Mobilitet, Klimatilpasning og Byvedligehold
Teknik- og Miljøforvaltningen

Notat

Bilag 3 Input fra dialogproces

24-04-2025

Sagsnummer I F2
2025 - 8457

Dokumentnummer i F2
193945

Sagsnummer eDoc
2025-0115722

Sagsbehandler
Kasper Brenøe Isbrand

Notatet indeholder de skriftlige input fra Teknik-og Miljøforvaltningens dialog med hhv. erhvervsaktører og lokaludvalg i de udvalgte zoner. Input er indledningsvist opsummeret og findes uforkortet nederst i dokumentet.

Sammenfatning af input fra brancheorganisationer

- Miljø- og klimaeffekter*:* Flere organisationer – herunder Dansk Industri (DI), DTL – Danske Vognmænd og FDM – sætter spørgsmålstegn ved de reelle klima- og sundhedsmæssige effekter af en nulemissionszone står mål med den deraf følgende øgede administration og foreslår andre, mere omkostningseffektive tilgange for at opnå de ønskede effekter.
- Konsekvenser for erhverv og borgere: DI, Dansk Erhverv og DTL advarer om, at zonen kan påføre erhvervene store udgifter til udskiftning af køretøjer og materiel, som i sidste ende kan give borgere, især indenfor zonen, prisstigninger og forringet adgang til håndværkere og pakkedistribution. DI nævner desuden risikoen for, at en zone medfører øget omvejskørsel og for, at mere transport foretages i lastbiler over 12 tons, som ikke er omfattet af kravene i lovgivningen.
- Indfasning og differentiering: DI, Dansk Erhverv og DTL mener, at en indfasningsperiode på 12 måneder for erhvervskøretøjer er utilstrækkelig og foreslår en længere indfasning. Dette dels pga. af den store omkostning ved udskiftning af køretøjer, men især fordi der opleves lange ventetider for etablering af ladeanlæg ude i virksomhederne. DI foretrækker mindst 36 måneder og anbefaler at starte med at fokusere teste ordningen på privat persontrafik. FDM anbefaler en minimumsindfasning på 12 måneder for både erhvervsliv og private. Dansk PersonTransport bemærker, at 70 % af taxierne i København allerede er nulemissionskøretøjer, men efterlyser midlertidige undtagelser for storvogne og ikke-visiteret offentlig servicekørsel.
- Behov for ladeinfrastruktur: Flere aktører fremhæver et behov for fokus på udbygning af ladeinfrastruktur – især ved indfaldsveje og logistikknudepunkter. Der efterspørges dedikerede ladefaciliteter til el-lastbiler, turistbusser og el-minibusser samt stabile vilkår for private ladeoperatører.
- Undtagelser og administration: Der opfordres til et enkelt, digitalt og gennemsigtigt system, som ikke påfører borgere og er-

Rådhussekretariatet
Rådhuspladsen 1
1550 København V

EAN-nummer
5798009809452

hverv unødige gener. Effektiv håndhævelse og inddrivelse af bøder fra udenlandske køretøjer fremhæves som en vigtig forudsætning. DI anbefaler permanente undtagelser for køretøjer til akutte serviceopgaver og værditransport, mens Dansk PersonTransport foreslår det samme til ikke-visiteret offentlig kørsel.

Sammenfatning af input fra lokaludvalg

Ud af de tre adspurgte lokaludvalg er Nørrebro Lokaludvalg overordnet mest positiv overfor en nulemissionszone i bydelen, men understreger nødvendigheden af, at Jagtvej indgår, samt at tiltaget ikke medfører social slagside. Vesterbro Lokaludvalg giver primært input til metode og ønsker, at forvaltningen undersøger, hvordan en eventuel zone vil påvirke kørslen til og fra Kødbyen og hotellerne i området, samt koblingen til Frederiksberg Kommune. Østerbro Lokaludvalg mener ikke, at gevinsten ved nulemissionszonen står ikke mål med prisen og udtrykker bl.a. bekymring for adgang til besøg til ældre og handicappede.

