



## Notat

# Indkomne bemærkninger i annonceringsperioden d. 27. juni til 22. august

26-10-2022

Sagsnummer i F2  
2022 - 11570

Dokumentnummer i F2  
51231

Sagsnummer i eDoc  
2022-0251973

Sagsbehandler  
Tanjamaria Ballhorn

NR	DATO	INSENDT AF	ORGANISATION	POSTNR	BY
24	Man. 22. aug.	Anders Jørn Jensen	Miljøpunkt Nørrebro	2200	København N
23	man. 22. aug.	Hans-Henrik T. Ohlsen	Trafikforeningen Webersgade	2100	København Ø
22	man. 22. aug.	Indre By Lokaludvalg	Indre By Lokaludvalg	1599	København V
21	man. 22. aug.	Indre By Lokaludvalg	Indre By Lokaludvalg	1599	København V
20	man. 22. aug.	Indre By Lokaludvalg	Indre By Lokaludvalg	1599	København V
19	man. 22. aug.	Indre By Lokaludvalg	Indre By Lokaludvalg	1599	København V
18	man. 22. aug.	Indre By Lokaludvalg	Indre By Lokaludvalg	1599	København V
17	man. 22. aug.	Indre By Lokaludvalg	Indre By Lokaludvalg	1599	København V
16	man. 22. aug.	Nørrebro Lokaludvalg	Nørrebro Lokaludvalg	2200	København N
15	søn. 21. aug.	Jan Bryla Pedersen		2300	København S
14	søn. 21. aug.	Christa Wulff Sarby		2300	København S
13	søn. 21. aug.	Alex Heick	Bispebjerg Lokaludvalg	2400	København NV
12	lør. 20. aug.	Mette Bugge		2300	København S
11	man. 15. aug.	Mikkel Maier Henriksen		2300	København S
10	fre. 12. aug.	Jakob		2200	København N
9	fre. 12. aug.	Agnete Schwartz		2200	København N

Mobilitet, Klimatilpasning og  
Byvedligehold  
Islands Brygge 37  
2300 København S

EAN-nummer  
5798009809452

<b>8</b>	fre. 12. aug.	Mads Andersen		2300	København S
<b>7</b>	fre. 12. aug.	Uffe Egedal		2300	København S
<b>6</b>	fre. 12. aug.	Louise Fogt		2300	København S
<b>5</b>	fre. 12. aug.	Jeppe Baden		2300	København S
<b>4</b>	fre. 12. aug.	Nicolai Eilstrup		2300	København S
<b>3</b>	ons. 10. aug.	Valby Lokaludvalg	Valby Lokaludvalg	2500	Valby
<b>2</b>	tor. 21. jul.	Lise Brink Andersen		1104	København K
<b>1</b>	tir. 05. jul.	Nick Vikander		2300	København S

<b>SVARNUMMER</b>	<b>24</b>
<b>INSENDELSES DATO</b>	22. august 2022
<b>INSENDT AF</b>	Anders Jørn Jensen
<b>VIRKSOMHED/ORGANISATION</b>	Miljøpunkt Nørrebro
<b>BY</b>	København N
<b>POSTNR</b>	2200
<b>ADRESSE</b>	Korsgade 16

## HØRINGSSVAR

Det er vores vurdering, at den foreslåede implementering vil have en meget lille eller næsten ingen effekt. Det skyldes at der stilles krav til så gamle biler, at der eksisterer meget få af dem. Og de der er tilbage, vil sandsynligvis køre meget lidt.

For at få sikre en reel sundhedseffekt af lovgivningen, bør Borgerrepræsentationen indfase reglerne så hurtigt som muligt. Den foreslåede ikrafttræden i København i slutningen af 2023, næsten halvandet år efter vedtagelsen i Borgerrepræsentationen, er ikke begrundet eller forklaret.

Vi vil derfor foreslå, at reglerne træder i kraft så hurtigt som loven tillader det – dvs. i foråret 2023: § 15 a, stk. 6, 3. pkt.: »Der skal gå mindst en periode på 9 måneder fra offentliggørelsen af kommunalbestyrelsens afgørelse om, at køretøjer nævnt i § 15 b, stk. 3, skal være omfattet af en miljøzone, jf. stk. 1, før afgørelsen har virkning.« Uanset ikrafttrædelsen, så vil de nye regler ikke beskytte folkesundheden – særligt ikke udsatte grupper som fx børn og cyklister. Det fremgår tydeligt af Københavns Kommunes eget ekspertpanel om luftforurening, som vi ønsker at rose for at have et folkesundhedsperspektiv.

