



Justeret 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	6
Biltrafik i og omkring zonen i dag	6
Tællinger og anden trafik	7
Gennemkørende trafik	8
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	11
Konsekvenser for erhvervslivet i nulemissionszonen	12
Kilder	15
Oversigt over bilag	15

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.

Klima-, Miljø- og Teknikforvaltningen har på den baggrund haft forslag om en nulemissionszone på Indre Vesterbro i otte ugers offentlig høring og i høring hos Miljøstyrelsen fra 16. januar til 16. marts 2026.

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

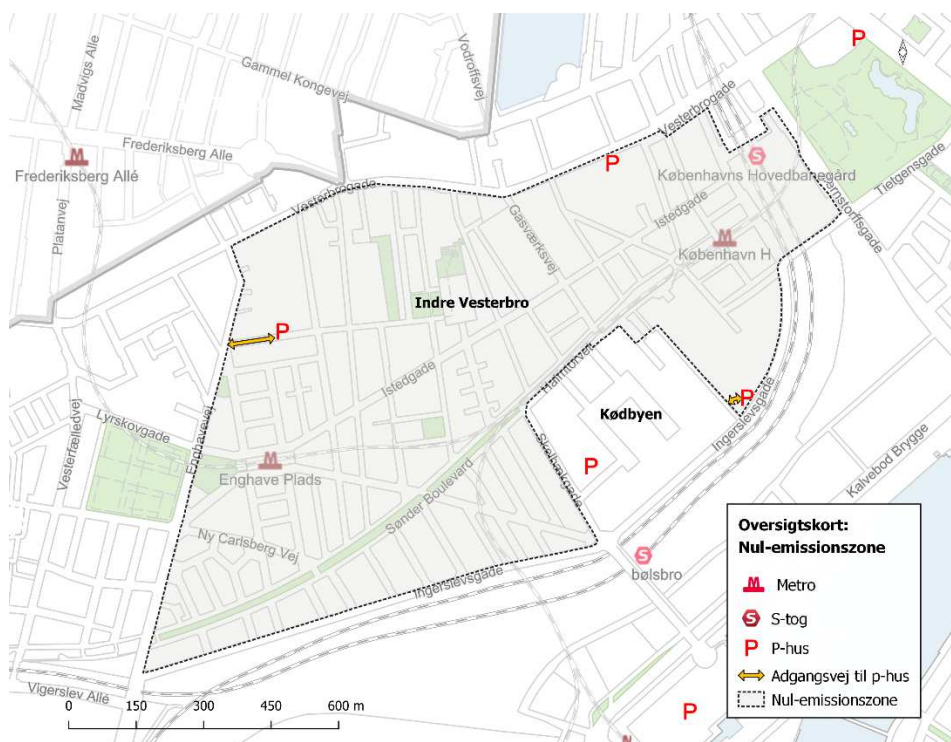
I det følgende beskrives zonens afgrænsning, hvilke køretøjer der er omfattet og undtaget kravene til nulemissionszoner samt mulighederne for dispensation og kontrol af ordningen. Desuden gennemgås den trafikale situation for den foreslåede zone og de omkringliggende områder i dag samt de forventede 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 forslaget som minimum skal indeholde oplysninger om. Af bilag 1 fremgår en oversigt over, hvor i notatet oplysningerne kan findes.

Yderligere materiale i form af politiske indstillinger, analysemateriale, afgørelse pba. høringen samt 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 0,97 km² og er afgrænset som vist på kortet:



Figur 1: Afgrænsning af nulemissionszonen på Indre Vesterbro

Veje, der afgrænser zonen, indgår **ikke** i zonen, på nær Halmtorvet fra Slagterboderne op til Slagtehusgade.

Zonen har to adgangsveje til offentligt tilgængelige parkeringsanlæg:

- **A** DGI Byen parkering - adgang via Staldgade
- **B** Matthæusgade p-kælder - adgang fra Enghavevej via Matthæusgade

Hvem gælder zonen for?

Borgerrepræsentationen har besluttet, at nulemissionszonen skal omfatte al trafik, dvs. både personkøretøjer og al anden trafik. 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 beslutter efter den offentlige høring at sende forslaget til afgørelse hos Miljøstyrelsen, inkl. høringsnotat og eventuelle ændringer, som høringen har givet anledning til. 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.

