund- och gymnasieskolor), föreningar, egen verksamhet såsom vattengymnastik och simskola samt privatpersoner.

### 5.2 Beläggningsstudie för befintliga parkeringsytor

Under hösten 2022 (tisdagen den 8 november) genomfördes en beläggningsstudie där de fyra befintliga parkeringsytorna för fastigheterna Gymnasiet 4 och 5 som illustreras nedan inventerades. Antalet belagda platser på respektive parkeringsplats räknades varannan timme från klockan 08:00 fram till klockan 18:00 en vardag mitt i veckan (22-11-08). En kompletterande beläggningsstudie genomfördes lördagen den 28 januari 2023. Figur 2 nedan anger studerade parkeringsytor och antal parkeringsplatser. Totalt finns det cirka 350 parkeringsplatser.

Nordöstra parkeringen är den största av de fyra parkeringsplatserna och bedöms vara den huvudsakliga parkeringsytan för den nya idrottsanläggningen. Här är det fri parkering i tre timmar, efter det är parkeringen avgiftsbelagd. Det går även att parkera här med giltigt parkeringstillstånd. Östra parkeringen har krav på parkeringstillstånd under dagtid (klockan 06:30-17:30). Övrig tid är parkeringen avgiftsbelagd. Nordvästra parkeringen har förhyrda parkeringsplatser där giltigt parkeringstillstånd erfordras och två RHP (parkering för rörelsehindrade). Sydvästra parkeringen är parkeringen utanför entrén till Huddingehallen. Här finns fyra RHP. Här gäller fri parkering i tre timmar, därefter skall avgift erläggas. Fyra platser är reserverade för Huddingehallens personal med giltigt parkeringstillstånd.



Figur 2 Placering av dagens parkeringsytor och antal parkeringsplatser.

Resultaten från de tre beläggningsstudierna har använts för att förstå dagens parkeringsbehov.

Resultatet från beläggningsstudierna redovisas nedan. Beläggningsstudien som gjordes under en vardag visar på en överkapacitet i området totalt samt en stor variation i beläggningsgrad mellan de olika parkeringarna och tidpunkterna. En generellt högre beläggningsgrad uppmättes på den nordvästra och sydvästra parkeringen där den nordvästra parkeringen hade en uppmätt beläggning på 60 procent i början och slutet av arbetsdagen och 80 procent däremellan.

Tabell 3 Resultat från beläggningsstudien 2022-11-08.

	Antal platser	Beläggning						Beläggning (%)					
		08:00	10:00	12:00	14:00	16:00	18:00	08:00	10:00	12:00	14:00	16:00	18:00
<b>Nordöstra Parkeringen</b>	199	13	44	52	48	21	10	7%	22%	26%	24%	11%	5%
<b>Östra Parkeringen</b>	10	0	3	0	0	0	0	0%	30%	0%	0%	0%	0%
<b>Nordvästra Parkeringen</b>	19 (varav 2 RHP)	11	16	15	15	11	0	58%	84%	79%	79%	58%	0%
<b>Sydvästra Parkeringen</b>	116 (varav 4 RHP)	28	51	51	58	87	110	24%	44%	44%	50%	75%	95%

Den sydvästra parkeringen hade en jämförbart lägre beläggingsgrad under förmiddagen, men var utöver de fyra reserverade platserna fullbelagd under eftermiddagen då Huddingehallens idrottsverksamheter pågick.

Den nordöstra parkeringen hade en relativt låg beläggingsgrad under hela dagen med en maxbeläggning på endast 26 procent.

Beläggingsstudien på helgen visar på ett annat parkeringsbeteende. Figur 3 nedan visar vilka parkeringsytor som var attraktiva för besökare till Huddingehallen.



*Figur 3 Parkeringar som nyttjades under helgen för besök till Huddingehallen.*

På den nordöstra parkeringen stod det under helgen som mest 13 bilar samtidigt på cirka 200 parkeringsplatser (sex procent). Inga av dessa besökte Huddingehallen.

Östra parkeringen och nordvästra parkeringarna nyttjades inte alls.

På den sydvästra parkeringen stod det upp till 130 bilar. 10 bilar stod utmed matargatan och resten på de uppmarkerade 120 parkeringsplatserna (108 procent). Detta är Huddingehallens huvudparkeringsyta.

I Gymnasievägens backe finns det 26 parkeringsplatser. Där stod 23–24 bilar (90 procent). Den nyttjas av besökare till Huddingehallen.

ICA-parkeringen reserveras för kunder till mataffären med särskild skyltning, därför antas att samtliga fordon som står parkerade där nyttjar ICA-butiken.

Även allmänna parkeringar på Rådsvägen användes för besökare till Huddingehallen.

Antalet bilar med målpunkt Huddingehallen och som parkerade samtidigt under studerad period bedöms vara cirka 130 inklusive personal. Kanske står det samtidigt 20 bilar parkerade med annat besöksmål än Huddingehallen på huvudparkeringsytan.



Ändamålet med resan kan till exempel vara att besöka bostadshusen i området.

Lördagen den elfte november 2023 gjordes en kompletterande beläggningsstudie av fyra parkeringar vid Kvarnbergsskolan och Björkängshallen. Björkängshallen ligger på ett gångavstånd ungefär 750 meter från Nya Huddingehallen. Här ligger även Solfagraskolan där man utreder ett eventuellt bygge av en ny fristående idrottshall och fotbollsplan på grusplanen norr om skolan. Kvarnbergsskolan ligger ungefär 350 meter från Nya Huddingehallen.



Figur 4. Inventerade parkeringsytor vid Kvarnbergsskolan och ishallen.

Totalt rör det sig om ytterligare 182–187 parkeringsplatser som har tillkommit i beläggningsstudien fördelade på:

Kvarnbergsskolan 1, 40 parkeringsplatser P-tillstånd erfordras 6:30-17:00 på vardagar övrig tid 3 timmar gratis parkering med parkeringsskiva eller telefonparkering därefter avgift.

Kvarnbergsskolan 2, 25 parkeringsplatser P-tillstånd erfordras 6:30-17:00 på vardagar övrig tid 3 timmar gratis parkering med parkeringsskiva eller telefonparkering därefter avgift.

Björkängshallen, norr om ishallen är en grusplan där det finns mellan 50 och 55 parkeringsplatser. 3 timmar gratis parkering med parkeringsskiva eller telefonparkering därefter avgift, gäller alla dagar 00:00-24:00. Grunden är dock låst 23:30-06:30 alla dagar.

Björkängshallen, söder om ishallen ligger mellan Björkängshallen och Solfagraskolan och för de 28 parkeringsplatserna närmst skolan gäller att P-tillstånd erfordras 6:30-

17:00 på vardagar, övrig tid gäller avgift. För de övriga 39 platserna som ligger i anslutning till ishallen erfordras parkeringstillstånd annars gäller 3 timmar gratis parkering med parkeringsskiva eller telefonparkering och därefter avgift. Fyra personalplatser är ej inräknade.

Björkängshallen, öster om ishall är en grusplan som används för parkering öster om ishallen. Denna yta kan komma att påverkas av det eventuella bygget av en idrottshall för Solfagraskolan. Platsen rymmer i dagsläget mellan 95 och 120 parkeringsplatser. Skylt, obs grinden är låst 23:30-06:30 alla dagar.

Tabell 4 Resultat från beläggningsstudien 2023-11-11.

	Beläggning					Beläggning (%)			
	Antal platser	10:00	12:00	14:00	16:00	10:00	12:00	14:00	16:00
<b>Kvarnbergsskolan 1</b>	40 (varav 1 RHP)	24	8	26	13	60%	20%	65%	33%
<b>Kvarnbergsskolan 2</b>	25	15	24	19	17	60%	96%	76%	68%
<b>Björkängshallen, norr om ishall</b>	50-55	31	45	40	12	62%	90%	80%	24%
<b>Björkängshallen, söder om ishall</b>	67 (varav 3 RHP)	28	8	21	31	42%	12%	31%	46%
<b>Björkängshallen, öster om ishall</b>	ca 100	16	22	37	35	16%	22%	37%	35%

## 5.2 Analys av parkeringssituation

Nedan beskrivs hur dagens Huddingehall uppfattas av olika aktörer. Texten är baserad på samtal med ett antal initierade personer (se avsnitt 4).

