



Notat

Samfundsøkonomisk analyse af nulemissionszone på Indre Vesterbro

Resume

Klima-, Miljø- og Teknikudvalget orienteres om resultaterne af en samfundsøkonomisk analyse af nulemissionszonen på Indre Vesterbro. Datagrundlaget, der ligger til grund for analysen, adskiller sig fra det forslag til nulemissionszone, som afventer politisk behandling, hvilket har betydning for analysens resultat. Analysen viser blandt andet, at den undersøgte nulemissionszone har en negativ samfundsøkonomi, og at de opnåede CO₂-reduktioner derfor er dyre samfundsøkonomisk (CO₂-skyggepris).

Sagsfremstilling

By-, Land- og Transportministeriet har fredag den 11. september 2026 fremsendt en samfundsøkonomisk analyse af forslaget til nulemissionszone på Indre Vesterbro til Klima-, Miljø- og Teknikforvaltningen. Vejdirektoratet har udarbejdet analysen i oktober 2025 på baggrund af det daværende forslag til afgrænsning af en nulemissionszone på Indre Vesterbro. Analysen er efterfølgende er oversendt til Miljøstyrelsen. Forvaltningen har ikke haft kendskab til, at der var udarbejdet en samfundsøkonomisk analyse af nulemissionszonen.

Analysen er baseret på den oprindelige afgrænsning af nulemissionszonen, hvor zonen indeholder Kødbyen og afgrænses af Kalvebod Brygge og Bernstorffsgade (se kort nedenfor for daværende zoneafgrænsning)

24-09-2026

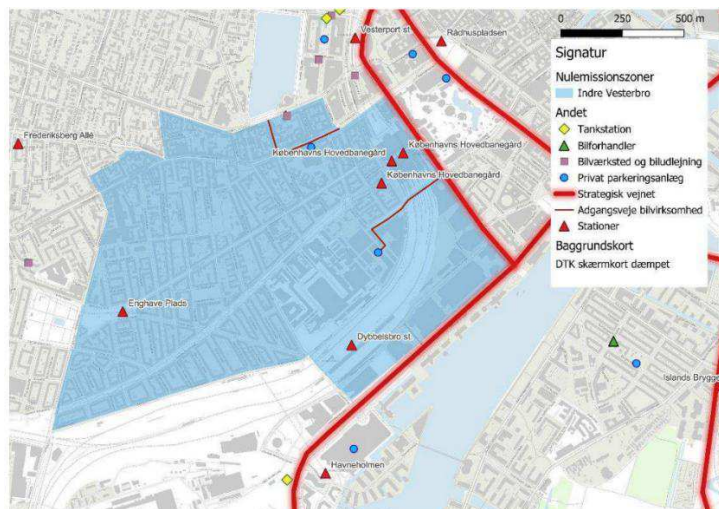
Sagsnummer I F2
2026 - 20121

Dokumentnummer i F2
281527

Sagsnummer eDoc

Rådhussekretariatet
Rådhuspladsen 1
1550 København V

EAN-nummer
5798009809452



Figur 1 Nulemissionszonens afgrænsning i Vejdirektoratets samfundsøkonomiske analyse af nulemissionzone på Indre Vesterbro

Analysen viser, at det undersøgte zoneforslag vurderes at have en samfundsøkonomisk omkostning på 765 mio. kr. i 2027. Sammenlignes der med den forventede reducerede mængde CO₂, svarer det til en CO₂-skyggepris på ca. 45.000 kr. pr. ton CO₂, hvilket – jf. analysen – er højt.

Vejdirektoratet gør opmærksom på, at analysen er behæftet med stor usikkerhed, og at en række parametre ikke er medtaget. Herunder fx samfundsøkonomiske effekter ved øget gang og forbedret bymiljø. Effekter for erhvervslivet er heller ikke medtaget. Til at afdække de sundhedseffekter, der er ved at gå i stedet for at køre i bil, er der i analysen gjort brug af den sundhedsmæssige enhedsværdi for at cykle. Dette vil give en sundhedseffekt på ca. 274 mio. kr. pr. år og dermed reducere det samfundsøkonomiske tab af en nulemissionszone på Indre Vesterbro til 490 mio. kr. i 2027.

