

SVAR PÅ HENVENDELSER FRA HØRING

OFFENTLIG HØRING AF FORSLAG TIL ETABLERING AF NULEMISSIONSZONE PÅ INDRE VESTERBRO

Nedenfor er høringssvar kort refereret og besvaret af forvaltningen. Der er modtaget 767 høringssvar i høringsperioden fra den 16. januar 2026 til den 16. marts 2026 og et enkelt supplerende høringssvar efterfølgende. Alle henvendelser findes i bilag 2.

Forslag til ændringer på baggrund af høringen

Forvaltningen foreslår ændringer til forslaget på baggrund af høringen. Ændringerne fremgår af bilag 5 *Forslag til ændringer på baggrund af høring*. Derudover er der foretaget en række mindre redaktionelle rettelser.

Afsenderfordeling

Borgere: 661
Lokaludvalg: 2
Virksomheder: 74
Offentlige myndigheder: 5
Offentlige institutioner: 1
Råd: 2
Ejer- og andelsforeninger: 6
Interesse- branche- og frivillige organisationer: 16

Emner i henvendelserne

Henvendelserne er tematisk kategoriseret og besvaret efter emne.

"(3)" tal i parentes angiver, hvor mange der har henvendt sig om emnet.

"(O)" angiver, at en offentlig instans har henvendt sig om emnet.

"(LU)" angiver, at et lokaludvalg har henvendt sig om emnet.

1. Sociale konsekvenser og ulighed (270, O).....	2
(143, O) Ulighed	2
(198) Sociale konsekvenser	3
2. Erhvervsliv og økonomiske konsekvenser (153).....	3
(145) Erhvervslivet og økonomiske konsekvenser	3
(29) Bekymring for butiksdød og svækkelse af den levende by	4
3. Trafikale effekter og afledte konsekvenser (160, LU, O)	4
(139, O) Omvejskørsel, forurening og trafiksikkerhed	4
(69, LU, O) Parkeringspres i randområderne	4
(37) Zonen som en barriere i byen	5



4. Miljø, sundhed og grøn omstilling (174, O, LU)	6
(126, O) Grøn omstilling generelt.....	6
(35) Tryghed, livskvalitet og folkesundhed.....	6
5. Effekt og proportionalitet (224, LU, O)	7
(126, LU, O) Effekt og proportionalitet.....	7
(109) Naturlig udfasning, livscyklusperspektivet og forurenende elbilproduktion	7
(40, LU, O) Beslutningsgrundlag og analyse.....	7
(31, O) Håndhævelse	8
6. Hverdagsliv og praktiske forhold (201, LU, O).....	9
(155, LU, O) Service, levering, håndværkere, praktisk hverdag og hjælp udefra	9
(72) Parkering.....	10
7. Forslag og alternative løsninger (231, LU, O)	11
(78, O) Dispensationer og tilladelser.....	11
(26) Beboernes dispensation.....	12
(107, LU, O) Zonens omfang og placering	12
(5, O) Trafikale udfordringer og randzoneproblematik ift. Vesterbrogade	12
(18, O) Udfordringer ift. adgang til Københavns Hovedbanegård m.m.	13
(4, LU, O) Adgang til p-huse	13
(8) Trafiksikkerhed, særligt ift. Skolen ved Dybbølsbro	13
(24) Overgangsperiode	14
(33) Alternativer til privat bilisme og ladeinfrastruktur.....	14
8. Øvrige tværgående bemærkninger (68, LU).....	15
(27) Ønske om mere information, dialog og inddragelse	15
(41) Kritik af forslaget indgribende karakter og kommunens mandat.....	15
(6) Samspil med bygge- og anlægsaktiviteter	16
(9, O) Samspil med metrobyggeriet (M5)	16

1. Sociale konsekvenser og ulighed (270, O)

(143, O) Ulighed

Flere hørings svar peger på, at forslaget opleves som socialt og økonomisk skævt, fordi det i praksis tilgodeser borgere og besøgende med økonomisk mulighed for at anskaffe nulemissionskøretøjer, mens andre får vanskeligere ved at opretholde deres nuværende mobilitet. Bekymringen knytter sig især til borgere, der ikke har økonomien til at anskaffe sig en elbil inden for den foreslåede tidsramme, herunder fx pensionister, børnefamilier og mindre erhvervsdrivende. Flere anfører desuden, at ordningen kan øge uligheden i byen og gøre Vesterbro mindre socialt blandet, mens nogle peger på risiko for højere omkostninger i hverdagen, dyrere serviceydelser og usikkerhed om områdets attraktivitet som sted at bo og drive virksomhed.

Forvaltningens svar

Der er ikke foretaget en analyse af konsekvenser for borgere og besøgende fordelt på sociale forhold og økonomi. Forvaltningen bemærker dog, at køretøjer tilhørende beboere i zonen vil være undtaget ordningen, hvorfor disse beboere ikke tvinges til at udskifte deres fossilbil. Det fremgår af høringen, at ikke alle afsendere af hørings svar har været klar over dette. Forvaltningen er samtidig opmærksom

på, at besøgende med fossildrevne køretøjer som udgangspunkt ikke vil kunne køre ind i zonen, og at dette i nogle tilfælde kan gøre besøg og praktisk hjælp mere besværlige. Det skal i den forbindelse bemærkes, at der i den foreslåede zone er mindre end 500 meter i fugleflugtslinje til nærmeste tog- eller metrostation, og at området er betjent af højfrekvente buslinjer. 75 pct. af boligerne har under 260 meter til sådan betjening. Derudover er der adgang til flere offentlige parkeringsanlæg i zonen via særskilte adgangsveje.

(198) Sociale konsekvenser

Flere hørings svar udtrykker bekymring for, at forslaget vil begrænse adgangen for familie, gæster, pårørende og andre, der i dag besøger eller hjælper beboere i området i bil. Bekymringen retter sig særligt mod ældre, gangbesværede, børnefamilier og andre sårbare borgere, for hvem besøg, afhentning, aflevering og praktisk hjælp ikke altid vurderes at kunne erstattes af kollektiv transport. Flere anfører, at dette kan gøre det vanskeligere at opretholde almindeligt familieliv, omsorg og støtte i hverdagen og i nogle tilfælde føre til øget social isolation.