### Parkeringsbehov vardagar

Många pensionärer och skolelever går eller kommer med abonnerad buss. Pensionärer föredrar besök i simhallen på vardagar före klockan 16 samtidigt som skolsimning på vardagar ej medför något större behov av bilparkering.

Idrottshallen nyttjas till skolgymnastik på vardagar mellan klockan 8 och klockan 17. Efter klockan 17 tar föreningslivet över.

På vardagar är det fullt på parkeringen från klockan 16 till 19. Torsdagen den 26 januari klockan 13 var beläggningen 75 procent, vilket är högre än när beläggningsstudien gjordes som visade en beläggningsgrad om 50 procent.

### Parkeringsbehov helger

På helger är idrottshallen uthyrd till olika idrottsklubbar.

På helger är det ont om parkeringsplatser från klockan 10 till klockan 16.

Huddingehallens parkeringsbehov är större på helger än på vardagar med högre maxbeläggning som följd. I stort sett varje lördag och söndag äger föreningsverksamheter rum. Då är det även fler som kommer med bil till simhallen i och med en större andel barnfamiljer.

På helger, när den sydvästra parkeringen är fullbelagd, parkerar en del otillåtet på trottoarer i området. Det förekommer även omfattande hämtning och lämning utanför entrén trots att markering saknas. Parkeringen är fullbelagd varje helg, både på lördagar och söndagar, från klockan 11 till klockan 18. Bortalaget samt dess "fans" står på cirka 65 procent av parkeringsplatserna.

### **Parkering för personal**

De flesta av Huddingehallens personal kommer med bil. Idag finns det cirka 15 fast anställda, 20 timanställda och 20 instruktörer, vilket ger totalt cirka 60 personer. Personalen kommer vid olika tidpunkter. Antal personal samtidigt på plats mellan klockan 16 och klockan 19 samt på helger är mellan 10 och 20.

Fyra reserverade platser för personal räcker inte. En del av Huddingehallens personal står på parkeringen i sydväst avsedd för besökare. Långtidsparkörer justerar parkeringsskivan med jämna mellanrum. Personalen i Huddingehallen går ut och byter bilplats för att slippa kontrollavgift, men personalen drabbas av kontrollavgift.

Parkeringen i nordväst används av Socialförvaltningen samt Barn- och utbildningsförvaltningen inklusive besökare till dessa. När de 19 parkeringsplatserna är fulla nyttjar personalen den nordöstra parkeringen. De har större behov än de 19 parkeringsplatserna.

### **Behov av specialparkering**

Tre brandbilar ställer sig utmed kantstenen nära infarten vid Huddingehallen flera gånger i veckan. Brandmännen behöver ha med sig brandbilen även vid sim- och fysträning. Skolor som ej är på gångavstånd kommer med abonnerad buss på vardagar. Även handbollsklubbar kommer ibland med abonnerad buss på helger.

### **Parkeringsbehov kopplat till läktare**

Läktare tillkom när handbollen gick upp i en högre serie. A-hallen som är den största får ta in 350 åskådare. Handbollen har matcher i stort sett varje helg oftast från morgon till kväll. Med läktare ökade parkeringen i omkringliggande områden och med en dubbelt så stor simhall kommer upptagningsområdet bli större med en ökad relativ andel bilister som följd.

Med de nya läktarna på plats så har de som tidigare stod runt hallen och tittade på handboll fått sittplats. Det är mest familjer till de aktiva.

### **Gymnasieskolans behov av parkering**

Det är få som bor på gångavstånd till gymnasieskolan. Elever får ej parkeringstillstånd, men cirka 15 elever har körkort. 30 procent kommer från Huddinge och 70 procent från övriga länet. På- och avstigningsplats för elever finns på parkeringen i nordost. Det uppstår ingen köbildning vid på- och avstigningsplatsen då eleverna börjar olika tider. Av skolans personal på cirka 70 kommer 40 eller 55 procent med bil regelbundet varje vardag. De parkerar på parkeringen i nordost.

Gymnasiet använder Huddingehallen för skolgymnastik. Detta gäller även Sågbäcksgymnasiet som ligger på gångavstånd. 1 200 elever i skolan från klockan 8 till klockan 1630 på vardagar har en marginell påverkan på bilplatsbehov. Dock står en del epatraktorer på parkeringarna nordost och sydost. Det är elever från

högstadieskolan Kvarnbergsskolan sydost om området.

Även Sågbäcksgymnasiet nyttjar parkeringen i nordost.

### Parkeringshänvisning

När det är fullt på parkeringen utanför Huddingehallen försöker personalen vägleda besökare till den nordöstra parkeringen, men besökare står hellre vid parkeringen vid livsmedelsbutiken utanför området. Den nordöstra parkeringen upplevs som otrygg och rutor på bilar slås ibland sönder.

## 5.3 Planerade verksamheter inom planområdet

Inom planområdet planeras det för en idrottshall motsvarande 11 350 BTA, och en simhall motsvarande 9 600 – 10 800 BTA. Funktionerna för idrottshallen samt simhallen framgår i tabell 5 och 6 nedan.

Tabell 5. Funktioner och ytor i den planerade idrottshallen

Funktion	Beskrivning av innehåll	Yta [m <sup>2</sup> ]
Entréhall	Entré med tillhörande samlingsytor för exempelvis lek och lugna zoner för läxläsning.	320
Omklädningsrum och WC	Uppdelade omklädningsrum både för skolidrott och för specifika lag.	800
Hall A	Multihall som ska kunna nyttjas för olika idrotter med läktare som har en kapacitet på 1500 läktarplatser varav 1000 sittplatser	1750
Hall B	Multihall som ska kunna nyttjas för olika idrotter.	1105
Hall C	En större hall dedikerad till i första hand trupp gymnastik med tillhörande läktare med plats för 300 personer.	1360
Hall D	En avlång hall anpassad för bågskytte och gruppträning utan höga krav på ytskikt på golv, exempelvis mattcurling.	525
Multisalar 1-4	Totalt fyra salar för gruppträning, skolidrott och föreningsverksamhet.	995
Föreningscafé	Rum med uppvärmningsmöjligheter för mat	20
Föreningsytor	Delade ytor med flexibla arbetsplatser och mötesytor.	80
Idrottsförråd	Till samtliga hallar och multisalar finns det förråd. Finns även specifika förråd för bordtennis, gym och för utevistelse.	695
Kommunikation och samlingsytor	Korridorer, trapphus och samlingsytor för exempelvis stretch och väntan.	2600
Teknik, inlastning och drift	De flesta funktionerna kan placeras utan dagsljus i eventuell källare.	1100
Totalt antal kvadratmeter		11 350



Tabell 6. Funktioner och ytor i den planerade simhallen.

Funktion	Beskrivning av innehåll	Yta [m <sup>2</sup> ]
Entré inkl. servering	Entréhall med reception och enklare servering, samlingsytor för besökare både före och efter bad.	Ca. 450
Omklädningsrum	Olika omklädningsrum såsom: herr- och damomklädning, gruppomklädning (2 st), kombiomklädning	Ca. 900
Motions-, tränings- och tävlingsbassäng	50-metersbassäng med kringytor, olika förråd, bastu, läktare, varmpool och städcentral	Ca. 2200
Multibassäng/ undervisningsbassäng 1	Multibassäng, förråd, städ, RWC, simlärarrum och spolposter	Ca. 310
Multibassäng/ undervisningsbassäng 2	Multibassäng, förråd, städ, RWC, simlärarrum och spolposter	Ca. 250
Familjebad	Ett mindre familjebad indelat i zoner för olika åldersgrupper, från de allra yngsta barnen upp till 6-8 års åldern. Finns även förråd.	Ca. 500
Badgalleri	Kommunikationsytor mellan omklädning och olika bassängrum.	Ca. 300
Trappa/hiss, övre foajé		Ca. 200
Personalytor och samlings-/föreningslokal samt kompl ytor för verksamheten	Ytor såsom exempelvis kontor, mötesrum och kontorsrum för att kunna bedriva verksamheten.	Ca. 400
Friskvårdslokaler	Torra friskvårdslokaler för träning och rehab med gruppträningsalar och gym, samutnyttjar badomklädning.	Ca. 900
Teknikytor för drift	Fläktrum, el-/telerum och vattenrening	Ca. 2550

Den framtida simhallen planeras för 450 000 besök per år med en maxbelastning på 2000 besökare per dag. Besökande fördelas med cirka 350 000 badgäster och 100 000 till friskvård. Uppskattad BTA för den nya simhallen är mellan 9 600–10 800 BTA. I ny simhall finns en 50 metersbassäng, två multi-/undervisningsbassänger, ett familjebad, en mindre relax-del och friskvårdslokaler. Det har funnits en önskan från allmänheten att simhallen skulle ha längre öppettider och därför planeras simhallen med öppettider enligt tabell 7 nedan.

