Bilag 2

Høring af forslag til nulemissionszone på Indre Vesterbro

Høringssvar
Indkommet via Bliv Hørt og mail
Høringsperiode: 16. januar 2026 til 16. marts 2026

Høringsdata:

Høringstype: Miljø

Bydel: Vesterbro - Kongens Enghave

Høringsperiode: 16. January 2026 til 16. March 2026

Høringsform: Miljø

Svarform: Åben

Bemærkning: Høringssvar nr. 768 fra Dansk Erhverv er modtaget den 29. april efter høringsperiodens udløb.

Resume

København Kommune sender, på baggrund af Borgerrepræsentationens beslutning den 21. august 2025, forslag om nulemissionszone på Indre Vesterbro i otte ugers offentlig høring.
Bemærkninger til forslaget skal indsendes senest den 16. marts 2026.

Høringstekst

Den 3. december 2024 vedtog Folketinget en ændring til Lov om miljøbeskyttelse. Ændringen betyder, at alle kommuner kan indføre én nulemissionszone i et sammenhængende byområde. Borgerrepræsentationen har på den baggrund besluttet at sende forslag om en nulemissionszone på Indre Vesterbro i otte ugers offentlig høring.

I en nulemissionszone må der kun køre nulemissionskøretøjer. Nulemissionskøretøjer forstås som rent elektriske køretøjer og brændselscellekøretøjer. Dog er en række køretøjer undtaget kravene til nulemissionszoner, bl.a. køretøjer tilhørende beboere i zonen.
Zonen vil kunne træde i kraft for private køretøjer primo 2028 og for erhvervskøretøjer medio 2029, hvis Borgerrepræsentationen, efter endt offentlig høring og efterfølgende afgørelse hos Miljøstyrelsen, vedtager zonen.

I vedhæftede materiale kan du læse mere om zonens afgrænsning, hvilke køretøjer der er omfattet og undtaget kravene til nulemissionszoner samt mulighederne for dispensation og kontrol af ordningen. Desuden gennemgås den trafikale situation for den foreslåede zone og de omkringliggende områder i dag samt de forventede trafikale og miljømæssige effekter af at indføre en nulemissionszone.

Orienteringsmøde

Klima-, Miljø- og Teknikforvaltningen inviterer til orienteringsmøde om forslag til nulemissionszonen den 19. februar 2026 kl. 17-19 på Flæsketorvet 60 (Rysensteens Gymnasium). På mødet vil medarbejdere fra forvaltningen orientere om forslaget, herunder om zonens udformning, hvilke køretøjer der er omfattet og undtaget kravene til nulemissionszoner, kontrol af ordningen og den videre proces frem mod en eventuel vedtagelse og indførelse af zonen.

Høringsfrist

KøbenhavnsKommune ønsker at få borgernes eventuelle bemærkninger senest den 16. marts 2026. Alle skriftlige høringssvar vil indgå i den videre behandling af forslaget.

Yderligere information

Borgerrepræsentationens beslutning fra den 21. august 2025 om at sende forslag til nulemissionszonen i offentlig høring

Lov om ændring af lov om miljøbeskyttelse (Kommunal mulighed for etablering af nulemissionszoner i afgrænsede byområder, indførelse af absolut kumulation for overtrædelser af miljøzonereguleringen m.v.)

Bekendtgørelse om nulemissionszoner

Bilag vedhæftet høringsmaterialet vil være bagerst i PDF'en

Høringssvar opsummeret

I alt: 768 svar
Borger: 651
Virksomheder: 73
Medarbejdere: 44

Svar afgivet på vegne af andre: 124

Oversigt over høringssvar

ID	Indsendt af	Virksomhed / organisation	På vegne af	Vejnavn	Post nr.	By	Ændret
1	Borger			Sundevedsgade	1751	København V	
2	Borger			Westend	1661	København V	
3	Borger			Tøndergade	1752	København V	
4	Borger			Valdemarsgade	1665	København V	
5	Borger			Valdemarsgade	1665	København V	
6	Borger			Dannebrogsgade	1660	København V	
7	Borger			Vester Søgade	1601	København V	
8	Borger			Enghavevej	1674	København V	
9	Borger			Flensborggade	1669	København V	
10	Borger			Sundevedsgade	1751	København V	
11	Borger			Krusågade	1719	København V	
12	Borger			Ingerslevsgade	1705	København V	
13	Borger			Mysundegade	1668	København V	
14	Borger			Lille Istedgade	1706	København V	
15	Borger			Lille Colbjørnsensgade	1703	København V	
16	Borger			Ingerslevsgade	1705	København V	
17	Borger			Matthæusgade	1666	København V	
18	Borger			Viktoriagade	1655	København V	
19	Borger			Sundevedsgade	1751	København V	
20	Borger			Sommerstedgade	1718	København V	
21	Borger			Esbern Snares Gade	1725	København V	
22	Borger			Dybbølsgade	1721	København V	

23	Borger			Vesterbrogade	1620	København V	
24	Borger			Halmtorvet	1700	København V	
25	Borger			Matthæusgade	1666	København V	
26	Borger			Tullinsgade	1618	København V	
27	Borger			Trøjborggade	1757	København V	
28	Borger			Istedgade	1650	København V	
29	Borger			Oehlenschlægersgade	1663	København V	
30	Borger			Godsbanegade	1722	København V	
31	Borger			Vesterbrogade	1620	København V	
32	Borger			Istedgade	1650	København V	
33	Borger			Istedgade	1650	København V	
34	Virksomhed / organisation	Højbjerg & Jørgensen ApS					
35	Borger			Oehlenschlægersgade	1663	København V	
36	Borger			Skelbækgade	1717	København V	
37	Virksomhed / organisation	Pizzeria Ciao Ciao	Ciao ciao pizzeria				
38	Borger			Skjalm Hvides Gade	1728	København V	
39	Borger			Amerikavej	1756	København V	
40	Borger			Dannevirkegade	1763	København V	
41	Borger			Dybbølsbro	1577	København V	
42	Borger			Istedgade	1650	København V	
43	Borger			Vesterbrogade	1620	København V	
44	Borger			Dannevirkegade	1763	København V	
45	Borger			Flensborggade	1669	København V	
46	Borger			Enghavevej	1674	København V	

47	Borger			Eskildsgade	1657	København V	
48	Borger			Dybbølsgade	1721	København V	
49	Borger			Halmtorvet	1700	København V	
50	Borger			Bevtoftgade	1736	København V	
51	Borger			Slien	1766	København V	
52	Borger			Slesvigsgade	1762	København V	
53	Borger			Viktoriagade	1655	København V	
54	Borger			Ballumgade	1753	København V	
55	Borger			Vesterbrogade	1620	København V	
56	Borger			Istedgade	1650	København V	
57	Borger			Bustrupgade	1737	København V	
58	Borger			Toftegårds Allé	2500	Valby	
59	Borger			Stenosgade	1616	København V	
60	Borger			Esbern Snares Gade	1725	København V	
61	Borger			Boyesgade	1622	København V	
62	Borger			Bodilsgade	1732	København V	
63	Borger			Bodilsgade	1732	København V	
64	Borger			Skydebanegade	1709	København V	
65	Borger			Küchlersgade	1774	København V	
66	Borger			Vesterbrogade	1620	København V	
67	Borger			Saxogade	1662	København V	
68	Borger			Skydebanegade	1709	København V	
69	Borger			Mysundegade	1668	København V	
70	Borger			Absalonsgade	1658	København V	
71	Borger			Ny Carlsberg Vej	1760	København V	
72	Borger			Amerikavej	1756	København V	

73	Borger			Gasværksvej	1656	København V	
74	Borger			Ny Carlsberg Vej	1760	København V	
75	Borger			Røddinggade	1735	København V	
76	Borger			Flensborggade	1669	København V	
77	Borger			Viktoriagade	1655	København V	
78	Borger			Valdemarsgade	1665	København V	
79	Borger			Alsgade	1764	København V	
80	Borger			Krusågade	1719	København V	
81	Borger			Kvintus Allé	2300	København S	
82	Borger			Vester Farimagsgade	1606	København V	
83	Borger			Stefansgade	2200	København N	
84	Borger			Vester Farimagsgade	1606	København V	
85	Borger			Sankelmarksgade	1676	København V	
86	Borger			Kongshøjgade	1675	København V	
87	Virksomhed / organisation	Salon Ghina I/S v/Nasser Mohamad Al-Awadi & Ghina Hassan Chehab	Salon Ghina I/S				
88	Borger			Mysundegade	1668	København V	
89	Virksomhed / organisation	MA Healthservice	Kirurgisk Klinik Vesterbro				
90	Borger			Gammel Kongevej	1610	København V	
91	Borger			Enghavevej	1674	København V	
92	Borger			Flensborggade	1669	København V	
93	Borger			Sønder Boulevard	1720	København V	
94	Borger			Vester Farimagsgade	1606	København V	

95	Borger			Skjalm Hvides Gade	1728	København V	
96	Virksomhed / organisation	STEEN HOLME CONSULTING ApS	Steen Holme Consulting ApS				
97	Virksomhed / organisation	ECOVIK ApS	Ecovik Aps				
98	Virksomhed / organisation	Vesterbro Lokalhistorisk Forening og Arkiv					
99	Borger			Alsgade	1764	København V	
100	Borger			Istedgade	1650	København V	
101	Borger			Eriksgade	1708	København V	
102	Borger			Sankelmarksgade	1676	København V	
103	Borger		Fiberby	Røddinggade	1735	København V	
104	Borger			Istedgade	1650	København V	
105							Slettet af bruger
106	Virksomhed / organisation	Rixi v/Rikke Hald Bjerre					
107	Borger			Vesterbrogade	1620	København V	
108	Borger			Krusågade	1719	København V	
109	Borger			Oehlenschlægersgade	1663	København V	
110	Borger			Mysundegade	1668	København V	
111	Virksomhed / organisation	Vu Banh Mi					
112	Borger			Mysundegade	1668	København V	
113	Virksomhed / organisation	Vesterbro Almen Praktiserende læge Aps	Vesterbro Familielæge				

114	Virksomhed / organisation	Vesterbro Almen Praktiserende læge Aps	Vesterbro Familielæge				
115	Borger			Viktoriagade	1655	København V	
116	Borger			Heklas Allé	2300	København S	
117	Virksomhed / organisation	The Real Sound Company ApS					
118	Borger			Oehlenschlægersgade	1663	København V	
119	Borger			Broagergade	1672	København V	
120	Virksomhed / organisation	OLIVIAND ApS	Oliviand ApS				
121	Borger			Vesterfælledvej	1750	København V	
122	Borger			Ny Carlsberg Vej	1760	København V	
123	Borger			Sønder Boulevard	1720	København V	
124	Borger			Tøndergade	1752	København V	
125	Borger			Vesterbrogade	1620	København V	
126	Borger			Flensborggade	1669	København V	
127	Borger			Arkonagade	1726	København V	
128	Borger			Peder Hjorts Vej	2500	Valby	
129	Borger			Sønder Boulevard	1720	København V	
130	Borger			Erik Ejegods Gade	1731	København V	
131	Borger			Skelbækgade	1717	København V	
132	Borger			Amerikavej	1756	København V	
133	Borger			Abel Cathrines Gade	1654	København V	
134	Borger			Skydebanegade	1709	København V	
135	Borger			Vesterbrogade	1620	København V	

136	Borger			Nordre Frihavnsgade	2100	København Ø	
137	Borger			Hedebygade	1754	København V	
138	Borger			Ballumgade	1753	København V	
139	Borger			Borrekrattet	2800	Kongens Lyngby	
140	Borger			Amerikavej	1756	København V	
141	Borger			Borrekrattet	2800	Kongens Lyngby	
142	Borger			Eskildsgade	1657	København V	
143	Borger			Saxogade	1662	København V	
144	Borger			Vesterbrogade	1620	København V	
145	Borger			Oehlenschlægersgade	1663	København V	
146	Borger			Slesvigsgade	1762	København V	
147	Borger			Slesvigsgade	1762	København V	
148	Borger			Tullinsgade	1618	København V	
149	Borger			Mysundegade	1668	København V	
150	Borger			Haderslevgade	1671	København V	
151	Borger			Abel Cathrines Gade	1654	København V	
152	Borger			Ingerslevsgade	1705	København V	
153	Virksomhed / organisation	Lumsk ApS	Signe				
154	Borger			Oehlenschlægersgade	1663	København V	
155	Borger			Landlystvej	2650	Hvidovre	
156	Borger			Valdemarsgade	1665	København V	
157	Borger			Gasværksvej	1656	København V	
158	Borger			Oehlenschlægersgade	1663	København V	
159	Borger			Ballumgade	1753	København V	

160	Borger			Ballumgade	1753	København V	
161	Borger			Vesterfælledvej	1750	København V	
162	Borger			Istedgade	1650	København V	
163	Borger			Bredahlsvej	2500	Valby	
164	Borger			Valdemarsgade	1665	København V	
165	Borger			Enghave Plads	1670	København V	
166	Borger			Tullinsgade	1618	København V	
167	Borger			Ingerslevsgade	1705	København V	
168	Borger			Enghavevej	4241	Vemmelev	
169	Borger			Godsbanegade	1722	København V	
170	Borger			Vester Søgade	1601	København V	
171	Borger			Thomas Laubs Gade	2100	København Ø	
172	Borger			Thyregodsvej	2500	Valby	
173	Borger			Dalegårdsvej	3720	Aakirkeby, Aaker	
174	Borger			Arkonagade	1726	København V	
175	Borger			Vester Søgade	1601	København V	
176	Borger			Sankt Jørgens Allé	1615	København V	
177	Borger			Colbjørnsensgade	1652	København V	
178	Borger			Carl Th. Dreyers Vej	2500	Valby	
179	Borger			Strandgade	1401	København K	
180	Borger			Oehlenschlægersgade	1663	København V	
181	Borger			Ewaldsgade	2200	København N	
182	Borger			Abel Cathrines Gade	1654	København V	
183	Borger			Oehlenschlægersgade	1663	København V	

184	Borger			Westend	1661	København V	
185	Borger			Artillerivej	2300	København S	
186	Borger			Gasværksvej	1656	København V	
187	Borger			Amerikavej	1756	København V	
188	Borger			Boyesgade	1622	København V	
189	Borger			Ny Carlsberg Vej	1760	København V	
190	Borger			Lyrskovgade	1758	København V	
191	Borger			Alsgade	1764	København V	
192	Borger			Istedgade	1650	København V	
193	Borger			Arresøgade	2200	København N	
194	Borger			Københavns Kommune 2	9999	Ukendt	
195	Borger			Kastanjevej	4632	Bjæverskov, Vemmedrup	
196	Borger			Nygårdsvej	2100	København Ø	
197	Borger			Nansensgade	1366	København K	
198	Borger			Vintappervej	4070	Kirke Hyllinge	
199	Virksomhed / organisation	Ballast IV ApS	Ballast IV				
200	Borger			Grønnemose Allé	2400	København NV	
201	Borger			Stenderupgade	1738	København V	
202	Borger			Asger Rygs Gade	1727	København V	
203	Borger			Havneholmen	1561	København V	
204	Borger			Tjørnevangen	2700	Brønshøj	
204	Borger			Vintappervej	4070	Kirke Hyllinge	
206	Borger			Ravnsborg Tværgade	2200	København N	
207	Borger			Blåmunkevej	2400	København NV	

208	Borger			Tårnhusstræde	2700	Brønshøj	
209	Borger			Kornmarken	2880	Bagsværd	
210	Borger			Viktoriagade	1655	København V	
211	Borger			Viktoriagade	1655	København V	
212	Borger			Lundsfrydvej	2500	Valby	
213	Borger			Ingerslevsgade	1705	København V	
214	Borger			Slesvigsgade	1762	København V	
215	Borger			Valdemarsgade	1665	København V	
216	Borger			Istedgade	1650	København V	
217	Borger			Sønder Boulevard	1720	København V	
218	Borger			Istedgade	1650	København V	
219	Borger			Mysundegade	1668	København V	
220	Borger			Nedertoften	2720	Vanløse	
221	Borger			Vestergårdsvej	2400	København NV	
222	Borger			Slesvigsgade	1762	København V	
223	Borger			Lyrskovgade	1758	København V	
224	Borger		Vesterbro Rock Radio	Abel Cathrines Gade	1654	København V	
225	Borger			Hvidkildevej	2400	København NV	
226	Borger			Enghavevej	1674	København V	
227	Borger			Vildtbaneparken	2635	Ishøj	
228	Borger			Sankt Peders Stræde	1453	København K	
229	Borger			Pallesvej	2300	København S	
230	Borger			Nørrebrogade	2200	København N	
231	Borger			Dannevirkegade	1763	København V	

232	Borger			Hans Egedes Gade	2200	København N	
233	Borger			Trøjborggade	1757	København V	
234	Borger			Kertemindegade	2100	København Ø	
235	Borger			Tøndergade	1752	København V	
236	Borger			Lille Strandvej	2900	Hellerup	
237	Borger			Hesseløgade	2100	København Ø	
238	Borger			Slesvigsgade	1762	København V	
239	Borger			Vesterbrogade	1620	København V	
240	Borger			Asger Rygs Gade	1727	København V	
241	Borger			Ingerslevsgade	1705	København V	
242	Borger			Sortedam Dossering	2200	København N	
243	Borger			Kjeldsgårdsvej	2500	Valby	
244	Borger			Njalsgade	2300	København S	
245	Borger			Ingerslevsgade	1705	København V	
246	Borger			Vesterbrogade	1620	København V	
247	Borger			Ingerslevsgade	1705	København V	
248	Borger			Sønder Boulevard	1720	København V	
249	Borger			Vesterbrogade	1620	København V	
250							Slettet af bruger
251	Borger			Peter Sabroes Gade	2450	København SV	
252	Borger			Grøndals Parkvej	2720	Vanløse	
253	Borger			Saxogade	1662	København V	
254	Borger			Kongshøjgade	1675	København V	
255	Borger			Beldringevej	2700	Brønshøj	

256	Borger			Kildemarken	4100	Ringsted	
257	Borger			Thyregodsvej	2500	Valby	
258	Borger			Lemberggade	2300	København S	
259	Virksomhed / organisation	Twenty Seven Four Exclusive ApS					
260	Borger			Godsbanegade	1722	København V	
261	Borger			Islands Brygge	2300	København S	
262	Borger			Sommerstedgade	1718	København V	
263	Borger			Vægterparken	2770	Kastrup	
264	Borger			Biskop Krags Vænge	2100	København Ø	
265	Borger			Godsbanegade	1722	København V	
266	Borger			Holmbladsgade	2300	København S	
267	Borger			Enghavevej	1674	København V	
268	Borger			Saxogade	1662	København V	
269	Borger			Røddinggade	1735	København V	
270	Borger			Bustrupgade	1737	København V	
271	Borger			Dannebrogsgade	1660	København V	
272	Borger			Leifsgade	2300	København S	
273	Borger			Lyrskovgade	1758	København V	
274	Borger			Lyrskovgade	1758	København V	
275	Borger			Kurlandsgade	2300	København S	
276	Borger			Valdemarsgade	1665	København V	
277	Borger			Vesterbrogade	1620	København V	
278	Borger			P. Knudsens Gade	2450	København SV	
279	Borger			Vesterbrogade	1620	København V	
280	Borger			Stenderupgade	1738	København V	

281	Borger			Stenderupgade	1738	København V	
282	Borger			Dannevirkegade	1763	København V	
283	Borger			Peblinge Dossering	2200	København N	
284	Borger			Oehlenschlægersgade	1663	København V	
285	Borger			Mysundegade	1668	København V	
286	Borger			Dybbølsgade	1721	København V	
287	Borger			Kong Georgs Vej	2000	Frederiksberg	
288	Borger			Lynæstoften	3390	Hundested	
289	Borger			Oehlenschlægersgade	1663	København V	
290	Borger			Ågade	2200	København N	
291	Virksomhed / organisation	Grail ApS	Grail ApS				
292	Borger			Dannevirkegade	1763	København V	
293	Borger			Norgesgade	2300	København S	
294	Borger			Sønder Boulevard	1720	København V	
295	Virksomhed / organisation	FortælleKunsten ApS	Fortællekunsten				
296	Virksomhed / organisation	Fortælletid ApS	Fortælletid				
297	Virksomhed / organisation	BestTellers ApS	BestTellers				
298	Borger			Sneppevej	2400	København NV	
299	Borger			Sønder Boulevard	1720	København V	
300	Borger			Trøjborggade	1757	København V	
301	Borger			Westend	1661	København V	
302	Borger			Sønder Boulevard	1720	København V	
303	Borger			Kongensgavevej	3200	Helsinge	

304	Borger			Østerbrogade	2100	København Ø	
305	Borger			Strandboulevarden	2100	København Ø	
306	Borger			Peder Hvitfeldts Stræde	1173	København K	
307	Virksomhed / organisation	CphApt ApS					
308	Borger			Sønder Boulevard	1720	København V	
309	Borger			Enghavevej	1674	København V	
310	Borger			Westend	1661	København V	
311	Borger			Valdemarsgade	1665	København V	
312	Borger			Matthæusgade	1666	København V	
313	Borger			Krusågade	1719	København V	
314	Borger			Gammel Kongevej	1610	København V	
315	Borger			Flensborggade	1669	København V	
316	Borger			Andreas Bjørns Gade	1428	København K	
317	Virksomhed / organisation	EDUARD TROELSGÅRD RÅDGIVENDE INGENIØRER A/S	Eduard Troelsgård A/S				
318	Borger			Sommerstedgade	1718	København V	
319	Borger			Valdemarsgade	1665	København V	
320	Borger			Jens Otto Krags Gade	2300	København S	
321	Virksomhed / organisation	Passepartout ApS	Passepartout ApS				
322	Borger			Bellmansgade	2100	København Ø	
323	Borger			Viktoriagade	1655	København V	
324	Borger			Vesterfælledvej	1750	København V	

325	Borger			Enghavevej	1674	København V	
326	Borger			Gasværksvej	1656	København V	
327	Borger			Dybbølsgade	1721	København V	
328	Borger			Brorsonsgade	1624	København V	
329	Borger		EF Kaalundsgade 4	Kaalundsgade	1664	København V	
330	Borger			Værnedamsvej	1619	København V	
331	Borger			Krusågade	1719	København V	
332	Borger			Vesterbrogade	1620	København V	
333	Borger			Gammel Kongevej	1610	København V	
334	Borger			Abel Cathrines Gade	1654	København V	
335	Borger			Skovlyvej	2690	Karlslunde	
336	Borger			Haderslevgade	1671	København V	
337	Borger			Lundbyesgade	1771	København V	
338	Borger			Gammel Kongevej	1610	København V	
339	Borger			Eriksgade	1708	København V	
340	Borger			Heilsgade	1734	København V	
341	Borger			Sønder Boulevard	1720	København V	
342	Borger			Skydebanegade	1709	København V	
343	Borger			Sønder Boulevard	1720	København V	
344	Virksomhed / organisation	LÅN & SPAR BANK A/S	Lån & Spar Bank A/S				
345	Virksomhed / organisation	Medicon Applications	Medicon Applications				
346	Virksomhed / organisation	Statens Serum Institut					
347	Borger			Stenderupgade	1738	København V	
348	Borger			Colbjørnsensgade	1652	København V	

349	Borger		Thiemers Magasin	Frydendalsvej	1809	Frederiksberg C	
350	Borger			Sønder Boulevard	1720	København V	
351	Virksomhed / organisation	FALCK DANMARK A/S	Falck Danmark				
352	Borger			Folkets Alle	2000	Frederiksberg	
353	Borger			Teglgårdslund	3400	Hillerød	
354	Borger			Søbredden	2820	Gentofte	
355	Borger			Ny Carlsberg Vej	1760	København V	
356	Borger			Skjoldagervej	2820	Gentofte	
357	Borger			Emdrup Vænge	2100	København Ø	
358	Borger			Gravervænget	2400	København NV	
359	Borger			Sønder Boulevard	1720	København V	
360	Borger			Enghavevej	1674	København V	
361	Borger			Gammel Kongevej	1610	København V	
362	Borger			Absalonsgade	1658	København V	
363	Borger			Valdemarsgade	1665	København V	
364	Borger			Boyesgade	1622	København V	
365	Borger			Vesterbrogade	1620	København V	
366	Borger			Classensgade	2100	København Ø	
367	Borger			Gasværksvej	1656	København V	
368	Borger			Dannebrogsgade	1660	København V	
369	Virksomhed / organisation	APPS PEOPLE A/S	APPS People A/S				
370	Borger			Colbjørnsensgade	1652	København V	
371	Borger			Vester Søgade	1601	København V	
372							Slettet af bruger

373	Borger			Viktoriagade	1655	København V	
374	Borger			Helgolandsgade	1653	København V	
375	Borger			Århusgade	2100	København Ø	
376	Borger			Valdemarsgade	1665	København V	
377	Virksomhed / organisation	Horsens Kommunes Feriefond					
378	Virksomhed / organisation	RM Restauration ApS	Burger Palace				
379	Borger			Højdevej	2300	København S	
380	Borger			Kenny Drews Vej	2450	København SV	
381	Borger			Johan Kellers Vej	2450	København SV	
382	Borger			Viktoriagade	1655	København V	
383	Borger			Enghavevej	1674	København V	
384	Borger			Erik Ejegods Gade	1731	København V	
385	Borger			Ny Carlsberg Vej	1760	København V	
386	Borger			Sønder Boulevard	1720	København V	
387	Borger			Nørre Allé	2200	København N	
388	Borger			Halmtorvet	1700	København V	
389	Borger			Dannevirkegade	1763	København V	
390	Borger			Dannevirkegade	1763	København V	
391	Borger			Vesterbrogade	1620	København V	
392	Borger			Robert Jacobsens Vej	2300	København S	
393	Borger			Istedgade	1650	København V	
394	Borger			Falkoner Alle	2000	Frederiksberg	
395	Borger			Strandboulevarden	2100	København Ø	
396	Borger			Istedgade	1650	København V	

397	Borger			Matthæusgade	1666	København V	
398	Borger			Lille Colbjørnsensgade	1703	København V	
399	Virksomhed / organisation	B. Hansen Trævarerne i København ApS	Trævarefabrikernes udsalg				
400	Borger			Arkonagade	1726	København V	
401	Borger			Ben Websters Vej	2450	København SV	
402	Borger			Skjalm Hvides Gade	1728	København V	
403	Borger			Lyrskovgade	1758	København V	
404	Borger			Ny Carlsberg Vej	1760	København V	
405	Borger			Gasværksvej	1656	København V	
406	Borger			Sommerstedgade	1718	København V	
407	Borger			Teglgårdslund	3400	Hillerød	
408	Borger			Dybbølsgade	1721	København V	
409	Borger			Enghavevej	1674	København V	
410	Borger			Sønder Boulevard	1720	København V	
411	Borger			Boyesgade	1622	København V	
412	Borger			Vesterbrogade	1620	København V	
413	Borger			Dannevirkegade	1763	København V	
414	Borger			Eskildsgade	1657	København V	
415	Borger			Svanevænget	2100	København Ø	
416	Virksomhed / organisation	EvaLind ApS	Evalind APS				
417	Borger			Gammel Skolevej	4623	Lille Skensved, St Ladager	
418	Virksomhed / organisation	Egedal Cykler ApS	Egedal cykler Aps				

419	Borger			Alsgade	1764	København V	
420	Borger			Estlandsgade	1724	København V	
421	Borger			Vesterbrogade	1620	København V	
422	Virksomhed / organisation	Allan Myrup Tømrermester					
423	Borger			Matthæusgade	1666	København V	
424	Virksomhed / organisation	agenda	agenda				
425	Borger			Fjordglimt	4070	Kirke Hyllinge, Lyndby	
426	Borger			Alsgade	1764	København V	
427	Borger			Helgolandsgade	1653	København V	
428	Borger			Lyngby Hovedgade	2800	Kongens Lyngby	
429	Borger			Lindevangshusene	2630	Taastrup	
430	Borger			Johan Semps Gade	1402	København K	
431	Borger		Taoistisk Tai Chi Forening Danmark	Maglesøvej	4300	Holbæk, Igelsø	
432	Virksomhed / organisation	Dronerune					
433	Virksomhed / organisation	Den Selvejende Institution Teatret Zeppelin	Teatret Zeppelin				
434	Borger			Vesterbrogade	1620	København V	
435	Virksomhed / organisation	JENSENS GULVBELÆGNING ApS	Jensens gulvbelægning ApS				
436	Borger			Arkonagade	1726	København V	
437	Borger			Valdemarsgade	1665	København V	

438	Virksomhed / organisation	One1Functions/Cliff Ritter	one1functions / CVR 18766981 / Cliff Ritter				
439	Borger			Kongshøjgade	1675	København V	
440	Borger			Vesterbrogade	1620	København V	
441	Borger			Vesterbrogade	1620	København V	
442	Borger			Kingosgade	1623	København V	
443	Borger			Kirkegårdsvej	2300	København S	
444	Virksomhed / organisation	Isoteket ApS	Isoteket ApS				
445	Borger			Oehlenschlægersgade	1663	København V	
446	Borger			Trommesalen	1614	København V	
447	Borger			Vesterfælledvej	1750	København V	
448	Borger			Ingerslevsgade	1705	København V	
449	Borger			Hejreskovvej	4173	Fjenneslev	
450	Borger			Malmmosevej	2840	Holte	
451	Borger			Skovvej	2820	Gentofte	
452	Virksomhed / organisation	KARINA NOYONS	Karina Noyons				
453	Borger			Vester Søgade	1601	København V	
454	Borger			Westend	1661	København V	
455	Borger			Enghave Plads	1670	København V	
456	Borger			Westend	1661	København V	
457	Borger			Viktoriagade	1655	København V	
458	Borger			Sønder Boulevard	1720	København V	
459	Borger			Saxogade	1662	København V	
460							Slettet af bruger

461	Borger			Flensborggade	1669	København V	
462	Borger			Knud Lavards Gade	1730	København V	
463	Borger			Sønder Boulevard	1720	København V	
464	Borger			Haderslevgade	1671	København V	
465	Borger			Vesterfælledvej	1750	København V	
466	Borger			Sommerstedgade	1718	København V	
467	Borger			Sommerstedgade	1718	København V	
468	Borger			Dannebrogsgade	1660	København V	
469	Borger			Sønder Boulevard	1720	København V	
470	Borger			Vesterbrogade	1620	København V	
471	Borger			Westend	1661	København V	
472	Borger			Palermovej	2300	København S	
473	Borger			Nørre Allé	2100	København Ø	
474	Borger			Gammel Kongevej	1850	Frederiksberg C	
475	Borger			Skjalm Hvides Gade	1728	København V	
476	Borger			Oehlenschlægersgade	1663	København V	
477	Virksomhed / organisation	Slagter Ali Baba	Slagter Ali baba				
478	Virksomhed / organisation	Cushion Copenhagen ApS	Cushion Copenhagen ApS				
479	Virksomhed / organisation	EJENDOMSSELSKABET ZINNSGADE 4 I/S	Ejendomsselskabet Zinnsgade I/S				
480	Borger			Krusågade	1719	København V	
481	Virksomhed / organisation	Groen Consulting ApS	GroEn Consulting ApS				
482	Borger			Sønder Boulevard	1720	København V	

483	Borger			Westend	1661	København V	
484	Borger			Sankt Jørgens Allé	1615	København V	
485	Borger			Enghave Plads	1670	København V	
486	Borger			Trommesalen	1614	København V	
487	Borger			Kærmindevej	2820	Gentofte	
488	Borger			Palnatokesgade	1733	København V	
489	Borger			Krusågade	1719	København V	
490	Virksomhed / organisation	Jesu Hjerte Menighed	Jesu Hjerte Menighed				
491	Borger			Flensborggade	1669	København V	
492	Borger			Bodilsgade	1732	København V	
493	Borger			Matthæusgade	1666	København V	
494	Borger			Godsbanegade	1722	København V	
495	Borger			Andrei Sakharovs Vej	2450	København SV	
496	Borger			Halmtorvet	1700	København V	
497	Borger		Paula Angelina Bravo Fernandez	Gråstensgade	1677	København V	
498	Borger			Mysundegade	1668	København V	
499	Borger			Vesterbrogade	1620	København V	
500	Borger			Viktoriagade	1655	København V	
501	Borger			Dannebrogsgade	1660	København V	
502	Borger			Fredericiagade	1310	København K	
503	Borger			Thorvald Bindesbølls Plads	1799	København V	
504	Borger			Helgolandsgade	1653	København V	
505	Borger		Frisør Aurbakken	Slotsherrensvej	2720	Vanløse	

506	Borger			Nørrebrogade	2200	København N	
507	Borger			Sommerstedgade	1718	København V	
508	Borger			Lyrskovgade	1758	København V	
509	Borger			Maria Kirkeplads	1707	København V	
510	Borger			Sankelmarksgade	1676	København V	
511	Borger			Istedgade	1650	København V	
512	Virksomhed / organisation	FORSØGSSTATIONEN					
513	Borger			Ny Carlsberg Vej	1760	København V	
514	Borger			Thorsgade	2200	København N	
515	Borger			Dannebrogsgade	1660	København V	
516	Borger			Godsbanegade	1722	København V	
517	Borger			Enghavevej	1674	København V	
518	Borger			Flensborggade	1669	København V	
519	Borger			Dannebrogsgade	1660	København V	
520	Borger			Sønder Boulevard	1720	København V	
521	Virksomhed / organisation	Masseria ApS	Masseria ApS og Camino ApS				
522	Virksomhed / organisation	Åben SHG ApS	ÅBEN				
523	Borger			Ullerupgade	1673	København V	
524	Virksomhed / organisation	KFUK'S SOCIALE ARBEJDE	Kontaktcentret Vesterbro				
525	Borger			Nørre Søgade	1370	København K	
526	Borger			Brydes Allé	2300	København S	
527	Borger			Asger Rygs Gade	1727	København V	
528	Borger			Asger Rygs Gade	1727	København V	
529	Borger			Oehlenschlægersgade	1663	København V	

530	Borger			Oehlenschlægersgade	1663	København V	
531	Borger			Absalonsgade	1658	København V	
532	Borger			Nørre Voldgade	1358	København K	
533	Borger			Vesterbrogade	1620	København V	
534	Borger			Ingerslevsgade	1705	København V	
535	Borger			Dybbølsgade	1721	København V	
536	Borger			Godsbanegade	1722	København V	
537	Borger			Valdemarsgade	1665	København V	
538	Borger			Istedgade	1650	København V	
539	Borger			Ingerslevsgade	1705	København V	
540	Borger			Rådhusstræde	1466	København K	
541	Borger			Flensborggade	1669	København V	
542	Borger			Westend	1661	København V	
543	Virksomhed / organisation	Copenhagen Gambling ApS	Nordic Legal Advokatanpartsselskab				
544	Virksomhed / organisation	MARKGRAF ApS	Markgraf ApS, C/O Copehagen Plaza Hotel CVR 32302610				
545	Borger			Sommerstedgade	1718	København V	
546	Borger			Vesterfælledvej	1750	København V	
547	Virksomhed / organisation	Go Hotel Ansgar A/S	Go Hotels				
548							Slettet af bruger
549	Borger			Knud Lavards Gade	1730	København V	
550	Borger			Gråstensgade	1677	København V	
551	Medarbejder		Københavns Ældreråd				

552	Virksomhed / organisation	WALLMANS A/S	Wallmans A/S / Cirkusbygningen	Jernbanegade	1608	København V	
553	Borger			Sønder Boulevard	1720	København V	
554	Borger			Oehlenschlægersgade	1663	København V	
555	Virksomhed / organisation	Gin Maestro ApS	Maestro Vin Aps				
556	Borger			Sønder Boulevard	1720	København V	
557	Borger			Sigerstedgade	1729	København V	
558	Borger			Slesvigsgade	1762	København V	
559	Borger			Slesvigsgade	1762	København V	
560	Borger			Kaliforniensvej	2300	København S	
561	Borger			Bellahøjvej	2700	Brønshøj	
562	Borger			Ullerupgade	1673	København V	
563	Borger			Absalonsgade	1658	København V	
564	Borger		DanskeMotorCyklister	Præstevejen	3230	Græsted	
565	Borger			Dannebrogsgade	1660	København V	
566	Borger		Valcon A/S	Agertoften	2820	Gentofte	
567	Virksomhed / organisation	FællesGro ApS					
568	Borger			Eskildsgade	1657	København V	
569	Medarbejder		Kgs Enghave Lokaludvalg				
570	Borger			Istedgade	1650	København V	
571	Borger			Vesterbrogade	1620	København V	
572	Borger			Bjergagervej	3540	Lynge	
573	Virksomhed / organisation	Vesterbro Wine Company	Vesterbro Wine Company				

574	Borger		Ankara durum house aps	Vestergårdsvej	2600	Glostrup	
575	Borger		Wsmith ApS	Højdevej	2300	København S	
576	Borger			Halmtorvet	1700	København V	
577	Borger			Smedestræde	2500	Valby	
578	Borger			Boyesgade	1622	København V	
579	Borger			Vesterbrogade	1620	København V	
580	Borger			Borgvej	9493	Saltum	
581	Borger			Gasværksvej	1656	København V	
582	Virksomhed / organisation	ABSALON HOTEL GROUP COPENHAGEN A/S	Absalon Hotel Group A/S				
583	Borger			Vesterbrogade	1620	København V	
584	Borger			Dannebrogsgade	1660	København V	
585	Borger			Enghavevej	1674	København V	
586	Borger			Stenosgade	1616	København V	
587	Borger			Ingerslevsgade	1705	København V	
588	Virksomhed / organisation	RADIO VESTERBRO 98,9					
589	Borger			Gammel Kongevej	1610	København V	
590	Borger		Dansk Industri	Niels Finsens Alle	2860	Søborg	
591	Borger			Brorsonsgade	1624	København V	
592	Borger			Sankelmarksgade	1676	København V	
593	Borger			Røddinggade	1735	København V	
594	Borger			Skjalm Hvides Gade	1728	København V	
595	Borger			Knud Lavards Gade	1730	København V	

596	Virksomhed / organisation	Frederiksberg Kommune	Frederiksberg Kommune	Smallegade	2000	Frederiksberg	
597	Borger			Matthæusgade	1666	København V	
598	Borger			Matthæusgade	1666	København V	
599	Borger			Valdemarsgade	1665	København V	
600	Borger		HORESTA	Marstalsgade	2100	København Ø	
601	Virksomhed / organisation	Frelsens Hær	Frelsens Hærs Hovedkontor, Frederiksberg Allé 9, 1621 Kbh. V				
602	Borger			Valdemarsgade	1665	København V	
603	Borger		Frømandsklubben Helgoland	Saxogade	1662	København V	
604	Borger			Reventlowsgade	1651	København V	
605	Virksomhed / organisation	HOFOR A/S	HOFOR A/S	Ørestads Boulevard	2300	København S	
606	Borger			Flensborggade	1669	København V	
607	Virksomhed / organisation	Foreningen The Red Van - for sikkerhed, sundhed og værdigt arbejde	The Red Van				
608	Virksomhed / organisation	Fokus Nordic A/S					
609	Borger			Fadet	1799	København V	
610	Borger			Constantin Hansens Gade	1799	København V	
611	Borger			Constantin Hansens Gade	1799	København V	
612	Borger			Malttorvet	1799	København V	
613	Borger			Flaskehalsen	1799	København V	

614	Borger			J.C. Jacobsens Gade	1799	København V	
615	Borger			J.C. Jacobsens Gade	1799	København V	
616	Borger			Administrativ vej	9999	Ukendt	
617	Borger			J.C. Jacobsens Gade	1799	København V	
618	Borger			Bohrsgade	1799	København V	
619	Borger			Lagergade	1799	København V	
620	Borger			Vesterfælledvej	1799	København V	
621	Borger			Constantin Hansens Gade	1799	København V	
622	Borger			Constantin Hansens Gade	1799	København V	
623	Borger		Ejerforeningerne Mineralvandshuset, Mineralvandsfabrikken, Købkes Hus, Jakobsens Hus, Bindesbølls Hus, Scherfig Hus, Rothe Hus, Steenstrup Hus, Pasteurs Tårn	Fadet	1799	København V	
624	Borger			Ottilia Jacobsens Plads	1799	København V	
625	Borger			Bryggernes Plads	1799	København V	
626	Borger			Bohrsgade	1799	København V	
627	Borger			Fadet	1799	København V	
628	Borger			Constantin Hansens Gade	1799	København V	

629	Borger			Ottilia Jacobsens Plads	1799	København V	
630	Borger			Reverdilsgade	1701	København V	
631	Borger			Valdemarsgade	1665	København V	
632	Borger		Skolebestyrelsen, Skolen ved Dybbølsbro	Gasværksvej	1656	København V	
633	Virksomhed / organisation	FONDEN STUDENTERSETTLEMENTET BOLDKLUBS (SSB) FORENINGS- OG AKTIVITETSCENTER - IDRÆTSFABRIKKEN	Idrætsfabrikken, SSBs Forenings- og Aktivitetscenter, Valdemrsgade 12, 1665 København V				
634	Borger			Fadet	1799	København V	
635	Borger			Bohrsgade	1799	København V	
636	Borger			Constantin Hansens Gade	1799	København V	
637	Borger			Stenosgade	1616	København V	
638	Borger			Dannebrogsgade	1660	København V	
639	Medarbejder		Vesterbro Lokaludvalg				
640	Borger			Saxogade	1662	København V	
641	Borger			Valdemarsgade	1665	København V	
642	Borger			Vestervang	4200	Slagelse	
643	Borger			Asger Rygs Gade	1727	København V	
644	Borger			Skjalm Hvides Gade	1728	København V	
645	Borger		Specialeprojekt på RUC	Storgade	4180	Sorø	
646	Borger			Ingerslevsgade	1705	København V	