Forslag til dispensationer og undtagelser

Forvaltningen har på baggrund af høringen udarbejdet et forslag til retningslinjer for undtagelser og dispensationer, som kan danne baggrund for et endeligt administrationsgrundlag, der skal vedtages af Borgerrepræsentationen ifm. endelig vedtagelse af zonen. Der er lagt op til en relativt restriktiv tilgang med mulighed for dispensationer til persontransport med særlige behov, specialkøretøjer og visse servicefunktioner, hvor der kan dokumenteres manglende egnede nulemissionsalternativer samt erhvervsmæssig kørsel, hvor der kan dokumenteres særlige samfundskritiske funktioner, og/eller hvor omstilling endnu ikke er praktisk mulig. Der foreslås desuden en dispensationsordning for beboere på Vesterbro bosat umiddelbart uden for zonen, samt til de køretøjer til vejdrift og renhold i zonen, som er knyttet til løsning af forvaltningens vejmyndighedsopgave.

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. 28.400 indbyggere, og der er ca. 6.100 indregistrerede køretøjer, hvor ejer/bruger har fast bopæl i zonen. Heraf er 4.970 ikke nulemissionskøretøjer.

Beregninger af trafikken foretaget med trafikmodellen COMPASS viser, at der i 2025 på et hverdagsdøgn foretages ca. 32.000 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. 216.000 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	21.120	67%	152.000	71%
Varebiler	7.082	20%	46.273	19%
Lastbiler	3.827	14%	17.732	9%
Heraf under 12 tons	416	1,3%	2.160	1%
I alt	32.029	100%	216.004	100%

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

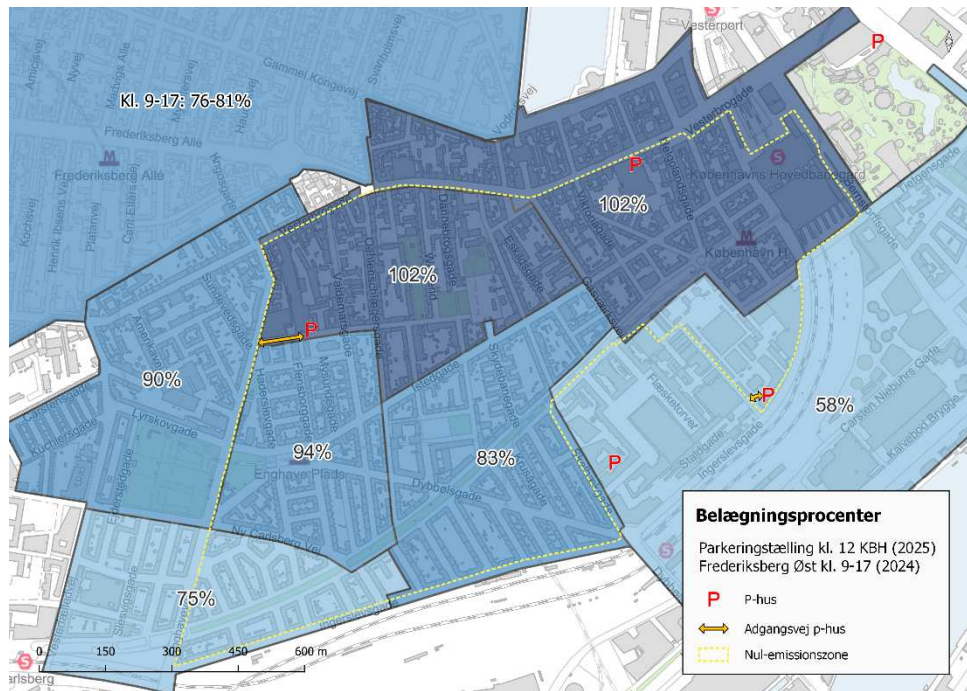
Tællinger og anden trafik

Det er vurderet, at der i København og Frederiksberg kommune er ca. 28.000 knallerter. Fordelt efter befolkningstallet i zonen vurderes, at der er ca. 1.000 knallerter inde i zonen. Det vurderes, at 10-15% af disse er elektriske. Det antages, at der findes relativt lige så mange motorcykler på Indre Vesterbro som i resten af København. Det svarer derfor til ca. 240 motorcykler. Det vurderes, at der er under 50 traktorer med tilknytning til Indre Vesterbro.

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

Tællingerne er benyttet til at vurdere hvor mange ture og kilometer, der tilbagelægges i zonen af lastbiler under 12 tons, samt antallet af motorcykler og knallerter, der ikke ejes af beboere inde i zonen.

