



Grön resplan för Medicon Village

En förstudie och nulägesanalys av resvanor och parkeringstal

Alfred Andersson

Student vid Centrum för Miljö- och klimatforskning (CEC), Lunds Universitet

Mastersprogrammet i Tillämpad klimatstrategi

15 hp praktikkurs hösten 2016

Handledare

John Hultén, Föreståndare K2

Innehåll

Förord.....	3
Sammanfattning	4
1. Inledning	6
1.1 Bakgrund.....	6
1.2 Syfte och frågeställningar	6
1.3 Avgränsningar.....	7
2. Metod	8
2.1 Studiens upplägg.....	8
2.2 Litteraturstudie.....	8
3. Nuläge	10
3.1 Grön resplan – vad och varför?.....	10
3.2 Det transportpolitiska läget i Lunds kommun.....	10
3.3 Medicon Village – dagens förutsättningar.....	11
4. Framåtblick	19
4.1 Bruttolista med åtgärder för mer hållbara arbetsresor	19
4.2 Slutsatser och reflektioner.....	20
Referenser	22
Bilagor.....	24

Förord

K2 – nationellt kunskapscentrum för kollektivtrafik, bedriver forskning och utbildning om hur kollektivtrafiken kan bidra till mer attraktiva och hållbara storstadsregioner. K2:s kontor är lokaliserat på Medicon Village-området i Lund. Den här rapporten kartlägger resmönster till och från Medicon Village och innehåller förslag på åtgärder som kan leda till mer hållbara arbetsresor och samtidigt bidra till en mer effektiv markanvändning. Rapporten har tagits fram av Alfred Andersson som under hösten 2016 praktiserat på K2.

Lund, 10 november 2016

John Hultén
Föreståndare

Sammanfattning

Gröna resplaner kan användas som verktyg för att påverka resvanor hos kunder och personal hos företag och verksamheter. Man utgår från Mobility Management-åtgärder som innebär att med olika styrmedel och aktiviteter påverka beteende och efterfrågan i riktning mot minskat bilresande och ökad andel resande med mer hållbara färd sätt.

Om vi ska uppnå ett transportsystem som går i linje med nationella miljömål och prioriteringen om att Sverige 2030 bör ha en fordonsflotta som är oberoende av fossila bränslen, så krävs åtgärder för att minska behovet av resor, uppmuntra till andra färdmedelsval än bilen, minska omfattningen av längre resor samt uppmuntra till effektivare transportsystem.

Medicon Village är ett arbetsplatsområde för medicinsk forskning, laborativ verksamhet och kontor, med cirka 1500 arbetstillfällen. Området är beläget i nordöstra Lund intill Ideon och E22. Området präglas idag av slutenhet och stora markparkeringsplatser. Den mentala barriäreffekten med intilliggande Ideon och studentområdet Sparta är påtaglig, speciellt för gångtrafikanter och cyklister. Därför planerar kommunen att framtida detaljplaner ska fokusera på förtätning och sammankoppling med övriga staden. Trafiken på Scheelevägen som passerar området i nord-sydlig riktning ska saktas ner och göras om för bättre framkomlighet med cykel och gång.

Denna studie har undersökt hur arbetsresorna till Medicon Village ser ut idag samt omfattning och belägningsgrad av nuvarande parkeringsutbud. Observationer har genomförts där resenärsräkningar och parkeringsinventering inkluderats. En webbenkät skickades ut till anställda på Medicon Village med frågor som handlade om deras färdmedelsval. Till sist har en grundläggande litteraturstudie gjorts där inspiration till åtgärder för att främja hållbart arbetsresande har hämtats. Ambitionen har varit att besvara följande frågeställningar:

- a) Hur ser arbetsresorna ut till Medicon Village när det gäller färdmedelsval?
- b) Hur ser belägningsgraden ut på bilparkeringsplatserna för Medicon Village?
- c) Vilka åtgärder kan bidra till mer hållbara arbetsresor till och från Medicon Village?

Resultatet från resenärsräkningarna visar att färdmedelsfördelningen för arbetsresorna till Medicon Village liknar den för Lunds kommun som helhet, dock med en lite större andel bilister. 55 procent tar bilen, cirka 25 procent cyklar och resterande åker kollektivt förutom en bråkdel som promenerar hela vägen till arbetet.

Angående parkeringstalen finns det idag över 800 parkeringsplatser på Medicon Village där belägningsgraden är ungefär 65-70 procent. Låga avgifter för dessa uppmuntrar inte till användning av andra mer hållbara och mer hälsosamma färdmedel, samtidigt som det leder till stora ekonomiska förluster i form av ineffektivt markutnyttjande.

Studiens slutsats blir att det finns stor potential för att minska bilresandet och istället styra mot och uppmuntra gång, cykel och kollektivtrafik. Detta kan och bör göras genom reglering av parkering både i pris- och tidssättning, med fördel i kombination med andra åtgärder som uppmuntrar byte av färdmedel.

1. Inledning

1.1 Bakgrund

Medicon Village är ett arbetsplatsområde i expansivt skede. Inom anläggningen finns idag över 1500 arbetsplatser i fler än 100 organisationer (Medicon Village 2016). Medicon Village ägs av Mats Paulssons stiftelse för forskning, innovation och samhällsbyggande och drivs av Medicon Village ABs styrelse.

Enligt byggnadsnämndens ordförande Björn Abelson (S) (intervjuad i Sydsvenskan 14 maj 2016) planeras ny detaljplan för hela Medicon Village vilket ska möjliggöra en tredubbling av området i framtiden. Nyligen vann Medicon Village AB en markanvisningstävling utlyst av Lunds kommun för området mellan nuvarande entré och studentområdet Sparta. Planen är att bygga 150-180 nya lägenheter på denna tomt.

Den planerade spårvägssatsningen från Lund C via Ideon fram till forskningsanläggningarna MAX IV och ESS har också bidragit till ökat intresse för Ideon och Medicon Village, vilket förväntas leda till mer investeringar och företagsetableringar i området.