Forvaltningens vurdering

Datagrundlaget, der ligger til grund for den Vejdirektoratets analyse, adskiller sig fra den zone, som ultimo september 2026 afventer politisk behandling i Københavns Kommune, hvilket har betydning for analysens resultater. I det nuværende forslag til zoneafgrænsning, som blev fremlagt for Klima-, Miljø- og Teknikudvalget den 24. august 2026, afgrænses zonen af Ingerslevsgade frem for Kalvebod Brygge og Vesterbrogade frem for Gammel Kongevej, mens hele området omkring Kødbyen er undtaget fra zonen. Det betyder fx, at mængden af den beregnede daglige afledte omvejskørsel i det justerede zoneforslag er 3.100 km mod 10.000 km i det oprindelige forslag, hvilket må formodes at have en væsentlig betydning for analysens resultater.

Ift. den metodiske tilgang bemærker forvaltningen, at det primære velfærdstab (negative samfundsøkonomiske konsekvenser) i analysens beregninger kommer fra det tidsforbrug, som personer, der kommer

kørende i bil, vil have ved at gå til områder i zonen frem for at tage bilen (626 mio. kr. årligt), mens de sundhedsmæssige gevinster af øget gang ikke er indregnet i selve analysens resultat, ligesom der heller ikke er taget højde for overflytning til andre transportmidler såsom kollektiv transport eller cykel. Denne tilgang indbefatter også en antagelse om, at bilisterne (i den nuværende situation) kan parkere lige ved deres endelige destination i zonen og dermed ikke skal gå fra parkering til destinationen. Hvis den tid, der skal gås fra randen af zonen til den endelige destination korrigeres for gangtiden ved parkering inde i zonen, vil dette velfærdstab formentlig blive væsentlig mindre.

Der er desuden indregnet et tab på 135 mio. årligt i form af tabte afgiftsindtægter til staten (brændstofafgifter registreringsafgift mv.), som følge af, at flere skifter til elbil frem for fossile biler.

Almindelig praksis for samfundsøkonomiske analyser

I forlængelse af ovenstående, bemærker forvaltningen, at det ikke er normal praksis at foretage en samfundsøkonomisk analyse af et projekt som etablering en nulemissionszone på Indre Vesterbro. Typisk vil det være relevant at udarbejde en samfundsøkonomisk analyse, når der skal træffes beslutning om investering i infrastruktur, der påvirker samfundets samlede ressourcer. Samfundsøkonomiske analyser udføres normalt fx i forbindelse med større projekter (fx broer, jernbaner eller motorveje), hvor analysen bruges til at vurdere, om projektet samlet set er samfundsøkonomisk rentabelt.

Bilag

Bilag 1 Samfundsøkonomisk analyse af nulemissionszone på Indre Vesterbro.

Mikkel Kryger Balskilde
Områdechef

Samfundsøkonomisk analyse af nulemissionszone på Indre Vesterbro

Notatet beskriver de samfundsøkonomiske konsekvenser af at indføre en nulemissionszone på Indre Vesterbro. Analysen tager afsæt i de tal og forudsætninger, som findes i COWI's rapport om samme tiltag (herefter omtalt som "*rapporten*"), suppleret med input om bl.a. køretøjsfordeling og turformål. Disse antagelser er hentet fra Transportøkonomiske Enhedspriser og fra trafikmodellen (OTM).

Den metodiske tilgang er behæftet med større usikkerhed end normalt for samfundsøkonomiske beregninger, da grundlaget ikke direkte er baseret på output fra trafikmodeller, hvilket hverken rapporten eller VD har vurderet muligt, da forbuddet bl.a. kun gælder ikke-beboere.

Beboere inden for den foreslåede nulemissionszone på Indre Vesterbro må stadig køre inde i zonen. Nulemissionszonen berører således kun konventionelle biler, hvor ejeren ikke er bosiddende i zonen samt alt erhvervstransport med konventionelle køretøjer, som i dag færdes i zonen. Der er dog visse undtagelser som fx handicapkøretøjer, udrykningskøretøjer og lastbiler over 12 ton. I analysen af nulemissionszonen er der taget udgangspunkt i det i rapporten anvendte scenarie, som beskrevet ovenfor.