Derfor vil vi benytte lejligheden til at foreslå, at Borgerrepræsentationen selv tager ansvar for at beskytte disse grupper. Fx ved at der skabes flere forureningsfri zoner på vejene ude foran skoler og andre udsatte gruppers institutioner. Dette kan Borgerrepræsentationen beslutte umiddelbart og sætte i værk uden lovgivning.

Vi vil også foreslå, at forvaltningen afklarer hvad der skal til for at forurenende knallerter kan fjernes fra cykelstierne. Knallerter forurener ca. 7 gange så meget som en bil og de kører oven i rigtigt mange cyklister, der trækker vejret dybt grundet fysisk aktivitet. Dermed har man med indretningen af reglerne maksimeret skaden og genen for cyklister ved at have forurenende knallerter.

De seneste hastighedsnedsættelser bør gøre det muligt at knallerter flyttes ud på kørebanen sikkert. Her vil de sandsynligvis bidrage til at hastigheden holdes inden for det lovlige og dermed også sikre en reel effekt af de skilte hastighedsnedsættelser.

Venlig hilsen  
Miljøpunkt Nørrebro

<b>SVARNUMMER</b>	<b>23</b>
<b>INSENDELSES DATO</b>	22. august 2022
<b>INSENDT AF</b>	Hans-Henrik T. Ohlsen
<b>VIRKSOMHED/ORGANISATION</b>	Trafikforeningen Webersgade
<b>BY</b>	København Ø
<b>POSTNR</b>	2100
<b>ADRESSE</b>	Webersgade 36

### HØRINGSSVAR

Vi mener hverken at undtagelser eller dispensationer bør være en del af dette. Det hjælper på ingen måde det Københavnske miljø at give dispensationer og lave undtagelser. Reglerne bør gælde for samtlige køretøjer uden undtagelse.

<b>SVARNUMMER</b>	<b>22</b>
<b>INDSENDELSES DATO</b>	22. august 2022
<b>INDSENDT AF</b>	Indre By Lokaludvalg
<b>VIRKSOMHED/ORGANISATION</b>	Indre By Lokaludvalg
<b>BY</b>	København V
<b>POSTNR</b>	1599
<b>ADRESSE</b>	Rådhuspladsen 1

### HØRINGSSVAR

Indre By Lokaludvalg har modtaget det vedhæftede svar fra Teknik- og Miljøforvaltningen om Tivolitoget, der kører rundt med turister i Middelalderbyen.

Lokaludvalget kan til nød acceptere, at Tivolitoget kører på el. Men vi ser helst, at kørsel med Tivolitog i Middelalderbyen ophører.

Med venlig hilsen

Bent Lohmann,

Formand

### MATERIALE:

Bilag 1: svar\_til\_indre\_by\_lokaludvalg\_vedr.\_copenhagen\_train\_tours.pdf

<b>SVARNUMMER</b>	<b>21</b>
<b>INDSENDELSES DATO</b>	22. august 2022
<b>INDSENDT AF</b>	Indre By Lokaludvalg
<b>VIRKSOMHED/ORGANISATION</b>	Indre By Lokaludvalg
<b>BY</b>	København V
<b>POSTNR</b>	1599
<b>ADRESSE</b>	Rådhuspladsen 1

### HØRINGSSVAR

Indre By Lokaludvalg bifalder, at man løbende analyserer, hvilke biler tegner sig for den største luftforurening med henblik på næste stramning af regler for køretøjer tilladt i miljøzonen. For eksempel er det velkendt, at moderne benzinbiler med direkte indsprøjtning efter samme princip som i dieselmotorer, desværre også udstøder lignende partikelforurening og derfor også bør have partikelfilter. Direkte indsprøjtning (GDI Gasoline Direct Injection) sparer ganske vist brændstof og reducerer dermed CO<sub>2</sub>, men udleder til gengæld også mere af den giftige NO<sub>x</sub> pga høj forbrændingstemperatur og flere små partikler og uforbrændte kulbrinter pga uhomogen brændstoffblending på antændelsestidspunktet. Desuden er dysser direkte i forbrændingskammeret meget udsat for tilsodning og følgende yderligere forværret forbrænding.