Uforkortede input fra brancheorganisationer og lokaludvalg

Input fra Dansk Industri

Dansk Industri takker for inddragelse af erhvervslivet i forbindelse det videre arbejde med nulemissionszoner i Københavns Kommune. DI Transport, Byggeri, Service og Ejendom har følgende bemærkninger til Teknik- og Miljøudvalgets beslutning d. 10. marts 2025 vedr. "afgrænsning af arbejdet med nulemissionszoner":

DI Transport deler de sundhedsmæssige ambitioner bag nulemissionszoner, men synes fortsat ikke nulemissionszoner herunder den deraf følgende ekstra administration står i mål med sundhedsmæssige effekter. Dette er også bemærket af Københavns Kommunes rådgiver Cowi, som i deres notat anfører, at "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". DI ser hellere, at den grønne omstilling indenfor transportområdet understøttes ved at medvirke til en øget efterspørgsel ved bestilling af serviceydelser og varelevering fra nulemissionskørertøjer.

Indledningsvist bemærkes det til Københavns Kommunes beslutning om at indføre nulemissionszone, at vi fra erhvervslivet især er bekymret for den korte indfasningstid og den øgede sagsbehandling, som vil medføre en stor ekstra udgift for mange virksomheder og en væsentlige øget administration. Konsekvenserne heraf kan blive, at beboere i området på den korte bane kan få sværere ved at skaffe håndværkere eller få leveret varer samt at det vil blive mere omkostningsfyldt.

Differentiere indfasningstiden

DI anbefaler, at Københavns Kommune beslutter at differentiere indfasningsperioden for erhvervskørsel, således der alene startes med persontrafik og på baggrund af en evaluering af forsøget efterfølgende træffes beslutning om nulemissionszonen også skal omfatte erhvervskørslen.

Dette vil give erhvervslivet en bedre mulighed for at omstille sig og kommunen en mulighed for at afprøve en effektiv og hensigtsmæssig administration før erhvervslivet også omfattes. Mest hensigtsmæssigt

vil det være, at erhvervskørsel først omfattes efter den planlagte evaluering primo 2028, således erhvervslivet i så fald omfattes af en permanent løsning og ikke en midlertidig løsning. Erhvervslivet har brug for langsigtede løsninger ift. finansiering af den grønne omstilling.

12 måneders indfasningstid for erhvervskøretøjer giver ikke mulighed for grøn omstilling

Hvis det besluttes, at erhvervskørsel også skal omfattes, så er det helt afgørende for virksomhedernes mulighed for at omstille deres vognpark at indfasningstiden bliver væsentlig længere end 12 måneder, gerne mindst 36 måneder efter den endelig politiske beslutning. Dels af hensyn til afskrivninger af udgifterne på eksisterende køretøjer og dels af hensyn til ventetiden på opsætninger af ladestandere til større flåder.

Erhvervslivet vil meget gerne være med til at understøtte en grøn omstilling, men det kan ikke ske så hurtigt, som der lægges op til, idet mange virksomheder vil skulle udskifte store dele af deres flåde for at kunne leve op til kravene. Det bemærkes, at den gennemsnitlige levetid for erhvervslastbiler og erhvervsvarebiler typisk er henholdsvis 10-15 år og 8-10 år, og derfor er indfasningstiden på 12 måneder langt fra tilstrækkelig til at virksomhederne får en reel mulighed for at kunne omstille deres flåde til nulemissionskøretøjer.

Dette vil medføre store økonomiske investeringer, som også vil skulle følges op af investeringer i ladeanlæg ude i virksomhederne. For mange virksomheder med større flåder vil etableringen af ladeanlæg ikke blot være forbundet med store økonomiske udskrivninger, men også af lange ventetider, før virksomheden kan få opført et ladeanlæg. Ofte vil etableringen af et større ladeanlæg til flere køretøjer kræve, at der også opsættes transformatorstationer, før at virksomheden kan trække den fornødne strøm ind til matriklen. I København er der op til 2-4 års ventetid på ladeanlæg.