Generelt vil forslaget om indførelse af en nulemissionszone have følgende trafikale effekter:

- 1) Konventionelle bilister må parkere uden for zonen og gå eller tage kollektiv trafik til aktiviteter inde i zonen.
- 2) Nogle konventionelle bilister vil blive hjemme/skifte transportform/gennemføre aktiviteten andre steder end i nulemissionszonen.
- 3) Konventionelle bilister må køre udenom – omvejskørsel.
- 4) Nogle konventionelle bilister vil skifte til elbil.

Disse effekter vil resultere i ændringer i rejsetider, kørselsomkostninger og trængsel, samt nytte for de trafikanter, som skifter adfærd. Hertil kommer en række afledte effekter – fx for miljø, støj og klima, effekter for erhvervslivet, arbejdsudbuddet og afgifter.

Beregningsforudsætninger - trafikarbejde

Det centrale input kommer fra rapporten og består ændringerne i trafikarbejdet. Disse tal er opsummeret i tabel 1 nedenfor.

Tabel 1: Ændring i årligt trafikarbejde med fossile biler i zonen grundet nulemissionszonen i 2027

	Km. pr. år
Personbiler	-20.934.000
Varebiler	-14.745.000
Lastbiler under 12 ton	-853.000

Kilde: Tabel 13 i rapporten

I rapporten er det anført, at ændringer i trafikarbejdet for berørte personbiler er forårsaget af borgere, der bliver hjemme eller bilister, der parkerer uden for zonen og herefter transporterer sig ind i zonen på anden vis. Det er i rapporten estimeret, at 9 pct. af det samlede trafikarbejde før omlægningen kan henføres til bilister, der efter omlægningen dropper bilturen, mens 50 pct. af det samlede trafikarbejde kan henføres til bilister, der efter omlægningen vælger at parkere uden for zonen. De resterende 41 pct. af de samlede kørte km før omlægningen, kan henføres til bilister, der fortsætter deres kørsel efter omlægningen – men blot kører udenom zonen. Ved anvendelse af disse tal, kan ændringer i det årlige trafikarbejdet for personbiler opdeles på følgende:

Tabel 2: Ændring i årligt trafikarbejde for personbiler i zonen grundet nulemissionszonen i 2027

	Km. pr. år
Parkerer uden for og transporterer sig ind i zonen på anden måde	-17.740.678
Bliver hjemme ¹⁾	-3.193.322
Samlet ændring for personbiler	-20.934.000

Kilde: Egne beregninger via input fra COWI rapport

Note: 1) I rapporten er det anført at disse dropper bilturen. I analysen er antaget, at disse bliver hjemme, men i praksis kan de også vælge at skifte transportform eller destination.

For de bilister, der bliver hjemme, vil der også være et ændret trafikarbejde uden for zonen. Dette findes ikke direkte i rapporten og er derfor opgjort ud fra en beregning af antallet af ture i kombination med en gennemsnitlig turlængde til og fra zonen beregnet i OTM. Antallet af ture er beregnet ud fra de 3 mio. km., jf. Tabel 2, og en antagelse om, at en tur inde i zonen er på 1,5 km. Det giver således ca. 2,1 mio. ture. Med en gennemsnitlig turlængde på 14 km.¹ bliver den samlede reduktion af trafikarbejdet for bilister, der bliver hjemme på ca. 30 mio. km.

For dem, der stadig vælger at køre i en fossil bil, men blot må køre uden om zonen, er der i rapporten estimeret en omvejskørsel på 10.400 km pr. dag – svarende til 3,3 mio. km pr. år. Vejdirektoratet vurderer, at omfanget af den estimerede omvejskørsel virker lavt taget i betragtning af, at en omvej uden om zonen let løber op i ca. en km pr. tur. En undervurdering af graden af omvejskørsel resulterer i for lave trængselsomkostninger, andre eksterne effekter og velfærdstab, som følge heraf.