Tabell 7. Öppettider för den planerade simhallen.

Dag	Tid
Måndag – Fredag	06:00 – 21:30
Lördag – Söndag	08:00 – 20:00

### 5.3 Jämförelser med liknande projekt

En benchmark-studie har genomförts för att studera parkeringsbehov och -beteende för några andra idrotts- och simhallar.

För att ta reda på hur renodlade simhallar och idrottshallars parkeringsbehov ser ut har denna typ av hallar studerats. Jämförelseobjekten har varit simhallen i Täby, Täby Simhall (Täbys nya simhall invigdes 26 november 2022), två idrottshallar i Tyresö, Tyresöhallen och Strandhallen samt den nya multiarenan i Österåker. Gemensamt är att alla hallarna har åskådarläktare. Nedan beskrivs hur hallarna uppfattas av olika aktörer. Texten är baserad på samtal med ett antal initierade personer (se avsnitt 4). Ibland har de haft lite olika uppfattningar, varför vissa påståenden inte alltid är helt

överensstämmande.

### 5.3 Jämförelse med liknande projekt – Täby Simhall

#### **Fakta om Täby Simhall**

Simhallen yta motsvarar 10 700 kvadratmeter och prognosen ligger på cirka 350 000 besökare per år. Sedan simhallen öppnade ligger besökarantalet dock långt över prognosen.

#### **Parkeringsutbud**

Täby simhall har en egen bilparkering. Platsen simhallen är byggd på medger inte fler än drygt 150 parkeringsplatser. Dock finns en infartsparkering samt goda kommunikationer med Roslagsbanan och buss alldeles intill simhallen. Det finns också ett stort antal cykelparkeringar intill simhallen, varav de flesta är under tak.

Bilparkeringen bedöms vara underdimensionerad. Det är trängsel varje vardagkväll samt på helgerna. När parkeringen är full nyttjas bland annat infartsparkeringen.

#### **Parkeringsbehov vardagar**

På vardagkvällar är det simträning och simskolor tillsammans med motionssimmare och gymbesökare som är gästerna.

Det är trängsel varje vardagkväll.

#### **Parkeringsbehov helger**

På helgerna är det, utöver de besökskategorier som kommer på vardagarna, även ett stort antal barnfamiljer som besöker simhallen. Målgruppen för simhallen är alla kommunens invånare, det vill säga en badanläggning som ska kunna nyttjas av alla.

Det är trängsel på parkeringen på helgerna.

#### **Parkeringsbehov kopplat till läktare**

Täby simhall är inte tänkt att arrangera stora tävlingar, läktaren är dimensionerad för distriktstävlingar vilket innebär 300 läktarplatser. Det är en viktig fråga att ställa tidigt i planeringen av projektet. Ska man ha en simhall som medger större tävlingar behöver antalet läktarplatser vara väldigt många fler, vilket innebär stora kostnader. Med tanke på vad det kostar att bygga en simhall per kvadratmeter så bör man verkligen prioritera varenda liten yta så inget byggs i onödan.

### 5.4 Jämförelse med liknande projekt – Tyresöhallen

#### **Färdmedelsfördelning**

Färdmedelsfördelningen till Tyresöhallen (efter klockan 16 på vardagar och på helger) bedömdes för buss vara 20 procent, trots det centrumnära läget, bil 60 procent och cykel och gång 20 procent. Många barn som bor nära cyklar till hallen.

#### **Parkeringsbehov vardagar**

På vardagar fram till klockan 16 föreligger inget behov av parkeringsplatser. Då är det skolelever som använder hallen som gymnastiksal. Efter klockan 1630 startar föreningslivet sina aktiviteter med träning för idrottsklubbarna.

På vardagar efter klockan 16 utgör de som hämtar och lämnar cirka två tredjedelar av

de som kommer med bil. Andelen kan vara hög genom att föräldrar då passar på att utträta andra ärenden.

På vardagar brukar det komma mellan 30 och 50 bilar; två lag med 25 personer per lag inklusive fem ledare ger totalt 50 personer vid innebandy. Dessutom pågår då föreningsmöte för handbollen i klubbrummet. Totalt ger detta cirka 50 bilar.

Man ställer sig på "Kvarnhjulet" som är föreningslokaler i närheten. Kommunen äger Kvarnhjulet. Ställer man sig trafikfarligt får man böter även om kommunen ser mellan fingrarna. Nyboda skola finns precis vid hallen med bom som hindrar infart. Önskemål finns att det skulle vara bra om den gick att använda för besökare till hallen.

### **Parkeringsbehov helger**

På helger är det matcher mellan olika idrottsklubbar. Det är handboll och innebandy som drar mest publik.

På helger startar aktiviteter tidigt och det börjar tunnas ut klockan 18. De allra flesta är bilburna och en stor majoritet stannar kvar (en del parkerar vid Tyresö Centrum och promenerar tillbaka).

Det finns endast ett begränsat antal parkeringsplatser nära hallen, cirka 40. Resten hänvisas till Tyresö Centrums parkering och dit är det cirka 350 meter.

På helger förekommer matcher mellan olika lag och 1 000 personer går in i hallen. När det är kval så är det fullt och bortalaget kommer med buss. Det finns ingen uppställningsplats för bussar.

Handboll (både herr och dam i den näst högsta ligan) och innebandy (i den näst högsta nivån för damer) drar mest publik. Snitt för åskådare ligger på 300 och det är sällan fullt. Cirka 3–4 gånger per år per idrott är det fullt på läktarna på helgerna. Basket drar mycket lägre publik.

Dessa evenemang drar fulla hus: två gymnastiktävlingar per år samt en inomhusfotbollsturnering kring jul och nyår. Totalt elva gånger per år upplevs det vara fullsatt på läktarna.

Vid dessa elva tillfällen står det bilar "överallt". Personal med gula västar hjälper bilister till rätta redan vid infartsvägar.

### **Parkering för personal**

Personalparkering saknas. Klubbarna får sex tillstånd var, totalt tolv för handboll och innebandy. En del ställer sig på skolområdet utan att känna till risken att bli lappade.

Endast en personal finns på plats som sköter anläggningen på helgerna, på vardagar är det cirka fem personer inklusive idrottslärare. Hallen är i princip obemannad från kommunens sida, och det är föreningarna som sköter den. Kommunens kontor finns vid Tyresövallen.

### **Parkering för cykel**

Dedikerade cykelplatser saknas, man får cykelparkera på skolgården.

### **Konsekvenser av för få parkeringsplatser**

Det är vanligt med trafikchaos och stressade föräldrar. Parkeringsbolaget bötfäller restriktivt i nära dialog med kommunen. Man försöker informera besökare på plats genom högtalarsystemet om parkeringssituationen i form av en informationskampanj.

Det är vanligt med parkeringsböter i samband med matcher då det är svårt att hitta lediga parkeringsplatser.

### **En matchdag en helgdag kan funktionsmässigt delas upp i tre delar**

#### Förmiddagspasset med ungdomsmatcher.

Passet startar klockan 09 och föräldrar är en stor grupp när det är yngre lag som spelar. 50 bilar kommer inklusive allt. Det upplevs som fullt med bilar redan strax efter klockan 08.

På läktare är det mer publik vid lag under 15 år än vid seniormatcher. Det sitter 30–40 personer på läktarna under förmiddagspasset. Så ser det ut varje helg och fortsätter de helgdagar det ej förekommer allsvenska matcher.

#### Eftermiddagspasset med allsvenska matcher.

Allsvenska matcher sker för innebandyn varannan helg då det är hemmamatch. När innebandyn har bortamatcher spelas det i stället ungdomsmatcher och seniormatcher i lägre serier. Detta varvas med handbollen. Allsvenska matcher eller motsvarande pågår från klockan 13 till klockan 17.

För allsvenska matcher behövs det för själva arrangemanget tio bilar: personal till caféet, sekretariat, sargvakter, entrévakter, kommentatorer, matchfilmare (mer sällan TV-matcher med kamerabuss) samt domare. 30 bilar kommer från hemmalaget.

