



Forslag til nulemissionszone på Indre Vesterbro

Indhold

Indledning	3
Beskrivelse af zonen	4
Zonens afgrænsning	4
Hvem gælder zonen for?	4
Hvornår træder zonen i kraft?	5
Muligheder for dispensation	5
Kontrol	6
Trafikken i og omkring nulemissionszonen i dag	7
Biltrafik i og omkring zonen i dag	7
Tællinger og gennemkørende trafik	7
Parkeringsforhold i og omkring zonen i dag	8
Muligheder for offentlig transport i og omkring nulemissionszonen	9
Nulemissionszonens effekter	10
Centrale forudsætninger	10
Effekter på parkering	10
Effekt af omvejskørsel fra den gennemkørende trafik	11
Miljøgevinster (klima, luftforurening og trafikstøj) ved etablering af zonen	12
Konsekvenser for erhvervslivet i nulemissionszonen	13
Kilder	16
Oversigt over bilag	17

Indledning

Den 3. december 2024 vedtog Folketinget en ændring til Lov om miljøbeskyttelse. Ændringen betyder, at alle kommuner kan indføre én nulemissionszone i et sammenhængende byområde.

Borgerrepræsentationen har på den baggrund besluttet at sende forslag om en nulemissionszone på Indre Vesterbro i otte ugers offentlig høring og i høring hos Miljøstyrelsen.

I en nulemissionszone må der kun køre nulemissionskøretøjer. Nulemissionskøretøjer forstås som rent elektriske køretøjer og brændselscellekøretøjer. Dog er en række køretøjer undtaget kravene til nulemissionszoner, bl.a. køretøjer tilhørende beboere i zonen.

Læsevejledning

I det følgende beskrives zonens afgrænsning, hvilke køretøjer der er omfattet og undtaget kravene til nulemissionszoner samt mulighederne for dispensation og kontrol af ordningen. Desuden gennemgås den trafikale situation for den foreslåede zone og de omkringliggende områder i dag samt de forventede trafikale og miljømæssige effekter af at indføre en nulemissionszone. Af Bekendtgørelse om nulemissionszoner §5 (BEK nr 493 af 15/05/2025) fremgår en række punkter, som den offentlige høring som minimum skal indeholde oplysninger om. Af bilag 1 fremgår en oversigt over, hvor i notatet oplysningerne kan findes.

Frist for indgivelse af høringssvar

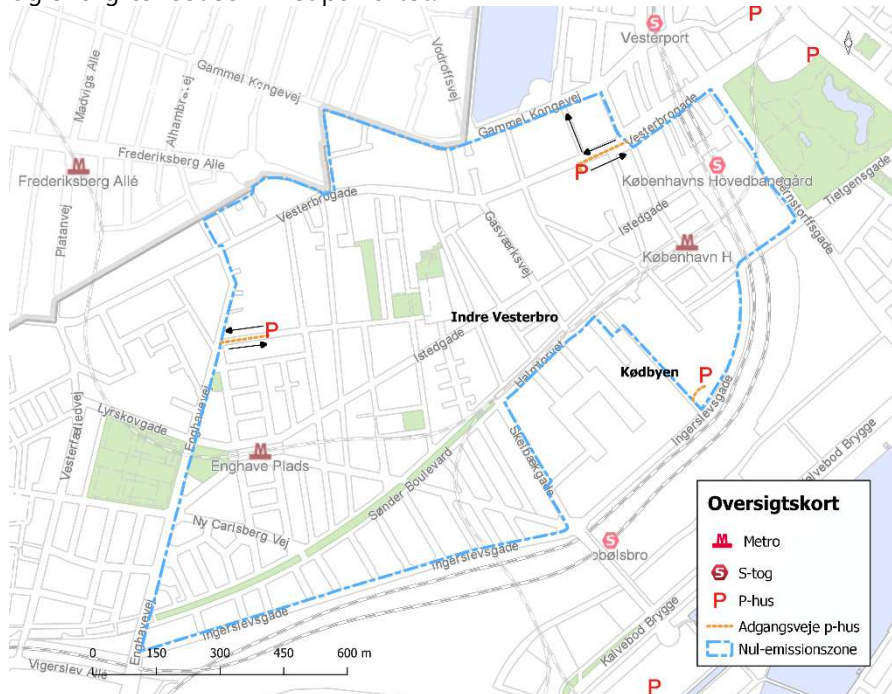
Bemærkninger til forslaget kan indgives via hjemmesiden blivhoert.kk.dk senest den 16. marts 2026.