Forvaltningens svar

Forvaltningen anerkender, at besøgende med fossildrevne køretøjer som udgangspunkt ikke vil kunne køre ind i zonen, og at dette i nogle tilfælde kan gøre besøg og praktisk hjælp mere besværlige. Forvaltningen bemærker dog i den forbindelse, at forslaget undtager en række køretøjer, der anvendes af borgere med særlige transportbehov, herunder handicapkøretøjer, taxier med lift samt køretøjer til sygetransport og flextrafik. Dertil skal igen fremhæves adgangen til kollektiv transport og offentlige p-anlæg i zonen, som nævnt ovenfor.

2. Erhvervsliv og økonomiske konsekvenser (153)

(145) Erhvervslivet og økonomiske konsekvenser

Flere hørings svar udtrykker bekymring for, at forslaget vil få negative konsekvenser for det lokale erhvervsliv og medføre øgede økonomiske belastninger for virksomheder i og omkring zonen. Bekymringerne knytter sig især til kunder og samarbejdspartners adgang, medarbejders mulighed for at komme på arbejde, vareleverancer og virksomhedernes generelle adgang til området. Flere peger desuden på, at omstillingen kan medføre betydelige investerings- og driftsomkostninger og sagsbehandlingstid, særligt for små og mellemstore virksomheder. Det fremhæves også at forslaget kan få betydning for virksomhedernes mulighed for rekruttering og fastholdelse af kompetente medarbejdere, konkurrencemæssig ulighed samt i visse tilfælde få virksomheder til at overveje at flytte aktiviteter ud af området.

Forvaltningens svar

I forbindelse med udarbejdelse af forslag til nulemissionszonen har forvaltningen i samarbejde med COWI vurderet, at zonen vil medføre øgede udgifter til udskiftning af el-varebiler for virksomheder i zonen med et relativt lille kørselsbehov, mens virksomheder, der kører mange kilometer årligt, vil opnå en besparelse. Nogle virksomheder vil blive påvirket, fordi deres kunder kommer til virksomheden i fossilbil. Det vil særligt gøre sig gældende for dele af detailhandelen, men kan også være relevant for f.eks. hoteller eller liberale erhverv. Konsekvenserne for erhvervslivet er søgt minimeret ved en ikrafttrædelse for erhvervskøretøjer medio 2029, 1 ½ år senere end for private biler, som anbefalet i analysen. Der er afsat midler til administration og kommunikation af zonen, som til en vis grad vil kunne vejlede virksomheder deres muligheder for omstilling. Ift. virksomheder med specialkøretøjer og kørselsbehov, hvor der ikke findes egnede nulemissionsløsninger, henvises til muligheden for at søge om dispensation.

(29) Bekymring for butiksdød og svækkelse af den levende by

En række høringssvar fremhæver endvidere risiko for, at lokale butikker, caféer, restauranter og andre mindre erhvervsdrivende vil få sværere vilkår, hvilket kan svække handelslivet, reducere mangfoldigheden i bydelen og føre til et mindre levende bymiljø.

Forvaltningens svar

I forbindelse med udarbejdelse af forslag til nulemissionszonen har forvaltningen i samarbejde med COWI vurderet, at effekten på kundernes adgang til virksomheden vil være af mindre betydning for de fleste dele af erhvervslivet. Dette understøttes bl.a. af COWI's rapport "Erhvervsanalyse – Mindre biltrafik i Middellalderbyen", som konkluderede, at reduktion af tilgængeligheden i bil havde minimal betydning for de fleste butikkers kundegrundlag. Det skyldes en kombination af stigende levering direkte til kunden, at få forretninger sælger tunge og store varer direkte fra butikken, og at langt størstedelen af kunderne ikke kommer i bil.

3. Trafikale effekter og afledte konsekvenser (160, LU, O)

(139, O) Omvejskørsel, forurening og trafiksikkerhed

Flere høringssvar udtrykker bekymring for øgningen af omvejskørsel, som indførelse af forslaget vil medføre, og flytte trafik til randområderne omkring zonen. Bekymringen knytter sig især til mere trængsel, øget luft- og støjforurening og dårligere trafiksikkerhed på de veje, der forventes at få mere trafik, herunder omkring skoleveje og andre steder med mange cyklister og gående. Flere peger desuden på, at de trafikale konsekvenser ikke vurderes tilstrækkeligt belyst, og enkelte anfører, at reguleringen kan skabe incitament til at omlægge leverancer til tungere køretøjer, som ikke er omfattet af kravene i nulemissionszonen. Der ønskes en afklaring af kommunalt ansvar for drift og vedligehold, hvis Carlsberg Byen anvendes som offentlig infrastruktur. Miljøstyrelsen fremhæver, at der i forslaget mangler en stillingtagen til, hvorvidt den forventede omvejskørsel lever op til kravet i nulemissionsbekendtgørelsen om, at en nulemissionszone ikke må medføre uforholdsmæssig øget omvejskørsel.

Forvaltningens svar

De trafikale effekter, inkl. omvejskørsel, er belyst i analysen, og den vurderede ekstra omvejskørsel som konsekvens af zonen (ca. 3.100 km.). 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. Det vurderes at være en meget begrænset konsekvens.

Zonen vurderes at give et samlet fald i trafikken, men vil give en mindre stigning i trafikken i randområderne. Det har ikke været muligt at udarbejde en detaljeret konsekvensvurdering af de konkrete trafikstrømme, men det forventes at indgå i evalueringen efter 1 år at vurdere, i hvilket omfang trafikken er øget i randområderne. Københavns Kommune får ikke ansvar for drift og vedligehold på private områder eller i andre kommuner ved at gennemføre tiltag med trafikale konsekvenser for sådanne områder.

Forslag om ændringer

Forslaget (bilag 2) er justeret med en vurdering af, at forslaget ikke vil medføre uforholdsmæssig omvejskørsel.

(69, LU, O) Parkeringspres i randområderne

Flere høringssvar peger på, at forslaget kan øge parkeringspresset betydeligt i randområderne omkring zonen, hvor belægningen allerede er høj. Bekymringen knytter sig både til flere biler, mere søgetrafik og større usikkerhed om mulighe-

derne for at finde parkering for beboere, besøgende og erhverv. Vesterbro Lokaludvalg fremhæver særligt, at nulemissionszonen ikke dækker samme område som parkeringszonen. Det kan skabe særlige gener for borgere på Vesterbro, der bor inden for parkeringszonen, men uden for nulemissionszonen, hvis de oplever øget parkeringspres uden samtidig at få del i de forventede gevinster ved zonen. Der rejses også spørgsmål til grundlaget for vurderingen af parkeringskapaciteten, herunder om de oplyste parkeringspladser reelt ligger i umiddelbar nærhed af zonen, og om de anvendte målinger giver et retvisende billede af belastningen på forskellige tidspunkter af døgnet. Flere ønsker, at der arbejdes mere målrettet med at håndtere øget parkeringspres i randområderne. Miljøstyrelsen efterspørger en præcisering af datagrundlaget for forslagens oplysninger om parkeringspladser i randområderne.