Uhensigtsmæssig trafik

DI vil gøre opmærksom på, at indførelsen af zonen kan medføre øget trafik som følge af omvejskørsel. Endvidere kan reglerne bag nulemissionszonen betyde, at der sker i skift i levering af vare fra varebiler og mindre lastbiler til lastbiler over 12 tons for derved at være omfattet af undtagelsesbestemmelsen.

Undtagelser

Der lægges op til at der kan søges om konkrete midlertidige undtagelser. Der bør dog indføres permanente konkrete undtagelser for køretøjer der dels udfører akut- og skadeserviceopgaver samt for køretøjer hvor der kun vanskeligt eller slet ikke findes nulemissionskøretøjer.

Akutopgaver kan være transport i køretøjer, der udfører haste-opgaver for eksempel i forbindelse med nedbrud i bygninger, køretøjer eller ledningsnet, som ikke først skal ansøge om fritagelse, men bør undtages af kravene om nulemissionskørsel. Et konkret eksempel herpå at da en bygning i Aarhus var ved at styrte sammen. Det kunne også være et vandrør eller varmerør der er sprunget hos en beboer inden for nulemissionszonen.

Renovationskøretøjer er i København i visse tilfælde små for at kunne komme rundt i de smalle gader og baggårde. Sådanne køretøjer kan

ikke nødvendigvis skaffes med nulemission, hvorfor disse bør undtages. Værditransporter bør også være undtaget bl.a. også fordi der er et

sikkerhedsaspekt i forbindelse med opladning. Hvor en håndværker kan vælge ikke at betjene et område, så skal værditransporten ind i zonen grundet butikkers forpligtigelser til at modtage kontanter, og af sikkerhedsmæssige årsager kan chaufføren heller ikke parkerer langt væk fra butikken.

Undtagelserne for nulemissionszonen kunne være det samme som køretøjer der er undtaget fra "køre- og hviletidsordningen", som er et velfungerende system, der er kendt af både branchen og kontrolmyndigheden.

Øget administration for erhvervslivet

DI Transport vil gerne påpege nødvendigheden af, at der besluttes simple regler og et nemt system, så erhvervslivet på en smidig måde kan tilrettelægge og gennemføre deres kørsel.

DI Transport vil ligeledes gerne bemærke, at eventuelle processer i forbindelse med udstedelse af dispensationer til køretøjer skal indrettes på en sådan måde, at erhvervslivet ikke pålægges store administrative byrder. I DI Transport er bekymringen stor for, at der med indførelsen af nulemissionszone, og de dertilhørende dispensationstilladelser, opbygges et tungt bureaukratisk system, som vil være tungt at administrere for erhvervslivet.

Kontrol, håndhævelse og inddragelse

For DI Transport er det er vigtigt, at håndhævelsen er tilstrækkelig og effektiv, så det ikke kan betale sig at snyde. Det er endvidere helt afgørende, at systemet der sættes op bliver så enkelt og smidigt som muligt for at undgå ekstra fordyrende administrativt besvær og deraf følgende omkostninger for erhvervslivet.

Ydermere er det centralt er det på en effektiv måde bliver muligt at håndhæve og især at inddrage bøder fra udenlandske biler, således så der ikke opstår en uhensigtsmæssig skævvridning som det er tilfældet med inddragelse af parkeringsafgifter.

Forringede servicemuligheder og øgede omkostninger for de lokale beboere

Såfremt der indføres nulemissionszone i København kan det være en mulig konsekvens, at erhvervslivet vil afholde sig fra at søge opgaver i nulemissionszonerne, hvorved serviceniveauet i disse områder vil forringes for de borgere og virksomheder, der måtte være i zonerne.

Brugeromkostninger ifm. varelevering og håndværkerbesøg kan potentielt stige for beboere indenfor zonen.

Afsluttende bemærkes det, at DI meget gerne vil deltage i det videre arbejde med indførelse af nulemissionszone i Københavns Kommune.

Input fra Dansk Erhverv

En nulemissionszone kan medføre udfordringer, især i forhold til tidsfristen for implementering. For at kunne levere i en nulemissionszone er det nødvendigt at udskifte køretøjer til nulemissionskøretøjer og sikre tilgængelig ladeinfrastruktur. En tidsfrist på 12 måneder kan være for

kort, også fordi levering af øgede strømmængder fra forsyningsselskaberne kan tage op til 24 måneder.