Yderligere materiale i form af politiske indstillinger, analysemateriale og link til bekendtgørelse om nulemissionszoner kan findes via hjemmesiden blivhoert.kk.dk

Beskrivelse af zonen

Zonens afgrænsning

Nulemissionszonen på Indre Vesterbro dækker et område på 1,3 km² og er afgrænset som vist på kortet:



Figur 1: Afgrænsning af nulemissionszonen på Indre Vesterbro

Halmtorvet og Skelbækgade fra Kødboderne til Halmtorvet indgår i zonen. De øvrige veje, der afgrænser zonen, indgår **ikke** i zonen.

Zonen har tre adgangsveje til offentligt tilgængelige parkeringsanlæg:

- **A** Saga P-hus - adgang fra Vesterbrogade samt udkørsel via Sankt Jørgens Allé
- **B** DGI Byen parkering - adgang via Staldgade
- **C** Matthæusgade p-kælder - adgang fra Enghavevej via Matthæusgade

Hvem gælder zonen for?

Borgerrepræsentationen har besluttet, at nulemissionszonen skal omfatte al trafik, dvs. både private køretøjer og erhvervskøretøjer. Beboeres køretøjer er dog, jf. bekendtgørelsen, undtaget kravene i zonen.

Det betyder, at følgende køretøjer kun må befinde sig i zonen, når disse køretøjer er nulemissionskøretøjer, dvs. rent elektriske køretøjer eller brændselscellekøretøjer:

- Personbiler
- Busser, som er registreret med en tilladt totalvægt på 3.500 kg eller derunder
- Motorcykler
- Knallerter
- Varebiler
- Traktorer

- Lastbiler, som er registreret med en tilladt totalvægt på 12 t eller derunder

Undtagelser

En række køretøjer er, jf. Miljøbeskyttelsesloven §15 h og Bekendtgørelse om nulemissionszoner §14, undtaget kravene til nulemissionszoner. Det drejer sig om:

- Køretøjer, hvor den registrerede ejer eller bruger af køretøjet er en fysisk person med fast bopæl i den pågældende nulemissionszone
- Handicapkøretøjer
- Taxier med lift
- Køretøjer, der anvendes til sygetransport og flextrafik
- Køretøjer, når de anvendes til akut erhvervsmæssig kørsel med henblik på at afværge eller begrænse en nærliggende risiko for væsentlig materiel skade på privat eller offentlig ejendom
- Køretøjer, der benyttes af politiet, redningsberedskabet eller lignende nødtjenester, forsvaret eller fremmede militære styrker, som opholder sig i Danmark efter aftale med Danmark eller som led i Danmarks internationale forpligtelser

Hvornår træder zonen i kraft?

Klima-, Miljø- og Teknikudvalget skal efter den offentlige høring tage stilling til at sende forslaget til afgørelse hos Miljøstyrelsen, inkl. høringsnotat og eventuelle ændringer, som høringen har givet anledning til (2. kvartal af 2026). Først efter Miljøstyrelsens frist for indsigelser på 10 uger kan Borgerrepræsentationen træffe endelig afgørelse om etablering af en nulemissionszone (ultimo 2026).

Zonen vil, under forudsætning af at Miljøstyrelsen ikke har opsættende indsigelser og at Borgerrepræsentationen vedtager zonen, kunne træde i kraft for private køretøjer primo 2028 og for erhvervskøretøjer medio 2029.

Kommunalbestyrelsens beslutning efter Miljøbeskyttelseslovens §15 stk. 1 og 2 kan jf. miljøbeskyttelseslovens § 15 f, stk. 4 ikke påklages til anden administrativ myndighed.

Muligheder for dispensation

Lovgivningen giver mulighed for, at Københavns Kommune kan give midlertidige tilladelser til brug af et køretøj, der ikke er et nulemissionskøretøj i en afgrænset periode.