647	Borger			Teglholmsgade	2450	København SV	
648	Borger			Vesterbrogade	1620	København V	
649	Borger			Valdemarsgade	1665	København V	
650	Borger			Fadet	1799	København V	
651	Borger			Dybbølsgade	1721	København V	
652	Borger			Flensborggade	1669	København V	
653	Borger			Haderslevgade	1671	København V	
654	Borger			Flensborggade	1669	København V	
655	Borger			Istedgade	1650	København V	
656	Borger		Stampesgade AB - Andelsboligforeningen	Stampesgade	1702	København V	
657	Borger			Skydebanegade	1709	København V	
658	Borger			Ingerslevsgade	1705	København V	
659	Borger			Arkonagade	1726	København V	
660	Borger			Hedebygade	1754	København V	
661	Borger			Arkonagade	1726	København V	
662	Borger			Ingerslevsgade	1705	København V	
663	Borger			Tjørnegårdsvej	2820	Gentofte	
664	Borger			Malttorvet	1799	København V	
665	Borger			Oehlenschlægersgade	1663	København V	
666	Borger			Enghave Plads	1670	København V	
667	Borger			Vester Farimagsgade	1606	København V	
668	Borger			Westend	1661	København V	
669	Borger			Westend	1661	København V	
670	Borger		AB Westend 28-30	Westend	1661	København V	
671	Borger			Østerhegn	2880	Bagsværd	

672	Borger			Gammel Kongevej	1610	København V	
673	Borger			Nandrupsvej	2000	Frederiksberg	
674	Virksomhed / organisation	INCO CC KØBENHAVN A/S	inco København A/S				
675	Borger			Sønder Boulevard	1720	København V	
676	Borger			Reventlowsgade	1651	København V	
677	Borger			Brorsonsgade	1624	København V	
678	Borger		Ejerforening E/F Reventlowsgade 26-30	Reventlowsgade	1651	København V	
679	Borger			Valdemarsgade	1665	København V	
680	Borger			Istedgade	1650	København V	
681	Borger			Enghavevej	1674	København V	
682	Borger			Krusågade	1719	København V	
683	Borger			Flaskehalsen	1799	København V	
684	Borger			Bohrsgade	1799	København V	
685	Virksomhed / organisation	Miljøstyrelsen	Miljøstyrelsen				
686	Medarbejder		Handicapråd København				
687	Borger			Vesterbrogade	1620	København V	
688	Virksomhed / organisation	Radius Elnet A/S	Radius Elnet A/S				
689	Virksomhed / organisation	Socialpædagogiske Fritidsforan-staltning	Settlementet Børn og Unge, Valdemarsgade 4, 1665 Kbh V				
690	Virksomhed / organisation	Vesterbro Sogns Menighedsråd	Vesterbro Sogns Menighedsråd				

691	Borger			Faksegade	2100	København Ø	
692	Borger			Oxford Have	2300	København S	
693	Borger			Stenderupgade	1738	København V	
694	Borger			Vesterbrogade	1620	København V	
695	Borger			Kingosgade	1623	København V	
696	Borger		Dansk PersonTransport	Sæbyholmsvej	2500	Valby	
697	Virksomhed / organisation	JORDAN ADVOKATKOMMANDITAKTIESELSKAB	Jordan Advokatpartnerselskab				
698	Borger			Vesterbrogade	1620	København V	
699	Borger		Folkekirken Vesterbro	Skjalm Hvides Gade	1728	København V	
700	Borger			Ingerslevsgade	1705	København V	
701	Borger			Hjertensfrydsgade	1323	København K	
701	Borger			Kingosgade	1623	København V	
703							Slettet af bruger
704	Borger			Letlandsgade	1723	København V	
705	Borger			Ullerupgade	1673	København V	
706	Borger			Westend	1661	København V	
707	Borger			Händelsvej	2450	København SV	
708	Borger			Ullerupgade	1673	København V	
709	Borger			Krusågade	1719	København V	
710	Virksomhed / organisation	Ejendomsselskabet Panoptikon ApS	AKF Holding A/S og Comwell Hotels A/S				
711	Borger			Westend	1661	København V	
712	Borger			Lundtoftegade	2200	København N	
713	Borger			Bohrsgade	1799	København V	

714	Borger			Gasværksvej	1656	København V	
715	Borger			Tøndergade	1752	København V	
716	Borger			Gasværksvej	1656	København V	
717	Borger			Hedebygade	1754	København V	
718	Borger			Godsbanegade	1722	København V	
719	Borger			Tullinsgade	1618	København V	
720	Borger			Sønder Boulevard	1720	København V	
721	Borger			Tøndergade	1752	København V	
722	Borger		Ejerforeningerne Mineralvandshuset, Mineralvandsfabrikken, Købkes Hus, Jakobsens Hus, Bindesbølls Hus, Scherfig Hus, Rothe Hus, Steenstrup Hus, Pasteurs Tårn	Malttorvet	1799	København V	
723	Borger			Dybbølsgade	1721	København V	
724	Borger			Slesvigsgade	1762	København V	
725	Borger			Slesvigsgade	1762	København V	
726	Borger			Skydebanegade	1709	København V	
727	Borger			Heilsgade	1734	København V	
728	Borger			Stampesgade	1702	København V	
729	Medarbejder		Borger				
730							Slettet af bruger
731	Medarbejder		Borger				
732	Medarbejder		Borger				

733	Medarbejder		Virksomhed/ organisation				
734	Medarbejder		Borger				
735	Medarbejder		Borger				
736	Medarbejder		Borger				
737	Medarbejder		Borger				
738	Medarbejder		Borger				
739	Medarbejder		Borger				
740	Medarbejder		Borger				
741	Medarbejder		Borger				
742	Medarbejder		Borger				
743	Medarbejder		Borger				
744	Medarbejder		Borger				
745	Medarbejder		Virksomhed / organisation.				
746	Medarbejder		Borger				
747	Medarbejder		Borger				
748	Medarbejder		Virksomhed /organisation				
749	Medarbejder		Bygningsstyrelsen				
750	Medarbejder		Lidl Danmark K/S.				
751	Medarbejder		FDM				
752	Medarbejder		Borger				
753	Medarbejder		DTL-Danske Vognmænd				
754	Medarbejder		Dansk Erhverv				
755	Medarbejder		Borger				
756	Medarbejder		Borger				

757	Medarbejder		EasyPark				
758	Medarbejder		DSB				
759	Medarbejder		Borger				
760							Slettet af bruger
761							Slettet af bruger
762	Medarbejder		Dansk Industri				
763	Medarbejder		Borger				
764	Medarbejder		Borger				
765	Medarbejder		Borger				
766	Medarbejder		Justitsministeriet				
767	Medarbejder		Borger				
768	Medarbejder		Dansk Erhverv				

Høringssvar vedrørende: Høring af forslag til nulemissionszone på Indre Vesterbro

Svarnr.: 1 Borger

Vejnavn: Sundevedsgade

Postnr. og by: 1751 København V

Høringssvar:
Jeg finder det problematisk, at forslaget vil gøre det vanskeligt for familie og venner med almindelige benzinbiler at besøge os. Mange gæster – herunder ældre familiemedlemmer og børnefamilier – har ikke mulighed for at skifte til elbil eller leje en alternativ bil for kortere besøg. Dette vil i praksis begrænse det sociale liv og adgangen til privat bolig på Indre Vesterbro.

Derudover mener jeg, at forslaget har en tydelig social slagside. Elbiler er fortsat markant dyrere end konventionelle biler, og en nulemissionszone risikerer derfor at favorisere borgere med højere indkomster, mens andre udelukkes – også selvom de kører i relativt nye og miljøgodkendte benzinbiler.

Indre Vesterbro er i forvejen et område med betydelige trafikale restriktioner, herunder begrænset parkering, betalingszoner og prioritering af cykeltrafik. Jeg oplever derfor forslaget som endnu et lag regulering, der samlet set gør hverdagen mere besværlig for beboere, uden at der præsenteres klare dokumenterede gevinster.

Jeg opfordrer derfor kommunen til at genoverveje forslaget eller undersøge mere fleksible løsninger, eksempelvis undtagelser for gæstekørsel eller fokus på incitamenter frem for forbud.

Svarnr.: 2 Borger

Vejnavn: Westend

Postnr. og by: 1661 København V

Høringssvar:
Nej tak, jeg har ikke råd til en el-bil.

Svarnr.: 3 Borger

Vejnavn: Tøndergade

Postnr. og by: 1752 København V

Høringssvar:
en række væsentlige konsekvenser, som forslaget vil få – både for områdets erhvervsliv og for beboerne.

For det første vil forslaget ramme de mange butikker i området hårdt. Hvis kunder uden elbil ikke længere har mulighed for at køre ind i området, vil det uundgåeligt føre til færre besøgende og dermed tab af omsætning. Dette kan i sidste ende true butikkernes eksistens og svække områdets handelsliv og attraktivitet.

For det andet vil forslaget skabe betydelige udfordringer for områdets beboere. Selvom beboere selv undtages, vil deres gæster, familie, håndværkere og øvrige besøgende i mange tilfælde ikke kunne køre ind i området eller parkere i nærheden. Dette vil gøre det besværligt at modtage besøg og kan opleves som en markant forringelse af hverdagen.

Derudover er der en vigtig social og økonomisk dimension. Ikke alle har økonomisk mulighed

for at anskaffe sig en elbil på nuværende tidspunkt. En ordning, der i praksis favoriserer borgere med råd til elbil, risikerer at skabe øget ulighed og ekskludere både kunder og besøgende, som ellers gerne vil benytte området.

Jeg bakker op om den grønne omstilling og ønsket om at reducere forurening, men opfordrer til, at der findes mere balancerede løsninger, som tager hensyn til både miljø, erhvervsliv, beboere og sociale forhold.

Svarnr.: 4 Borger

Vejnavn: Valdemarsgade

Postnr. og by: 1665 København V

Høringssvar:
Som udgangspunkt støtter jeg projektet som. Måske vil forbered luftkvaliteten. Dog kan jeg blive bekymret for området omkring Kødbyen, og alt den erhvervsmæssige kørsel som foregår der. For selvom selve Kødbyen er udenfor zonen, så er alle indkørsler til området streget ind. Dette vil gøre det nærmest umuligt for erhvervsfolk at benytte sig af Kødbyen.

Svarnr.: 5 Borger

Vejnavn: Valdemarsgade

Postnr. og by: 1665 København V

Høringssvar:
Jeg synes det er en fantastisk ide, hvis det så også bliver håndhævet.
Beboere bliver ikke tvunget til at skifte bilen, og da Kbh er fuldt ud tilgængelig via offentlig transport vil dette støtte op om mere grøn omstilling.
Og det kan jeg ikke argumentere i mod. Færre gennemkørende motorcykler, biler, og lastbiler gør også området mere sikkert og fodgænger/cykelvenligt.
Hvis vi så også kan få flere grønne zoner på vesterbro.

Svarnr.: 6 Borger

Vejnavn: Dannebrogsgade

Postnr. og by: 1660 København V

Høringssvar:
Det er et godt og miljøbevidst valg.

Svarnr.: 7 Borger

Vejnavn: Vester Søgade

Postnr. og by: 1601 København V

Høringssvar:
Jeg er naturligvis klart imod et sådant stupidt forslag.
Forslaget ville betyde omveje og længere kørsel for bilisterne, dvs mere forurening!
Man bliver i tvivl om, hvorvidt der egentlig er en voksen til stede i kommunen. Trist.

Vh Christian Jakobsen

Svarnr.: 8 Borger

Vejnavn: Enghavevej

Postnr. og by: 1674 København V

Høringssvar:
Ja til nulemissionszone!

Svarnr.: 9 Borger

Vejnavn: Flensborggade

Postnr. og by: 1669 København V

Høringssvar:
Jeg synes det er en god ide med nulemissionszone. Det vil jeg gerne støtte op om. Jeg bor tæt på Istedgade, og der er ualmindelig meget støj fra køretøjer, der kører på fossil brændsel.

Svarnr.: 10 Borger

Vejnavn: Sundevedsgade

Postnr. og by: 1751 København V

Høringssvar:
Jeg er bekymret for, at forslaget rammer skævt. Kravet om nulemissionskøretøjer tager ikke højde for, at mange allerede kører i nyere biler med lav udledning, og at elbiler stadig er en stor økonomisk investering for mange. Det gør ordningen mindre inkluderende.

Hvis zonen indføres, vil det blive markant sværere for vores gæster at komme på besøg. Mange af dem kører i benzinbil og har hverken behov for eller mulighed for at skifte bil – især når det bare drejer sig om at komme forbi til middag, fødselsdag eller weekendbesøg. Det føles forkert, at man som beboer reelt skal til at forklare eller undskylde, hvordan ens familie og venner kommer hjem til én.
Vi får også ofte hjælp af vores forældre til at passe vores børn, få i akut situation af sygdom eller andet, hvor de bruger deres bil for hurtigt at kunne komme ind og hjælpe. Hvilket vil blive markant svære hvis de ikke kan komme ind uden at skulle vente og bruge den offentlige transport.

Jeg savner en mere balanceret tilgang, hvor man i højere grad arbejder med incitamenter og gradvise løsninger frem for endnu et forbud. Fx flere parkeringsmuligheder/p-kælder, så beboere kan have deres bil væk fra gaden uden at skulle undvære den.

Jeg håber derfor, at kommunen vil lytte til beboernes erfaringer og overveje, om der findes mere fleksible måder at nå de samme mål på.

Svarnr.: 11 Borger

Vejnavn: Krusågade

Postnr. og by: 1719 København V

Høringssvar:
Som beboer i det berørte område ønsker jeg og min kone at udtrykke vores dybe modstand mod etableringen af den foreslåede nulemissionszone. Selvom vi har læst, at beboere i zonen umiddelbart står til at blive undtaget, ændrer det ikke på de mange negative konsekvenser, forslaget vil medføre.
Vores bekymringer omhandler primært:
Social isolation af familier og gæster: Det er et voldsomt indgreb i vores hverdag, at familie og venner ikke længere kan besøge os i deres egne biler. Man kan ikke forvente, at gæster – herunder børnefamilier eller ældre – skal parkere flere kilometer væk og gå det sidste stykke. Det vil reelt gøre det svært for mange at opretholde et normalt socialt liv.
Økonomisk ulighed: Langt fra alle borgere har råd til at skifte til en dyr elbil. Som pensionister føler vi, at der bliver slået en kile ned mellem dem, der har råd til ny teknologi, og den del af befolkningen, der er økonomisk trængte. Det er en urimelig prioritering, når vi i forvejen kører i små, benzinøkonomiske biler.

Frygt for "zone-spredning": Selvom vi bor i denne specifikke zone, frygter vi, at dette blot er starten på mange lignende zoner i København. Det vil betyde, at vi som beboere med benzinbil konstant skal "vende og dreje os" og planlægge ruter udenom store dele af byen, som vi pludselig ikke må køre i. Det skaber en unødig utryghed og begrænsning i vores bevægelsesfrihed.
Overflødig regulering: Den grønne omstilling af bilparken er allerede i fuld gang og vil løse sig selv naturligt over de næste få år. Vi ser derfor dette forslag som en unødvendig og bureaukratisk stramning, der mest af alt virker som politisk symbolpolitik frem for reel miljøforbedring.
Vi opfordrer kraftigt til, at man stopper implementeringen af disse restriktive zoner og i stedet lader den naturlige teknologiske udvikling gå sin gang uden at straffe de borgere, der har allermindst og vil nyde besøg af familien

Krusågade 1719 København

Svarnr.: 12 Borger

Vejnavn: Ingerslevsgade

Postnr. og by: 1705 København V

Høringssvar:
Vedr. høring om nulemissionszone på Indre Vesterbro
Jeg bakker op om forslaget om en nulemissionszone på Indre Vesterbro. Det vil være godt for miljøet og luftkvaliteten, og samtidig vil færre biler skabe mere tryghed i området. Biltrafikken på Vesterbro opleves ofte voldsom, og det vil være kærkomment med mindre trafik, så børn og ældre kan færdes mere sikkert, og cyklister får bedre og tryggere forhold

Svarnr.: 13 Borger

Vejnavn: Mysundegade

Postnr. og by: 1668 København V

Høringssvar:
Nej herfra!

Svarnr.: 14 Borger

Vejnavn: Lille Istedgade

Postnr. og by: 1706 København V

Høringssvar:
Det lyder som en rigtig god ide! Istedgade er en meget trafikeret vej, så udsigten til mindre støj, co2 og vild kørsel må siges at gøre bydelen meget mere attraktiv at bo i

Svarnr.: 15 Borger

Vejnavn: Lille Colbjørnsensgade

Postnr. og by: 1703 København V

Høringssvar:
Super dum ide med nulemmisionszone - håber i tænker jeg godt om inden dette træder i kraft - jeg stemmer helt klart imod!!!!

Svarnr.: 16 Borger

Vejnavn: Ingerslevsgade

Postnr. og by: 1705 København V

Høringssvar:
Hermed en stor opfordring til at inddrage HELE Ingerslevsgade fra Enghavevej til Dybølsbro med i zonen. Vejen er belastet af tung trafik med udstødning og støj til følge. Det er en stor belastning for os der bor her. Dette kan afhjælpes ved at hele vejen tages med i zonen og den tunge trafik kan således ledes ad Vasbygade istedet for.
Tak.

Svarnr.: 17 Borger

Vejnavn: Matthæusgade

Postnr. og by: 1666 København V

Høringssvar:
Jeg gør herved indsigelse mod forslaget. Det er i forvejen umuligt at finde en parkeringsplads på indre Vesterbro, hvilket gør, at familiemedlemmer og venner ikke kan komme på besøg. Med dette forslag vil det blive utænkeligt nogensinde at skulle få en parkeringsplads i det berørte område.

Svarnr.: 18 Borger

Vejnavn: Viktoriagade

Postnr. og by: 1655 København V

Høringssvar:
I min optik er forslaget rigtigt positivt. Det vil sikre et mere roligt Vesterbro, både i forhold til lydniveau fra diverse høje biler og motorcykler, men sandsynligvis også renere luft i et område der er dagligt er særligt trafikeret.

Jeg kan ikke genkende argumentet for social isolation som udtrykkes i andre høringssvar. Vi bor alle utroligt tæt på Danmarks største trafikknudepunkt ifht offentlig transport og det kan dermed ikke have noget som helst med social isolation at gøre. Det er en fejltolkning af begrebet.

Svarnr.: 19 Borger

Vejnavn: Sundevedsgade

Postnr. og by: 1751 København V

Høringssvar:
Flere institutioner inden for den foreslåede zone er (delvis) udflytter, hvilket betyder, at børnene bliver hentet og afleveret af en bus hver dag. Jeg kan ikke se, at disse busser er undtaget for regel og derfor må kører ind i zonen. Jeg mener, at disse busser skal undtages fra reglen og ellers skal dedikerede buszoner oprettes tæt på de nuværende opsamlingssteder. Derudover skal det sikres, at der er nok opsamlingssteder til at det ikke bliver kaotisk og farligt, når flere busser skal ind og parkere samme sted med mange små børn og forældre.

Svarnr.: 20 Borger

Vejnavn: Sommerstedgade

Postnr. og by: 1718 København V

Høringssvar:
Som beboer i zonen er det ikke vores ønske da det kun vil besværliggøre vores hverdag. Fx har vi bedsteforældre til vores børn som gerne vil hente ved institution i bil. Vi vil også gerne kunne få leveret fx et køleskab uden en masse bøvl. Dette forslag skaber en masse problemer

for os beboere og det er ikke fair. I må finde nogle løsninger på nationalt plan i stedet for at bruge en stor mængde borgere som forsøgskaniner.

Svarnr.: 21 Borger

Vejnavn: Esbern Snares Gade

Postnr. og by: 1725 København V

Høringssvar:
Det er en fantastisk ide - som børnefamilie støtter vi fuldt ud op om forslaget

Svarnr.: 22 Borger

Vejnavn: Dybbølsgade

Postnr. og by: 1721 København V

Høringssvar:
Jeg har motorcykel og bor inden for zonen. Motorcykler er ikke batteridrevne som biler, og vil det sige, at en ven fra Frederiksberg, der også har motorcykel, ikke kan køre ind til mig for vi kører videre? Flere familiemedlemmer fra provinsen har ikke elbil. Vil det sige, de ikke kan køre ind stille babystol og andre personlige ejendele, hvis de kommer på weekendbesøg? For det være virkelig uhensigtsmæssigt og umuligt, hvis de skal tage toget ind med babystol og babyseng for at besøge mig. Vil opfordre til, at man ikke på enhedslistenagtig form lægger hovedet fra sig og bare trumler igennem med symbolpolitik uden at tænke konsekvenserne ordentligt igennem.

Svarnr.: 23 Borger

Vejnavn: Vesterbrogade

Postnr. og by: 1620 København V

Høringssvar:
Tak for muligheden for at afgive høringssvar. Overordnet ser jeg positivt på forslaget og intentionen om at skabe mere ro og bedre miljøforhold i området. Jeg vil dog gerne komme med et supplerende forslag samt et par afklarende spørgsmål.

Zonens afgrænsning virker relevant for bymiljøet på Vesterbro. Personligt har jeg adresse lige på kanten af den nye nulemissonszone og havde håbet at zonen ville strække sig længere. Så hermed et ønske om at hele den del af Vesterbrogade, som hører til Vesterbro, kommer til at blive dækket af nulemissonszonen.

Jeg ser flere være bekymret for hvordan de skal få besøg af familie og venner, som er gangbesværede. Er man gangbesværet har man typisk ret til det blå handicapskilt. Ud over beboere med adresse i området vil jeg derfor foreslå, at køretøjer med blåt handicapparkeringsskilt også fritages for eventuelle restriktioner. Det vil sikre, at gæster udefra med begrænset mobilitet fortsat har mulighed for at besøge venner og familie på Vesterbro.

Dertil vil jeg spørge, om der vil være mulighed for at ansøge om ekstraordinære undtagelser i særlige situationer, f.eks. i forbindelse med studenterkørsel, flytninger eller andre midlertidige begivenheder, hvor adgang med brændstofbil kan være nødvendig.

Jeg vil desuden gerne høre, hvordan man konkret har tænkt håndhævelsen af ordningen, både i forhold til beboertilladelser og eventuelle undtagelser. Hvordan sikres det i praksis, at nulemissonszonen overholdes?

Tak for arbejdet med forslaget og for at inddrage vores input. Jeg håber meget at forslaget bliver vedtaget.

Svarnr.: 24 Borger

Vejnavn: Halmtorvet

Postnr. og by: 1700 København V

Høringssvar:
Jeg er imod nul emission på indre Vesterbro og ligeså på resten af Vesterbro.
Jeg har familie der grundet handicap kun kan komme hos mig med bil og da der endnu ikke er handicap biler der er stærke nok til at kunne afhjælpe deres behov via el dreven bil, vil en nul emission zone her på vesterbro gøre det umuligt for dem at besøge mig og dermed amputere vores famile. Endvidere vil en nul emission zone også amputere vores muligheder for at opretholde forretninger. Da nogle forretningsdrivende endnu ikke har økonomi til at overgå til el biler. Det kan også amputere mulighederne for at virksomheder der ikke kører på el at bringe fx nye døre eller ruder ud til os i tilfælde af udskiftninger. Så nej tak til nul emission på i der Vesterbro og resten af Vesterbro.

Svarnr.: 25 Borger

Vejnavn: Matthæusgade

Postnr. og by: 1666 København V

Høringssvar:
Jeg syntes man skal have lov til at køre i sin benzin bil inde på vesterbro, også selvom man bor derinde.
Og så skal der være parkerings pladser nok til benzin biler også.

Svarnr.: 26 Borger

Vejnavn: Tullinsgade

Postnr. og by: 1618 København V

Høringssvar:
Jeg er imod nulemissionszone, der skal ikke ændres nogen former for kørsel -begrænsning af diverse biler

Svarnr.: 27 Borger

Vejnavn: Trøjborggade

Postnr. og by: 1757 København V

Høringssvar:
Alle biler skal kunne køre frit i København. Har stor betydning for pensionister, børnefamilier,,indbyggere med transport til arbejde, ældre mennesker, som bruger bil til deres sociale liv. Virksomheder, hvis ansatte skal kunne møde på arbejde, selvom de ikke bor i cykelafstand, levering af varer til virksomhederne, håndværkere, som bl.a. servicerer borgere og virksomheder. Og sikkert mange flere

Svarnr.: 28 Borger

Vejnavn: Istedgade

Postnr. og by: 1650 København V

Høringssvar:
Rigtig god idé, som jeg bakker op om!

Svarnr.: 29 Borger

Vejnavn: Oehlenschlægersgade

Postnr. og by: 1663 København V

Høringssvar:
Det er en dårlig ide.
Oehlenschlægersgade 1663 København V

Svarnr.: 30 Borger

Vejnavn: Godsbanegade

Postnr. og by: 1722 København V

Høringssvar:
Super god ide, lidt bekymret for når man skal have gæster, det kan gøre det lidt mere vanskeligt.

Svarnr.: 31 Borger

Vejnavn: Vesterbrogade

Postnr. og by: 1620 København V

Høringssvar:
Nej Tak, og stop nu den hetz mod bilister. Har aldrig fået så lidt besøg af familie og venner siden I indførte stoppet med gratis parkering fra lørdag eftermiddag og søndag. Og nej de tager ikke bare det offentlige, for det er dyrt og ikke mindst tidskrævende hvis du ikke lige bor i en større by hvor de kan hoppe på et S-tog eller bus. I dræber forretningslivet og snart er der kun turister i byen og som bor på hoteller/airbnb og shopper på Strøget. Få nu fjernet de tomme el-delebilsparkeringer så os der bor her kan leve og bruge gaderne uden at skulle chikaneres og så folk fra provinsen kan komme forbi og handle og besøge deres hovedstad, familie og venner og shoppe - dem vil vi nemlig hellere have I byen end turister. Her på Vesterbrogade er der de sidste 10 år lukket så mange tøj/sko/andre detail butikker og blevet erstattet af restauranter som kan servicere turister at det er til at brække sig over - det lokale Vesterbro-samfund forsvinder stille og roligt.

Svarnr.: 32 Borger

Vejnavn: Istedgade

Postnr. og by: 1650 København V

Høringssvar:
Mega god ide. Vil gøre Vestebro til en grønnere bydel og øge glæden ved at bo på Vestebro.

Svarnr.: 33 Borger

Vejnavn: Istedgade

Postnr. og by: 1650 København V

Høringssvar:
Det simpelthen for åndsvagt, at presse ikke-elektriske biler ud af byen går intet andet end at den offentlige mening for kommunen og borgerrepræsentationen falder. Hvad hvis man får gæster udefra? Skal de så parkere af helvedes til? Istedet for at lave det til nul-emmisionszone hvad så med at kigge på hvor mange "elbil og el-delebils" p pladser der er etableret og hvor mange af dem der står tomme 24/7

Svarnr.: 34 Virksomhed/Organisation

Virksomhed/Organisation: Højbjerg & Jørgensen ApS

Vejnavn:

Postnr. og by:

Høringssvar:
Nej der skal ikke være nulemissionzone.

Svarnr.: 35 Borger

Vejnavn: Oehlenschlægersgade

Postnr. og by: 1663 København V

Høringssvar:
Ja tak. Indfør nulemmisions zone på indre Vesterbro.

Svarnr.: 36 Borger

Vejnavn: Skelbækgade

Postnr. og by: 1717 København V

Høringssvar:
Nej tak. Ærgerligt forslag som ser ud til at ramme alle andre end dem, som allerede bor i området.
Grænsende snobbet.

Svarnr.: 37 På vegne af interesseorganisation eller borger Ciao ciao pizzeria

Høringssvar:
Forsat med diesel tak.

Svarnr.: 38 Borger

Vejnavn: Skjalm Hvides Gade

Postnr. og by: 1728 København V

Høringssvar:
Der skal ikke være en sådan zone. Det er ikke rimeligt og giver ingen mening da området i forvejen er et område med få biler og besværlig trafik. Det ville formå intet klima mæssigt, og til gengæld gøre Vesterbro mere ulige og besværlig at bo i. Den almindelige vesterbroer der stadig ikke har en elbil (fordi at de er dyre og ikke kan købes billigt, for eksempel brugt, endnu) burde ikke straffes for at have almindelige biler.

Svarnr.: 39 Borger

Vejnavn: Amerikavej

Postnr. og by: 1756 København V

Høringssvar:
Det er væsentligt, at de meget store byrder, forslaget vil pålægge borgere og virksomheder, står mål med gevinsterne. Det synes ikke godtgjort. Det er i den forbindelse væsentligt at overveje, om det reelt vil føre til flere kørte km i benzin- og dieselbiler snarere end færre, at man laver zonen.

Forslaget vil særligt ramme naboerne til zonen. Det bør sikres, at beboere i Ydre Vesterbro fortsat har adgang til at parkere på hele Vesterbro, samt passende adgang til København i østlig retning. Lukningen af en del af Vesterbrogade for fossile køretøjer bør derfor genovervejes. Alternativt vil resultatet være stærkt forværrede parkeringsmuligheder samt

flere kørte km uden om zonen. Hertil kommer, at evt fremtidige begrænsninger på Frederiksberg vil kunne ramme ydre Vesterbro meget hårdt.

Det er betænkeligt, at man i kommunalt regi begrænser adgangen til en nationalt trafikknudepunkt (Hovedbanegården). Københavns Kommune bevæger sig herved ind på en statslig interesse og risikerer at begrænse adgangen til miljøvenlig togtransport.

Svarnr.: 40 Borger

Vejnavn: Dannevirkegade

Postnr. og by: 1763 København V

Høringssvar:
Nej tak til nulemission zonen i Indre Vesterbro. Det vil skabe praktiske udfordringer for os beboere - både i hverdagen og for lokalområdet som helhed.

Svarnr.: 41 Borger

Vejnavn: Dybbølsbro

Postnr. og by: 1577 København V

Høringssvar:
Høringssvar

Jeg er imod forslaget om nulemissionszone på Indre Vesterbro.

Forslaget vil i praksis betyde, at bedsteforældre og andre nære pårørende ikke kan køre ind i området i deres bil, hvis den ikke er el- eller brintdrevet. Det vil gøre det vanskeligt eller umuligt for dem at komme og hjælpe med børnepasning, hente syge børn eller træde til i hverdagen, hvor fleksibilitet er nødvendig.

Offentlig transport og cykel er ikke realistiske alternativer for alle, særligt ikke for ældre eller personer med helbredsmæssige udfordringer. Derfor rammer forslaget familier socialt skævt og risikerer at svække det uformelle netværk, som mange børnefamilier er afhængige

På den baggrund kan jeg ikke støtte forslaget i sin nuværende form.

Svarnr.: 42 Borger

Vejnavn: Istedgade

Postnr. og by: 1650 København V

Høringssvar:
Som beboer på Istedgade støtter jeg 100% op om nulemissionsforslaget.

Det er et forslag til tiden. det vil giver bedre luftkvalitet. Bedre støjmiljø. Fokusere på bæredygtige transportformer.

Den forholdsvis lange implementering følger den generelle udvikling i bilismen, og dermed bør der være rigelig tid til at omstille sin kørsel på Vesterbro, til en mere bæredygtig kørsel, til stor gavn for de borgere som lever her.

Selvom borgerne selv er fritaget fra kravet, hvilket jeg mener ikke behøver være aktuelt, så vil zonen alligevel skabe et langt bedre miljø på Vesterbro.

Jeg glæder mig til i endnu højere grad at kunne høre fuglene synge, frem for biler som larmer. Ligesom jeg glæder mig til at indånde endnu renere luft, og fri mig for bekymring for forurening af mine lunger.

Tak for arbejdet med nulemissionen.
Det er et kærkomment forslag, som passer til tiden!

Svarnr.: 43 Borger

Vejnavn: Vesterbrogade

Postnr. og by: 1620 København V

Høringssvar:
Jeg har boet på Vesterbrogade i over 30 år, og forbedringerne med f.eks. støjdæmpende vejbelægning har været mærkbare. Planerne om at reducere biltrafikken, så den på sigt kommer til udelukkende at bestå af eldrevne motorkøretøjer modtages med begejstring

Svarnr.: 44 Borger

Vejnavn: Dannevirkegade

Postnr. og by: 1763 København V

Høringssvar:
Nej tak!

Som beboer oplever jeg allerede at almindelige parkeringspladser fjernes og erstattes af elbil-pladser, hvilket gør det sværere at parkere ved eget hjem. At indføre en nulemissionszone oveni dette vil i praksis udelukke beboere, der kører benzinbil - et helt legitimt valg, som ikke alle har mulighed for at ændre.

Forslaget er urimeligt, ekskluderende og tager ikke hensyn til os der bor i området og er afhængige af bil i hverdagen.

Svarnr.: 45 Borger

Vejnavn: Flensborggade

Postnr. og by: 1669 København V

Høringssvar:
Det er et fantastisk forslag. Morgencykelturen (især) ad Istedgade er et helvede pga de mange dieselastbiler med varer til butikkerne.
Så hep hep! Håber det bliver vedtaget!

Svarnr.: 46 Borger

Vejnavn: Enghavevej

Postnr. og by: 1674 København V

Høringssvar:
Synes ideen om vi i fremtiden skal have mindre co2 i luften og især byerne er god.
Dog synes jeg ikke dette skal vedtages da der stadig er mange der køre i brændsstofs biler da ikke alle har råd til elbil. Så ville sige mange af vores familie og bekendte pludselig ikke kan køre ind og besøge os.

Synes mere i så skal sætte fokus på mange flere planter og træer, så som kan bekæmpe Co2'en måske ved ny byg man have flere planter på, så som flere byer gøre med vertikale skove, både pænt og hjælper med Co2'en

Svarnr.: 47 Borger

Vejnavn: Eskildsgade

Postnr. og by: 1657 København V

Høringssvar:
Vi er ikke interesseret i denne løsning, men åbne for en anden fleksible løsning som kan være udedage, lørdag, søndag, uden køretøjer. Vi bor midt i zonen og har små børn der skal afleveres om morgen og arbejde udenfor København, hvor vi kører bil til, når at nå alt til tiden, så det vil gøre vores morgener meget mere kaotiske end de er nu. Og vi har ikke råd til at udskifte bil.

Svarnr.: 48 Borger

Vejnavn: Dybbølsgade

Postnr. og by: 1721 København V

Høringssvar:
Jeg stemmer nej tak - til Nulemissionszonen på Indre Vesterbro foreslås afgrænset.

Det hænger ikke sammen, Alle bør kunne færdes frit i vores by, herunder har vi også en del små butikker, som skal overleve. At udelukke andre fra byen vil give vores små butikker meget svære vilkår. Jeg er ikke fan af det her bilfri by koncept. Sænk momsen på el biler i stedet for.

Svarnr.: 49 Borger

Vejnavn: Halmtorvet

Postnr. og by: 1700 København V

Høringssvar:
Jeg støtter forslag til nulemissionszone på Indre Vesterbro

Svarnr.: 50 Borger

Vejnavn: Bevtoftgade

Postnr. og by: 1736 København V

Høringssvar:
Jeg bor i nævnte område. Min søn er handicappet, så vi gør brug af handicapbusser, samt taxakørsel. Hvordan påvirker det hans kørsel, så han ikke bliver mere udsat end han allerede er?

Svarnr.: 51 Borger

Vejnavn: Slien

Postnr. og by: 1766 København V

Høringssvar:
kære KK,
Tak for muligheden til at påvirke beslutningen.
Jeg er helt uenig i forslaget fordi;
1, Reduktion af CO2 over Vesterbro som helhed vil formentlig være ganske ganske minimal. Også fordi zonen vil bare skubbe benzin biler over til omkring liggende vej og øje trængsel der
2, Der er mange (også mig selv) der bor lige udenfor zonen (slien 1766) som er afhængig af en fornuftig mikro benzin bil. Forslaget vil forbyde mig at køre ned Vesterbrogade mm. Det er urimeligt og helt uden miljø effekt (se 1)
3, Generelt virker forslag som endnu en hetz mod miljøvenlige benzin biler i byen med en blind tro på el biler (please KK, I har en pligt til at læs meget mere op om de indiskutabelt videnskabelige belæg for de rigtige mange negative miljømæssige konsekvenser af el biler

(inklusive batteri produktion/kort levetid/problematisk afskaffelse af batterier/ekstra slitage på vej grundet meget høj vægt/asbest belægning og mikro partikler i bremser... please read the science)
4. Forslaget ligger op til en ordentlig indskrænkning af blå parkering zone med real risiko for endnu mere bøvl og udledning med det daglige køre-i-ring-dans-kl 17-efter en plads som ikke gavner nogen eller noget overhovedet, inklusive miljøet
vh
paul

Svarnr.: 52 Borger

Vejnavn: Slesvigsgade

Postnr. og by: 1762 København V

Høringssvar:
Nej tak. Ikke noget jeg ønsker.

Svarnr.: 53 Borger

Vejnavn: Viktoriagade

Postnr. og by: 1655 København V

Høringssvar:
Jeg opponerer mod forslaget da jeg ikke mener det har nok effekt for klimaet. Trafikken vil blot blive ført ud i andre områder og overbelaste dem, hvilket er hensynsløst. Desuden vil det være et stort problem at man som privatperson ikke vil kunne få besøg af sin familie osv hvis ikke de har elbil.

Svarnr.: 54 Borger

Vejnavn: Ballumgade

Postnr. og by: 1753 København V

Høringssvar:
Jeg bakker fuldt ud op om forslaget, men vil dog foreslå, at zonens vestlige grænse flyttes ud til Vesterfælledvej, så området udvides og klimaeffekten øges.

Svarnr.: 55 Borger

Vejnavn: Vesterbrogade

Postnr. og by: 1620 København V

Høringssvar:
Jeg synes det vil være rigtig ærgerligt at indføre forslaget her, da jeg mener, at det vil risikere at isolere én som beboer på Vesterbro fra besøg fra familie, venner og bekendte, som ikke bare kan tage bussen, metroen eller toget til en. Vi glemmer tit, at der er rigtig mange steder i Danmark, hvor mange har familie boende, som IKKE er dækket af nogen form for offentlig transport. Her er man super afhængig af sin bil, og dermed også afhængig af at kunne bruge den, når man skal besøge familie eller venner i byen. Man kunne så være fristet til at sige; jamen så må de parkere et andet sted og tage bus/metro eller gå. Men dels synes jeg simpelthen bare det er at gøre parkerings- og emissionsproblemer til nogle andres. Det løser jo ikke det samlede emissionsproblem at gøre det forbudt i vores lille del af byen... Og dels vil det uden tvivl skabe et logistikproblem, særligt for børnefamilier, som ikke bare fx kan hoppe i bussen med barnevogn og 3 børn, og en afledt effekt er dermed, at de ikke vil komme så ofte på besøg, som hvis man havde mulighed for at tage egen (ikke elektrisk) bil.

Svarnr.: 56 Borger

Vejnavn: Istedgade

Postnr. og by: 1650 København V

Høringssvar:
Nej, jeg støtter det ikke, da det både ville gøre det besværligt for min familie at komme og besøge, men det også vil skabe problemer for både butikker og trafik andre steder i byen.
Det vil kun øge forureningen, at folk skal køre omveje rundt om indre Vesterbro for at nå frem til butikker og familie.
Plus hvis man læser op på konsekvenserne af el-biler, så er det som udgangspunkt ikke meget mere miljøvenligt end en fossil-bil.

Svarnr.: 57 Borger

Vejnavn: Bustrupgade

Postnr. og by: 1737 København V

Høringssvar:
Hej

Jeg stemmer nej til forslaget. Man kan ikke tvinge folk til at købe en el bil. Slet ikke når der ikke kan tilbydes opladning i det omfang det kræves. Pt har el bilister svært nok at få ladt deres bil op og endvidere også pålagt en parkerings afgift, som ikke var meningen.

Jeg stemmer nej .

Svarnr.: 58 Borger

Vejnavn: Toftegårds Allé

Postnr. og by: 2500 Valby

Høringssvar:
Tanken om et mere lukket København for traffik, i den naive tro om at det vil bringe flere folk til byen er ganske enkelt utopi fra den absolutte venstrefløj.

Kig på billeder af Nyhavn fra 1970, med Parkeringspladser til første parkét og sammenlign forretningslivet i byen med idag, hvor mange butikslokaler står tomme og de lokale erhvervsdrivende melder om faldende omsætning.
Bylivet er drevet af dem der har sin daglige gang og ikke kun turister.
Det bedste argument må vinde, og ikke en forkert sondring eller teori omkring hvad der måske virker. Vi har set det før, vi har set hvilken retning tingene går i og nu har vi resultaterne.
Nulemissionszone vil blot forværre tilstanden og er et udtryk for pseudo-politik orkestreret af nogle ESG målsætninger fra EU's side der alligevel ikke har København som interessepunkt, da der bliver snakket og sunget på helt andre tangenter.

Nej tak til nulemissionzoner. Lad byen forblive by med liv.
Og hvis I mangler empiri, så kig på Line Barfod's strålende arrangement med bænke der står rundt i gader og stræder.... Sarkasme kan forekomme!

Bilag 1 af 1 for Svarnr. 58: 20260116T10-58_Parkering og Baenke.jpg

Svarnr.: 59 Borger

Vejnavn: Stenosgade

Postnr. og by: 1616 København V

Høringssvar:
Tak for forslaget, vi har i Stenosgade været plaget af gennemkørende trafik, senest en dødsulykke foran skolen og en del trafikanter der holder med motoren tændt om vinteren, mens de venter på at få hentet et eller andet. Derfor syntes jeg at det er en meget god ide at begrænse forureningen og støjen på Vesterbro. Det må nødvendigvis også øge sikkerheden

Svarnr.: 60 Borger

Vejnavn: Esbern Snares Gade

Postnr. og by: 1725 København V

Høringssvar:
Jeg støtter fuldt ud Borgerrepræsentationens beslutning fra 21. august 2025, og forslaget om nulemissionszone på Indre Vesterbro.

Svarnr.: 61 Borger

Vejnavn: Boyesgade

Postnr. og by: 1622 København V

Høringssvar:
Nej tak til nulemissionszone på Vesterbro.

Svarnr.: 62 Borger

Vejnavn: Bodilsgade

Postnr. og by: 1732 København V

Høringssvar:
Jeg er imod indførelsen af nulemissionszone på Indre Vesterbro, da jeg ikke vurderer, at tiltaget vil have en reel positiv effekt på miljøet i området, men derimod vil medføre unødige gener og praktiske udfordringer for erhvervsdrivende og besøgende.