Dessa nya planer kommer leda till att fler resor genereras till och från Medicon Village. Det finns idag ingen statistik som talar om hur arbetsresorna ser ut, men med tanke på den goda tillgängligheten till motorväg E22, är det rimligt att anta hypotesen om ett relativt högt bilresande. Om man kartlägger det faktiska resandet och vidtar åtgärder för att uppmuntra mer hållbara alternativ så finns mycket att vinna, dels genom mer effektivt utnyttjande av markyta och dels genom positiva hälsoeffekter som mer hållbara färdmedel bidrar med. Det leder även till ekonomiska besparingar, en mer trivsam och attraktiv arbetsplats samt en stärkt hållbarhetsprofil för Medicon Village.

Lunds kommuns strävan är att bilanvändningen successivt ska minska. I programförslaget (2014) för området Medicon Village och företagsstråket Sölvegatan, finns planer på att framförallt förtäta området och göra det mer tilltalande och tillgängligt för cykel- och gångtrafik. Detta förutsätter att det finns bra möjligheter för de som arbetar och i framtiden bor på området att ”göra rätt” det vill säga resa med hållbara färdmedel i så stor utsträckning som möjligt.

1.2 Syfte och frågeställningar

Studien syftar till att undersöka hur man kan skapa förutsättningar för hållbart resande i fråga om arbetsresor till och från arbetsmarknadsområdet Medicon Village. Detta kräver kunskap om hur resandet ser ut idag samt vilka eventuellt framtida planer som kan komma att påverka de anställdas resmönster. Vidare syftar studien till att utifrån nuläget ge förslag på åtgärder som kan stimulera till hållbart resande. Dessa åtgärder ska kunna implementeras omgående men ta höjd för framtida planer, alltså vara av sådan art att de inte försvårar utvecklingen av nya alternativ.

Studien ställer upp följande frågeställningar:

- a) Hur ser arbetsresorna ut till Medicon Village när det gäller färdmedelsval?
- b) Hur ser beläggingsgraden ut på bilparkeringarna för Medicon Village?
- c) Vilka åtgärder kan bidra till mer hållbara arbetsresor till och från Medicon Village?

1.3 Avgränsningar

Studien avgränsas till att endast omfatta arbetsresor till och från Medicon Village.

Tjänsteresor, alltså resor som sker under arbetstid till exempelvis kund, beställare eller dylikt, ingår inte i undersökningen.

2. Metod

Eftersom det för närvarande inte finns tillgänglig extern data över resandet till Medicon Village, har arbetet inkluderat insamling av empirisk data genom observationer och en webbenkät. Vidare har studien undersökt kommunala dokument angående planer som kan påverka förutsättningarna att resa till Medicon Village.

Arbetet har även inkluderat en litteraturstudie som berör metoder och åtgärder för att öka andelen av det hållbara resandet i andra platsspecifika förhållanden såsom på företag och arbetsmarknadsområden.

2.1 Studiens upplägg

Observationerna användes för två ändamål, där det ena var att studera resenärers färdmedelsval och det andra var för att inventera parkeringsmöjligheterna för bil och cykel samt räkna ut belägningsgraden av dessa.

Observationer av färdmedelsval

Resenärsobservationerna gjordes under tre dagar vecka 39 mellan 06:30-09:00. Två av tillfällena förlades vid huvudentrén på Medicon Village och ett tillfälle vid de mindre ingångarna längre norrut. Observationerna täckte inte den södra delen av Medicon Village som är belägen söder om Tunavägen då färdmedelsfördelningen där antas vara snarlik det norra området.

Inventering av parkeringsförutsättningar

Parkeringsinventeringen utfördes även den under vecka 39 från måndag till och med torsdag. Inventeringen växlade mellan förmiddag och eftermiddag för att fånga upp eventuella skillnader i hur parkeringsplatserna nyttjas. Inventeringen kategoriserade parkeringsplatserna i 12 områden samt övriga. Detta eftersom det då blir möjligt att analysera vilka parkeringar som uppfyller en tillfredsställande belägningsgrad och vilka som används i mindre utsträckning.

Webbenkät

Enkäten lades ut på Village Inn, som är ett intranät för alla personer som arbetar på någon organisation på Medicon Village. Den skickades även med i nyhetsbrevet som går ut veckovis via mail, vilket innebär att samtliga anställda haft möjlighet att svara på enkäten. En påminnelse skickades via intranätet två veckor efter lanseringen.

Analys av offentliga dokument

Sökningen tog sikte på främst kommunala dokument gällande planer i Lund som kan påverka förutsättningarna att resa hållbart till Medicon Village.

2.2 Litteraturstudie

Studien har använt sig av vetenskapliga artiklar som stöd för att föreslå åtgärder som kan leda till mer hållbara arbetsresor för Medicon Village.

3. Nuläge

3.1 Grön resplan – vad och varför?

Gröna resplaner tar sitt ursprung i Mobility Management (MM), som innebär att med olika styrmedel och aktiviteter påverka beteende och efterfrågan i riktning mot minskat bilresande och ökad andel resande med mer hållbara färd sätt. Mobility Management kan innefatta informativa, administrativa och ekonomiska styrmedel (Dickinson & Wretstrand 2015).

Gröna resplaner är i sin tur MM-inspirerade samlade ansatser för att påverka resvanor hos kunder och personal hos företag och verksamheter (Dickinson & Wretstrand 2015). De är ofta framtagna för ett begränsat område, vilket innebär att åtgärderna kan skräddarsys för platsspecifika förhållanden.

Varför är Gröna resplaner och Mobility Management-åtgärder aktuellt? Banister (2008) tar avstamp i hållbarhetsperspektivet och menar att om vi ska uppnå mobilitet som är klimatneutral så krävs åtgärder för att minska behovet av resor, uppmuntra till andra färdmedelsval än bilen, minska omfattningen av längre resor samt uppmuntra till effektivare transportsystem. Sådana åtgärder får ofta mervärden i form av effektivare markutnyttjande, bättre luftkvalitet och ökad fysisk aktivitet hos resenärerna som leder till hälsovinster. Att planera utifrån detta perspektiv tillåter också mer tät bebyggelse som ger bättre förutsättningar för utbyggd kollektivtrafik, promenadvänliga städer och höjda markpriser.