Det betyder, at motorcykler kører ca. 1.900 km. inde i zonen, lastbiler under 12 tons kører ca. 2.160 km. og knallerter kører ca. 7.400 km. Traktorer vurderes at køre under 100 km. inde i zonen dagligt.

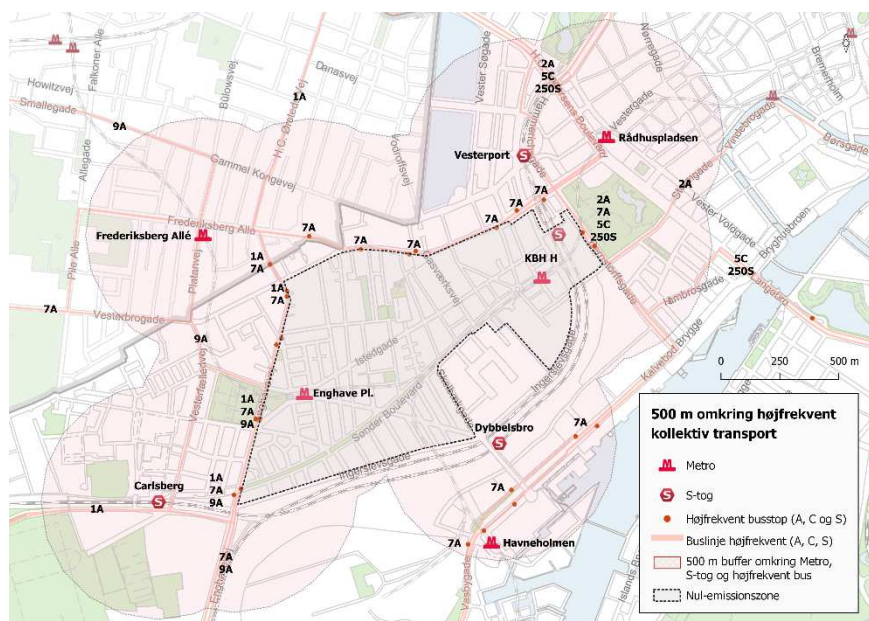


Figur 3: Parkering, belægningsprocenter i dagtimerne i og omkring zonen

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 275 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 adfærdssændring 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 2028 fra Klima- og Energiministeriets *Klima-status og -fremskrivning 2026*. Det er i beregningerne forudsat, at elbilsandelen i hovedstadsområdet i 2028 udgør 36 % af den samlede bilflåde. Det er således forudsat, at fossilbiler udgør 64 % af bilflåden. For ture foretaget med fossilbiler i 2028 er følgende adfærdssændring 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.

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 4.800 biler i randområderne pr. hverdagsdøgn. Heraf viser beregninger, at mellem 1.000 og 2.800 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. 5-10 % 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 4.800 biler, der pr. hverdagsdøgn vil skulle parkere i randområderne, vil give en øget trafik som følge af, at bilerne skal finde en p-plads i randområderne, er dermed beregnet til at udgøre ca. 2.600 km pr. hverdagsdøgn. Det svarer til en forøgelse af de kørte kilometer til og fra zonen for ikke-beboere på omkring 1% og væsentligt mindre ved sammenligning med alle ture til og fra zonen. På den baggrund vurderes zonen ikke at medføre uforholdsmæssig øget omvejskørsel.

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

Effekt af omvejskørsel fra den gennemkørende trafik

Der er en mindre del gennemkørende trafik primært af Istedgade, og det vurderes at give anledning til ca. 500 km. om dagen. Denne trafik vil hovedsageligt flytte til Vesterbrogade.

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

Klima

Nulemissionszonen er beregnet til at kunne reducere CO₂-udledningen med omkring 10.800 ton årligt på landsplan (beregning for 2028). For Københavns Kommune som geografi er CO₂-reduktionen beregnet til at være mellem 2.400-3.800 ton pr. år. Reduktionen skyldes primært udskiftningen af fossilbiler med elbiler, 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 zonens 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 2028, som effekt af at zonen indføres, vil blive kørt knap 80 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 parkeringssøgende trafik, som zonen medfører.

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.

Når de enkelte effekter vægtes sammen ved brug af Transportøkonomiske Enhedspriser for luftforurening, vil den samfundsøkonomiske gevinst være ca. 2,1 mio. kr. om året.