Dispensationer vil f.eks. kunne gives:

- til erhvervskøretøjer i særlige tilfælde, herunder hvis det vurderes, at en opgave ikke vil kunne løses med et nulemissionskøretøj, og det skønnes nødvendigt, at opgaven udføres i nulemissionszonen.
- hvis en person med fast bopæl i nulemissionszonen skal anvende et erhvervskøretøj i forbindelse med opgavevaretagelse

på ansøgers bopæl. Dispensationer til privatpersoner kan meddeles for en periode på op til tre måneder ad gangen.

- til et køretøj, der anvendes privat i særlige tilfælde og i en tidsbegrænset periode på op til tre måneder ad gangen.
- hvis nulemissionszonen rammer en ejer eller bruger af en fossilbil på en sådan måde, at opfyldelse af kravene vil udgøre ekspropriation.

Inden nulemissionszonen træder i kraft, skal forvaltningen, blandt andet på baggrund af høringssvarene, udarbejde forslag til vilkår for eventuelle dispensationer, der efterfølgende skal vedtages af Borgerrepræsentationen.

Kontrol

Jf. Miljøbeskyttelsesloven er det kommunen, der skal føre det generelle administrative tilsyn med overholdelse af nulemissionszonen i form af at monitorere efterlevelsen. Håndhævelse af overholdelse af nulemissionszonens regler varetages af politiet.

Trafikken i og omkring nulemissionszonen i dag

Biltrafik i og omkring zonen i dag

Området indenfor den foreslåede nulemissionszone på Indre Vesterbro omfattede i 2025 ca. 30.500 indbyggere, og der er ca. 6.500 indregistrerede køretøjer, hvor ejer/bruger har fast bopæl i zonen. Heraf er 5.350 ikke nulemissionskøretøjer.

Beregninger af trafikken foretaget med trafikmodellen COMPASS viser, at der i 2025 på et hverdagsdøgn foretages ca. 40.500 ture til og fra nulemissionszonen i bil, varebil og lastbil. I denne opgørelse er ture med personbil gennemført af beboere i zonen udeladt, da beboere er undtaget reglerne for zonen.

Der køres dagligt ca. 278.000 km i bil, varebil og lastbil indenfor zonen. Her er beboernes kørsel også udeladt.

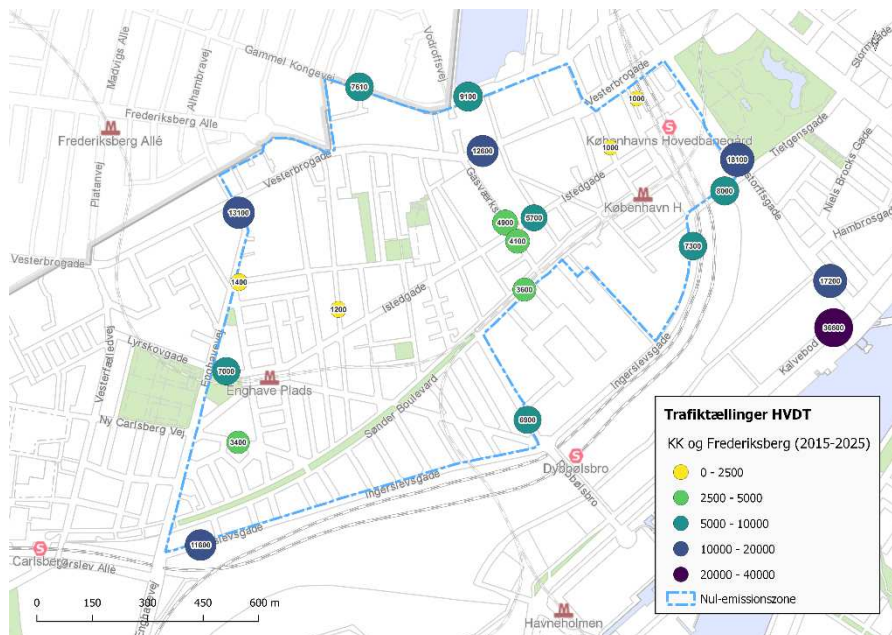
Turene og de kørte kilometer fordeler sig på køretøjer således:

Kørsel til og fra nulemissionszonen (eks. beboerkørsel)	Antal ture til og fra zonen (ture)	Andel ture fordelt på køretøjstyper	Tilbagelagte km indenfor zonen (km)	Andel km fordelt på køretøjstyper
Personbiler	26.980	67%	197.170	71%
Varebiler	8.072	20%	54.116	19%
Lastbiler	5.480	14%	26.344	9%
I alt	40.532	100%	277.630	100%

Tabel 1 Trafikarbejder pr. hverdagsdøgn for nulemissionszonen på Indre Vesterbro. Ekskl. beboernes kørsel i personbiler. Kilde: COMPASS, Basis 2025

Tællinger og gennemkørende trafik

Kommunens egne tællinger viser, at de mest trafikerede strækninger i zonen er Vesterbrogade, Istedgade, Gasværksvej og Skelbækgade (se figur 2).