Svarnr.: 63 Borger

Vejnavn: Bodilsgade

Postnr. og by: 1732 København V

Høringssvar:
Jeg er imod forslaget
Jeg har svært ved at se hvordan det kan have en stor effekt, men sådan set bare kommer til at gøre det unødvendigt besværligt for bilister som er tvunget til at køre udenom hvor der så i stedet kommer meget trafik

Svarnr.: 64 Borger

Vejnavn: Skydebanegade

Postnr. og by: 1709 København V

Høringssvar:
Det. Vil jeg på ingen måde kunne godtage da jeg bor i det område og har en almedelig bil som jeg bruger hver dag til at kørte på arbejde i

Svarnr.: 65 Borger

Vejnavn: Küchlersgade

Postnr. og by: 1774 København V

Høringssvar:
Godkender.
Det er en god idé

Svarnr.: 66 Borger

Vejnavn: Vesterbrogade

Postnr. og by: 1620 København V

Høringssvar:
Som beboer på en ganske trafikeret gade kan jeg kun støtte op om dette forslag. Tak.

Svarnr.: 67 Borger

Vejnavn: Saxogade

Postnr. og by: 1662 København V

Høringssvar:
Jeg stemmer nej til dette

Svarnr.: 68 Borger

Vejnavn: Skydebanegade

Postnr. og by: 1709 København V

Høringssvar:
Kære Københavns Kommune,

Jeg vil gerne udtrykke min modstand mod forslaget om at indføre en nulemissionszone på Indre Vesterbro, som sendt i offentlig høring efter Borgerrepræsentationens beslutning den 21. august 2025.

Begrundelse for min modstand:

1. Adgang for gæster:
Det vil gøre det vanskeligt for mine gæster, især ældre personer, at besøge mig. Det er vigtigt, at de kan parkere tæt på, så de nemt kan komme frem.

2. Naturlig udfasning af benzinbiler:*
Som det står nu, bliver alle nyproducerede biler elbiler, hvilket betyder, at der sker en naturlig udfasning af benzinbiler. Det er ikke rimeligt at pålægge de nuværende ejere af benzinbiler at skrotte dem, når de stadig har værdi og kan køre.

Jeg håber, at I vil tage disse synspunkter i betragtning, da det er vigtigt at finde en balance mellem miljøhensyn og borgernes behov.

Svarnr.: 69 Borger

Vejnavn: Mysundegade

Postnr. og by: 1668 København V

Høringssvar:
Personligt synes jeg det er en dårlig ide at lukke Vesterbro af på den måde. Så kan

vesterbroere ikke længere få besøg, ikke blive afhentet af familie udenfor zonen. Det er en virkelig dårlig plan som jeg helt sikker vil stemme nej til. Tænk hvis noget sygdom opstod og man ikke kunne få et lift af familie pga de har en benzin bil og man skal tvinges til at betale taxa fordi man bor i et område nogen synes ikke skal have benzin biler. Nej tak. Og tænk på de virksomheder som skal have varer leveret, de skal finde andre metoder til at få deres varer ind i området. Det er bestemt ikke fair at ligge ekstra gebyrer på dette, da vi i forvejen har alt for høje priser i hverdagen og kun de Aller fattigste bliver hjulpet af staten. Det her lader ikke til at være gennemtænkt. Især ikke når man vælger sådan et kæmpe stort område midt i byen. Nej nej nej

Svarnr.: 70 Borger

Vejnavn: Absalonsgade

Postnr. og by: 1658 København V

Høringssvar:
Fjern alle private co2 køretøjer i hele indre København. Gør København mere cykelvenlig, bredere cykelstier og bredere fortov.
Vi starter ændringen på Vesterbro.
Hvis de rige tilflyttere altså gider at give slip på deres osende blikdåser.

Svarnr.: 71 Borger

Vejnavn: Ny Carlsberg Vej

Postnr. og by: 1760 København V

Høringssvar:
Jeg stemmer ja til forslaget og udførelsen af nulemissionszone på Vesterbro.

Svarnr.: 72 Borger

Vejnavn: Amerikavej

Postnr. og by: 1756 København V

Høringssvar:
Nej tak.

Svarnr.: 73 Borger

Vejnavn: Gasværksvej

Postnr. og by: 1656 København V

Høringssvar:
ja tak til nulemissionszonen

Svarnr.: 74 Borger

Vejnavn: Ny Carlsberg Vej

Postnr. og by: 1760 København V

Høringssvar:
Ja tak til nulemissionszone på Vesterbro

Svarnr.: 75 Borger

Vejnavn: Røddinggade

Postnr. og by: 1735 København V

Høringssvar:
Selvfølgelig er det en god ide. Vh

Svarnr.: 76 Borger

Vejnavn: Flensborggade

Postnr. og by: 1669 København V

Høringssvar:
God ide!

Svarnr.: 77 Borger

Vejnavn: Viktoriagade

Postnr. og by: 1655 København V

Høringssvar:
I am writing as a resident of Inner Vesterbro to submit my consultation response regarding the proposed zero-emission zone. I am opposed to the proposal.

As a resident, I already face significant challenges with parking in the area. The introduction of a zero-emission zone risks worsening this situation by forcing residents without electric vehicles to park outside the zone, making everyday life more difficult.

The proposal will also create problems for guests visiting residents. Friends and family who do not own electric vehicles may be forced to take long detours or be unable to visit directly, which reduces accessibility and social inclusion.

In addition, electric cars remain expensive and are not a realistic option for many residents. The proposal therefore places an unfair financial burden on residents without sufficient transitional solutions.

While I support efforts to improve the environment, I believe this proposal places disproportionate restrictions on residents and should not be adopted in its current form.

Svarnr.: 78 Borger

Vejnavn: Valdemarsgade

Postnr. og by: 1665 København V

Høringssvar:
Kære Borgerrepræsentation

Først og fremmest vil jeg rose jer for at tage klimaudfordringerne seriøst og forsøge at gøre noget aktivt. Dog har jeg visse bekymringer vedrørende nulemmissionsforslaget.

1. Loven rammer social skævt. Det er lang fra alle, der har råd til at købe en fin elbil. Jeg ved godt, at når man er beboer i zonen, er man fritaget, men man er som småbørnsforældre eller ældre nogle gange afhængig af hjælp fra nogen, som måske ikke har råd til sådan en fin bil.

2. Udviklingen på transport og elbiler er ikke langt nok fremme til at indføre forslaget. Forslaget giver kun mening, hvis transportalternativerne er gode. Det er dyrt at køre med metro og S-tog, og det er ikke alle, der har råd til at købe en elbil. Desuden er delebilsordningerne ikke den succes, som man håbede, det ville være.

3. Det kan måske have den positive indvirkning, at det bliver nemmere at finde en parkeringsplads som beboer.

4. Hvordan vil I håndhæve loven? Skal politiet patruljere, om der kører en Ford Escort rundt på indre Vesterbro og tjekke, om det er en beboer?

Svarnr.: 79 Borger

Vejnavn: Alsgade

Postnr. og by: 1764 København V

Høringssvar:
Jatak. Nulemission er super.

Svarnr.: 80 Borger

Vejnavn: Krusågade

Postnr. og by: 1719 København V

Høringssvar:
Jeg skriver for at udtrykke min dybe modstand mod det fremsatte forslag om en nulemissionszone på Indre Vesterbro. Efter min opfattelse er tiltaget både unødvendigt, socialt uretfærdigt og skaber unødig konflikt mellem borgerne.
Min modstand bygger primært på følgende punkter:
Social ulighed og forskelsbehandling: En nulemissionszone rammer socialt skævt. Det tilgodeser de borgere, der har økonomisk råderum til at investere i nye, dyre elbiler, mens ejere af benzin- og dieselbiler bliver straffet økonomisk og bevægelses mæssigt. Det skaber en uheldig kløft og konflikt mellem elbil- og benzinbilejere.
Praktisk kaos og bøderisiko: Zonen vil tvinge bilister til at køre "zigzag" gennem byen for at undgå de forbudte veje. Dette vil ikke blot øge trafikken og forvirringen i de omkringliggende gader, men øger også risikoen for, at almindelige borgere utilsigtet ender med store bøder i et uoverskueligt zonesystem.
Tiltaget er overflødigt: Som tallene viser, er vi allerede i en rivende udvikling, hvor over 60% af nye biler er elektriske. Markedet og teknologien løser opgaven af sig selv over de kommende år. Der er derfor ingen grund til at indføre så indgribende og generende restriktioner, når antallet af benzinbiler naturligt vil falde drastisk inden for en kort årrække.
Jeg opfordrer Københavns Kommune til at lade den naturlige udskiftning af bilparken gå sin gang og droppe planerne om nulemissionszoner, så vi undgår at besværliggøre hverdagen for de mange borgere, der stadig er afhængige af deres benzinbiler.
Krusågade 1719 København v

Svarnr.: 81 Borger

Vejnavn: Kvintus Allé

Postnr. og by: 2300 København S

Høringssvar:
Jeg mener ikke at zonen kun skal være nulmissionskøretøjer. Det vil forhindre alle der har en benzin eller dieseldrevet bil i at køre der og det er ikke rimeligt eller smidigt

Svarnr.: 82 Borger

Vejnavn: Vester Farimagsgade

Postnr. og by: 1606 København V

Høringssvar:
Jeg har set jeres skitse til nulemissionzone for Indre Vesterbro. Jeg mener, at det vil være en mere tilgængelig løsning for Københavns Borgere, hvis nulemissionszonerne følger parkeringslicenszonerne. Hvis man som bilist i København skal forholde sig til forskellige

zoner afhængigt af, hvor man er i byen, bliver det noget komplekst efterhånden. Men det er måske også meningen, at det skal være så besværligt som muligt for Københavns bilejere.

Svarnr.: 83 Borger

Vejnavn: Stefansgade

Postnr. og by: 2200 København N

Høringssvar:
Jeg synes at det er verdens dårligste idé. Det er en hetz mod beboere, besøgende og erhvervsdrivende på indre Vesterbro. Man kan ikke forvente at alle har mulighed for at cykle eller bruge offentlig transport (som ikke fungerer) eller har råd til at skifte til elbil. Vi bor i en by, der skal være for alle. En nulemissions-zone er symbolpolitik af værste skuffe.

Svarnr.: 84 Borger

Vejnavn: Vester Farimagsgade

Postnr. og by: 1606 København V

Høringssvar:
Det er ikke klogt at etablere en afgrænset zone midt i byen, som har andre regler end resten af byen. Det giver alt for mange problemer med folk, der ikke bor i zonen, men har et legitimt ærinde inde i zonen, som kræver brug af en bil; og det er der mange eksempler på.

Svarnr.: 85 Borger

Vejnavn: Sankelmarksgade

Postnr. og by: 1676 København V

Høringssvar:
Jeg vil bede jer forholde jer til problematikken omkring, hvis I vedtager zonen, at I potentielt tvinger en masse beboere til at erhverve sig en ny bil. Samt at hvis I ændrer på parkeringen således at de fleste pladser bliver forbeholdt el drevne køretøjer, bliver det meget udfordrende at bo med bil som ikke er el drevet i zonen.

Svarnr.: 86 Borger

Vejnavn: Kongshøjgade

Postnr. og by: 1675 København V

Høringssvar:
God idé med nulemissionszone på
Vesterbro. Efter min mening må zonen gerne være større, således at vejene omkring Enghave Parken er inkluderede og yderste gennemgående vej for kørsel med emission er Vester fælledvej

Svarnr.: 87 På vegne af interesseorganisation eller borger Salon Ghina I/S

Høringssvar:
Til Københavns Kommune,

Jeg skriver som butiksejer i Indre Vesterbro for at udtrykke min modstand mod forslaget om etablering af en nulemissionszone i området.

Forslaget vil efter min vurdering få alvorlige negative konsekvenser for de lokale butikker og erhvsdrivende. En stor del af vores kunder er afhængige af privat biltransport for at kunne besøge området til indkøb og andre ærinder. Da langt de fleste borgere fortsat ejer biler, der kører på benzin eller diesel, vil forslaget i praksis betyde, at mange kunder fravælger

området.

Det er almindeligt kendt, at andelen af borgere, der ejer elbiler, fortsat er relativt lav sammenlignet med antallet af ejere af fossildrevne køretøjer. Indførelsen af en nulemissionszone vil derfor føre til færre besøgende, faldende omsætning og betydelige økonomiske tab for butikkerne i området. For mindre erhvervsdrivende kan dette i værste fald true virksomhedens fortsatte eksistens.

Som erhvervsdrivende støtter jeg naturligvis målsætningerne om bedre miljø og mindre forurening. Det er dog afgørende, at sådanne tiltag gennemføres på en balanceret og realistisk måde, der tager hensyn til både det lokale erhvervsliv og borgernes faktiske transportmuligheder. En mere gradvis overgang, kombineret med forbedrede kollektive transportløsninger eller konkret støtte til omstilling, ville være mere hensigtsmæssig.

På denne baggrund opfordrer jeg Københavns Kommune til at genoverveje eller tilpasse forslaget, så det ikke medfører uforholdsmæssige økonomiske konsekvenser for de lokale butikker og områdets handelsliv.

Med venlig hilsen

Nasser Alawadi
Butiksejer, Indre Vester

Svarnr.: 88 Borger

Vejnavn: Mysundegade

Postnr. og by: 1668 København V

Høringssvar:
Som borgernes indre Vesterbro ville det være fantastisk med mindre luftforurening og mindre støj.

Derfor sig min kæreste og jeg JATAK til nulemissionszone.

Svarnr.: 89 På vegne af interesseorganisation eller borger Kirurgisk Klinik Vesterbro

Høringssvar:
Zonen vil begrænse patienternes mulighed for at opsøge min klinik og ekspertise. Mange patienter bruger deres bil til transport.

Svarnr.: 90 Borger

Vejnavn: Gammel Kongevej

Postnr. og by: 1610 København V

Høringssvar:
Jeg synes det er komplet vanvittigt og bør på ingen måder vedtages. Gæster, handlende, leverandører bliver væk. Dette kommer bl.a.. til at medføre endnu mere butiks død. Vi skal som borgere nok selv finde en balance og måde at reducerer vores co2 aftryk. Dette behøver hverken kommunen eller staten diktatorisk sørge for med forbudszoner som det her.

Svarnr.: 91 Borger

Vejnavn: Enghavevej

Postnr. og by: 1674 København V

Høringssvar:
Vi i vores husstand synes, det er en enormt dårlig idé. Vi anser det som en stor indgriben i folks ret til selv at bestemme.

Vi har en søn og har grundet vores arbejdssituation ofte brug for, at vores forældre kan køre ind fra landet for at passe. Det ville blive umuliggjort med dette forslag, med mindre de blev tvunget til at skifte bil. Og hvis sidstnævnte er målet, hvorfor så ikke bare udføre et landsdækkende forbud mod traditionelle biler fra februar 2026?

Vi anerkender, at formålet bag forslaget er, at gøre København grønnere. Men det er alt for tidligt i udviklingen at bandlyse traditionelle køretøjer. Ifølge Danmarks Statistiks artikel "NYT: Elbiler har rundet den halve million i Danmark" udgivet den 11. november 2025 udgjorde bestanddelen af elbiler i Danmark ultimo oktober 2025 17,4%. Det er godt hver sjette bil. Det betyder altså, at man med udgangspunkt i nuværende bestanddel, beboerne fraregnet, vil bandlyse fem ud af seks biler på Vesterbro fra primo 2028. I vores øjne er det blåøjet, alt for tidligt i udviklingen, det er voldsomt, og det er for stor en indgriben i danskernes hverdag. På engelsk hedder det governmental overreach - altså overtrædelse af grænsen for det offentliges beføjelse og uberettiget indgriben i borgernes liv.

Ud over at vi ikke ville kunne få besøg af nogle af vores venner som tidligere, ville det have stor konsekvens for vores hverdag. Vores forældre har fra deres nuværende boliger meget ringe muligheder for - og er ikke trygge ved - offentlig transport, så vores børnepasningsmulighed vil forsvinde. Forslaget vil derfor formentlig resultere i jobmæssige konsekvenser for os, fordi vores hverdag ikke kan hænge sammen mere.

Mvh.
Børnefamilien

Svarnr.: 92 Borger

Vejnavn: Flensborggade

Postnr. og by: 1669 København V

Høringssvar:
Jeg mener, at det er for begrænsende at zonen kun skal være tilgængelig for el- og brintbiler der ikke bor i zonen.
Årsagen til at jeg mener det er for begrænsende er, hvis man eksempelvis skal have besøg af familie der kommer langvejsfra og stadig kører benzin- eller dieselbil. Hvis man skal have foretaget opgaver som skal løses af håndværkere etc. der skal kunne komme til i deres respektive køretøjer.
Jeg synes det er et for højt krav at stille, indenfor en så kort tidshorisont.
Mit svar er nej, jeg synes ikke det er en god ide. Ikke før el- og brintbiler er mere udbredte end på nuværende tidspunkt.

Svarnr.: 93 Borger

Vejnavn: Sønder Boulevard

Postnr. og by: 1720 København V

Høringssvar:
Jeg stemmer imod

Svarnr.: 94 Borger

Vejnavn: Vester Farimagsgade

Postnr. og by: 1606 København V

Høringssvar:
Undertegnede ønsker ikke at give tilsagn om miljøzone i det ønskede område, jeg bor i området
og har ligeledes en hel del kunder i området, det er i forvejen som erhvervsdrivende meget besværligt at drive virksomhed i Københavns kommune, så på ingen måde tilsagn herfra.
Mvh. Malerfirmaet Bergen
Robert Bergen

Svarnr.: 95 Borger

Vejnavn: Skjalm Hvides Gade

Postnr. og by: 1728 København V

Høringssvar:
Forslaget er en god ide´. De forskellige håndværkfirmaer er i gang med at skifte til el-biler. Det sammen gælder transport firmaer mm. Så de problemer forslaget vil medføre er til at håndtere.
Et kritikpunkt kunne værre, hvorfor ikke tage hele kommunen på en gang.

Svarnr.: 96 På vegne af interesseorganisation eller borger Steen Holme Consulting ApS

Høringssvar:
Det er en vitkelig god idé, der vil forbedre folkesundheden gevaldigt

Svarnr.: 97 På vegne af interesseorganisation eller borger Ecovik Aps

Høringssvar:
Jeg er både beboer og ejer af en mindre virksomhed med adresse i Indre Vesterbro. I dag benytter vi benzinbil i både privat og erhvervsmæssig sammenhæng.

Jeg har forståelse for kommunens klimamæssige målsætninger, men ønsker at fremhæve, at forslaget kan have betydelige økonomiske konsekvenser for små virksomheder i området. For mindre virksomheder er det ikke nødvendigvis realistisk eller økonomisk muligt på kort sigt at investere i elbil.

Jeg vil derfor opfordre til, at den videre udformning af reglerne:

sikrer klare og tydelige undtagelser for beboere i zonen

fastsætter en tilstrækkelig lang og realistisk overgangsperiode

tager højde for de økonomiske og praktiske vilkår for mindre, lokalt forankrede virksomheder

Disse hensyn er efter min opfattelse afgørende for en rimelig, balanceret og socialt ansvarlig implementering af en eventuel nulemissionszone.

Svarnr.: 98 Virksomhed/Organisation

Virksomhed/Organisation: Vesterbro Lokalhistorisk Forening og Arkiv

Vejnavn:

Postnr. og by:

Høringssvar:
Jeg bor heldigvis på Ydre Vesterbro, så jeg trods alt kan parkere fra 2028, da jeg er folkepensionist og handicappet, men jeg kan stort set ikke køre rundt på Vesterbro fra 2028,

da I vil indføre nulemissionszonen på langt det meste af Vesterbro. Indre Vesterbro er faktisk et meget mindre område. I vil lave zone i det centrale Vesterbro helt frem til Enghavevej, hvor Ydre Vesterbro starter. Det vil blive umuligt for mig at kunne handle i de lokale butikker, da jeg ikke kan gå længere end 50 meter, så jeg er tvunget til at bruge min bil, som desværre er en benzinbil. Jeg har ikke råd til at købe en el-bil. Jeg vil blive tvunget til at køre store omveje for at besøge min familie, venner og bekendte og i mange tilfælde kan jeg slet ikke besøge dem længere. Hvordan kan I gøre det mod fattige pensionister, som er handicappede? I det mindste kunne I undtage handicappede, så vi stadig kan tage på besøg og handle på Vesterbro. Jeg tror at I undtager 80% af Vesterbros område fra os der bor udenfor zonen, det er da ikke rimeligt!

Svarnr.: 99 Borger

Vejnavn: Alsgade

Postnr. og by: 1764 København V

Høringssvar:
Jeg støtter forslaget om en nulemissionszone på Indre Vesterbro, fordi det vil gavne klimaet, føre til et sundere lokalt miljø for beboere og vildtlevende dyr, og gøre det hyggeligere at være nyde bylivet på gader og udendørs serveringer etc.

Svarnr.: 100 Borger

Vejnavn: Istedgade

Postnr. og by: 1650 København V

Høringssvar:
Som beboer på Vesterbro er jeg for forslaget om at indføre en nulemissionszone på Indre Vesterbro.

Luftforurening fra biltrafik øger risikoen for luftvejssygdomme, hjerte-kar-sygdomme og for tidlig død, og i et tæt bebygget område som dette mærkes konsekvenserne i hverdagen. Samtidig er støj fra fossildrevne motorer en stor gene for mange.

En nulemissionszone vil reducere både luftforurening og trafikstøj og gøre bydelen sundere og mere behagelig at bo i. Især for børn, ældre og andre sårbare grupper.

Samtidig peger nulemissionszoner frem mod fremtidens bytransport, hvor elbiler, kollektiv trafik, cykling og delebilsløsninger fylder mere, og hvor byen indrettes for mennesker frem for fossildrevne biler.

De lange overgangsperioder og muligheder for undtagelser gør forslaget rimeligt og gennemførligt.

Svarnr.: 101 Borger

Vejnavn: Eriksgade

Postnr. og by: 1708 København V

Høringssvar:
Stemmer i mod zonen på indre Vesterbro. Alle biler skal kunne køre igennem og til zonen om det er el biler eller ej! Nej tak til nul emissions zone!

Svarnr.: 102 Borger

Vejnavn: Sankelmarksgade

Postnr. og by: 1676 København V

Høringssvar:
Jeg synes overordnet det er en enormt god ide! Dog har jeg en stor bekymring, som jeg tænker mange borgere i området kan blive ramt af: familie besøg. Min far er pga sin alder ikke godt gående og en nulemissionszone vil betyde at han ikke længere kan besøge os, hjælpe med at hente min søn osv. dette vil have stor negativ indflydelse på både hans og vores liv. Jeg håber en form for gæstetilladelse for os beboere i området kunne blive overvejet for at imødekomme ovenstående problematik. For at min far skal købe ny bil for fortsat at kunne besøge sin datter og barnebarn er måske lige lovligt vidtrækkende (og i øvrigt heller ikke en mulighed for ham)

Svarnr.: 103 På vegne af interesseorganisation eller borger Fiberby

Høringssvar:
Vi bakker 100% op om forslaget og skifter vores bilpark ud til EL-biler

Svarnr.: 104 Borger

Vejnavn: Istedgade

Postnr. og by: 1650 København V

Høringssvar:
Suveræn god ide - rigtig godt forslag der tager hånd om klimaet og beboernes miljø.

Til alle modstanderne: Der er stadig 2 år til etablering af nulemissionszonen, i forhold til at besøgende (2028), ikke må køre i benzin- og dieselbiler, samt næsen 3 år for erhverv (2029). Prisen på el-biler er faldende (og salget øget), en udvikling der har stået på i flere år, og ser ud til at fortsætte.

Vi må tænke på fremtiden, ikke kun os selv.

Svarnr.: 105

Slettet af bruger

Svarnr.: 106 Virksomhed/Organisation

Virksomhed/Organisation: Rixi v/Rikke Hald Bjerre

Vejnavn:

Postnr. og by:

Høringssvar:
Jeg støtter ikke oprettelsen af en sådan zone.
1. Det vil vanskeliggøre adgang for kunderne til lokale firmaer og butikker.
2. Det vil vanskeliggøre adgang for privat besøgende og håndværkere m.fl.
3. Det vil øge presset på de omkringliggende områder.

Svarnr.: 107 Borger

Vejnavn: Vesterbrogade

Postnr. og by: 1620 København V

Høringssvar:
Til rette myndighed

For dem som bor på Vesterbro lige uden for den planlagte zone, men har sin daglige gang i området er Zonen ikke et teoretisk spørgsmål, men noget der i praksis vil påvirke vores mulighed for at færdes og udføre almindelige hverdagsaktiviteter i bydelen – særligt i

tidsrum og situationer, hvor alternative transportformer ikke altid er realistiske.

Jeg finder det problematisk, at forslaget opererer med et generelt forbud mod indkørsel for ældre biler uden i tilstrækkelig grad at tage højde for faktisk brug, vedligeholdelse og det samlede miljøaftryk over køretøjets levetid. Jeg mener derfor, at biler fra før år 2000 bør kunne omfattes af en fritagelses- eller dispensationsordning.

Det bør indgå som et legitimt bæredygtighedshensyn, at fortsat anvendelse af en eksisterende, velfungerende bil i mange tilfælde kan være mere ressourceansvarligt end at fremtvinge udskiftning til et nyt køretøj. Produktion af nye biler – herunder elbiler – er forbundet med et betydeligt forbrug af råstoffer, energi og CO_2-udledning, hvilket ofte undervurderes i vurderingen af miljøeffekten.

En mere nuanceret tilgang til bæredygtighed bør derfor baseres på et livscyklusperspektiv, hvor genbrug, lang levetid og ansvarlig anvendelse vægtes sammen med lokale emissionskrav.

Jeg vil på den baggrund opfordre til, at forslaget justeres, så der indarbejdes mulighed for differentierede regler eller fritagelser for ældre køretøjer, særligt for borgere med et dokumenteret og regelmæssigt behov for adgang til området. En sådan tilgang vil styrke både proportionalitet, retfærdighed og den samlede bæredygtige effekt af tiltaget.

Svarnr.: 108 Borger

Vejnavn: Krusågade

Postnr. og by: 1719 København V

Høringssvar:
Jeg er stor fortaler for en nulemissionszone på Indre Vesterbro og ser gerne, at dette forslag realiseres. Det bør ikke involvere en helbredsrisiko at bo i byen, derfor byder jeg i høj grad dette forslag velkommen.

Svarnr.: 109 Borger

Vejnavn: Oehlenschlægersgade

Postnr. og by: 1663 København V

Høringssvar:
Til Klima-, Miljø- og Teknikudvalget
Københavns Kommune

Jeg skriver som beboer på Indre Vesterbro vedrørende forslaget om etablering af nulemissionszone.

Jeg støtter grundlæggende formålet med nulemissionszoner og ønsket om at forbedre luftkvalitet og reducere CO_2-udledning i København. Samtidig finder jeg det vigtigt, at ordningen udformes proportionalt og tager højde for almindelige familiers hverdag og nødvendige omsorgsrelationer.

Jeg vil derfor gøre opmærksom på et væsentligt forhold, som ikke fremgår tydeligt af forslaget:
Nemlig muligheden for, at beboeres nærmeste familie kan køre ind i zonen i forbindelse med pasning af børn.

I mit tilfælde afhentes og passes vores børn jævnligt af deres bedsteforældre. De har ikke mulighed for at skifte til nulemissionskøretøj - og kører i en benzinbil. Denne kørsel er ikke et valg af bekvemmelighed, men en nødvendig del af vores børnepasning og familiens daglige funktion. Hvis denne mulighed bortfalder, vil det have reelle konsekvenser for familielivet og

forældres mulighed for at arbejde.

Jeg finder det derfor rimeligt og nødvendigt, at ordningen indeholder en eksplicit mulighed for, at beboere kan registrere et begrænset antal familiemedlemmers køretøjer, når kørslen har et klart og legitimt formål som:

1) afhentning og pasning af børn

2) hjælp til familiemedlemmer i hverdagen

3) tilsvarende omsorgs- og støttefunktioner

Forslag til konkrete løsninger:

Jeg vil foreslå, at kommunen overvejer én eller flere af følgende modeller:

A. Registreringsordning for familiemedlemmers køretøjer: Beboere gives mulighed for at registrere fx 1–2 nummerplader tilknyttet nær familie med dokumenteret formål (børnepasning, omsorg m.v.).

B. Tidsbegrænset adgangstilladelse: Midlertidige eller gentagne adgangstilladelser, fx i bestemte tidsrum (morgen/eftermiddag), målrettet afhentning og aflevering af børn.

Formålsbestemt undtagelse: En undtagelseskategori svarende til eksisterende undtagelser for beboere, men målrettet familierelaterede kørselsbehov, som ikke er dækket af beboerstatus.

Disse løsninger vil kunne administreres digitalt og målrettet og vil ikke underminere zonens overordnede klimaformål, men sikre social rimelighed og praktisk gennemførlighed.

Afslutningsvis vil jeg opfordre udvalget til at sikre, at nulemissionszonen ikke utilsigtet rammer familier, der er afhængige af hjælp fra pårørende uden mulighed for at skifte køretøj.

Med venlig hilsen
Kir

Svarnr.: 110 Borger

Vejnavn: Mysundegade

Postnr. og by: 1668 København V

Høringssvar:
Fuldkommen uhørt chikane og ren symbolpolitik
Vil være ødelæggende for små og mindre butikker som lever af kunder som ikke kun er lokale. Det gør ingen forskel for co2 udslippet og presser på sigt beboere ud som ikke har råd til nul emissions køretøjer. Det bliver et klart nej tak herfra

Svarnr.: 111 Virksomhed/Organisation

Virksomhed/Organisation: Vu Banh Mi

Vejnavn:

Postnr. og by:

Høringssvar:
Jeg skriver som virksomhedsejer i København for at afgive høringssvar vedrørende forslaget

om at indføre et forbud mod kørsel med andre køretøjer end el i byen.

Jeg har fuld forståelse for ønsket om at reducere CO_2-udledning og forbedre luftkvaliteten i København. Det er vigtige og nødvendige mål. Dog er jeg bekymret for, at forslaget – i sin nuværende form – vil få alvorlige konsekvenser for byens virksomheder og det levende bymiljø, som København er kendt for.

Mange virksomheder er afhængige af kunder, leverandører og samarbejdspartnere, som ikke har mulighed for at køre elbil på nuværende tidspunkt. Et totalforbud risikerer at afskære en stor gruppe mennesker fra at komme ind til byen. Det vil betyde færre kunder, mindre omsætning og i sidste ende svækkelse af bylivet. Især mindre og lokale virksomheder vil blive hårdt ramt.

Derudover er omstillingen til el-køretøjer fortsat forbundet med høje omkostninger. Ikke alle virksomheder eller privatpersoner har økonomisk mulighed for at skifte køretøj inden for en kort tidsramme. Et for hurtigt indgreb kan derfor opleves som uforholdsmæssigt og socialt skævt.

Jeg opfordrer derfor kommunen til at overveje mere fleksible løsninger, såsom længere overgangsperioder, undtagelser for erhvervskørsel, eller en gradvis indfasning, der tager hensyn til erhvervslivet. Kun gennem dialog og realistiske løsninger kan vi sikre både en grønnere by og et fortsat stærkt byliv.

Svarnr.: 112 Borger

Vejnavn: Mysundegade

Postnr. og by: 1668 København V

Høringssvar:
Godt nok et trist forslag. Det er ikke alle som har muligheden for at købe el bil. Hvad gør dem som er afhængige af deres bil for at få hverdagen til hænge sammen med arbejde og familien? Stort nej tak til det her forslag.

Svarnr.: 113 På vegne af interesseorganisation eller borger Vesterbro Familielæge

Høringssvar:
Københavns Kommune
Mobilitet, Klimatilpasning og Byvedligehold
Islands Brygge 37
2300 København S

Vedr.: Høringssvar om forslag til nulemissionszone på Indre Vesterbro

Jeg skriver hermed for at gøre indsigelse mod forslaget om at indføre en nulemissionszone på Indre Vesterbro.

Selvom intentionen om at forbedre luftkvalitet og reducere CO_2-udledning er forståelig og vigtig, mener jeg, at det fremlagte forslag er socialt skævt, utilstrækkeligt belyst og risikerer at få alvorlige negative konsekvenser for beboere, lokale erhvervsdrivende og områdets sammenhængskraft.

1. Social skævhed og økonomisk belastning
Forslaget rammer især beboere med almindelige og lave indkomster, som ikke har økonomisk mulighed for at udskifte deres bil til el eller brint inden for den foreslåede tidsramme. Mange beboere på Vesterbro er afhængige af bil af praktiske årsager (arbejde, børn, handicap, pårørende), og for dem vil forslaget i praksis fungere som et forbud – ikke et

incitament. Det er problematisk, at den grønne omstilling i så høj grad finansieres af privatpersoner, der ikke har reelle alternativer.

2. Utilstrækkelige alternativer til privat bilisme
Den kollektive trafik på Vesterbro er allerede presset, og der findes ikke tilstrækkelige løsninger for alle behov – særligt ikke for familier, håndværkere, omsorgsarbejde og personer med nedsat mobilitet. Det er urealistisk at forvente, at disse grupper kan undvære bil, uden at der først er etableret markant bedre alternativer.

3. Konsekvenser for lokale erhverv og håndværk
Små erhvervsdrivende, håndværkere og servicevirksomheder risikerer at blive udelukket fra området eller påført store ekstraomkostninger. Dette kan føre til lukninger, færre lokale tilbud og et mere ensartet og mindre levende byområde – stik imod Københavns erklærede mål om mangfoldige bydele.

4. Manglende dokumentation for lokal effekt
Det fremgår ikke klart, hvilken konkret forbedring af luftkvaliteten på Indre Vesterbro der forventes, eller om effekten står mål med de omfattende indgreb i borgernes hverdag. Der savnes mere lokal og gennemsigtig dokumentation samt en vurdering af alternative, mindre indgribende tiltag.

5. Risiko for øget ulighed og forskydning af problemer
Forslaget risikerer at skubbe trafik og forurening til naboområder frem for reelt at reducere den. Samtidig kan det bidrage til yderligere social opdeling mellem dem, der har råd til nye biler, og dem, der ikke har.

Afslutning
Jeg opfordrer Københavns Kommune til enten at trække forslaget tilbage eller udsætte det, indtil der foreligger:

- Reelle og økonomisk tilgængelige alternativer for alle beboergrupper
- En mere retfærdig overgangsordning
- Solid dokumentation for lokale gevinster
- En model, hvor byrden ikke ensidigt placeres hos borgere og små erhverv

Den grønne omstilling må være socialt retfærdig for at være bæredygtig.

Med venlig hilsen
Luu
Driftschef, Vesterbro Familielæge

Svarnr.: 114 På vegne af interesseorganisation eller borger Vesterbro Familielæge

Høringssvar:
Københavns Kommune
Mobilitet, Klimatilpasning og Byvedligehold
Islands Brygge 37
2300 København S

Vedr.: Høringssvar om forslag til nulemissionszone på Indre Vesterbro

Jeg skriver hermed for at gøre indsigelse mod forslaget om at indføre en nulemissionszone på Indre Vesterbro.

Selvom intentionen om at forbedre luftkvalitet og reducere CO_2-udledning er forståelig og vigtig, mener jeg, at det fremlagte forslag er socialt skævt, utilstrækkeligt belyst og risikerer at få alvorlige negative konsekvenser for beboere, lokale erhvervsdrivende og områdets

sammenhængskraft.

1. Social skævhed og økonomisk belastning
Forslaget rammer især beboere med almindelige og lave indkomster, som ikke har økonomisk mulighed for at udskifte deres bil til el eller brint inden for den foreslåede tidsramme. Mange beboere på Vesterbro er afhængige af bil af praktiske årsager (arbejde, børn, handicap, pårørende), og for dem vil forslaget i praksis fungere som et forbud – ikke et incitament. Det er problematisk, at den grønne omstilling i så høj grad finansieres af privatpersoner, der ikke har reelle alternativer.

2. Utilstrækkelige alternativer til privat bilisme
Den kollektive trafik på Vesterbro er allerede presset, og der findes ikke tilstrækkelige løsninger for alle behov – særligt ikke for familier, håndværkere, omsorgsarbejde og personer med nedsat mobilitet. Det er urealistisk at forvente, at disse grupper kan undvære bil, uden at der først er etableret markant bedre alternativer.

3. Konsekvenser for lokale erhverv og håndværk
Små erhvervsdrivende, håndværkere og servicevirksomheder risikerer at blive udelukket fra området eller påført store ekstraomkostninger. Dette kan føre til lukninger, færre lokale tilbud og et mere ensartet og mindre levende byområde – stik imod Københavns erklærede mål om mangfoldige bydele.

4. Manglende dokumentation for lokal effekt
Det fremgår ikke klart, hvilken konkret forbedring af luftkvaliteten på Indre Vesterbro der forventes, eller om effekten står mål med de omfattende indgreb i borgernes hverdag. Der savnes mere lokal og gennemsigtig dokumentation samt en vurdering af alternative, mindre indgribende tiltag.

5. Risiko for øget ulighed og forskydning af problemer
Forslaget risikerer at skubbe trafik og forurening til naboområder frem for reelt at reducere den. Samtidig kan det bidrage til yderligere social opdeling mellem dem, der har råd til nye biler, og dem, der ikke har.

Afslutning
Jeg opfordrer Københavns Kommune til enten at trække forslaget tilbage eller udsætte det, indtil der foreligger:

- Reelle og økonomisk tilgængelige alternativer for alle beboergrupper
- En mere retfærdig overgangsordning
- Solid dokumentation for lokale gevinster
- En model, hvor byrden ikke ensidigt placeres hos borgere og små erhverv

Den grønne omstilling må være socialt retfærdig for at være bæredygtig.

Med venlig hilsen
Luu
Driftschef, Vesterbro Familielæge

Svarnr.: 115 Borger

Vejnavn: Viktoriagade

Postnr. og by: 1655 København V

Høringssvar:
Jeg finder det dybt problematisk, at man i Københavns Kommune endnu engang forsøger at inddæmme og kontrollere beboernes egen vilje til at benytte det transportmiddel, de ønsker.

Det virker naivt, at Københavns Kommune ikke betragter det voksende problem omkring

forståelsen af elbiler og deres produktionsomkostninger i forhold til batteriernes levetid. Ved at foreslå at indlemme en hel bydel, der udelukkende begrænses til den skjulte CO_2-synder.

Dertil vil dette sandsynligvis ramme skævt, idet det især vil være ældre og udefrakommende besøgende, som bliver ramt. Parkeringen vil skulle placeres andensteds uden for zonen, hvorefter en utilregnelig offentlig transport påtvinges for at nå deres destination.

Hvordan har Københavns Kommune efterfølgende tænkt sig at etablere parkeringsforhold for besøgende uden for zonen? Hvordan vil de fremtidige udsigter for parkering i zonen se ud for beboere, der ikke har råd til "nulemissionsbiler"?

Desværre ligner dette endnu et forhastet forsøg på at gennemføre stemmeslugende tiltag uden tanke på de mange mennesker, som tiltaget vil påvirke negativt. Vesterbro bør og skal være for mangfoldigheden og bør ikke være et forsøgsområde for ugennemtænkte woke-principper.

Svarnr.: 116 Borger

Vejnavn: Heklas Allé

Postnr. og by: 2300 København S

Høringssvar:
Som jeg læser kortet, så kan man i følge forslaget fremover ikke i en benzinbil afhente gæster ved Hovedbanen, der er ankommet til København med tog fra provinsen.
Det er ikke på nogen måde fremmende for brug af den kollektive trafik på tværs af landet, og det vil blive et stort problem for mange ældre familiemedlemmer med bagage. En taxa fra Hovedbanen til en destination på måske 5-7 km. fra City vil meget hurtigt fordyre rejsen med op til 200 kr. hver vej, og det vil have en uduelig slagside.

Svarnr.: 117 Virksomhed/Organisation

Virksomhed/Organisation: The Real Sound Company ApS

Vejnavn:

Postnr. og by:

Høringssvar:
Vil stemme imod forslag om at gøre 0 emmision zone på ENghavevej. Der er ikke mange muligheder for at køre fra A til Z når denne direkte gennemgangs strækning laves til 0 emmisions zone. Det vil betyder store omveje via mindre veje for at komme fra A til B.

Svarnr.: 118 Borger

Vejnavn: Oehlenschlægersgade

Postnr. og by: 1663 København V

Høringssvar:
Er ikke for nul emission før 2035

Svarnr.: 119 Borger

Vejnavn: Broagergade

Postnr. og by: 1672 København V

Høringssvar:
Det var da det mest latterlige forslag i mandsminde , Hvad tænker man lige på Det er et

rungende Nej Herfra hele Vesterbro vil gå i stå bydelen skal ikke forvandles til et cykel Helvede det er slemt nok som det allerede er

Svarnr.: 120 På vegne af interesseorganisation eller borger Oliviand ApS

Høringssvar:
Jeg tænker beboere lige uden for zonen bliver lidt træt af parkerede/gennemkørende biler

Svarnr.: 121 Borger

Vejnavn: Vesterfælledvej

Postnr. og by: 1750 København V

Høringssvar:
jeg syntes at det er latterligt at man har lukket alle gader af for at få alle biler ud af Københavns
kommune så alle biler og busser på Vesterfælledvej hvor jeg bor og det er ikke fordi jeg har bil selvom godt kunne købe en hvis jeg ville og jeg køre også bedre bil end nogen af de paphjerner
der kører hver dag og så sæt lys på de fodgænger felter der er på Vesterfælledvej for hverken

biler eller busser overholder de regler der er at man skal holde tilbage når folk skal over gaden.

Svarnr.: 122 Borger

Vejnavn: Ny Carlsberg Vej

Postnr. og by: 1760 København V

Høringssvar:
Jeg ønsker ikke at stemme for. Vi har ikke bil men min far er handicappet og har brug for at kunne komme i bil helt hen til vores dør for at besøge os hvorfor dette ikke vil være ham muligt hvis der ikke må kører biler på vores vej

Svarnr.: 123 Borger

Vejnavn: Sønder Boulevard

Postnr. og by: 1720 København V

Høringssvar:
Jeg mener at det er for kort tid for os privatpersoner at udskifte vores biler til El da den mest miljøvenlige løsning stadig er at de biler der ikke er el, først bliver udskiftet når de er slidt ned.