Nulemissionszoner skal tage højde for turistbetjeningen med busser i byerne. Busserne kører ofte længere distancer og der er pt. kan ganske få modeller på markedet, der har den fornødne kapacitet (fx til bagage) og rækkevidde til at kunne betjene området. Der foreslås derfor ruter ind og ud til seværdigheder, hoteller mv. ind i zonerne.

Det er vigtigt at en eventuel zone indføres som et generelt tiltag, der er fælles for alle, så påvirkningen af konkurrenceevnen er ens for alle.

Det kan være vanskeligt at foretage vare- og pakkeforsyning med el i områder med høj befolkningstæthed på grund af kapacitetsudfordringer i køretøjerne. Der findes få omlæsningsmuligheder i lokalområdet.

Behovet for ladeinfrastruktur ifm. nulemissionszoner differentierer fra virksomhed til virksomhed. Afgrænsningen af nulemissionszoner er afgørende for at forstå de forretningsmæssige konsekvenser. Overgangen til nulemissionskøretøjer kræver en tilstrækkelig ladeinfrastruktur, og der er behov for en konkret plan for ladeinfrastruktur.

For nogle er der behov for ladeinfrastruktur ved turens udgangspunkt snarere end i selve zonen. Offentlig ladeinfrastruktur er ikke altid pålidelig eller forudsigelig, hvilket gør det vanskeligt at basere driften på denne.

Der er behov for offentlige ladefaciliteter ved de større indfaldsveje til byen for at fremme elektrificeringen af tung transport. Dette vil desuden understøtte elektrificeringen af entreprenørmateriel, idet batterier fra køretøjerne på byggepladserne inde i byen kan fragtes hertil og oplades om natten. På den måde fremmes den grønne omstilling i flere segmenter af den tunge transport.

For nogle er der behov for dedikerede lademuligheder til el-lastbiler og -varebiler i takt med, at køretøjerne bliver mere udbredt. Mere konkrete forslag til placering af ladeinfrastruktur kræver trafiktællinger og analyser.

Der findes el-køretøjer, der kan løse transportopgaverne i zonen, men de er ofte ikke konkurrencedygtige på grund af tekniske begrænsninger, høj indkøbspris, begrænset rækkevidde og ladetid.

Der er generel støtte til nulemissionszoner for privat trafik, så længe de ikke begrænser adgangen for elbiler. Behovet for ladeinfrastruktur til let transport er højere end de nuværende ambitioner, hvorfor en fortsat udbygning er nødvendig.

Indførelsen af nulemissionszoner kan påvirke kvaliteten af vareleveringer og være til gene for beboere og erhvervsdrivende. Det kan også medføre mere kørsel på vejene omkring zonen og påvirke arbejdsmiljøet, da leveringer i højere grad skal foregå ved bæring, træk eller skub.

Nulemissionszoner kan tillige være en stor udfordring for godstransportbranchen, især for transport af gods over lange afstande, fx fra fragtcentre eller havne og direkte ind i bycentre. Zonen kan medføre øgede omkostninger på grund af lavere effektivitet og højere priser på el-køretøjer.

Der ønskes en afklaring på, om udlejningskøretøjer vil være omfattet af differentieret indfasning, da dette påvirker både private og erhvervskunder. En stor del af kundesegmentet hos biludlejerne er f.eks. udenlandske turister, hvor det skal sikres at disse er korrekt informeret.

Det er vigtigt at få klarhed over, hvordan zonerne vil blive håndhævet, og hvilke konsekvenser det vil have for kunder, der kører ind i zonen med et køretøj, der ikke opfylder kravene.