Endelig er det i rapporten estimeret, at 93 mio. fossile km overføres til km foretaget af elbiler. Det er usikkert, hvorvidt dette tal dækker over samtlige overførte bil-km eller blot bil-km inden i zonen. I de videre beregninger er det antaget, at det dækker over de samlede kilometer, da det ellers virker urealistisk højt. Overflytningen af dette trafikarbejde er baseret på en vurdering i rapport på, at 1 pct. af bilparken i hele Region Hovedstaden vil skifte til elbil, som følge af tiltaget – dvs. at 1 pct. mere af bilparken vil udgøres af elbiler sammenlignet med scenariet uden nulemissionszonen. Til sammenligning viser OTM-beregninger, at ture fra Region Hovedstaden, som ender i nulemissionszonen, udgør ca. 0,5 pct. af samtlige ture i regionen, mens TU data viser, at ca. 1 pct. af alle ture i Region Hovedstaden starter eller slutter i nulemissionszonen (fraregnet ture foretaget af beboere i zonen). En lavere overflytningsgrad til elbiler vil bevirke en mindre reduktion i CO₂-udledning og luftforurening, og derved en lavere gevinst herfra.

¹ Opgjort via OTM-beregninger for nat, morgen, formiddag for kørsel ind i zonen og for nat, eftermiddag og aften for kørsel ud af zonen.

For vare- og lastbiler er det i rapporten antaget, at 80 pct. af det reducerede fossile trafikarbejdet erstattes af et tilsvarende trafikarbejde udført af eldrevne køretøjer, resten overflyttes til lastbiler over 12 tons eller foretages til andre destinationer udenfor nulemissionszonen, jf. rapporten. Det vil sige, at ca. 12 mio. km indenfor zone overgår til eldrevne køretøjer for vare- og lastbilers vedkommende. Dertil kommer potentiel overflytning fra kørsel i fossile vare- og lastbiler uden for zonen til eldrevne vare- og lastbiler. Ifølge OTM-beregninger vil det dreje det sig om yderligere ca. 19 mio. km, som vil blive overflyttet fra konventionelle vare-/lastbiler til eldrevne.

Beregningsforudsætninger – Eksterne effekter

Nogle af de eksterne effekter er kvantificeret i rapporten. Det drejer sig om CO₂-udledningen og luftforurening, jf. tabel 3. Disse anvendes i kombination med de Transportøkonomiske Enhedspriser, til bestemmelse af den samfundsøkonomiske værdi af disse.

Tabel 3: Årlige ændringer i CO₂ og luftforurening som følge af indførsel af nulemissionszone i 2027.

CO ₂ , ton	-17.400
Fine partikler, kg	-650
NO _x , kg	-31.200
SO ₂ , kg	-140

Kilde: Tabel 19 og 24 i rapporten.

For støj og uheld anvendes ændringen i de trafikale effekter i kombination med kilometerbaserede omkostninger fra de Transportøkonomiske Enhedspriser.

For trængsel anvendes ligeledes ændringer i de trafikale effekter, men i kombination med VD's bedste bud på enhedspriser for trængsel for Sjælland og for den centrale del af København - og Frederiksberg Kommuner, jf. tabel 4. Dog skal det bemærkes, at trængselsomkostningerne som følge af omvejskørslen formentligt vil være undervurderet, mens værdien af den reducerede trængsel inde i zonen vil være overvurderet ved brug af de marginale eksterne omkostninger for trængsel. Dette skyldes at, trængselseffekten er eksponentiel stigende med kapacitetsudnyttelsen, og det må formodes, at der er mere pres på omkørselsruterne, end på den gennemsnitlige trafik i nulemissionszonerne.

Tabel 4: Bedste bud på de marginale eksterne omkostninger ved trængsel i 2027

Marginale eksterne trængselsomkostninger for	Kr. pr. km
Sjælland	1,11
Centrale del af København og Frederiksberg kom.	3,33

Kilde: Egne beregninger.

Samfundsøkonomiske beregninger

Nedenfor beskrives det - dels hvordan de er beregnet i den samfundsøkonomiske analyse – dels resultatet heraf for et 2027-scenarie.

