



Bilag 1 Overblik over politisk behandling

Borgerrepræsentationen den 21. august 2025, Resultat af foranalyse om forslag til nulemissionszone

Det Konservative Folkeparti og Venstre genfremsatte følgende ændringsforslag som tilføjelse til 1. at-punkt (ÆF1):

"dog således, at der sikres samtidighed ift. private køretøjer og erhvervskøretøjer med ikrafttrædelse medio 2028 og med mindst 12 måneders varslings."

Det af Det Konservative Folkeparti og Venstre fremsatte ændringsforslag (ÆF1) blev forkastet med 32 stemmer imod 22. Ingen medlemmer undlod at stemme.

For stemte: C, F, V, I, Finn Helle Jønch (Løsgænger) og Finn Rudaizky (Løsgænger)
Imod stemte: Ø, A, B, Å og Troels Chr. Jakobsen (Løsgænger)

Indstillingen blev herefter godkendt med 39 stemmer mod 15. Ingen medlemmer undlod at stemme.

For stemte: Ø, A, F, B, Å, Helle Jønch (Løsgænger) og Troels Chr. Jakobsen (Løsgænger)
Imod stemte: C, V, I og Finn Rudaizky (Løsgænger)

Enhedslisten, Socialdemokratiet, SF og Alternativet videreførte følgende protokolbemærkning:

"Det er vigtigt med en god dialog med Frederiksberg Kommune samt borgere og erhverv i København om nulemissionszonen. Partierne bemærker sig, at sagen har en udvidet høringsperiode, som skal sikre tid til dette."

Enhedslisten, Socialdemokratiet, SF og Alternativet videreførte følgende protokolbemærkning:

"Partierne bemærker, at nulemissionszonen vil medføre 114 mio. km mindre fossil kørsel fordelt på hele byen, hvilket langt overstiger de 10.400 km omvejskørsel."

Socialdemokratiet videreførte følgende protokolbemærkning:

"Vi socialdemokrater er glade for at beboerne i zonen er undtaget. Vi synes godt københavnere må have en bil i byen, men vi ser gerne at den kører på grøn strøm. Dette forslag skubber i denne retning og vi støtter det derfor, men ser samtidig gerne, at det evalueres og gen-

17-04-2026

Sagsnummer I F2
2026 - 7848

Dokumentnummer i F2
253113

Sagsnummer eDoc
2026-0133701

Mobilitet, Klimatilpasning og
Byvedligehold

Islands Brygge 37
2300 København S

EAN-nummer
5798009809452

vurderes efter et år."

Det Konservative Folkeparti videreførte følgende protokolbemærkning:

"Det Konservative Folkeparti støtter op omkring den grønne dagsorden, men er også meget optaget af de sociale og økonomiske konsekvenser for borgerne - derfor støtter vi en tilgang baseret på "gulerod" fremfor "pisk", vi mener, at vi i stedet for forbud bør arbejde på at øge tilgængeligheden til metroen samt arbejde på at fremme overgangen til fossilfri biler, f.eks. via gratis beboerparkering for københavnere med fossilfri biler."

Venstre videreførte følgende protokolbemærkning:

"Venstre er imod at indføre en nulemissionszone af flere årsager. For det første er vi grundlæggende imod at splitte byen op og indføre en politik, der handler om at gøre det så besværlig som muligt at være bilist. For det andet vil det føre til over 10.000 km omvejskørsel om dagen, hvilket betyder, at beboere uden for zonen vil opleve øget trafik. For det tredje koster det op med 15 mio. kr. at indføre. For det fjerde vil nulemissionszonen først være fuldt implementeret i 2028, og københavnere er allerede i dag i fuld gang med at omstille til elbiler. For det femte har vi tidligere udført et forsøg med en nulemissionsgade på Nørrebro, der gik utrolig dårligt, fordi det er politiet, der skal sikre, at det bliver overholdt, og det har de ikke tid til. For det sjette kommer 93% af luftforureningen fra kilder udenfor København."