Forvaltningens svar

Forvaltningen bemærker, at der i det justerede forslag (bilag 2) er lokaliseret 21.000 parkeringspladser i umiddelbar nærhed (700 meter) af zonen, samt at der er etableret adgangsveje til fire offentlige p-anlæg inde i zonen.

Forvaltningen bemærker i den forbindelse, at figur 3 i høringsmaterialet viser parkeringsbelægningen i dagtimerne kl. 12, fordi det meste af trafikken til zonen er arbejdsrelateret, og det derfor er på det tidspunkt, zonen vil få størst konsekvens. Beregningen af parkeringsbehovet i randzonerne er desuden nedjusteret i det opdaterede forslag (se bilag 2) pga. den nedjusterede forventning til antallet af fossile biler.

Forvaltningen anerkender, at beboere med fossile biler, der har beboerlicens til Vesterbro, men som er bosat i beboerlicenszone Vesterbro men lige udenfor nulemissionszonen, i realiteten vil få indskrænket størrelsen på det område, de lovligt må parkere i, væsentligt. Forvaltningen vurderer, at der kan åbnes for dispensationsadgang for beboere i disse områder, så de vil kunne ansøge om at parkere med fossilbil i nulemissionszonen, da de vurderes at være særligt udfordret.

Forslag om ændringer

Forslaget (bilag 2) er justeret, så det fremgår, hvordan opgørelsen over p-pladser i randområderne er opgjort.

Forvaltningen foreslår at udarbejde en dispensationsordning for beboere med beboerlicens, bosat uden for nulemissionszonen, for at imødekomme Vesterbro Lokaludvalgs opmærksomhedspunkt ift. potentielle gener for disse beboere.

(37) Zonen som en barriere i byen

Flere hørings svar beskriver forslaget som en ny barriere i byen, der kan gøre det vanskeligere at komme til og fra området og dermed svække byens samlede tilgængelighed. Bekymringen handler både om, at København som hovedstad og destinationsby bør være tilgængelig for borgere, gæster, kunder og kulturbrugere, og om at en geografisk afgrænsning af denne type kan opleves som en opdeling af byen. Flere peger på, at forslaget kan gøre det mere besværligt, dyrere eller mindre attraktivt at besøge området og dermed påvirke byliv, kulturtilbud og handel også uden for selve zonen.

Forvaltningens svar

De trafikale effekter, inkl. omvejskørsel, er belyst i analysen, og den vurderede ekstra omvejskørsel som konsekvens af zonen (ca. 3.100 km.). 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. Det vurderes at være en meget begrænset konsekvens.

Det vurderes dog samtidig i forvaltningens analyse, at dele af detailhandelen samt f.eks. hoteller og liberale erhverv kan blive påvirket, fordi kunderne i højere grad benytter fossilbil.

4. Miljø, sundhed og grøn omstilling (174, O, LU)

(126, O) Grøn omstilling generelt

Flere hørings svar giver udtryk for, at de støtter ambitionen om en grønnere by, mindre forurening og bedre bymiljøer, men uden at støtte den foreslåede nulemissionszone som virkemiddel. I svarene går det igen, at man ikke er imod målet, men imod den konkrete løsning. Flere fremhæver desuden, at kommunen selv bør gå forrest i omstillingen og stille høje grønne krav til egne projekter og entreprenører. Flere peger på, at grøn omstilling bør gennemføres på en måde, der i højere grad tager hensyn til beboeres og erhvervslivets hverdag og til de konkrete forhold i området. Der opfordres derfor til mere balancerede eller alternative grønne tiltag, herunder større vægt på incitamenter frem for forbud samt mere bynatur, flere træer, biodiversitet og bedre cykelinfrastruktur.

Forvaltningens svar

Forvaltningen bemærker, at Københavns Kommune arbejder bredt med grøn omstilling gennem bl.a. byplanlægning, anlægsprojekter og krav i indkøb, og at valget om implementering af en evt. nulemissionszone er en politisk prioritering

Forvaltningen bemærker i den forbindelse, at nulemissionszonen er et afgrænset tiltag, som følger af de nye bestemmelser i miljøbeskyttelsesloven, og at dette forslag derfor specifikt vedrører regulering af, hvilke køretøjer der må køre i zonen. Høringsmaterialet omhandler dermed ikke andre typer af grønne tiltag som fx begrønning, bynatur eller cykelinfrastruktur selv om sådanne tiltag også nævnes i hørings svarene. Andre typer af indsatser kan indgå i kommunens samlede arbejde med grøn omstilling, men de indgår ikke i nærværende forslag.

(34) Øget luftkvalitet og reduceret støjniveau

Flere ser forslaget som et vigtigt eksempel på, at der kan arbejdes med at minimere skadelig udledning. Særligt nævnes forbedring af luftkvalitet og støjmiljøet som væsentlige fordele ved den foreslåede nulemissionszone. Området beskrives i hørings svarene i dag som værende trafikeret og præget af støj og usikkerhed.

Forvaltningens svar

Hørings svarene er taget til efterretning.

(35) Tryghed, livskvalitet og folkesundhed

Flere nævner, at indførsel af zonen vil øge trygheden for børn, ældre og andre sårbare grupper, der kan færdes mere sikkert, samtidig med at skabes bedre forhold for cyklister, som er dem, der er flest af i bydelen. Dertil er der også flere, der mener, at det vil fremme livskvaliteten, øge kvaliteten af eksisterende byrum og gøre det hyggeligere at nyde bylivet på gader, udendørs serveringer m.v. Forslaget fremhæves ligeledes som et forebyggende tiltag med stor betydning for folkesundheden. Borgere beskriver, at de ikke mener, at det bør indebære en helbredsrisiko at bo i byen, og at de er glade for at deres sundhed prioriteres

Forvaltningens svar

Hørings svarene er taget til efterretning.

5. Effekt og proportionalitet (224, LU, O)

(126, LU, O) Effekt og proportionalitet

Flere høringssvar udtrykker skepsis ift., at forslaget vil have en tilstrækkelig miljøeffekt, særligt i forhold til luftforurening. Det er en gennemgående pointe, at den forventede lokale gevinst vurderes som begrænset, og at effekten ikke står mål med de praktiske, sociale og økonomiske konsekvenser, som zonen forventes at medføre. I flere svar beskrives forslaget desuden som symbolpolitik eller som et indgreb, der ikke er tilstrækkeligt dokumenteret i forhold til dets effekt og proportionalitet.