Tidigare forskning både internationellt och i Sverige visar att gröna resplaner för företag och verksamheter minskar bilanvändningen med 15-20 procent i genomsnitt (Dickinson & Wretstrand 2015). Används ekonomiska styrmedel, exempelvis höjda parkeringsavgifter, minskar den med 20-25 procent. Utan ekonomiska incitament är minskningarna lägre, 5-15 procent (ibid).

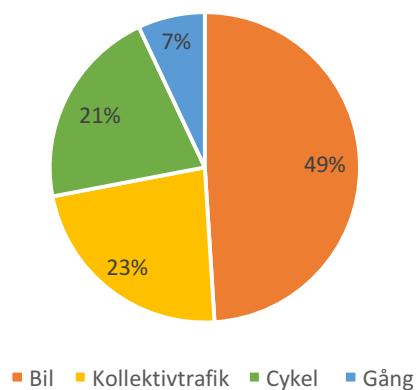
3.2 Det transportpolitiska läget i Lunds kommun

Startskottet för en mer hållbar transportinriktning i Lunds kommun var skrotningen av planen på en trafikled genom centrum i slutet på 1960-talet, det så kallade ”genombrottet”. Detta följdes upp med avstängningen av trafiken kring Stortorget 1971, Centrumutredningen 1985 och lanseringen av LundaMaTs I 1999 (Lunds kommun 2014). Sedan arbetet med LundaMaTs (MiljöAnpassat TransportSystem) dragit igång har fokus legat på miljöanpassning av transportsystemet. LundaMaTs har reviderats två gånger och 2014 antogs LundaMats III (Lunds kommun 2014a).

Lunds kommuns strävan är att bilanvändningen succesivt ska minska. Inom ramen för LundaMats III finns 13 mål och två av dessa behandlar specifikt färdmedelsfördelning (Lunds kommun 2016):

- Av alla resor inom Lunds kommun ska 70 % ske med kollektivtrafik, gång och cykel år 2020, och 75 % år 2030. I nuläget ligger det på 71 %.
- Av alla resor till och från Lunds kommun ska 45 % ske med kollektivtrafik, gång och cykel år 2020, och 50 % år 2030. I nuläget ligger det på 48 %.

Kommunen har således överträffat sina mål till 2020 och blickar man framåt ser det även positivt ut att klara 2030-målen. Kollektivtrafikresandet ökade med 3 % per invånare under 2015 samtidigt som motorfordonstrafiken minskade med 1,25 % på det kommunala vägnätet (Lunds kommun 2016).



Figur 3.1. Färdmedelsfördelning för arbetsresor till verksamheter i Lunds kommun. Källa: LundaMats

När det gäller det regionala arbetsresandet görs en stor andel med bil (63 % inpendling och 50 % utpendling), och alla kommuner i Lunds närhet planerar för tillväxt vilket medför en ökad reseefterfrågan. Stråket Malmö-Lund är den viktigaste relationen i Skåne och cirka en tredjedel av de 35 000 personer som pendlar in till Lund kommer från Malmö. En särskild utmaning enligt kommunen är att skapa goda förutsättningar för hållbart resande till ESS/ Brunnshög eftersom det har ett motorvägsnära läge intill E22 (Lunds kommun 2016).

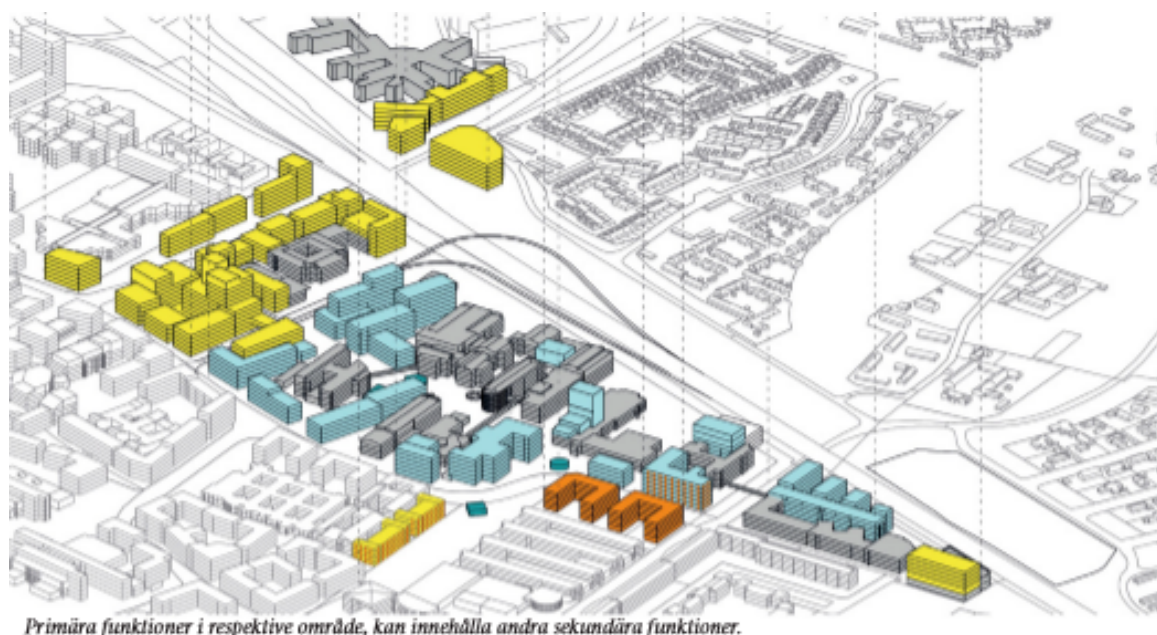
3.3 Medicon Village – dagens förutsättningar

Medicon Village är ett arbetsplatsområde för medicinsk forskning, laboratorieverksamhet och kontor, med cirka 1500 arbetstillfällen. Området är beläget i nordöstra Lund intill Ideon och E22.