Min dieselbil er kun 12 år gammel og har mange år endnu.

Så jeg er ikke for forslaget endnu.

Svarnr.: 124 Borger

Vejnavn: Tøndergade

Postnr. og by: 1752 København V

Høringssvar:
Det var dog et fremragende forslag og en adfærdsforandrende idé.

Kunne man forestille sig, at undtagelsen for beboerne på Indre Vesterbro blev gradvist afskaffet på en 5 eller 10 års periode, så hele Indre Vesterbro blev forbeholdt beboere i

emissionsfrie biler?

Svarnr.: 125 Borger

Vejnavn: Vesterbrogade

Postnr. og by: 1620 København V

Høringssvar:
Jeg synes det er overflødigt. Der er i forvejen strenge miljøkrav til køretøjer, og overgangen til elbiler går meget hurtigere end man forventede for få år siden, så antallet af fossilbiler vil formodentlig ikke være overvældende i 2028.

Svarnr.: 126 Borger

Vejnavn: Flensborggade

Postnr. og by: 1669 København V

Høringssvar:

Til trods for at jeg ikke selv har bil, mener jeg, at klimahysteriet for længst har taget fuldstændig overhånd. I princippet er jeg ligeglad med, om en bil kører på el, benzin eller diesel. Det afgørende for mig er ikke drivmidlet, men den måde, man politisk har valgt at gøre hverdagen unødigt besværlig for helt almindelige mennesker.

Lad dog de mennesker, der fortsat ejer og bruger benzin- og dieseldrevne biler på Vesterbro, få mulighed for både at køre igennem bydelen og parkere deres bil. I stedet har vi fået en by, hvor adgang begrænses, parkeringspladser fjernes, og store dele af vejarealet reserveres til elbiler, der ofte ikke engang er til stede. Resultatet er grimme opladningsstandere og tomme P-pladser, som står ubrugte hen, mens beboere, håndværkere og besøgende kører rundt i ring.

Det er grøn symbolpolitik uden proportioner og uden respekt for virkeligheden. Man skaber irritation, splittelse og praktiske problemer, men kan knap nok dokumentere en reel klimaeffekt. Klimaindsatsen bør være fornuftig, gradvis og socialt retfærdig – ikke moraliserende, ekskluderende og styret af ideologi frem for sund fornuft.

Selv ikke AQI-målingerne fra de sidste mange årtier formår at afsløre et Danmark, der bare har flirtet med den røde alarmzone.

Githa Schultz

Svarnr.: 127 Borger

Vejnavn: Arkonagade

Postnr. og by: 1726 København V

Høringssvar:
Kære Mobilitet, Klimatilpasning og Byvedligehold

Tak for henvendelsen.

Borgerrepræsentationens forslag vil medvirke til en drastisk ændring i adgangen til samfundet for borgere og rejsende i Danmark. Jeg mener Borgerrepræsentationen går for vidt og vil flytte på uligheden i Danmark, både lokalt som nationalt.

Der findes tusinder af eksempler på enlige og familier, for, hvem det ikke er økonomisk muligt eller ansvarligt at skifte forbrændingsbilen ud. Samtidig er det hyklerisk at forslaget ikke gøres gældende for beboerne på Vedsterbro. Det er så galt som det kan være for vores danske samfund.

Skal Vesterbro være en isoleret højborg for egoister med et regelvælde, der dem selv undtaget?

Hvor mange regler af denne karakter kan følge i kølvandet herpå?

Det danske samfund skal løfte i fællesskab. Vesterbro skal ikke stille sig udenfor. Det er vigtigt, at vi, trods vores forskelligheder ikke skaber parallelsamfund, og slet ikke når det kommer til adgangen til samfundet. Sammen med ytringsfriheden er den frie bevægelighed en af de stærkeste grundpiller i et frit land. Dette vil Borgerrepræsentationen gerne se ødelagt med dette forslag. Dog, naturligvis kun for andre end dem selv. Føj, hvor burde de skamme sig!

Omstillingen til emissionsfrie køretøjer er godt på vej, se på salgstallene. Udviklingen i et samfund er nødt til at ske over tid. Og heldigvis arbejder tiden med os! Jeg tror derfor ikke årsagen til dette forslag beror synderligt på emission, for hvorfor skulle forslaget så ikke inkludere beboerne på Vesterbro? Jeg mener at sådan forslag kun kan komme fra asociale egoister:

Borgerrepræsentationens forslag handler om at tage fra andre og samtidig undsige sig eget ansvar for en fælles opgave.

NEJ TAK til dette samfundsskadelige og samfundsødelæggende forslag.

Mvh.
Søren Hvid

Svarnr.: 128 Borger

Vejnavn: Peder Hjorts Vej

Postnr. og by: 2500 Valby

Høringssvar:
Nulemissionszone Indre Vesterbro

Jeg ønsker hermed at afgive høringssvar vedrørende forslaget om etablering af en nulemissionszone på Indre Vesterbro.

Forslaget indebærer meget vidtgående indgreb i borgeres og erhvervsdrivendes hverdag i en tæt beboet del af Danmarks hovedstad. Netop derfor er det afgørende, at beslutningen hviler på et klart, gennemsigtigt og dokumenteret grundlag.

På nuværende tidspunkt savnes der svar på en række helt centrale spørgsmål, herunder:

• Hvordan forbuddet konkret skal håndhæves i praksis

• Hvilke konsekvenser det får for beboere uden mulighed for hurtig biludskiftning

• Hvordan erhverv, håndværkere,
leverandører og servicefunktioner påvirkes

• Den reelle klima- og miljøeffekt sammenholdt med de samfundsøkonomiske konsekvenser

• Risikoen for øget søgekørsel, omlægning af trafik og lækage til andre bydele

Derudover savnes en samlet samfundsøkonomisk vurdering, herunder dokumentation for proportionalitet mellem indgrebets omfang og den forventede effekt.

København er ikke kun en bydel, men Danmarks hovedstad og en arbejdsby for titusinder af mennesker. Tiltag af denne karakter bør derfor baseres på dokumenterede effekter, realistisk håndhævelse og reel borgerinddragelse, ikke på antagelser eller symbolske virkemidler.

Jeg opfordrer derfor til, at beslutningsgrundlaget styrkes markant, før der træffes endelig beslutning og at alternative, mindre indgribende virkemidler undersøges seriøst.

Svarnr.: 129 Borger

Vejnavn: Sønder Boulevard

Postnr. og by: 1720 København V

Høringssvar:
Nej tak...
Det vil give for mange problemer, for familier der har familie uden for zonen. Min familie der ikke har EL bil vil så ikke ha muligheden for at besøge os. Ved godt der er offentlig transport, men det er ikke en mulighed i denne situation. Er sikker på der er flere end os der står i den situation.
Tænker os at de folk der har råd til så dyr en bil vil blive favoriseret ,mere end de Er i forvejen.
Det er samtidig dybt latterligt at lave ladestandere alle steder, folk skal lade på samme vilkår som forsilbiler, nemlig på tanken...
Så er kæmpe Nej tak her fra.
Hvad er der blevet af Vesterbro??????

Svarnr.: 130 Borger

Vejnavn: Erik Ejegods Gade

Postnr. og by: 1731 København V

Høringssvar:
Jeg synes, det er en fantastisk ide, der kan bidrage til mindre forurening. For min skyld kunne man godt gå skridtet videre, og lave bilfri veje eller områder, hvilket kunne gøre byen endnu mere attraktiv at bo i.

Svarnr.: 131 Borger

Vejnavn: Skelbækgade

Postnr. og by: 1717 København V

Høringssvar:
Jeg kan ikke støtte op om indførelsen af en nulemissonszone på Indre Vesterbro.

Som beboer i området ser jeg en række problemer som vil gøre det praktisk umuligt at bo i området og få dagligdagen til at fungere.

- I forbindelse med mit arbejde anvender jeg ofte en af min arbejdsplads mange forskellige benzinbiler. Det gælder ved parkering "over natten" så jeg kan komme hurtigt afsted næste morgen til arbejdsopgaver i den anden del af landet. Eller når jeg kommer retur, hvor jeg har behov for at parkere bilen og bringe bagage og arbejdsudstyr op til min bopæl, for derefter at køre videre til arbejdspladsen langt uden for zonen. Der bør indføres en regel om at beboernes arbejdsbiler kan parkere i zonen, og at tilladelsen er "hængt op på beboeren" og ikke bilen. Som sagt har min arbejdsplads mange forskellige arbejdsbiler, og det er ikke muligt at reservere en "personlig" bil.

- Dernæst bør der indføres en regel om at leje- eller leasingbiler (benzin) som er leaset/lejet af beboerne gerne må køre og parkere i nulemissionszonen. Der bør indføres en ordning, så beboerne kan få en sådan tilladelse omgående, og ikke skal vente 1-2-5 dage på en tilladelse f.eks. fra Parkering København.

- Ligeledes virker det fuldstændig uigennemtænkt, at parkeringspladsen på Banegårdspladsen ved Københavns Hovedbanegård er medtaget i nulemissionszonen. Som en af landets travleste stationer, hvor der er behov for at hente/sætte rejsende af, så virker det virkelig mærkeligt at denne kiss-and-ride plads er taget med indenfor zonen. Det må da være en fejl fra kommunens side?

Selvom jeg har forståelse for omstilling fra benzin til elbiler, så er dette forslag fuldstændig uigennemtænkt, og tager tydeligvis ikke højde for at vi faktisk er nogen som lever inden for zonen og som også har et arbejde vi skal passe.

Svarnr.: 132 Borger

Vejnavn: Amerikavej

Postnr. og by: 1756 København V

Høringssvar:
Jeg mener, at en nulemissionszone her på Vesterbro kan risikere at få ret store sociale og praktiske konsekvenser.

For det første kan ordningen skabe en tydelig social slagside, da borgere med lavere indkomster og små erhvervsdrivende ofte ikke har økonomisk mulighed for hurtigt at udskifte deres bil med et nulemissionskøretøj.

Samtidig er den samlede klimaeffekt tvivlsom, da Vesterbro udgør et begrænset område, og forureningen i høj grad blot kan blive flyttet til omkringliggende kvarterer frem for reelt reduceret.

Endelig indebærer en nulemissionszone et markant indgreb i de lokales mobilitet og valgfrihed. Selvom lokale beboere fortsat må køre ind i zonen, kan tiltaget stadig begrænse mobiliteten for mange, herunder besøgende, pårørende, håndværkere og andre nødvendige servicefunktioner. Dette kan gøre hverdagen mere besværlig for beboerne selv og mindske tilgængeligheden til bydelen, uden at der nødvendigvis opnås en proportional miljøgevinst.

Svarnr.: 133 Borger

Vejnavn: Abel Cathrines Gade

Postnr. og by: 1654 København V

Høringssvar:
Stort ja tak til nulemmissionszone

Svarnr.: 134 Borger

Vejnavn: Skydebanegade

Postnr. og by: 1709 København V

Høringssvar:
Hvis der skal være 0-emmissionszone kunne man jo overveje at indføre gæstebilletter til hhv. familiebesøg, håndværkerbesøg mv.

Svarnr.: 135 Borger

Vejnavn: Vesterbrogade

Postnr. og by: 1620 København V

Høringssvar:
Det lyder great, men elbiler er kun marginalt bedre end diesel. Fuck elbiler også. Der er for mange parkeringspladser på Vesterbro, og opportunistiske parkeringspladser, hvor biler holder på en del af vejen som er indtegnet som cykelsti. Det kunne være fedt hvis vi bare havde færre biker, punktum, men som minimum færre parkeringspladser på Vesterbro.

Svarnr.: 136 Borger

Vejnavn: Nordre Frihavnsgade

Postnr. og by: 2100 København Ø

Høringssvar:
Jeg ønsker hermed at afgive høringssvar vedrørende det fremlagte forslag.

Forslaget indebærer betydelige og omfattende indgreb i borgeres og erhvervsdrivendes hverdag. Netop derfor er det afgørende, at en eventuel beslutning hviler på et solidt, gennemsigtigt og veldokumenteret grundlag.

På nuværende tidspunkt savnes der svar på en række helt centrale spørgsmål, heriblandt:

• Hvordan forslaget konkret vil blive implementeret og håndhævet i praksis
• Hvilke konsekvenser forslaget får for borgere med begrænsede økonomiske muligheder for at udskifte benzin- eller dieselbil til elbil
• Hvordan forslaget påvirker borgernes hverdag, herunder muligheden for at modtage besøg af familie og venner samt transport af børn og/eller børnebørn i dagligdagen
• Hvordan forslaget påvirker borgernes trivsel og livskvalitet
• Hvordan forslaget påvirker butikker og erhverv
• Hvordan påvirker det håndværkere, leverandører og øvrige servicefunktioner
• Hvordan forslaget påvirker pendlere og gæster til byen
• Den reelle klima- og miljøeffekt set i forhold til de samfundsøkonomiske og sociale konsekvenser, vvm-redegørelse
• Risikoen for afledte effekter såsom omlægning af trafik, øget belastning af nærliggende områder samt øvrige utilsigtede bivirkninger

Derudover savnes der en samlet samfundsøkonomisk vurdering, herunder dokumentation for proportionalitet mellem indgrebets omfang og den forventede effekt. Hertil kommer spørgsmålet om forslaget har tilstrækkelig klar legalitet.

København er Danmarks hovedstad. Det bør derfor tydeliggøres, med hvilket juridisk grundlag forslaget kan gennemføres, herunder i hvilket omfang en så vidtgående regulering kan vedtages kommunalt uden inddragelse af Folketinget.

Tiltag af denne karakter bør baseres på dokumenterede effekter, realistiske forudsætninger for håndhævelse samt borger- og interessentinddragelse.

Borgerne fortjener, at beslutninger ikke træffes på baggrund af ideologi, antagelser eller symbolske virkemidler, men på et oplyst og grundigt gennemarbejdet grundlag. Det skylder I politikere også jer selv, hvis I vil tages seriøst og vil respekteres.

Jeg opfordrer derfor til, at beslutningsgrundlaget styrkes med svar på ovenstående spørgsmål, før der træffes endelig beslutning, og at alternative, mindre indgribende virkemidler undersøges seriøst.

Svarnr.: 137 Borger

Vejnavn: Hedebygade

Postnr. og by: 1754 København V

Høringssvar:
Det er super problematisk i henhold til besøg af venner/familie, samt hjælp fra venner/familie eller leje af bil/varevogn ved fx flytning, renovering, store indkøb i fx IKEA, kørsel til og fra genbrugspladsen. I forvejen er vi beboer helt vildt begrænset i ovenstående pga. de kæmpe dyre parkeringsafgifter!!
Rigtig mange børnefamilier har ofte brug for pasning af vores børn af fx bedsteforældre som kan komme langvejsfra og dermed afhængig af at kunne komme i bil. Mine forældre har fx ikke råd til at komme på besøg i længere tid som det er nu blot pga p-afgifterne som er enorme!! Det begrænser vores samvær i familien/vennekredse.
Jeg har selv været igennem et cancerforløb, med daglige hospitalsbesøg, hvor jeg har været så syg og svækket at jeg måtte fragtes til og fra hospitalet (HVER DAG) af venner/familie når jeg skulle til kemo og eller strålebehandlinger. Ligeledes tænker jeg at mange ældre mennesker står i lign. situationer ganske ofte. Og i det hele taget ved (akut) sygdom af den ene eller anden art hvor nogen kan have brug for kørsel til og fra læge, hospitaler osv.
Der er mange skilsmissebørn hvor den ene forældre bor uden for zonen og igen vil dette være et problem for mange familier!!
Det her forslag er simpelthen uden tvivl på ingen måde gennemtænkt!!!

Svarnr.: 138 Borger

Vejnavn: Ballumgade

Postnr. og by: 1753 København V

Høringssvar:
Jeg vil anmode om at adgangen til Scandic Hotels parkeringskælder på Skelbækgade lægges uden for nul emissions zonen. Det er den ikke i det publicerede forslag, hvor zonen starter i lyskrydset syd for indkørslen.
Parkeringskælderen rummer p-pladser som forvaltningen har lejet og stiller til rådighed for borgerne, så der bør være adgang på samme måde, som det er tilfældet med de to parkeringskældre i Matthæusgade.

Svarnr.: 139 Borger

Vejnavn: Borrekrattet

Postnr. og by: 2800 Kongens Lyngby

Høringssvar:
Jeg synes det i forhold til opnået miljøgevinst er spild af penge at etablere en sådan emissionsfri zone og en helt unødig begrænsning for beboere i området.
Det er ren propaganda og symbolpolitik uden målbar effekt.
mvh
PA, ejer af Godsbanegade 3, st.tv.

Svarnr.: 140 Borger

Vejnavn: Amerikavej

Postnr. og by: 1756 København V

Høringssvar:
Det er en virkelig god idé. Jeg vil gerne bakke op om nulemmissionszonen på Vesterbro.

Svarnr.: 141 Borger

Vejnavn: Borrekrattet

Postnr. og by: 2800 Kongens Lyngby

Høringssvar:
Jeg synes det en dårlig idé, og unødig hindring af borgernes mulighed for at komme rundt. Ulemperne vil langt overstige de fordele det vil give.

Svarnr.: 142 Borger

Vejnavn: Eskildsgade

Postnr. og by: 1657 København V

Høringssvar:
Høringssvar vedrørende forslag om nulemissionszone på Indre Vesterbro

Indsigelse – nej tak til forslaget i sin nuværende form

Jeg gør hermed indsigelse mod forslaget om at etablere en nulemissionszone på Indre Vesterbro. Forslaget fremstår som uforholdsmæssigt, socialt skævt, utilstrækkeligt dokumenteret og mangelfuldt belyst i forhold til både praktiske, økonomiske og samfundsmæssige konsekvenser.

1. Alvorlige sociale konsekvenser for beboere
Forslaget vil i praksis gøre det markant vanskeligere – og i mange tilfælde umuligt – for familie, venner og pårørende at besøge beboere på Indre Vesterbro, hvis de ikke råder over el- eller brintbil. Dette rammer især:

- ældre familiemedlemmer, som ikke kan benytte offentlig transport
- børnefamilier, der er afhængige af bedsteforældres hjælp
- pårørende ved sygdom, handicap eller akutte situationer
- familier med små børn, hvor transport af barnevogne, autostole og udstyr ikke er realistisk uden bil

Offentlig transport og cykel er ikke realistiske alternativer for alle, og forslaget risikerer derfor at føre til reel social isolation og svækkelse af det uformelle netværk, som mange familier er afhængige af i hverdagen.

2. Social og økonomisk slagside
Elbiler er fortsat væsentligt dyrere end benzin- og dieselbiler – både i anskaffelse og i mange tilfælde i drift. Forslaget favoriserer derfor borgere med højere indkomster og rammer:

- pensionister
- lav- og mellemindkomstfamilier
- små erhvervsdrivende
- borgere, der for nyligt har investeret i nyere, miljøgodkendte benzinbiler

Dette skaber en uacceptabel social skævvridning, hvor adgang til bydele og sociale relationer i praksis bliver afhængig af privatøkonomi.

3. Negative konsekvenser for erhvervsliv og servicefunktioner
Lokale butikker, caféer og erhvervsdrivende vil miste kunder, hvis besøgende uden elbil fravælger området. For mindre virksomheder kan dette true den økonomiske bæredygtighed.

Derudover skaber forslaget betydelige problemer for:

- håndværkere
- leverandører
- flyttefirmaer
- transport af større genstande (hvidevarer, byggematerialer mv.)

Ikke alle erhvervsdrivende har mulighed for hurtigt eller økonomisk forsvarligt at omlægge deres køretøjer til el.

4. Risiko for øget trafik og forurening
Forslaget risikerer at føre til:

- længere omveje
- mere "zigzag-kørsel"
- øget trafikbelastning i omkringliggende kvarterer
- flere kørte kilometer i benzin- og dieselbiler

Den samlede klimaeffekt fremstår derfor tvivlsom, og der mangler dokumentation for, at gevinsterne står mål med de betydelige byrder.

5. Parkerings- og mobilitetsproblemer
Indre Vesterbro er allerede hårdt ramt af:

- fjernelse af almindelige parkeringspladser
- stigende parkeringsafgifter
- erstatning af pladser med elbil-reserverede zoner

En nulemissionszone oveni dette vil yderligere forværre mulighederne for beboere og deres gæster og skabe øget trængsel og frustration – uden dokumenteret miljøgevinst.

6. Overflødig og for tidlig regulering
Den grønne omstilling af bilparken er allerede i fuld gang. Over 60 % af nyregistrerede biler er elbiler, og udviklingen accelererer uden behov for så indgribende kommunal regulering.

At indføre en nulemissionszone nu fremstår som:

- symbolpolitik
- unødvendig bureaukratisering
- et eksperiment med borgernes hverdag

Markedet og teknologien er allerede i færd med at løse opgaven.

7. Livscyklusperspektiv og bæredygtighed
Forslaget tager ikke højde for bilers samlede miljøaftryk over deres levetid. Produktion af nye biler – herunder elbiler – indebærer betydelig CO_2-udledning, råstofudvinding, batteriproblematikker og øget vejslid pga. højere vægt.

I mange tilfælde kan det være mere bæredygtigt at anvende en eksisterende, velholdt bil frem for at fremtvinge udskiftning.

8. Manglende dokumentation og juridisk afklaring
Der savnes:

- en samlet samfundsøkonomisk vurdering
- dokumentation for proportionalitet
- klarhed over håndhævelse og bøderisiko
- vurdering af konsekvenser for naboområder
- afklaring af kommunens juridiske grundlag for så vidtgående regulering

København er landets hovedstad og et nationalt trafikknudepunkt. Det er betænkeligt, at kommunale tiltag risikerer at begrænse adgang til bl.a. Hovedbanegården og statslig infrastruktur.

9. Behov for undtagelser – herunder motorcykler og traktorer
Såfremt kommunen fastholder forslaget, bør der som minimum indarbejdes omfattende undtagelser og fleksible ordninger, herunder:

- gæstekørselsordninger
- midlertidige tilladelser ved flytning, sygdom, studenterkørsel mv.

- undtagelser for handicapkørsel
- differentierede regler baseret på faktisk udledning

Særligt bør motorcykler, knallerter og traktorer helt undtages, da disse køretøjer udgør et fuldstændigt marginalt og statistisk ubetydeligt bidrag til den samlede trafikbelastning og lokale forurening. At inkludere dem fremstår uproportionalt og uden reel miljømæssig effekt.

Konklusion
Forslaget er urimeligt, ekskluderende og utilstrækkeligt belyst. Det risikerer at gøre Vesterbro mere ulige, mere besværligt at bo i og mindre tilgængeligt – uden at levere dokumenterede klima- eller miljøgevinster, der står mål med konsekvenserne.

På den baggrund kan jeg ikke støtte forslaget i sin nuværende form og opfordrer kraftigt til, at det enten opgives eller grundlæggende revideres med fokus på proportionalitet, sociale hensyn og reelle effekter frem for symbolpolitik.

Svarnr.: 143 Borger

Vejnavn: Saxogade

Postnr. og by: 1662 København V

Høringssvar:
Venstreorienteret gentrificering?

Jeg har en benzinbil med rimelig brændstoføkonomi og jeg er fuldstændig afhængig af den bla. for at kunne se min søn hvilket er fysisk umuligt med offentlig transport. Jeg bor i lejebolig og har ikke råd til en elbil. Boligprisernes gentrificering og den generelle omstilling mod elbiler kører for fuld skrue helt af sig selv. Er det virkelig et nødvendigt tiltag at smide beboere som mig ud af min lejlighed som et aktivt valg? Det er absurd at en venstreorienteret magtbalance sparker nedad og smider de sidste ud af Vesterbro som ikke har arvet penge, ejendom eller er overklasse. Please tænk jer om. Det er bare overhovedet ikke iorden det her.
Der er virkelig så meget at gøre for natur og miljø i dette land. Jeg er biolog. Gentrificering bør ikke være første prioritet. Det er langt ude.

Vh. Jos Kielgast
Saxogade 54, 3tv, 1662 kbh

Svarnr.: 144 Borger

Vejnavn: Vesterbrogade

Postnr. og by: 1620 København V

Høringssvar:
Att.: Københavns Kommune.

Jeg støtter fuldt ud, at der oprettes nulemissionszone på Indre Vesterbro hurtigst muligt.

Svarnr.: 145 Borger

Vejnavn: Oehlenschlægersgade

Postnr. og by: 1663 København V

Høringssvar:
Nej, alle mennesker skal have lov til at komme på Vesterbro. Ingen skal udelukkes.
Det er ren chikane mod beboere og deres gæster.

Vi skal ikke straffes blot fordi vi bor på Vesterbro, mange i mange år, og vi eller vores gæster og erhvervsmæssige folk ikke har råd til at skifte bil.

Svarnr.: 146 Borger

Vejnavn: Slesvigsgade

Postnr. og by: 1762 København V

Høringssvar:
Nej tak til nul emissionszone.

Svarnr.: 147 Borger

Vejnavn: Slesvigsgade

Postnr. og by: 1762 København V

Høringssvar:
Nej tak til nul emissionszone.

Svarnr.: 148 Borger

Vejnavn: Tullinsgade

Postnr. og by: 1618 København V

Høringssvar:
Selvfølgelig skal der være nulemissionszone på indre Vesterbro. Som nabo til Føtex parkeringspladsen har jeg aldrig boet så trafikeret og forurenende sted - fyldt med store lastbiler dag og nat - det er også en skam at man ikke for længst har lagt den parkering- og vare aktivitet under jorden i stedet for ovenpå. Området er fuldstændig uden grønne områder og parkeringspladsen burde anvendes som grønt område for beboerne.

Svarnr.: 149 Borger

Vejnavn: Mysundegade

Postnr. og by: 1668 København V

Høringssvar:
Nej tak til nulemissionszone i indre Vesterbro. Jeg savner en stærk begrundelse for hvorfor det netop er at indre Vesterbro det der skal være. Derudover har jeg svært ved at se rationalet bag det at lave en nulemissionszone, da det vil skabe omvej for resten af trafikken og de biler er "mere" CO2 udledende. Det vil derfor få en modstridende effekt og gå imod det formål at sænke co2 udledning i Københavns kommune, da det vil besværliggørevejen for de biler som der er flest der kører vs el biler. Jeg savner et forsvar mod hvordan man tænker i Københavns Kommune at komme uden om dette problem som en nulemissionszone på inder Vesterbro vil skab.

Svarnr.: 150 Borger

Vejnavn: Haderslevgade

Postnr. og by: 1671 København V

Høringssvar:
Jeg bor på indre Vesterbro og jeg vil stemme imod forslaget. Jeg er musiker og jeg er afhængig af at kollegaer kan hente mig og bringe mig tilbage til min bopæl. Desuden vil det være umuligt for mig at få besøg af mine venner og familie for mange af dem bor i Jylland. I forvejen er det svært fordi de skal betale for at parkere.

Svarnr.: 151 Borger

Vejnavn: Abel Cathrines Gade

Postnr. og by: 1654 København V

Høringssvar:
jeg har arbejde der kræver bil, jeg kører hjemme fra kl 6:15 hvis jeg ikke har mulighed for at parkerer min bil nær min bopæl kræver det at jeg skal endnu tidligere afsted om morgenen. og hvis ikke jeg kan holde på Vesterbro hvor kan jeg så holde? synes ikke det er rimeligt at kbh kommune gør det så besværligt at være borger i kommunen, i forvegen er det blevet en kæmpe udfordring og daglig kamp om at finde en parkerings plads når man kommer hjem fra arbejde. det gør så desværre heller ikke ens humør bedre ved at man kører forbi en ene tomme eldelebilsparkerings plads efter den anden. jeg forstå godt at vi alle skal gøre noget for miliøet men der må da kunde være en anden mindre aggressiv løsning hvor man ikke tvinger borgerne ud af byen. undskyld den måske lidt sure og fortvivlende tone. men det er virkeligt en kæmpe daglig irritation i dagligdagen . de bedste parkerings problems hilsner fra en borger der VIRKELIGT elsker sin by

Svarnr.: 152 Borger

Vejnavn: Ingerslevsgade

Postnr. og by: 1705 København V

Høringssvar:
Var det ikke bedre at gøre det af den frivillige vej. Denne jagt på privatbilisme i København, fortsætter tilsyneladende bare uden at give den store mening. Lad nu naturen gå sin gang som man siger. Jeg tænker at i 2028-2029 vil der nok ikke være så mange fossile køretøjer, at det udgør det store problem på Vesterbro. Så hvorfor ikke bare vente og ikke lave ligegyldig lovgivning om den slags zoner, som ikke giver nogen væsentlig reduktion i forureningen, da den så bare bliver flyttet til andre veje. De få køretøjer som bevæger sig ind går nok - beboerne må jo stadig have deres fossile køretøjer stående og køre i. Find på noget andet at genere os med. Elbilerne skal nok gøre deres indtog også på Vesterbro uden I behøver at lovgive om det.

Svarnr.: 153 På vegne af interesseorganisation eller borger Signe

Høringssvar:
Da erhvervskøretøjer også bliver forbudt, vil det ikke være muligt for os at modtage varer. Vi modtager varer en gang om ugen - flere hundrede kg. ad gangen. Det vil besværliggøre det for alle de erhvervsdrivende

Svarnr.: 154 Borger

Vejnavn: Oehlenschlægersgade

Postnr. og by: 1663 København V

Høringssvar:
Det er en rigtig dårlig ide, vi har ikke råd til en ny bil. Folk skal selv bestemme hvornår de vil have en EL bil her på Vesterbro

Svarnr.: 155 Borger

Vejnavn: Landlystvej

Postnr. og by: 2650 Hvidovre

Høringssvar:
Nej til nulemission zone indre Vesterbro
Det kommer til at gå udover "de svage", som ikke kan tage offentlig transport, til at besøge

behandleren, familie og venner i zonen. Som ikke har råd til elbil.

De ældre i zonen vil få færre besøg, dette er allerede sket efter parkeringsreglerne blev ændret pr. 1/4-25

Svarnr.: 156 Borger

Vejnavn: Valdemarsgade

Postnr. og by: 1665 København V

Høringssvar:
Jeg syntes at det vil være fantastisk beslutning at gøre indre Vesterbro til en nulemissionzone da det vil være et skridt mod en grønnere og bedre fremtid for os alle

Svarnr.: 157 Borger

Vejnavn: Gasværksvej

Postnr. og by: 1656 København V

Høringssvar:
Jeg synes det er en dårlig ide og eftersom København på ingen måde er Mumbai.

Svarnr.: 158 Borger

Vejnavn: Oehlenschlægersgade

Postnr. og by: 1663 København V

Høringssvar:
Må indrømme, at det ikke er den bedste idé at tvinge folk til at købe nye biler eller motorcykler på el, når man allerede har et køretøj. Har kommunen tænkt sig at købe nye køretøjer til folk for den pris, de gav, da de købte det køretøj, de har i dag, eller er det noget, de mener, man selv skal betale for, når man ikke har pengene til det?

Svarnr.: 159 Borger

Vejnavn: Ballumgade

Postnr. og by: 1753 København V

Høringssvar:
Jeg er imod.

Svarnr.: 160 Borger

Vejnavn: Ballumgade

Postnr. og by: 1753 København V

Høringssvar:
Jeg er imod at der indføres nulemissionszone på indre Vesterbro

Svarnr.: 161 Borger

Vejnavn: Vesterfælledvej

Postnr. og by: 1750 København V

Høringssvar:
Jeg har boet på vesterfaelledvej siden 1998;i starten var det et dejligt sted,idag er det som en motorvej,den tunge trafik gir den fuld gas,der er sat vejbom op,med hulop,medler så den tunge

Trafik er undtaget,det starter kl 4 om natten med en tung trafik der kører mindst 60 km i timen og kl 4 om natten er der ikke så meget andet trafik.hver dag vågner jeg op til et hæsligt lyd helvede.tror det kun bliver værre når vi overtager trafikken fra indre vesterbro.hvad med at vi alle deles om trafikken,og at hastigheden bliver nød til at blive sat ned.det er jo vildt når den alligevel skal holde for rødt,man vinder ikke noget ved at kørre så stærkt i tæt beboet område,vi der bor her har mega stres på grund af tilstandene magtesløshed.så jeg er imod forslaget som det ser ud

Svarnr.: 162 Borger

Vejnavn: Istedgade

Postnr. og by: 1650 København V

Høringssvar:
Jeg er imod forslaget om etablering af en nulemissionszone på Indre Vesterbro.

Som beboer i området sætter jeg pris på kommunens arbejde for klimaet og for renere luft i byen, og jeg bakker grundlæggende op om omstillingen til mere bæredygtig transport. Jeg mener dog, at overgangen til el- og nulemissionskøretøjer bør ske på markedsvilkår – i takt med at udbud, prisniveau og den samlede infrastruktur i byen gør det reelt attraktivt og praktisk muligt.

I forbindelse med mit arbejde har jeg behov for at kunne komme til og fra min bopæl i leje- og varebiler. Disse køretøjer findes i praksis fortsat primært som dieselbiler, og forslaget vil derfor begrænse min mulighed for at udføre mit arbejde på rimelige vilkår.

Derudover oplever jeg allerede i dag, at bilister i København er under et betydeligt pres med færre parkeringspladser, høje parkeringspriser og stadigt flere restriktioner. En nulemissionszone vil være endnu en begrænsning oven i en i forvejen udfordrende hverdag for beboere.

Trafik er en nødvendig forudsætning for, at byen og hverdagslivet hænger sammen – både privat og erhvervsmæssigt. Muligheden for frit at vælge transportmiddel til og fra sin egen bopæl bør ikke begrænses gennem tvangsmæssige tiltag, før de praktiske rammer reelt understøtter omstillingen.

På den baggrund opfordrer jeg til, at forslaget ikke vedtages.

Svarnr.: 163 Borger

Vejnavn: Bredahlsvej

Postnr. og by: 2500 Valby

Høringssvar:
Jeg er meget uenig i det forslag ! Jeg ønsker frihed til den enkelte borger og at det skal være tilladt at køre i byen med benzin og Dieselbil.
Elbiler er godt for luften HER, men tømmer undergrunden og er ikke miljørigtigt produceret.

Så nej, jeg ønsker at vi skal kunne køre i byen som i dag, og omstilling til el-biler sker naturligt i stedet for diktatur og uanede mængder af regler.

Svarnr.: 164 Borger

Vejnavn: Valdemarsgade

Postnr. og by: 1665 København V

Høringssvar:
Jeg er beboer på Vesterbro og ønsker nulemission zone på Vesterbro.

Svarnr.: 165 Borger

Vejnavn: Enghave Plads

Postnr. og by: 1670 København V

Høringssvar:
Er stærkt imod helt at forbyde benzinbiler på indre Vesterbro. Der er handlende som har brug for kunder, beboere som gerne vil have familie og venner på besøg som måske ikke har el-bil.

Svarnr.: 166 Borger

Vejnavn: Tullinsgade

Postnr. og by: 1618 København V

Høringssvar:
Att.: Rette vedkommende . Københavns Kommune har i mange år forpestet tilværelsen for os lavtlønnede billister. Jeg er 59 år bor på Vesterbro. Jeg har af økonomiske årsager, en ældre benzindrevet bil. Jeg skal derfor straffes i dyre domme for min beboerlicens , hvor i har fjernet over 50 % af pladserne i min gade, til fordel for gabende tomme el(delebils pladser). Jeg skal som buschauffør afsted kl. 5:30 hver morgen, til 4 forskelle destinationer over 10 km. væk. Jeg kommer tilbage kl. ca 10:30. hver evig eneste hverdag. Så skal jeg igen på arbejde og hjemmefra kl.: 13:30 , for så at komme hjem igen kl ca. 17:00. Jeg kan kan bruge timevis på at lede efter parkering. Jeg holder simpelthen ikke jeres parkerings regime ud længere. Jeg får løn for 4 timer dagligt, og bruger næsten samme tid på at komme hjem og finde parkeringsmulighed.....Derfor ønsker jeg at høre jeres konstruktive svar, på hvad jeg skal gøre. Det Kommunale regime er naturligvis fløjtende ligeglade, og gør i forvejen ALT for at forpeste et liv. Jeg er bekendt med at jeres stramning, i første omgang ikke rammer beboerne på Vesterbro, men ALLE ved naturligvis hvordan jeres regime udvikler sig.

Svarnr.: 167 Borger

Vejnavn: Ingerslevsgade

Postnr. og by: 1705 København V

Høringssvar:
Jeg er bekymret for at forslaget vil betyde en ekstra belastning af trafik, og dermed også forurening, og en ekstra belastning af parkerede biler, for os der bor lige udenfor zonen.
Ingerslevsgade er allerede belastet af meget trafik og mangel på parkering.
Ud over det så vil forslaget begrænse vores mulighed for at have besøg af familiemedlemmer der kører i benzinbil.
Så jeg er imod forslaget og håber der kan findes andre løsninger

Svarnr.: 168 Borger

Vejnavn: Enghavevej

Postnr. og by: 4241 Vemmelev

Høringssvar:
Vi bor i Vemmelev på Vestsjælland og besøger vores datter og hendes 10 årlige søn hver anden uge.
De bor på Dybbølsgade, som er omfattet af forslaget. Vi transporterer ofte megen bagage hvilket ikke er muligt med offentlig transport
Vi kører i en opel astra, altså benzinbil og påtænker ikke at skifte bil, da dette vil medføre en uønsket økonomisk belastning
Mvh
Bjarne Jensen

Svarnr.: 169 Borger

Vejnavn: Godsbanegade

Postnr. og by: 1722 København V

Høringssvar:
Jeg mener, at en nulemissionszone er overflødig, da vi er i gang med en hastig transession i retning af elbilisme. Langt størstedelen af nye købte biler er elbiler., og problemet med emissioner/ partikelforurening vil derfor løse sig selv i løbet af en årrække og gradvist forbedres i denne periode.

Svarnr.: 170 Borger

Vejnavn: Vester Søgade

Postnr. og by: 1601 København V

Høringssvar:
Når beboerne i området allerede er undtaget, er der ingen væsentlig grund til at udelukke udefra kommende, for dels foregår udskiftning til elbiler hurtigere end antaget, dels hæmmer det butikkers overlevelse. Hvis det alligevel vedtages, bør klassiske/veteranbiler være friholdt. De repræsenterer en kulturel del af byen.

Svarnr.: 171 Borger

Vejnavn: Thomas Laubs Gade

Postnr. og by: 2100 København Ø

Høringssvar:
Følgende spm.

Hvilke konsekvenser vil dette få for den omkringliggende trafik? International forskning viser at lukning af trafikårer medfører at trafikken flytter til andre områder.

Hvilken effekt vil dette have på omkringliggende forretninger i området da det afskærer folk fra at handle større ting i feks kødbyen?

Svarnr.: 172 Borger

Vejnavn: Thyregodsvej

Postnr. og by: 2500 Valby

Høringssvar:
Thyregodsvej. 2500. Valby.

Svarnr.: 173 Borger

Vejnavn: Dalegårdsvej

Postnr. og by: 3720 Aakirkeby, Aaker

Høringssvar:
Jeg mener det er et dårligt forslag da der ligger enormt mange forretninger og det vil medføre et drastisk fald i omsætning for mange forretninger

Svarnr.: 174 Borger

Vejnavn: Arkonagade

Postnr. og by: 1726 København V

Høringssvar:
Jeg skriver som beboer i den foreslåede nulemissionszone på Indre Vesterbro.

Jeg er stærkt imod forslaget i den form, det er sendt i høring, da det vil få store og uforholdsmæssige konsekvenser for mig og mange andre beboere i området, uden at give signifikante miljøforbedringer.

Jeg har en bil, som jeg bruger til alt i hverdagen, herunder arbejde, indkøb, transport, familiebesøg, praktiske gøremål og generel mobilitet. For mig er bilen ikke en "luksus", men en nødvendighed.

Forslaget rammer beboere urimeligt hårdt

At gøre et tæt beboelsesområde til en zone, hvor man reelt tvinges til at skifte bil til el eller brint, vil fungere som en økonomisk tvang for mange almindelige borgere. Det rammer særligt beboere, der allerede har et velfungerende køretøj, som stadig har stor værdi og funktion i hverdagen.

Hvis målet er klima, bør det ikke ske ved at placere den største byrde på beboere i et specifikt område, hvor man i praksis tvinges til at udskifte et fuldt funktionelt køretøj.

Minimal miljøgevinst i forhold til problemerne

De reelle forbedring i miljøet vil være minimal i forhold til de store gener og omkostninger, zonen vil medføre.

Udviklingen går allerede naturligt i retning af færre emissionsbiler, da benzin og dieselbiler gradvist udfases, da produktionen af disse biler reduceres i stigende omfang. Derfor vil antallet af emissionsbiler falde markant over tid også uden restriktioner, der rammer beboere direkte.

Store praktiske konsekvenser for beboere og hverdagsliv

En nulemissionszone vil i praksis skabe alvorlige barrierer for helt almindelige forhold som:
- Håndværkerbesøg (elektrikere, VVS, tømrer, servicefolk m.fl.), hvor mange fortsat kører i benzin- og dieselbiler – især ved akutte behov
- Leveringer og afhentninger, fx møbler, byggematerialer, pakker og andre nødvendige daglige leverancer
- Besøg fra familie og venner, som vil få markant sværere ved at komme til og fra området.
- Almindelig transport til og fra aktiviteter, gøremål og hverdagslogistik.

Det betyder, at Indre Vesterbro i praksis bliver et område, hvor man som beboer skal leve med begrænset adgang og øget besvær, ikke kun for sig selv, men også for alle omkring én.

Veteranbiler bør undtages – historisk værdi i gadebilledet

Jeg har desuden en ældre bil, som på sigt vil blive veteranbil. Veteranbiler har en særlig rolle og værdi, og de bidrager med historie og kultur i gadebilledet.

Veteranbiler bliver typisk kørt relativt lidt og udgør i praksis en meget lille del af den samlede trafikbelastning. Derfor bør veteranbiler fortsat være lovlige i zonen, og der bør være en tydelig undtagelse for denne type køretøjer.

Risiko for fald i ejendomsværdi

En nulemissionszone på Indre Vesterbro kan desuden få direkte økonomiske konsekvenser for beboerne, da den kan medføre fald i værdien af ejerboliger.

