Mobilitet, Klimatilpasning og Byvedligehold
Teknik- og Miljøforvaltningen

Bilag 1 Overblik over politisk behandling

24-04-2025

Sagsnummer I F2
2025 - 8457

Dokumentnummer i F2
193945

Sagsnummer eDoc
2025-0115722

Teknik- og Miljøforvaltningen den 10. marts 2025, Afgrænsning af arbejdet med nulemissionszoner
Teknik- og Miljøudvalget godkendte, at den videre analyse af etablering af en nulemissionszone i Københavns Kommune afgrænses til zonerne Indre og Ydre Nørrebro sammenlagt og Indre Østerbro ud over Indre Vesterbro (ændringsforslag stillet af Socialdemokratiet, Radikale Venstre, Socialistisk Folkeparti og Enhedslisten).
Den således ændrede indstilling blev godkendt med 8 stemmer mod 3.
Ingen undlod at stemme.
For stemte: A, B, F, Ø og Å
Imod stemte: C og V

Teknik- og Miljøudvalget godkendte også, at den kommende nulemissionszone omfatter al trafik.

Teknik- og Miljøudvalget godkendte også, at medlemsforslag om nulemissionszoner stillet af Radikale Venstre, jf. Borgerrepræsentationen den 14. marts 2024 hermed er håndteret.

Konservative Folkeparti videreførte følgende protokolbemærkning:

"*Det Konservative Folkeparti støtter op omkring den grønne dagsorden, men er også meget optaget af de sociale og økonomiske konsekvenser for borgerne - derfor støtter vi en tilgang baseret på "gulerod" fremfor "pisk", vi mener, at vi i stedet for forbud bør arbejde på at øge tilgængeligheden til metro samt arbejde på at fremme overgangen til fossilfri biler, f.eks. via gratis beboerparkering for københavner med fossilfri biler*."

Det Konservative Folkeparti og Venstre videreførte følgende protokolbemærkning:

"*Venstre og Det Konservative Folkeparti kan ikke støtte indstillingen, da vi mener, det vil kræve for mange ressourcer samt være til gene for for mange borgere sammenlignet med effekten af tiltaget. COWI skriver i deres rapport, at mængden af den påvirkede trafik i de forslåede zoner kun udgør en meget lille del af trafikken i København, hvorfor den samlede reduktion i emissioner og miljøeffekter vil være marginal. Dertil skriver COWI, at loven kun giver mulighed for, at politiet kan foretage*

Mobilitet, Klimatilpasning og Byvedligehold

Islands Brygge 37
2300 København S

EAN-nummer
5798009809452

kontrollen. Miljøministeriet har vurderet, at det kan betyde en væsentlig reduktion i overholdelsen af nulemissionskravet. Samtidig forventes det, at der fortsat skal være adgang til offentligt tilgængelige p-huse, hvilket betyder, at der skal sikres adgang til disse med fossile køretøjer via specifikke ruter ind i zonerne. Dertil vil en nulemissionszone medføre øget omvejskørsel til gene for dem, der bor uden for zonen. Venstre mener i stedet, at det skal gøres mere attraktivt at have elbil, fx. ved hurtigere udrulning af ladestandere og færre afgifter på elbiler."

Venstre videreførte følgende protokolbemærkning:

"*Selvom Venstre ikke mener, at der skal oprettes en nulemissionszone, stiller vi ændringsforslag om, at nulemissionszonen kun skal omfatte persontrafik. Vi mener, det vil være til for stor gene for erhvervslivet, at også varebiler bliver omfattet, eftersom det i september 2024 kun var 6,9 af varebilerne i København, der var elvarebiler. Ved ikrafttrædelsen af en nulemissionszone fra 2027 er det dermed 93-97% af vare- og lastbiler, der potentielt bliver berørt, hvis de skal ind i nulemissionszonen. Det vil være til stor gene for erhvervslivet i området. Vi mener, der bør ses på andre tiltag, der kan øget andelen af elvarebiler*."

Borgerrepræsentationen den 14. marts 2024, Medlemsforslag om nulemissionszoner
Borgerrepræsentationen godkendte at pålægge Teknik- og Miljøforvaltningen i samarbejde med andre relevante forvaltninger at afsøge mulighederne for, at Københavns Kommune kan få dispensation til at oprette flere nulemissionszoner end den ene, som er muliggjort i aftalen om nulemissionszoner fra februar 2024.

Medlemsforslaget blev vedtaget med 38 stemmer imod 16. Ingen medlemmer undlod at stemme.For stemte: Ø, A, F, B og Å.Imod stemte: C, V, I og O.

Det Konservative Folkeparti videreførte følgende protokolbemærkning:

"*Det Konservative Folkeparti støtter indførelsen af en by dækkende nulemissionszone i 2030 eller når det er muligt derefter, men er også meget opmærksomme på den sociale slagside ved nulemissionszoner, da mange børnefamilier ikke har råd til at skifte til en elbil fra den ene dag til den anden. Derfor finder vi det kun rimeligt at ændringer, der har en så indgribende karakter på københavnerne hverdag, meldes ud i god tid, så Borgerrepræsentationen giver københavnerne mulighed for at tilpasse sig. Derfor ønsker det Konservative Folkeparti i forbindelse med indførslen af mindre nulemissionszoner, at få indført en model der sikre dispensation for københavnerne, således at københavner frem til et totalt forbud, imod fossilbiler, fortsat har mulighed for at kunne bruge deres nuværende bil i deres egen by og parker ved deres bopæl, da vi ikke ønsker at indføre en meget socialskæv ordning, desuden ønsker vi at sikre en gradvis udfasning af de københavnske fossilbiler for ikke at belaste de københavnske familier unødigt hårdt*."

Venstre videreførte følgende protokolbemærkning:

"Venstre ønsker ikke at bruge millioner af kroner på dele byen op i en mange forskellige nulemissionszoner, som det her forslag ytrer ønske om. Vi har allerede brugt flere millioner kr. på at lukke 30 meter af Stefansgade for gennemkørsel for benzin- og dieseldrevne biler. Det skaber i stedet mere omkørsel og udledning af CO2. Ligesom det sjældent overholdes, fordi politiet ikke har ressourcer til det, og fordi mange bilister ikke genkender skiltningen. Venstre bakker derimod op om beslutningen om en fossilfri by senest i 2030 og en løbende og hurtigere udbygning af ladeinfrastrukturen over hele byen."

Enhedslisten videreførte følgende protokolbemærkning:

"Det er vigtigt for Enhedslisten, at Teknik- og miljøforvaltningen fortsætter den igangværende dialogproces om nulemissionszoner, så de først etableres efter grundig dialog med borgere og erhvervsliv, så det fx sikres, at mennesker med behov for handicapbil enten får mulighed for at skifte til en elbil eller kan få dispensation. Og tilsvarende at kravet om nulemissionszone for erhvervskørsel indføres så det på den ene side tilskynder virksomheder til at skifte til el og på den anden side sker i et tempo, hvor det reelt er muligt at skifte til el. Herunder at der er ladekapacitet – også til de tunge køretøjer. Desuden at der sikres en varslingsperiode, der gør at borgere generelt har en reel mulighed for at skifte til el-bil, eller allerhelst at den kollektive trafik og cykelinfrastrukturen forberedes så meget, at det for langt flere bliver et godt alternativ til bil i hverdagen."