De konventionelle bilister, som ikke længere foretager turen til/fra nulemissionszonen, vil alle i princippet være det, der betegnes som skiftende trafikanter. De skal enten skifte transportform (gang/cykel/kollektiv) eller transportmiddel (elbil), tage et andet sted hen, eller blive hjemme, og de har derfor et nyttetab. Men da det er pga. et forbud og ikke en ændring i omkostninger, er det en udfordring at opgøre nyttetabet. Det skyldes, at vi ikke kender bilisternes præferencer for fx at undgå at skulle gå eller tage kollektiv transport og derved ikke kender den reelle omkostning for disse bilister. Nedenfor har vi dog valgt at behandle de bilister, der vælger at parkere uden for zonen som "eksisterende" trafikanter, mens de bilister, der vælger at blive hjemme behandles som skiftende trafikanter.



For de bilister, der vælger at parkere uden for zonen og gå (eller tage kollektiv trafik) ind i zonen, er det valgt at opgøre velfærdstab direkte som en forskel i transportomkostninger ved at skulle gå i stedet for at køre i bil, da de fleste områder inde i zonen kan nås på 10-15 minutter til fods, jf. rapporten. Det vil sige, at disse bilisters skifte udelukkende behandles som en ekstra rejsetid (og nogle sparende omkostninger til brændstof). Det er endvidere antaget, at disse fodgængere vil gå med en hastighed på 4,3 km/t.² Det bliver således et tidsforbrug på ca. 5,1 mio. timer (når der korrigeres for antallet af voksne personer i bilerne opdelt på formål), svarende til en omkostning på ca. 861 mio. kr. i 2027. Disse bilister sparer også omkostningerne ved ikke at skulle køre ind i zonen (både tid som kørselsomkostninger). Denne besparelse er beregnet til ca. 235 mio. kr. (ved en gennemsnitshastighed på 20 km/t), så det samlede velfærdstab for bilister, der vælger at parkere uden for zonen, bliver på ca. 627 mio. kr. i 2027.

Bilisterne, der vælger at blive hjemme – eller skifte destination, har også et velfærdstab herved. Deres velfærdstab er i analysen opgjort via rule-of-a-half i forhold til de samlede omkostninger (inkl. tid) for alternativerne til samme tur (i analysen er alternativet antaget at dækker over kørsel og parkering uden for zonen og herefter gang ind i zonen). Modregnes de oprindelige generelle kørselsomkostninger for trafikarbejdet inde i zonen (3,2 mio. km), bliver velfærdstabet på ca. 55 mio. kr. for de bilister, der vælger at blive hjemme. Estimaterne er dog usikkert, da bilisterne præferencer for at skifte transportmiddel eller destination ikke kendes.

Bilisterne, som vælger at køre uden om, har dels direkte udgifter til brændstof – dels omkostninger til den længere rejsetid. Samlet har de således meromkostninger på ca. 28 mio. kr.

Som beskrevet ovenfor, vil nulemissionszonen medføre et reduceret trafikarbejde – dels for dem, der bliver hjemme – dels fra dem, der vælger at parkere uden for zonen. Reduktionen af trafikarbejdet vil resultere i både reduceret trængsel (samlet set) – og en reduktion i de eksterne effekter. Den øgede trængsel er opgjort til en omkostning på 11 mio. kr. for omvejskørslen og som en gevinst på 59 mio. kr. inde i zonen. Hertil kommer trængselsgevinsten forårsaget af de bilister, der bliver hjemme. Denne er opgjort til ca. 40 mio. kr. Samlet vil tiltaget således have en reduceret trængsel til en samfundsøkonomisk værdi på ca. 88 mio. kr. pr. år. Dette må dog forventes at være et overestimat, da værdien af den øgede trængsel som følge af omvejskørslen er undervurderet, mens værdien af den reducerede trængsel inde i zonen er overvurderet grundet trængselkurvens eksponentielle udseende (som før omtalt).