Når man indfører restriktioner, der begrænser almindelig adgang for beboere, gæster, familie, venner, håndværkere og leveringer, bliver området i praksis mindre attraktivt at bo i for mange – særligt for dem, der har behov for bil i hverdagen. Det kan påvirke efterspørgslen negativt og dermed presse boligpriserne ned.

Det er urimeligt, at beboere risikerer at få deres boligøkonomi og opsparing påvirket negativt af et politisk tiltag, som samtidig forventes at have begrænset effekt og som i høj grad vil være en udvikling, der alligevel sker naturligt over tid.

Jeg opfordrer kommunen til én af følgende:
1. Forkaste forslaget om nulemissionszone på Indre Vesterbro, eller som minimum
2. Indføre en permanent beboer-undtagelse, så beboere i zonen ikke mister deres mobilitet
3. Sikre en tydelig og permanent undtagelse for veteranbiler

Jeg ønsker, at kommunen tager beboernes hverdag, mobilitet og økonomi alvorligt og undlader at gennemføre tiltag, som i praksis bliver en tvungen og urealistisk omstilling for dem, der bor i området.
Det er unødvendigt, da udviklingen allerede går i retning af færre benzin og dieselbiler, som gradvist vil blive udfaset i takt med, at nulemissionskøretøjer overtager og produktionen af nye benzin og dieselbiler minimeres.
Denne omstilling vil ske naturligt over tid, også uden hårde restriktioner, som rammer den enkelte borger direkte, sådan som dette forslag vil gøre.
Det er derfor både urimeligt og unødvendigt at indføre restriktioner, som vil få store negative konsekvenser for beboere og deres omgangskreds.

Svarnr.: 175 Borger

Vejnavn: Vester Søgade

Postnr. og by: 1601 København V

Høringssvar:
Fuld tilslutning herfra til nulemisionszone her på Vesterbro!

Svarnr.: 176 Borger

Vejnavn: Sankt Jørgens Allé

Postnr. og by: 1615 København V

Høringssvar:
Dette foreslag må ikke gå igennem. Det vil have store negative konsekvenser for alle der bor i området.

Hvordan skal man kunne få besøg fra venner og familie og andre ting som håndværkere, udbringning, transport mm.

Det er også unødvendigt da nul emissions biler helt naturligt vil overtage da produktionen at benzin og diesel biler vil ophører med tiden.

Det er urimeligt at sætte så strenge rammer omkring et område da der stadig er mange der har benzin biler.

Svarnr.: 177 Borger

Vejnavn: Colbjørnsensgade

Postnr. og by: 1652 København V

Høringssvar:
Det er et godt skridt at tage, men:

Jeg ser gerne en by der er endnu mere imod køretøjer. Køretøjer støjer, forurener og FYLDER også meget. Byen må gerne være mere åben i dens fysiske rum, og have flere store områder og pladser, hvor der absolut ikke er biler.

Fodgængere og cyklister burde have mere førsteret i en så moderne by som København. Skal man længere, er Metro og S-tog jo et godt udgangspunkt.

I må endelig gerne udvide zonen. Også udvide dens omfang af hvad man 'må og ikke må'.

I må gerne gøre personbiler endnu mere besværlige at have i byen, gennem skatter og afgifter osv.

Dertil kunne man overveje at gøre Metroen gratis og evt. at give tilskud til cykel reparation, hvis man arbejder i kommunen.

Det er fuldstændig vanvid at have bil når man bor midt i et område, hvor HOVEDBANEGÅRDEN er 1km væk. Jeg har meget svært ved at sætte mig ind i, hvordan man kan være afhængig af en bil, når man bor så tæt på alting.

Svarnr.: 178 Borger

Vejnavn: Carl Th. Dreyers Vej

Postnr. og by: 2500 Valby

Høringssvar:
Jeg kan godt være bekymret for den effekt en sådan zone vil have for resten af byen.
Når man skal til/fra Valby og Sydhavnen kører man ofte gennem Vesterbro.
Hvis det kun er elbilerne, der kan bruge Vesterbrogade, så kan man frygte at der vil blive endnu mere trængsel på de andre allerede godt fyldte veje, fx Ingerslevsgade og turen over Rådhuspladsen, men også Frederiksbergs veje, som vi københavnere alt andet lige også bruger dagligt.
Ud over trængsel vil der være et yderligere tab af tid, alene for den omvej, folk skal køre.

Og så er der det med den sociale og økonomiske ulighed der er, for både private og erhvervsdrivende. For en elbil koster penge at anskaffe. De store firmaer kan nok godt afse midler til et køretøj til at køre på Vesterbro. Men hvad med de små? Nu tænker jeg ikke kun på dem der har virksomhed på Vesterbro, men især på alle dem, der leverer en service til beboere og andre på Vesterbro. Det vil give en meget ulige og unfair konkurrence, hvor de store får et alt for stort forspring.

Svarnr.: 179 Borger

Vejnavn: Strandgade

Postnr. og by: 1401 København K

Høringssvar:
Jeg synes det er en dårlig idé da vi små erhvervdrivende virksomheder må finde os alt, først blev over 500 parkeringspladser i indre København fjernet og vi kunne mærke med det sammen i vores omsætning og nu må vi ikke køre igennem med benzin/diesel bil i Vesterbro og det medfører mindre besøgende i København som til sidst må jeg lukke min

lille virksomhed som har haft i 19 år.
Tak være med Enhedslistens politisk linje som kan ikke andet end lave livet surt for os erhvervsdrivende.

Svarnr.: 180 Borger

Vejnavn: Oehlenschlægersgade

Postnr. og by: 1663 København V

Høringssvar:
Meget stor begejstring for det fremlagte forslag! Det er et ekstremt positivt og tiltrængt skridt, som vil forbedre livskvaliteten markant for de mange beboere i området.

Forslaget vil bidrage til en reel reduktion af både luftforurening og støj, hvilket er til stor gavn for folkesundheden og for hverdagen i et tæt beboet kvarter. Særligt glædeligt er det, at forslaget afspejler den faktiske virkelighed i området: en meget stor andel af beboerne har ikke bil – og ønsker heller ikke at have det. Byrummet bør i højere grad indrettes efter beboere, fodgængere og cyklister frem for gennemkørende trafik.

Derudover vil forslaget endelig mindske den konstante og helt unødvendige støj fra motorcykler, som i dag bruges til at larme op og ned ad Istedgade. At få fjernet denne støj vil være en enorm lettelse for alle, der bor og opholder sig i området.

Alt i alt er dette et fremragende forslag, som fortjener fuld opbakning. Det kan ikke blive implementeret hurtigt nok. Hurra for et mere roligt, renere og mere menneskevenligt byrum.

Svarnr.: 181 Borger

Vejnavn: Ewaldsgade

Postnr. og by: 2200 København N

Høringssvar:
Jeg ønsker hermed at afgive høringssvar vedrørende det fremlagte forslag.

Forslaget indebærer betydelige og omfattende indgreb i borgeres og erhvervsdrivendes hverdag. Netop derfor er det afgørende, at en eventuel beslutning hviler på et solidt, gennemsigtigt og veldokumenteret grundlag.

På nuværende tidspunkt savnes der svar på en række helt centrale spørgsmål, heriblandt:

• Hvordan forslaget konkret vil blive implementeret og håndhævet i praksis
• Hvilke konsekvenser forslaget får for borgere med begrænsede økonomiske muligheder for at udskifte benzin- eller dieselbil til elbil
• Hvordan forslaget påvirker borgernes hverdag, herunder muligheden for at modtage besøg af familie og venner samt transport af børn og/eller børnebørn i dagligdagen
• Hvordan forslaget påvirker borgernes trivsel og livskvalitet
• Hvordan forslaget påvirker butikker og erhverv
• Hvordan påvirker det håndværkere, leverandører og øvrige servicefunktioner
• Hvordan forslaget påvirker pendlere og gæster til byen
• Den reelle klima- og miljøeffekt set i forhold til de samfundsøkonomiske og sociale konsekvenser, vvm-redegørelse
• Risikoen for afledte effekter såsom omlægning af trafik, øget belastning af nærliggende områder samt øvrige utilsigtede bivirkninger

Derudover savnes der en samlet samfundsøkonomisk vurdering, herunder dokumentation

for proportionalitet mellem indgrebets omfang og den forventede effekt. Hertil kommer spørgsmålet om forslaget har tilstrækkelig klar legalitet.

København er Danmarks hovedstad. Det bør derfor tydeliggøres, med hvilket juridisk grundlag forslaget kan gennemføres, herunder i hvilket omfang en så vidtgående regulering kan vedtages kommunalt uden inddragelse af Folketinget.

Tiltag af denne karakter bør baseres på dokumenterede effekter, realistiske forudsætninger for håndhævelse samt borger- og interessentinddragelse.

Borgerne fortjener, at beslutninger træffes på et oplyst og grundigt gennemarbejdet grundlag og ikke på baggrund af ideologi, antagelser eller symbolik. Det skylder I politikere også jer selv, hvis I vil tages seriøst og vil respekteres.

Jeg opfordrer derfor til, at beslutningsgrundlaget styrkes med svar på ovenstående spørgsmål, før der træffes endelig beslutning, og at alternative, mindre indgribende virkemidler undersøges seriøst.

Svarnr.: 182 Borger

Vejnavn: Abel Cathrines Gade

Postnr. og by: 1654 København V

Høringssvar:
Jeg ønsker hermed at gøre indsigelse mod forslaget om nulemissionszone på Indre Vesterbro.
Jeg er imod forslaget, da jeg mener, det vil gøre hverdagen sværere for beboere og andre, der er afhængige af bil, uden at der tages tilstrækkeligt hensyn til konsekvenserne.

Svarnr.: 183 Borger

Vejnavn: Oehlenschlægersgade

Postnr. og by: 1663 København V

Høringssvar:
Nej.
Det er ren chikane mod beboere på Vesterbro, deres familier, gæster og hjælpere. Og en masse administrationsudgifter der kommer i KBH Kommune, som vi så også skal betale for via kommuneskatten?
Ikke alle har mulighed eller råd til at flytte væk fra Vesterbro, hvor de måske har boet i mange år og er glade for at være.
Som jeg læser jeres forslag kan folk ikke længere få hjælp fra familie og venner som har benzinbil. Dvs. I påfører folk ekstra udgifter, hvor de skal betale for så at blive hentet eller kørt noget af en bil der også kører på benzin, fordi de godt kan få dispensation?
I har allerede sat processen i gang via den chikane der udøves ved at fjerne parkeringspladser for benzin biler.
Lad processen kører som den kører nu, der ER gang i forandringen og folk skifter jo til elbil så snart de kan.
STOP chikanen mod dem som bor på Vesterbro.

Svarnr.: 184 Borger

Vejnavn: Westend

Postnr. og by: 1661 København V

Høringssvar:
Jeg vil gerne gøre indsigelse mod nulemissionszonen på Vesterbro. Det er for drastisk

indgriben i mange menneskers (beboeres) liv, der er afhængige af hjælp til hverdagen - bedsteforældre der kan passe børn, mad der kan blive leveret, håndværkere der kan blive tilkaldt og meget andet. Vesterbro er derudover et område der forbinder både Sydhavnen, Valby, Frederiksberg, samt adgang til motorvej. Tanken om at de mange mennesker, der stadig er nødt til at pendle skal køre omveje i deres fossilbiler, brænde endnu mere benzin af, for at det ud ad til ser ud som at der virkelig bliver sat ind på grøn omstilling, giver mig ondt i maven. Det virker direkte meningsløst.
Måske det kunne give mere mening at placere en nulemissionszone et sted hvor der f.eks. er flere gå-gader eller i forvejen strengt begrænset adgang med bil. Det vil være en kommunal beslutning, der bliver trukket ned over hovedet på en masse mennesker, som gør livet endnu sværere for den i forvejen pressede børnefamilie (vidst nok dem I gik til valg på at hjælpe i hverdagen).
Grøn omstilling er ved at ske, og det er den helt rette vej at gå. Der er mange gode tiltag i Københavns kommune der gør den grønnere og bedre at bo i, men indgriben i vores frie valg er for meget. Viljen er nødt til at være der, det skal komme indefra.

Svarnr.: 185 Borger

Vejnavn: Artillerivej

Postnr. og by: 2300 København S

Høringssvar:
Jeg vil gerne gøre opmærksom på den gruppe af mennesker der har et fysisk handicap og som ofte kører i benzin eller diesel drevne biler der ikke bare kan skiftes ud. Jeg opfordrer til at man laver en undtagelse for mennesker med fysisk handikap der har et handikap skilt i bilen, både dem der bor i området og dem der skal besøge det.

Svarnr.: 186 Borger

Vejnavn: Gasværksvej

Postnr. og by: 1656 København V

Høringssvar:
Jeg stemmer kraftigt imod dette forslag.
Andre beboer har allerede argumenteret for hvorfor dette forslag ikke skal igennem, og jeg er fuldstændig enig.

Svarnr.: 187 Borger

Vejnavn: Amerikavej

Postnr. og by: 1756 København V

Høringssvar:
Jeg mener ikke, at der skal nulemission på Vesterbro, da det vil skævvride boligbetingelserne for beboerne.

Svarnr.: 188 Borger

Vejnavn: Boyesgade

Postnr. og by: 1622 København V

Høringssvar:
Jeg syntes det er ikke nødvendigt og rigtig et gør det til en nul emission zone, men mere relevant et arbejde på et plante flere træer og skabe flere gågader, som små grønne områder. Som eks. Gaden til den ny teater er helt oplagt.

Svarnr.: 189 Borger

Vejnavn: Ny Carlsberg Vej

Postnr. og by: 1760 København V

Høringssvar:
Nej tak. Det lugter langt væk af symbolpolitik, og vil gøre det unødigt besværligt for borgere i zonen at få besøg af venner og familie. Og der er ikke nogen håndværkere, der gider tage opgaver i zonen.

Svarnr.: 190 Borger

Vejnavn: Lyrskovgade

Postnr. og by: 1758 København V

Høringssvar:
Jeg ønsker hermed at indsende mit høringssvar og gøre opmærksom på, at jeg ikke er enig i forslaget om at indføre en nulemissionszone på Indre Vesterbro.
Forslaget vil efter min vurdering have negative konsekvenser for både privatpersoner og erhvervsdrivende. Mange borgere og mindre virksomheder har ikke økonomisk mulighed for på kort tid at udskifte deres køretøjer til nulemissionskøretøjer, hvilket risikerer at skabe økonomisk pres og ulighed.
Derudover vil forslaget gøre hverdagen mere besværlig for både beboere, håndværkere, servicekørsel og lokale virksomheder, som er afhængige af biltransport for at kunne fungere. De foreslåede undtagelser vurderes ikke at tage tilstrækkeligt hensyn til disse forhold.
Jeg mener, at den grønne omstilling bør ske mere gradvist og med løsninger, der tager bedre hensyn til både borgernes og erhvervslivets økonomiske og praktiske virkelighed.

På den baggrund opfordrer jeg Københavns Kommune til at genoverveje eller afvise forslaget.

Svarnr.: 191 Borger

Vejnavn: Alsgade

Postnr. og by: 1764 København V

Høringssvar:
Vi er imod dette forslag.

Svarnr.: 192 Borger

Vejnavn: Istedgade

Postnr. og by: 1650 København V

Høringssvar:
Jeg kan ikke se behovet for endnu en regulering af fri bevægelse i byen. Er bensinbiler virkelig det store problem på Vesterbro? Det vil begrænse bevægelighed, det har en meget lille om nogen effekt i det store billede og koste dyrt i at administrere/håndheve. Beboere er der nok flest af, og derfor virker det spild af økonomiske midler for kommunen at skulle håndheve de færre køretøjer der kommer udefra.
Brug heller pengene på ordentlig resirkulering, gode offentlige forbindelser der er billige og arbejd for nedsettelse af pris på elbiler.

Svarnr.: 193 Borger

Vejnavn: Arresøgade

Postnr. og by: 2200 København N

Høringssvar:
Jeg håber virkelig at Københavns kommune snart begynder at tænke på alle os borgere med

fossilbiler og biler generelt. Det er under al kritik det som kommunen byder os med disse klima tiltag. Jeg kan på INGEN MÅDE støtte kommunes måde at behandle os københavnere på.

Tror ikke I ved hvor meget pres I sætter jeres egne borgere under. Der stresses rundt for at finde parkeringspladser og der kommer flere forbud end nogensinde før. Vores gader fyldes med grimme skilte om særlig parkeringsregler og det hele er bare blevet til Money Talks. Vi er mange københavnere som tjener penge udenfor kbh, men vores penge går til Københavns kommune. Vi er en del borgere som er enlige og har børn der skal afleveres og til diverse ting og sager og som ikke bare lige kan skifte til en elbil. Men selvom man har elbil, så er der ingen parkeringspladser til dem heller. Man fjerner mere og mere fra borgerne og så kan man, hvis man er heldig finde p plads på de store hovedveje i kbh, men det gør da om nogen at trafikken er tung. Drop alle de klima tiltag mod os bilejere vi er et jaget folk. Fjern alle skilte om særlige p regler mm. Så ville der heller ikke holde så mange biler på de store trafikeret veje og trafikken kunne flyde lettere. Alle kommunale områder skal kunne benyttes i weekender og hellige dage når kommunen ikke selv bruger dem. Gør nu vores by mere venlig overfor os borgere og for vores gæster. Familie og venner kommer langvejsfra og bliver mødt med uanede p afgifter og dårlige p forhold og man kan sgu snart heller ikke finde rundt i byen længere fordi vejene blokeres, bliver lukket, gjort ensrettet og jeg ved ikke hvad. Please stop! Fjern den stupide biludlejning som har fået særlige p forhold i hele København? Fjerne udlejningscyklerne som flyder på fortorvet og lyskryds så vores borgere kan bevæge sig uden at skulle rejse cyklerne op mm. Der er mange ældre og dårligt gående og folk med barnevogne mm. Men udlejnings cykler skal flyde i gadebilledet og bil udlejningsfirmaet får særlige p pladser i en by hvor selvsamme mennesker synes der er for mange biler? Hvordan hænger det sammen. I er til for alle borgere i kommunen og ikke kun dem som kan nøjes med at tage metroen og cyklen. Vi er familie der afleverer børn og kører ud af byen og arbejder og tilbage igen. Vi ville ALDRIG kunne tage det offentlige medmindre pædagogerne holder åbent i alle institutioner fra 06:30-18:30 om aften så ville vi måske være flere der kunne tage det offentlige men selv det virker jo som en helt sindssyg ide. Fuldstændig som jeres planer inde på rådhuset! Kom ud og mød os og hør på os som dårligt kan få tingene til at hænge sammen fordi jeres klimatiltag ødelægger vores by. Og vi har ingen interesse i at blive lige så død som London, Stockholm osv.. vi er en handelsby og der skal der være plads til biler så ALLE kan nyde de fantastiske ting kbh har at byde på. Flere og flere dropper kbh nu pga alle jeres klimatiltag. Stop nu. En gang for alle. Tak.

Mvh Lea

Svarnr.: 194 Borger

Vejnavn: Københavns Kommune 2

Postnr. og by: 9999 Ukendt

Høringssvar:
NEJ TAK!

Hvad med den der fx har familier i den zone , hvor lang skal man så parkere for at nå over til dem.

Det skaber mere trafik, flere forsinkelser på arbejdspladserne og et helvede for dem der hvor lige rundt om zonen

Svarnr.: 195 Borger

Vejnavn: Kastanjevej

Postnr. og by: 4632 Bjæverskov, Vemmedrup

Høringssvar:
En meget dårlig idé, der ikke tjener noget logisk formål idet langt hovedparten af

luftforureningen i København blæser ind fra vest eller genereres af brændefyring, oliefyring, fjernvarmeværker, skibstrafik, landbrug og andre lande. Iflg KK kommer 95% af den partikulære forurening udefra. Generne for såvel fastboende som gæster, hvis almindelig biltrafik blev forbudt, ville blive enorme og alene tjene et akademisk/politisk formål. Forslaget bør tages af bordet!

Svarnr.: 196 Borger

Vejnavn: Nygårdsvej

Postnr. og by: 2100 København Ø

Høringssvar:
Ret uigennemtænkt. Mange ældre og mindre formuende har stadig benzin-dieselbiler. Det er diskrimination af os og reducerer et aktivt liv i denne gruppe af ældre. Lad nu den udvikling mod el fortsætte uden indgriben, det kommer gentag dig selv, når vi dør eller bare ikke kan køre mere.

Svarnr.: 197 Borger

Vejnavn: Nansensgade

Postnr. og by: 1366 København K

Høringssvar:
Forslaget vil være en utrolig belastning for erhvervsdrivende- både fra København, men også fra provinsen, da det benævnte område vil omfatte Kødbyen, hvor der er essentielle forretninger for de erhvervsdrivende, som der har ligget i mange årtier.
Nul-emmisionsbiler er stadig ikke tilgængelige og gode nok til at imødekomme alles behov.
Gennemføres forslaget vil f.eks. INCO miste en stor del af deres kunder fra provinsen, men også mange af de mange andre leverandører i området.

Svarnr.: 198 Borger

Vejnavn: Vintappervej

Postnr. og by: 4070 Kirke Hyllinge

Høringssvar:
Til de ansvarlige politikere i Københavns Kommune:
I beder med dette forslag almindelige mennesker betale en meget høj pris for en grøn omstilling, som de ikke selv har haft mulighed for at vælge vilkårene for.
Jeg bor uden for København og pendler allerede ca. én time hver vej for at passe mit arbejde. Det er ikke et frit valg. For mange i min generation er det økonomisk umuligt at bo tættere på byen. Boligmarkedet i og omkring København gør flytning urealistisk, og det er ikke rimeligt at forvente, at vi enten skal flytte, skifte arbejde eller optage gæld for at købe en elbil inden for få år.
Når adgangen til arbejdspladser i København i praksis gøres afhængig af bopæl og privatøkonomi, indskrænker I menneskers mobilitet og frihed. Jeg er reelt bekymret for, hvordan jeg fremover skal kunne passe mit arbejde.
Det her opleves ikke som en retfærdig grøn omstilling, men som en politik, der favoriserer dem, der allerede har råd til at bo i byen og investere i nye biler – og som samtidig presser pendlere og almindelige lønmodtagere.
Hvis I ønsker opbakning til grønne løsninger, må I tage ansvar for de sociale konsekvenser. Uden realistiske alternativer, længere indfasning og reelle løsninger for pendlere, vil dette forslag opleves som dybt uretfærdigt.
Hvis grøn politik kun fungerer for dem, der har råd, er det ikke grøn omstilling – det er social sortering.

Svarnr.: 199 På vegne af interesseorganisation eller borger Ballast IV

Høringssvar:
Selvfølgelig et stortNej tak. Det vil dræbe de små butikker i gadeplan og dermed nær miljøet

Svarnr.: 200 Borger

Vejnavn: Grønnemose Allé

Postnr. og by: 2400 København NV

Høringssvar:
Det er endnu en hetz mod de af os, som ikke råd til at udskifte vore biler. Offentlig transport er ALT for dyr og dækker faktisk ikke behov for de af os, som er dårligt gående. Trafik har alle dage været et vilkår, når man vælger at bo i en metropol.

Svarnr.: 201 Borger

Vejnavn: Stenderupgade

Postnr. og by: 1738 København V

Høringssvar:
Vi ønsker IKKE nulemissionszone på indre Vesterbro.

Indføres denne zone kan vi, og mange andre, ikke få besøg af venner/familie, medmindre de kører et el/brint køretøj.

Alle vil have forbedret luftkvalitet, men dette er ikke måden at løse det.

Nulemissionszone = Nej tak.

Svarnr.: 202 Borger

Vejnavn: Asger Rygs Gade

Postnr. og by: 1727 København V

Høringssvar:
De fleste i vores familie er i forvejen med det offentlige, for at besøge os, fordi at det er dyrt at parkere og svært at finde en parkeringsplads
Der er stadig nogen hvor det er umuligt uden bil, dem må vi så sige farvel til. De køber ikke bare en ny elbil til flere hundrede tusinde kroner
Det er alt for tidligt og hurtigt at bestemme Vesterbros fremtid.
Butiks døden vil også ske, det bliver slemt at se på.

Svarnr.: 203 Borger

Vejnavn: Havneholmen

Postnr. og by: 1561 København V

Høringssvar:
Hej

Der er vist nogen der har tabt sutten

Hvad er begrundelsen for det psykotiske lovforslag?? Fossil biler udgør 5% af luftforurening. Jeg siger det igen 5%!

Hvad er mening med denne hertz imod biler i en storby?? Altså hovedstaden!

Prøver de politikere at gøre det til amish tilstande eller keder de sig! De vil gerne genere befolkingen med vilje! Istedet for at hjælpe og gøre tingene nemmere!

Alle de restauranter i kødbyen vil dø langsomt ligesom butikkerne på strøget allerede gør nu pga fjernelse af p pladser (endnu en fuldstændigt psykotisk beslutning)
Ingo som så mange storhandler i vil osse dø langsomt

Ingen håndværkere eller varevogne med varer vil komme derind nu

De imbeciler der lavet det lovforslag ved ingenting om det rigtige liv de lever i en bobbel, fuldstændigt blinde.

Svarnr.: 204 Borger

Vejnavn: Tjørnevangen

Postnr. og by: 2700 Brønshøj

Høringssvar:
Nej tak til bilfrie områder i København!..

Svarnr.: 205 Borger

Vejnavn: Vintappervej

Postnr. og by: 4070 Kirke Hyllinge

Høringssvar:
Nej tak, brændstof biler er fremtiden.

Svarnr.: 206 Borger

Vejnavn: Ravnsborg Tværgade

Postnr. og by: 2200 København N

Høringssvar:
En nulemissionszone på indre Vesterbro vil gøre det yderst vanskeligt at tilgå såvel restauranter (fx i Kædbyen) med og få besøg af ældre og gangbesværede slægtninge, ligesom det vil være svært at besøge og fragte større mængder varer fra specialbutikker i området. De mindre erhvervsdrivende vil lide under zonen og de beboere, der stadig formaster sig til at beholde en endnu ikke udkørt benzinbil, vil blot skulle køre endnu længere og udlede mere på de omkringliggende veje.
Det virker ærligt talt også udelukkende som symbolpolitik at forbyde almindelige menneskers og små erhvervsdrivendes kørsel og undtage de tunge køretøjer, der reelt står for det meste af udledningen. Det vil blive oplevet som chikane.

Svarnr.: 207 Borger

Vejnavn: Blåmunkevej

Postnr. og by: 2400 København NV

Høringssvar:
Det var da den mest sindssyg ide.
Ikke særlig gennemtænkt
Det udelukker at jeg kan hjælpe min svigermor.
Som har behov for hjælp til både indkøb og kørsel til sygehus/lægen.
Samt ville hun ikke længer kunne få besøg af familie og venner.
El-bil kommer aldrig på tale her.

Svarnr.: 208 Borger

Vejnavn: Tårnhusstræde

Postnr. og by: 2700 Brønshøj

Høringssvar:
Fuldstændigt vanvittigt forslag, ikke alene ødeligger man bevidst hovedstaden og folks muligheder for at blive hentet på et knudepunkt som hovedbanegården er, pårørende i hele landet vil nu ikke længere kunne bringe ting man ikke kan transportere i andet end bil til deres ældre. Man vil ikke kunne hente sine ældre, syge eller besøge sin familie i københavn, hvis man ikke ejer en elbil. Den form for apartheid er klam. Specielt når alle ved at brændeovne og alle mulige andre ting ikke bliver gjort noget ved. Jeg håber at der bliver lagt sag imod Københavns komune for landsskadelig aktivitet. At blokere hovedstaden er kriminelt vil jeg mene.

Svarnr.: 209 Borger

Vejnavn: Kornmarken

Postnr. og by: 2880 Bagsværd

Høringssvar:
Nej til nulemissionszone

Svarnr.: 210 Borger

Vejnavn: Viktoriagade

Postnr. og by: 1655 København V

Høringssvar:
Ja tak til nulemissionszone!

Svarnr.: 211 Borger

Vejnavn: Viktoriagade

Postnr. og by: 1655 København V

Høringssvar:
Selvfølgelig skal emissions biler kunne køre og anvende de denne zone.

At det kun er elbiler, er lig med at kun de der har råd, kan køre i denne zone.

København skal være for alle. Også dem, som d e røde partier påstår at arbejde for! De der har mindre end andre. Altså den, der ikke har råd til en elbil.

Som beboer på Vesterbro ser jeg hver dag hvordan den lille mand/eller kvinde mobbes ud af vores elskede Vesterbro. Dyrere lejligheder, andele, lejelejligheder, manglende parkeringspladser til den stakkels alene mor til to der arbejder udenfor byen men ikke kan finde parkering efter en lang dag.

Et København for alle. Også dem, der ikke har råd til elbiler. Den retning kommer helt af sig selv og om 15-20 år er der ingen emissionsbiler tilbage, så det behøves der ikke lovgives for at lykkes med!

Svarnr.: 212 Borger

Vejnavn: Lundsfrydvej

Postnr. og by: 2500 Valby

Høringssvar:
Jeg er modstander af etablering af en nulemissionszone på Indre Vesterbro.

Begrundelse:
Jeg bor i Valby og har en benzindrevet personbil.
Jeg har en ejerlejlighed beliggende i nulemissionszonen på Indre Vesterbro, som jeg udlejer.
I forbindelse med istandsættelse, lejeskifte mv. har jeg af og til behov for at køre i min bil fra Valby til lejligheden i nulemissionszonen.

Svarnr.: 213 Borger

Vejnavn: Ingerslevsgade

Postnr. og by: 1705 København V

Høringssvar:
Jeg gør indsigelse med forslaget, da der er flere forhold jeg finder kritisable.

1)
Jeg mener ikke, at der er foretaget en tilstrækkelig miljøvurdering af indgrebets konsekvens i forhold til 'omvejskørsel' og dermed påvirkningen af omkringliggende områder og gader.

Man har vurderet effekterne af omvejskørsel udelukkende på grundlag af eksemplet 'Vesterbrogade' og på et grundlag af løse skøn. Kommunen vurderer, at cirka 50 % af bilkørsel på Vesterbrogade er gennemkørende trafik, og dette vil søge til andre områder. I eksemplet Vesterbrogade skønnes det, at denne trafik vil søge imod Gl. Kongevej.

I materialet kan man ikke se, hvad der vil ske af øget trafik i de andre omkringliggende områder, især gennemkørselsveje som Enghavevej og Ingerslevsgade.

Jeg ønsker oplyst hvordan det påvirker trafikken på Ingerslevgade, Enghavevej, Vesterfælledvej m.fl. når gennemkørende bilister ikke kan benytte sig af Istedgade og Vesterbrogade. Disse gader er i forvejen stærkt belastede. En øget trafik har ikke kun en negativ effekt på luftkvaliteteten, men også på støjbelastning.

Der bør foretages en solid undersøgelse af miljøeffekterne af omvejskørsel i hele de omkringliggende område både i og udenfor Vesterbro.

Der er ikke nået en positiv miljøeffekt ved at flytte bilister til andre gader. Men øger belastningen på disse i forvejen udfordrede gader.

2)
Der er tale misinformation/manipulation fra kommunens side, når man i materialet forsøger at drage konklusion omring omvejskørsel på udelukkende på baggrund af eksemplet 'Vesterbrogade', hvor trafikken skønnes søge mod Gl. Kongevej på Frederiksberg, når vi som borgere på Vesterbro skal tage stilling.

3) Det vurderes i høringsmaterialet, at der vil blive en øget behov på 5200 parkeringer dagligt i 'randområderne' - dvs. den den af Vesterbro og Indre Frederiksberg, som grænser op til nulemmisionszonen. Det overskrider - ifølge kommunens egen vurdering - udbudet af parking i områderne. Det i sig selv er uacceptabelt at randområderne skal betale også denne pris for, at der kan etableres en nulemissonszonen.

Svarnr.: 214 Borger

Vejnavn: Slesvigsgade

Postnr. og by: 1762 København V

Høringssvar:
Nej tak. Som beboer i randområdet, meget tæt på det foreslåede område, vil det blive alt for problematisk med øget trafik og parkering af udefra kommende biler. Egen bil er svær nok at finde parkering til. Af hensyn til os beboere er det jo ikke alle der har brug for/ råd til at skifte til elbil, lige når kommunen synes, altså indenfor de næste tre- fire år. Problemerne med forurening/ trafik flyttes bare til omkringliggende områder, det er ikke en løsning. I konkluderer flere gange at forskellige problemstillinger løses over tid, idet folk skifter til elbiler. Det gør folk jo alligevel uanset om der indføres en zone, kun for elbiler. Det er til stor gene for beboere, der heller ikke vil kunne få besøg af familie og venner, der bor udenfor københavn, som måske har behov for at køre i bil. Nej tak til forslaget!

Svarnr.: 215 Borger

Vejnavn: Valdemarsgade

Postnr. og by: 1665 København V

Høringssvar:
Har selv elbil, men derfor skal der også være plads til biler der kører på forsil brændstof, de bliver alligevel udskiftet på et eller andet tidspunkt.

Svarnr.: 216 Borger

Vejnavn: Istedgade

Postnr. og by: 1650 København V

Høringssvar:
Jeg kan blive bange for, at Vesterbro bliver en død handelszone, hvis nulemissionszone på Indre Vesterbro gennemføres, hvis man ikke kan få leveret de fornødne varer for at holde en forretning kørende, og der er allerede tegn på butiksophør, hvor sko- og tøjbutikker erstattes af caféer, restaruranter, kiosker samt take-away steder - lidt af slagsen er ok.
Istedgade var blandt andet en gade kendt for sko- og tøjbutikker samt køkkenudstyrsforretninger.

Svarnr.: 217 Borger

Vejnavn: Sønder Boulevard

Postnr. og by: 1720 København V

Høringssvar:
Helt sort og vil kun besværliggøre hverdagen for bedste forældre der skal hente børn, håndværkere der skal reparere i lejligheder osv. og der vil alligevel med tiden vil blive solgt langt flere elbiler. Virkelig dårligt forslag.

Svarnr.: 218 Borger

Vejnavn: Istedgade

Postnr. og by: 1650 København V

Høringssvar:
NEJ TAK til nulemissionszone på Indre Vesterbro.

Som ældre, der gerne vil have besøg af familie og venner, ser jeg dette forslag som fuldstændigt uklogt, det er i forvejen så godt som umuligt at få gæster på besøg, når de kommer i privatbil, da der mangler parkeringspladser.

Med henvisning til offentlig transport, her må jeg nævne, at der nu i ca. et halvt år ikke har kørt en bus gennem Istedgade, og som dårligt gående boende midt mellem Metro Enghave Plads og Københavns Hovedbanegård, så er det utroligt svært selv at komme ud, og når

gæsterne så heller ikke kan komme frem, da de også kan være dårligt gående, og dermed heller ikke kan komme frem, så det er bestemt ikke en genial løsning.
Jeg skulle have besøg i sidste uge - men fik det ikke, da det var umuligt at finde en parkeringsplads, og min besøgende er dårligt gående.

Undlad venligst at gå vider med forslaget om nulemissionszone på Indre Vesterbro.

Svarnr.: 219 Borger

Vejnavn: Mysundegade

Postnr. og by: 1668 København V

Høringssvar:
Jeg ønsker ikke nulemissionszone på indre Vesterbro.

Svarnr.: 220 Borger

Vejnavn: Nedertoften

Postnr. og by: 2720 Vanløse

Høringssvar:
Jeg er bekymret for, at forslaget om en nulemissionszone på Indre Vesterbro vil få betydelige negative konsekvenser for byens tilgængelighed, erhvsliv og beboere. En fuld udelukkelse af ikke-nulemissionskøretøjer risikerer at ramme både private borgere og mindre virksomheder, som endnu ikke har realistisk mulighed for at omstille sig inden for den foreslåede tidsramme.

Jeg savner en mere balanceret tilgang, hvor hensynet til klima og miljø kombineres med hensynet til mobilitet, byliv og økonomisk aktivitet. Særligt bør der lægges større vægt på fleksible overgangsordninger, realistiske dispensationer og en vurdering af de samlede konsekvenser for byen som helhed.

Jeg opfordrer derfor Borgerrepræsentationen til at genoverveje forslaget i sin nuværende form og undersøge alternative løsninger, der reducerer udledning uden at forringe byens funktionalitet og attraktivitet.

Svarnr.: 221 Borger

Vejnavn: Vestergårdsvej

Postnr. og by: 2400 København NV

Høringssvar:
NEJ... Endnu en idiotisk tanke fra venstrefløjen!!!

Svarnr.: 222 Borger

Vejnavn: Slesvigsgade

Postnr. og by: 1762 København V

Høringssvar:
Jeg syntes det er en dårlig idé, da det kommer til at gøre trafikken på de omkringliggende mindre gader tættere. Der der ikke plads til flere biler på fx. vesterfælledvej.

Svarnr.: 223 Borger

Vejnavn: Lyrskovgade

Postnr. og by: 1758 København V

Høringssvar:
Jeg bor på lyrskovgade og syntes ikke om nulemissionzoner, fordi jeg arbejder til daglig som tolk og har brug for at køre rundt i det meste af sjælland og københavn .
Så hvis der bliver indført de zoner først på vesterbro , så kommer der også andre steder fremover.
Det vil betyde at jeg bliver arbejdsløs og ikke kan køre til arbejde til de forskellige steder .
Som en famile vil vi heler ikke kunne køre rund og besøge familier og venner og forskellige aktiviteter med våres børn!
Vi har også en datter som er autist , og hvordan skal vi kunne fortælle våres datter at med fars bil kan vi ikke køre ind i den og den zone!
Jeg køre i en audi q3 35 1.5tfsi 2019 model.
Og vi har ikke råd til at skifte bil.

Svarnr.: 224 På vegne af interesseorganisation eller borger Vesterbro Rock Radio

Høringssvar:
Nej tak! I den ideelle verden hvor alle har råd til el-biler, er det såmænd fint, men der er altså nogle som er ganske almindelig lønmodtagere, hvor pengene ikke sidder så løst. Vesterbro er for alle. I min verden er en nulemissionszone meget ekskluderende.

Svarnr.: 225 Borger

Vejnavn: Hvidkildevej

Postnr. og by: 2400 København NV

Høringssvar:
Nej til kun biler på el

Svarnr.: 226 Borger

Vejnavn: Enghavevej

Postnr. og by: 1674 København V

Høringssvar:
Dårlig idé. Flytter blot trafikken og sætter pres på omliggende områder. Virkelig uigennemtænkt. Vi bor lige op af zonegrænsen, og vil derfor skulle køre en kæmpe omkørsel for eks at komme til Fisketorvet, samt at det heller ikke bliver muligt at benytte parkeringspladser i zonen. Så låser man endnu flere parkeringspladser end man allerede HAR gjort. Så nej tak herfra.

Svarnr.: 227 Borger

Vejnavn: Vildtbaneparken

Postnr. og by: 2635 Ishøj

Høringssvar:
Det virker på mig som en total tåbelig beslutning som meget vel kan få fatale konsekvenser for forretningslivet i byen.
Jeg har allerede aflyst flere møder og flyttet dem ud af byen.
Hvor man stadig kan færdes.

Svarnr.: 228 Borger

Vejnavn: Sankt Peders Stræde

Postnr. og by: 1453 København K

Høringssvar:
Det giver ikke mening at lave en emmisionszone midt i byen, da der jo vil komme luft og vinde fra andre steder der omringer zonen

Svarnr.: 229 Borger

Vejnavn: Pallesvej

Postnr. og by: 2300 København S

Høringssvar:
Nej til forslaget

Svarnr.: 230 Borger

Vejnavn: Nørrebrogade

Postnr. og by: 2200 København N

Høringssvar:
Er imod forslaget da jeg ikke mener det gavner nogetsomhelst men kun vil skabe besvær og problemer for borgerne.

Svarnr.: 231 Borger

Vejnavn: Dannevirkegade

Postnr. og by: 1763 København V

Høringssvar:
Et stærkt NEJ til etablering af nulemissionszone på Vesterbro

Vi er i Danmark allerede et internationalt kerneeksempel, når det gælder bæredygtighed og reduktion af CO_2-udledning. Netop derfor er det svært at forstå nødvendigheden af en lokal nulemissionszone på Vesterbro, som i praksis ikke vil levere en reel forbedring, men derimod vil fungere som symbolpolitik med alvorlige konsekvenser for områdets borgere og erhvervsliv.

Etableringen af en nulemissionszone vil ikke fjerne trafikken eller bilerne, men alene fortrænge dem til omkringliggende områder. Dette vil skabe mere trængsel, længere køer og øget samlet CO_2-udledning, da biler vil bruge væsentligt længere tid i trafik med motoren kørende. Tiltaget flytter således problemet i stedet for at løse det, og den dokumenterede klimaeffekt fremstår begrænset og ude af proportion med de omkostninger, der pålægges borgerne. Dette understreger oplevelsen af, at der er tale om symbolpolitik frem for effektiv klimapolitik.

Denne omvæltning rammer samtidig socialt skævt. Lav- og mellemindkomstborgere har ikke mulighed for at omstille sig i det tempo, som en nulemissionszone forudsætter. Set i et privatøkonomisk perspektiv vil tiltaget pålægge den enkelte borger en betydelig og urimelig økonomisk byrde, særligt i en tid hvor danskerne i forvejen er presset af stigende fødevarepriser, høje renter og generel usikkerhed i økonomien. Forbrugerindekset viser tydeligt, at den gennemsnitlige dansker har fået markant reduceret sin forbrugerevne. At kommunen i denne situation tvinger borgere til at investere store beløb i udskiftning af velfungerende køretøjer er både uansvarligt og virkelighedsfjernt.

For mange borgere er bilen et nødvendigt redskab i hverdagen – til arbejde, familie, indkøb og øvrige praktiske gøremål, som netop gør det muligt at bidrage aktivt til samfunds- og erhvervsliv. Med dette tiltag fratages borgerne muligheden for privatøkonomisk stabilitet, samtidig med at de pålægges endnu et byrdefuldt krav fra kommunen.