	Ændring i udledning (kg.)
Fine partikler (PM _{2,5})	-380
Kvælstofdioxid (NO _x)	-19.600
Sulfurdioxid (SO ₂)	-90

Tabel 2 Ændring i emissioner. 2028. Kg/år.

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 parkeringssøgende omvejskørsel evt. kan føre til en lille stigning i støjniveauet.

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
- kunders adgang til virksomheder i zonen.

Medarbejdernes pendling

På Indre Vesterbro arbejder ca. 16.000 personer. De største erhverv i området omfatter kategorierne *Kontor* og *Fødevarer* (restauranter, biografteater, fritidsaktiviteter, forlystelser mv.) med hhv. 5.000 og 4.000 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 600 varebiler på Indre Vesterbro, hvoraf cirka 80 er elbiler. Der er altså ca. 500 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 sti-

gende 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 justeringer af zonen og effekterne af denne ift. det forslag, som var i offentlig høring fra 16. januar til 16. marts 2026. De største ændringer består af undtagelsen af hhv. området omkring Hovedbanegården og Vesterbrogade samt området nord for Vesterbrogade.

Oversigt over bilag

Bilag 1 Oversigt over imødekommelse af oplysningskrav (se nedenfor)

Bilag 1: Oplysningskrav

Af Bekendtgørelse om nulemissionszoner (BEK nr 493 af 15/05/2025) fremgår en række punkter, som den offentlige høring som minimum skal indeholde oplysninger om.

Nedenfor fremgår kravene fra bekendtgørelsen, samt hvor i notatet "Høring af forslag til nulemissionszone på Indre Vesterbro" oplysningerne kan findes.

1) Beskrivelse af forslaget og oplysningsgrundlag jf. bekendtgørelsens §5: Beskrivelse og illustration af den geografiske afgrænsning af den påtænkte nulemissionszone, herunder oplysninger om hvorvidt den påtænkte nulemissionszone skal gælde for persontrafik, jf. miljøbeskyttelseslovens § 15 g, stk. 1, eller al trafik, jf. miljøbeskyttelseslovens § 15 g, stk. 2. *Beskrivet i afsnit 1 - Beskrivelse af zonen.*

Estimat af antallet af beboere i den påtænkte nulemissionszone. *Beskrivet i afsnit 2 - Trafikken i og omkring nulemissionszonen i dag.*

Estimat af antallet af beboere i den påtænkte nulemissionszone, der ejer eller er registreret bruger af et køretøj, som ikke er et nulemissionskøretøj. *Beskrivet i afsnit 2 - Trafikken i og omkring nulemissionszonen i dag*

Trafiktællinger eller beregninger af trafikken i den påtænkte zone for de omfattede køretøjstyper. *Beskrivet i afsnit 2 - Trafikken i og omkring nulemissionszonen i dag*

Oplysninger om antallet af offentlige parkeringspladser i umiddelbar nærhed af nulemissionszonen. *Beskrivet i afsnit 2 - Trafikken i og omkring nulemissionszonen i dag*

Oplysninger om muligheder for offentlig transport i den påtænkte nulemissionszone og i umiddelbar nærhed af nulemissionszonen. *Beskrivet i afsnit 2 - Trafikken i og omkring nulemissionszonen i dag*

Konsekvensvurdering der redegør for, at den påtænkte nulemissionszone ikke vil medføre uforholdsmæssig øget omvejskørsel. *Beskrivet i afsnit 3 - Nulemissionszonens effekter*

Konsekvensvurdering for det eksisterende erhverv i den påtænkte nulemissionszone. *Beskrivet i afsnit 3 - Nulemissionszonens effekter*

Beskrivelse af miljøgevinsten og de støj- og klimamæssige virkninger ved etablering eller geografisk udvidelse af en nulemissionszone. *Beskrivet i afsnit 3 - Nulemissionszonens effekter*

2) Forslagets retsvirkninger for borgere og erhverv. *Beskrivet i afsnit 1 - Beskrivelse af zonen*

3) Hvor bemærkninger til forslaget kan indgives. *Beskrivet under Indledning*

4) Frist for afgivelse af bemærkninger til forslaget. *Beskrivet under Indledning*

5) Hvor eventuel yderligere information om forslaget kan hentes. *Beskrivet under Indledning*

6) At kommunalbestyrelsens afgørelse ikke kan indbringes for anden administrativ myndighed, jf. miljøbeskyttelseslovens § 15 f, stk. 4. *Beskrivet i afsnit 1 - Beskrivelse af zonen*