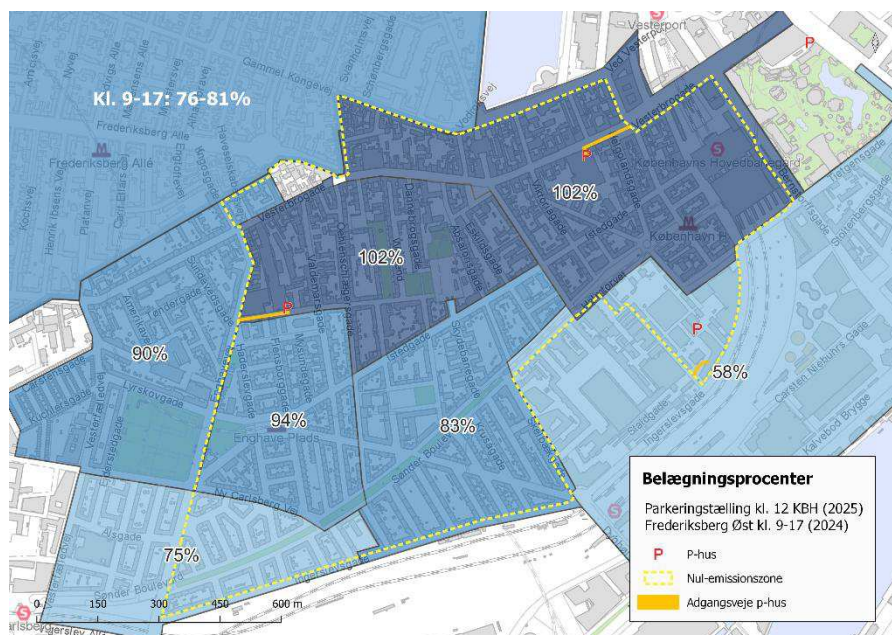
Figur 2: Tællinger for de større veje i og omkring zonen (Kilde: tællinger fra Københavns Kommune og Frederiksberg Kommune).

Det er forvaltningens vurdering, at gennemkørende trafik i zonen primært kører via Vesterbrogade. Seneste tælling viser, at der på et hverdagsdøgn kører ca. 12.600 køretøjer via Vesterbrogade. Tællingerne viser, at 72 % af køretøjerne er personbiler, 19 % er varebiler, og 8 % er tung transport (inkl. busser). Det vurderes, at ca. 50 % af trafikken på Vesterbrogade er gennemkørende.

Parkeringsforhold i og omkring zonen i dag

Der er ca. 20.000 offentlige parkeringspladser i randområderne omkring zonen og ca. 5.000 inde i zonen. Der er tre offentlige parkeringshuse i zonen: Saga P-hus, DGI Byen parkering og Matthæusgade p-kælder. Der vil fortsat være adgang til de offentlige parkeringshuse for fossildrevne køretøjer.

Parkeringsbelægningen i dagtimerne på Indre Vesterbro og i områderne omkring Indre Vesterbro (herunder Frederiksberg) fremgår af figur 3 nedenfor.