Forvaltningens svar

Forvaltningen anerkender, at der kan være mange forskellige holdninger og perspektiver ift. om de potentielle gevinster ved etablering af en nulemissionszone står mål med de potentielle gener. I sidste ende vil det dog være en politisk afvejning.

(109) Naturlig udfasning, livscyklusperspektivet og forurenende elbilproduktion

Flere høringssvar peger på, at den eksisterende udvikling mod flere elbiler bør have længere tid til at virke, før der indføres en nulemissionszone. Derudover fremhæves det i en række svar, at miljøbelastningen ved produktion og udskiftning af biler bør indgå i vurderingen, herunder om det er hensigtsmæssigt at fremskynde udfasningen af velfungerende benzin- og dieslbiler. I forlængelse heraf giver nogle høringssvar udtryk for, at forslaget opleves som et unødigt pres på bilister og som et tiltag, der i urimelig grad retter sig mod bestemte grupper.

Forvaltningens svar

Forvaltningen bemærker, at tiltaget indføres for at accelerere en igangværende udvikling, og at lovgivningen indeholder en række undtagelser og dispensationsmuligheder for at imødekomme beboere og erhvervsmæssig kørsel, hvor omstilling endnu ikke er mulig. Ift. udfasning af benzin- og dieslbiler bemærkes det, at forslaget ikke vurderes at have konsekvenser for brugtmarkedet for disse køretøjer. Ift. livscyklusperspektiver viser undersøgelser, at klimabelastningen ved produktion af nye elbiler set i forhold til fossile biler er udlignet efter 1-2 år brug af elbilen.

(40, LU, O) Beslutningsgrundlag og analyse

Flere høringssvar efterlyser et mere fyldestgørende og helhedsorienteret beslutningsgrundlag. Det gælder især dokumentation for lokale miljøgevinster, vurdering af proportionalitet og samfundsøkonomiske konsekvenser samt belysning af afledte virkninger for rand- og naboområder (herunder Frederiksberg Kommune), parkering, skoleveje, erhvervsliv, foreningsliv, turisme og sociale forhold. Der efterlyses også en tydeligere begrundelse for valg af netop Indre Vesterbro, en klarere sammenligning med andre virkemidler samt bedre dokumentation af de trafikale og miljømæssige beregninger, som forslaget bygger på.

Der spørges desuden konkret til:

- hvordan de samlede reduktioner er opgjort, og hvorfor absolutte værdier for reduktionerne ikke fremgår tydeligt
- hvorfor effekten af zonen etablering på luftforurening og støj opgjort i samfundsøkonomisk værdi i mio. kr. pr. år er udeladt i det endelige forslag
- om beregningerne bygger på dækkende trafiktællinger og omfatter alle relevante køretøjstyper

- hvem der reelt står for udledningerne i zonen, herunder andelen fra erhvervskørsel, busser, taxaer og leveringskøretøjer
- om antagelserne bag adfærdsændringer og tidligere skift til elbil er tilstrækkeligt underbygget
- hvilke konsekvenser forslaget kan få for beredskabets adgang og opgaveløsning
- Uklart, hvorvidt der i beregningerne på side 7 (tabel 1) er medtaget nulemissionskøretøjer, som ikke er omfattet af zonen
- opdeling af trafiktællinger i zonen for lastbiler på over og under 12 ton (notat, side 7)

Forvaltningens svar

Forvaltningen anerkender, at analysen ikke dækker alle potentielle og afledte effekter ift. fx samfundsøkonomi, skoleveje, foreningsliv og turisme. Det primære fokus for analysen har været at undersøge de parametre, som der stilles krav om at redegøre i lovgivningen og sammenholde effekter mellem de bydele, det fra politisk hold har været besluttet at undersøge - Indre Vesterbro, Indre Østerbro og Indre Nørrebro samt Indre og Ydre Nørrebro sammenlagt.

Der er opgjort effekter for partikler, NOx og SO₂. Det er besluttet at benytte den samlede samfundsøkonomiske værdi for overskuelighedens skyld. Derudover er følgende data tilføjet til forslaget:

- Antal knallerter i zonen og andel af gennemkørende - heraf andel elektriske
- Antal motorcykler i zonen og omvejskørsel
- Vurdering af antal traktorer i zonen
- Vurdering af andel af lastbiler, der er under 12 tons lavet samt andel af gennemkørende trafik
- Vurdering af om den opgjorte omvejskørsel er uforholdsmæssig stor.
- Angivelse af i hvilken afstand til zonen, de er lavet opgørelse af p-pladser

Beregningerne medtager alle køretøjstyper. Effekterne kommer fra personbilerne (nye elbiler og skifte til kollektiv og andre transportmidler) på 85% og 15% fra varebiler og lastbiler. Effekterne fra motorcykler, knallerter og traktorer er så lille, at den ikke fylder noget i billedet.

(31, O) Håndhævelse

Flere hørings svar rejser spørgsmål om, hvordan zonen konkret skal håndhæves, og hvilke administrative og økonomiske omkostninger der vil være forbundet med ordningen. Der efterlyses klarhed om kontrol, skiltning, administration og afgrænsning samt om, hvorvidt håndhævelsen i praksis vil kunne gennemføres effektivt og ensartet. Flere peger også på, at uklar håndhævelse kan skabe usikkerhed for borgere, besøgende og erhverv.

Særligt fremhæves hørings svaret fra Justitsministeriet, som viderebringer Københavns Politis bemærkninger. Her peger Københavns Politi på, at en effektiv håndhævelse forudsætter klare og entydige regler samt tydelig skiltning, så det fremgår, hvor zonen starter og slutter. Politiet bemærker desuden, at det fremlagte kortmateriale kan give anledning til fejlfortolkning, og at dette kan øge risikoen for fejl, overtrædelser og behov for vejledning. Københavns Politi fremhæver samtidig, at deres ressourcer til trafikkontrol er begrænsede, og at de derfor ikke nødvendigvis kan afsætte mange ressourcer til særskilt håndhævelse af reglerne i zonen.

Forvaltningens svar

Forvaltningen er opmærksom på de rejste spørgsmål om skiltning, afgrænsning, administration og omkostninger og er enig i, at ordningen forudsætter klare og entydige regler samt tydelig formidling af zonen afgrænsning. På den baggrund vil der blive udarbejdet en endelig skilteplan og kortmateriale, samt et system til administration af ordningen forud for en evt. endelig vedtagelse af zonen.