- Ingeniøren 2012: <https://ing.dk/artikel/forsker-direkte-indsprojtning-er-fremtiden-benzinbiler-126059>
- VAG indfører frivilligt partikelfiltre på benzinmotorer i kølvandet på dieselgate 2016/17: [https://www.motormagasinet.dk/article/view/287132/vw\\_pa\\_vej\\_med\\_benzinpartikelfiltre](https://www.motormagasinet.dk/article/view/287132/vw_pa_vej_med_benzinpartikelfiltre)
- FDM, EU krav om partikelfiltre på alle GDI motorer fra 2017: <https://fdm.dk/benzinbiler-far-partikelfilter>

Et naturligt næste skridt ville være krav om partikelfiltre på alle benzinbiler med direkte indsprøjtning på lige fod med dieslbiler i miljøzonen.

Med venlig hilsen  
Bent Lohmann,  
Formand

<b>SVARNUMMER</b>	<b>20</b>
<b>INDSENDELSSES DATO</b>	22. august 2022
<b>INDSENDT AF</b>	Indre By Lokaludvalg
<b>VIRKSOMHED/ORGANISATION</b>	Indre By Lokaludvalg
<b>BY</b>	København V
<b>POSTNR</b>	1599
<b>ADRESSE</b>	Rådhuspladsen 1

### HØRINGSSVAR

Turbådene i Københavns Havn betjener flere passagerer end alle andre både tilsammen, og drives af marinemotorer - som oftest er ældre, gennemprøvede lastvogsmotorer konverteret til marinebrug uden nogen former for filtre eller anden røgrensning.

Kommuneplanens mål for klima og CO2-neutral hovedstad i 2025, grøn mobilitet, miljø og sundhed skal naturligvis også gælde livet i havnen. Turbådene kan både høres, ses og lugtes, og det præger livet i havnen.

Selvom bådene i Københavns Havn ikke er køretøjer med nummerplader, bør de omfattes af miljøzonens regler, da det er den samme luft, der forurenes og indåndes af byens mange brugere. Det må endvidere være i erhvervets interesse at blive mere bæredygtige og bidrage til en grønnere og sundere bådture, som folk har lyst til at sejle med; en tur som ikke larmer, oser og forurener livet i og omkring havnen, mens Wonderful Copenhagen præsenteres gennem højttalerne.

På under to år har taxabranche og busselskaber investeret i elbiler, elbusser og elfærger til ture i København og omegn. Havnerundfarten kan gøre det samme og bør kunne se den grønne omstilling som en fremtidsinvestering.

Med venlig hilsen

Bent Lohmann,  
Formand

<b>SVARNUMMER</b>	<b>19</b>
<b>INDSENDELSSES DATO</b>	22. august 2022
<b>INDSENDT AF</b>	Indre By Lokaludvalg
<b>VIRKSOMHED/ORGANISATION</b>	Indre By Lokaludvalg
<b>BY</b>	København V
<b>POSTNR</b>	1599
<b>ADRESSE</b>	Rådhuspladsen 1

### HØRINGSSVAR

Knallerter med to-takt motorer skal ikke tillades i miljøzonen, da der både findes elektriske alternativer og 4-taktere. Det er vigtigt både af hensyn til luft- og støjforurening og af hensyn til cykelkulturen, som vi ønsker at bevare og fremme.

Nye knallerter er blevet renere med årene bl.a. pga. EU-krav, men de små motorer er mindre effektive og har ikke filtre og katalysator som bilmotorer, så de forurener iflg. flere kilder syv gange mere end biler. Dette forstærkes af, at de oftest kører sammen med og derfor meget tættere på cyklister og fodgængere end bilerne gør. Særligt to-taktere udstøder en del uforbrændt benzin, og disse kulbrinter er kræftfremkaldende og giver den klassiske stank efter knallerter.

Knallerten har været på tilbagetog i mange år, dels pga. dens dårlige ry og dels pga. el-cyklernes indtog. Med fastfood udbringnings-services som Wolt har knallerterne fået et markant comeback i byerne særlig hos de hårdest arbejdende bude, som kan øge deres indtjening markant på deres lange arbejdsdage.

Normaliseringen af knallerten i bybilledet giver den også et comeback til unge mennesker, som man i stigende grad også ser på knallerter uden de markante blå tasker. Iflg. Dansk Cyklist Forbund skaber knallerter utryghed og er med til at presse cykelkulturen i byerne.

