

**Bilaga 10** till kommunfullmäktiges protokoll 2007-11-26 § 14

*Ny version*

**Svar på interpellation (2007:42) av Åsa Romson (mp) om utökningen av parkeringsplatser genom garageutbyggnader på Södermalm**

Åsa Romson ställer i en interpellation följande frågor till mig:

1. Är det rättvist att barnens skolor ska lämna ifrån sig utrymme till bilgarage och därmed öka biltrafiken alldeles kring skolan?
2. Är det samhällsekonomiskt vettigt att låta skolorna och parkerna lämna utrymme och bygga garage samtidigt som flera garage under husen inte nyttjas som garage eftersom det är så billigt att parkera på gatan?
3. Som det är nu subventioneras boendeparkering i garage genom Stockholm Parkering och boendeparkering på gatorna genom Trafikkontoret medan majoriteten av Stockholmsarna (vilka inte har egen bil) utan ersättning tvingas avstå från värdefulla ytor och bra luft. Är det rättvist?
4. Stockholm har ett stort behov av att se över och göra reformer av sin parkeringspolitik som är splittrad, orättvis och missgynnar övergången till en bilsnål stad. Kommer den borgerliga majoriteten göra någon större översyn av parkeringspolitiken där långsiktiga mål för staden vägs in efter diskussion med stockholmarna?

Som svar vill jag anföra följande:

Stadslivet handlar ofta om konflikter. När många människor lever på en begränsad yta måste olika användningsområden för exempelvis mark ofta vägas mot varandra. Huruvida detta är rättvist eller inte beror i grunden på vilket rättvisebegrepp man ansluter sig till och avgörs lämpligen från fall till fall. Det är svårt att säga något generellt om detta.

Samtidigt som det ofta är nödvändigt att prioritera mellan olika verksamheter gör den tekniska utvecklingen dock att vi ständigt blir bättre på att hitta lösningar där flera intressen kan tillgodoses samtidigt. Ett utmärkt exempel på detta är möjligheten att anlägga effektiva parkeringsgarage under jord.

Det finns flera fördelar med underjordiska parkeringsgarage. De minskar trycket på gatuparkeringen – vilket bland annat ger skapar möjligheter att rusta upp gatumiljön – det underlättar framkomligheten för kollektiv-, nytto- och cykeltrafiken, söktrafiken minskar liksom antalet kallstarter.

Ett exempel på ett parkeringsgarage som kommer att bidra positivt till såväl stadsbilen som stadsmiljön är det planerade underjordiska garaget vid Hovslagargatan på Blasieholmen. Genom innovativa tekniska lösningar är det möjligt att där bygga ett automatiskt garage i upp till 8 plan med plats för 260 bilar.

Detta garage inkräktar inte på annan verksamhet – i stället skapar det förutsättningar för att frigöra ytor ovan jord och förbättra möjligheterna att rusta upp gatumiljön.

Planeringen för ett framtida parkeringsgarage under bollplanen vid Södermalmskolan i kvarteret Rosendal Mindre pågår för närvarande varför det inte är möjligt att uttala sig om något slutgiltigt förslag. Jag kan dock konstatera att syftet inte är att i någon betydande omfattning låta skola eller park lämna plats för garaget. Syftet är att möjliggöra ett parkeringsgarage under bollplanen och i samband med byggandet av garaget skall bollplanen nyanläggas. Garagets utformig har anpassats så att träd på Timmermansgatan och i planområdets sydvästra hörn kan bevaras.

Genom utbyggnaden av Södra Stationsområdet ökade antalet lägenheter med c:a 3 000 inom Maria församling och bilinnehavet med runt 105 % mellan 1980 och 2000. Samtidigt har parkeringsmöjligheterna längs Hornsgatan minskat när nya cykelfält byggts och lastzoner utökats. Detta har lett till att det råder stor brist på parkeringsplatser kring Hornsgatan och Mariatorget. En konsekvens av detta är att söktrafiken i området ökat.

Den befarade trafikökningen som det nya garaget kan antas alstra beräknas enligt studier bli marginell. Det handlar om runt 550 fordonrörelser per vardagsdygn varav huvuddelen bedöms vara fordon som redan finns i området. Någon ökning av trafikbuller eller luftföroreningar förväntas inte. På Timmermansgatan och S:t Paulsgatan beräknas trafikflödet öka med max 275 fordon per dygn på respektive gata. På övriga gator söder om Hornsgatan och norr om Södra Stationsområdet förväntas trafikflödet bli oförändrat eller eventuellt minska på grund av den reducerade söktrafiken.

Om det är samhällsekonomiskt vettigt att bygga underjordiska garage måste rimligen avgöras i varje enskilt fall. Mycket talar för att så är fallet vad gäller garaget under den aktuella bollplanen.

Huruvida det är rättvist att subventionera boendeparkeringar är återigen en fråga om hur rättvisebegreppet definieras. Jag kan konstatera att Stockholms Parkering AB är ett vinstdrivande bolag som bär sina egna kostnader, vilket pekar på att subventioneringen inte sker på några andra gruppers bekostnad. Det är dessutom svårt att jämföra olika gruppers kostnader med varandra utifrån enskilda variabler. Även om priserna för boendeparkering vore subventionerade så borde detta rimligen vägas mot hur andra trafikslag subventioneras och beskattas.

Parkeringssituationen i Stockholm ses för närvarande över på en rad områden. Bland annat så utreds möjligheterna att inrätta fler vinkelparkeringar, möjligheten att utöka antalet parkeringsgarage under jord och behovet av fler infartsparkeringar. Resultatet av det pågående arbetet kommer kontinuerligt att utvärderas och ligga till grund för framtidens parkeringspolitik.

Stockholm den 28 september 2007

Mikael Söderlund  
Stadsbyggnads- och Trafikborgarråd