Forvaltningen noterer sig samtidig Københavns Politis bemærkning om, at deres ressourcer til trafikkontrol er begrænsede, og at særskilt håndhævelse derfor ikke nødvendigvis vil kunne prioriteres i større omfang. I den sammenhæng kan det tilføjes, at Københavns Kommune siden den indledende dialog med staten om udvikling af loven samt i diverse efterfølgende høringssvar har ønsket muligheden for digital håndhævelse med nummerpladegenkendelse, da det har vist sig effektivt og velfungerende i håndhævelse af miljøzonerne. Ønsket er imidlertid ikke blevet imødekommet i den endelige lovgivning.

6. Hverdagsliv og praktiske forhold (201, LU, O)

(155, LU, O) Service, levering, håndværkere, praktisk hverdag og hjælp udefra

Flere høringssvar udtrykker bekymring for, at zonen vil gøre det vanskeligere og dyrere for beboere at få adgang til håndværkere, leverandører og øvrige servicefunktioner. Bekymringen knytter sig både til almindelige leverancer, flytteopgaver, madudbringning og transport af større genstande samt til hjælp fra familie, pårørende og andre, der i dag udfører praktiske ærinder i området. Flere peger desuden på, at nogle aktører kan fravælge opgaver i zonen, eller at omkostningerne vil stige. Derudover giver en række høringssvar udtryk for, at zonen kan gøre almindelige praktiske forhold i hverdagen mindre fleksible og mere besværlige, herunder transport i forbindelse med daglige gøremål, indkøb og andre ærinder, som i dag ofte løses med bil. Vesterbro Lokaludvalg peger i den forbindelse særligt på, at zonen kan medføre en forringet taxadækning på Vesterbro, herunder i forhold til større taxaer som handicappede køretøjer og minibusser. Flere høringssvar spørger til, hvordan forslaget vil påvirke håndværkere, leverandører og øvrige servicefunktioner.

Forvaltningens svar

Forvaltningen er opmærksom på, at besøgende, håndværkere, leverandører og andre servicefunktioner med fossildrevne køretøjer som udgangspunkt ikke vil kunne køre ind i zonen, og at dette i nogle tilfælde kan gøre praktisk hjælp, leverancer og opgaveløsning mere besværlig. Det fremgår imidlertid af høringsmateriale, at der fortsat vil være adgang til flere offentlige parkeringsanlæg i zonen via særskilte adgangsveje, og at hele zonen har god betjening med kollektiv trafik. Ift. taxaadgang skal det understreges, at op mod 80 % af taxier i Region Hovedstaden i dag if. Dansk PersonTransport vurderes at være eldrevne, mens lovgivningen indeholder undtagelser for bl.a. taxier med lift og køretøjer, der anvendes til flextrafik og sygetransport.

Forvaltningen har ikke talgrundlag for at sige noget om fordelingen på typer af erhverv. Samlet viser forvaltningens data, at ca. 7% af personbilturene på Vesterbro er erhvervsture og 35% har et shoppingformål. Det er disse ture, der primært berøres.

Tilsvarende kan det ses, at 20% af trafikarbejdet er med varebiler og små lastbiler som også berøres. Her er det både lokale og tilrejsende.

Udfordringen med at varelevering vil flytte til større lastbiler, vurderes at være relativt lille. Det kan være en udfordring med udskiftning af vareleverancer i varebiler som evt. skifter til større køretøjer. Men økonomien ved at benytte elektriske varebiler i stedet for diesel er positiv, så konsekvensen er mindre.

Nogle mindre erhvervsdrivende kan have en finansieringsudfordring når de skal anskaffe sig en el-varebil (eller lastbil).

(72) Parkering

Flere hørings svar peger på, at forslaget kan gøre det mere besværligt at parkere i forbindelse med hverdagsliv, besøg og ærinder i området. Bekymringen knytter sig både til beboeres egne parkeringsmuligheder og til, hvor gæster, pårørende og andre besøgende uden adgang til zonen konkret skal kunne parkere. Flere peger desuden på, at længere afstand mellem bil og bolig eller destination kan gøre besøg og daglige gøremål mere besværlige. I flere svar kobles dette også til tidligere parkeringsrestriktioner og afgifter, som ifølge nogle borgere i forvejen har gjort det svært at finde en parkeringsplads. Der indgår også forslag om at gøre eksisterende elbils-pladser uden for nulemissionszonen tilgængelige for alle, give beboere i Carlsberg Byen adgang til kommunal parkeringslicens og sikre, at en nulemissionszone ikke reducerer antallet af handicapparkeringspladser.

Der spørges desuden til:

- hvor beboere med fossilbiler konkret forventes at parkere
- hvor gæster uden adgang til zonen skal kunne parkere ved besøg
- hvordan der sikres parkering i nærheden af destinationer og faciliteter i området
- hvordan kommunen forholder sig til, at zonen omfatter destinationer som fx Hovedbanegården, teatre og spisesteder, som typisk besøges af borgere udefra
- om der reelt kan anvises parkering i umiddelbar nærhed uden for zonen, når parkeringsbelægningen i de omkringliggende områder allerede vurderes som høj
- hvordan hensynet til handicapparkering indgår i den videre udformning

Forvaltningens svar

Forvaltningen bemærker, at beboeres egne køretøjer vil være undtaget ordningen. Det fremgår desuden af forslaget, at der vil kunne søges dispensation, hvis en person med fast bopæl i zonen skal anvende et erhvervskøretøj i forbindelse med arbejde på ansøgers bopæl.

Forvaltningen har på baggrund af høringen udarbejdet et notat om undtagelser og dispensationer (se bilag 6), som kan danne baggrund for et endelig administrationsgrundlag, som skal vedtages af Borgerrepræsentationen ift. endelig vedtagelse af zonen, og som også vil beskrive den forventede administrative praksis.

For så vidt angår parkering bemærker forvaltningen, at forslaget vedrører adgangen til at køre i området og ikke i sig selv ændrer på eksisterende parkeringszoner eller licensforhold. Det fremgår desuden af det justerede forslag (bilag 2), at der er ca. 21.000 offentlige parkeringspladser i randområderne omkring zonen og ca. 4.800 offentlige parkeringspladser i zonen.

Ift. hensynet til handicapparkering bemærkes det, at undtagelserne i bekendtgørelsen gælder alle følgende køretøjer:

- Køretøj, hvortil der er bevillet økonomisk støtte til køb af køretøjet i henhold til § 114 i lov om social service
- Køretøj, som er registreret med tilladelsen invalidekøretøj i Køretøjsregisteret
- Køretøj, som er udstyret med et handicapparkeringskort udstedt til en person med handicap af en kompetent myndighed.