De erhvervsdrivende på Vesterbro vil ligeledes blive hårdt ramt. En nulemissionszone vil

reducere kundetilstrømningen, da borgere uden for bydelen vil fravælge området, hvis deres køretøj ikke længere er velkomment. Konsekvensen kan blive faldende omsætning, øgede konkurser og virksomheder, der opsiger deres lejemål. Dette vil uundgåeligt føre til lavere kommunale skatteindtægter fra erhvervslivet, hvilket på sigt vil få negative konsekvenser for kommunens økonomi – herunder finansieringen af folkeskoler, sundhedsområdet og andre velfærdsydelser.

Samlet set fremstår forslaget om en nulemissionszone på Vesterbro som et kynisk og unødvendigt indgreb, der påfører borgere og erhvervsdrivende betydelige økonomiske og sociale omkostninger uden tilsvarende dokumenterede gevinster. Danmark er allerede blandt de førende lande inden for grøn omstilling, og dette bør fortsætte – men ikke ved at kvæle egne borgere gennem forhastede og lokalt skadelige tiltag.

Derfor: Et klart og utvetydigt NEJ til nulemissionszone på Vesterbro.

Svarnr.: 232 Borger

Vejnavn: Hans Egedes Gade

Postnr. og by: 2200 København N

Høringssvar:
NEJ TAK!
* jeg er pensionist og har hverken råd eller lyst til en elbil
* jeg bryder mig ikke om forklædt tvang !!!!!
* jeg synes KK chikanere sine beboere og overvejer kraftigt at flytte til en anden kommune, selvom det føles som tvangs forflyttelse.
* jeg har brug for min bil

Svarnr.: 233 Borger

Vejnavn: Trøjborggade

Postnr. og by: 1757 København V

Høringssvar:
Jeg er en ældre mand med en dieselbil fra 2009. Jeg kan godt se i dag, at det var forkert af mig at købe en dieselbil dengang, men dengang, hvor jeg var bevidst om at det var min sidste bil, var det det mest holdbare mulighed.
Jeg er imod forslaget idet jeg er enig i de fleste af de svar som anbefaler et NEJ.
Udskyd forslaget til der naturligt er endnu flere elbiler f.eks. til 2035.

Svarnr.: 234 Borger

Vejnavn: Kertemindegade

Postnr. og by: 2100 København Ø

Høringssvar:
Det gavner ikke nogle at lave en hindring for brændstofbiler i et område af København. Det giver unødig omkørsel og dermed øget forurening. Der udover giver det gener for beboere der har brug for bilen dagligt, der ikke har råd til at skifte til elbil. Teknik og miljø laver denne og mange andre ugennemtænkte tiltag der skader mere end de gavner.

Svarnr.: 235 Borger

Vejnavn: Tøndergade

Postnr. og by: 1752 København V

Høringssvar:
Forslaget til nulemissionszone er grundlæggende rigtig godt, men der er nok behov for visse justeringer på baggrund af denne høringsfase.

Eksempelvis kan jeg nævne min egen situation, men vil gerne fremhæve, at mange andre vil være påvirket på samme måde:

I udkastet er beboernes egne køretøjer samt handicapkøretøjer undtaget. Jeg får jævnligt besøg af min gamle far, som er meget dårligt gående og er afhængig af handikap-parkering for at undgå for lang afstand til fods. Han vil fremover være uden mulighed for at besøge mig, da han godt nok har tilladelse til handikapparkering, men ikke ejer en elbil eller et egentligt handicapkøretøj. Jeg selv ejer ikke en bil, så jeg kan ikke engang hente ham (hvilket i øvrigt også ville fordoble den samlede trafikbelastning).

Som nævnt vil mange andre være i en lignende situation, og jeg synes derfor, at undtagelsen af handicapkøretøjer skal udvides til at gælde køretøjer (med fører) med ret til at benytte handikapparkering. Dette er en allerede eksisterende "certificering", så den burde være let at implementere.

Svarnr.: 236 Borger

Vejnavn: Lille Strandvej

Postnr. og by: 2900 Hellerup

Høringssvar:
Jeg ønsker IKKE en nulemmisions zone på Vesterbro

Svarnr.: 237 Borger

Vejnavn: Hesseløgade

Postnr. og by: 2100 København Ø

Høringssvar:
Frygt for "zone-spredning": Selvom jeg ikke bor i denne specifikke zone, frygter jeg, at dette blot er starten på mange lignende zoner i København. Det vil betyde, at man med benzinbil konstant skal "vende og dreje sig" og planlægge ruter udenom store dele af byen, som man pludselig ikke må køre i. Det skaber en unødig utryghed og begrænsning i alles bevægelsesfrihed.
Overflødig regulering: Flere undersøgelser understreger at udledningen fra biler er en brøkdel af den samlede forurening i København og har derfor svært ved at se sådanne emissionsfri zoner, skulle gøre en forskel. Den grønne omstilling af bilparken er allerede i fuld gang og vil løse sig selv naturligt over de næste få år. Jeg ser derfor dette forslag som en unødvendig og bureaukratisk stramning, der mest af alt virker som politisk symbolpolitik frem for reel miljøforbedring.
Vi opfordrer kraftigt til, at man stopper implementeringen af disse restriktive zoner og i stedet lader den naturlige teknologiske udvikling gå sin gang uden at straffe de borgere, der har allermindst og vil nyde besøg af familien, erhvervslivet m.m. der har behov for transport i og på tværs af disse zoner.

Svarnr.: 238 Borger

Vejnavn: Slesvigsgade

Postnr. og by: 1762 København V

Høringssvar:
Det er en meget dårlig ide. Skaf hellere mere parkeringspladser til os stedfor elbiler. På ingen måde vil i få opbakning af nogen som helt der bor på Vesterbro.

Svarnr.: 239 Borger

Vejnavn: Vesterbrogade

Postnr. og by: 1620 København V

Høringssvar:
Det er for tidligt at indføre nulemissionszoner i København, da vognparken ikke er klar til det. Det vil den heller ikke være i 2028, hvor forslaget i så fald skulle gennemføres. Der er simpelthen ikke nok elbiler blandt københavnerne endnu, til at dette ikke vil medføre et enormt kaos på Vesterbro. For os, som bor lige på grænsen til den foreslåede zone, bliver trængslen endnu værre, da man blot flytter trafikken og dermed problem til mere koncentrerede steder. Så trafikalt og parkeringsmæssigt bliver det et helvede i randområderne af den forslåede zone.
Desuden er der store problemer og huler i forslaget ift. kontrollenm dvs. den daglige udmøntelse af forslaget. Havde man tænkt, at der skal stå politi på hver et gadehjørne og tjekke alle køretøjer døgnet rundt? Vi har i forvejen et stort pres på politetaten i hovedstadsområdet, og vores betjente har virkelig andet og mere nyttigt at bruge deres dyrebare tid til.

Svarnr.: 240 Borger

Vejnavn: Asger Rygs Gade

Postnr. og by: 1727 København V

Høringssvar:
JA, TAK.
Til nulemissionszone på Indre Vesterbro

Svarnr.: 241 Borger

Vejnavn: Ingerslevsgade

Postnr. og by: 1705 København V

Høringssvar:
Ingerslevsgade bør være en del af den foreslåede nulemissionszone. Med åbningen af Skolen ved Dybbølsbro og deraf afledt meget stor trafik af cyklende børn og voksne er bil- og lastbiltrafikken en voldsomt stor belastning især i myldretiden. Med de mange nylige fatale færdselsulykker hvor sagesløse cyklister rammes af eksempelvis højresvingende lastbiler, er det som forældre til 3 skolebørn utrygt og ubehageligt at lade dem selvstændigt cykle/gå i skole. Med den foreslåede zoneafgrænsning vil der pålægges Ingerslevsgade en yderligere belastning værende placeret som første større vej uden for zonen. Det vil blive en unægtelig trafikknude og bibringe endnu større risiko for vores skolebørn. Endvidere vil de mangfoldige udrykningskøretøjer der for nuværende anvender Ingerslevsgade som 'fast track' ti/fra midtbyen blive hindret yderligere heri ved øget trafik.

Svarnr.: 242 Borger

Vejnavn: Sortedam Dossering

Postnr. og by: 2200 København N

Høringssvar:
Jeg er imod. Lad borgere beholde deres køretøj og udskifte det efter behov/økonomi og ikke pga zoner som kommunen opretter.

Svarnr.: 243 Borger

Vejnavn: Kjeldsgårdsvej

Postnr. og by: 2500 Valby

Høringssvar:
Virkelig en dårlig idé. Tidligere forsøg på Stefansgade må med al tydelighed vise, at det eneste der kommer ud af en sådan zone er, at de køretøjer, som ikke må passere gennem zonen, vil ende på de omkringliggende veje. Altså vil det resultere i at vi vil opleve øget pres på disse veje. Det vil føre til øget kødannelse/tæt trafik og dermed øget udledning af udstødningsgas, fordi bilerne vil opholde sig længere tid i området. Og ofte vil de holde helt stille i tomgang. Det er noget møg for luftkvaliteten på disse veje. Og nej, det vil ikke nedsætte den samlede mængde af trafik og nej heller ikke få bilisterne til at sælge deres biler.

Svarnr.: 244 Borger

Vejnavn: Njalsgade

Postnr. og by: 2300 København S

Høringssvar:
Det er en rigtig dårlig idé. Endnu et bilfjendsk tiltag fra rød blok og et forsøg på at tvinge folk over i el-biler selvom de ikke har råd. Samtidig tvinges mange mennesker til at køre en omvej og dermed forurene mere samt forlænger transporttiden. Det må stoppe med alle de forhindringer mod bilister. Der skal være plads til alle.

Svarnr.: 245 Borger

Vejnavn: Ingerslevsgade

Postnr. og by: 1705 København V

Høringssvar:
Jeg bor på Indre Vesterbro og støtter forslaget om nulemissionszone. Jeg ser det som et vigtigt skridt for bedre luftkvalitet og mindre støj i bydelen.

Svarnr.: 246 Borger

Vejnavn: Vesterbrogade

Postnr. og by: 1620 København V

Høringssvar:
Som beboer på Vesterbrogade støtter jeg miljøforbedrende tiltag. Jeg mener, at beboere fortsat bør kunne anvende deres eksisterende benzinbiler, og at en eventuelt skifte af køretøj bør bero på beboernes eget valg . Et påtvunget bilskifte vil medføre betydelige og store uforudsete økonomiske belastninger for beboere. Der bør derfor indføres varige undtagelser for beboere.

Svarnr.: 247 Borger

Vejnavn: Ingerslevsgade

Postnr. og by: 1705 København V

Høringssvar:
Nej til nulemissionszone

Svarnr.: 248 Borger

Vejnavn: Sønder Boulevard

Postnr. og by: 1720 København V

Høringssvar:
Jeg sætter stor pris på, at der bliver gjort noget reelt for at reducere CO2 udledningen og samtidig prioritere Vesterbroernes sundhed.

Svarnr.: 249 Borger

Vejnavn: Vesterbrogade

Postnr. og by: 1620 København V

Høringssvar:
Sidste krampetrækning for at gøre det umuligt at drive virksomhed i området.
Vi skal holde fast i de få butikker der er tilbage, så vi ikke ender op med barbers i alle lokaler.
Det er ikke alle der ønsker eller har råd til el biler.
Klart nej som både virksomhedsejer og beboer på Vesterbro.

Svarnr.: 250

Slettet af bruger

Svarnr.: 251 Borger

Vejnavn: Peter Sabroes Gade

Postnr. og by: 2450 København SV

Høringssvar:
Hvordan skal jeg som LAVTLØNNET soldat kunne have råd til at skifte bil, med henblik på at kunne afhente min mor på Vesterbro.
I må fuldstændigt have tabt sutten med den form for chikane i kører mod bilister.
Det er næsten lige så slemt som når i rydder cykelstier for sne og salter, men dårligt gående bare skal glide rundt på is inde på fortovet.

Svarnr.: 252 Borger

Vejnavn: Grøndals Parkvej

Postnr. og by: 2720 Vanløse

Høringssvar:
At så meget bliver nulemisionszone, vil ramme mange og skabe ekstra meget kø på de strækninger som ikke er nulemissionszone, ikke alle har råd til at købe en elbil, og vedligeholde en elbil, da markedet for elbiler er dyrere en benzin og dielsel biler

Man kunne lave nulemissionszone for ehverskøretøjer, busser, politi osv, som alligevel hele tiden udskifter køretøjer

Svarnr.: 253 Borger

Vejnavn: Saxogade

Postnr. og by: 1662 København V

Høringssvar:
2026-01-17

Det er til dels et nogenlunde forslag, MEN DET BØR GÆLDE ALLE AUTOMOBILER !

BEBOERNE I INDRE VESTERBRO HAR STORT SET ALLE MEGET GAMLE DIESELBILER (kasserede taxis) eller skrotmodne benzinbiler.

Gå en tur i området og iagttag alle disse 30-35 år gamle rustbunker.

DET ER EN SKANDALE, AT DISSE FORURENENDE SKROTBILER OVERHOVEDET FÅR LOV TIL AT KØRE PÅ VORE VEJE

Væk med de skrotbiler !!!

Mvh

Ole

Svarnr.: 254 Borger

Vejnavn: Kongshøjgade

Postnr. og by: 1675 København V

Høringssvar:
Jeg bor i det område, der er omfattet af forslaget om en nulemissionszone, og jeg ønsker hermed at udtrykke min modstand mod initiativet. Uanset om beboere formelt undtages, mener jeg, at ordningen vil få mærkbare og negative konsekvenser for hverdagen i området.

Et af mine største bekymringspunkter er, hvordan forslaget vil påvirke mit sociale liv. Når familie og venner ikke længere frit kan køre til området i deres egne biler, bliver det reelt vanskeligere at opretholde almindelige relationer. Det er efter min opfattelse urimeligt at forvente, at gæster – herunder ældre mennesker og børnefamilier – skal parkere langt væk og gå den sidste del af vejen. Konsekvensen vil for mange være færre besøg og øget isolation.

Jeg ser også forslaget som socialt skævt. Overgangen til elbil er fortsat en betydelig økonomisk byrde, som ikke alle har mulighed for at løfte. Som borger med begrænsede økonomiske rammer oplever jeg, at initiativet favoriserer dem, der har råd til ny teknologi, selvom man allerede kører i en mindre og relativt brændstoføkonomisk benzinbil.

Derudover bekymrer det mig, at denne type regulering sjældent forbliver afgrænset. Jeg frygter, at nulemissionszoner gradvist vil brede sig til større dele af byen, hvilket vil betyde, at man konstant skal planlægge sine kørsler og undgå områder, man tidligere frit kunne færdes i. Det skaber usikkerhed og en oplevelse af begrænset bevægelsesfrihed.

Endelig mener jeg, at forslaget er unødvendigt. Den grønne omstilling af bilparken er allerede i gang og vil fortsætte i takt med den teknologiske udvikling. I stedet for at lade denne proces ske naturligt, indføres der efter min vurdering en restriktiv ordning, som giver begrænset miljømæssig gevinst, men store praktiske og sociale konsekvenser.

Jeg opfordrer derfor til, at forslaget genovervejes grundigt, og at man vælger en mere balanceret tilgang til den grønne omstilling – en tilgang, der tager hensyn til almindelige borgeres hverdag og økonomiske muligheder samt behovet for at bevare et aktivt familieliv og socialt netværk.

Svarnr.: 255 Borger

Vejnavn: Beldringevej

Postnr. og by: 2700 Brønshøj

Høringssvar:
Hvorfor ikke lade det gælde hele byen allerede nu....
Så kan vi lukke København som hovedstad.
Det er efterhånden med stress i maven når man en meget sjælden gang bevæger sigvind til byen i bil. Der er ingen p-pladser....
Som erhvervsdrivende indenfor håndværk siger vi nej til arbejde i Indre by, vores montører

bliver helt modløse når de får en ordre i byen hvor der nærmest ikke er nogen P pladser. Nogen gange må vi aftale at kunden betaler afgiften....
Det er håbløst og ikke ok at vores by bliver ødelagt.

Svarnr.: 256 Borger

Vejnavn: Kildemarken

Postnr. og by: 4100 Ringsted

Høringssvar:
Jeg er imod, da dem der ikke har råd til en elbil vil blive udelukket

Svarnr.: 257 Borger

Vejnavn: Thyregodsvej

Postnr. og by: 2500 Valby

Høringssvar:
Jeg er imod forslaget om at etablere en nulemissionszone på Indre Vesterbro.

Forslaget vil efter min opfattelse få alvorlige konsekvenser for både erhvervsliv, byliv og helt almindelige menneskers hverdag, uden at disse konsekvenser er tilstrækkeligt belyst.

Kødbyen er et centralt handels- og erhvervsområde, hvor mange restauranter, butikker og leverandører er afhængige af adgang i bil, ofte med større mængder varer. Et forbud mod benzin- og dieselbiler vil gøre denne adgang vanskeligere og risikerer at skade både erhverv og byliv. Samtidig er der en reel risiko for, at trafikken blot flyttes til andre områder, uden at problemerne reelt løses.

Derudover rejser forslaget væsentlige sociale spørgsmål. Når adgangen begrænses for bestemte biler, begrænses adgangen også for mennesker. Familie, venner, bedsteforældre og pårørende, som kører i fossilbil, kan få sværere ved at besøge hinanden. Det kan især ramme ældre, børnefamilier og ensomme borgere, som i forvejen er afhængige af deres netværk.

Jeg savner derfor klare svar på, hvordan forslaget skal håndhæves i praksis, hvilke samfundsøkonomiske konsekvenser det vil få, og hvilken dokumenteret klimaeffekt man forventer.

København er både hovedstad, arbejdsby og hjem for mange forskellige mennesker. Så vidtgående indgreb bør hvile på solide analyser og tage hensyn til både erhverv, hverdagsliv og sociale relationer.

Svarnr.: 258 Borger

Vejnavn: Lemberggade

Postnr. og by: 2300 København S

Høringssvar:
Ønsker ikke nul emissions grænse

Svarnr.: 259 Virksomhed/Organisation

Virksomhed/Organisation: Twenty Seven Four Exclusive ApS

Vejnavn:

Postnr. og by:

Høringssvar:
Det skal være tilladt at køre i hele København med sin benzin bil mm

Svarnr.: 260 Borger

Vejnavn: Godsbanegade

Postnr. og by: 1722 København V

Høringssvar:
Uenig med forslaget. Det er giver ikke mening for den grønne omstilling at "omdirigere" fosilbilerne. Desuden, er det respektløst over for os beboer som er tilflyttet til skyhøje priser på Vesterbro, men nu ikke kan få besøg, hjælp, håndværkere eller leveringer ind til området. Man kan ikke engang få leveret møbler nu. Eller et køkken. Ikke alle varevogne og lastbiler er på el. Og hvad med forretningshavene.
Tænk nu realistisk. Som elbilsejer finder jeg dette forslag urealistisk, ude af takt med den grønne udvikling og et tamt forsøg på at krydse klimapolitiske målsætninger af på den kommunale plan.

Svarnr.: 261 Borger

Vejnavn: Islands Brygge

Postnr. og by: 2300 København S

Høringssvar:
Hermed protesteres over forslaget, der vil føre til yderligere forringelser af almindelige borgere og byens besøgendes muligheder for at bevæge sig frit mellem bydelene. Forslaget vil ramme socialt skævt, da det favoriserer velhavende borgere m elbiler og vil få negativ indflydelse på det lokale handelsliv, der er afhængige af at kunder også med benzinbiler kan komme til og fra. Tiden arbejder for at "problemet" løser sig selv, og så længe der stadig er mange der benytter benzinbiler, vil det være en urimelig forskelsbehandling. Det åbenlyst mislykkede forsøg med inddragelse af talrige p-pladser til delebiler som ingen benytter, bør få politikerne til at forholde sig til virkeligheden og de reelle behov fremfor at bygge ideologiske luftkasteller, der gør almindelige skattebetalende borgeres hverdagsliv dyrt og besværligt. Byens almindelige dør ud, hvis det fortsætter.

Svarnr.: 262 Borger

Vejnavn: Sommerstedgade

Postnr. og by: 1718 København V

Høringssvar:
Jeg er imod forslaget.

For det første vil en nulemissionszone have negative konsekvenser for erhvervslivet. Mange virksomheder er afhængige af varetransport, servicekøretøjer og fleksibel adgang til byen. Kravet om udelukkende nulemissionskøretøjer vil påføre virksomheder store ekstraomkostninger og gøre det sværere at drive forretning i området.

For det andet vil forslaget gøre det vanskeligere for privatpersoner at besøge familie, venner og byen generelt. Ikke alle har mulighed for at købe elbil, og mange borgere – særligt uden for København – vil blive afskåret fra at komme ind i området i egen bil. Det begrænser den personlige frihed og byens tilgængelighed.

Derudover fremstår tiltaget som symbolpolitik. Effekten på klima og miljø vil være begrænset, mens konsekvenserne for borgere og erhvervsliv er betydelige. I stedet burde der fokuseres på mere realistiske og balancerede løsninger, som både tager hensyn til miljø, økonomi og borgernes hverdag.

På den baggrund opfordrer jeg Borgerrepræsentationen til at afvise forslaget om en nulemissionszone på Indre Vesterbro.

Svarnr.: 263 Borger

Vejnavn: Vægterparken

Postnr. og by: 2770 Kastrup

Høringssvar:
Nej tak til nulemissionszone i København, forbrændings motor har efterhånden nulemission og er mindre belastning for vores samfund når vi laver hele regnestykket med udgravningen af den sjældne jordarter til batteridrevet køretøjer og de miljømæssige konsekvenser de skaber rundt om i verden.
Undersøgelsen fra de tyske bilfabrikanter viser dieselmotor/ benzinmotor renser luften i byerne og skaber renere luft. Så stop med at skabe ødelæggende beslutninger der lukker foreninger i byen og skaber flere arbejdsløse.

Svarnr.: 264 Borger

Vejnavn: Biskop Krags Vænge

Postnr. og by: 2100 København Ø

Høringssvar:
Symbolpolitik
Lad nu folk bruge deres nødvendige og surt optjente og betalte biler.
Ingen bruger bil med mindre der er en god grund, og der er IKKE kommunens opgave at generere deres borgere

Svarnr.: 265 Borger

Vejnavn: Godsbanegade

Postnr. og by: 1722 København V

Høringssvar:
Jeg stemmer imod forslaget.

Svarnr.: 266 Borger

Vejnavn: Holmbladsgade

Postnr. og by: 2300 København S

Høringssvar:
Nej til at udelukke benzinbiler i indre Vesterbro. Vi er slet ikke klar til det. Hvad med leveringer og håndværkere.

Svarnr.: 267 Borger

Vejnavn: Enghavevej

Postnr. og by: 1674 København V

Høringssvar:
Jeg er imod forslaget
Det bekymrer mig da jeg mener det vil påvirke min hverdag og erhvervslivet ,turismen og sociale konsekvenser i forbindelse med familie og venne besøg

Svarnr.: 268 Borger

Vejnavn: Saxogade

Postnr. og by: 1662 København V

Høringssvar:
Jeg er imod forslaget.

Svarnr.: 269 Borger

Vejnavn: Røddinggade

Postnr. og by: 1735 København V

Høringssvar:
En miljøzone i et område som Vesterbro, vil ud fra et luftkvalitets synspunkt ikke give mening. Området er omgivet af Danmarks mest trafikerede bymiljøer, hvilket vil betyde, at emissionsforurening fra disse områder under alle omstændigheder vil påvirke luftmiljøet på Vesterbro.

Fra et kontrolsynspunkt giver forslaget ingen mening. Det vil i praksis være helt uoverskueligt at kontrollere og regulere trafik af benzinkøretøjer ind og ud af Vesterbro.

Politisk er forslaget betænkeligt. Beboere i området (inklusiv mig selv) vil blive voldsomt provokerede af, at venner og bekendte med benzinbiler, pludselig ikke kan besøge dem i området. Turister og andre besøgende vil blive frustrerede over at få bøder, eller at skulle kæmpe om de sparsomme parkeringspladser uden for området, og dernæst bevæge sig videre til fods. Det vil uundgåeligt give en masse ballade, og danne en negativ stemning omkring det generelle miljø- og trafik arbejde i kommunen.

Økonomisk er forslaget uforsvarligt. Hvis det skal håndhæves vil det kræve store ressourcer til overvågning og administration. Penge der næppe kan dækkes af indtægter ved bøder.

Miljømæssigt er forslaget ligegyldigt. Langt den største påvirkning af luftmiljøet kommer fra tung trafik- lastbiler, brandbiler og ambulancer. Køretøjer der ikke bare har ærinde i området men som passerer igennem området med samfundskritiske opgaver. Tag eksempelvis Enghavevej, hvor meget trafik passerer igennem for at komme ud til de to motorvejs afkørsler (Folehaven og Amager afkørslen).
For erhvervslivet er forslaget en katastrofe. Det vil betyde, at små erhvervsdrivene uden for zonen ikke kan køre ind og arbejde i zonen. Elektrikere, tømrere og andre håndværkere kan pludselig ikke tage opgaver i zonen.. eller tage bøden, og give den videre til kunderne. Med mindre de får en køretilladelse af en art, hvilket vil gøre hele projektet fuldstændigt irrelevant.

Kort og godt, forslaget skaber en mase besvær for meget lidt udbytte.

Svarnr.: 270 Borger

Vejnavn: Bustrupgade

Postnr. og by: 1737 København V

Høringssvar:
Jeg ønsker at udtrykke min dybe bekymring over forslaget om at indføre en nulemmissionszone på Vesterbro. Selvom intentionen om at reducere CO_2-udledningen er lovværdig, er forslaget i sin nuværende form problematisk af flere årsager:
1. Elitært og ulighedsskabende
Forslaget risikerer at blive endnu et skridt mod en by, der kun er for de mest velhavende. Overgangen til elbil er kostbar, og mange familier og små virksomheder har ikke økonomisk råd til at skifte bilpark nu og her. En nulemmissionszone vil derfor ramme de svageste borgere hårdest og øge uligheden i byen. Det er ikke en bæredygtig løsning, hvis den skaber social uretfærdighed.

2. Truslen mod Vesterbros handelsliv
Vesterbro er kendt for sit mangfoldige og levende handelsliv, hvor små butikker og næringsdrivende spiller en afgørende rolle. En nulemmissionszone vil gøre det vanskeligere for leverandører og kunder at komme til og fra området, hvilket kan få alvorlige konsekvenser for de mindre virksomheder, der allerede kæmper med stigende omkostninger. Risikoen for, at butikker må lukke, er reel og vil svække bydelens karakter og livskraft.
3. Tvivlsom klimamæssig effekt
Forslaget bygger på en antagelse om, at en nulemmissionszone vil have en betydelig effekt på udledningen. Men med den nuværende udvikling i bilparken, hvor elbilandelen forventes at stige markant inden 2028, vil effekten af en lokal zone være minimal. Ressourcerne bør i stedet bruges på løsninger, der har en dokumenteret og bredere klimamæssig effekt, og som ikke straffer de borgere, der ikke har råd til at følge med i den grønne omstilling.
Alternativer
I stedet for en nulemmissionszone bør kommunen overveje mere inkluderende og effektive tiltag, såsom:

- Udvidelse af kollektiv trafik og cykelinfrastruktur, der gør det nemmere for alle at vælge grønne transportformer.
- Økonomiske incitamenter til grøn omstilling for både borgere og virksomheder, så omkostningerne ikke alene påhviler den enkelte.
- Samarbejde med lokale aktører om at udvikle løsninger, der bevarer Vesterbros unikke karakter og handelsliv.

Jeg opfordrer derfor kommunen til at genoverveje forslaget og i stedet fokusere på løsninger, der er sociale, retfærdige og effektive.

Svarnr.: 271 Borger

Vejnavn: Dannebrogsgade

Postnr. og by: 1660 København V

Høringssvar:
ok med sådan en zone så længe den ikke gælder beboerne i området, da det ville påtvinge beboerne køb af elbil. Naturlig udskiftning er bedst, og det er mit indtryk, at antallet af elbiler på Vesterbro er højt.

Svarnr.: 272 Borger

Vejnavn: Leifsgade

Postnr. og by: 2300 København S

Høringssvar:
Har lidt svært ved at se det som andet end bilfjendsk symbolpolitik. Social skævvridning - Rigtig mange har ikke midlerne til at skifte til elbil her og nu, men kører i deres ældre biler til de ikke kan mere og det er der jo også en gevinst i klimamæssigt. Øget trafik og CO2 udledning omkring zonen - omvejskørsel. Beboere, ældre og handicappede kan blive isoleret, når familie og venner får besværliggjort at komme på besøg. Partikelforureningen fra biler er i forvejen en uvæsentlig del af luftforureningen i byen, så en forbedring i området vil antageligt ikke være målelig. Partikler respektere ingen grænser og vil fortsat blæse ind udefra. Så et stort rungende NEJ-TAK herfra

Svarnr.: 273 Borger

Vejnavn: Lyrskovgade

Postnr. og by: 1758 København V

Høringssvar:
Nej tak.

Svarnr.: 274 Borger

Vejnavn: Lyrskovgade

Postnr. og by: 1758 København V

Høringssvar:
Nej tak. Det er i forvejen super svært med transport. EL køretøjer er da ikke mere skånende for miljøet. Produktion af batterierne er også skadeligt for miljøet. Og Gud forbyde men hvis en bil skulle have en kortslutning, der sker noget med batteriet, så er det svært at slukke den brand.
Hvis man gerne vil skåne København for biler, så sænk priserne på offentlig transport nu!

Svarnr.: 275 Borger

Vejnavn: Kurlandsgade

Postnr. og by: 2300 København S

Høringssvar:
Planen om en nulemissionszone på Indre Vesterbro er en problematisk og skæv måde at lave grøn omstilling på .

Miljøgevinsterne er usikre og lokale, mens regningen og byrderne i høj grad lander på bilafhængige beboere, erhverv og særlige grupper som ældre og handicappede.

Zonens effekt på klima er minimal i det store regnskab, fordi den kun omfatter et begrænset byområde. Co2-gevinsten vil således kun være lokal. Trafikken vil nemlig blot flytte sig til nabokvarterne og den samlede kørselsmængde og deraf afledt forurening vil således blive øget, hvilket evalueringer fra andre lande i Europa tydeligt viser.

For bilejere uden for zonen, der pendler til arbejde, familie eller behandling på Vesterbro, bliver zonen reelt et økonomisk tvangsmiddel: Enten skal de købe elbil/nyere bil – som mange lav- og mellemindkomstfamilier ikke har råd til – eller opgive at køre derind.

Erfaringer fra bl.a. London og Bruxelles viser, at lav- og nulemissionszoner ofte rammer de husholdninger hårdest, som har mindst økonomisk råderum, fordi de typisk kører ældre benzin- og dieselbiler og ikke har råd til at købe en elbil.

EU-rapporter om lavemissionszoner peger desuden eksplicit på, at personer med nedsat mobilitet, ældre og skifteholdsarbejdere kan blive dårligt stillet, fordi de ofte ikke kan bruge cykel og kollektiv trafik på samme vilkår som andre og er mere afhængige af bil dør-til-dør.

Når adgang med benzin- og dieselbil begrænses til et helt boligkvarter, kan det i praksis betyde, at handicappede og gangbesværede beboere må skifte til en elbil eller blive afhængige af pårørende, hjemmepleje og handicapkørsel der har elbiler. I yderste konsekvens kan planen medføre at de bliver nødt til at flytte.
Nulemissionszonen er således et markant indgreb i beboeres og besøgendes frihed til at vælge transportmiddel.

I flere europæiske lande er modstanden mod lav- og nulemissionszoner da også begrundet i oplevelsen af, at myndighederne ensidigt omdefinerer adgangen til offentligt rum, så almindelig bilkørsel i sig selv behandles som noget mistænkeligt. Dét bidrager til øget politisk polarisering.

Sammenholdt med de igangværende tiltag, der indskrænker kommunens bilisters mulighed for at parkere er det svært at se nulemissionszonen på Vesterbro som andet end endnu et tiltag der skal gøre livet surt bilisterne.

Det proportionelle grønne udbytte er til gengæld svært at få øje på.

Svarnr.: 276 Borger

Vejnavn: Valdemarsgade

Postnr. og by: 1665 København V

Høringssvar:
Nej.
Det er en dårlig ide at ødelægge byen for os der ikke har råd til en elbil. Vi bliver ensomme, og vi får ikke gæster mere.

Svarnr.: 277 Borger

Vejnavn: Vesterbrogade

Postnr. og by: 1620 København V

Høringssvar:
jeg synes at det er en dårlig ide da det splitter byen og dens befolkning

Svarnr.: 278 Borger

Vejnavn: P. Knudsens Gade

Postnr. og by: 2450 København SV

Høringssvar:
Nej tak til forslaget , belaster bare andre bydele mere.
Gør det endnu svære for handicappet at komme til deres læge m.v

Svarnr.: 279 Borger

Vejnavn: Vesterbrogade

Postnr. og by: 1620 København V

Høringssvar:
Jeg er indædt modstander af indførelsen af en 0-emmisionszone på Indre Vesterbro, og nogen som helst andre steder i kommunen for den sags skyld.. Jeg kan kun opfatte det som chikane med mod beboere, besøgende og erhvervsdrivende. Det ville desuden resultere i en skævvridning af lsamfundet, da det bestemt ikke er alle, der har råd til at erhverve en elbil på nuværende tidspunkt. Og hvordan skal vi få besøg af familie og venner med foossilbrændstofkøretøjer, der ikke bor i zonen? Som i øvrigt betaler boksen for at parkere, når de er her. En 0-emissions-zone er symbolpolitik af værste skuffe. STOP hetzen mod byens bilister. Jeg har boet på Vesterbro hele mit liv, dvs. 67 år, og for første gang nogen sinde leger jeg med tanken om at flytte, fordi jeg føler, at hetzen mod bilister indskrænker min frihed til at færdes frit i min by og ud af den, når jeg har behov for det.

Svarnr.: 280 Borger

Vejnavn: Stenderupgade

Postnr. og by: 1738 København V

Høringssvar:
STORT NEJ TAK.
Ud over at I har umuliggjort vores chancer for at finde en parkeringsplads, når vi kommer senere hjem end kl. 16, så vil I så også ødelægge vores venner og familiers muligheder for at komme og besøge os, der bor på Vesterbro. Det her vanvid må stoppe.

Svarnr.: 281 Borger

Vejnavn: Stenderupgade

Postnr. og by: 1738 København V

Høringssvar:
Beboere i Københavns Kommune og særligt på Vesterbro med mange rigtig mange beboere skal tilgodeses mest muligt, når det kommer til parkeringsmuligheder i nærheden af boligen og til beboernes gæster. En NUL-emissionszone allerede i 2028 for gæster er efter min mening lige et par år for tidligt. Det burde først gælde fra 2030, hvor det må antages at flere har udskiftet benzin- og dieselbiler i større omfang. Det er for så vidt udmærket at beboerne er fritaget indtil videre. I takt med at rigtig mange parkeringspladser er blevet nedlagt eller inddraget til kommercielle biludlejningsfirmaer, så bør Københavns Kommune opføre parkeringshuse til både kommercielle udlejningsfirmaer mod betaling og til de borgere som skal gæste beboere i bydelene. Der vil i fremtiden med mange EL-biler fortsat være et meget stort behov for parkeringsmuligheder. Muligheder som infrastrukturelt bør ligge tæt på den offentlige transport som S- tog og Metro. Det ville kunne løse en del fremtidige problemer for både beboere og andre med parkeringsbehov at sikre parkering ved indgangen til Københavns brokvarterer. Det er pt. en meget provokerende oplevelse som parkeringslicensbetaler og skatteyder på Vesterbro ikke at kunne finde parkeringsmuligheder og konstatere, at mange parkeringspladser forbeholdt delebiler står tomme og ubenyttet hen. Som beboer på Vesterbro ikke at have en parkeringsmulighed i rimelig afstand fra boligen for at give plads til kommerciel udlejning opleves som en hån. Det kan I gøre bedre.

Svarnr.: 282 Borger

Vejnavn: Dannevirkegade

Postnr. og by: 1763 København V

Høringssvar:
Som beboer på ydre Vesterbro (mellem Enghavevej og Vesterfælledvej) lige uden for den planlagte nulemissionszone frygter jeg et, om muligt, endnu mere parkeringskaos i denne del af Vesterbro. Det er i forvejen næsten umuligt at finde plads til at parkerer vores lille benzinbil. Det er min klare vurdering at området ikke kan klare et yderligt parkeringsbehov fra køretøjer med forbrændingsmotor, som må forventes at søge mod området når nulemissionszonen etableres.
Dette skal ses i lyset af det kommende Bylivsgadeprojekt på Slesviggade hvor der også sløjfes et antal parkeringspladser.

Yderligere ligger her i området Ny Vesterbro Skole - en aktiv skole med 1000 elever. Trods tiltag for at begrænse kørsel i området om morgenen, er det et faktum at der er særdeles mange biler på gaden omkring skolen og området generelt, hvilket selvsagt medføre en større risiko for børnene på vej, til og fra skolen og tilhørende fritidsinstitutioner.
Med den nuværede placering af nulemissionszonen må der forventes endnu mere trafik og udledning, til gene for alle i området.

Jeg vil derfor gerne opfordre til at nulemissionszonen udvides, så også ydre Vesterbro er inkluderet i zonen - altså helt ud til Vesterfælledvej.

Mvh Martin

Svarnr.: 283 Borger

Vejnavn: Peblinge Dossering

Postnr. og by: 2200 København N

Høringssvar:
Der skal IKKE være nulemisionzoner i Københavns kommune

Svarnr.: 284 Borger

Vejnavn: Oehlenschlægersgade

Postnr. og by: 1663 København V

Høringssvar:
Som borger ønsker jeg at tilkendegive min direkte modstand mod forslaget om en nulemissionszone på Indre Vesterbro. Gennemgangen af høringsmaterialet viser at de miljømæssige gevinster er begrænsede mens de logistiske og økonomiske belastninger for områdets brugere og naboer er betydelige.

Begrænsning af adgang for besøgende
Forslaget medfører udfordringer for gæster i benzinbiler som ønsker at besøge beboere i zonen. Da beboerundtagelsen kun gælder for ejere med fast bopæl i zonen vil besøgende herunder børnefamilier ældre eller andre med behov for transport til døren i praksis blive udelukket fra at køre ind i området (jvf. s. 4 til 5). Dette skaber en barriere for almindelig social kontakt og hverdagslogistik.

Belastning af omkringliggende områder
Zonen vil medføre en markant trafikforskydning og øget parkeringspres i nabokvartererne. Der forventes et ekstra parkeringsbehov på op mod 5.200 biler i randområderne pr. hverdagsdøgn (jvf. s. 10). Da belægningsprocenten i disse områder i forvejen er høj vil kapaciteten blive overskredet (jvf. s. 10). Samtidig vil øget omvejskørsel på ca. 1.330 km dagligt belaste de omkringliggende veje yderligere (jvf. s. 11).

Øget bureaukrati og administration
Etableringen af en dispensationsordning vil skabe et tungt administrativt lag (jvf. s. 5). Da faste regler altid kræver undtagelser medfører det øget sagsbehandling for både kommunen borgere og besøgende af zonen. Behovet for at ansøge om kørsel ved eksempelvis flytning eller besøg i benzindrevne handicapbiler vurderes som en unødig bureaukratisk proces (jvf. s. 5 til 6).

Manglende proportionalitet og effekt
De miljømæssige gevinster står ikke mål med indgrebet. Inden for zonen er reduktionen i luftforurening opgjort til mindre end 0,1% (jvf. s. 12). Da effekten af zonen desuden vil aftage hurtigt i takt med den naturlige udskiftning af bilparken frem mod 2030 fremstår forslaget som unødigt indgribende (jvf. s. 12 til 14).

På denne baggrund opfordrer jeg til at man lader den naturlige teknologiske udvikling gå sin gang fremfor at indføre de beskrevne restriktioner.

Mvh. en lokal borger uden bil.

Svarnr.: 285 Borger

Vejnavn: Mysundegade

Postnr. og by: 1668 København V

Høringssvar:
Jeg støtter en nulemissions zone.

Svarnr.: 286 Borger

Vejnavn: Dybbølsgade

Postnr. og by: 1721 København V

Høringssvar:
Det er topmålet af arrogance og disrespekt over for almindelige borgeres liv samt erhvervslivet, at et flertal i borgerrepræsentationen påtænker at indføre nulemissionszone på indre Vesterbro.

Det vil blive enten umuligt eller dyrt for os i området at have brug for kontakt med firmaer, familie eller relationer, der ikke har en elbil.

Vi på indre Vesterbro vil ikke kunne kan få besøg af familie med håndværkerkassen og malerbøtter i bagagerummet, få leveret varer, få legekammeraters børn hentet, få et lift med mindre det er i elbil.

Politikerne i borgerrepræsentationen burde vide at det ikke er alle forundt at have råd til at købe ny elbil, og at ikke alle leverandører kan omstille sig til el sådan uden videre.

Der er simpelthen borgere i Danmark (vores relationer) uden for vores område hvor offentlig transport er umuligt at tage og som er afhængig af en bil og ikke kan ankomme til Vesterbro med tog eller i ladcykel. Og de kan ikke bare skifte bilen ud for at komme hen til os.

Jeg har ikke selv bil. Jeg er er enlig mor og har boet på Vesterbro i mange år. Det skuffer mig dybt at jeg skal udsættes for dette. Jeg er fx afhængig af hjælp fra andre der har en bil.

Jeg har set Input fra DI, Dansk Erhverv, lokaludvalg, taxa mv på Københavns Kommunes hjemmeside. De er alle dybt bekymrede. Det er jeg også.

Alle ved at tiltaget i det samlede billede ikke hjælper særligt på luftforurening i byen. Den største bidragyder til forurening i København kommer fra udlandet og fra vores kraft-varmeanlæg. Forslaget om Nulemissionszonen er et symbolpolitisk tiltag af arrogante og verdensfjerne politikere og jeg håber, det bliver bremset.

Jeg kan se at der i forslaget er vedtaget en evaluering. Den giver jeg intet for. Som med alt andet, hvor der loves evaluering, så lyttes der ikke til berørte borgere.