3.3.1 Ramprogram för Medicon Village och företagsstråket Sölvegatan

I *Ramprogram för Medicon Village och företagsstråket Sölvegatan* (Stadsbyggnadskontoret 2014) anges en inriktningsplan som syftar till att möjliggöra förtätning och expansion av Medicon Village och dess intilliggande omgivning. Programmet ska utgöra grunden för kommande detaljplaner inom området. Planen tar hänsyn till den framtida spårvägen och slår fast att ny bebyggelse ska allokeras till outnyttjad mark samt de stora markparkeringar som i dagsläget finns utspridda över området. I planen står skrivet att området karaktäriseras av slutenhet och stora markparkeringar.

Programmet föreslår cirka 200 000 kvadratmeter BTA (bruttoarea) i ny bebyggelse inom Medicon Village (80 000 kvm idag) samt fler entréer och bättre tillgänglighet för gång, cykel och kollektivtrafik. Gällande parkering skriver man att programområdet idag innehar ett stort överskott på markparkering för bilar och att detta är ett välkänt faktum. En ny strategi att förtäta på markparkering och förlägga parkering i större parkeringsanläggningar håller på att



Figur 3.2. Visioner för hur framtida exploatering kan se ut på Medicon Village. Gult står för kontor, blått för forskning och rött för bostäder. Källa: Stadsbyggnadskontoret 2014

tas fram av Lunds kommun. Inom den norra delen av Medicon Village föreslås detta tas i form av två nya parkeringsgarage och två parkeringshus. Den södra delens befintliga parkeringshus föreslås utökas ytterligare vilket då öppnar upp för bebyggelse på nuvarande markparkering även där.

En del av planen på ny exploatering är redan på gång. I augusti 2016 vann Medicon Village en markanvisningstävling utlyst av Lunds kommun för Helgonagården 7:10. Tomten är idag parkering i anslutning till Spartas östra sida (röd bebyggelse i figur 3.2). Planerna på att skapa en öppen mötesplats med gata, park och nytt entrétorg med omgivande bebyggelse var avgörande i bedömningen. På området planerar Medicon Village att bygga mellan 150 och 180 lägenheter. Tomten är strategiskt placerad i förhållande till Medicon Village, framför den nuvarande huvudentrén.

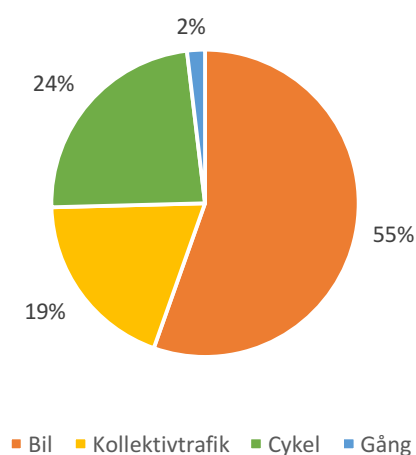
3.3.2 Arbetsresor

Resenärsräkningar av dagens arbetspendling

Som tidigare nämnts finns inte tillgänglig data för arbetsresor till Medicon Village. Lunds kommun (2016) har generell statistik över färdmedelsfördelningen för arbetsresor till verksamheter i kommunen, där ungefär hälften sker med bil och övriga med kollektivtrafik, gång eller cykel (Figur 3.1).

Eftersom det inte finns någon resenärsstatistik för Medicon Village har empiriska undersökningar av arbetsresandet gjorts genom observationer och räkningar av antal förbipasserande vid entréerna in till Medicon Village (2.1). Resenärerna har kategoriserats efter bil, kollektivtrafik, gång och cykel. De som passerat som fotgängare har tillfrågats om de i huvudsak promenerat eller åkt kollektivt till arbetet.

Observationerna gjordes under tre dagar vecka 39 mellan 06:30-09:00. Knappt 500 resenärer räknades per dag under dessa morgontimmar, vilket kan tyckas lite med tanke på de cirka 1500 arbetsplatser som totalt finns på Medicon Village. En förklaring är att räkningarna inte innefattat den södra delen av området, där både Region Skåne och ESS har lokaler. Utifrån parkeringsinventeringen (s.12) vet vi att den södra delen har cirka 40 % av alla bilar en normal vardag. Med denna siffra kan vi, givet att färdmedelsfördelningen är densamma för hela området, uppskatta att drygt 400 resenärer i genomsnitt tar sig till den södra delen av Medicon Village för arbete varje dag. Då återstår drygt 500 anställda som inte syns i resenärsräkningarna. Förklaringen kan vara flexibla arbetstider, jobba hemma-dagar, möten på annan plats eller att man har mer än en arbetsplats som gör att man inte tar sig till Medicon Village varje dag. En undersökning från konsultföretaget ÅF i Solna visade att endast hälften av de anställda arbetade 5 dagar på kontoret (Engström 2014).



Figur 3.3. Färdmedelsfördelning för arbetsresor till Medicon Village enligt resenärsräkningarna.

Två resenärsräkningar utfördes vid huvudentrén på Medicon Village och ett tillfälle vid de mindre ingångarna längre norrut. Räkningarna täckte inte den södra delen av Medicon Village som är belägen söder om Tunavägen. Färdmedelsfördelningen där antas vara likartad det norra området.

Resultatet av observationerna visar på en färdmedelsfördelning som liknar kommunen som helhet, dock med en lite större andel bilister. Drygt hälften av resorna sker med bil, knappt en fjärdedel med cykel och resterande med kollektivtrafik. Endast ett fåtal promenerar till arbetet. Att bilanvändningen är högre än genomsnittet kan bero på god tillgång till parkering samt bra anslutningar via E22.

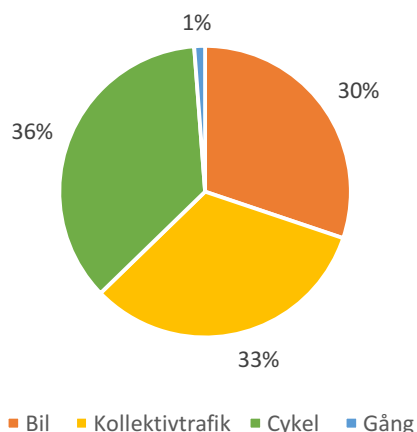
Webbenkät om resvanor

I syfte att få mer kunskap om arbetsresorna till Medicon Village skickades det ut en kort webbenkät med frågor om personernas tillgång till bil, cykel och jojo-kort, om tillgången till en närliggande kollektivtrafikhållplats, om de har körkort samt längd, hur ofta och vilket färdmedelsval de tar till jobbet. Svaren från enkäten kan, förutom att ge mer information om resvanor och tillgänglighet till olika färdmedel, användas som komplement till resultatet från observationerna. Enkätfrågorna redovisas i bilaga 1.

