

Inspel rörande införandet av Miljözon 3

1. Svensk Handel står bakom ambitionen att förbättra luftkvaliteten men ifrågasätter om det som har presenterats är en lösning som kommer att leda till det målet

Med den snäva tidplan som är presenterad kommer det ej att finnas tillgång till rätt klassade fordon för att täcka de transporter som butiker i city är beroende av. Därutöver saknas chaufförer som får köra dessa då de blir tyngre än de nuvarande lätta lastbilarna. Fram till dess att det blir möjligt att investera i elfordon kommer transporter av typ Euro 6-bilar att behöva genomföras. De utsläpp vi ser från dessa är ytterst låga och behöver ställas i paritet till de utsläpp som elbilarna kommer att skapa då de blir tyngre och därmed skapar större slitage på våra vägar med ökad nivå av förslitningspartiklar som följd.

En risk finns också att övriga regionen och även stora delar av Sverige kan komma att dräneras på eldrivna fordon då de fordon som finns i drift idag behövs för att kunna verka i Stockholms innerstad. Svensk Handel ställer sig också frågande till om Stockholms stad vill, eller ens får, ha transportfordon som står och laddar i det publika vardagsrummet? Laddinfrastruktur för tyngre fordon har andra säkerhetskrav än den för personfordon. Då det inte är fråga om långa transporter i city blir det kanske inget behov av den typen av laddinfrastruktur i detta område. Det kommer dock att ställas krav på andra kommuner i regionen att lösa detta då transportfordonen måste laddas någonstans.

Stockholms ambition, att vara ledande i hållbarhetsfrågor, riskerar därmed att skjuta problemen till andra delar i staden och landet.

2. Stockholms innerstad bygger på inresande

Stadens ambition, att city ska vara ett grönt vardagsrum där både invånare och besökare flanerar på gator och torg, kan gå om intet om varor och gods inte kan levereras i tillräcklig mängd till butiker, restauranger och kontor. Kultur, hotell och butiker riskerar därmed att få ett mindre kundunderlag. Finns inga varor, finns inget att köpa eller äta och inte heller något att titta på i skyltfönstren. Inte heller kollektivtrafiken kommer i det korta perspektivet kunna leverera den tillgänglighet som efterfrågas då utbyggnationerna inte är klara och regionen för närvarande skär ned på trafiken på grund av dålig ekonomi. En ytterligare aspekt på kundunderlaget är att Stockholm riskerar att förlora många gäster, svenska och utländska, om inte turistbussarna får tillträde till staden. Parallellerna till pandemiåren är tydliga då staden tömdes på liv och handeln i Stockholms innerstad tappade 50 procent av sin omsättning.

3. Åtgärden leder till snedviden konkurrens och arbetstillfällena riskerar att gå förlorade

Om det blir brist på fordon för transporter riskerar arbetstillfällena att gå förlorade då butiker, restauranger, hotell, kulturverksamheter m m kommer att drabbas av ett mycket mindre kundunderlag, brist på varor och gods, minskad omsättning och ökade kostnader. Dessa branscher är kända för att skapa arbetstillfällena och instegsjobb för unga och nyanlända. I hela kommunen finns över 80 000 anställda i handeln vilket gör branschen till Stockholms tredje största arbetsgivare, efter företagstjänster och information/kommunikation. Enbart i det utpekade område som har presenterats för införande av miljözon 3 berörs närmare 870 verksamheter med 8 400 anställda. Ett antagande från Svensk Handel är att mellan 420 och 840 arbetstillfällena kan gå förlorade bara inom handeln 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.

Attraktiva städer behöver handel. Boende och besökare ser sällan de gränser som de beslutande arbetar efter. I stockholmsregionen sker handeln i olika stadskärnor, köpcentrum och handelsområden där utbudet och tillgängligheten är det som styr vilken handelsplats man väljer för stunden. Även kontorshyresgästerna är beroende av handeln. Med det förändrade arbetssätt som har tillkommit efter pandemin har det blivit allt viktigare att kontoren är placerade på platser som har ett brett och attraktivt utbud för att få medarbetare välja att komma till kontoren för att arbeta.

Att införa Sveriges striktaste miljözon, i det som är Sveriges näringslivstätaste kluster, riskerar att leda till snedvriden konkurrens, då villkoren för företagande i detta område försämras och fördyras jämfört med övrigt näringsliv i Stockholm, regionen och landet i övrigt

4. Svensk Handel delar Stockholm stads ambition men för att detta ska bli verklighet behöver staden agera först

Miljözon 3 sätter stora krav på näringslivet men för att detta ska gå att genomföra behöver staden visa upp en hållbar lösning gällande tillgänglighet både för individer och transporter, tillgång till el, lastfar, lastzoner m.m. Det behöver finnas BK-4 vägar där framförallt broar och passager är en trång sektor, speciellt som Stockholm är byggt på öar. Transporter och bilar kan annars behöva åka omvägar med längre sträckor till följd, vilket i förlängningen skapar miljö- och klimatproblem i andra områden i staden.

5. Svensk Handel räds att de dispenser som kommer att krävas på grund av den snäva tidplanen snarare leder stadens ambition fel än rätt

För att få en miljözon att bli verkningsfull behöver näringslivet tillsammans med staden kartlägga vad som finns och vad som eventuellt saknas och behövs. En gemensam tidplan behöver sättas, vilken gör det möjligt att genomföra en omställning som leder till ett bra samhälle ur både miljöns, invånarnas och näringslivets perspektiv. Med en gemensam insats kan vi även ta hänsyn till den ekonomiska och sociala hållbarheten. Något som är minst lika viktigt som klimatet.

6. Hållbarhetsfrågor är centrala för handeln

Handeln jobbar hårt med hållbarhetsfrågor generellt och med hållbara leveranser i synnerhet. I takt med tillgången på fordon och chaufförer är handeln på god väg att minska sina utsläpp rejält med moderna och smartare transporter. I Svensk Handels regi har en egen branschöverenskommelse för fossilfria leveranser tagits fram. I dagsläget är det tekniken och inte handeln som är utmaningen när det gäller hållbar planering i våra städer. Svensk Handel och våra medlemmar deltar gärna i arbetet med en mer tillgänglig och modern stadskärna, där vi ser möjligheter i andra lösningar än det som per idag har presenterats i genomförandet av Miljözon 3.

7. Svensk Handel önskar svar på följande frågor

1. Hur stort är problemet med luftkvalitet inom det utpekade området och vilka riktvärden enligt rådande lagstiftning utgår man ifrån?
2. Vilken och hur stor nytta ser kommunen med införandet av en miljözon?
3. Hur ser den samhällsekonomiska analysen ut?