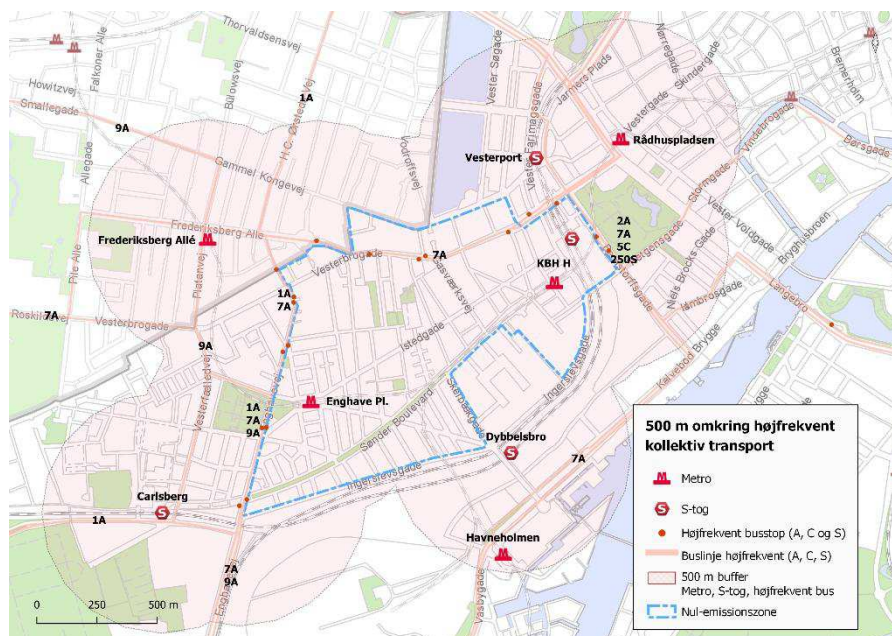


Figur 3: Parkering, belægningsprocenter i dagtimerne i og omkring zonen

Muligheder for offentlig transport i og omkring nulemissionszonen

Zonen er omkranset af både S-togs- og metrostationer. Desuden kører der højfrekvente A-busser på vejene omkring zonen, og linje 23 betjener Istedgade centralt i zonen med halvtimesdrift.

I hele zonen gælder det, at der er mindre end 500 m til en metro- eller S-togsstation eller en højfrekvent buslinje. 75% af boligerne i zonen har mindre end 260 meter til en station eller en højfrekvent buslinje (se figur 4).



Figur 4: Afstand til højfrekvent kollektiv trafik i zonen

Nulemissionszonens effekter

Centrale forudsætninger

En forudsætning for beregningerne af effekterne ved indførsel af en nulemissionszone på Indre Vesterbro er, at zonen vil medføre en adfærdsændring for borgere bosat udenfor zonen med ture til/fra zonen, som ville have foretaget turen i en fossilbil, hvis nulemissionszonen ikke var indført.

Beregningerne tager udgangspunkt i fremskrivninger af elbilsandelen i hovedstadsområdet for år 2027 fra Klima- og Energiministeriets *Klima-status og -fremskrivning 2025*. Det er i beregningerne forudsat, at elbilsandelen i hovedstadsområdet i 2027 udgør 23 % af den samlede bilflåde. Det er således forudsat, at fossilbiler udgør 77 % af bilflåden. For ture foretaget med fossilbiler i 2027 er følgende adfærdsændring forudsat:

- 10% af turene til/fra zonen vil blive overflyttet fra fossilbil til elbil.
- 31% af turene vil blive overflyttet fra fossilbil til andre transportmidler (gang, cykel eller kollektiv trafik)
- 50 % af turene vil skifte til andre destinationer i randområderne
- 9% af turene vil ikke blive foretaget.

Beboernes kørsel til og fra zonen vil være uændret.

I 2028 forventes elbiler at udgøre 28 % af den samlede bilflåde. Da zonen først forventes indført i 2028, vil effekten derfor være ca. seks procent lavere, end beregningerne viser.

Effekter på parkering

Med en nulemissionszone vil det forventeligt blive lettere at finde en ledig parkeringsplads på Indre Vesterbro i dagtimerne. Beregninger viser, at nulemissionszonen forventes at medføre et ekstra parkeringsbehov på 5.200 biler i randområderne pr. hverdagsdøgn. Heraf viser beregninger, at mellem 1.200 og 3.000 vil have et behov for at parkere i randzonerne i dagtimerne (klokken 12). De ekstra biler, der skal parkere i randområderne i dagtimerne, udgør dermed ca. 6-15 % af den samlede kapacitet i umiddelbar nærhed af nulemissionszonen. Da belægningsprocenten i områderne omkring nulemissionszonen i dagtimerne ligger mellem 75-100 % vurderes det, at der vil kunne være tidspunkter, hvor belægningsprocenten i randområderne kan komme over 100%. Ved Kalvebod Brygge og i Carlsberg Byen er belægningsgraden lavere, og der findes offentligt tilgængelige parkeringsanlæg som kan benyttes. Disse områder ligger dog så langt fra nulemissionszonen, at det vurderes, at parkering i disse områder ikke vil blive betragtet som en attraktiv parkeringsmulighed af besøgende til zonen.