I modsætning til biler, så bliver knallerter ikke kaldt ind til periodisk syn, så der er hverken kontrol med knallerterens stand, forurening eller modifikationer, hvor særligt støj er et markant problem i byer. Derfor skal de ikke kunne køre i tætbefolkede områder

Der henvises til

- <https://www.dr.dk/nyheder/knallert-sviner-29-gange-mere-end-en-bil>
- <https://www.tv2lorry.dk/spoerg-os/knallerter-stinker-paa-cykelstierne-men-forurener-de-mere-end-en-bil>
- <https://videnskab.dk/naturvidenskab/sviner-knallerter-vaerre-end-biler>

Med venlig hilsen  
Bent Lohmann,  
Formand



<b>SVARNUMMER</b>	<b>18</b>
<b>INDSENDELSES DATO</b>	22. august 2022
<b>INDSENDT AF</b>	Indre By Lokaludvalg
<b>VIRKSOMHED/ORGANISATION</b>	Indre By Lokaludvalg
<b>BY</b>	København V
<b>POSTNR</b>	1599
<b>ADRESSE</b>	Rådhuspladsen 1

### HØRINGSSVAR

Veteranlastbiler og -busser benyttes i betydeligt omfang til studenterkørsel og som partybusser året rundt og bør ikke undtages fra miljøkravene. Med de nuværende regler undtages de fra krav om miljøfiltre, hvis de er registreret til veterankørsel og derfor generelt er undtaget for kravet om eftermontering af partikelfiltre. Indre By Lokaludvalg anbefaler, at veteranbiler, -lastbiler og -busser, der benyttes kommercielt, ikke undtages fra miljøzonereglerne.

Der henvises til:

- <https://miljoezoner.dk/regler-og-koretojer/regler-for-lastbiler-busser/>
- <https://www.tv2lorry.dk/kobenhavn/partybusser-med-festende-unge-dumper-politiets-sikkerhedstjek-pa-stribe>
- <https://festlastbiler.dk/miljoefilter-html.html>

Med venlig hilsen  
Bent Lohmann,  
Formand

<b>SVARNUMMER</b>	<b>17</b>
<b>INDSENDELSES DATO</b>	22. august 2022
<b>INDSENDT AF</b>	Indre By Lokaludvalg
<b>VIRKSOMHED/ORGANISATION</b>	Indre By Lokaludvalg
<b>BY</b>	København V
<b>POSTNR</b>	1599
<b>ADRESSE</b>	Rådhuspladsen 1

### HØRINGSSVAR

Indre By Lokaludvalg bifalder, at miljøzonen endelig kommer til også at omfatte ældre dieseldrevne personbiler på hvide plader, medmindre de har monteret et partikelfilter. Der er ikke sket stramninger af miljøzonen siden 2020 (dieslbiler på gule plader). Da virkningen for hvide plader tidligst træder i kraft i 2023, og der er masser af alternativer til privatbilisme i København, ser vi ikke stramningen som et generelt problem, men et plus for byen, selvom nogle få beboere vil være nødsaget til at afhænde deres ældre dieselbil om nogle år, hvis det ikke kan lade sig gøre at montere partikelfilter.

<b>SVARNUMMER</b>	<b>16</b>
<b>INDSENDELSES DATO</b>	22. august 2022
<b>INDSENDT AF</b>	Nørrebro Lokaludvalg
<b>VIRKSOMHED/ORGANISATION</b>	Nørrebro Lokaludvalg
<b>BY</b>	København N
<b>POSTNR</b>	2200
<b>ADRESSE</b>	Nørrebrogade 208

### HØRINGSSVAR

Det er en væsentlig mangel, at det ikke fremgår hvad virkningen på luftkvaliteten vil være, når annonceringen handler om renere luft til borgerne. Det bør være en del af beslutningsgrundet og den offentlige høring, at også positive miljøeffekter indgår, når politikere træffer beslutninger om renere luft og miljø.

Det er Lokaludvalget og vores miljøpunkts vurdering, at den foreslåede implementering vil have en meget lille eller næsten ingen effekt. Det skyldes at der stilles krav til så gamle biler, at der eksisterer meget få af dem. Og de der er tilbage, vil sandsynligvis køre meget lidt.

Herudover er der en lang række undtagelser og dispensationsmuligheder, som gør at nogle af de mest forurenende biler kan køre videre. Fx udenlandske biler, som er mere end 30 år gamle.

De skitserede ordninger med at eftermontere partikelfiltre er ikke en god teknisk løsning og i langt de fleste tilfælde vil det ikke være muligt eller prohibitivt dyrt (dvs. ekspropriation). Derfor vil mange få dispensation.

Samlet set betyder det, at kravene først vil være indfaset nogenlunde om 2,5 år. På det tidspunkt vil køretøjerne, som man stiller krav til, være mindst 15 år gamle. Der vil være meget få.

For at få sikre en reel sundhedseffekt af lovgivningen, bør Borgerrepræsentationen indfase reglerne så hurtigt som muligt. Den foreslåede ikrafttræden i København i slutningen af 2023, næsten halvandet år efter vedtagelsen i Borgerrepræsentationen, er ikke begrundet eller forklaret.