Webbenkäten lades ut på Village Inn, som är ett intranät för alla personer som arbetar på någon organisation på Medicon Village. Den skickades även med i nyhetsbrevet som går ut veckovis via mail, vilket innebär att samtliga anställda haft möjlighet att svara på enkäten. En påminnelse skickades via intranätet två veckor efter lanseringen.

Resultatet från webbenkäten gällande färdmedelsfördelningen redovisas i figur 3.4. De som svarat på enkäten använder i huvudsak hållbara färdmedel, där hela 36 procent cyklar, 33

procent åker kollektivt och endast 30 procent åker bil. Detta skiljer sig väsentligt från resultatet av observationerna (figur 3.3), vilket kan bero på att fler personer som åker hållbara färdmedel är mer benägna att besvara enkäter om resvanor än de som åker bil. Det är inte ovanligt att sådan metodproblematik orsakar skevheter i resultat från resvaneundersökningar. Eftersom resenärsräkningarna kunde göras på ett begränsat område som Medicon Village, med en huvudentré där de flesta anställda tar sig igenom, kan man utgå från att observationerna har gett ett mer pålitligt resultat än webbenkäten.



Figur 3.4. Färdmedelsfördelning för arbetsresor till Medicon Village enligt webbenkäten.

3.3.3 Parkering

Parkering som styrmedel

Villkoren för att parkera har stor betydelse för individers val av färdmedel för resor till arbetet. Om arbetsgivare erbjuder gratis bilparkering, eller låga parkeringsavgifter, kommer en stor andel av de anställda att ta bilen till jobbet. Om det motsatta är fallet kommer en stor andel att cykla, gå eller åka kollektivt (Svensson & Hedström 2010).

Undersökningar visar att bilandelen kan variera högst väsentligt mellan arbetsplatser med i stort sett likartad lokalisering, men med olika förutsättningar för de anställda att parkera (Trafikverket 2012; Svensson &

Hedström 2010; Henriksson & Aretun 2016). Så länge som det finns gott om billiga, eller gratis, parkeringsplatser är möjligheterna begränsade att påverka färdmedelsvalet med hjälp av åtgärder som förbättrad kollektivtrafik, bättre förutsättningar att gå och cykla etc. Om däremot utbudet av parkeringsplatser begränsas och/eller avgifterna höjs blir i regel effekterna på färdmedelsvalet stora. Parkeringspolitik genom förändringar av tillgång och pris för parkeringar vid arbetsplatser är därför ett område med en stor potential att påverka färdmedelsandelar och trafikvolym (Svensson & Hedström 2010).

Det finns mycket att vinna på att effektivisera parkeringsutbudet. Enligt Litman (2006) kan en kostnadseffektiv parkeringspolicy vanligtvis reducera efterfrågan av parkering med 20-40 procent i jämförelse med konventionell planering, med ekonomiska, sociala och miljömässiga vinster som resultat.

Parkeringsinventering

Inventeringen av parkeringsplatser på Medicon Village gjordes under fyra dagar vecka 39. Två av dagarna gjordes inventeringen på förmiddagen (10:15-11:15) och två dagar gjordes den på eftermiddagen (13.30-14.30). Detta för att undersöka eventuella skillnader beroende på vilken tid under dagen som inventeringen gjordes. Några olikheter framkom dock inte i resultatet av inventeringen. Både bil- och cykelparkering ingick i inventeringen.

På Medicon Village finns det tolv parkeringar för bil med sammanlagt 839 stycken parkeringsplatser, vilket även inkluderar parkering för servicefordon, elbilar samt parkeringar

för funktionshindrade. När det gäller cyklar finns det totalt 635 designerade parkeringsplatser utspridda över området.

Resultatet av inventeringen på Medicon Village blev att som genomsnitt parkerar 567 bilar på området varje dag, på 839 möjliga parkeringsplatser. Det ger en belägningsgrad på 68 procent, men resultatet varierar kraftigt mellan de olika parkeringarna. Föga förvånande är de mer perifera parkeringarna de som nyttjas minst medan de mer centrala och tillgängliga parkeringarna har en högre belägningsgrad på mellan 85-100 procent.



Figur 3.5. Karta över Medicon Village med parkeringar.

Tabell 3.1. Tabellens första kolumn anger var på kartan respektive parkering är. "Övriga" inkluderar parkering för servicefordon, personer med funktionsnedsättning samt elbilar.

Nr	Kapacitet	Antal bilar	Belägningsgrad
1	36	4	11 %
2	77	60	77 %
3	59	2	3 %
4	47	39	84 %
5	24	21	89 %
6	91	84	93 %
7	84	79	84 %
8	12	10	81 %
9	62	59	85 %
10	251	158	63 %
11	16	16	100 %
12	14	8	55 %
Övriga	66	28	42 %
Totalt	839	567	68 %

Figur 3.5 och Tabell 3.1 illustrerar parkeringarnas läge på Medicon Village, dess omfattning samt belägningsgraden av dessa. Totalt sett nyttjas 68 procent av parkeringsplatserna under dagtid, vilket är en relativt låg belägningsgrad. Ett flertal studier menar dock att belägningsgraden inte bör överstiga 85-90 procent, för att undvika söktrafik och cirkulering som följd av att man inte

hittar parkering (Litman 2006; Neergaard & Petersson 2011). Samtidigt finns det inga rimliga argument för att nästan en tredjedel av parkeringsytan ska stå tom. Neergaard & Petersson (2011) hävdar att det oftast är optimalt att belägningsgraden ligger mellan 80-90 procent. Är parkeringsplatserna dessutom samlade i större system kan det finnas utrymme för högre grad av beläggning än så, eftersom det då är lättare att lokalisera tomma platser än om de är mindre och mer utspridda (ibid).