"Gæsteprincippet" i de kommunale udbud er en barriere for udrulning af offentligt tilgængelig ladeinfrastruktur på de kommunale arealer. Gæsteprincippet betyder, at kommunen til enhver tid kan tilbagetage et areal, hvor der er opsat ladestandere og kræve disse fjernet. Det skaber usikkerhed og fører til højere priser for operatøren og dermed slutbrugeren, fordi operatøren skal afdække risikoen for investeringen. Derfor bør kommunen stille en sikkerhedsgaranti for arealet på 10-15 år efter etablering som en standard i alle kommunale udbud for opsætning af DC-ladestandere på kommunale arealer. Det vil reducere risikoen ved investeringen og dermed føre til bedre prissætning - til gavn for kommunens borgere.

Input fra DTL – Danske Vognmænd

En nulemissionszone vil være en udfordring for godstransportbranchen, hvor der foreløbig er meget få el-køretøjer til at løse opgaverne. Zonen er en særlig udfordring for transport af gods, som kommer langvejs fra og som transporteres med fossile køretøjer, der ikke vil kunne køre i zonen. Zonen vurderes at ville medføre øgede omkostninger til transport på grund af nulemissionskøretøjers ofte lavere effektivitet, høje priser på el-køretøjer og det mulige behov for omlæsning fra fossile til nulemissionskøretøjer.

DTL anerkender, at en nulemissionszone vil give incitament til omstilling og investeringer i el-køretøjer, men da zonerne har begrænset geografisk størrelse og udbredelse, vil omstillingseffekten i det store billede formentlig være beskeden.

Kravene i nulemissionszonerne vil kunne imødekommes, men det vil medføre højere omkostninger til transport. Nulemissionszoner vil vanskeliggøre vare- og pakkeforsyning i et område med høj befolkningstæthed. Vanskeligere at foretage flytteydelser, vare- og kurertransport. Der findes ingen eller få omlæsningsmuligheder i lokalområdet, og det vil være en udfordring for overførsel af gods fra fossile til nulemissionskøretøjer.

Der findes el-køretøjer, der kan løse de forskellige transportopgaver i zonen. Dog er disse køretøjer ofte ikke konkurrencedygtige på almindelige markedsvilkår på grund af tekniske begrænsninger, høj indkøbspris, begrænset rækkevidde og ladetid. En nulemissionszone vil ikke umuliggøre godstransport, men zonen vil gøre det mere besværligt at foretage godstransport, hvilket vil medføre øgede omkostninger.

Der vil være behov for dedikerede lademuligheder til el-lastbiler og -varebiler i København i takt med at køretøjerne bliver mere udbredt.

Mere konkrete forslag til placering af ladeinfrastruktur vil kræve trafiktællinger og analyser af behov for vareleveringer og logistik hos varemodtagere, vareleverandører og deres transportører. Der bør også ta-

ges højde for, hvor lastbiler langtidsparkeres, så der fx er lademuligheder under nattehvil.

Klimabelastningen fra transport har globale virkninger og udgør ikke et særskilt lokalt forureningsproblem. Etablering af en lokal nulemissionszone er ud fra en økonomisk betragtning en suboptimering af klimaindsatsen i forhold til overordnede indsatser med henblik på at stimulere den nationale omstilling på den mest omkostningseffektive måde.

DTL ville derfor foretrække, at den nødvendige og ønskede omstilling sker gennem generelle virkemidler og rammebetingelser, der påvirker vognmænds investeringer. Det kunne eksempelvis være nationale støtteordninger og regelændringer, der gør el-køretøjer mere konkurrencedygtige over for fossile ditto og en indsats for at udbrede tunge el-varebiler ved lovgivningsmæssigt at ligestille 4.250 kg el-varebiler med fossile varebiler op til 3.500 kg.

Input fra Dansk PersonTransport

Tak for præsentationen af Borgerrepræsentationens planer om indførelse af nulemissionszoner i København. I forlængelse af vores møde den 31. marts, er her vores bemærkninger til Kbh. Kommunens beslutningsproces om nul-emissionszoner.

Dansk PersonTransports medlemmer udfører erhvervsmæssig persontransport for offentlige og private kunder i busser over 3.500 kg, minibusser med lift med en vægt under 3.500 kg, personbiler indregistreret til udførelse af offentlig kørsel samt personbiler indregistreret til taxikørsel.

