

FORSLAG TIL ÆNDRINGER PÅ BAGGRUND AF HØRING

FORSLAG TIL ETABLERING AF NULEMISSIONSZONE PÅ INDRE VESTERBRO

På baggrund af den offentlige høring foreslås en række ændringer til forslaget. De foreslåede ændringer er indarbejdet i bilag 2 (Justeret forslag til etablering af nulemissionszone på Indre Vesterbro). Udover de beskrevne ændringer, vil der blive foretaget mindre redaktionelle rettelser.

Ændringerne medfører ikke krav om supplerende høring.

Foreslåede ændringer

Høringssvar og begrundelse	Forslag til ændringer og evt. vurdering af konsekvenser heraf
Det foreslås (af Vesterbro Lokaludvalg) at sikre adgang til Scandics parkeringshus i Kødbyen, da kommunen lejer 30 pladser i anlægget (Vesterbro Lokaludvalg) samt at sikre adgang til og fra Slagterboderne og Høkerboderne, der med den nuværende afgrænsning ikke kan tilgås lovligt uden adgang til og fra Halmtorvet (forvaltningens vurdering).	Da det er et lovkrav at sikre adgang til offentlige p-anlæg i zonen, foreslår forvaltningen at sikre adgang til parkeringsanlægget under Scandic samt sikre adgang til og fra Slagterboderne og Høkerboderne) ved at undtage hele Skelbækgade samt Halmtorvet fra Skelbækgade op til Slagterboderne fra zonen (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. Forvaltningen vurderer, at konsekvenserne af denne justering ift. effekterne af zonen vil være minimale.
Det foreslås (af hhv. politiet og Frederiksberg Kommune), 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.	Strækningen kan undtages. En afgrænsning af zonen langs Vesterbrogade vil imødekomme evt. udfordringer med fremkommeligheden på Vesterbrogade og gøre zonen geografisk helt adskilt fra Frederiksberg. Justeringen er illustreret på figur 1 nederst i dokumentet, mens en samlet beregning af betydningen for effekterne af dette og nedestående forslag fremgår nedenfor.
Det foreslås (af hhv. Dansk Erhverv, DSB og DTL - Danske Vognmænd), at området omkring Hoved-	Området kan undtages, hvilket vil sikre adgang for de nævnte grupper. En samlet beregning af betydningen for

banegården undtages fra zonen for at sikre adgang for transport og varelevering til Hovedbanegården.	effekterne af dette og ovenstående forslag fremgår nedenfor.
Konsekvenser af zonejustering, der inkluderer undtagelse af både Vesterbrogade (og området nord for denne) samt området omkring Hovedbanegården (indarbejdet i bilag 2).	Vedtages ovenstående to forslag, vil det påvirke følgende parametre: • Antal beboere i zonen falder fra ca. 30.500 i det oprindelige forslag til ca. 28.500. • Antal arbejdspladser i zonen falder fra ca. 15.500 i det oprindelige forslag til 11.000. • Ture, kørt af personer, som bor udenfor nulemissionszonen, som kører mellem nulemissionszonen og resten af Københavns Kommune hhv. øvrige Hovedstadsområde falder fra ca. 39.500 om dagen til ca. 32.000 om dagen. For kørte km falder reduktionen fra ca. 278.000 km til ca. 216.000 km dagligt. • Antal p-pladser lige udenfor zonen (i en afstand på 700 m.) stiger fra ca. 20.000 pladser i det oprindelige forslag til ca. 21.000 pladser. • Antal p-pladser inde i zonen falder fra ca. 5.200 i det oprindelige forslag til ca. 4.800 p-pladser. • Den samlede omvejskørsel for alle berørte køretøjer falder fra 4.700 km. i det oprindelige forslag til ca. 3.100 km (i Københavns Kommune og på Frederiksberg). • Effekt på CO₂ reduktionerne falder fra fra mellem 3.000-4.650 tons CO₂ pr. år indenfor Københavns Kommunes geografi (14.000 tons på landsplan) i det oprindelige forslag til mellem 2.400-3.800 tons CO₂ pr. år i det justerede forslag (11.100 tons på landsplan). • Ved brug af Transportøkonomiske Enhedspriser for luftforurening, vil den samfundsøkonomiske gevinst falde fra ca. 9 til ca. 2,1 mio. kr. om året. Heraf skyldes faldet på 5 mio. kr. en opdatering af enhedspriserne sammenlignet med den tidligere beregning.
Udarbejdelse en dispensationsordning for beboere med beboerlicens, bosat i licenszone Vesterbro men uden for nulemissionszonen, for at imødekomme Vesterbro Lokaludvalgs opmærksomhedspunkt ift. potentielle gener for disse beboere. Indarbejdes i et kommende administrationsgrundlag.	En dispensationsordning vil give beboere med fossile biler i de pågældende områder mulighed for at ansøge om en dispensation til at kunne køre og parkere inde i nulemissionszonen – se figur 2 nedenfor. Dette vurderes særligt relevant for beboere i område 1 og 3 pga. parkeringsforholdene her. I skrivende stund er der i alt 934 beboerlicenser til fossile biler i område 1, mens område 2 ikke indeholder beboerlicenser, og der i område 3 er sammenlagt 559 beboerlicenser til fossile biler. Den foreslåede ordning vurderes at reducere den samlede CO ₂ -effekt af zonen med yderligere 300 tons på landsplan, dvs. til 10.800 tons årligt sammen med de øvrige foreslåede justeringer. Det skal bemærkes, at en evt. dispensation skal fornyes hver tredje måned.
Opdatering af datagrundlaget ift. bl.a. effekter for at imødekomme Miljøstyrel-	De enkelte justeringer er uddybet nedenfor.