Bortalaget kommer med buss eller 20 bilar.

Till detta kommer åskådarna på läktarna. Behovet av parkering för åskådare beror på en många olika saker, vilka redogörs för nedan.

Seriespel äger rum i slutet av september till mitten av mars:

- Varannan vecka vid hemmamatch: 200–400 sitter på läktarna. Kanske kommer drygt hälften med bil.
- Herrar spelar i division 1. Det är en stockholmsserie med endast lag från Stockholm, vilket ger fler på läktarna då det är enklare för bortalagets fans att komma till hallen.
- Damerna spelar högre upp i en landsserie (allsvenskan) med lag från hela landet. Detta medför att fans från bortalaget får resa en längre sträcka. Få kommer från Umeå till exempel och det är generellt mindre publik på dammatcher.

Slutspel sker i slutet på mars och pågår några veckor till mitten av april:

- Slutspelet blir kortare eller längre beroende på hur långt lagen går och derbyn drar mer folk.
- Hallens kapacitet: cirka 700 sittplatser och 300 ståplatser.
- Vid slutspel: 500–700 sittande på läktarna. Totalt med "allt": 500–800 personer. Svårt ange hur många som kommer med bil, kanske drygt hälften.
- Man parkerar bland annat vid Tyresö Centrum.

#### Kvällspasset med "division 3-matcher".

Kvällspasset startar klockan 18 och slutar klockan 22. Det påminner i nyttjande och bilplatsbehov som ungdomsmatcherna på förmiddagspasset. Det förekommer sporadisk publik, spelare från lagen och föräldrar är på plats. När herrar seniorer spelar är det nästan helt tomt på bilar.

## 5.5 Jämförelse med liknande projekt – Strandhallen

### **Färdmedelsfördelning**

Andelen som kommer med bil till Strandhallen i Tyresö är cirka 90 procent.

### **Parkeringsutbud**

Det finns gott om parkeringsplatser i hallens närhet: 30 i direkt anslutning till hallen och 150 meter bort en infartsparkering med cirka 150 parkeringsplatser. Parkeringen räcker till, dock kan det upplevas som fullt i skarven mellan två matcher på helgen.

### **Parkeringsbehov vardagar**

Strandhallen används av Strandskolan på vardagar, men efter klockan 1630 drar föreningsverksamheten i gång. På vardagar är det ingen skillnad mellan Strandhallen och Tyresöhallen vad avser bilplatsbehov. När barn idrottar drar det lika mycket trafik och bilplatsbehov som motsvarande aktivitet i Tyresöhallen.

### **Parkeringsbehov helger**

Matcher äger rum på lördagar och söndagar, och alla på lägre nivåer. När det är yngre barn är det många föräldrar på plats.

Strandhallen (cirka 150 sittplatser) har mindre läktarkapacitet än Tyresöhallen. Strandhallen kommer inte upp till samma bilplatsbehov som Tyresöhallen, Tyresöhallens matcher mitt på dagen på helgerna drar betydligt mer publik.

## 5.6 Jämförelse med liknande projekt – Österåkers Multiarena

Ett annat liknande projekt är den Österåkers nya multiarena med en BTA på cirka 13 500 kvm vilket motsvarar idrottsdelen av Nya Huddingehallen. Kapaciteten är på 2 200 - 2 300 besökare, varav 1 900 åskådare och arenan består av sex hallar – den största en fullstor hall med plats för 1240 åskådare, den minsta kommer att ta 30 åskådare. Österåkers Multiarena invigdes hösten 2022.

### **Parkeringsbehov**

Man har planerat för 100 cykelplatser och cirka 150 parkeringsplatser varav 8 platser reserverade för rörelsehindrade. 6 platser är reserverade för på- och avstigning utanför entrén.

Österåkers multiarena ligger drygt 300 meter från Åkers Runö station på Roslagsbanan och 50 av parkeringsplatserna vid multiarenan används som infartsparkering där det är tillåtet att parkera 24 timmar under vardagar och på helger är det fritt. Busslinje 683 har en station 200 meter från arenan. Avstånden inom Österåker är ganska korta och det finns goda möjligheter att cykla i separerade cykelvägar.

## 6 Mobilitetsåtgärder

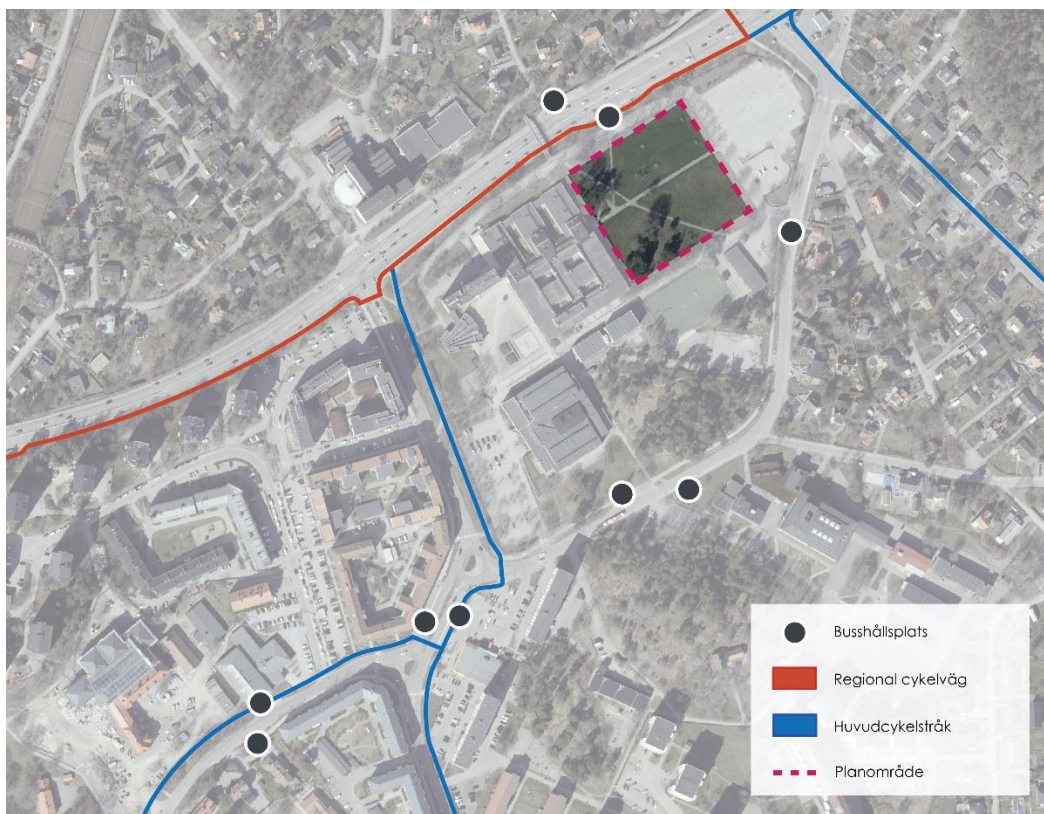
Mobilitetsåtgärder avser olika fysiska åtgärder, tjänster, premier och andra initiativ som syftar till att minska behovet av egenägd bil och uppmuntra till mer hållbart resande. För boende utgår utöver infrastruktur mobilitetsåtgärder ofta från exempelvis bil- och cykelpoolsmedlemskap eller subventionerad tillgång till kollektivtrafik. För idrottsverksamheter är dock resvanorna annorlunda och parkeringsbehovet uppstår mestadels till följd av besökare, se avsnitt om trafikstring. Idrottsutövare har dessutom ofta med sig någon typ av idrottsutrustning. Av denna anledning är många av de traditionella mobilitetsåtgärderna mindre lämpliga och ineffektiva. Mobilitetsåtgärder som är anpassade till idrottens verksamhet är därför viktiga.

Människor är som mest benägna att förändra sitt beteende i samband med andra stora förändringar såsom exempelvis vid flytt eller byte av skola. Det är därför viktigt att de tjänster och åtgärder som främjar hållbart resande är tillgängliga redan vid invigningen av den nya hallen.

### 6.1 Fysiska åtgärder

För att uppmuntra till hållbart resande bör utformning och anläggning av cykelinfrastruktur och faciliteter uppfylla höga kvalitets-, tillgänglighets och trygghetsstandarder.