Det er ikke rimeligt at der er en lille gruppe borgere i København, som ikke kan få besøg eller varer og skal have forringet vores livsvilkår sammenlignet med andre borgere i byen.

Svarnr.: 287 Borger

Vejnavn: Kong Georgs Vej

Postnr. og by: 2000 Frederiksberg

Høringssvar:
Kære Københavns Kommune,

Jeg skriver for at fremsætte mine bemærkninger til forslaget om at etablere en nulemissionszone på Indre Vesterbro, som er sendt i offentlig høring.

Først og fremmest vil jeg gerne anerkende den gode intention bag forslaget om at reducere emissioner og forbedre luftkvaliteten i byen. Det er et mål, som jeg mener, vi alle kan stå bag. Men jeg har nogle bekymringer, som jeg gerne vil dele.

For det første er jeg bekymret for, at en nulemissionszone som foreslået vil have en negativ indvirkning på de lokale virksomheder. Mange virksomheder på Indre Vesterbro er afhængige af leverancer og transport, og en nulemissionszone kan potentielt gøre det vanskeligt og dyrt for dem at opretholde deres daglige drift. Dette kan føre til økonomiske

tab og i værste fald lukning af virksomheder, hvilket vil påvirke både ejere og ansatte.

Derudover mener jeg, at forslaget ikke tager tilstrækkeligt hensyn til de beboere, der er afhængige af private køretøjer, især dem med begrænset mobilitet. For mange mennesker er bilen ikke et valg, men en nødvendighed. En nulemissionszone uden passende alternativer kan derfor skabe store udfordringer for disse beboere.

Endelig ønsker jeg at fremhæve vigtigheden af en grundig konsekvensanalyse og en bredere dialog med alle berørte parter, inden en sådan zone implementeres. Jeg tror på, at vi kan finde en løsning, der både forbedrer luftkvaliteten og tager hensyn til de mange forskellige behov og udfordringer, som beboere og virksomheder står overfor.

Jeg håber, at mine bekymringer vil blive taget i betragtning, og jeg ser frem til at høre mere om de næste skridt i denne proces.

Med venlig hilsen,

Henriette Stakemann

Svarnr.: 288 Borger

Vejnavn: Lynæstoften

Postnr. og by: 3390 Hundested

Høringssvar:
Synes det er en rigtig god ide med Nul-emisionszone på Indre Vesterbro.

Med venlig hilsen
Jan Plinius
Haderslevgade 25 - 2th
Matthæusgade 14 - 5tv

Svarnr.: 289 Borger

Vejnavn: Oehlenschlægersgade

Postnr. og by: 1663 København V

Høringssvar:
Jeg er stærkt bekymret over forslaget om nulemissionszone på indre Vesterbro. Her nogle eksempler på ulemper
- Hvis mine forældre eller anden familie vil besøge mig, vil de nu ikke længere kunne køre hertil.
- Hvis jeg får brug for en håndværker, fx en VVS eller en elektriker, kan det nu ikke længere lade sig gøre (de kommer altid i bil).
- Diverse selskaber, som bringer varer og pakker ud, vil ikke kunne levere til os på Vesterbro.
- Der er selvsagt mange andre situationer, hvor det er nyttigt for beboere, at almindelige menneskers biler godt må køre på vejene.

(Jeg forstår naturligvis, at ovenstående kun gælder hvis de ikke har el-biler, men det gælder jo langt hovedparten.)

Ifølge jeres skrivelse "Forslag til nulemissionszone på Indre Vesterbro" (pdf på 17 sider) er det helt uafklaret, hvordan nulemissionszonen skal kontrolleres. Jeg frygter, at det let kan blive sådan, at lovlydige borgere holder sig væk, mens øvrige i ikke-elbiler fortsat og uden konsekvens for dem selv kan køre rundt på Vesterbro.

Jeg er også bekymret for folk, som arbejder på Vesterbro, og kommer hertil i bil, og for biler, som skal køre omvej for at komme uden om zonen, og for de kvarterer omkring zonen, som

derved rammes af forøget trafik.

Endelig kan jeg være bekymret for, at undtagelsen for beboere med benzin-bil, vil blive fjernet en tid efter nulemissionszonens indførsel, og Københavns Kommune derved uretmæssigt bestemmer ver hvilken bil jeg kører i.

Og jeg bemærker, at der stort set ikke er nogen fordele ved nulemissionszone på indre Vesterbro. Kommunen bemærker i "Forslag til nulemissionszone på Indre Vesterbro" (pdf på 17 sider), at det kan lette presset på parkeringspladser i dagtimerne på Vesterbro, men det er om aftenen, når beboerne skal parkere, at presset er størst, så for en beboer med bil på Vesterbro er det ikke nogen nævneværdig fordel.

Fordele it. klima kan være sympatiske nok, men hvis det handler om at redde det globale klima, kan jeg ikke se hvorfor lige Vesterbro skal kastes under bussen. Hvis der var tale om et initiativ på nationalt eller europæisk plan, ville jeg synes det gav mere mening.

I "Forslag til nulemissionszone på Indre Vesterbro" (pdf på 17 sider) nævnes det, at der ift. luftforurening er tale om det rene ingenting: "Inden for selve nulemissionszonen er reduktionen mindre end 0,1% af de samlede reduktioner"

Så alt i alt, de betydelige ulemper, som kommer til at ramme netop beboere på Vesterbro, sat over for stort set ingen fornuftige fordele, bør få kommunen til straks at opgive dette besynderlige forslag.

Svarnr.: 290 Borger

Vejnavn: Ågade

Postnr. og by: 2200 København N

Høringssvar:
Dette foreslag kommer til at ødelægge handlen fra de små butikker i området

Svarnr.: 291 På vegne af interesseorganisation eller borger Grail ApS

Høringssvar:
Vi er imod enhver begrænsning af adgang til området.

Svarnr.: 292 Borger

Vejnavn: Dannevirkegade

Postnr. og by: 1763 København V

Høringssvar:

Nulemissionszonens største effekt bliver at genere bilisterne. Det kan man konstatere ved at læse diverse rapporter om den kommende nulemissionszone på Vesterbro i København: Det vil have så godt som ingen effekt på klima og sundhed. Det er ren symbolpolitik:
Ifølge rapporter om luftforureningen fra både Århus Universitet og Københavns Kommunes egne rapporter kommer 93 pct. af luftforureningen i København fra kilder uden for kommunen. Personbilerne står tilmed ifølge kommunens egne rapporter for én procent af luftforureningen i hovedstaden. Det her forslag er ganske enkelt unødvendigt, spild af alles tid men til gengæld generende for rigtig mange beboere i bydelen.

Svarnr.: 293 Borger

Vejnavn: Norgesgade

Postnr. og by: 2300 København S

Høringssvar:
I agree with the proposal, I think it's great!

Svarnr.: 294 Borger

Vejnavn: Sønder Boulevard

Postnr. og by: 1720 København V

Høringssvar:
Rigtig fedt med en nulemissionszone. Jeg håber, at den en dag vil dække hele byen.

Svarnr.: 295 På vegne af interesseorganisation eller borger Fortællekunsten

Høringssvar:
Hvor ér det dog en ulykkelig ide. ØV
Det koster livet på vores børneteater, at vi ikke kan komme ind og hente kulisser, kostumer og rekvisitter. og nej - vi har ikke råd til en el-varevogn. Men betyder mon noget for jer? kan kulturinstitutioner, og erhvervsdrivende få dispensation, eller kun beboere? Jep - tænkte det nok.

Svarnr.: 296 På vegne af interesseorganisation eller borger Fortælletid

Høringssvar:
NEJ TAK!

VIRKELIGT - NEJ TAK!

TAGER I MON ET NEJ FOR ET NEJ?

NEJ !

Svarnr.: 297 På vegne af interesseorganisation eller borger BestTellers

Høringssvar:
I vil annektere Vesterbro mod vores vilje. Dette er jeres frelser-behov der er på spil her. men vil vil ikke frelses sådan her!

Svarnr.: 298 Borger

Vejnavn: Sneppevej

Postnr. og by: 2400 København NV

Høringssvar:
Nej til ingen biler

Svarnr.: 299 Borger

Vejnavn: Sønder Boulevard

Postnr. og by: 1720 København V

Høringssvar:
Jeg støtter varmt forslagt om nulemissionszonen på Vesterbro! Det er en virkelig god ide. Det vil være godt for bydelen og for beboernes helbred, og det vil være et vigtigt eksempel på, at vi kan arbejde for at minimere skadelig udledning.
Med venlige hilsner fra en af den kommende nulemissionszones beboere

Svarnr.: 300 Borger

Vejnavn: Trøjborggade

Postnr. og by: 1757 København V

Høringssvar:
Vedrørende: Høring om nulemissionszone på Indre Vesterbro

Jeg ønsker hermed at indsende et høringssvar, hvor jeg tager afstand fra det fremlagte forslag om etablering af nulemissionszone på Indre Vesterbro.

Forslaget vil i praksis begrænse beboere på Ydre Vesterbro i at færdes frit i deres nærområde og udføre daglige ærinder på tværs af bydelen. Indre og Ydre Vesterbro hænger tæt sammen både socialt, praktisk og infrastrukturelt, og en opdeling gennem restriktioner for køretøjer vil skabe unødige barrierer i hverdagen for mange borgere.

Særligt giver forslaget anledning til bekymring i forhold til parkeringsmuligheder. En nulemissionszone risikerer at øge presset på parkering i Ydre Vesterbro yderligere, når beboere, håndværkere, besøgende og erhvervsdrivende ikke længere kan færdes eller parkere som i dag. Dette vil forværre en allerede udfordrende situation og kan føre til øget trafik og søgetid i de omkringliggende områder.

Derudover tager forslaget ikke tilstrækkeligt hensyn til beboere, som fortsat er afhængige af bil i deres hverdag – fx i forbindelse med arbejde, omsorgsopgaver, fritidsaktiviteter eller manglende realistiske alternativer til køretøjsskift inden for den givne tidsramme.

Jeg bakker op om ambitionen om at forbedre miljø og luftkvalitet i København, men mener, at dette forslag i sin nuværende form rammer skævt og skaber sociale og praktiske skævheder mellem bydele og beboergrupper. Jeg opfordrer derfor kommunen til at genoverveje forslaget og i højere grad inddrage helhedsorienterede løsninger, der ikke begrænser beboeres mobilitet og hverdag unødigt.

Svarnr.: 301 Borger

Vejnavn: Westend

Postnr. og by: 1661 København V

Høringssvar:
Jeg syntes godt om forslaget og vil derfor tilkendegive min støtte til selvsamme.

Svarnr.: 302 Borger

Vejnavn: Sønder Boulevard

Postnr. og by: 1720 København V

Høringssvar:
Ellers tak herfra.

Svarnr.: 303 Borger

Vejnavn: Kongensgavevej

Postnr. og by: 3200 Helsinge

Høringssvar:
Det er en dårlig idé
Det går kun ud over dem der er økonomisk dårligt stillet

Da de ikke har råd til elbiler
Samt folk fra andre dele af landet som ikke har råd til nye dyre elbiler

Svarnr.: 304 Borger

Vejnavn: Østerbrogade

Postnr. og by: 2100 København Ø

Høringssvar:
Hvorfor skal vi indfører nulemission zone?
Vi kommer til at begrænse København i dens udvikling som by. Elbilerne kommer og antallet stiger støt, så det skal nok komme af sig selv. Ingen grund til at udelukke bilister som ikke har mulighed eller råd til en elbil, samt turister som kommer til København.

Svarnr.: 305 Borger

Vejnavn: Strandboulevarden

Postnr. og by: 2100 København Ø

Høringssvar:
Den grønne omstilling foregår successivt og Danmark er et af de lande i EU som er længst fremme. Transitionen til 100% elektriske køretøjer er også godt igang og der er ikke behov for yderligere stimulans for at drive den trend. Jeg forstår derfor ikke hvorfor det er nødvendigt med en nulemissionszone og forslaget er ikke begrundet med miljømæssige hensyn eller krav. Det vil gøre det mere besværligt at færdes i køretøj i zonen, så hvad er grunden til at man vil implementere dette besværlige tiltag? I stedet burde man opsætte EL ladestandere på samtlige p-pladser i zonen til glæde for alle beboere og miljøet.
Mvh
Kennet Brysting

Svarnr.: 306 Borger

Vejnavn: Peder Hvitfeldts Stræde

Postnr. og by: 1173 København K

Høringssvar:
Nej tak til nulemmisionszone på Indre Vesterbro.

Svarnr.: 307 Virksomhed/Organisation

Virksomhed/Organisation: CphApt ApS

Vejnavn:

Postnr. og by:

Høringssvar:
Forslaget har mange store og rent negative konsekvenser for vores praktiske hverdag, for sociale liv og for vore forretninger.
Der er ingen positive følger af forslaget overhovedet.
Forslaget har generelt så mange negative og forudsigelige problemer for formentlig alle, der bor i området eller har forretning i området.
Der er en række muligheder for at mindske forurening og gener fra biler og lastvogne, som vil være meget billigere at gennemføre og som ikke har den række af forudsigelige, alvorlige konsekvenser for området.
Mvh

Svarnr.: 308 Borger

Vejnavn: Sønder Boulevard

Postnr. og by: 1720 København V

Høringssvar:
ja, det er en god idé med nulemissionszone

Svarnr.: 309 Borger

Vejnavn: Enghavevej

Postnr. og by: 1674 København V

Høringssvar:
Meget imod dette forslag - det besværliggør det for beboerne at få gæster, leveret varer mv. Det er i forvejen alt for svært at være bilejer i Kbh. Det er ALTID tomme pladser til elbiler mv. og alt for dårlige parkeringsforhold for benzinbiler.

Svarnr.: 310 Borger

Vejnavn: Westend

Postnr. og by: 1661 København V

Høringssvar:
absolut NEJ
det vil være med til at jage alle væk fra vesterbro
bliver umuligt at bo og leve her længere

Svarnr.: 311 Borger

Vejnavn: Valdemarsgade

Postnr. og by: 1665 København V

Høringssvar:
Som beboer i Valdemarsgade 31 midt i den foreslåede nul-emissionszone, vil jeg under INGEN OMSTÆNDIGHEDER støtte forslaget. Min familie har ikke råd til elbil, de skulle gerne kunne besøge mig, uden at skulle forsøge at parkere langt fra min adresse. - Vi har gener nok i forvejen med det stigende antal, mestendels tomme, delebilspladser og el-delebilspladser, for ikke at tale om parkering forbeholdt elbiler. Så NEJ TAK herfra Venlig hilsen Tine Knudsen

Svarnr.: 312 Borger

Vejnavn: Matthæusgade

Postnr. og by: 1666 København V

Høringssvar:
Jeg er imod forslaget. Dette ville begrænse vores gæster, håndværker, postbude og andre besøgende for at komme. Derudover ville det ramme hårdt butikkerne i området, hvis ikke deres kunder kunne komme ind. Og pålægge en kæmpe belastning på elnettet (for opladning).

Og apropos miljøbeskyttelse, er det stadig alt for belastende for miljøet at have produceret et batteri for en elbil. Dvs. det ville ikke hjælpe miljøet, det ville bare uddelegere problemet til et andet sted med muligvis højere takst.

Svarnr.: 313 Borger

Vejnavn: Krusågade

Postnr. og by: 1719 København V

Høringssvar:
Syntes det er en rigtig dårlig ide/ beslutning som er ude på at begrænse os som bor på Vesterbro.
Jeg ejer ikke en bil, men låner af famile de få gange det er nødvendigt, har kun mulighed for, at låne en benzinbil og det vil I her med gøre umuligt og begrænse min bevægelighed.

Det vil være umuligt, at få besøg af famile og venner der ejer benzinbiler og vil begrænse folk sociale liv og straffe dem, fordi man nu engang bor på Vesterbro

Hvad har I tænker jer, når vi skal have håndværker!!!!!

Syntes I skulle genoverveje denne beslutning på det kræftigste.....hvorfor skal man staffes bare fordi man bor på Vesterbro.....Det kommer jo ikke til at gøre nogen forskel alligevel
Der vil stadigvæk være samme mængde trafik, men I vælger at presser den sammen på langt fære gader og vil gør det endnu mere farligt, at være cykelist og fodgænger på Vesterbro

Svarnr.: 314 Borger

Vejnavn: Gammel Kongevej

Postnr. og by: 1610 København V

Høringssvar:
Ja tak til nulemissionszone på Indre Vesterbro! Det er en fantastisk idé, der vil bidrage til at forbedre luftkvaliteten i København. Luftkvaliteten i byen er i øjeblikket et stort sundhedsproblem, især for sårbare grupper, og derfor har vi brug for denne type politik for at gøre København til en grønnere by. Jeg støtter fuldt ud forslaget.

Svarnr.: 315 Borger

Vejnavn: Flensborggade

Postnr. og by: 1669 København V

Høringssvar:
Kort høringssvar – Nulemissionszone Indre Vesterbro
Vedr.: Høring af forslag til nulemissionszone på Indre Vesterbro (frist 16. marts 2026)
Jeg er imod forslaget i sin nuværende form.
Jeg bor og arbejder på Vesterbro og har en benzinbil. Jeg ønsker fortsat at kunne leve og arbejde normalt i mit eget område – og at mine gæster og kunder kan komme hertil uden at blive mødt af et reelt forbud, hvis de ikke har elbil. Forslaget risikerer at gøre Indre Vesterbro mindre tilgængelig for almindelige besøg, kundebesøg og hverdagslogistik.
Derudover rammer en total nulemissionszone skævt ift. små erhverv, håndværkere, leverancer og service, og kommunens foranalyse peger på store erhvervskonsekvenser og udfordringer med randzone-parkering i netop denne zone.
En stor del af den forventede effekt bygger samtidig på en usikker antagelse om tidligere skift til elbil, og zonen kan medføre omvejskørsel, så problemer flyttes til nabogader.
Hvis kommunen fastholder målet, bør det ske med:
Gradvis indfasning (ikke totalforbud på én gang)
Enkle og rimelige dispensationer for beboere, kundebesøg og nødvendige ærinder
Konkret støtte og infrastruktur, så det ikke bare bliver en regning
Tydelig evaluering af omvejskørsel, sociale konsekvenser og erhvervseffekt.

Svarnr.: 316 Borger

Vejnavn: Andreas Bjørns Gade

Postnr. og by: 1428 København K

Høringssvar:
Jeg finder det meningsløst, at jeg, hvis forslaget vedtages, ikke længere kan hente og bringe passagerer til Københavns Hovedbanegård i min benzinbil, hvor man pt. kan parkere 15 minutter til samme formål. Jeg kører 5.000 km om året, og det giver ingen mening at anskaffe en ny bil, da jeg regner med at beholde bilen resten af mit liv (alder 67, bil 36.000 km).

Svarnr.: 317 På vegne af interesseorganisation eller borger Eduard Troelsgård A/S

Høringssvar:
Eduard Troelsgård A/S ønsker ikke en nulemmisionszone .

Svarnr.: 318 Borger

Vejnavn: Sommerstedgade

Postnr. og by: 1718 København V

Høringssvar:
Jeg ønsker hermed at udtrykke min klare modstand mod forslaget om at indføre nulemissionszone på Indre Vesterbro.

For mig – og for mange andre almindelige borgere – opleves forslaget ikke som grøn omstilling, men som en straf. Benzin- og dieselbiler er fortsat lovlige i Danmark, og derfor virker det både urimeligt og ulogisk pludselig at gøre dem reelt ubrugelige i bestemte bydele.

Grøn omstilling sker allerede: mange skifter til elbil, når økonomien tillader det, eller når deres nuværende bil er udtjent. Den udvikling bør understøttes – ikke presses igennem med restriktioner, der især rammer dem med færrest ressourcer.

Et konkret eksempel: Min ældre mor har en relativt miljøvenlig Kia, men hun har ikke økonomisk mulighed for at købe elbil. Med dette forslag vil hun ikke længere kunne besøge mig i mit eget hjem. Det rammer ikke luksusforbrug – det rammer familie, relationer og hverdagsliv.

Jeg støtter ambitionen om en grønnere by, men den skal være socialt balanceret, realistisk og baseret på incitamenter frem for forbud.

Jeg opfordrer på det kraftigste kommunen til at stoppe op og genoverveje forslaget.

Mvh. En frustreret beboer på Vesterbro, der føler sig presset ud af sin egen by.

Svarnr.: 319 Borger

Vejnavn: Valdemarsgade

Postnr. og by: 1665 København V

Høringssvar:
Kære Jer der læser dette.

Jeg synes som udgangspunkt at det er dejligt med en benzin og diesel fri bydel.
Men jeg kan også forudse en del problemer i hverdagen for folk på Vesterbro.
Feks, bliver jeg tit kørt hjem fra forskellige familie højtider og fra mit job som fodbold dommer.
Men det kan jeg så ikke længere blive pga det næsten altid er benzin biler.
Måske man kunne "nøjes" med at benzin biler og diesel biler ikke må tage ophold-Parkere på

Vesterbro, men godt hurtigt må køre ind og ud af bydelen.?
Og hvorfor er det kun Vesterbro.?
Det er jo på Østerbro de skriger efter flere parkeringspladser? Det kunne hurtigt klares ved benzin fri Østerbro ;)
Mvh Troels

Svarnr.: 320 Borger

Vejnavn: Jens Otto Krags Gade

Postnr. og by: 2300 København S

Høringssvar:
Det er en meget dårlig idé!
Det vil forhindrer mig i at hente og bringe mit barn i forbindelse med samvær idet moderen bor i det ramte område. Tilsvarende vil det, som vi har praktiseret det hidtil, forhindre mig i at hurtigt ankomme i bil for at transporter vores barn til fx akutte lægebesøg eller hospitalsundersøgelser.

Svarnr.: 321 På vegne af interesseorganisation eller borger Passepartout ApS

Høringssvar:
Kære
Jeg har en lille indramningsbutik på Istedgade 59. Det er rigtigt og vigtigt, at I tænker på miljøet, men de foreslåede tiltag vil skabe meget store problemer for små, selvstændige erhvervsdrivende her på Indre Vesterbro.

Det vil give store udfordringer for mine kunder at komme med værker, der skal indrammes – og endnu større problemer at hente dem igen.

Mine leverandører vil muligvis slet ikke kunne levere de varer, jeg har brug for, og i sidste ende risikerer jeg at måtte lukke min forretning.

Jeg vil derfor kraftigt opfordre jer til at tænke jer meget grundigt om og tage hensyn til de lokale erhvervsdrivende, som er med til at holde København levende.

Mvh
Jesper

Svarnr.: 322 Borger

Vejnavn: Bellmansgade

Postnr. og by: 2100 København Ø

Høringssvar:
Kære politikere man kan ikke lukke vesterbro bydel til fordel af elbiler det er Danmarks hovedstad og hele den danske befolkning skal have mulighed for at komme hertil enten for at opleve musik teater Tivoli eller andre fornøjelser og besøge familien de skal have mulighed for at parkering uanset om de har benzin eller diesel og el man kan måske snakke om det når 90 procent af Danmark er dækket af elbiler hvad med alle de køretøjer i selv har der kører på diesel tænker på alle de traktore og andre køretøjer de må heller ikke kører ind og arbejde i parkering og andre grønne områder
Hvad bliver det næste Østerbro eller Nørrebro Valby Amager nordhavn det er ikke i orden

Svarnr.: 323 Borger

Vejnavn: Viktoriagade

Postnr. og by: 1655 København V

Høringssvar:
Nej tak
Vesterbro skal forblive levende med plads til handlende, turister og gæster uanset, hvordan de kommer kørende hertil. Jeg ønsker ikke, at Vesterbro bliver en uddød kulisse uden liv.

Svarnr.: 324 Borger

Vejnavn: Vesterfælledvej

Postnr. og by: 1750 København V

Høringssvar:
OK, mht. "Nulemissionszone på Indre Vesterbro"

Jeg værdsætter alle intentionerne.
Endnu mere, dog, værdsætter jeg, at mit lokalområde har et levende og velfungerende handelsliv. Hvor det fx ikke er relativt bøvlet for kunderne at komme til.

Dvs. for min skyld må man lave alle de velmente 'miljøklima-zoner' man vil, hvis det (i det væsentlige) dækker 'hele byen', incl. fx Frederiksberg.

Altså, hvis vi eksklusivt skulle lave benspænd for Vesterbros forretninger,
det kan jeg simpelthen ikke tilslutte mig.
Og jeg klar til at 'stemme konservativt' (ell. noget) på den her konto ... hvis I ikke behersker jer, eller er konsekvente ;-)

* Og nej, jeg driver ikke forretning.
Men jeg er nødt til at handle (beklager), for at leve ...

Svarnr.: 325 Borger

Vejnavn: Enghavevej

Postnr. og by: 1674 København V

Høringssvar:
Som nabo til nulemissionszonen, kan jeg ikke se mange fordele ved forslaget.
I har i forvejen nedlagt rigtig mange "almindelige" P-pladser og omlagt dem til elbils-, eldelebils- og andre preferencepladser, når I nu lukker en stor del af Vesterbro for ikke nulemissionsbiler, flytter I automatisk en stor del af trafikken og parkeringen til andre, i forvejen, meget belastede områder, som vores. Når der også lukkes for gennemkørsel med brændstofbiler til så stort et område, bliver man nødt til at køre relativt store omveje for at komme rundt, er det særligt miljørigtigt? Forslaget virker umiddelbart som ren symbolpolitik, da mit indtryk er at de fleste beboere i København, vil vælge at skifte til elbil ved næste bilskift, så udviklingen er i gang.

Svarnr.: 326 Borger

Vejnavn: Gasværksvej

Postnr. og by: 1656 København V

Høringssvar:
Jeg vil sige nej tak til nulmissionszone på Vesterbro.
Jeg kan ikke få besøg af mine børn som har en benzinbil og som ikke lige kan tage toget/bussen da de bor ude på landet hvor offentlig transport er no go!!!!
De kan heller ikke handle ind for mig!!!!
Og sådan er det for mange vesterbroer!!
Og udover det!

Hvad med dem som bor på Vesterbro som låner en benzinbil?????
De skal også straffes!
Derudover kan vi heller ikke bruge vores håndværkere i ejendommen!

Svarnr.: 327 Borger

Vejnavn: Dybbølsgade

Postnr. og by: 1721 København V

Høringssvar:
ja jeg vil gerne have den ordning

Svarnr.: 328 Borger

Vejnavn: Brorsonsgade

Postnr. og by: 1624 København V

Høringssvar:
Jeg modsiger mig ikke forslaget om nulemissionszone på indre Vesterbro. Jeg mener dog at det bør undersøges om der i forlængelse af dette, kunne plantes flere træer i sidegader hvor disse kunne bidrage til optagelsen af CO2.

Svarnr.: 329 På vegne af interesseorganisation eller borger EF Kaalundsgade 4

Høringssvar:
Forslaget er uacceptabelt og kan ikke gennemføres i den foreslåede form.

Det er blevet gradvist meget svært for ejerforeningen at få håndværkere til at byde og udføre nødvendige vedligeholdelsesopgaver på vores ejendom. Når vi spørger hvad årsagen er til at de ikke ønsker at byde svares der parkeringssituationen hvor det er umuligt for dem at finde en ledig plads tæt på ejendommen samt omkostningen til parkering.

Såfremt forslaget gennemføres vil det gøre situationen endnu sværere når der skal findes firmaet som ønsker at give tilbud på vores opgaver.

Bestyrelsen er frivillig i foreningen og der bruges allerede alt for meget tid på at forsøge at få tilbud fra håndværkere på vores opgaver og dette forslag vil gøre vi skal bruge endnu mere tid på det.

Svarnr.: 330 Borger

Vejnavn: Værnedamsvej

Postnr. og by: 1619 København V

Høringssvar:
Gode intentioner, men uhensigtsmæssige konsekvenser

Vi bakker grundlæggende op om ambitionen om et mere bæredygtigt og klimavenligt samfund. Der sker allerede mange positive og organiske forandringer, som vi håber vil blive understøttet og videreudviklet.

Det foreliggende forslag rammer imidlertid skævt. Som lille selvstændig virksomhed er firmabilen ikke et valg, men en forudsætning for at kunne drive virksomhed. Den er vores kontor, vores værksted og vores transportmiddel. Vi bor på Vesterbro, men løser opgaver i hele landet fra Rødby til Hirtshals, og er derfor fuldstændigt afhængige af vores firmabil.

Forslaget fremstår privilegieblindt, idet det ikke tager højde for de mange små selvstændige erhvervsdrivende, der ikke har mulighed for at erstatte biltransport med cykel eller kollektiv trafik – særligt ikke med udstyr og materialer.

Vi ønsker at bidrage til den grønne omstilling og vil gerne skifte til elbil. Men omstillingen skal være økonomisk realistisk. Hvis byrden bliver for tung, risikerer man at presse små virksomheder ud af byen eller helt ud af erhvervslivet.

Vi er imod forslaget. Subsidiært at erhvervskøretøjer undtages per definition.
Et levende byliv forudsætter også et levende erhvervsliv, og det kræver, at der fortsat er plads til små selvstændige virksomheder på Vesterbro.

Svarnr.: 331 Borger

Vejnavn: Krusågade

Postnr. og by: 1719 København V

Høringssvar:
Ideen om bedre lokalmiljø og generelt bedre miljø er super god. Men der er også andre hensyn dette skal balanceres med. Jeg synes det er ret ableistisk og ageistisk i forhold til ældre og handicappede pårørende. Og økonomisk usolidarisk overfor besøgende og i forhold til dem der ikke har råd til en elbil og har behov for at aflevere varer eller ofte at køre igennem kvarteret. Der er desuden lidt "atombombefri zone"-naivitet over miljø-delen af forslaget: Luften omkring os forurenes jo alligevel

Svarnr.: 332 Borger

Vejnavn: Vesterbrogade

Postnr. og by: 1620 København V

Høringssvar:
Jeg tilslutter mig planerne om nul-emissionszonen på Vesterbro og håber, at den med tiden kan blive udvidet, naturligvis under hensyntagen til de erhvervsdrivende (vi skal helst bevare de små forretninger) og beboere.

Bedste hilsner

Svarnr.: 333 Borger

Vejnavn: Gammel Kongevej

Postnr. og by: 1610 København V

Høringssvar:
Alt hvad der kan gøres for at reducere traffik støj er i princippet positivt.

Men, problemet med forslaget er desværre bare at det flytter traffik og støj et andet sted hen, udenfor zonen og i kanten af zonen der støder op til Frederiksberg.

For eksempel, som det fremgår, bliver Vesterbrogade mindre traffikeret - men Gammel Kongevej bliver til gengæld antageligt markant mere traffikeret som konsekvens hvis forslaget indføres.

Det er lidt usympatisk at flytte traffik over til nabo kommunen, eller kanten af det. For de mennesker der bor hvor trafikken bliver reduceret er det selvfølgelig glædeligt - men det sker jo på bekostning af mennesker der bor på andre gader.

Foreslaget bør revideres, så trafikken og støjen reduceres samlet, og ikke blot flyttes fra ét sted til et par gader længere væk.

Svarnr.: 334 Borger

Vejnavn: Abel Cathrines Gade

Postnr. og by: 1654 København V

Høringssvar:
Hvem ville ikke ønske sig en verden med trafik uden miljøbelastning?

Dog bliver nærværende forslag om nulemissionszone blot en stadfæstelse af Vesterbros status som rigmandsenklave eller poleret turistzone. De seriøse miljømæssiger fordele er til overse, bortset fra en chikane af de bilister som ikke kører med ren el i posen.
Husk på - alle I "røde" politikere i Rådet - at det ikke er alle borgere, hvis ene onkel, som kan låne dem en bil, kører på el, eller som har ophav i Nordsjælland, hvor bedstemor kommer kørende i Tesla for at hente i børnehaven.
Hvis Vesterbro skal befris fra brændsel, skal det være incitamenter - forbedringer på infrastruktur, flere ladetandere, konkurrencedygtige elbiler - og ikke forbud, der gør det. Forbud er asocialt. Klimakampen, den grønne omstilling, skal vindes ved at få alle med, ikke ved at trænge folk ud af Vesterbro.

Svarnr.: 335 Borger

Vejnavn: Skovlyvej

Postnr. og by: 2690 Karlslunde

Høringssvar:
En nulemmissionszone på Vesterbro er en uhørt dårlig ide, hvor lovlydige borgere og erhvervskøretøjer bliver frataget en fundamental frihed til at køre i deres fuldstændig lovlige biler. Det er overformynderi af værste skuffe, der vil besværliggøre mange menneskers daglige virke og påføre samfundet betydelige merudgifter, uden at påvirke miljøet den mindste smule. Det er et rent selvmål for Vesterbro og Danmark.

Svarnr.: 336 Borger

Vejnavn: Haderslevgade

Postnr. og by: 1671 København V

Høringssvar:
Det er godt at være ambitiøs og vi har selv en elbil. Vi er dog helt afhængige af at vores familie og gamle forældre fra Jylland kan komme og besøge og os som minimum læsse bilen af inden den evt parkeres et andet sted. Korttidskørsel, parkering eller andre undtag må kunne opnås i sådanne tilfælde for at dette ikke skal skabe helt unødig og meget trælse gener for os som beboere.
Noget Kommunen i stedet kunne fokusere på var at skabe parkeringspladser uden for centrum i umiddelbar nærhed af metro, som i praksis ville gøre det muligt at komme til centrum af København og Vesterbro (hvis man har brug for en bil til det og det er der mange forskellige grunde til at folk har). Det findes ikke et eneste sted i dag, og det bør man starte med før man indfører zoner. Det er i praksis også spørgsmålet hvor stor effekt det har, når det er så lille og begrænset et område. Man burde i stedet for lave langsigtede løsninger for hele Kbh som reelt ville gøre en forskel.

Svarnr.: 337 Borger

Vejnavn: Lundbyesgade

Postnr. og by: 1771 København V

Høringssvar:
Forslaget har et indlysende godt formål men er alt for ufleksibelt. Det kan dog nemt modificeres.
For det første: Opret en hjemmeside hvor man på forhånd kan betale sig fra at ens benzinbil m.m. får lov til at opholde og bevæge sig i zonen i et tidsrum man angiver. Timeprisen skal være væsentlig højere end for parkering; den skal være så høj at de fleste vil afholde sig fra det, medmindre man har en grund man finder vigtig; den må lægges på et niveau der tilgodeser formålet i høj grad. En sådan hjemmeside koster ikke meget men skal naturligvis have kontakt til kontrollanten. Den sociale slagside af en sådan ordning skal naturligvis kompenseres. Gør det ved at provenuet deles mellem alle borgere i kommunen, børn som voksne. Det bliver ikke så mange penge, men nu I er ved det, så tag parkeringsindtægterne med, eller i det mindste nogle af dem, og del dem ud ligeså!
For det andet: Jeg bor uden for zonen men i kort afstand derfra. Forværringen af parkeringsmuligheder i disse områder må modvirkes for at det ikke bliver helt umuligt.

Svarnr.: 338 Borger

Vejnavn: Gammel Kongevej

Postnr. og by: 1610 København V

Høringssvar:
Jeg vil gerne bakke op om forslaget om nulemissionszone på Indre Vesterbro.

Vores område er tæt beboet og der er meget trafik. Hvis vi kan få færre udstødningsbiler ind, får vi bedre luft og et mere behageligt nærmiljø - især for børn, ældre og folk med astma/allergi. Jeg ser også en fordel i mindre støj og en mere rolig bydel.

Jeg synes også, at tidsplanen virker rimelig. Det giver både borgere og erhverv en reel chance for at omstille sig, hvis der samtidig bliver sikret gode ladeløsninger i og omkring området.

Mit input er derfor: Gennemfør zonen, sørg for tydelig information og skiltning, og lav dispensationsmuligheder, der er klare og fair - især for mindre erhverv i en overgangsperiode.

Svarnr.: 339 Borger

Vejnavn: Eriksgade

Postnr. og by: 1708 København V

Høringssvar:
En nul emissions zone på indre Vesterbro vil være med til at skabe stor ulighed i København. For med sådanne zoner skaber man områder hvor bestemte erhverv eller personer ikke er tilladt. Det bliver en stor proces hvis alle håndværkere der skal ind på Vesterbro skal udskifte deres firmabiler for at udføre en arbejdsopgave, samt flyttemænd og slamsugere biller som ikke er på el.

Svarnr.: 340 Borger

Vejnavn: Heilsgade

Postnr. og by: 1734 København V

Høringssvar:
Til Klima-, Miljø- og Teknikforvaltningen
Københavns Kommune,

Jeg forstår og bakker grundlæggende op om ønsket om bedre luftkvalitet og reduktion af emissioner i København. Samtidig mener jeg, at forslaget om nulemissionszone på Indre

Vesterbro ikke i tilstrækkelig grad tager højde for borgere, som reelt ikke kan undvære bil.

Jeg er 44 år og bor på Indre Vesterbro med mine to drenge i en 7/7-ordning. På grund af vores søns autisme har vi gennem flere år været afhængige af fleksibel transport for at få hverdagen til at hænge sammen i forhold til skole, arbejde og særlige behov. Offentlig transport har i praksis ikke været en mulighed, og hverken flytning ud af byen eller anskaffelse af elbil er realistisk for os.

Jeg har derfor valgt at vedhæfte en mere uddybende besvarelse, som beskriver vores situation og de konkrete konsekvenser, forslaget vil have for familier som vores.

Med venlig hilsen
Beboer på Indre Vesterbro

Til Klima-, Miljø- og Teknikforvaltningen
Københavns Kommune

Vedr.: Høring af forslag til nulemissionszone på Indre Vesterbro

Jeg skriver dette høringssvar som beboer på Indre Vesterbro og som mor i en familie, der i høj grad er afhængig af fleksibel transport for at få hverdagen til at hænge sammen.

Jeg forstår og anerkender fuldt ud kommunens intentioner om at reducere luftforurening og arbejde for et bedre miljø. Det er et vigtigt og nødvendigt mål, som jeg grundlæggende bakker op om. Samtidig mener jeg, at forslaget – som det ligger nu – ikke i tilstrækkelig grad tager højde for familier og borgere, der ikke har reelle alternativer.

Jeg er 44 år og bor på Indre Vesterbro sammen med mine to drenge i en 7/7-ordning. Jeg havde aldrig forestillet mig, at jeg skulle eje en bil. Men da vores søn fik konstateret autisme som 2-årig, blev vores livsvilkår markant ændret.

På daværende tidspunkt gik han i en basisbørnehave på Indre Østerbro, mens jeg arbejdede i Albertslund. Vi forsøgte i det første år at klare os med offentlig transport, men det viste sig hurtigt ikke at være muligt. Kombinationen af S-tog og busser var for ustabil og uforudsigelig, og selv korte forsinkelser kunne få store konsekvenser. En forsinkelse på 10 minutter på S-toget kunne betyde op mod 40 minutters forsinkelse på arbejdet.

Kommunen kunne ikke tilbyde taxakørsel, da børnehaven – set på et kort – lå tæt på vores bopæl, selvom vi gentagne gange gjorde opmærksom på, at den reelle transport ikke fungerede for et barn med særlige behov. Vi tilbød endda selv at betale for kørslen, hvis blot det kunne være de samme chauffører, men også dette blev afvist.

Min daværende mand mistede sit arbejde, fordi hans arbejdsplads ikke kunne imødekomme de gentagne opkald om at hente vores søn. Jeg stod som 39-årig i den situation, at jeg fik et ultimatum fra mit arbejde: Enten måtte jeg finde en mere stabil transportløsning – eller også kunne jeg ikke fastholde mit job. Det var i den situation, jeg købte min første bil.

I dag går vores søn på en lille privat skole på Østerbro. Både kommunen og vi selv har forsøgt at finde bedre eller mere nærliggende alternativer, men uden held. For familier som vores er fleksibilitet – både i arbejdsliv og transport – ikke et valg, men en nødvendighed.

Det er vigtigt for mig at understrege, at ikke alle har råd til at anskaffe sig en elbil. Lige så vigtigt er det at anerkende, at ikke alle har mulighed for "bare" at flytte ud af byen. Vores børn er dybt afhængige af meget specifikke tilbud, som ganske enkelt ikke findes andre steder – tro mig, vi har forsøgt. Samtidig betaler vi selv for skole og andre ekstra udgifter, fordi vi ikke kan få dækket de behov gennem kommunale tilbud.

Forslag som nulemissionszoner risikerer derfor at ramme socialt skævt, hvis der ikke indtænkes undtagelser, overgangsordninger eller særlige hensyn til familier med børn med særlige behov – og til borgere, der allerede har strakt sig langt for at få hverdagen til at fungere.

Jeg håber inderligt, at kommunen i den videre behandling af forslaget vil huske os, der valgte at bosætte os her under helt andre forudsætninger – og som i dag ikke har mulighed for hverken at flytte, skifte job eller investere i dyre grønne alternativer, uden at det får alvorlige konsekvenser for vores familieliv.

Med venlig hilsen

Beboer på Indre Vesterbro

Svarnr.: 341 Borger

Vejnavn: Sønder Boulevard

Postnr. og by: 1720 København V

Høringssvar:
Jeg stemmer imod en nulemissionszone på indre Vesterbro. I forvejen er bilister så indskrænket i både parkeringsforhold samt ensrettede gader at flere og flere dels tvinges til kæmpe omveje og kampen om parkeringspladser også kræver mere kørsel. I takt med at flere bilister kører ren el eller hybrid biler - hvorfor giver det et behov for yderligere indskrænkelse ???
En beboer på Sønder Boulevard 45 . 1720 V

Svarnr.: 342 Borger

Vejnavn: Skydebanegade

Postnr. og by: 1709 København V

Høringssvar:
Jeg støtter forslaget om en nulemissionszone på Indre Vesterbro.

Svarnr.: 343 Borger

Vejnavn: Sønder Boulevard

Postnr. og by: 1720 København V

Høringssvar:
Forslaget giver ikke mening og krænker danskeres frihed

Svarnr.: 344 På vegne af interesseorganisation eller borger Lån & Spar Bank A/S

Høringssvar:
Se vedhæftet høringssvar

Lån & Spar

København

20. januar 2026

Til rette vedkommende,

Lån & Spar Bank ønsker at indsende et høringssvar i forbindelse med forslaget om etablering af en nulemissionszone på Indre Vesterbro.