Det er vurderet, at de 5.200 biler, der pr. hverdagsdøgn vil skulle parkere i randområderne, vil give en øget kørsel på ca. 1 km pr. tur. Den

øgede trafik som følge af at bilerne skal finde en p-plads i randområderne er dermed beregnet til at udgøre ca. 5.200 km pr. hverdagsdøgn.

Behovet for parkering i randområderne vil være størst i de første år efter zonen indførelse og vil falde i takt med, at flere omstiller til elkøretøjer.

Effekt af omvejskørsel fra den gennemkørende trafik

For at fastlægge omfanget af omvejskørsel er Vesterbrogade benyttet som grundlag, da det er den mest trafikerede strækning i den foreslåede zone, og det er her, hvor langt størstedelen af den gennemkørende trafik i zonen vurderes at foregå. Det vurderes, at ca. 50 % af trafikken på Vesterbrogade er gennemkørende. På den baggrund er det beregnet, hvor mange ture, der dagligt vil foregå ad andre ruter, og hvor mange ekstra kørte kilometer det ændrede rutevalg vil medføre.

Seneste tællinger viser, at der kører ca. 12.600 køretøjer på Vesterbrogade på et hverdagsdøgn, hvoraf ca. 9.000 er personbiler, og knap 2.500 er varebiler. Heraf antages det, at 23% i 2027 vil være elbiler.

Det er antaget, at 50 % af turene i fossilbiler, dvs. ca. 4.430 ture, vil blive flyttet til de omkringliggende veje. Det er vurderet, at hver gennemkørende tur, der køres uden om zonen giver en øget omvejskørsel på ca. 0,3 km. Det betyder, at der vil blive kørt omkring 1.330 kilometers omvejskørsel pr. hverdagsdøgn som følge af indførelsen af en nulemissionszone på Indre Vesterbro.

Den gennemkørende trafik med fossile biler, der ikke længere kan køre via Vesterbrogade, vil formentlig vælge alternative ruter hovedsageligt via Gl. Kongevej eller ruter, der forløber længere nordpå. Enkelte vil vælge ruter via Kalvebod Brygge i stedet, men nogle vil også benytte ruter på den anden side af havnesnittet. Indre Vesterbro har desuden delvist grænse mod Frederiksberg Kommune, og nogle af de alternative ruter vil foregå gennem Frederiksberg Kommune.

Det er vurderingen, at den største stigning i trafikken på de omkringliggende veje vil ske på Gammel Kongevej. Det er dog vurderingen, at en stor del af trafikken fra Vesterbrogade vil vælge alternative ruter længere væk fra zonen. Trafiktællinger viser, at der i dag kører ca. 9.000 køretøjer pr. hverdagsdøgn på Gammel Kongevej. Mængden af omvejskørsel vil aftage i takt med, at flere omstiller til el, og færre dermed vil skulle køre uden om zonen.

Særligt for de nærmeste ruter vil flytningen af trafik føre til mere trængsel, men samtidig opnås også en markant reduktion i trafik og trængsel på Vesterbrogade og en mindre, men også mærkbar reduktion på de øvrige veje i zonen. Effekten vil aftage i takt med at flere omstiller til el, og færre dermed vil skulle køre uden om zonen.

Miljøgevinster (klima, luftforurening og trafikstøj) ved etablering af zonen

Klima

Nulemissionszonen er beregnet til at kunne reducere CO₂-udledningen med omkring 14.000 ton årligt i Hovedstadsområdet (beregning for 2027). For Københavns Kommune som geografi er CO₂-reduktionen beregnet til at være mellem 3.000-4.650 ton pr år. Reduktionen skyldes primært udskiftningen af fossilbiler med el-biler, hvilket betyder, at der køres færre kilometer i fossildrevne personbiler. Derudover omlægges også fossile varebiler og lastbiler under 12 tons til el. Ca. 15 % af CO₂-reduktionen kommer fra skift til alternative transportmidler eller ture, der ikke foretages som følge af zonen indførelse.