Cykelparkeringen inom fastigheten ska utformas med hög kvalitet med goda fastlåsningsmöjligheter för ramlås. Utformningen ska också ta hänsyn till att det finns olika typer av cyklar, såsom barncyklar och mer platskrävande cyklar såsom lådcyklar. Parkering ska erbjudas i trygg miljö som säkerställs bland annat genom belysning, utformning och placering av cykelparkeringen. En cykelresa ska inte utebli för att ägaren är rädd att cykeln ska bli stulen. Utanför en idrottsanläggning förväntas en cykel vara parkerad upp till fyra timmar av besökare (SKR och Trafikverket, 2022). Väderskyddad cykelparkering bör också erbjudas för att vidare underlätta och uppmuntra till cykelresor. En annan viktig faktor är att tillfartsvägen till cykelparkeringen ansluts till gång- och cykelvägnätet på ett lättillgängligt sätt. Detta gör det enkelt för cyklister att nå cykelparkeringen utan att behöva korsa bilparkeringar eller andra trafikerade områden som kan utgöra en trafiksäkerhetsrisk.



Figur 5. Cykelinfrastruktur och busshållplatser

I anslutning till planområdet går en regional cykelväg samt huvudcykelstråk, ihop med ett flertal busshållplatser direkt utanför område. Stombusslinje 172 trafikerar Huddingevägen med hållplatslägen i båda riktningar. Sammantaget bidrar denna infrastruktur till att mobilitetsåtgärderna får god effekt, vilket innebär att besökare och anställda motiveras till att välja andra trafikslag än bilen.

Den Nya Huddingehallen bedöms behöva cirka 100 cykelplatser, med Österåkers nya multihall som referens samt av resvaneundersökningar i Huddinge som avser fritidsresor. Andelen cykelresor har därefter räknats upp med hänsyn tagen till framtida ökat cykelresande (med schablon 20 %) och relaterats mot dimensionerande tidpunkt. Cykelparkeringen bör vara attraktiv och säker för de som tänks nyttja den. Ett förslag på hur en cykelparkering kan göras attraktiv är att den är belägen inomhus i anslutning till huvudentrén under god uppsikt från receptionen. Andra cykelfaciliteter såsom cykelpump och mindre verktyg för lättare service kan anläggas i anslutning till cykelparkeringen. Omklädningsrum med bland annat dusch och låsbart skåp erbjudas, vilket i detta fall är tillgängligt för alla på grund av Nya Huddingehallens funktion. Möjlighet till laddning av batterier för elcyklar bör också erbjudas.

Avgiftsreglering är en åtgärd som kan nyttjas när man behöver prioritera mellan olika parkeringsintressen. Den sydvästra parkeringen har idag tre timmar avgiftsfri parkering. Huddinge kommun har för närvarande gratis parkering upp till tre timmar med p-skiva eller telefonparkering vid sina idrottsanläggningar. En avgift vid Nya Huddingehallen skulle kunna leda till att besökare skulle använda andra parkeringsalternativ, vilket skulle försvåra tillgängligheten för de som behöver bil men behöver prioritera avgiftsfri parkering. En studie utförd av Victoria Transport Institute har kommit fram till att en sådan åtgärd kan reducera antalet parkeringsplatser, samt biltrafiken till platsen, med 10–30%. Då detta uppdrag berör en idrottsanläggning antas den lägre andelen 10% vara lämpligast att nyttja, baserat på tidigare resonemang kring



hur färdmedelsfördelningen för sådana anläggningar skiljer sig från exempelvis bostäder.

## 6.2 Mjuka åtgärder

Satsningar och erbjudanden kopplade till mjuka mobilitetsåtgärder såsom informationskampanjer bör också implementeras. Ett aktivt arbete för att tydligt informera och förklara för vårdnadshavare vikten av att inte resa till hallarna med bil kommer utgöra en viktig del för en ökad andel hållbart resande. En del av informationsspridningen bör vara gällande de positiva effekterna av hållbart resande, både för miljö, hälsa och ekonomi. En annan viktig aspekt är att försöka skapa en samåkningskultur genom att sprida information om fördelarna med samåkning samt skapa en positiv inställning bland idrottsutövare, föräldrar och besökare. Detta kan exempelvis göras genom att informera och underlätta processen att hitta samåkningspartners. Exempelvis kan digitala plattformar eller anslagstavlor implementeras. Kampanjer för att främja hållbart resande är speciellt viktiga vid invigning, men även löpande.

## 7 Parkeringslösning

### 7.1 Trafikalstring utifrån antalet besökare och färdmedelsfördelning

Att beräkna trafikalstring och bilplatsbehov för Nya Huddingehallen är komplext för en anläggning av den typ som Huddinge planerar. Ett stort antal verksamheter ska samsas på en total yta om drygt 21 000 kvm uppdelat på fyra simbassänger, gym, idrottshallar, multisalar, skolgymnastiksal, varmpool samt servering och café i simhallen. Två av idrottshallarna samt den största bassängen har läktare där en av idrottshallarna och bassängen har 300 sittplatser och den största hallen har 1 500 läktarplatser varav 1000 sittplatser.

Följande bedömning av trafikalstringen baseras dels på genomförda intervjuer, dels på tidigare gjorda utredningar (Trafikutredning till förstudie Orren 30 och Orren 31, januari 2022, AFRY) samt egna antaganden.

Enligt Uppföljning av trafikstrategi för Huddinge kommun, 2021, genomförs 56 procent av alla resor med bil (avser 2016). För fritidsresor var andelen resor med bil 60%. Då verksamheterna är så pass speciella har vi även utgått från nyckelpersonintervjuer. Dessa stämmer överens med resvaneundersökningarna i trafikstrategin.

För yngre barns träningar är det rimligt att anta en större andel trafik från föräldrar som hämtar, lämnar samt stannar kvar under träningen. Äldre barn och ungdomar bedöms till större andel resa till hallen på egen hand. Vid den bedömda trafikalstringen antas samtliga träningar och matchtillfällen ha samma fördelning av färdmedel oavsett träningsform.

Huddingehallens idrottsytor var år 2022 bokade till cirka 93 procent under vissa pandemirestriktioner. Då den nya hallen utökas till både ytor och möjliga hallar och träningsstillfällen, men samtidigt moderniseras, antas bokningsgraden i Nya Huddingehallen bli 90 procent.

I idrottsdelen pågår det samtidigt flera aktiviteter i de olika hallarna. Till detta kommer gym och aktiviteter i simbassänger.

Tabell 8 Bedömt antal deltagare och besökare per aktivitet i den Nya Huddingehallen en dimensionerande normalhelg

Nya Huddingehallen	Hall A	Hall B	Hall C	Hall D	Multisal	Skolgym	Simhallsdelen
Antagana aktiviteter	Innebandy, handboll	Bordtennis mm	Trupp-gymnastik	Bågskytte	Kampsport, dans, skolidrott, fri träning, gym	Prova på-träning mm	Bad, simträning, gym
Deltagare i lagen / träning	50	50	40	15	40	10	240
Besökare normalhelg	350	0	105				105

Olika aktiviteter pågår olika länge vilket tillsammans med hallens öppettider påverkar antalet bokningsbara tider. Bedömningen av antalet tillgängliga tider är baserat på genomförda intervjuer samt olika regelverk. Längden för bad och simträning baseras på intervjuer gjorda med besökare till badanläggningar.

Eftersom Nya Huddingehallen innehåller flera bokningsbara salar och har generösa öppettider så blir antalet bokningsbara tider stort. Vi beräknar antalet till 40 tider för en vardag och 55 bokningsbara tider på en helgdag om man bortser från de mindre aktiviteterna i multisalarna. Dessa tider fördelar sig enligt följande:

Tabell 9 Antal tränings-, motions- eller matchtillfällen per aktivitet per dag vid en 90 procentig bokningsgrad.

Nya Huddingehallen	Hall A	Hall B	Hall C	Hall D	Multisal	Skolgym	Simhallsdelen
Antagana aktiviteter	Innebandy, handboll	Bordtennis mm	Trupp-gymnastik	Bågskytte	Kampsport, dans, skolidrott, fri träning, gym	Prova på-träning mm	Bad, simträning, gym
Måndag-fredag	2	2	3	2	3	4	17
Lördag och söndag	5	5	6	5	6	10	12

Om en bilförare hämtar och lämnar personer så genereras fyra resor medan om man tar bilen till träningen eller matchen och parkerar vid hallen genereras endast två resor. Utifrån genomförda intervjuer så hämtar och lämnar en tredjedel på vardagar medan samma andel endast är 10–15 procent på helger.