Lokaludvalget vil derfor foreslå, at reglerne træder i kraft så hurtigt som loven tillader det - dvs. i foråret 2023:

*§ 15 a, stk. 6, 3. pkt.:*

*»Der skal gå mindst en periode på 9 måneder fra offentliggørelsen af kommunalbestyrelsens afgørelse om, at køretøjer nævnt i § 15 b, stk. 3, skal være omfattet af en miljøzone, jf. stk. 1, før afgørelsen har virkning.«*

Uanset ikrafttrædelsen, så vil de nye regler ikke beskytte folkesundheden - særligt ikke udsatte grupper som fx børn og cyklister. Det fremgår tydeligt af Københavns Kommunes eget ekspertpanel om

luftforurening, som vi ønsker at rose for at have et folkesundhedsperspektiv.

Derfor vil vi benytte lejligheden til at foreslå, at Borgerrepræsentationen selv tager ansvar for at beskytte disse grupper. Fx ved at der skabes flere forureningsfri zoner på vejene ude foran skoler og andre udsatte gruppers institutioner. Dette kan Borgerrepræsentationen beslutte umiddelbart og sætte i værk uden lovgivning.

Vi vil også foreslå, at forvaltningen afklarer hvad der skal til for at forurenende knallerter kan fjernes fra cykelstierne. Knallerter forurener ca. 7 gange så meget som en bil og de kører oven i rigtigt mange cyklister, der trækker vejret dybt grundet fysisk aktivitet. Dermed har man med indretningen af reglerne maksimeret skaden og genen for cyklister ved at have forurenende knallerter.

De seneste hastighedsnedsættelser bør gøre det muligt at knallerter flyttes ud på kørebanen. Her vil de sandsynligvis bidrage til at hastigheden holdes inden for det lovlige og dermed også sikre en reel effekt af de skilte hastighedsnedsættelser.

På grund af høringsfristen har det ikke været muligt at få dette høringssvar godkendt på et lokaludvalgsmøde, så høringssvaret er med forbehold for ændringer på lokaludvalgsmødet d. 30. august.

Venlig hilsen

Mogens Petersen

Forperson for Nørrebro Lokaludvalg

<b>SVARNUMMER</b>	<b>15</b>
<b>INSENDELSES DATO</b>	21. august 2022
<b>INSENDT AF</b>	Jan Bryla Pedersen
<b>VIRKSOMHED/ORGANISATION</b>	
<b>BY</b>	København S
<b>POSTNR</b>	2300
<b>ADRESSE</b>	

#### **HØRINGSSVAR**

Tak for muligheden for at give bemærkninger til dette. Mit umiddelbart eneste forslag vil dog være at hele kommunen omfattes af reglerne, således også Ørestad Syd og arealerne syd for Vejlands Alle.

<b>SVARNUMMER</b>	<b>14</b>
<b>INSENDELSES DATO</b>	21. august 2022
<b>INSENDT AF</b>	Christa Wulff Sarby
<b>VIRKSOMHED/ORGANISATION</b>	
<b>BY</b>	København S
<b>POSTNR</b>	2300
<b>ADRESSE</b>	

#### **HØRINGSSVAR**

Jeg støtter op bemærkningerne omkring Ørestad Syd i høringsvar nummer 1 fra Nick Vikander. Planen bør tage højde for "nye" bydele som denne.

<b>SVARNUMMER</b>	<b>13</b>
<b>INDSENDELSES DATO</b>	20. august 2022
<b>INSENDT AF</b>	Alex Heick
<b>VIRKSOMHED/ORGANISATION</b>	Bispebjerg Lokaludvalg
<b>BY</b>	København NV
<b>POSTNR</b>	2400
<b>ADRESSE</b>	

### HØRINGSSVAR

Bispebjerg Lokaludvalg takker for muligheden for at kommenterer på denne høring. Høringen er foregået fra 27. juni til 22. august, - altså først og fremmest i skoleferien. Høringen har været drøftet på et udvalgsmøde under lokaludvalget, og er godkendt af formandskabet. Der har ikke været yderligere inddragelse.

Forslaget omhandler en skærpelse af kravene i miljøzonen til også at omfatte partikelfilterkrav til dieseldrevne personbiler. Kravene i zonen forventes at træde i kraft den 1. oktober 2023.

Bispebjerg Lokaludvalg er tilfredse med, at der træffes foranstaltninger til, at vi sikrer et lavere niveau af partikelforurening i byen for at værne om københavnernes sundhed.