I lov om nulemissionszoner er busser over 3.500 kg undtaget. Derudover er anført i loven, at sygetransporter samt taxier med lift er undtaget fra loven. Et udkast til bekendtgørelse om nulemissionszoner i afgrænsede byområder undtager ligeledes køretøjer, der anvendes til kommunal eller regional visiteret befordring, i den eller de kommuner, personen er visiteret til befordring i. Det bemærkes, at bekendtgørelsen endnu ikke offentliggjort og den endelige bekendtgørelsestekst kendes derfor ikke.

I kraft af ovennævnte undtagelser vil en stor del af vores medlemmers køretøjer ikke blive omfattet af København Kommunes planer om indførelse en nulemissionszone. De af vores medlemmer, som vil blive berørt, er taxier, der udfører taxikørsel samt de af vores medlemmer, der udfører kørsel, som ikke omfattet af bekendtgørelsens definition på visiteret kørsel, men som kan være en opgave, der udføres for kommune eller region. Det kan f.eks. være udbringning af mad til borgere, medicin fra apoteker samt Flextur.

I forhold til taxierne anslår vi, at 70 % af taxierne, der kører i København i dag, er nul-emissions køretøjer. I takt med den løbende udskiftning af vognparken vil andelen af nul-emissions taxier stige og derfor forventes der ikke at blive udfordringer for taxierne. Det skal dog bemærkes, at der er meget få nul-emissions taxier, som er indrettet til at medtage 8 passagerer (storvogne) og man derfor i forbindelse med indførelse af en nulemissionszone skal være opmærksom på, at storvogne ofte benyttes til udførelse af skolekørsel samt kørsel med turister, der har meget bagage eller rejser mange samme. Det kan derfor blive nødvendigt med en midlertidig undtagelse for den type køretøjer. Det samme gør sig gældende for de af vores medlemmer, der udfører offentlige kør-

selsopgaver, som ikke er defineret som visiteret kørsel, jfr. ovennævnte beskrivelse.

Det skal afslutningsvis bemærkes, at der sideløbende med indførelse af nulemissionszoner, er behov for at der arbejdes på at understøtte den grønne omstilling af vores medlemmers vognpark, særligt hvad angår turistbusser samt minibusser med lift, som er udfordret i forhold til adgang til velegnede nulemissions køretøjer samt ladeinfrastruktur. Det gøres bedst i samarbejde med København Kommune og branchen, hvor vi bla. skal kvittere for det koordinationsforum, som Københavns Kommune har nedsat.

Input fra FDM

Selvom salget af nulemissionsbiler – altovervejende primært elbiler – går fremad som aldrig før, ændrer det dog ikke ved, at bestanden af elbiler på de danske veje stadig udgør en relativt lille del af den samlede bilpark; ultimo april 2025 er 13,5 procent af bestanden af personbiler eldrevne.

Langt de fleste danske bilister kører således i benzin- og dieselbiler, og det vil de også gøre i mange år frem. Det medfører derfor betragtelige gener for det store flertal, når og hvis man opretter nulemissionszoner på det danske vejnet.

Loven lægger op til, at nulemissionszonerne kan indføres med et varsel på 6 måneder. Formålet er at give borgerne tid til at tilpasse sig – altså erhverve en elbil, hvis de fortsat ønsker at køre i zonen. De færreste borgere har midlerne til med kort varsel at erhverve sig en ny, og potentielt dyr elbil.

Ligeledes lægger loven op til, at erhvervslivet skal have dobbelt så lang indfasningsperiode som forbrugerne, bl.a. med begrundelsen, at erhvervslivet budgetterer med forventet levetid på køretøjet. Nøjagtigt det samme gør sig gældende for helt almindelige borgere, der ikke har råd til at udskifte bilen efter forgodtbefindende, men har budgetteret med, at den aktuelle bil skal holde i et givent antal år. FDM har således svært ved at se, at behovet for indfasningsperiode skulle være kortere for forbrugerne end for erhvervslivet. FDM vil således opfordre til, at indfasningsperioden fastsættes til minimum 12 måneder for både borgere og erhvervsliv.