Även antalet personer som sitter i samma bil påverkar både trafikalstringen och parkeringsbehovet. Ju fler som samåker desto färre bilar och biltrafikrörelser. Då uppgifter saknas från intervjupersoner har vi antagit samma värde som Trafikverket använder i sitt trafikalstringsverktyg för fritidsresor vilket är 1,5 personer per bil. Fritidsresor har jämförts med arbetsresor och inköpsresor högre antal personer per bil.

En osäkerhetsfaktor vid bedömning av antal resor är hur många tillfällen i snitt per helgdag som läktarna fylls på fullt ut enligt figur 8. Vi har räknat med knappt 1,5 gång för den stora läktaren och drygt tre gånger för de två mindre. Detta påverkar inte bilplatsbehovet som dimensioneras mot maxbehovet en given dag.

Givet resonemangen och bedömningarna ovan medför den Nya Huddingehallen en biltrafikalstring enligt följande två figurer, uppdelat på utbyggnadsdel idrottshall och utbyggnadsdel simhall. Figurerna visar även antalet utövare och avser en dag. För respektive aktivitet beror antalet bilresor per dag på antalet deltagare, bokade tillfällen, besökare, färdmedelsandel, andel hämta / lämna samt personer per bil.

Tabell 10 Antal utövare per dag i Nya Huddinge idrottshall samt antal bilresor detta motsvarar. I antalet utövare ingår även åskådare.

Utbyggnadsdel	Måndag-fredag		Lördag och söndag	
	Antal utövare	Antal bilresor	Antal utövare	Antal bilresor
Idrottshall	750	750	2 550	1 700

Tabell 11 Antal utövare per dag i Nya Huddinge simhall samt antal bilresor detta motsvarar. I antalet utövare ingår även åskådare.

Utbyggnadsdel	Måndag-fredag		Lördag och söndag	
	Antal utövare	Antal bilresor	Antal utövare	Antal bilresor
Simhall	1 460	840	1 320	960

Lördagar och söndagar bedöms således vara den dagen där Nya Huddingehallen genererar flest antal bilresor, cirka 2 700 för de båda hallarna tillsammans. På vardagar blir trafiken totalt cirka 1 600. Färdmedelsandel med bil bedöms bli cirka 60 procent.

Detta ger en veckodygnstrafik på 1 900 fordon per dygn. Till detta kommer nyttotrafik. Trafikverkets schablon anger nyttotrafiken till fem procent av total trafik. Detta bedöms i sammanhanget som för högt.

Den befintliga Huddingehallen bedöms idag alstra en veckodygnstrafik på knappt 1 000 fordon per dygn. Bedömningen baseras på hur ofta parkeringsplatserna omsätts vid olika relevanta tidpunkter och dagar samt antal bilar som hämtar och lämnar. För högre noggrannhet behöver besöksintervjuer genomföras. Nya Huddingehallen beräknas alstra 1 900 fordon per dygn, den tillkommande trafiken bedöms således bli 900 fordon per dygn.

Den trafik som alstras vid derbyn och slutspelsmatcher bidrar marginellt till veckodygnstrafiken, men det är vid dessa tider som den största trafiken väntas ske.

Antalet besökare ligger i linje med lokalprogrammets uppgifter, men med en liten övervikt för simhallsdelen och en liten undervikt för idrottsdelen.

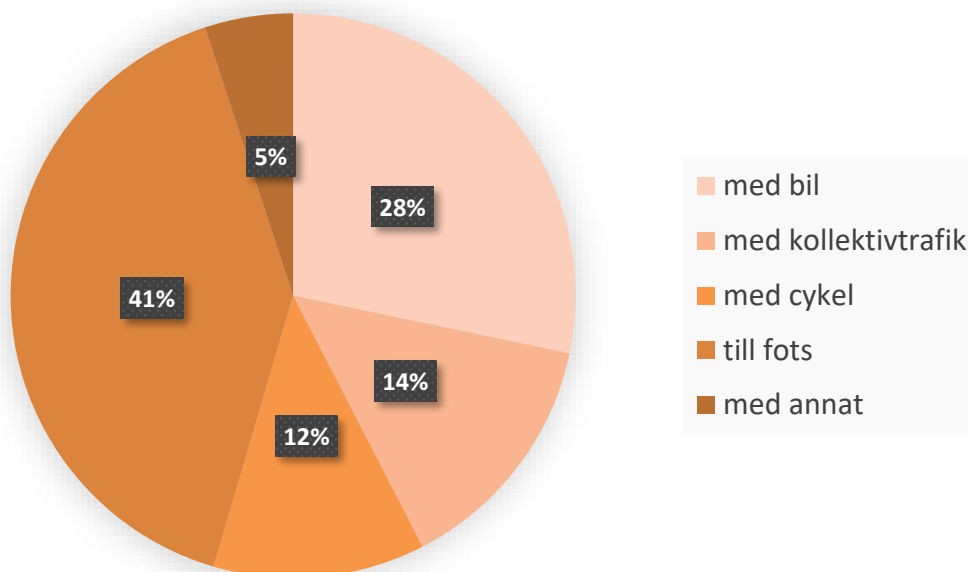
## 7.2 Trafikalstring utifrån Trafikverkets trafikstringsverktyg

I detta avsnitt presenteras en bedömning av alstrad trafik för Nya Huddingehallen baserat på Trafikverkets alstringsverktyg. Som underlag i trafikstringsberäkningen finns endast anläggning av typ "Friskis och svettis".

Ingångsvärden är yta eller besökare per dag. Rekommendationen är att vid mer eller mindre besöksintensiv anläggning bör skattningen justeras manuellt, vilket här har gjorts mot besökare enligt lokalprogrammen.

För att ge ett resultat kan modellen hantera svar på frågor som områdets eller tätortens kollektivtrafikstandard, gångvägnätets standard, cykelvägarnas standard, tillgången på parkeringsplatser, biltrafikens framkomlighet samt ambitionsnivån kring kommunens arbete med mobility management. Huddinge kommun har bidragit med information kring dessa frågeställningar.

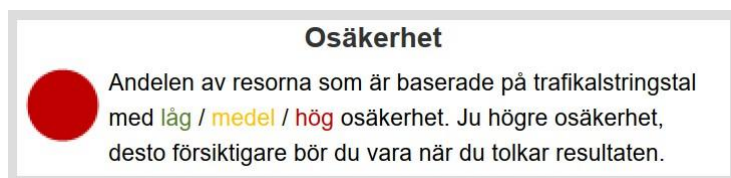
Skattad färdmedelsfördelning visas i figuren nedan.



Figur 7 Skattad färdmedelsfördelning för Nya Huddinge Hallen.

Uppskattat antal bilarresor, exklusive nyttotrafik blev 1 483. Detta motsvarar en trafikallsträng om 1 092 bilar (ÅDT) eller ungefär 1 213 ÅVDT (årsvardagsdygnsmedeltrafik). Detta motsvarar drygt hälften av bedömt ÅDT i avsnitt 7.1. Det totala antalet resor uppskattades till cirka 5 300 per dygn.

Modellen anger resultatets osäkerhetsnivå, där rött innebär störst osäkerhet, vilket här blev fallet.



Figur 8 Resultatet bör tolkas med försiktighet.

Trafikalstringsverktyget anger vid 5 procents nyttotrafik ett tillägg om knappt 60 fordon per dygn. Kunskapen om nyttotransporter, till exempel leveranser, service och gods, och den trafik som detta alstrar är betydligt mer begränsad än kunskapen kring persontransporter.

I trafikallsträngsverktyget kan i stället för besök per dag ange storlek i BTA. Besök per dag ger ett bättre svar än BTA (som gav betydligt större andel resor per dygn: totalt 12 000 mot 5 300). BTA rymmer sannolikt mer allmänna ytor än de projekt som ingår i Trafikverkets kalibreringsunderlag.

Verktyget anger en stor andel till fots (40 procent). En möjlig orsakar är att som underlag för trafikallsträngsberäkningen används i verktyget idrottsanläggning av typ "Friskis och svettis". Verktyget är i första hand avsett att beräkna trafikallsträng i för renodlade enstaka verksamheter, och inte verksamheter med aktiviteter som har åskådare.