Lokaludvalget har noteret, at der afsættes puljemidler, som lavindkomstgrupper kan søge med henblik på tilskud til eftermontering af filter. Eftermontering af partikelfilter er dog dyrt, hvorfor det bør overvejes, om tilskuddet skal forhøjes.

Miljøstyrelsen og Sund & Bælt står for håndhævelse af miljøzonen.

Kameraer vil afkode køretøjernes nummerplader, hvorefter det kontrolleres, om kravene overholdes. Det er et interessant perspektiv, hvis systemet med aflæsning af nummerplader på sigt måske også kan tilkobles andre systemer, såsom p-afgifter.

Venlig hilsen

Alex Heick

Formand for Bispebjerg Lokaludvalg

<b>SVARNUMMER</b>	<b>12</b>
<b>INSENDELSES DATO</b>	20. august 2022
<b>INSENDT AF</b>	Mette Bugge
<b>VIRKSOMHED/ORGANISATION</b>	
<b>BY</b>	København S
<b>POSTNR</b>	2300
<b>ADRESSE</b>	

**HØRINGSSVAR**

Indrag venligst HELE Københavns Kommune i miljøzonen.  
Jeg bemærker at Ørestad Syd ikke er en del af zonen!



<b>SVARNUMMER</b>	<b>11</b>
<b>INSENDELSES DATO</b>	15. august 2022
<b>INSENDT AF</b>	Mikkel Maier Henriksen
<b>VIRKSOMHED/ORGANISATION</b>	
<b>BY</b>	København S
<b>POSTNR</b>	2300
<b>ADRESSE</b>	

### HØRINGSSVAR

Miljøzonen bør udvides, så den også gælder Ørestad Syd og området syd for Vejlands Allé.

Jeg kan ikke se nogen rationel forklaring på, at de sydlige dele af kommunen skal være frit land for gamle dieselskøretøjer.

<b>SVARNUMMER</b>	<b>10</b>
<b>INDSENDELSES DATO</b>	12. august 2022
<b>INDSENDT AF</b>	Jakob
<b>VIRKSOMHED/ORGANISATION</b>	
<b>BY</b>	København N
<b>POSTNR</b>	2200
<b>ADRESSE</b>	

### HØRINGSSVAR

Først og fremmest skal jeg sige at jeg er stor fortaler for at vi gør alle de tiltag vi kan for at begrænse forureningen. Men jeg finder det yderst problematisk at man med, potentielt set, så kort varsel pålægger en større gruppe den uhensigtsmæssig udgift det vil være at udskifte sin bil da de ikke kan montere et partikelfilter grundet de meget strenge krav til hvilket partikelfilter der er godkendt til hvilken motortype.

Jeg foreslår derfor at man sætter fristen længere frem i tiden f.eks. 1/1 2025 samtidig burde man også kigge på kravene til partikelfiltre da jeg er overbevist om at man kunne få monteret flere filtre på kortere tid hvis man godkendte en mere generel filter type, således at man gør det nemmere/hurtigere at få monteret et filter.

<b>SVARNUMMER</b>	<b>9</b>
<b>INSENDELSES DATO</b>	12. august 2022
<b>INSENDT AF</b>	Agnete Schwartz
<b>VIRKSOMHED/ORGANISATION</b>	
<b>BY</b>	København N
<b>POSTNR</b>	2200
<b>ADRESSE</b>	

#### **HØRINGSSVAR**

Selvfølgelig skal vi nedbringe mængden af sundhedsskadelige stoffer, jeg har astma og er bekendt med at indånding af bilos ødelægger min livskvalitet. På med filtre og allerhelst lovkrav om el biler.

<b>SVARNUMMER</b>	<b>8</b>
<b>INSENDELSES DATO</b>	12. august 2022
<b>INSENDT AF</b>	Mads Andersen
<b>VIRKSOMHED/ORGANISATION</b>	
<b>BY</b>	København S
<b>POSTNR</b>	2300
<b>ADRESSE</b>	

#### **HØRINGSSVAR**

Jeg støtter op bemærkningerne omkring Ørestad Syd i høringsvar nummer 1 fra Nick Vikander. Planen bør tage højde for "nye" bydele som denne."

<b>SVARNUMMER</b>	<b>7</b>
<b>INSENDELSES DATO</b>	12. august 2022
<b>INSENDT AF</b>	Uffe Egedal
<b>VIRKSOMHED/ORGANISATION</b>	
<b>BY</b>	København S
<b>POSTNR</b>	2300
<b>ADRESSE</b>	

**HØRINGSSVAR**

Jeg støtter op bemærkningerne omkring Ørestad Syd i høringsvar nummer 1 fra Nick Vikander. Planen bør tage højde for "nye" bydele som denne."