Avgifter

Parkeringsavgiften för bil är densamma över hela Medicon Village. Parkeringsbolaget Q-Park administrerar och underhåller systemet. Biljetter kan köpas smidigt (för smartphone-ägare) via en app alternativt i receptionen på restaurang Inspira. Avgifterna finns redovisade i tabell 3.2.

Tabell 3.2. Avgifter för bilparkering på Medicon Village. Parkering för servicefordon och funktionshindrade är inte avgiftsbelagd och därmed inte inkluderade i tabellen.

	Bil	Elbil	Elbil snabbladdare
Antal	773	11	4
Kostnad/timme	5		30
Kostnad/dygn	30		
Kostnad/månad	200		
Kostnad/år	2000		

Att parkera med bil (ej eldriven) på Medicon Village kostar 5 kronor/timme, men man behöver aldrig betala mer än 30 kronor per dygn. Det är en förhållandevis billig avgift i jämförelse med Lunds centrala delar (22 kronor/timme sedan juni 2016) och även Ideons och Spartas intilliggande parkeringar som är dubbelt så dyra (10 kronor/timme). Den enda parkering i närområdet (400 meter) som är billigare än Medicon Village är Lunds Universitets Zon A, vars avgift är på 4 kronor/timme och 25 kronor/dag. Man kan även som anställd på Lunds Universitet köpa ett parkeringstillstånd som gäller terminsvis (630 kronor för Zon A) vilket är det klart billigaste alternativet för parkering men som då förutsätter att man är kopplad till universitetet. Ett månads- eller årskort på Medicon Village kostar 200- respektive 2000 kronor. Som jämförande exempel betalar anställda vid Lunds sjukhus 500 kronor för ett månadskort till parkering (SVT 2016).

Kostnad för parkering - mark, byggnation, drift och underhåll

Det är sedan länge ett känt faktum att parkering inte betalar sig i form av intäkter från användaren, utan subventioneras oftast genom högre hyror för bostäder och kontor (Litman 2006). Detta innebär att anställda som inte tar bilen till jobbet ändå betalar en del av sin lön till att finansiera parkeringsplatser de inte använder, vilket skapar ineffektiva lösningar som samtidigt skapar fördelningspolitiska orättvisor (Newman & Kenworthy 2015). För att täcka de faktiska kostnaderna för mark, byggnation, drift och underhåll av parkering skulle priset för en markparkeringsplats behöva vara minst 700 kr/månad per plats vid markparkering. För parkeringshus stiger kostnaden till 1500-2000 kr/månad och vid källargarage blir nivån så hög som 2500-4500 kr/månad. Eftersom förväntan på vad en parkeringsplats ska kosta är mycket lägre än dessa siffror, tas oftast mindre kostnader ut av den som använder parkeringen (Lunds kommun 2013; Ljungberg 2015). Kvarvarande kostnad subventioneras av fastighetsägaren som i sin tur skjuter över betalningen på sina hyresgäster.

Vad betalar hyresgästerna på Medicon Village för parkering?

Genom att räkna på kostnaden för varje parkeringsplats och ställa den mot intäkterna kan en uppskattning göras på mellanskillnaden, det vill säga förlusten som tillkommer av att användarna inte betalar hela parkeringskostnaden.

Vi utgår här från kostnader för parkering angivna i Lunds kommuns parkeringsnorm, samt antal användare (parkerade bilar) från inventeringen av Medicon Village. 539 är det antal bilar som räknades under inventeringen och som är fördelade på de 773 parkeringsplatser som finns och är avgiftsbelagda och inte till för servicefordon eller funktionshindrade. Eftersom studien inte har uppgifter om andelen av de olika parkeringstillstånd som används av de som parkerar, dvs dygnstaxa, månadstaxa eller årstaxa, räknas beloppen ut för alla dessa separat. Ett medelvärde tas sedan av dessa med antagandet att 1/3 betalar dygnstaxa, 1/3 betalar månadskort och 1/3 betalar årskort. Den fördelningen kan givetvis se ut på annat sätt.

Tabell 3.3. Beräkningsexempel av kostnad för mark, byggnation, drift och underhåll av parkeringarna på Medicon Village samt mellanskillnaden som blir över efter det att intäkterna är inräknade.

	Markparkering	Parkeringshus
Kostnad/parkeringsplats per månad för mark, byggnation, drift, underhåll	700 kr	1500-2000 kr
Antal p-platser på Medicon Village	522	251
Kostnad	$700 \cdot 522 = 365\,400$	$1500 \cdot 251 = 376\,500$
Total kostnad för parkering	741 900 kr/månad	

Inkomst/månad om bilförarna betalade..	539 (antal faktiskt betalande)	773 (max antal möjligt betalande)
...dygnstaxa 30kr	$(30 \cdot 539) \cdot 22 \text{ arbetsdagar} = 355\,740$	$(30 \cdot 773) \cdot 22 \text{ arbetsdagar} = 510\,180$
...månadstaxa 200 kr	$200 \cdot 539 = 107\,800$	$200 \cdot 773 = 154\,600$
...årstaxa 2000 kr	$(2000 \cdot 539) / 12 = 89\,833$	$(2000 \cdot 773) / 12 = 128\,833$
Medel av taxorna	184 458	264 538

	539	773
Mellanskillnad/månad	-557 442 kr	-477 362 kr

Med denna uträkning ser vi att utgifterna vida överstiger intäkterna för parkeringen på Medicon Village. Detta fastän hänsyn inte tagits till att en del av parkeringshuset på södra delen av området är under jord och alltså kunnat räknas som garage, med högre kostnader per parkeringsplats som resultat. På samma sätt har det lägsta värdet för kostnader kopplade till mark, byggnation, drift och underhåll använts. Man kan också spekulera i hur väl de antagna andelarna av taxorna speglar verkligheten eftersom det rationella för bilister som arbetspendlar två dagar i veckan eller mer är att köpa månadskort eller årskort för parkering eftersom det är billigare än dygnstaxa. Det borde med andra ord endast vara anställda med väldigt få arbetsdagar på Medicon Village samt besökare som betalar dygnstaxa.