sens ønske om præciseringer.	
Miljøstyrelsen bemærker følgende: Det fremgår af trafikberegningerne på forslagets side 7 (tabel 1), at der pr. hverdagsdøgn foretages 26.980 ture i zonen med personbiler, 8.072 med varebiler og 5.480 med lastbiler. Det er beskrevet, at beboerkørsel er udeladt, idet beboeres køretøjer er undtaget reglerne. Der stilles i nulemissionsbekendtgørelsen krav om, at der laves trafiktællinger eller beregninger af trafikken i den påtænkte zone for de omfattede køretøjer. Idet der foreslås en zone, der omfatter al trafik, er de omfattede køretøjer således personbiler, busser indregistreret med en totalvægt på 3.500 kg. eller derunder, motorcykler, knallerter, varebiler, traktorer og lastbiler, som er registreret med en totalvægt på 12 ton eller derunder, hvorfor der mangler trafiktællinger eller beregninger for nogle køretøjstyper. Derudover er det uklart, hvorvidt der i beregningerne på side 7 (tabel 1) er medtaget nulemissionskøretøjer, som jo ikke er omfattet af zonen.	Forslaget justeres, så de efterspurgte beregninger indgår, og forudsætningerne bag beregninger er forklaret fyldestgørende. Opgørelserne af trafik med motorcykler, knallerter, traktorer, busser samt lastbiler under 12 tons, er fastlagt ved at benytte tællinger af disse køretøjer på Istedgade, idet der ikke findes totale opgørelser for disse kategorier af motor-køretøjer. Beregningerne af, hvor meget trafik de enkelte kategorier gennemfører i zonen er udført ved at tage udgangspunkt i, hvor mange ture person- og varebiler udfører og benytte andelene i tællingerne på Istedgade til at opgøre hvor meget de enkelte kategorier udfører. Det er dermed fordelingen af trafikken på Vesterbrogade, der antages at gælde for hele zonen. For lastbilerne under 12 tons antages, at det svarer til andelen af 2-akslede lastbiler ud af alle talte lastbiler på Vesterbrogade. Konkret er følgende tekst indsat: <i>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.</i> <i>Kommunens egne tællinger viser, at de mest trafikerede strækninger i zonen er Istedgade, Gasværksvej og Skelbækgade (se figur 2).</i> <i>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.</i> <i>Beregningerne peger på, 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.</i> I beregningerne i tabel 1, er det al kørsel, der er medregnet. Det er grundlaget for de efterfølgende vurderinger, hvor det kun er andelen af fossile køretøjer, der benyttes. Forvaltningen vurderer, at justeringen vil imødekomme Miljøstyrelsens ønske til præcisering af datagrundlaget.