For hele hovedstadsområdet vurderes det, at andelen af fossilbiler, der udskiftes med el-biler, som følge af at der indføres en nulemissionszone på Indre Vesterbro, vil udgøre ca. 0,8 % af den samlede bilbestand.

Beregningerne viser, at der i 2027, som effekt af at zonen indføres, vil blive kørt 105 mio. færre km i fossilbil på landsplan. I den samlede reduktion af kørte km i fossilbil er der taget højde for den ekstra omvejskørsel for gennemkørende trafik og parkeringssøgende trafik, som zonen medfører.

Effekten vil gradvist aftage i takt med, at bilparken udskiftes til elbiler. Da zonen først forventes indført i 2028, forventes effekten at være 94 % af den beregnede effekt i 2027. I 2030 forventes effekten at være ca. 80% af effekten i 2027 og i 2035 ca. 40% af effekten i 2027.

Luftforurening

Nulemissionszonen bidrager til en reduktion af luftforurening fra vejtransporten. Reduktionen sker over et stort område, fordi der generelt køres færre fossilbiler i hele Hovedstadsområdet.

Inden for selve nulemissionszonen er reduktionen mindre end 0,1% af de samlede reduktioner, fordi de elbiler, der erstatter fossile personbiler, også kører til mange andre destinationer end nulemissionszonen. Reduktionen i emissionerne afspejler ikke nødvendigvis koncentrationen af emissioner i de enkelte gaderum.

Selvom fossile biler erstattes af elbiler, vil der stadig være udledning af fine partikler, som stammer fra bremses og dæk.

Trafikstøj

Nulemissionszonen kan potentielt reducere støjen, da flere skifter til el-biler, og trafikken i zonen mindskes. Støjreduktionen vil dog være begrænset, og formentlig vil den have en meget begrænset effekt på antallet af boliger, der er udsat for støj.

Den største støjreduktion forventes inden for selve nulemissionszonen, hvor andelen af elbiler stiger mest, samtidig med at den samlede

trafikmængde falder. Uden for zonen forventes der ikke væsentlige ændringer i støjniveauet, bortset fra på nogle få veje, hvor omvejskørsel kan føre til en lille stigning i støjniveauet. I et scenarie, hvor alle ture i fossile biler overflyttes fra Vesterbrogade til Gammel Kongevej (hvilket ikke vurderes at være realistisk), vil en øget trafikmængde på 50 % medføre en stigning på op til 3 dB, hvilket er en lille, men hørbar ændring.

Konsekvenser for erhvervslivet i nulemissionszonen

I det følgende beskrives konsekvenserne for erhvervslivet i nulemissionszonen på følgende områder:

- medarbejdernes pendling til zonen,
- medarbejdernes erhvervskørsel,
- godstransport til og fra zonen, samt
- kundernes adgang til virksomheder i zonen.

Medarbejdernes pendling

På Indre Vesterbro arbejder ca. 23.000 personer. De største erhverv i området omfatter kategorierne *Kontor* og *Fødevarer* (restauranter, biografteater, fritidsaktiviteter, forlystelser mv.) med hhv. 7.100 og 5.800 medarbejdere.

Størstedelen af pendlingen til job og uddannelse i København foregår i dag med gang, cykel eller kollektiv transport. Det er således kun 23% af alle ture til job og uddannelse i København, der foretages med bil.

Medarbejdernes erhvervskørsel

Erhvervskørsel består både af medarbejdere, der rejser i arbejdstiden, f.eks. i forbindelse med transport til og fra møder, og servicekørsel, hvor der ofte er behov for transport af materialer eller værktøj.

Nulemissionszonen vil betyde, at erhverv i zonen ikke længere kan benytte fossildrevne erhvervskøretøjer under 12 tons til erhvervskørsel. Zonen vil medføre, at virksomhederne enten skal erstatte de fossildrevne varebiler med nye el-køretøjer, afvikle bilerne uden at de erstattes af nye køretøjer eller flytte de fossile køretøjer til andre områder.

Der er i dag indregistreret 800 varebiler på Indre Vesterbro, hvoraf godt 110 er elbiler. Der er altså ca. 700 varebiler i zonen, som skal afvikles, flyttes eller erstattes af et andet køretøj.