Forvaltningen bemærker, at forslaget ikke vil ændre på antallet af handicapparkeringspladser, samt at køretøjer med handicapkort er undtaget fra reglerne i nulemissionszonen, hvorfor det ikke er nødvendigt at inkludere disse i en kommende dispensationsordning.

7. Forslag og alternative løsninger (231, LU, O)

(78, O) Dispensationer og tilladelser

Flere hørings svar foreslår, at der etableres bredere og mere fleksible muligheder for dispensation og midlertidig adgang til zonen. Det gælder både gæstetilladelser, registreringsordninger og formålsbestemte undtagelser samt mere klare og langsigtede dispensationsmuligheder for erhverv, servicekørsel, tung transport og andre funktioner, hvor der ikke vurderes at være realistiske eldrevne alternativer på kort sigt. Der peges også på behov for særlige ordninger for kirkelige handlinger, socialt opsøgende arbejde, akut- og skadeservice, forsyningskritiske funktioner og en række særlige køretøjstyper som fx rustvogne, renovationskøretøjer, værdiransport, togbusser og i nogle svar også veteranbiler, motorcykler, hybridbiler og plug-in-hybridbiler. Flere foreslår desuden, at reglerne for dispensation fastlægges og kommunikeres tydeligt inden zonen ikrafttræder, og at sagsbehandlingen indrettes enkelt, hurtigt og med mindst muligt administrativt arbejde. Handicaprådet gør forvaltningen opmærksom på, at mange borgere med handicap benytter almindelige biler, som ikke nødvendigvis er klassificeret som handicapkøretøjer, og derfor ikke omfattet af undtagelsen. Endelig peger enkelte på tekniske løsninger som digitale registreringsordninger eller apps til gæstegang.

Forvaltningens svar

Forvaltningen har på baggrund af høringen udarbejdet et notat om dispensationer og undtagelser (se bilag 6), som kan danne baggrund for et endelig administrationsgrundlag, som skal vedtages af Borgerrepræsentationen ift. endelig vedtagelse af zonen, og som også vil beskrive den forventede administrative praksis. Der er umiddelbart 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 samfunds-kritiske funktioner, og hvor omstilling endnu ikke er praktisk mulig.

Ift. Handicaprådets bemærkning om, at ikke alle borgere med handicap nødvendigvis anvender et køretøj, der er klassificeret som handicapkøretøj, bemærkes det, at undtagelserne i bekendtgørelsen gælder alle følgende køretøjer:

- Køretøj, hvortil der er bevillet økonomisk støtte til køb af køretøjet i henhold til § 114 i lov om social service
- Køretøj, som er registreret med tilladelsen invalidekøretøj i Køretøjsregisteret
- Køretøj, som er udstyret med et handicapparkeringskort udstedt til en person med handicap af en kompetent myndighed.

Ift. Handicaprådets ønske bemærkes det, at handicapkøretøjer og køretøjer med handicapkort er undtaget fra reglerne i nulemissionszonen, hvorfor det ikke er nødvendigt at inkludere disse i en kommende dispensationsordning. Forvaltningen bemærker, at forslaget ikke vil ændre på antallet af handicapparkeringspladser.

(26) Beboernes dispensation

Flere høringssvar afspejler usikkerhed om, hvordan beboerundtagelsen skal forstås i praksis, herunder om beboere fortsat må eje, bruge og parkere fossilbiler i området.

Forvaltningens svar

Forvaltningen bemærker, at køretøjer, hvor den registrerede ejer eller bruger af køretøjet er en fysisk person med fast bopæl i den pågældende nulemissionszone, vil være undtaget for kravene i nulemissionszonen, jf. bekendtgørelse om nulemissionszoner, § 14, stk. 4.

(107, LU, O) Zonens omfang og placering

Flere høringssvar foreslår, at zonens afgrænsning justeres, så den i højere grad følger de funktioner og trafikstrømme, der allerede præger området. Det mest gennemgående spor er, at zonen bør afgrænses anderledes eller undtage delområder, hvor konsekvenserne vurderes at være særligt store for fremkommelighed, sikkerhed, drift og adgang. HORESTA foreslår, at dele af zonen undtages, hvor konsekvenserne for vareleverancer, servicekørsel og medarbejderadgang er mest indgribende. Eksempelvis fremhæver bryggeriet ÅBEN, at deres sættevogne kører ind via Ingerslevsgade, videre forbi DGI-byen ad Tietgensgade, over Kvægtorvet og ned ad Halmtorvet for at dreje ind ad Slagtehusgade, da dette er den eneste mulige adgangsvej for deres lastbiler, da de er for lange til at kunne benytte andre tilkørselsforhold i området.

Forvaltningens svar

Forvaltningen bemærker, at justeringer af zonens geografiske omfang vil kræve en politisk beslutning, og at der vil være tale om omfattende ændringer, hvis der skal etableres adgang for varelevering og medarbejdere til alle virksomheder i zonen. Ift. varelevering med sættevogne skal det understreges, at lastbiler over 12 tons er undtaget kravene i lovgivningen.

(5, O) Trafikale udfordringer og randzoneproblematik ift. Vesterbrogade

Vesterbrogade fremhæves af flere væsentlige aktører som et problematisk valg i den foreslåede afgrænsning. Frederiksberg Kommune vurderer, at zonen er uhensigtsmæssigt afgrænset i forhold til Frederiksberg, og peger specifikt på Vesterbrogade som en vigtig gennemgående trafikvej. Justitsministeriet, som viderebringer Københavns Politis bemærkninger, anfører tilsvarende, at særligt inddragelsen af Vesterbrogade ikke vurderes at være trafikalt, fremkommeligheds- eller beredskabsmæssigt hensigtsmæssigt.

Forvaltningens svar

Forvaltningen anerkender, at indførelse af zonen kan have konsekvenser for trafikken og parkeringsforholdene på de veje, der grænser op til zonen, ved at fossile køretøjer forhindres adgang til zonen og derfor vil søge andre veje, herunder fx i Frederiksberg Kommune. Det skal dog understreges, at zonen samlet set vil reducere trafikken i byen, da nogle ture flyttes over i cykler, kollektiv transport og elbiler, samt at det netop er et af formålene med zonen at reducere trafik med fossile køretøjer i et afgrænset område. Det er desuden beregnet, at zonen ikke vil medføre uforholdsmæssig omvejskørsel.