Helle Jønch (løsgænger) afgav følgende protokolbemærkning:

"Jeg stemmer for en høring om etablering af en nulemissionszone på en begrænset del af Indre Vesterbro. Det er altid en god idé at høre borgerne og erhvervsdrivende i området om deres holdninger og syn på ændringer og konsekvenser. Jeg er enig i, at det kan være fornuftigt at have mindre byområder, hvor det giver mening med gågader uden biler, som man fx ser det i Amsterdam og London. Samtidig er det vigtigt, at byen er fremkommelig med bil samt, at der er tilstrækkelig med parkeringspladser i nærområdet til en overkommelig pris. Jeg ser frem til høringssvarene og finder det væsentligt, at konkrete beslutninger først træffes, når svarene er grundigt evalueret og indhold af høringen vægtes og respekteres."

Teknik- og Miljøudvalgets den 16. juni 2025, Resultat af foranalyse om forslag til nulemissionszone

Det Konservative Folkeparti og Venstre stillede følgende ændringsforslag (ÆF1) som tilføjelse til 1. at-punkt:

"dog således, at der sikres samtidighed ift. private køretøjer og erhvervskøretøjer med ikrafttrædelse medio 2028 og med mindst 12 måneders varslings."

Ændringsforslaget (ÆF1) blev forkastet med 4 stemmer mod 5. 2 undlod at stemme.

For stemte: C, F og V
Imod stemte: B, Ø og Å
Undlod at stemme: A

Enhedslisten, Socialistisk Folkeparti og Socialdemokratiet stillede følgende ændringsforslag (ÆF2) som tilføjelse til 1. at-punkt:

"dog således, at den sydlige zonegrænse alene udgøres af hele Ingerslevsgade frem til Tietgensgade i stedet for Kalvebod Brygge."

Ændringsforslaget (ÆF2) blev vedtaget uden afstemning.

Enhedslisten, Socialistisk Folkeparti og Socialdemokratiet stillede følgende ændringsforslag (ÆF3) som tilføjelse til 1. at-punkt:

"dog således at der sikres mulighed for en adgang for varetransport til Kødbyen via Ingerslevsgade."

Ændringsforslaget (ÆF3) blev vedtaget uden afstemning.

Socialdemokratiet stillede følgende ændringsforslag (ÆF4) som tilføjelse til 1. at-punkt:

"dog således at der gennemføres en evaluering efter et år."

Ændringsforslaget (ÆF4) blev vedtaget uden afstemning.

Den således ændrede indstilling blev godkendt med 8 stemmer mod 3. Ingen undlod at stemme.

For stemte: A, B, F, Ø og Å
Imod stemte: C og V

Det Konservative Folkeparti afgav følgende protokolbemærkning:

"Det Konservative Folkeparti støtter op omkring den grønne dagsorden, men er også meget optaget af de sociale og økonomiske konsekvenser for borgerne - derfor støtter vi en tilgang baseret på "gulerod" fremfor "pisk", vi mener, at vi i stedet for forbud bør arbejde på at øge tilgængeligheden til metroen samt arbejde på at fremme overgangen til fossilfri biler, f.eks. via gratis beboerparkering for københavnere med fossilfri biler."

Socialdemokratiet afgav følgende protokolbemærkning:

"Vi socialdemokrater er glade for at beboerne i zonen er undtaget. Vi synes godt københavnere må have en bil i byen, men vi ser gerne at den kører på grøn strøm. Dette forslag skubber i denne retning og vi støtter det derfor, men ser samtidig gerne, at det evalueres og genvurderes efter et år."

Venstre afgav følgende protokolbemærkning:

"Venstre er imod at indføre en nulemissionszone af flere årsager. For det første er vi grundlæggende imod at splitte byen op og indføre en politik, der handler om at gøre det så besværlig som muligt at være bilist. For det andet vil det føre til over 10.000 km omvejskørsel om dagen, hvilket betyder, at beboere uden for zonen vil opleve øget trafik. For det tredje koster det op med 15 mio. kr. at indføre. For det fjerde vil nulemissionszonen først være fuldt implementeret i 2028, og københavnere er allerede i dag i fuld gang med at omstille til elbiler. For det femte har vi tidligere udført et forsøg med en nulemissionsgade

på Nørrebro, der gik utrolig dårligt, fordi det er politiet, der skal sikre, at det bliver overholdt, og det har de ikke tid til. For det sjette kommer 93% af luftforureningen fra kilder udenfor København."