Ejere/brugere af køretøjer, der er registreret til delvis privat anvendelse (køretøjer med såkaldte papegøjeplader) må gerne køre i nulemissionszonen, hvis ejeren/brugeren er en fysisk person og har fast bopæl i den pågældende nulemissionszone.

Størstedelen af varebilerne i zonen vurderes at være ældre og have et begrænset kørselsomfang. Disse vil typisk blive udskiftet med brugte varebiler. Da udbuddet af brugte el-varebiler er begrænset, vil mange være nødt til at erstatte deres fossilvarebil med en nyere el-varebil.

Selvom el-varebiler ofte er billigere i drift, er købsprisen stadig højere. I den situation kan leasing af el-varebiler på kort sigt være en løsning.

Samlet set vurderes det, at dele af erhvervslivet på kort sigt vil få øgede omkostninger til erhvervskørsel i egne elektriske varebiler.

Godstransport til og fra virksomheder i zonen

Nulemissionszonen omfatter vare- og lastbiler med en tilladt totalvægt under 12 tons. For lastbiler over 12 tons vil der dermed ikke være nogen ændringer.

For godstransport bærer leverandøren den direkte udgift til omstilling til el-køretøjer. Større leverandører, der allerede har el-køretøjer i flåden, kan vælge at anvende disse til kørsel i nulemissionszonen og dermed undgå yderligere udgifter til omstilling.

Nogle leverandører vil muligvis videresende de øgede udgifter til de virksomheder i nulemissionszonen, der modtager godset. Da nulemissionszonen er et afgrænset område, og en del leverandører allerede har el-køretøjer i flåden, forventes det, at dette vil ske i mindre grad.

Flere undersøgelser peger på, at totalomkostningen ved godskørsel i elektriske lastbiler fremadrettet vil blive lavere end med diesellastbiler. Det kan på sigt reducere erhvervslivets omkostninger og gøre nulemissionszonen til en fordel for virksomhederne.

Kun et mindre antal virksomheder forventes at blive væsentligt berørt og vil få højere omkostninger ifm. leverancer til Indre Vesterbro, hvis der indføres en nulemissionszone. Konsekvensen kan være, at disse virksomheder stopper leverancer til nulemissionszonen, hvorefter deres leverancer sandsynligvis overtages af andre leverandører med el-køretøjer. Det vurderes, at prisstigningen for modtagerne i zonen vil være begrænset.

Kundernes adgang til virksomheder

For de fleste butikker i zonen vurderes tilgængelighed med bil at have mindre betydning for kundegrundlaget. Det skyldes blandt andet stigende brug af direkte levering til kunderne, at få butikker sælger tunge eller store varer direkte fra butikken, og at langt størstedelen af kunderne ikke kommer i bil.

Erhverv, som er direkte afhængige af kørsel med fossildrevne biler, eksempelvis autoværksteder, autoforhandlere og offentligt tilgængelige private parkeringshuse påvirkes ikke af den foreslåede nulemissionszone, da der er oprettet adgangskorridorer til de virksomheder af denne type, som findes i zonen.

Andre erhverv, som kan blive påvirket, fordi kunderne i højere grad benytter fossilbil, kan være dele af detailhandelen samt f.eks. hoteller og liberale erhverv.

Derfor er den samlede vurdering, at nulemissionszonen kun forventes at påvirke kundernes adgang til virksomheder i nulemissionszonen i begrænset omfang.

Kilder

Indholdet i notatet er baseret på følgende analyser og notater:

Rapporten "Nulemissionszoner – sammenligning af forslag", udarbejdet for Københavns Kommune af COWI og Impact Economics juni 2025.

Notatet "Orientering om håndtering og konsekvenser af ændringsforslag til forslag til nulemissionszone på Indre Vesterbro" med justerede beregninger udført af COWI.

Samlet materiale til politisk behandling (Borgerrepræsentationen 21. august 2025): Resultat af foranalyse om forslag til nulemissionszone | Københavns Kommune

Der er foretaget enkelte mindre opdateringer og justeringer i forbindelse med udarbejdelsen af dette høringsmateriale.

Oversigt over bilag

Bilag 1 Oversigt over imødekommelse af oplysningskrav

Bilag 2 Kort over zonen