

## Privatisera Skeppsbrogaraget

Om det är något som rör upp känslor och ger upphov till artiklar på både sidan två, fyra och fem i Göteborgs-Posten så är det frågan om antalet p-platser och bilens roll i staden.

Detta är i sig inte svårt att förstå. Bilen är inte bara en symbol för frihet – i många sammanhang innebär den en faktisk frihet. För alla dem som snabbt och enkelt kan förflytta sig från punkt A till punkt B utan att behöva konsultera tidtabeller eller förstå dysfunktionella biljettsystem är bilen guld värd. Att Volvos försäljning av bilar, både direkt och indirekt, är grunden för många göteborgares försörjning är också en realitet.

Å andra sidan borde det vara lätt att inse att bilen förbrukar ändliga resurser och utgör ett hot mot miljö och hälsa, där en konkret påminnelse är att luftkvaliteten nyligen var så dålig och Osloborna blev förbjudna att köra med sina dieslbilar.

Det är vanligt att man i debatten om bilismen får höra att det inte är bilarna i sig utan utsläppen som ska stävjas och att detta med elbilens intåg inom kort kommer att vara en icke-fråga. Självfallet är det så att om de flesta bilarna i Oslo hade varit eldrivna så hade utsläppen av kväveoxider inte utgjort något större problem, men tyvärr är problemen inte ur världen bara för att bilarna saknar avgasrör.

För samtliga transportslag – bilar, flyg, tåg eller fartyg – kan man dela upp resursbehov och miljöpåverkan i tre delar: fordonet, infrastrukturen (vägar, spår, hamnar etc.) och bränslet. Det går inte att få fram några exakta siffror, men de uppskattningar som finns visar att för bilens del är de tre av samma storleksordning. När den nya bilen rullar ut från fabriken har den orsakat CO2-utsläpp som lågt räknat svarar mot 5 000 mils körning. Då byggandet och underhållet av vägnätet också ger utsläpp som av några tusen mils bilkörning leder det fel att ensidigt fokusera på bränslet. Denna fixering är ännu mer anmärkningsvärd när man "glömmer" att elektricitet inte är en fri resurs. Trots att det förnybara har ökat är elektriciteten fortfarande till stor del genererad i kolkraftverk (Sverige har knappast några sådana, men fler elbilar torde minska vår ellexport till Tyskland, vilket de i så fall tvingas kompensera med kol – allt hänger ihop).

Våra kommunalpolitiker borde därför vara varsamma med att investera för en ökad biltrafik. Hur mycket frihetssymbol bilen än är, så är det bara en tidsfråga innan resursbrist, klimathot och miljöpåverkan kommer att resultera i en minskad privatbilism. För många göteborgare kommer en minskad bilkörning visserligen att vara obekvämt och ge längre restider, men det är likväl något som borde vara grunden för stadsbyggandet och ett ansvarsfullt hushållande med stadens kassakista.

I ljuset av detta, varför investerar det kommunala P-bolaget 628 miljoner i ett garage med 700 platser under älvens yta vid Skeppsbron? Låt istället något av de privata fasighetsbolagen, till exempel Serneke eller NCC, bygga och driva garaget. Om de kan räkna hem investeringen och tjäna pengar på p-platserna är det dem väl unt. De offentliga medlen bör satsas på annat.

### Stellan Tengroth

Sedan detta skrevs har den beräknade kostnaden för garaget ökat med 200 miljoner ([GP 2017-09-17](#)).