Socialistisk Folkeparti, Enhedslisten, Socialdemokratiet og Alternativet afgav følgende protokolbemærkning:

"Det er vigtigt med en god dialog med Frederiksberg Kommune samt borgere og erhverv i København om nulemissionszonen. Partierne bemærker sig, at sagen har en udvidet høringsperiode, som skal sikre tid til dette."

Socialistisk Folkeparti, Enhedslisten, Socialdemokratiet og Alternativet afgav følgende protokolbemærkning:

"Partierne bemærker, at nulemissionszonen vil medføre 114 mio km mindre fossil kørsel fordelt på hele byen, hvilket langt overstiger de 10.400 km omvejskørsel."

Teknik- og Miljøforvaltningen den 10. marts 2025, Afgrænsning af arbejdet med nulemissionszoner

Teknik- og Miljøudvalget godkendte, at den videre analyse af etablering af en nulemissionszone i Københavns Kommune afgrænses til zonerne Indre og Ydre Nørrebro sammenlagt og Indre Østerbro ud over Indre Vesterbro (ændringsforslag stillet af Socialdemokratiet, Radikale Venstre, Socialistisk Folkeparti og Enhedslisten).

Den således ændrede indstilling blev godkendt med 8 stemmer mod 3.

Ingen undlod at stemme.

For stemte: A, B, F, Ø og Å

Imod stemte: C og V

Teknik- og Miljøudvalget godkendte også, at den kommende nulemissionszone omfatter al trafik.

Teknik- og Miljøudvalget godkendte også, at medlemsforslag om nulemissionszoner stillet af Radikale Venstre, jf. Borgerrepræsentationen den 14. marts 2024, hermed er håndteret.

Konservative Folkeparti videreførte følgende protokolbemærkning:

"Det Konservative Folkeparti støtter op omkring den grønne dagsorden, men er også meget optaget af de sociale og økonomiske konsekvenser for borgerne – derfor støtter vi en tilgang baseret på "gulerod" fremfor "pisk". Vi mener, at vi i stedet for forbud bør arbejde på at øge tilgængeligheden til metro samt arbejde på at fremme overgangen til fossilfri biler, f.eks. via gratis beboerparkering for københavnere med fossilfri biler."

Det Konservative Folkeparti og Venstre videreførte følgende protokolbemærkning:

"Venstre og Det Konservative Folkeparti kan ikke støtte indstillingen, da vi mener, det vil kræve for mange ressourcer samt være til gene for for mange borgere sammenlignet med effekten af tiltaget. COWI skriver i deres rapport, at mængden af den påvirkede trafik i de foreslåede zoner kun udgør en meget lille del af trafikken i København, hvorfor den samlede reduktion i emissioner og miljøeffekter vil være marginal. Dertil skriver COWI, at loven kun giver mulighed for, at politiet kan foretage kontrollen. Miljøministeriet har vurderet, at det kan be-

tyde en væsentlig reduktion i overholdelsen af nulemissionskravet. Samtidig forventes det, at der fortsat skal være adgang til offentligt tilgængelige p-huse, hvilket betyder, at der skal sikres adgang til disse med fossile køretøjer via specifikke ruter ind i zonerne. Dertil vil en nulemissionszone medføre øget omvejskørsel til gene for dem, der bor uden for zonen. Venstre mener i stedet, at det skal gøres mere attraktivt at have elbil, fx ved hurtigere udrulning af ladestandere og færre afgifter på elbiler."

