

## **Interpellation av borgarrådet Dennis Wedin (M) till trafikborgarrådet Lars Strömgren (Mp) om dialogen med företagare i Stockholm City**

Om mindre än nio månader ska den rödgröna majoriteten stänga av stora delar av Stockholm City för all biltrafik som inte är helt utsläppsfri. Moderaterna har ställt sig kritiska till förslaget av flera skäl. Inte minst för att både stockholmare och företagare inte ges någon som helst tid att ställa om och köpa en utsläppsfri bil inom den korta tidsramen.

Moderaterna har besökt både större och mindre företag med verksamheter inom zonens område. Gemensamt för alla aktörer är en stor vilja att ställa om. Men flera aktörer lyfter samtidigt problemen med att införandet är så snart i tid och på en så pass begränsad yta. Bristen på tillgängliga elfordon för transporter och befintlig laddinfrastruktur, samt att underleverantörer eller kunder inte hinner ställa om, är de främsta orosmomenten som företagare på plats berättar om. Vissa såsom exempelvis Mio utvärderar om man kommer behöva lämna sin nuvarande plats.

Svensk Handel har i yttrande om Miljözon 3 framfört att förslaget riskerar, i sin nuvarande form, att påtagligt försämra Stockholms näringslivsklimat, arbetsmarknad och attraktivitet. Försvagas näringslivet försämras även företagens omställningskraft till en verkligt hållbar mobilitet. En olyckligt vald plats för en miljözon klass 3 kan medföra att Stockholm blir ett avskräckande exempel i stället för en förebild för hållbar omställning. Svensk Handel och Visita bedömer också är att mellan 1 000 – 2 000 arbetstillfällen kan gå förlorade i city om miljözonen införs enligt det nuvarande förslaget. I antagandet är endast direkta effekter medräknade och inte möjligheten att butiker och företag väljer att flytta sina verksamheter till andra närliggande kommuner i Stockholmsregionen där möjligheten till lönsamhet är större.

Innan staden kan införa förbud måste förutsättningar för att faktiskt göra rätt finnas. Det är just detta Moderaterna menar saknas – vilket riskerar få företag att lämna Stockholm City.

Med anledning av detta vill jag fråga trafikborgarrådet:

1. Vilken dialog har trafikborgarrådet och trafikkontoret haft med företagare inom Miljözon 3 innan beslutet fattades?
2. Vilka reaktioner har trafikborgarrådet tagit emot från företagarna på plats, och vilken dialog kommer gälla framåt från stadens sida?
3. Hur kommer responsen från berörda parter redovisas och utvärderas?
4. Vilken typ av dialog har trafikborgarrådet fört med företagare och aktörer runt om i stan vilka kommer behöva leverera varor, tjänster eller service inom miljözon klass 3 området?
5. Varför omprövas inte införandet av miljözonen så att det faktiskt ska gå för företag på plats att kunna ställa om i en möjlig takt?