<b>SVARNUMMER</b>	<b>6</b>
<b>INSENDELSES DATO</b>	12. august 2022
<b>INSENDT AF</b>	Louise Fogt
<b>VIRKSOMHED/ORGANISATION</b>	
<b>BY</b>	København S
<b>POSTNR</b>	2300
<b>ADRESSE</b>	

#### **HØRINGSSVAR**

Jeg støtter op bemærkningerne omkring Ørestad Syd i høringsvar nummer 1 fra Nick Vikander. Planen bør tage højde for "nye" bydele som denne."

<b>SVARNUMMER</b>	<b>5</b>
<b>INSENDELSES DATO</b>	12. august 2022
<b>INSENDT AF</b>	Jeppe Baden
<b>VIRKSOMHED/ORGANISATION</b>	
<b>BY</b>	København S
<b>POSTNR</b>	2300
<b>ADRESSE</b>	

**HØRINGSSVAR**

Jeg støtter op bemærkningerne omkring Ørestad Syd i høringsvar nummer 1 fra Nick Vikander. Planen bør tage højde for "nye" bydele som denne."

<b>SVARNUMMER</b>	<b>4</b>
<b>INSENDELSES DATO</b>	12. august 2022
<b>INSENDT AF</b>	Nicolai Eilstrup
<b>VIRKSOMHED/ORGANISATION</b>	
<b>BY</b>	København S
<b>POSTNR</b>	2300
<b>ADRESSE</b>	

#### **HØRINGSSVAR**

Jeg støtter op bemærkningerne omkring Ørestad Syd i høringsvar nummer 1 fra Nick Vikander. Planen bør tage højde for "nye" bydele som denne."



<b>SVARNUMMER</b>	<b>3</b>
<b>INDSENDELSES DATO</b>	10. august 2022
<b>INDSENDT AF</b>	Valby Lokaludvalg
<b>VIRKSOMHED/ORGANISATION</b>	Valby Lokaludvalg
<b>BY</b>	Valby
<b>POSTNR</b>	2500
<b>ADRESSE</b>	Valgårdsvej 8

### HØRINGSSVAR

Valby Lokaludvalg har modtaget *Forslag om at skærpe kravene i miljøzonen i Københavns Kommune til også at omfatte et krav om partikelfilter på dieseldrevne personbiler.*

Valby Lokaludvalg ser med stor tilfredshed på alle initiativer, der kan begrænse luftforureningen. Da Valby er stærkt belastet af pendlertrafik, vil det være en gevinst, at de mest forurenende biler holdes ude af bydelen.

Lokaludvalget har noteret sig, at der i Finansloven for 2022 er afsat midler til en tilskudspulje, som kan søges af bilejere i lavindkomstgrupper. Lokaludvalget bistår gerne i oplysning til københavnere om disse muligheder samt om miljøzonen som helhed.

Venlig hilsen

Henrik Palsmar, formand for miljøgruppen ved Valby Lokaludvalg

Michael Fjeldsøe, formand for Valby Lokaludvalg

<b>SVARNUMMER</b>	<b>2</b>
<b>INDSENDELSES DATO</b>	21. juli 2022
<b>INDSENDT AF</b>	Lise Brink Andersen
<b>VIRKSOMHED/ORGANISATION</b>	
<b>BY</b>	København K
<b>POSTNR</b>	1104
<b>ADRESSE</b>	

### HØRINGSSVAR

Det er beskæmmende, at kommunen, med så kort varsel, ønsker at stramme miljøzonen for dieselmotorer. Mange har ikke råd til hverken filter eller råd til ny bil. Og mange, som os, er dybt afhængig af privat transport til erhvervskørsel.

Samtidig er det yderst vigtigt at pointere, at der, både nu og fremadrettet kører og vil køre hundredevis af lastbiler til byggeri i bl.a. Nordhavn, Stejlepladsen og til Lynetteholmen.

Derudover viser alle målinger, inkl. Københavns Kommunes egen, at over 90 % af forureningen i byen kommer udefra kommunens grænser (erhverv, andre kommuner og udlandet) og, ikke mindst, at de godt 16.000 brændeovne er en lige så stor miljøbelastning og med lige antal dødsfald som trafikken.