Med dessa osäkerheter klargjorda kan det med relativt god säkerhet sägas att kostnaden för parkeringsutbudet varje månad kostar Medicon Village, med hyresgäster, cirka 500 000 kronor eller mer, alltså cirka sex miljoner kronor årligen. Skulle man dessutom gå ett steg längre och jämföra med vad marken skulle varit värd om den exploaterats annorlunda med

hänsyn till alternativkostnaden, skulle givetvis förlusten av parkeringsutbudet bli mycket större. En undersökning från Linköpings kommun uppskattar en alternativkostnad på mellan 10 000-14 000 kronor/år och parkeringsplats (Linköping kommun 2012).

4. Framåtblick

Det finns stor potential för införandet av åtgärder på Medicon Village som skulle kunna leda till mer hållbara arbetsresor. Möjligheterna begränsas dock något av den decentraliserade struktur som präglar arbetsplatsområdet, med ett 100-tal organisationer som alla har sin unika organisationskultur. Fördelen är att omställningen inte behöver ske i ett slag, utan vissa åtgärder kan testas i mindre skala för att sedan spridas vidare om det framgår att åtgärden är framgångsrik. En annan fördel är att Medicon Village, i egenskap av hyresvärd, på ett effektivt sätt kan förmedla information, påverka och i vissa fall styra utvecklingen mot mer hållbara arbetsresor till och från området.

Generellt säger forskningen att försök som varit framgångsrika med att flytta över arbetsresor som sker med bil till gång, cykel eller kollektivtrafik, i första hand har jobbat med parkeringsutbudet (Litman 2006, Henriksson & Aretun 2016, Newman & Kenworthy 2015). Färre och dyrare parkeringsplatser tillsammans med incitament som gör hållbara resalternativ mer attraktiva är en stark kombination för att åstadkomma förändring.

4.1 Bruttolista med åtgärder för mer hållbara arbetsresor

Syftet i detta avsnitt är att presentera väl beprövade och konkreta åtgärder på olika nivåer som fungerat framgångsrikt tidigare. Åtgärderna är baserade dels på TravelSmart (Departement of Transport 2014) som är ett koncept för mer hållbara och attraktiva arbetsplatser i västra Australien, dels på gröna resplaner från arbetsplatsområden i Göteborg (Trivector 2012) och Stockholm (Kista Commute 2015).

Tabell 4.1. Lista med åtgärder som främjar hållbart resande. Effekterna är baserade på bedömningar från tidigare studier och genomförda projekt. + innebär små effekter och +++ betyder stora effekter. En åtgärd som ensamt ger små effekter kan givetvis ge större sådana om den kombineras med andra åtgärder.

Åtgärd	Effekt
Höja avgifter för parkering på Medicon Village, med hänsyn till omkringliggande parkeringar för att undvika en förskjutning av bilar till dessa. Avgiften ska helst täcka hela kostnaden som parkeringsplatsen ger upphov till, dvs minst 700 kr för markparkering.	+++
Justera parkeringstillstånden med avseende på tid, så att det inte är ekonomiskt fördelaktigt att köpa årskort eller månadskort jämfört med att bara ta bilen ibland.	+++
Erbjuda subventionerat kollektivtrafikkort till anställda för resor till/från arbetet. Medicon Village kan samverka med organisationerna, där kostnaden tas av den senare medan M.V hanterar administrationen.	+++
Uppmuntra företagen till att inrätta distansarbete.	++

Förbättra kvaliteten på cykelparkeringar genom bättre väderskydd och möjlighet att låsa in cykeln. Blir ännu viktigare när M.V öppnas upp och blir mer tillgängligt för allmänheten.	++
Uppmuntra till ett hållbart resande genom att genomföra kampanjer, tävlingar, mm. Exempelvis kan Medicon Village anordna en vecka för hållbart resande, där alla organisationer som vill får tävla sinsemellan om vem som rest mest hållbart. Kan med fördel kombineras med andra åtgärder som information, cykelreparation m.m.	++
Erbjuda information om möjligheterna till att cykla till/från arbetet, inkl. tillgång till cykelvägar, reseplanerare och cykelfaciliteter.	++
Verka för att företagarna i området erbjuder personlig reserådgivning till sina anställda.	++
Uppmuntra företag att erbjuda ekonomiskt bidrag till anställda för att köpa cykel till självkostnadspris (med beaktande av de förmånsregler som gäller).	++
Mobilitetssamordnare/reseansvarig för arbetsresor. Genom att ge en person det övergripande ansvaret för att driva åtgärderna garanteras bästa möjliga samordning.	++
Erbjuda information om kollektivtrafik. Realtidsinformation på monitorer på arbetsplatsen, information om priser, mm på webbplats och genom andra kanaler.	+
Inrätta gemensamma cykelfaciliteter för anställda, t ex dusch, klädförvaring, enklare servicemöjligheter, tryckluft, mm.	+
Upprätta en plattform för samåkning för anställda på Medicon Village. Plattformen kan fungera både för resor till/från arbetet och i tjänsten.	+
Uppföljning av anställdas resor till/från arbetet. Kommunikation och återkoppling till organisationerna är ett led i att öka kunskapen om resor och få deras anställda att känna sig delaktiga.	+
Erbjuda organisationerna kompetenshöjande utbildningar i resor, miljö och hälsa, samt dess påverkan och effekter på individer och samhälle.	+

4.2 Slutsatser och reflektioner

Färdmedelsfördelningen för arbetsresor till Medicon Village domineras, liksom för många andra arbetsplatsområden, av bilen. Bilresandet ligger till och med lite över genomsnittet för arbetsresor inom Lunds kommun. Förutsättningarna att ta bilen till jobbet är goda, området ligger i utkanten av Lunds centrala delar och i direkt anslutning till E22. Det finns dock planer från kommunen som föreslår ny exploatering, förtätning samt bättre anslutningar för gång, cykel och kollektivtrafik.