FDM savner dokumentation for klimaeffekten af nulemissionszoner for så vidt angår personbiler. I det lovforberedende materialer nævnes der tværtimod, at loven som vedtaget ikke vurderes i sig selv at have hverken direkte klima- eller miljømæssige konsekvenser - og i lyset af at godt 86 procent af bilisterne fortsat kører helt eller delvist fossildrevne personbiler, må vi konkludere at nulemissionszoner mest af alt er symbolpolitik. Som flere forskere, blandt andet også fra Klimarådet, har påpeget, vil miljø- og sundhedseffekten være så godt som ikkeeksisterende. Til gengæld vil zonerne betyde, at langt de fleste bilister de næste mange år risikerer ikke at kunne køre ind i centrum af en række af landets byer.

FDM opfordrer til, at kommunen beskriver miljøgevinsten og de støj- og klimamæssige virkninger ved etablering af en nulemissionszone, så offentligheden kan gøres bekendt med, hvilke miljø- eller klimamæssige gevinster der er ved indførsel af zonen - gerne målt i andel af den konkrete forurening i bydelen og i den sundhedsmæssige gevinst (antal

sparede for tidlige dødsfald). Her er det også væsentligt at tage højde for at en stigende andel af vejtrafikkens miljøpåvirkning er såkaldt non-exhaust udledning, altså bremse- og dækstøv (partikler) samt ophvirvlen af støv fra asfalten. Her bør der ses på udenlandske og igangværende danske forsøg (MUDP-projektet CityFresh som KK er med i) med asfalt der kan reducere non-exhaust effekten.

Helt generelt mener FDM også, at kommunerne efter der indføres nulemissionszoner efterfølgende og løbende bør dokumenteres disses effekt.

Input fra Nørrebro Lokaludvalg

Det er glædeligt, at politikerne har valgt at ændre indstillingen og taget Nørrebro (Indre og Ydre Nørrebro) med i kandidatfeltet til at blive 0-emissionszone. Det er dog vigtigt for os at det sikres at forslaget ikke får en social slagside.

Men en 0-emissionszone er det primært gennemkørende forurenende trafik, der rammes, samt noget forurenende erhvervskørsel (også gennemkørende). Beboernes køretøjer undtages, da man skal kunne komme frem til sin adresse.

Det er vigtigt for Lokaludvalget, at Jagtvej medtages i 0-emissionszonen, da det primært er her, at den gennemkørende trafik er, og belaster bydelen.

Lokaludvalget har udtalt sig om behovet for en forureningsfri Jagtvej i evalueringen af Stefansgade. Her fremhævede vi følgende hovedargumenter:

- Jagtvej har en supercykelsti (men den er også super forurenet, så det er ikke godt at cykle der i myldretiden).
- Jagtvej er udlagt som Grøn Trafikvej i forvaltningens mobilitetsanalyser.
- Jagtvej har Metro Cityringen lige under, så en spærring for gennemkørende forurenende trafik er oplagt til at understøtte Borgerrepræsentationens ønsker om flere passagerer i Metro Cityringen.
- Der er mange institutioner og skoler på Jagtvej, som vil få sikrere skoleveje og mindre forurening.
- Det må formodes, at en spærring af Jagtvej for gennemkørende forurenende trafik, kan understøtte at borgere og erhvervsliv skifter til 0-emissionstransport, da der ikke er oplagte udenomskørselsmuligheder.
- Jagtvej har et trafikomfang, så erfaringer reelt kan bruges til at leve op til Borgerrepræsentationens ambition om en emissionsfri by i 2030.

Lokaludvalget mener det er afgørende, at de trafikmodeller, der benyttes til at måle effekten af 0-emissionszonen, måler de reelle effekter. Vi har tidligere oplevet, at modellerne ikke kan regne med skift til elbiler, samt har stor træghed ift. til at vurdere, om trafikanterne skifter transportmiddel til fx cykel, gang, bus eller metro. Derfor har de overvurderet udenomskørsel, og helt set bort fra fænomenet trafikfordampning, som der ellers er stadig bedre evidens for.