Miljøstyrelsen bemærker følgende: vedr. omvejskørsel: I forslaget er det beskrevet, at forvaltningen vurderer, at Vesterbrogade er den mest trafikerede strækning for gennemkørende trafik i den foreslåede nulemissionszone, hvorfor der er taget udgangspunkt i trafiktællinger på Vesterbrogade for at fastlægge omfanget af den omvejskørsel indførslen af zonen vil medføre. Trafiktællingerne viser, at der på et hverdagsdøgn kører ca. 12.600 køretøjer på Vesterbrogade, heraf 72 % (ca. 9000) personbiler, 19 % varebiler (ca. 2.500) og 8 % tung transport (inkl. busser). Ved fastlæggelsen af omvejskørslen (forslagets side 11) er der alene taget udgangspunkt i de 11.500 kørsler med person- og varebiler. Der bør her ligeledes medtages den omvejskørsel, som vil ske med de øvrige omfattede køretøjstyper (lastbiler på 12 tons eller derunder, knallerter, motorcykler og traktorer).	Forslaget justeres, så de efterspurgte data medtages og opdateres ift. den justerede zone. Det oplyses i forslaget, at 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. Det er præciseret, at de ture, der indgår i opgørelsen af omvejskørslen, er alle fossildrevne køretøjer. I opgørelsen tages højde for at der kun medtages de køretøjer, der fortsat forventes at være fossile. Forvaltningen vurderer, at justeringen vil imødekomme Miljøstyrelsens ønske til præcisering af datagrundlaget.
Miljøstyrelsen bemærker følgende: 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.	Forslaget justeres, så den efterspurgte vurdering indgår, og forudsætningerne bag vurderingen er forklaret fyldestgørende. Følgende tekst er tilføjet: <i>Den ekstra omvejskørsel udgør en forøgelse på omkring 1 procent af de kørte kilometer for turene til og fra zonen, der ikke foretages af beboerne i zonen og væsentligt mindre set i forhold til alle kørte kilometer med relation til zonen. Det vurderes at være en meget begrænset konsekvens.</i> Forvaltningen vurderer, at justeringen vil imødekomme Miljøstyrelsens ønske til præcisering af datagrundlaget.
Miljøstyrelsen bemærker følgende: vedr. antallet af offentlige parkeringspladser i umiddelbar nærhed af zonen Det er i forslaget beskrevet, at der i randområderne omkring nulemis-	Forslaget justeres, så de efterspurgte forudsætninger bag de angivne data indgår. Der optælles parkeringspladser i en afstand på 700 meter fra den ydre grænse af zonen.

sionszonen er ca. 20.000 offentlige parkeringspladser. I nulemissionsbekendtgørelsen stilles der krav om, at antallet af offentlige parkeringspladser i umiddelbar nærhed af zonen skal oplyses. Det er uklart, om samtlige af de oplyste 20.000 parkeringspladser i randområderne befinder sig i umiddelbar nærhed af zonen, idet der ikke er en beskrivelse af udstrækningen af de skitserede randområder på side 9 (figur 3).	Forvaltningen vurderer, at justeringen vil imødekomme Miljøstyrelsens ønske til præcisering af datagrundlaget.								
Miljøstyrelsen bemærker følgende: vedr. beskrivelse af miljøgevinsten ved etablering af en nulemissionszone Det er i forslaget beskrevet, at indførslen af nulemissionszonen vil medføre en reduktion af luftforureningen i zonen, som er mindre end 0,1 % af de samlede reduktioner. Hvordan er de samlede reduktioner opgjort, og hvorfor er der ikke medtaget absolutte værdier for reduktionerne?	Forslaget justeres, så de efterspurgte data medtages. Der er konkret indsat en tabel med de absolutte opgørelser af ændringerne i emissionerne: <i>Tabel 1 Ændring i emissioner. 2028. Kg/år.</i> <table border="1" data-bbox="558 1019 1300 1211"> <tr> <th></th><th>Ændring i udledning (kg.)</th></tr> <tr> <td>Fine partikler (PM_{2,5})</td><td>-390</td></tr> <tr> <td>Kvælstofdioxid (NO_x)</td><td>-20.400</td></tr> <tr> <td>Sulfurdioxid (SO₂)</td><td>-100</td></tr> </table> Beregningen af andelen, der ligger inde i zonen, er fastlagt ved en beregning af, hvor stor andelen af turene (i km), der foregår i zonen ud af den samlede gennemsnitlige tur-længde. Denne forklaring er ikke indsat i notatet. Forvaltningen vurderer, at justeringen vil imødekomme Miljøstyrelsens ønske til præcisering af datagrundlaget.		Ændring i udledning (kg.)	Fine partikler (PM _{2,5})	-390	Kvælstofdioxid (NO _x)	-20.400	Sulfurdioxid (SO ₂)	-100
	Ændring i udledning (kg.)								
Fine partikler (PM _{2,5})	-390								
Kvælstofdioxid (NO _x)	-20.400								
Sulfurdioxid (SO ₂)	-100								
Miljøstyrelsen bemærker følgende: I "Resultat af foranalyse om forslag til nulemissionszone" er effekten af zonen etablering på luftforurening og støj opgjort i samfundsøkonomisk værdi i mio. kr. pr. år, hvorfor er dette udeladt i det endelige forslag?	Forslaget justeres, så den samfundsøkonomiske værdi indgår. Når de enkelte effekter vægtes sammen ved brug af Transportøkonomiske Enhedspriser for luftforurening, vil den samfundsøkonomiske gevinst være ca. 2,5 mio. kr. om året Forvaltningen vurderer, at justeringen vil imødekomme Miljøstyrelsens ønske til præcisering af datagrundlaget.								