Utmaningen med stor andel bilresor kommer dock troligtvis kvarstå så länge det generösa utbudet av parkering finns kvar på Medicon Village. Ekonomiskt finns det all anledning att se över utbud och efterfrågan på parkering, och även på ett progressivt sätt uppmuntra en

utveckling som styr mot mindre andelar arbetspendling som sker med bil. Förutom ekonomiska vinster visar forskning på andra mervärden som ökad fysisk och mental hälsa hos anställa som går, cyklar eller åker kollektivt till jobbet, med färre sjukskrivningar som följd (He & Baker 2004; Schantz 2015). Man kan även räkna hem miljövinster till följd av minskade utsläpp från transporter, som ofta utgör en stor del av en arbetsplats totala klimatpåverkan.

Studien förslår ett antal väl beprövade och konkreta åtgärder på olika nivåer som fungerat framgångsrikt på andra arbetsplatsområden. Helst bör en kombination av styrande och stimulerande åtgärder implementeras för att öka chansen att synergieffekter uppstår där helheten blir större än delarna.

Referenser

- Banister, D. (2008). The Sustainable Mobility Paradigm. *Transport Policy* 15, 73-80
- Dickinson, J., Wretstrand, A. (2015). Att styra mot ökad kollektivtrafikandel, en kunskapsöversikt. K2 research 2015:2.
- Engström, E. (2014). Hållbart resande på företag – En studie om hur ÅF Solna kan skapa förutsättningar för hållbara arbets- och tjänsteresor. Examensarbete inom miljöstrategisk analys, avancerad nivå 30 hp.
- Department of Transport. (2014). TravelSmart Workplace ideas – Workplace actions for active and sustainable travel. www.transport.wa.gov.au/travelsmart
- Henriksson, M., Aretun, Å. VTI (2016). Åtgärder för att frigöra parkeringsplatser för besöksparkering och potentiella konsekvenser för arbetspendlare - En analys av parkering som social praktik.
- Kista Commute. (2015). <http://www.kista.com/kista-commute/>
- Linköping kommun. (2012). Parkering för ett rikare stadsliv. <http://www.linkoping.se/kommun-och-politik/kommunfakta/regler-och-styrande-dokument/styrande-dokument/riktlinjer/parkering-for-ett-rikare-stadsliv/> (Hämtad 2016-10-31)
- Litman, T. (2006). Parking Management - Strategies, Evaluation and Planning. Victoria Transport Policy Institute February 20, 2006.
- Ljungberg, C (2015). Ljungbergs Blogg, Istället för parkering – så här gör man. <http://www.christerljungberg.se/2015/06/istallet-for-parkering-sa-har-gor-man/> (Hämtad 2016-10-25)
- Lunds kommun (2013) Parkeringsnorm för cykel och bil i Lunds kommun <http://www.lund.se/parkeringsnorm> (Hämtad 2016-10-25)
- Lunds kommun (2014) LundaMaTs. <http://www.lund.se/Medborgare/Trafik--infrastruktur/LundaMats---hallbara-transporter/> (Hämtad 2016-10-11)
- Lunds kommun (2014a). LUNDAMATS III, strategier för ett hållbart transportsystem i Lunds kommun.
- Lunds kommun, stadsbyggnadskontoret (2014b). Ramprogram för Medicon Village och företagsstråket Sölvegatan. <http://www.lund.se/Global/F%C3%B6rvaltnings/Stadsbyggnadskontoret/PDF-filer/Medicon%20Village%20och%20f%C3%B6retagsstr%C3%A5ket%20S%C3%B6lvegatan/Ramprogrammet.pdf> (Hämtad 2016-10-31)
- Lunds kommun (2016). LUNDAMATS III, verksamhet och resultat 2015.

Medicon Village (2016) Ytterligare 200 personer från Region Skåne flyttar in.
<http://www.mediconvillage.se/sv/news/2016/05/ytterligare-200-personer-fr%C3%A5n-region-sk%C3%A5ne-flyttar>
(Hämtad 2016-10-14)

Neergaard, K., Petersson, B. (2011) Trivector rapport. Eslöv parkeringsutredning – parkeringsutbud, parkeringsavgifter och parkeringsnormer.

Newman, P., Kenworthy, J. (2015). The End of Automobile Dependence How Cities Are Moving Beyond Car-Based Planning.

Schantz, P. (2015). Om gång och cykling, hälsa och hållbar utveckling. Umeå universitet, Medicinska fakulteten, Institutionen för folkhälsa och klinisk medicin, Yrkes- och miljömedicin. Gymnastik- och idrottshögskolan, GIH, FoU-gruppen för rörelse, hälsa och miljö. Utgiven av Trafikverket.

Svensson, T., Hedström, R. VTI (2010). Parkering - Politik, åtgärder och konsekvenser för stadstrafik.

SVT (2016) P-avgifter kan höjas igen
<http://www.svt.se/nyheter/lokalt/skane/p-avgifter-kan-hojas-igen>
(Hämtad 2016-10-25)

Trivector (2012). Grön resplan för Chalmers campus Johanneberg. Rapport 2012:57.

XZ He, DW Baker. (2004). Body mass index, physical activity, and the risk of decline in overall health and physical functioning in late middle age. *Am J Public Health*. 2004;94(9):1567–1573.

Bilagor

Webbenkätens frågor. Svartalternativen är inte redovisade.

1. Kön
2. Ålder
3. Har du egen cykel?
4. Har du körkort för bil?
5. Har du tillgång till bil i ditt hushåll?
6. Har du en kollektivtrafikhållplats inom 300 meter från ditt hushåll?
7. Har du jojo-kort?
8. I nuläget, hur många dagar i veckan tar du dig till arbetet på Medicon Village?
9. Delresa 1 - Initialt börjar resan för de flesta av oss med gång till exempelvis bilen, cykeln, bussen eller tåget. Ungefär hur lång är denna delresa för dig räknat från ytterdörren?
10. Delresa 2 - Nu är vi vanligtvis på resans huvudfärdmedel. Ange vilken typ av färdmedel detta är. Gör du flera byten, ange det som utgör längsta delen av resan.
11. Delresa 2 - Ungefär hur lång är denna resa i kilometer?
12. Delresa 3 Detta är vanligtvis vår sista del av resan som oftast sker med gång från exempelvis bilen, cykeln, bussen eller tåget. Ungefär hur lång är denna sträcka?