Dette forhold synes vi fx er vigtigt, når det skal vurderes, hvor meget ekstra trafik, der vil skifte til elbiler og til metroen, som kører lige under Jagtvej. Det er en politisk bestilling til Økonomiforvaltningen at udpege gader, der kan lukkes eller begrænses, så der kommer flere passagerer i Metro Cityringen. Det er oplagt at tænke denne opgave sammen med udpegelsen af 0-emissionszone på Nørrebro, hvor der er en metro lige under Jagtvej, hvor der ikke er oplagt udenomskørsel.

Nørrebro har altid gået først på trafikløsninger, hvad enten det har været aktivisme til at begrænse kørsel (fx Blågårdsgade), trafikenklaver (nu kaldet trafikøer) eller bilfri Nørrebrogade. Det er overordnet blevet meget positivt modtaget, og har bidraget til en bæredygtig udvikling med megen cyklisme og lavt bilejerskab. Nørrebroerne dør fortsat tidligere end andre københavnere, bl.a. som følge af luftforurening.

Vi ser frem til at se resultatet af analyserne til 0-emissionszone på Nørrebro.

Input fra Vesterbro Lokaludvalg

Vesterbro Lokaludvalg opfatter det sådan, at en nulemissionszone på Vesterbro i praksis vil omfatte besøgende trafikanter. Det er vigtigt, at forvaltningen undersøger, hvordan en eventuel zone vil påvirke kørslen til og fra Kødbyen og hotellerne i området. Derudover bør man overveje, hvordan det vil fungere at have en nulemissionszone, der grænser op til en anden kommune (Frederiksberg).

Input fra Østerbro Lokaludvalg

Østerbro Lokaludvalg støtter alle initiativer, der fremmer den grønne omstilling, men det er afgørende, at disse prioriteres for at sikre mest pengene værd.

Udvalget har tidligere erfaret, at omfattende planer ofte skuffer i praksis. Eksempler som cykelgaden Nordre Frihavnsgade og nulemissionszoner viser, at forventningerne ikke altid indfries. Vi støtter den grønne omstilling, men mange forslag kræver tid til implementering.

Præsentationen af nulemissionszoner indeholder mange undtagelser, hvilket gør det vanskeligt at skelne mellem zonerne og de eksisterende tiltag udenfor dem. Det er vigtigt at være ærlig om projekternes reelle omfang og betragte dem som en del af en længere proces. For at sikre en effektiv implementering bør nulemissionszonerne introduceres gradvist, støttet af en realistisk plan, der klart informerer borgerne om påvirkningerne. Vi anbefaler udarbejdelse af en handlingsplan med tydelige mål for at undgå, at projektet ender som et symbolsk initiativ uden substantiel effekt.

Udvalget finder det positivt, at der startes lokale initiativer for at indhente erfaringer.

Prioritering af zoner
Udvalget er blevet bedt om at kommentere på de tre mulige zoner: indre Vesterbro, Indre Østerbro, og Nørrebro. COWIs evalueringer peger på Middelalderbyen eller indre Vesterbro som de mest egnede. Samtidig er andelen af fossilfri køretøjer er størst på Vesterbro. Det taler for

Indre Vesterbro som mest oplagte zone. Men med kun 20% fossilfri kørsel kræves flere initiativer før indføring af nulemissionszone. Hvis forsøget nærmer sig en udgift på 10 mio., bør man overveje alternative initiativer såsom flere ladestandere og forbedrede P-regler først.

Elbiler
I høringen om nulemissionszoner bør delebiler, som endnu ikke er elektriske, overvejes for fritagelse, da de bidrager til reduceret biltrafik. Desuden bør projektet støtte elektrificeringen af lastbiler ved at tilbyde fordele, der fremmer deres anvendelse. Dette vil styrke det grønne initiativ og effektivt implementere de nye zoner.

Ældre og handicappede
Østerbro Lokaludvalg er bekymret for konsekvenserne for både ældre og handicappede. Nulemissionszonen sammen med en politik der går det svære at få hjælp for de ældre og handicappede, kan resultere i både færre familiebesøg og at pensionister og handicappede kan føle sig isolerede og fanget i eget hjem. Gevinsten ved nulemissionszonen står ikke mål med prisen.