

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

Dnr KS 2024/382

Borgarrådet Dennis Wedin har ställt ett antal frågor till mig om dialogen med företagare i Stockholm City kopplat till införandet av miljözon klass 3.

Miljözoner, dubbdäcksförbud, ökad cykling och elektrifiering har steg för steg gjort luften i Stockholm mindre dålig. Tyvärr är den fortfarande inte hälsosam. I stora delar av innerstan fortsätter utsläpp från bensin- och dieslbilar att skada barn, äldre och gravida.

För att komma till rätta med den dåliga luften slog staden år 2021 fast att hela innerstan ska vara utsläppsfri senast år 2030. Idag har en blocköverskridande majoritet av partierna i Stockholms stad tagit ställning för samma mål. Det är ett löfte som ställer krav på åtgärder.

Moderaternas gruppledare har förklarat att han vill att hela Stockholms stad ska vara miljözon klass 3 senast år 2030. Ändå tycker partiet att det är för tidigt att införa samma slags miljözon i en del av City på nyårsafton år 2024. Det är ett obegripligt besked.

Stockholms rödgröna styre vill att omställningen till en utsläppsfri innerstad ska göras stegvis. När miljözonen i City träder i kraft kommer det att ha gått över två år sedan staden aviserade att den skulle införas. Vi ger boende och företagare i Stockholm tid att ställa om. Moderaternas färdplan lyser med sin frånvaro.

För att förankra införandet av Sveriges första miljözon klass 3 har staden bedrivit ett omfattande dialogarbete. Under arbetet med miljözonen har Stockholm arrangerat nio större dialogtillfällen med intressenter i området.

Totalt har staden haft möten med över 80 enskilda aktörer och branschorganisationer. Det innefattar till exempel fastighetsägare, representanter för besöksnäringen och aktörer som sysslar med leveranser och service.

Synpunkter från stadens dialogprocess har omhändertagits i den gedigna konsekvensanalys som publicerades i samband med Trafiknämndens beslut om miljözonen. Inför beslutet i Kommunstyrelsen och Kommunfullmäktige har även en regelrätt remissrunda genomförts. Sällan har ett beslut föregåtts av mer dialog.

Arbetet med den kommande miljözonen har visat att det finns en bred palett av åsikter om förändringen. Hälften av invånarna bedömer i dag att de kommer att påverkas positivt av miljözonen. Bland företagare tycker vissa att stadens plan är för ambitiös, medan andra efterfrågar en betydligt större zon.

Däremot finns det ingen tvekan om att omställningen är möjlig. Transporterna i den nya zonen kräver omkring 450 lastbilar om dagen. Redan i dag rullar över 5 700 lastbilar på stadens gator som antingen drivs av el eller gas. För näringsidkare i City väntar lägre buller, trevligare stadsmiljö, fler människor i rörelse och nya kunder.

Stockholms rödgröna styre ser att miljö- och klimatomställningen behöver ske i samarbete med näringslivet. Dialogen med företag och andra intressenter i City kommer givetvis att fortsätta även efter att miljözonen har trätt i kraft. Inte minst kommer samtal att föras om den kommande utvidgningen av zonen.

På stadsövergripande nivå pågår därutöver sedan år 2007 en värdefull dialog i Miljö- och klimatpakten, där Stockholms stad idag samlar cirka 350 aktörer som vill minska sin klimatpåverkan. I början av år 2021 sjuöskades även Elektrifieringspakten där ett 80-tal aktörer för närvarande samarbetar för en snabbare elektrifiering.

Sveriges huvudstad befinner sig mitt i en omvandling till en mer levande stad med lägre utsläpp och friskare luft. Runt om i hela staden har företag bestämt sig för att ta tåten i det skiftet. Stockholms rödgröna styre vill tillvarata näringslivets engagemang och genomföra omställningen gemensamt. Moderaterna är välkomna att vara med på resan.

Stockholm den 17 april 2024

Lars Strömgren