Venstre videreførte følgende protokolbemærkning:

"Selvom Venstre ikke mener, at der skal oprettes en nulemissionszone, stiller vi ændringsforslag om, at nulemissionszonen kun skal omfatte persontrafik. Vi mener, det vil være til stor gene for erhvervslivet, at også varebiler bliver omfattet, eftersom det i september 2024 kun var 6,9 % af varebilerne i København, der var elvarebiler. Ved ikrafttrædelsen af en nulemissionszone fra 2027 er det dermed 93-97 % af vare- og lastbiler, der potentielt bliver berørt, hvis de skal ind i nulemissionszonen. Det vil være til stor gene for erhvervslivet i området. Vi mener, der bør ses på andre tiltag, der kan øge andelen af elvarebiler."

Borgerrepræsentationen den 14. marts 2024, Medlemsforslag om nulemissionszoner

Borgerrepræsentationen godkendte at pålægge Teknik- og Miljøforvaltningen i samarbejde med andre relevante forvaltninger at afsøge mulighederne for, at Københavns Kommune kan få dispensation til at oprette flere nulemissionszoner end den ene, som er muliggjort i aftalen om nulemissionszoner fra februar 2024.

Medlemsforslaget blev vedtaget med 38 stemmer mod 16. Ingen medlemmer undlod at stemme.

For stemte: Ø, A, F, B og Å.

Imod stemte: C, V, I og O.

Det Konservative Folkeparti videreførte følgende protokolbemærkning:

"Det Konservative Folkeparti støtter indførelsen af en bydækkende nulemissionszone i 2030 eller når det er muligt derefter, men er også meget opmærksomme på den sociale slagside ved nulemissionszoner, da mange børnefamilier ikke har råd til at skifte til en elbil fra den ene dag til den anden. Derfor finder vi det kun rimeligt, at ændringer, der har en så indgribende karakter på københavnernes hverdag, meldes ud i god tid, så Borgerrepræsentationen giver københavnernes mulighed for at tilpasse sig. Derfor ønsker Det Konservative Folkeparti i forbindelse med indførslen af mindre nulemissionszoner at få indført en model, der sikrer dispensation for københavnernes, således at københavnere frem til et totalt forbud mod fossilbiler fortsat har mulighed for at kunne bruge deres nuværende bil i deres egen by og parkere ved deres bopæl, da vi ikke ønsker at indføre en meget socialt skæv ordning. Desuden ønsker vi at sikre en gradvis udfasning af de københavnske fossilbiler for ikke at belaste de københavnske familier unødigt hårdt."

Venstre videreførte følgende protokolbemærkning:

"Venstre ønsker ikke at bruge millioner af kroner på at dele byen op i mange forskellige nulemissionszoner, som det her forslag ytrer ønske om. Vi har allerede brugt flere millioner kr. på at lukke 30 meter af Stefansgade for gennemkørsel for benzin- og dieseldrevne biler. Det

skaber i stedet mere omkørsel og udledning af CO₂. Ligesom det sjældent overholdes, fordi politiet ikke har ressourcer til det, og fordi mange bilister ikke genkender skiltningen. Venstre bakker derimod op om beslutningen om en fossilfri by senest i 2030 og en løbende og hurtigere udbygning af ladeinfrastrukturen over hele byen."

Enhedslisten videreførte følgende protokolbemærkning:

"Det er vigtigt for Enhedslisten, at Teknik- og Miljøforvaltningen fortsætter den igangværende dialogproces om nulemissionszoner, så de først etableres efter grundig dialog med borgere og erhvervsliv, så det fx sikres, at mennesker med behov for handicapbil enten får mulighed for at skifte til en elbil eller kan få dispensation. Og tilsvarende at kravet om nulemissionszone for erhvervskørsel indføres, så det på den ene side tilskynder virksomheder til at skifte til el og på den anden side sker i et tempo, hvor det reelt er muligt at skifte til el. Herunder at der er ladekapacitet – også til de tunge køretøjer. Desuden at der sikres en varslingsperiode, der gør, at borgere generelt har en reel mulighed for at skifte til elbil, eller allerhelst at den kollektive trafik og cykelinfrastrukturen forberedes så meget, at det for langt flere bliver et godt alternativ til bil i hverdagen."