Vi har gjort antagandet att det beräknade trafikallsträngen utifrån antalet besökare stämmer bättre än trafikallsträngen utifrån Trafikverkets trafikallsträngsverktyg.

## 7.3 Behov av parkeringsplatser för Nya Huddingehallen

### Inledning

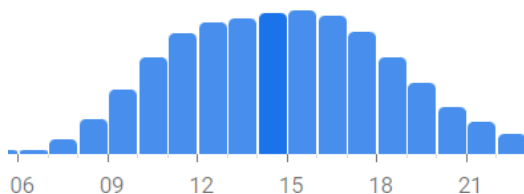
Beräkningen baseras på den antagna trafikallsträngen, intervjuer med nyckelpersoner samt hur besökare till simhallar och idrottshallar fördelar sig över dagen. Trafikallstring utifrån antalet besökare och färdmedelsfördelning har legat till grund för dimensionering av bilplatsbehov.

### Snittbehov kontra dimensionerande behov

Om de bilburna besökarna fördelas jämnt över dagen kan det totala antalet divideras med anläggningens öppettider för att erhålla bilplatsbehovet. Men i verkligheten varierar beläggningen över dagen. Nedan är exempel på besökare till Tyresö simhall och Tyresöhallen en vardag samt en helgdag. Störst behov infaller klockan 17 respektive klockan 15.



Figur 9 Besök på platsen en onsdag timme för timme till Täby simhall.



Figur 10 Besök på platsen en lördag timme för timme till idrottshallen Tyresöhallen.

Behovet dimensionerande klockslag har därför bedömts enligt nedan.

### Bedömt behov av antal parkeringsplatser

Följande trafiksituation och antaganden ligger till grund för bedömning av bilplatsbehovet.

En lördag beräknas det för parkeringen dimensioneringsgrundande antalet utövare, åskådare och simhallsbesökare mitt på dagen motsvara drygt 1 000 personer, varav 45 procent är åskådare utan direkt familjekoppling till de tävlande. Denna situation inträffar varje helg om det finns två lag (herr och dam) i två högre serier (handboll och innebandy) från slutet av september till mitten av mars. Ju färre lag desto mer sällan inträffar den dimensionerande lördagen.

Idag är antal personal på plats samtidigt på vardagar från klockan 16 till klockan 19 samt på helger mellan 10 och 20 personer. Antal personal samtidigt på plats med ny anläggning antas bli cirka 30 personer. Detta motsvarar ett parkeringsbehov om 20 parkeringsplatser om 70 procent kommer med bil.

Antalet personer i bil är 1,5 för besök till idrottshallen (enligt Trafikverket) och 1,4 för simhallen (motiverat av samtal med representant för Täby Simhall). Mellan 10 och 15

procent hämtar och lämnar på helgen (baserat på iakttagelser vid beläggningsstudier av dagens Huddingehall samt från benchmarkstudier). Andelen som hämtar och lämnar är högre på vardagar. Åskådare utan direkt familjekoppling till de spelande lagen bedöms alla som kommer med bil stanna kvar med bilen.

Färdmedelsandel med bil bedöms bli cirka 60 procent (lite högre för simhall än för idrottshall) baserat på resvaneundersökningar, benchmark-studier samt intervjuer med representanter för dagens Huddingehall.

För helger ger detta ett parkeringstal på 0,39 platser per utövare och 0,4 per åskådare till tävlingar. Vi räknar med 20 platser för personal och 15 platser för på och avstigning, 1030 besökare varav 460 åskådare som dimensionerande antal. Detta ger ett behov på totalt 440 parkeringsplatser fördelat på 270 för idrottshallen och 170 för simhallen. Behovet för vardagar efter klockan 16 beräknas bli totalt cirka 250 parkeringsplatser, varav 20 platser för personal och 15 platser för på och avstigning.

Figuren nedan visar efterfrågan av parkering för Nya Huddingehallen vid olika tidpunkter före samnyttjande mellan simhall och idrottshall.

Då det uppdaterade lokalprogrammet innebär endast ett något färre antal publikplatser jämfört med det tidigare så blir det ingen effekt på bilplatsbehovet med tanke på antal åskådare. Det nya lokalprogrammet innebär att vissa gemensamma funktioner kan sammanvända ytor i simhallen och i gymnasiet vilket ger en minskad total yta som innebär att det rekommenderade behovet kan minskas med 4% eller cirka 18 parkeringsplatser (vid dimensionerande tidpunkt, helger mitt på dagen).

*Tabell 12 Bilplatsbehov för Nya Huddingehallen.*

Behov olika tider	Vardagar efter 16	Helger mitt på dagen
<b>Nya Huddingehallen</b>	205	387
<b>På- och avstigningsplats</b>	15	15
<b>Personal Nya Huddingehallen</b>	20	20
<b>Summa</b>	240	422

Behovet motsvarar ett parkeringstal för Nya Huddingehallen om 18 parkeringsplatser per 1 000 kvm BTA, uppdelat på ett p-tal för simhallen om 16 och idrottshallen om 20. Täby Simhall har ett parkeringstal om drygt 16 parkeringsplatser per 1 000 kvm BTA.

Antal parkeringsplatser för rörelsehindrade bör enligt schablon uppgå till fem procent av det totala antalet parkeringsplatser. För anläggningar som denna ska en speciell utredning göras. Beläggningsstudier visar att dessa platser ofta står outnyttjade. Vår rekommendation är att man anlägger 8 till 10 parkeringsplatser för rörelsehindrade inom 25 meter från entrén.

Det behövs även uppställningsplatser för bussar och brandbilar.

Cirka tio gånger per år bedöms anläggningens läktare utnyttjas "fullt ut". När det är "fullt" är den verkliga beläggningen cirka 75 procent av hallens totala sittplatskapacitet. Då sitter det 1 200 personer på läktarna (vid en total kapacitet om 1 600 sittplatser). Vid dessa tidpunkter uppstår ett extra behov om ytterligare minst 250 parkeringsplatser.

Nya Huddingehallen kommer att erhålla en stor variation på parkeringsbehov mellan kvällar och helger på grund av tillkomsten av en läktarkapacitet på minst 1 600

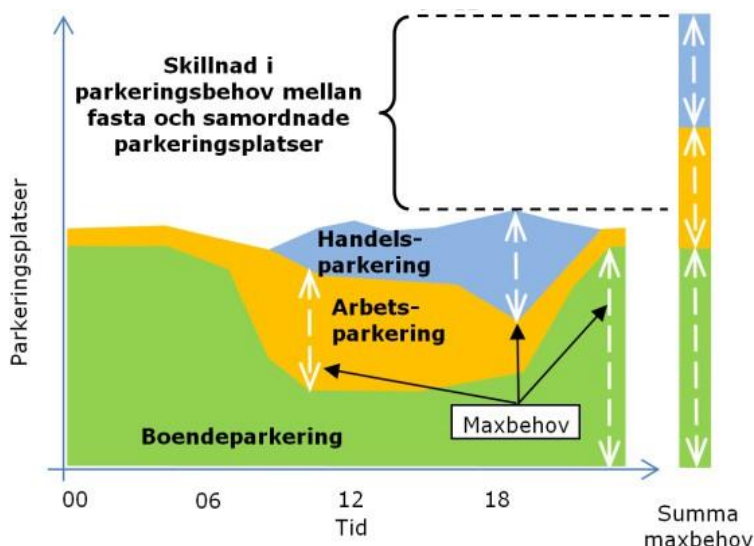
sittplatser, vilka bedöms i huvudsak nyttjas på helger. Kombinationen av ett långt seriespel för till exempel innebandy och ett kort slutspel med "stormatcher" under några få helgdagar i mars-april, gör att behovet temporärt bedöms öka med 60 procent.

Rekommendationen är att bilparkeringen för Nya Huddingeallen utförd enligt lokalprogram och verksamhetsbeskrivning behöver dimensioneras för en helg med normalt seriespel.

På vardagar kan parkeringen samnyttjas med andra verksamheter. Helgdagar med "stormatcher" kan till exempel hanteras på samma sätt som i Tyresö med personal med gula västar som hjälper bilister till rätta redan vid infartsvägar för att undvika kaos.

### Reducering genom samnyttjande av parkering mellan simhall och idrottshall

Teorin bakom samnyttjande beskrivs i figuren nedan.