Det samlede reducerede trafikarbejde vil også lede til en reduktion i de eksterne ulykkesomkostninger og støjomkostninger på hhv. ca. 8 mio. kr. og 5 mio. kr. Ligeledes vil reduktionen i trafikarbejde lede til færre udledninger, hvilket også vil være tilfældet for skiftet til eldrevne køretøjer (både biler, vare- og lastbiler). Dette resulterer i et fald i de samfundsøkonomiske omkostninger på 12 mio. kr. for CO₂-udledningen (21 mio. kr. ved høj CO₂-pris) og 12 mio. kr. for den samlede luftforurening. Samlet bliver de eksterne omkostninger reduceret med ca. 36 mio. kr. pr. år ift. en situation uden en nulemissionszone.

Det ændrede trafikarbejde vil også have betydning for statens afgiftsindtægter. Afgiftsændringerne til staten kommer dels af skiftet til eldrevne transportmidler (brændstofafgifter, registreringsafgifter og elafgifter) dels af ændringer i trafikarbejdet (brændstofafgifter). De beregnede afgiftskonsekvenser er hhv. estimeret til ca. -91 mio. kr. for skiftet til eldrevne køretøjer³, -74 mio. kr. som følge af det ændrede trafikarbejde og -3 mio. kr. som følge af ændrede eksterne omkostninger. Dertil kommer også tilbageløb fra trafikantudgifter til kørsel og eksterne effekter, som er beregnet til 33 mio. kr., så de samlede afgiftskonsekvenser bliver et tab på ca. 135 mio. kr.

² Hastigheden for både biler og gående er bestemt via GOOGLE MAPS.

³ Afgiftsændringer er kun baseret på beregninger for personbiler. Afgiftsændringer grundet overgang til eldrevne vare- og lastbiler indgår således ikke grundet datamæssige begrænsninger.



Ændringerne i transportomkostninger og tidsforbruget for erhverv og pendlere medfører en forvriddningseffekt på arbejdsudbuddet – arbejdsudbudsgevinsten. Denne er i analysen beregnet til en omkostning på 38 mio. kr.

Endelig vil der være løbende omkostninger til kontrol og drift af nulemissionszonen. Dette er i rapporten anført til ca. 2 mio. kr. pr. år. Hertil kommer udviklingen af IT-system og opsætning af skilte, hvilket i rapporten er vurderet til at koste ca. 4 mio. kr. Endelig er der en reduktion i slitage på vejene til en værdi af 1 mio. kr., som følge af det reducerede trafikarbejde.

Samlet set vil en introduktion af en nulemissionszone på Indre Vesterbro resultere i samfundsøkonomiske omkostninger på ca. 765 mio. kr. i 2027, jf. tabel 5. Sammenlignes med den reducerede mængde CO₂, svarer det til en CO₂-skyggepris på ca. 45.000 kr. pr. ton CO₂, hvilket er meget højt. Det må dog forventes, at alle effekter er "neutraliseret", når bilflåden er 100 pct. elektrisk.

Tabel 5: De samlede samfundsøkonomiske gevinster – og omkostninger ved indførsel af en nulemissionszone på Indre Vesterbro.

	mio. DKK
Direkte omkostninger:	
Udvikling af it-system samt opsætning af skilte	-4,00
Driftsomkostninger, kontrol og drift	-2,00
Driftsomkostninger, vejinfrastruktur	0,70
Brugereffekter:	
Ændring i trængsel	88,05
Velfærdsgevinst – skift til gang	-626,70
Velfærdsgevinst – blive hjemme	-55,45
Velfærdsgevinst – omvejskørsel	-28,38
Eksterne effekter:	
Uheld	7,93
Støj	4,84
Luftforurening	11,73
Klima (CO ₂)	11,97
Øvrige konsekvenser:	
Afgiftskonsekvenser	-135,40
Arbejdsudbudsgevinst	-37,86
Nettonutidsværdi	-764,57
CO₂-skyggepris, kr. pr. ton CO₂	44.629

Kilde: Egne beregninger.

Note: År 2027 i 2025-priser, og for lav CO₂-pris.

Begrænsninger i de samfundsøkonomiske beregninger

Da der ikke er gennemført egentlige trafikmodelberegninger af tiltaget, vurderes de trafikale effekter som værende usikre. Det samlede resultat viser dog, at selvom velfærdstab ved fx at skulle gå ind i området kun er det halve, vil konklusionen være den samme.

