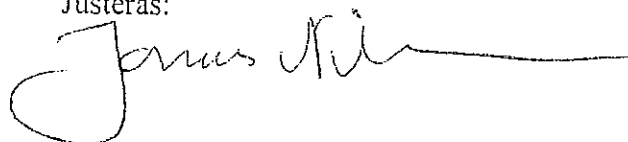


Protokollsutdrag

Nr 5/2010

Protokoll fört vid sammanträde med
styrelsen för Stockholms
Stads Parkerings AB onsdagen
den 10 november 2010 klockan 08.15
i Stockholm.

Justeras:



Jonas Nilsson



Bengt Sandberg

Närvarande:

Ordföranden

Jonas Nilsson

Vice ordföranden

Bengt Sandberg

Ledamöterna

Jan Tigerström
Charlotta Schenholm
Erik Stigell
Annette Lundquist Larsson

Tjänstgörande suppleanten

Ragnar Persson

Suppleanten

Lars Edvall

Förhinder hade anmälts av:

ledamoten
suppleanten

Eva Oivio
Abebe Hailu

Personalrepresentanter

Göran Stepanovic, SKAF
Gary Granquist, SKTF
Torbjörn Falksund SACO

Dessutom närvarande

VD Kjell Karlsson
Roger Lundquist
Bo Lövgren
Lena Karlsson
Anders Edlund
Kerstin Sigurdsson
Tord Andersson
Christer Björklund

samt vid protokollet

§ 8 Parkering för en bättre stadsmiljö

Förelåg ett 2010-11-10 av bolaget upprättat investeringsprogram för garage innerstaden.

Ledamoten Annette Lundquist Larsson ställde en fråga rörande förslag nr 16 och ägarförhållandena för marken. Bo Lövgren svarade att Stockholms stad är markägare.

Ledamoten Erik Stigell anmälde ett eget förslag i ärendet (Bilaga 1)

Styrelsen beslöt

att för egen del godkänna investeringsprogrammet.

att föreslå koncernstyrelsen för Stadshus AB att kommunfullmäktige beslutar om investeringsprogram för underjordiska garage i innerstaden.

Ledamoten Erik Stigell reserverade sig mot beslutet med hänvisning till sitt eget förslag.

Rätt utdraget intygas:



.....

Christer Björklund
Styrelsens sekreterare

Uttalande av Erik Stigell (MP) angående beslut om nytt investeringsprogram för garage i innerstaden
2010-11-08

Jag anser att Investeringsplanen inte gynnar bolagets lönsamhet och att de därför bör omarbetas. Den saknar också konsekvensanalyser rörande ekonomi, stadsmiljö, miljö. Jag anser att en ny investeringsplan måste bygga på en sammanhängande parkeringspolitik för Stockholm där underjordiska garage byggs under förutsättning att de är lönsamma och att de bidrar till att förbättra stads- och luftmiljön genom att minst motsvarande mängd ytparkering omvandlas till ytor för stadsliv, gående och grönska.

Lönsamheten i bolaget riskerar att gröpas ur

Investeringsprogrammets ekonomiska redovisning visar att de nya garagen inte kommer bidra till företagets lönsamhet utan kommer gröpa ur den genom att det företrädesvis innehåller objekt som inte är företagsekonomiskt lönsamma. Ett privat parkeringsföretag skulle aldrig göra investeringarna eftersom en förutsättning för programmet är att bolaget är kommunägt och kan låna med skattebetalarna som säkerhet samt att avkastningskravet på företagets kapital tillåts vara lågt eller noll. Därigenom minskar också koncernbidraget från bolaget som används till andra viktiga verksamheter i staden vilket är negativt. Att garagen efter några år klarar avkastningskraven och blir bokföringsmässigt lönsamma bygger framförallt på att värdet av garagen skrivits ned.

Vilka är kunderna och var finns de?

I beskrivningen av de möjliga investeringsobjekten har tekniskt aspekter av olika lokaliseringar fått en dominerande roll medan analysen av de tänkta kunderna är knapphändig. Beläggningar i kringliggande garage där marknadsmässiga priser tillämpas redovisas inte i något fall, istället redovisas uppskattad efterfrågan på gatumarksparkering som inte tillämpar marknadspriser utan olika subventioner för boende och nolltaxa på natten. Gatumarksparkering till under halva marknadspriset kommer alltid ha en hög efterfråga till följd av det låga priset och att använda det som en bild av marknadsefterfrågan riskerar att ge en uppblåst bild av efterfrågan. Andra fastighetsbolag försäkrar sig om att t.ex. 70 % av ytan är kontrakterad innan projektering inleds, ett liknande förfarande skulle betydligt minska bolagets ekonomiska risk med t.ex. dålig beläggning.