Figur 11 Exempel på vinst med samnyttjad parkering.

Simhallens och idrottshallens dimensionerande behov infaller samtidigt, så potentialen till samnyttjade är liten enligt nyckelpersonintervjuerna. Vid stora anläggningar uppstår ändå en viss potential genom det breda utbudet av verksamheter. Potentialen bedöms till 5% eller cirka 22 parkeringsplatser vid dimensionerande tidpunkt (helger mitt på dagen).

### Reducering tack vare mobilitetsåtgärder

I Huddinge kommuns parkeringsprogram framgår inga exakta riktlinjer för hur många bilparkeringsplatser man kan minska för sporthallar med hjälp av mobilitetsåtgärder, utan det förväntas utredas unikt för det aktuella objektet. Med bakgrund av Huddinge kommuns parkeringsplan, ihop med hur flera kommuner arbetar med reduktion av parkeringstal, är det rimligt att anta en viss procentuell minskning av bilparkeringsplatser om ifall minst hälften av de föreslagna mobilitetsåtgärderna genomförs. I bostadsprojekt är detta ett vanligt tillvägagångssätt, där möjligheten till reduktion av parkeringstal ofta varierar från 10%-30% beroende på hur många



åtgärder som tas. Som tidigare beskrivet ser behoven olika ut för sporthallsbesökare jämfört med exempelvis arbetspendlare, varför en maximal reduktion om 10% rekommenderas för Huddingehallen ifall minst hälften av de föreslagna mobilitetsåtgärderna uppfylls.

### Reducering genom minskad på- och avstigningsplats

I originalberäkningen angavs 15 platser för hämtning och lämning vilket i jämförelse med liknande projekt är väl tilltaget. Nya antaganden visat att det räcker med 10 på- och avstigningsplatser.

### Reducering genom parkeringsavgifter

Det är svårt att bedöma hur en eventuell parkeringsavgift skulle påverka parkeringsbehovet. Då det finns alternativa färdmedel så finns möjligheten att folk kommer använda dessa om ett gratis parkeringsalternativ inte ges. Effekten av en parkeringsavgift beror mycket på hur stor avgiften är samt förhållandet till kostnaden för till exempel priset för kollektivtrafik.

### Slutgiltig beräkning av parkeringsbehov

I tabell 13 framgår resultatet från parkeringsutredningen. Den procentuella reduktionen av åtgärderna beror av det totala antalet parkeringsplatser (422) och berörs därmed ej av varandra.

Tabell 13. Sammanställning av parkeringsbehov

Åtgärd	Behov		
	Reducering	Minskat antal Parkeringsplatser	Antal parkeringsplatser
Ursprunglig Beräkning	-	-	422
Samnyttjande (Idrott/Bad)	-5%	-22	<b>309</b>
Mobilitetsåtgärder	-10%	-43	
Minskad på- och avstigningsplats	-1%	-5	
Parkeringsavgift	-10%	-43	

Utifrån grundbehovet påverkas parkeringsefterfrågan av vilka åtgärder som genomförs. Om alla beskrivna åtgärder i rapporten genomförs, vilket inkluderar samnyttjande, mobilitetsåtgärder samt avgiftsreglering bedöms 309 platser behöva uppföras. Om kommunen inte vill gå vidare med avgiftsreglering bedöms behovet av parkeringsplatser att vara 352, givet att övriga åtgärder genomförs.

### Möjligheter för samnyttjande

Antalet platser utanför Nya Huddingehallen som potentiellt går att samnyttja framgår i tabell 14. Parkeringsplatserna bedömda möjlighet att samnyttja framgår även i tabellen. Skalan Ej möjlig – Möjlig – Mycket möjligt används för att betygsättning. Betyget mycket möjligt innebär att denna parkeringsplats bedöms kunna användas för samnyttjande utan att några större åtgärder behöver tas i samband med att Nya Huddingehallen byggs. Betyget möjligt innebär att parkeringsplatsen kan användas för samnyttjande, men att förutsättningarna är osäkra och kräver vissa åtgärder innan de kan nyttjas. Exempelvis kan gångavståndet vara för långt, att platsen kan exploateras i framtiden eller att dagens befintliga parkeringsreglering inte är kompatibel med

samnyttjande. Betyget ej möjligt innebär att parkeringsplatsen bedöms ej vara lämplig för samnyttjande. Antalet cykelparkeringar beror ej av beräkningarna för samnyttjande och reducerande åtgärder.

Tabell 14. Sammanställning av möjliga parkeringsplatser för samnyttjande

Möjliga befintliga ytor att samnyttja			
Parkeringsplats	Antal tillgängliga platser	Bedöms möjliga för samnyttjande	Bedömd möjlighet
			(Ej möjligt – Möjligt – Mycket möjligt)
Kvarnbergsskolan 1	25	20	Mycket möjligt
Kvarnbergsskolan 2	40	32	Mycket möjligt
Norr om ishall	50	15	Möjligt
Öster om ishall	100	30	Möjligt
Söder om ishall	67	20	Möjligt
Nordöstra	199	199	Möjligt
Östra	10	10	Mycket möjligt
Nordvästra	19	19	Möjligt
Sydvästra	116	116	Möjligt
ICA	0 (privat)	0	Ej möjligt
Rådsvägen	Ca. 25	7	Ej möjligt
<b>Totalt antal platser</b>	<b>651</b>	<b>468</b>	-
<b>Mycket möjliga att samnyttja</b>	-	62	-
<b>Möjliga att samnyttja</b>	-	399	-
<b>Ej möjliga att samnyttja</b>	-	7	-
Parkering som behöver anläggas i direkt anslutning till Nya Huddingehallen			
Varav nya RHP			8–10
På- och avstigningsplatser			10
Cykelparkering			100

#### Antaganden och förklaringar för tabell 14

Därefter förklaras vilka ytor som går att samnyttja innan den nya parkerings som med fördel anläggs i anslutning till Huddingehallen ska anläggas (exempelvis ett garage). Utifrån de observation som gjorts under fältbesöken görs följande antaganden:

**Kvarnbergsskolan 1:** Många av de som parkerade där under fältbesöket hade Huddingehallen som målpunkt. Därför antas att 80% av platserna går att samnyttja.

**Kvarnbergsskolan 2:** Målpunktsanalys saknas, men beläggningsgraden var förhållandevis låg vid fältbesöket. Då Kvarnbergsskolan 1 såg att flera fordon parkerades i syfte att besöka görs samma antagande om 80%.

**Norr om ishall:** Denna parkeringsyta ligger mer än 200m bort, varför den ej anses som fullt genomförbar. Då även denna yta tjänar en idrottsanläggning är

möjligheterna för samnyttjande givetvis lägre då dess tidpunkter för användning lär vara lika. Däremot var belägningsgraden förhållandevis låg under eftermiddagen, vilket leder till antagandet att 30% skulle gå att nyttja

**Öster om ishall:** Samma resonemang som ovan

**Söder om ishall:** Samma resonemang som ovan

**Nordöstra:** Parkeringsytan ligger idag i direkt anslutning till den planerade hallen, och bedöms därmed kunna nyttjas som dess parkering. Däremot kan den bara nyttjas utifrån att den planerade hallen inte inkräktar på dess område.

**Östra:** Personalparkering för skola som fullt går att samnyttja under helger, idag med avgiftsbeläggning

**Nordvästra:** Personalparkering för skola som fullt går att samnyttja under helger, idag är detta ej tillåtet utan särskilt tillstånd men detta bedöms gå att ändra till lösningen som finns för den östra parkeringen.

**Sydvästra:** Parkeringen nyttjas idag för den befintliga Huddingehallen och antas kunna användas för den planerade hallen då gångavståndet är ganska lågt. Däremot är denna yta attraktiv för exploatering, och antas ej kunna förbli en permanent lösning.

**ICA:** Parkering är privat, det vill säga att den tillhör ICA. Det skyltas även att så är fallet på parkering. Med det resonemanget bedöms samnyttjande ej vara möjligt.

**Rådsvägen:** Allmän parkering med 3 timmar p-skiva som regleringsmetod, därefter avgift. Detta är samma som för Huddingehallen idag. Det finns dock begränsat med parkering, och den förmodas nyttjas för besökande till kringliggande verksamheter och bostäder. Att kunna räkna med denna parkeringsplats bedöms därmed som ej möjligt