Forslag til ændring: Forvaltningen foreslår, at Vesterbrogade og området nord for dette undtages fra nulemissionszonen af hensyn til fremkommeligheden på Vesterbrogade og for at minimere trafikale og parkeringsmæssige konsekvenser for borgere og virksomheder i Frederiksberg Kommune.

(18, O) Udfordringer ift. adgang til Københavns Hovedbanegård m.m.

Et andet tydeligt spor vedrører adgangen til centrale destinationer og de konkrete vejstrækninger omkring dem. Flere høringssvar fra borgere samt andre aktører peger på, at området omkring Københavns Hovedbanegård fortsat bør kunne betjenes i bil, og at zoneafgrænsningen her bør revurderes. DSB anbefaler, at zonen ikke omfatter Hovedbanegården og området omkring stationen, fordi det er kritisk infrastruktur. Dansk Persontransport peger tilsvarende på behov for adgang til Hovedbanegården og foreslår samtidig, at Halmtorvet og Skelbækgade fra Kødboderne til Halmtorvet samt området omkring Øksnehallen udgår af zonen.

Forvaltningens svar

Forvaltningen anerkender Hovedbanegården funktion som Københavns mest centrale trafikknudepunkt og har foreslår at undtage området fra zonen.

Forslag til ændringer

Forvaltningen foreslår, at området omkring Hovedbanegården undtages fra zonen for at sikre adgang for transport og varelevering til Hovedbanegården. Dette vil sikre adgang for transport og varelevering til Hovedbanegården.

(4, LU, O) Adgang til p-huse

Miljøstyrelsen peger på konkrete uklarheder i den foreslåede afgrænsning og adgangsforholdene, herunder den angivne adgang til DGI Byens parkering via Staldgade og de praktiske adgangsforhold til Saga P-hus fra Vesterbrogade og via Sankt Jørgens Allé. Vesterbro Lokaludvalg fremhæver i samme spor behovet for adgang fra Skelbækgade til parkeringshuset under Hotel Scandic, hvor Københavns Kommune har lejet 30 parkeringspladser.

Forvaltningens svar

Forvaltningen tager input om adgangsforholdene til zonen til efterretning og anbefaler nedenstående justeringer.

Forslag til ændringer

Forvaltningen anbefaler at sikre adgang til parkeringsanlægget under Scandic (samt sikre bedre adgang til og fra Slagterboderne og Høkerboderne) ved at fritage hele Skelbækgade samt Halmtorvet fra Skelbækgade op til Slagterboderne (se forslag 1 på figur 1 nederst i dokumentet). Den foreslåede ændring vil samtidig imødekomme Dansk Erhvervs ønske om at sikre adgang til Scandics hovedindgang i Skelbækgade. Se bilag 4.

Forvaltningen foreslår at undtage Vesterbrogade og området nord for dette, hvilket vil sikre adgang til Saga p-hus på linje med den nuværende adgang. Hvis den nuværende zoneafgrænsning fastholdes, anbefaler forvaltningen at etablere en venstresvingsbane på Vesterbrogade til 1-2 biler, der kan holde og afvente uden at stoppe den kørende trafik. Det vil dog kræve midler til nedlæggelse af tre parkeringspladser og fjernelse af et træ for at give plads til svingbanen.

Med det reviderede forslag er det heller ikke relevant at nævne Sankt Jørgens Allé som adgangsvej til zonen, Vesterbrogade ikke længere indgår i zonen.

(8) Trafiksikkerhed, særligt ift. Skolen ved Dybbølsbro

Derudover fylder hensynet til skoleveje og lokale trafikforhold for beboere i randområderne i en række høringssvar. Skolebestyrelsen ved Skolen ved Dybbølsbro anbefaler ikke zonen i den foreslåede form og peger på, at den forventede trafiks-

tigning omkring Ingerslevsgade, Skelbækgade og Kødboderne vil være uacceptabel omkring en folkeskole. Skolebestyrelsen foreslår enten, at zonens udformning ændres, eller at adgangen til Kødbyen ledes via andre veje. Herudover findes der forslag om at lade zonegrænsen følge eksisterende parkerings- og beboerlicenzzoner, om at justere konkrete gader som Enghavevej, Kingosgade og Stenosgade, og om i nogle tilfælde tværtimod at udvide zonen, herunder til Carlsberg Byen eller på sigt til en større del af byen.

Forvaltningens svar

Forvaltningen vurderer ikke, at der vil være trafiksikkerhedsmæssige udfordringer ved en evt. stigning af trafikken i det pågældende område. Det skyldes, at der stort set ikke er anden krydsning af Ingerslevsgade i området, end det der sker ved det signalregulerede kryds ved Skelbækgade, og at signalanlæg som udgangspunkt opfattes som sikre og trygge krydsningspunkter.

(24) Overgangsperiode

Flere hørings svar foreslår en længere overgangsperiode som mere realistisk, navnlig for erhvervskøretøjer. Det begrundes blandt andet med, at mange virksomheder skal udskifte større dele af deres vognpark, at levetiden på erhvervskøretøjer er lang, og at markedet for relevante nulemissionskøretøjer endnu ikke vurderes fuldt modent. Der peges derfor på behov for en mere trinvis og markedsafstemt indfasning, eventuelt kombineret med støtteordninger, særlige regler for varelevering og målrettede dispensationsmuligheder for mindre virksomheder og medarbejdere. Det forslås desuden, at endelig stillingtagen til erhvervskøretøjer først bør ske efter en evaluering af ordningen for private køretøjer. Der er samtidig enkelte hørings svar, som finder overgangsperioden rimelig eller mener, at ordningen bør gennemføres tidligere.

Forvaltningens svar

Det er politisk besluttet, at den foreslåede zone skal gælde al trafik. Bekendtgørelsen giver ikke mulighed for gradvis indfasning. Det er dog muligt at beslutte en senere indfasning for erhvervskøretøjer, hvis der er et politisk ønske herom.

(33) Alternativer til privat bilisme og ladeinfrastruktur

Flere hørings svar peger på, at alternativerne til privatbilisme ikke vurderes tilstrækkelige til, at zonen kan fungere hensigtsmæssigt i praksis. Det gælder især den kollektive transport, som flere beskriver som utilstrækkelig i forhold til rejser på tværs af byen, rejser udefra og transport med bagage, børn eller større genstande. Der peges også på, at delebilsordninger ikke opleves som en tilstrækkelig løsning, og at der i stedet bør investeres mere i kollektiv transport, bedre parkér- og rejs-løsninger ved stationer og større p-anlæg ved trafikknudepunkter.