Derfor bør kommunen arbejde ligeså ihærdigt, som I gør med at afskaffe beboernes biler, som med afskaffelse af beboernes brændeovne. Ellers er det vel lidt dobbeltmoralsk?

<b>SVARNUMMER</b>	<b>1</b>
<b>INDSENDELSES DATO</b>	5. juli 2022
<b>INDSENDT AF</b>	Nick Vikander
<b>VIRKSOMHED/ORGANISATION</b>	
<b>BY</b>	København S
<b>POSTNR</b>	2300
<b>ADRESSE</b>	

### HØRINGSSVAR

Jeg er glad for, at Københavns Kommune er i gang med at indføre skarpere krav til ældre dieselpersonbiler i København. Jeg bakker op om forslaget og håber, at det kan indføres så hurtigt så muligt. Dog er jeg bekymret for, at disse krav ikke vil komme alle københavnere til gode, da miljøzonen ikke dækker hele kommunen. Politikerne i Borgerrepræsentationen valgte nemlig at udelade en del af Amager fra miljøzonen, da zonen sidst blev udvidet i 2008. Dette valg betyder, at cirka 20.000 københavnere nu bor uden for miljøzonen, herunder hele kvarteret Ørestad Syd.

Kvarteret eksisterede ikke i 2008, men nu har to folkeskole (Kalvebod Fælled Skole og Skolen på Hannemanns Allé, med henholdsvis 3 og 4 spor) samt på sigt 7 daginstitutioner med omkring 1.500 vuggestue- og børnehavebørn. Jeg opfordrer borgerrepræsentation til at udvide miljøzonen til at omfatte hele Københavns Kommune, så de kommende skarpere krav om luftforurening kommer alle til gavn. Borgerne og børnene på Amager, herunder i Ørestad Syd, har ret til ren luft på lige fod med andre københavnere



## **Bilag 1**

sva\_r\_til\_indre\_by\_lokaludvalg\_vedr.\_copenhagen\_train\_tours.pdf

### **Besvarelse vedrørende Copenhagen Train Tours**

Indre By Lokaludvalg har den 13. juli 2022 stillet følgende spørgsmål til Teknik- og Miljøforvaltningen.

#### **Spørgsmål**

På vegne af Indre By Lokaludvalgs formand vil jeg høre, om I kan svare på, hvilke krav der er stillet til turisttoget, der kører i Indre By (Copenhagen Train Tours) med hensyn til drivmiddel? Formanden har konstateret, at det kører på diesel i miljøzonen.

#### **Svar**

Forvaltningen udsteder årligt en tilladelse på baggrund af ansøgning fra STROMMA til Tivoli-tog i Indre by. Tilladelsen administreres efter vejloven og gives i sin enkelthed til de skilte, der opsættes ved stoppesteder.

I sagsbehandlingen bliver togets rute gennemgået sammen med politiet i forhold til fremkommelighed og trafiksikkerhed. Ruten tilrettes med jævne mellemrum fx ved større vejarbejder o.l. Ansøgeren har oplyst, at toget kører på GTL Gas-To-Liquids. Det er et flydende brændstof til dieseldrevne motorer fremstillet af naturgas i stedet for råolie.

Forvaltningen har ikke sat særlige vilkår med hensyn til drivmidlet, da selve kørslen af toget reguleres af politiet. Forvaltningen har gennem tiden været i dialog med ansøgeren og har vejledt i forhold til omlægning til el, hvilket STROMMA oplyser, er den naturlige udvikling på samme vis, som de er i proces med at omlægge deres kanalrundfart og sightseeing-busser til el.

Forvaltningen har oplyst om både tomgangsregulativ og miljøzoner, da det er et vilkår i forvaltningens tilladelse, at de skal overholde anden lovgivning.

Det er forvaltningens umiddelbare vurdering, at toget ikke er omfattet af reglerne for miljøzoner. Bl.a. fordi toget ikke er indregistreret og kører uden nummerplade. Toget er reguleret efter bekendtgørelse om tivolitog.

Svaret er offentligt tilgængeligt på [kk.dk/artikel/spørgsmål-til-teknikog-miljøudvalget](http://kk.dk/artikel/spoergsmaal-til-teknikog-miljoedvalget).

På vegne af vicedirektør Lena Kongsbach  
Stina Siemsen  
Sekretariatschef

**05-08-2022**

Sagsnummer i F2  
2022 - 10875

Dokumentnummer i F2  
1666683

Sagsnummer i eDoc  
2022-0230070

Bygge-, Parkerings- og  
Miljømyndighed  
Njalsgade 13  
2300 København S  
EAN-nummer  
5798009809452