Det finns stadsmiljövinster som inte tas tillvara

Planen visar på stadsmiljömässiga fördelar som mycket väl skulle kunna väga upp vissa ekonomiska nackdelar i programmet men dessa inslag är få och vagt uttryckta. För att säkerställa stadsmiljövinster behöver en princip knäslättas, liknande den i Zurich stad, att lika många gatuparkeringsplatser tas bort som tillförs i garage och att den frigjorda marken användas till andra ändamål än biluppställning. En sådan princip saknas i programmet som istället bygger på att programmet ska ge ett nettotillskott av parkeringsplatser.

Brist på p-platser och besvär av söktrafik framförs som problem som garagen kan tänkas lösa. Tesen att garagen kan lösa sådana problem är dock dåligt underbyggd. Den enda undersökning av parkeringsutbudet som gjorts, parkeringsstudierna gjorda av GFK under 1999, visade att det rädde minst balans mellan antalet bilar och antalet parkeringsplatser i de flesta områden i innerstaden och brist i endast ett fåtal områden. Däremot gör de stora prisskillnaderna mellan politiskt prissatt gatumarksparkering och marknadsprissatt tomtmarksparkering att det finns en stor efterfrågan på

billig och gratis parkering. Det problemet kan knappast lösas med fler marknadsprissatta garageplatser. Att parkerarna är priskänsliga har också framhållits i otaliga rapporter från bolaget om marknadsläget. Den söktrafik som kan antas uppstå, även om ingen har mätt det, torde röra gratisdelen av parkeringsmarknaden där marknadsmekanismen är satt ur spel och inte garagen.

Garage är olämpliga att placera vid skolor

Några garage placeras i förslaget invid skolgårdar vilket ur trafiksäkerhets- och barnperspektiv är olämpliga placeringar. Att lägga verksamheter som genererar mycket fordonsrörelser på platser där många barn rör sig och vistas är olämpligt och garage nära skolor bör därför tas bort ur programmet. Andra lokaliseringar som Tegnérunden har redan tidigare avisats efter protester från grannar. Att åter ta upp dem utan att det föregås av någon sorts dialog, kan uppfattas som provocerande.

Analys av miljöeffekter saknas

Jag saknar också en analys av miljöeffekterna av programmet. Att anlägga 5-6000 nya parkeringsplatser i innerstaden är en betydande förändring av trafiksystemet som kan förväntas ge ökat trafikarbete och mer avgasutsläpp. Stockholm har redan idag stora problem som riskerar att förvärras bla har regeringen fastställt ett åtgärdsprogram för att minska utsläppen av hälsofarliga partiklar och kväveoxider enligt MB 5kap 8§ med bla innehåller åtgärder på "parkeringspolitikens område". Ytterligare 5000 parkeringsplatser netto riskerar att förvärra problemen och motverka åtgärdsprogrammet. Konsekvenserna för luftmiljön och för stockholmarnas hälsa av ytterligare avgasutsläpp till följd av programmet berörs inte trots att det torde vara en grundläggande planeringsförutsättning enligt Miljöbalkens 2kap 1-3§§. I Miljöbalken (5 kap 3§)anges att: "vid planering och planläggning skall kommuner och myndigheter iaktta miljö kvalitetsnormer". I förarbetena anges att med iaktta menas att planering och planläggning ska göras på ett sådant sätt att möjligheterna att uppfylla normerna underlättas. Hur Stadsbyggnadskontoret, Trafikkontoret, Exploateringskontoret och bolaget iakttagit miljö kvalitetsnormerna i planeringen av garagen i programmet framgår inte. Luftkvaliteten som påverkar många människors hälsa är i lagen utpekad som en viktig planeringsförutsättning och behöver därför redovisas tydligt.

Den ansvariga tillsynsmyndigheten för luftkvaliteten, Miljöförvaltningen i Stockholm, har tidigare efterfrågat att ett samlat grepp ska tas över alla garageutbyggnaders miljöeffekter (dnr 2005-005955-211). Detta påpekande är fortfarande giltigt och borde beaktas i planeringen.