Dansk Erhverv peger på, at zonen kan medføre øget brug af alternative leveringsformer som ladcykler, og at cykelinfrastrukturen derfor også bør indtænkes i planlægningen, så der sikres tilstrækkelig kapacitet og hensigtsmæssige forhold for alle cyklister. Flere peger flere på, at en grøn omstilling af biltrafikken forudsætter en mere stabil og tilstrækkelig ladeinfrastruktur, hvis borgere og erhverv reelt skal kunne omstille sig til nulemissionskøretøjer.

Forvaltningens svar

Forvaltningen bemærker, at adgangen til kollektiv transport i zonen vurderes at være god, samt at lovgivningen allerede indeholder en række undtagelser, herunder for beboeres køretøjer, handicapkøretøjer, taxier med lift, køretøjer til sygetransport og flextrafik mm. Parkér- og rejs-løsninger, investeringer i kollektiv transport mv. ligger uden for projektets ramme.

Forvaltningen har på baggrund af høringen udarbejdet et notat om undtagelser og dispensationer (se bilag 6), som kan danne baggrund for et endelig administrationsgrundlag, der skal vedtages af Borgerrepræsentationen ift. endelig vedtagelse af zonen, og som også vil beskrive den forventede administrative praksis.

Ift. Handicaprådets bemærkning om, at ikke alle borgere med handicap nødvendigvis anvender et køretøj, der er klassificeret som handicapkøretøj, bemærkes det, at undtagelserne i bekendtgørelsen gælder alle følgende køretøjer:

- Køretøj, hvortil der er bevilget økonomisk støtte til køb af køretøjet i henhold til § 114 i lov om social service
- Køretøj, som er registreret med tilladelsen invalidekøretøj i Køretøjsregisteret
- Køretøj, som er udstyret med et handicapparkeringskort udstedt til en person med handicap af en kompetent myndighed.

Da handicapkøretøjer og køretøjer med handicapkort er undtaget fra reglerne i nulemissionszonen, vurderes det ikke at være nødvendigt at inkludere disse i en kommende dispensationsordning.

Ift. ønsket om forbedret cykelinfrastruktur er det ikke en del af opdraget med zonen, men det er et løbende fokusområde for Københavns Kommune.

Ift. Behovet for ladeinfrastruktur bemærker forvaltningen, at der allerede er afsat en ramme på 9.500 ladepunkter i 2030, som vurderes at være tilstrækkeligt til en fuld omstilling til nulemission i hele byen. Forvaltningen vil dog have særlig opmærksomhed på opladningsbehov til specialkøretøjer, der er omfattet af kravene i en evt. nulemissionszone, og som kan have udfordringer ved at benytte den offentlige ladeinfrastruktur.

8. Øvrige tværgående bemærkninger (68, LU)

(27) Ønske om mere information, dialog og inddragelse

Flere høringssvar efterlyser mere dialog og inddragelse i den videre proces. Det gælder både lokaludvalg, civilsamfund, sociale aktører og lokale erhvervsdrivende, som i flere svar vurderes ikke at være tilstrækkeligt inddraget i planlægningen. Der peges også på behov for tydelig og målrettet information til beboere, virksomheder og andre berørte. Flere aktører tilbyder desuden dialog eller data-delning som bidrag til det videre arbejde.

Forvaltningens svar

Forvaltningen forventer at inddrage relevante parter frem mod en endelig vedtagelse af den foreslåede zone herunder ift. potentielt samspil med bygge- og anlægsaktiviteter samt endelig udarbejdelse af et administrationsgrundlag for dispensationer.

(41) Kritik af forslagets indgribende karakter og kommunens mandat

Flere høringssvar beskriver forslaget som et meget vidtgående indgreb i borgernes frihed, selvbestemmelse og bevægelsesmuligheder. I nogle svar fremhæves forslaget som udtryk for en uforholdsmæssig regulering af almindelig hverdagsmobilitet, mens andre mere direkte stiller spørgsmål ved, om kommunen har juridisk hjemmel til at indføre så indgribende begrænsninger. Enkelte høringssvar efterlyser en nærmere juridisk afklaring og anfører, at de vil overveje retlige skridt, hvis ordningen gennemføres.

Forvaltningens svar

Forvaltningen bemærker, at forslaget følger lovgivningen, at alle relevante myndigheder er inddraget ifm. høringsprocessen. Derudover skal det nævnes, at Miljøstyrelsen har indsigelsesret inden en evt. endelig vedtagelse af den foreslåede zone, og at afgørelser truffet af Miljøstyrelsen i medfør af § 8, stk. 2, ikke kan pålægges til anden administrativ myndighed.

(6) Samspil med bygge- og anlægsaktiviteter

Flere høringssvar rejser spørgsmål om, hvordan nulemissionszonen skal fungere i et område med bygge- og anlægsaktiviteter. Der efterlyses blandt andet afklaring af, hvilke anlægsmaskiner og entreprenørkøretøjer der vil være omfattet, hvilke kriterier der vil gælde for dispensation, og hvordan dokumentation og sagsbehandling skal foregå i praksis. Der peges også på behov for afklaring af elforsyning, ladekapacitet, midlertidige backup-løsninger og eventuelle logistikzoner eller omlastningspladser, så bygge- og driftsopgaver kan gennemføres uden væsentlige forsinkelser eller ekstraomkostninger.

Forvaltningens svar

Forvaltningen bemærker, at lovgivningen som udgangspunkt kun omhandler vejgående transport, og at mange entreprenørmaskiner derfor forventes at være undtaget fra kravene i nulemissionszonen. Der er ikke afsat midler til de foreslåede analyseaspekter.

(9, O) Samspil med metrobyggeriet (M5)

Flere høringssvar peger på, at forslaget bør vurderes i sammenhæng med det kommende metrobyggeri, som forventes at medføre betydelig anlægsaktivitet, tung trafik og belastning af lokalområdet over en længere årrække. I flere svar fremhæves det som u hensigtsmæssigt at indføre en nulemissionszone samtidig med et så omfattende infrastrukturprojekt, og der efterlyses derfor en revideret konsekvensvurdering, hvor metrobyggeriets trafikale og miljømæssige effekter indgår. Enkelte høringssvar foreslår, at gennemførelsen af zonen udskydes, indtil metrobyggeriet er afsluttet.

Forvaltningens svar

Forvaltningen noterer sig bemærkningerne om samspillet med metrobyggeriet af M5, som forventes anlagt i 2028-2036. Der er ikke afsat midler til en analyse som den efterspurgte.