Herudover er der en række effekter, som ikke er medtaget i den samfundsøkonomiske analyse – både effekter som kan have en positiv og en negativ indvirkning på resultaterne. Det drejer sig bl.a. om potentielle sundhedseffekter af gang, effekter af et bedre bymiljø og potentielle omkostninger/velfærdstab ved skifte til eldrevne køretøjer samt konsekvenser for erhvervslivet inde i zonen. Der kan derfor være en vis usikkerhed omkring den absolutte størrelse af de samfundsøkonomiske omkostninger og gevinster opgjort i analysen. Det vurderes dog, at en inklusion af disse effekter ikke vil have en konklusionsmæssig



ændrende effekt, jf. nedenfor. Normalt udføres de samfundsøkonomiske beregninger på transportområdet med anvendelse af både en lav og en høj pris for CO₂-udledningerne. Ovenfor i Tabel 5 er der udelukkende anvendt den lave pris. Anvendes den høje pris for CO₂-udledninger, vil en nulemissionszone på Indre Vesterbro resultere i et samfundsøkonomisk tab på ca. 756 mio. kr. i 2027 og en skyggepris pr. ton CO₂ på 43.874,- kr.

Der kan være mulige sundhedseffekter af at gå i stedet for at køre. Disse værdisættes normalt ikke i de samfundsøkonomiske analyser, og der findes pt. ikke en enhedsværdi herfor. Som et groft alternativ hertil har vi som en følsomhedsanalyse brugt den sundhedsmæssige enhedsværdi for at cykle. Ved anvendelse af denne, bidrager den ekstra gang til en sundhedseffekt på ca. 274 mio. kr. pr. år. Med denne effekt inkluderet giver nulemissionszonen på Indre Vesterbro et samfundsøkonomisk underskud på 490 mio. kr.

Indførelsen af nulemissionszonen kan også bevirke, at bymiljøet forbedres – dels i form af mindre støj og luftforurening (som for beboere er medregnet i den samfundsøkonomiske analyse) – dels i form af øget tryk for dem, der færdes i området. Denne effekt er heller ikke medregnet i analysen, hvilket ligeledes gælder for reduktionen af støj og luftforurening for dem, der færdes i området, men ikke er bosat der. Der vil dog fortsat være en vis mængde trafik i zonen. Derfor vurderes det (hvilket også er nævnt i rapport), at effekten af et forbedret bymiljø er marginal.

Et skifte over til elbil vil forårsage et samfundsøkonomisk tab i form af det nyttetab, den enkelte bilist vil opleve (ellers havde bilisterne allerede foretaget skiftet). Det har ikke været muligt at opgøre dette tab. For last- og varebiler antages det i rapporten, at det meste af erhvervskørslen (varebiler og lastbiler) overgår til el. Det må formodes, at der vil være et samfundsøkonomisk tab ved dette for transportørerne, men det har ikke været muligt at regne på det i nærværende analyse.

Endvidere vil den ekstra efterspørgsel efter parkering uden for zonen medføre et øget pres på de parkeringspladser, der er i randzonerne. De tidligere brugere af disse vil derfor også opleve en større gene ved dette i form af manglende p-pladser og/eller større søgetid efter en plads (søgetiden for de nye brugere er medtaget i beregningerne ovenfor). Modsat vil trafikanter inde i zonen have lettere ved at finde en parkeringsplads efter indførelse af en nulemissionszone. Den samlede samfundsøkonomiske omkostning for ændringer i parkering udenfor – og indenfor zonen er vanskelig at opgøre uden brug af trafikmodelberegninger og er derfor ikke medtaget i beregningerne. Der kan både argumenteres for, at effekterne har samme størrelsesorden og derfor går ud med hinanden eller at effekten uden for zonen er større end effekten inde i zonen grundet en forventet eksponentiel sammenhæng mellem antallet af trafikanter og søgetid efter en parkeringsplads (ligesom det er tilfældet med trængsel).

Endeligt vil der formodentlig også være nogle andre økonomiske effekter for erhvervslivet, da nulemissionszonen også vil gælde for både ansatte, kunder og leverandører. Disse konsekvenser er heller ikke medtaget i analysen.