Som en virksomhed med stor fokus på bæredygtighed og miljøansvar ønsker vi at understøtte målet om at reducere emissioner i byområder. Vores virksomhed har et todelt hovedsæde, hvoraf det ene er beliggende i det berørte område på Indre Vesterbro, hvilket gør tilgængeligheden til området særligt vigtig for os.

Vi anvender en hybrid varebil i zonen, som kører på elektricitet 99 % af tiden, når den bevæger sig i det omtalte område. Dette betyder, at brugen af bilen i praksis er på linje med formålet bag nulemissionsforslaget, idet emissionerne fra dens anvendelse i zonen er ubetydelige.

Vi vil gerne appellere til, at der tages hensyn til virksomheder, der allerede aktivt reducerer deres CO2-aftryk ved brug af hybridbiler, som primært drives på strøm. En fuldstændig udskiftning af denne biltype til en ren elbil vil medføre unødige økonomiske omkostninger og ressourceforbrug, der ikke står mål med den reelle miljøpåvirkning fra vores nuværende køretøj.

Vi opfordrer derfor til, at der indføres en dispensationsordning for virksomheder, hvis hybridbiler kan dokumentere en næsten udelukkende elektrisk drift i zonen. Dette vil sikre, at lovgivningen tager højde for eksisterende bæredygtige løsninger og samtidig undgår unødige omkostninger for ansvarlige virksomheder.

Vi støtter op om den overordnede vision om en grønnere by og håber, at vores forslag kan bidrage til en balanceret implementering af reglerne.

Venlig hilsen / Kind regards

Nils Mørch Madsen
Facility service assistent

Direkte: +45 33 78 23 80

Email: nima@lsb.dk

Lån & Spar

Facilities
Højbro Plads 9-11, 1200 København K
Tlf.: +45 33 78 23 50

Website: lsb.dk

Svarnr.: 345 På vegne af interesseorganisation eller borger Medicon Applications

Høringssvar:
Til Københavns Kommune
Teknik- og Miljøforvaltningen

Medicon Applications hilser forslaget om etablering af en nulemissionszone på Indre Vesterbro velkommen og ønsker med dette høringssvar at udtrykke vores opbakning til initiativet.
Som virksomhed inden for sundhedsteknologi ser vi dagligt, hvordan miljø og helbred hænger uløseligt sammen. Vi støtter derfor tiltag, der forbedrer luftkvaliteten og reducerer støjforureningen i København.

Luftforurening er en væsentlig risikofaktor for en række helbredsproblemer, herunder luftvejslidelser, hjerte-kar-sygdomme og forringet livskvalitet. En nulemissionszone vil bidrage til renere luft for beboere, erhvervsdrivende og besøgende på Vesterbro. Som virksomhed, der arbejder med sundhedsfremme, ser vi dette som et vigtigt forebyggende tiltag.

Den forventede reduktion på ca. 17.400 ton CO2 årligt er et betydeligt bidrag til Københavns klimamål. Medicon Applications anerkender kommunens ambitioner om at gå forrest i den grønne omstilling. Etableringen af Danmarks første nulemissionszone sender et stærkt signal om, at København tager klimaudfordringerne alvorligt. Det skaber også incitament for virksomheder som vores til at prioritere grønne transportløsninger og accelerere overgangen til emissionsfri køretøjer.

Vi noterer os, at forslaget indeholder hensigtsmæssige undtagelser for beboere og visse køretøjstyper, samt en differentieret indfasning for erhvervstrafik. Denne gradvise implementering giver virksomheder tilstrækkelig tid til at tilpasse sig.

Vi opfordrer kommunen til at sikre tilstrækkelig ladeinfrastruktur i og omkring zonen for at understøtte omstillingen.

Medicon Applications støtter forslaget om nulemissionszone på Indre Vesterbro og ser frem til implementeringen. Vi opfordrer Borgerrepræsentationen til at fastholde ambitionsniveauet og sikre den nødvendige finansiering.

Svarnr.: 346 Virksomhed/Organisation

Virksomhed/Organisation: Statens Serum Institut

Vejnavn:

Postnr. og by:

Høringssvar:
Hvordan kan man, ud fra et miljømæssigt synspunkt, forsvare at benzin- og dieselbiler ville skulle køre omveje, hvis forslaget vedtages ? Det kan da kun skabe mere forurening og dårligere luftkvalitet, som jo også vil påvirke selve nul-emmisionsområdet. Dette er endnu et af en række eksempler på at man er villig til at give køb på alt sund fornuft. Klima og miljø er grænseoverskridende og man løser intet ved at flytte udledningen. Desuden har forslaget en voldsom social slagside, da ikke alle har råd til en nul-emmisions bil, men stadig kan have behov for en bil, for at få en hverdag til at hænge sammen. Det er fint at nogles transportbehov kan klares med en ladcykel og/eller offentlig transport, men husk nu lige på at det ikke gælder for alle !!

Svarnr.: 347 Borger

Vejnavn: Stenderupgade

Postnr. og by: 1738 København V

Høringssvar:
Jeg støtter forslaget om en nulemissionszone på Indre Vesterbro.
Forslaget er kærkomment og kan forhåbentligt snarest efterfølges af en række øvrige nødvendige tiltag i den lokale klimakamp.

Svarnr.: 348 Borger

Vejnavn: Colbjørnsensgade

Postnr. og by: 1652 København V

Høringssvar:
Nej tak til nulemissionszone på Indre Vesterbro.

Svarnr.: 349 På vegne af interesseorganisation eller borger Thiemers Magasin

Høringssvar:
Man er allerede ved at lægge andre dele af København stendøde ved at begrænse helt almindelig trafik og parkering. Hvis man ønsker sig, at Vesterbro kommer til at ligne en kombination af en gågade i Herning og Jomfru Ane gade i Aalborg giver jeres forslag mening. Hvis man ønsker sig liv og forretning i området, skal man lægge forslaget bort.

Svarnr.: 350 Borger

Vejnavn: Sønder Boulevard

Postnr. og by: 1720 København V

Høringssvar:
Jeg er uenig i nulemissionzone på indre Vesterbro. Jeg kan hverken få lov at køre eller parkere nær mit hjem.

Svarnr.: 351 På vegne af interesseorganisation eller borger Falck Danmark

Høringssvar:
Vedrørende: Høringssvar til forslag om nulemissionszone på Indre Vesterbro
(Sagsnummer: 2026-0007346)
Falck Danmark A/S fremsender hermed vores høringssvar vedrørende forslaget om at etablere en nulemissionszone på Indre Vesterbro. Vi anerkender og støtter fuldt ud ambitionen om at fremme den grønne omstilling og reducere emissioner i København. En nulemissionszone er et vigtigt skridt i den rigtige retning for at skabe en sundere og mere bæredygtig by, og vi takker for muligheden for at afgive høringssvar.
Implementeringen af den foreslåede nulemissionszone fra medio 2029 for erhvervskøretøjer vil dog udgøre en betydelig udfordring for vores evne til at levere assistance til borgere og erhvervsliv i zonen. Falcks kerneopgave er – bla. - at sikre mobilitet og tryghed på vejene. Vores vognpark består af specialindrettede assistancekøretøjer, herunder tungere køretøjer designet til at håndtere alt fra simple motorstop til komplekse bjærgningsopgaver. På nuværende tidspunkt er markedet for elektriske eller andre nulemissionsalternativer for denne type tunge specialkøretøjer endnu ikke modent. Der findes ikke kommercielt tilgængelige løsninger, der kan matche rækkevidden, trækkraften og den fornødne strømkapacitet til at drive det specialudstyr, vores køretøjer er udstyret med. Konsekvensen af forslaget i sin nuværende form vil være, at Falck fra medio 2029 vil blive forhindret i at yde vejhjælp til både borgere og erhvervsdrivende, der oplever nedbrud inden for nulemissionszonen. Dette vil efterlade trafikanter uden mulighed for professionel assistance, hvilket kan skabe farlige situationer og forringe den generelle mobilitet og

tryghed i området.

Dertil læser vi ikke, at udkastet til nulemissionszonen tilstrækkeligt undtager brand- og ambulancekørsel både med og uden udrykning.
Forslag til løsning
For at sikre fortsat tryghed og mobilitet for alle, der færdes i zonen, foreslår vi, at der indføjes en specifik undtagelse i regelsættet for nulemissionszonen. Vi foreslår konkret, at assistancekøretøjer og udrykningskøretøjer i øvrigt eksplicit undtages fra kravet om nulemission. En sådan undtagelse vil sikre, at Falck og andre assistance- og beredskabstjenester fortsat kan varetage deres samfundskritiske opgaver, indtil teknologien er tilstrækkeligt udviklet til at muliggøre en fuld overgang til nulemissionskøretøjer også for vores specialiserede vognpark.

Vi ser frem til at indgå i en fortsat dialog om, hvordan vi sammen kan sikre både den grønne omstilling og en tryg og mobil by for alle.

Svarnr.: 352 Borger

Vejnavn: Folkets Alle

Postnr. og by: 2000 Frederiksberg

Høringssvar:
Ang. høring om nulemissionszone

KK lægger op til at lave en nulemissionszone på indre Vesterbro - zonen vil også omfattet området omkring Københavns Hovedbanegård.
Hovedbanegården ejes ikke af KK, men af staten/DSB. Hovedbanegården er et knudepunkt - og et opsamlings- og afsætningssted for hundredetusindvis af rejsende, ikke mindst mellem landsdelene, hvert år.

KK bør ikke kunne begrænse adgangen til Københavns Hovedbanegård for nogen. Hvis KK ønsker at lave en nulemissionszone bør den derfor ikke omfatte eller begrænse adgangen til banegården, som ejes og anvendes af os alle, ikke kun af KK og kommunens borgere.

Med venlig hilsen
Karen Flatau
Folkets Allé 20
2000 Frederiksberg

Svarnr.: 353 Borger

Vejnavn: Teglgårdslund

Postnr. og by: 3400 Hillerød

Høringssvar:
Jeg støtter ikke denne ordning. Den tilgodeser de beboere der har bil men ikke dem der bor i området og som fra tid til anden låner en bil, får et lift eller hjælp fra andre uden elektrisk køretøjer.

Svarnr.: 354 Borger

Vejnavn: Søbredden

Postnr. og by: 2820 Gentofte

Høringssvar:
Det i er gang med er at lave et A og et B hold
Det en ommer. Alle jeres regler I ved at ødelægge København.
Hvad med os der har børn der bor i indre by.
Dem kan man ikke lige hjælpe, når de har brug for hjælp for eksempel "ja desværre skat mor kan ikke lige kører dig på hospitalet da jeg er et dårligt menneske der ikke har penge til en El bil"

Bor søbredden 2820 men er opvokse inde i Gothersgade og kan man ikke lide larm og benzin biler SÅ flyt. København er København og det er en dejlig by lad hver man at ødelægge den.

Svarnr.: 355 Borger

Vejnavn: Ny Carlsberg Vej

Postnr. og by: 1760 København V

Høringssvar:
Jeg støtter IKKE forslaget om en nul-emissionszone på Indre Vesterbro.

Svarnr.: 356 Borger

Vejnavn: Skjoldagervej

Postnr. og by: 2820 Gentofte

Høringssvar:
Jeg er imod pga jeg har familie og venner på Vesterbro, som jeg ikke kan besøge hvis jeg ikke selv i bil selv

Svarnr.: 357 Borger

Vejnavn: Emdrup Vænge

Postnr. og by: 2100 København Ø

Høringssvar:
Vi mangler der kun har motorcykel som transport middel og det vil godt nok være ærgeligt hvis jeg ikke kunne besøge min gamle mor

Svarnr.: 358 Borger

Vejnavn: Gravervænget

Postnr. og by: 2400 København NV

Høringssvar:
Høringssvar vedrørende forslag om nulemissionszone på Indre Vesterbro

Indsendt til Københavns Kommune d. 20/01/2026

Indledning

Dette høringssvar indsendes som en samlet og principiel indsigelse mod forslaget om etablering af en nulemissionszone på Indre Vesterbro. Høringssvaret forholder sig kritisk til samtlige hovedpunkter i forslaget, herunder det lovgivningsmæssige grundlag, zonens geografiske afgrænsning, de foreslåede tidsplaner, undtagelser og dispensationsordninger samt de påståede miljø- og trafikale effekter.

Det er den overordnede vurdering, at forslaget er utilstrækkeligt belyst, socialt skævt,

erhvervsmæssigt skadeligt og miljømæssigt usikkert i sin effekt, samt at det i praksis vil fungere som en ekskluderende regulering, der påfører borgere og erhvervsdrivende betydelige omkostninger uden proportional samfundsmæssig gevinst.

1. Lovgrundlag og kommunal hjemmel

Selvom ændringen af Lov om miljøbeskyttelse fra den 3. december 2024 formelt giver kommuner mulighed for at indføre én nulemissionszone, følger det ikke heraf, at enhver kommune bør eller skal udnytte denne mulighed. Loven giver en adgang – ikke en pligt – og forudsætter, at indgrebet er sagligt begrundet, proportionalt og nødvendigt.

Det foreliggende forslag dokumenterer ikke, at en nulemissionszone på Indre Vesterbro er et nødvendigt eller det mest effektive virkemiddel til at forbedre miljø- og sundhedsforhold. Tværtimod fremstår zonen som et politisk symboltiltag snarere end et målrettet og evidensbaseret miljøinstrument.

2. Geografisk afgrænsning og bymæssige konsekvenser

Indre Vesterbro er et tæt bebygget, blandet byområde med høj befolkningstæthed, mange små erhvervsdrivende, håndværkere, kulturinstitutioner og et betydeligt gennemkørende trafikpres. En nulemissionszone i netop dette område vil:

* Flytte trafik og forurening til nabokvarterer frem for at reducere den samlet set
* Skabe øget trængsel og kørselsomveje omkring zonen
* Forringe områdets tilgængelighed for besøgende, kunder og leverandører

Forslaget tager ikke tilstrækkelig højde for disse afledte effekter og behandler zonen isoleret uden en helhedsorienteret by- og trafikplanlægning.

3. Definitionen af nulemissionskøretøjer

At begrænse tilladte køretøjer til udelukkende el- og brændselscellekøretøjer er en teknologisk snæver tilgang, der ikke afspejler den faktiske kompleksitet i køretøjers samlede miljøpåvirkning.

Forslaget ignorerer blandt andet:

* Den betydelige CO_2-belastning og ressourceudvinding forbundet med produktion af elbiler
* Manglende differentiering mellem små, lette køretøjer og tunge elbiler
* At moderne forbrændingskøretøjer i mange tilfælde har lave lokale emissioner

Der anvendes således et forsimplet og ensidigt emissionsbegreb, som ikke tager udgangspunkt i livscyklusvurderinger eller reel miljøeffekt.

4. Undtagelser for beboere – et uretfærdigt og inkonsistent princip

Undtagelsen for beboere i zonen underminerer hele rationalet bag nulemissionszonen. Hvis målet er at forbedre luftkvalitet og reducere emissioner, er det inkonsekvent at tillade en stor del af kørslen alene baseret på bopæl.

Samtidig skaber ordningen:

* Forskelsbehandling mellem borgere med næsten identiske kørselsbehov

* En de facto barriere for besøgende, pårørende og brugere af lokale tilbud
* Et administrativt komplekst system, der er vanskeligt at kontrollere retfærdigt

5. Konsekvenser for erhvervsliv og håndværk

Forslaget vil ramme små og mellemstore erhvervsdrivende særligt hårdt. Mange håndværkere, servicevirksomheder og leverandører har ikke realistisk mulighed for at omlægge deres vognpark til nulemissionskøretøjer inden for den foreslåede tidsramme.

Dette skyldes blandt andet:

* Høje anskaffelsespriser på el-erhvervskøretøjer
* Begrænset udvalg af specialkøretøjer
* Utilstrækkelig ladeinfrastruktur

Resultatet vil være enten øgede omkostninger, tab af kunder eller i værste fald udflytning af erhverv fra området.

6. Tidsplanen er urealistisk

Ikrafttrædelse primo 2028 for private og medio 2029 for erhverv fremstår urealistisk og ufleksibel. Den teknologiske udvikling, infrastrukturen og markedets modenhed kan ikke politisk fastsættes ved datoer.

Forslaget giver ikke tilstrækkelig sikkerhed for, at borgere og virksomheder reelt vil have praktiske og økonomiske alternativer inden zonens ikrafttræden.

7. Dispensationer og kontrol

Selvom der henvises til dispensationsmuligheder, er erfaringen fra lignende ordninger, at disse ofte er snævre, bureaukratiske og uforudsigelige. Dette skaber retsusikkerhed og administrativ belastning for både borgere og myndigheder.

Kontrol af ordningen vil desuden kræve omfattende overvågning og registrering, hvilket rejser spørgsmål om proportionalitet, omkostninger og borgernes privatliv.

8. Miljø- og klimaeffekter er overdrevet og usikre

De forventede miljø- og sundhedsmæssige gevinster fremstår optimistiske og behæftet med betydelig usikkerhed. Effekterne afhænger i høj grad af:

* Trafikomlægning til andre områder
* Den faktiske udskiftning af køretøjer
* Samlet energiproduktion og elmix

Der er ikke fremlagt tilstrækkelig dokumentation for, at zonen vil give en mærkbar og varig forbedring af hverken luftkvalitet eller klimaaftryk.

Afslutning

På baggrund af ovenstående må forslaget om en nulemissionszone på Indre Vesterbro anses for at være forhastet, socialt skævt, erhvervsskadende og miljømæssigt utilstrækkeligt underbygget.

Det anbefales, at forslaget ikke vedtages i sin nuværende form, og at der i stedet arbejdes med bredere, mere fleksible og mere helhedsorienterede løsninger, der reelt forbedrer miljø og livskvalitet uden at påføre uforholdsmæssige byrder for borgere og erhverv.

Med venlig hilsen

Sebastian Jensen

Svarnr.: 359 Borger

Vejnavn: Sønder Boulevard

Postnr. og by: 1720 København V

Høringssvar:
Nulemissionszone på Indre Vesterbro er en aldeles glimrende idé, så tak for den. Gå endelig i gang, jo før jo bedre.
Skulle man endelig anføre et forbehold, ville det være, at forslaget ikke er tilstrækkeligt ambitiøst.
- Zonen kunne fint udvides til at omfatte stykket mellem Enghavevej mod øst og Vester Fælledvej mod vest, afgrænset af Vesterbrogade mod nord og banen mod syd.
- Generelt bør biltrafik og bilparkering begrænses fra det nuværende niveau: Det gælder også den eldrevne biltrafik.

Svarnr.: 360 Borger

Vejnavn: Enghavevej

Postnr. og by: 1674 København V

Høringssvar:
Jeg synes som udgangspunkt forslaget er en rigtig god idé ift at begrænse forureningen samt trafikgener i området. Jeg bemærker dog, at det kan blive problematisk for os der bor lige på grænsen til zonen ift at finde parkering, hvis man ikke udvider de undtagede beboerkøretøjer til også at omfatte tilstødende veje. Jeg bor selv med adresse på Enghavevej, og vi og vores naboer i andelsforeningen (Dannevirkegade og Alsgade) vil få svært ved vores daglige parkering, hvis vi ikke må parkere i hele Vesterbros beboerlicenszone. Jeg foreslår derfor, at de undtagede beboere i området omfatter alle beboere i Vesterbros parkeringszone eller som minimum de nærmest tilstødende veje.

Derudover bør man som kommune pointere ved rette sted, at bilforureningen har minimal effekt sammenlignet med flyforureningen fra lufthavnen. Ikke at man derfor ikke bør gøre noget ved bilerne, men hvis man vil afhjælpe forureningen i Kbh bør man også se på at begrænse lufthavnstrafikken frem for at udvide lufthavnen.

Svarnr.: 361 Borger

Vejnavn: Gammel Kongevej

Postnr. og by: 1610 København V

Høringssvar:
Jeg er generelt positivt stemt overfor alle tiltag til færre biler i byen, og synes at en sådan zone kan skabe et dejligere Vesterbro med mindre luftforurening og mindre støj.

Jeg er dog bekymret for at bo i randzonen af denne zone, da jeg frygter at en stor del af støjen og forureningen flyttes lige ud for min hoveddør.

Håber at kommunen, hvis dette gennemføres, kommer med yderligere tiltag, så vi alle kan få glæde af mindre støj og forurening i vores hjem.

Svarnr.: 362 Borger

Vejnavn: Absalonsgade

Postnr. og by: 1658 København V

Høringssvar:
Som alenemor på Vesterbro vil dette i praksis betyde for mig og mine børn, at bedsteforældre ikke lige kan komme forbi på besøg, ikke kan hente børn, når jeg har brug for det, fx ved akut sygdom, ikke lige hente og køre til svømning på Amager. Nogle af bedsteforældrene er svært gående - det vil i praksis betyde, at et besøg vil blive overordentligt besværligt og dyrt

Det bliver sværere at få venner på besøg. De vil så skulle parkere uden for zonen. Som alenemor til to små børn er det i praksis umuligt selv at anskaffe sig en el-bil. Der er ikke tilstrækkelige ladestandere, og jeg kan ikke sætte en bil til at lade og så tre timer efter gå ned at finde en ikke-eksisterende p-plads.

Selv om initiativet er prisværdigt i en miljøkontekst, er det socialt skævvridende og uforsvarligt for en alenemor som jeg selv, der gerne vil kunne have besøg af børnenes bedsteforældre i de år, de stadig kan. Det er synd for både børn og bedsteforældre - og for mig, en presset alenemor i et fuldtidsjob, der skal have alle ender til at mødes med den hjælp, jeg kan få af familie, der med nye regler ikke længere er velkomne på Vesterbro.

Lad udviklingen gå sin gang - benzinfri biler skal nok komme, når strukturerne i praksis fungerer. Tag ikke os almindelige borgere som gidsel i mellemtiden.

Svarnr.: 363 Borger

Vejnavn: Valdemarsgade

Postnr. og by: 1665 København V

Høringssvar:
Det er helt unødvendigt at indføre begrænsninger om hvorvidt biler kører på den ene eller anden brændstof. Som ALLE der følger med ved, er næsten alle ny solgte biler EL biler. Det hænger nøje sammen med priserne, hvad der bliver solgt. Især de dyre EL biler bliver solgt til folk i den bedre indkomst klasse, som de borgere København helst ser flytte ind i byen, så kan de mindre bemidlede blot flytte til Loland Falster.
Når København inden for få år alligevel har 90 % El biler, fordi benzin og disel biler bliver skiftet ud automatisk ved nykøb, så behøver Kommunen heller ikke at lave aftaler med biludlejningsfirmaer om at få de P. pladser, der allerede er solgt som beboerlicenser.
Særlige P pladser for delebiler, El Delebiler, og ladestationer for El biler, men henvise i stedet til Tankstationer, der allerede nu har el ladestandere. Allerede nu bliver der solgt El biler, der kan lades op på 10 minutter, og det bliver meget mere i fremtiden, og derfor falder priserne også voldsomt på brugte El biler.
Hele forslaget er noget slemt skidt, som kun ender med at få gæster fra testen af Danmark til ikke at besøge familien, os, eksempelvis meget sjældnere end i dag, som i øvrigt allerede er et voldsomt problem. København er fjendlig indstillet over for gæster der vil besøge familie i København.

Svarnr.: 364 Borger

Vejnavn: Boyesgade

Postnr. og by: 1622 København V

Høringssvar:
Jeg er begejstret for forslaget. Luftkvaliteten har længe været ringe på Vesterbro, og det er nødvendigt med denne type tiltag for at skubbe på udviklingen. Dog mener jeg, at udluftning i Metroens Cityring, hvor partikelforureningen er allerhøjest i byen, er endnu mere presserende.

Svarnr.: 365 Borger

Vejnavn: Vesterbrogade

Postnr. og by: 1620 København V

Høringssvar:
Nej Herfra

Svarnr.: 366 Borger

Vejnavn: Classensgade

Postnr. og by: 2100 København Ø

Høringssvar:
Nej tak til nul emission zone

Svarnr.: 367 Borger

Vejnavn: Gasværksvej

Postnr. og by: 1656 København V

Høringssvar:
Kære KK,

Jeg finder dette forslag helt skudt ved siden af. Man vil i den grad ødelægge hverdagen for både familier, virksomheder og forretninger i området, at jeg slet ikke forstår tankerne bag ideen. Jeg synes det ville være fantastisk at få de store lastbiler væk fra Vesterbro, få dem ud på Kalvebod og væk fra byen. Gør det nemt og lækkert at komme rundt til fods og på cykel, sænk farten, lav dump. Men lad være med at ødelægge muligheden for besøg, indkøb og at drive forretning i området.

Svarnr.: 368 Borger

Vejnavn: Dannebrogsgade

Postnr. og by: 1660 København V

Høringssvar:
Jeg ser en direkte konsekvens af dette forslag, der rammer skævt ifm. økonomisk formåen. Det er ikke alle der har råd til en el-bil eller til at skifte til en. Jeg mener at alle, også dem der ikke har råd til el-bil, forsat skal have lov til eksempelvis at besøge folk de kender, der er bosat på Vesterbro, uden har være henstillet til offentlig transport. Jeg synes det er synd at man på denne måde favorisere dem, der har midler til en el-bil.

Svarnr.: 369 På vegne af interesseorganisation eller borger APPS People A/S

Høringssvar:
Vi driver en it-virksomhed, hvor både medarbejdere og kunder har behov for at kunne besøge os. Vi kan ikke tilsikre, at både kunder og medarbejdere kører i elektriske biler. Det vil være et problem for vores daglige drift, da det ikke vil kunne lade sig gøre, at komme frem til virksomheden uden, at benytte et elektrisk køretøj, eller offentlig transport, som vi ikke kan

pålægge vores kunder. Københavns kommune i forvejen dyre på parkering og vi betaler høje priser for parkering i denne forbindelse. Flere medarbejdere bor i mindre byer på Sjælland, hvor det ikke er realistisk at benytte offentlig transport til kontoret, da det vil forlænge transporttiden betragteligt. I gennemsnit vil det øge transporttiden 42% i virksomheden, hvilket beløber sig til ca. 1 times yderligere transport om dagen i gennemsnit. Derfor har vi i bestyrelsen besluttet at fraflytte Københavns kommune, hvis dette forslag bliver vedtaget, da udfordringerne er for store. Vores virksomhed er netto bidragsyder med et overskud på 12 millioner DKK. Vi håber virkelig at dette forslag genovervejes, så vi ikke behøver at fraflytte Vesterbro, som vi elsker at arbejde i med de muligheder det giver og evt. tab af medarbejdere ved fraflytning.

Svarnr.: 370 Borger

Vejnavn: Colbjørnsensgade

Postnr. og by: 1652 København V

Høringssvar:
Jeg er positiv over for forslaget om nul-emissionszone på Vesterbro.
Jeg har boet på Vesterbro i ni år og på tre forskellige adresser, hvor biler og trafik på den ene eller anden måde har påvirket mit hjem.

Først boede jeg på Enghavevej, hvor sommeren med åbne vinduer betød vanvittig larm fra motorcykler. Det var også dengang, Motorious lå lige overfor.
Min næste lejlighed var på Gasværksvej med udsigt over Vesterbros Torv. Den sydlige sommersol skinnede i lejligheden hele eftermiddagen, og vinduerne blev tvunget åben. Det lyder skønt, men trafikstøjen fra lyskrydset, busserne og vibrationerne fra torvet tog meget fra oplevelsen. Her måtte man også afbryde samtaler oppe i lejligheden, når motorcykelbanden kørte forbi.

Nu bor jeg ved Hovedbanegård, hvor der trods den meget centrale placering er mindst påvirkning fra trafikstøj. Dog er jeg nu generet af et ubehageligt syn af biler lige uden for mine vinduer.
Jeg har oplevet meget unødvendig bilkørsel på Vesterbro på bekostning af områdets beboere. Jeg kan godt forestille mig en Vesterbrogade med mere ro, og det synes jeg, dette forslag vil kunne bidrage til.

Enghavevej er desværre undtaget i forslaget, men man kan håbe, at det ændrer sig i fremtiden.

Afslutningsvis vil jeg fremhæve vigtigheden af, at Københavns Kommune påtager sig et tydeligt ansvar for information til beboere. Det bør fremgå klart, hvordan man aktivt kan anmode om brug af elbiler ved bestilling af håndværkere, VVS m.v., ligesom der bør udarbejdes en plan for information til erhvervslivet.
Forslaget nævner mulighed for dispensation, og her finder jeg det vigtigt, at kommunen kommunikerer aktivt og tydeligt om disse muligheder, eksempelvis gennem informationsmateriale til boligforeninger.

Tak for forslaget. Jeg håber, det bliver vedtaget.

Svarnr.: 371 Borger

Vejnavn: Vester Søgade

Postnr. og by: 1601 København V

Høringssvar:
Nej tak til emissionsfri zone!
Som man sikkert ved, vil det have forsvindende lidt effekt på luftkvaliteten. Det vil give mere trafik og mindre fremkommelighed i områderne omkring.

Som mangeårig beboer, cyklist og bilist i området, ser jeg absolut ingen fordel ved tiltaget. Tværtimod.
Der er andre og meget bedre måder at hjælpe miljøet. Det her ligner mest af alt symbolpolitik.
(I øvrigt heller ikke tilhænger af færre parkeringspladser, giver bare besvær og trængsel og heller ingen fordele som cyklist.)

Svarnr.: 372

Slettet af bruger

Svarnr.: 373 Borger

Vejnavn: Viktoriagade

Postnr. og by: 1655 København V

Høringssvar:
Jeg bakker fuldt ud op om en nulemissionszone på Indre Vesterbro og i resten af Brokvarterene. Vil gerne have en by med så ren luft som muligt for os, der bor og færdes hver dag i byen; besøgende må hellere end gerne lade deres luftforurenere blive hjemme og hoppe over i en af de mange offentlige transportmidler, byen er beriget med.

Svarnr.: 374 Borger

Vejnavn: Helgolandsgade

Postnr. og by: 1653 København V

Høringssvar:
Jeg bor og arbejder i området og støtter forslaget om nulemissionszone på Indre Vesterbro.

Formålet er vigtigt: Mindre støj, mindre lokal luftforurening og et mere trygt og attraktivt bymiljø i et tæt beboet område. I dag er særligt Vesterbrogade præget af gennemkørende biltrafik, ofte med én person i hver bil, hvilket gør gaden ubehagelig at opholde sig i.

En nulemissionszone kan være et vigtigt skridt mod mere byliv, bedre opholdsmuligheder og bedre rammer for udeservering – og samtidig understøtte den positive udvikling i bl.a. Istedgade.

Jeg forstår bekymringerne, men mange af dem kan løses uden at opgive zonen: For ældre, gangbesværede og familier med reelt behov bør der være enkle og fair undtagelser (fx handicapkørsel og begrænsede gæste-/omsorgstilladelser).

Erhverv, håndværkere og nødvendige leverancer kan håndteres med overgangsperioder, tidsvinduer og målrettede dispensationer, så byen fungerer, mens omstillingen sker gradvist.

Argumentet om "trafikflytning" ændrer ikke ved, at gevinsten netop er mindre støj og forurening der, hvor mange bor og opholder sig, og det bør følges af god trafikstyring, så nabogader ikke belastes unødigt.

Og selv om elbiler ikke er perfekte i et livscyklusperspektiv, er zonens pointe især lokal sundhed og byliv: Færre udstødningsemissioner og mindre gener i hverdagen.

Endelig bør kommunen koble zonen med en tydelig plan for ladestandere og klar, enkel information, så reglerne bliver lette at forstå og efterleve.

Samlet set mener jeg, at zonen er et nødvendigt og positivt greb for Indre Vesterbro – og at de praktiske hensyn kan løses med kloge undtagelser og god implementering.

Svarnr.: 375 Borger

Vejnavn: Århusgade

Postnr. og by: 2100 København Ø

Høringssvar:
På ingen måde skal vi forbyde dette!

El biler forurener mindst lige så meget, miljø og teknik borgmesteren er bare uvidende om dette!

Svarnr.: 376 Borger

Vejnavn: Valdemarsgade

Postnr. og by: 1665 København V

Høringssvar:
Er imod.

Svarnr.: 377 Virksomhed/Organisation

Virksomhed/Organisation: Horsens Kommunes Feriefond

Vejnavn:

Postnr. og by:

Høringssvar:
I skriver i fremstillingen at:
I en nulemissionszone må der kun køre nulemissionskøretøjer. Nul- emissionskøretøjer forstås som rent elektriske køretøjer og brændsels- cellekøretøjer. Dog er en række køretøjer undtaget kravene til nulemissi- onszoner, bl.a. køretøjer tilhørende beboere i zonen.
Vi er en feriefond der ejer en lejlighed med skiftede brugere, så vi vil gerne at der også bliver mulighed for at midlertidig ophold også bliver omfattet af undtagelsen evt. via online registrering
Med venlig hilsen
Horsens Kommunes Feriefond

Svarnr.: 378 På vegne af interesseorganisation eller borger Burger Palace

Høringssvar:
Jeg skriver dette høringssvar som ejer af Burger Palace, en familiedrevet restaurant, der har haft fast adresse på Indre Vesterbro siden 1980. Restauranten har i mere end 45 år været en del af lokalområdet og lever af både lokale stamkunder og besøgende udefra.

Jeg er stærkt imod forslaget om at indføre en nulemissionszone på Indre Vesterbro, da jeg vurderer, at det vil få alvorlige og direkte negative konsekvenser for min forretning og for andre mindre erhvervsdrivende i området.

For det første vil zonen gøre det væsentligt sværere for kunder at besøge restauranten. En stor del af vores kundekreds kommer udefra, herunder familier, ældre og gæster, som ikke har mulighed for eller ønsker at benytte offentlig transport. Hvis disse kunder reelt afskæres fra at køre til området, vil det medføre et markant fald i omsætningen og true forretningens eksistensgrundlag.

For det andet vil nulemissionszonen skabe betydelige udfordringer i forhold til leverancer.

Vi er afhængige af eksterne leverandører til fødevarer, drikkevarer og andre nødvendige varer. Mange af disse leverandører anvender i dag køretøjer, som ikke er nulemissionskøretøjer, og en tvungen omstilling vil enten betyde højere priser, færre leveringer eller i værste fald, at leverandører helt fravælger området.

Derudover vil forslaget gøre det vanskeligere at få eksterne bude til området, hvilket er problematisk i en tid, hvor take-away og levering udgør en vigtig del af restaurationsdriftens økonomi.

Endelig er jeg dybt bekymret for konsekvenserne for rekruttering af medarbejdere. Det er allerede i dag ekstremt vanskeligt at finde kvalificerede medarbejdere i restaurationsbranchen. Mange medarbejdere er afhængige af egen bil eller knallert for at kunne møde tidligt, arbejde sent eller kombinere job med familieliv. Hvis de tvinges til at undlade deres køretøjer, vil det afholde potentielle ansatte fra at søge arbejde i området og forværre en i forvejen kritisk personalemangel.

Jeg ønsker at understrege, at jeg bakker op om ambitionerne om bedre miljø og luftkvalitet. Men jeg finder det dybt problematisk, at forslaget i sin nuværende form i praksis risikerer at presse langvarige, lokale familievirksomheder ud af byen. En grøn omstilling bør ske gradvist, realistisk og i dialog med de erhvervsdrivende, som udgør rygraden i byens liv.

Jeg opfordrer derfor kraftigt til, at forslaget enten genovervejes, udskydes eller suppleres med væsentlige undtagelser og reelle kompensations- og støtteordninger for små erhvervsdrivende i zonen.

Svarnr.: 379 Borger

Vejnavn: Højdevej

Postnr. og by: 2300 København S

Høringssvar:
Disse tiltag er nødvendige og helt naturlige i forhold til det vi ved omkring negativ påvirkning af beboere ud til gader med fossil trafik. Dig giver det ikke mening at beboere stadig må køre i fossile køretøjer? I dag hvor der findes alternativer til fossilbiler er der vel heller inger, der kunne finde på at påføre sine medmennesker skade ved at drøne rundt og sprede farlige mikropartikler, larme og ose?

Svarnr.: 380 Borger

Vejnavn: Kenny Drews Vej

Postnr. og by: 2450 København SV

Høringssvar:
Det er mig stadigvæk en gåde, at I mener det er okay at inkludere Københavns Hovedbanegård i zonen. At I vil genere borger på Indre Vesterbro, må være en sag mellem jer og de borgere og virksomheder i området, men København H er hele Danmarks banegård, og det kan ikke være rigtigt at almindelige mennesker ikke kan hente og bringe gæster og familiemedlemmer til og fra toget. Samme parkeringspladser foran København H er også de nærmeste lovlige parkeringspladser for folk, som skal bruge døgnapoteket overfor Hovedbanen. Men dem er I vel også ligeglade med - tænk at man hader biler så meget, så man prioriterer at genere syge mennesker for at kunne indskrænke nogle parkeringsplader til borgere, som tilfældigvis ikke har skiftet til en elbil endnu! Det er kort sagt noget svineri af værste skuffe.

Rent praktisk giver det heller ikke mening, da adgangsvejen til området foran Københavns Hovedbanegård er fra Vesterbrogade og Bernstoffsgade, så det ville være nemt at trække pladsen foran København H ud af zonen - heruderover er pladserne beregnet til korte parkeringer f.eks. for at hjælpe familien med at få deres baggage ind på stationen, hvorfor

der aldrig vil være langtidsparkering.

Jeg håber at I genovervejer zonen og friholder dette område foran Hovedbanegården!

Svarnr.: 381 Borger

Vejnavn: Johan Kellers Vej

Postnr. og by: 2450 København SV

Høringssvar:
Det her forslag er jo grøn omstilling der har et nærmest et pseudo religiøst præg. Vi har i dag benzin og dieselbiler med minimal forureningseffekt og mange af os der har biler med laveste grønne ejerafgift. Vi kommer sikkert de fleste af os til at få en elbil næste gang vi skal skifte, men det her er en tvangsforanstaltning der ikke kan forsvares med rationelle argumenter. København er ikke en bystat i Danmark. Og København kan ikke redde hele verden og slet ikke med dette forslag som 9/10 af kloden ikke har økonomiske muligheder for at replikere. Det nytter ikke med denne slags nonsense bare for at forslagsstillerne og dets støtter føler at de så hermed er bedre mennesker.

Svarnr.: 382 Borger

Vejnavn: Viktoriagade

Postnr. og by: 1655 København V

Høringssvar:
Jeg stemmer klart JA til en nulemissionszone på indre Vesterbro. Jeg og mange andre beboere på indre Vesterbro døjer meget / dagligt med markant forhøjet støj og larm, fra benzin/diesel motorkørertøjer inklusiv udefrakommende motorkøretøjer, muskelbiler, motorcykler. Støj forringer livskvalitet og luften vi indånder fra disse fossil kørertøjer, er fyldt med skadelige fossil-brændsels-partikler.

Svarnr.: 383 Borger

Vejnavn: Enghavevej

Postnr. og by: 1674 København V

Høringssvar:
Det vil være ødelæggende for erhvervslivet, herunder når beboere skal have renoveret deres lejligheder. Håndværkere vil ikke kunne komme ind i området og parkere for at hjælpe med at gøre vores lejligheder mere bæredygtige, herunder med bedre isolering med mere.

Pengene og tiden bør bruges anderledes i København for at fremme den grønne omstilling, uden at gøre livet surt for turister og beboere.

Vi er desværre ikke så langt i den grønne omstilling endnu, at det giver logisk mening. Heldigvis er benzin og dieselbiler utroligt rene i deres udledning. Elbiler slider i øvrigt hårdere på vejene end fossilbiler. Det resulterer i, at der lægges nyt asfalt, hvilket medfører større økonomiske og miljømæssige omkostninger for området.

Svarnr.: 384 Borger

Vejnavn: Erik Ejegods Gade

Postnr. og by: 1731 København V

Høringssvar:
Jeg stemmer i mod forslaget. Hvis det bliver gældende for indre Vesterbro, åbner det op for lign. I andre bydele. Jeg vil gerne have mulighed for at køre rundt i byen. Derfor stemmer jeg imod forslaget.

Svarnr.: 385 Borger

Vejnavn: Ny Carlsberg Vej

Postnr. og by: 1760 København V

Høringssvar:
Jeg stemmer imod af følgende årsager:

1) Forslaget kan ikke – og vil ikke – forebygge eller løse noget som helst problem (det vender jeg tilbage til nedenfor). Derimod vil det skabe en lang række problemer for en række beboere, for vores forretningsliv og for vores naboer. Alt dette er allerede velbeskrevet i mange af de indgivne høringssvar.

2) Forslaget afspejler en fuldstændig mangel på fundamental logik og kendskab til naturvidenskabelige fakta og relateret "real-world evidence" (tænk fx på Tjernobyl-katastrofen, den tilbagevendende røde regn fra Sahara og det fine støv fra alverdens vulkaner, der fra tid til anden lægger sig som et fint slør over bl.a. Vesterbros biler): Som ordet antyder, er 'luftforurening' = luftbåren partikelforurening. Luft spredes uanset, hvad vi gør eller vil. Dette skyldes et fænomen kaldet 'vind'. Og da vi mennesker endnu ikke har opfundet en mening med at standse vinden (og derfor heller ikke drøfter idéer som 'vindstille zoner'), er og bliver 'nul emission' ikke noget, der findes i den virkelige verden her på Jorden.

3) Hvis vi uagtet dette – dvs. af rene politiske og/eller følelsesmæssige årsager – indfører en 'nul-emissionszone' på Vesterbro, vil en konsekvens – ud over de mange, som allerede er beskrevet – være trafikomlægninger. Trafikomlægninger, som vil skabe endnu mere trafik i vores naboers gader. Det er usolidarisk. Og dårlig stil. Sådan er vi ikke.

4) Vi er, som flertallet på Vesterbro, meget glade for både Carlsbergs hestevogn og de mange firhjulede grønne hestekræfter, der kører rundt. Det er især sidstnævnte, som vi alle og politikerne burde tale mere om at øge adgangen til gennem afgiftsnedsættelser. Som flere Vesterbro'ere allerede har påpeget, er prisen på elbiler en barriere for mange. Og det samme gælder antallet af relevante parkeringspladser. Fra vores vinduer på 5. sal kan vi hver eftermiddag og aften se, hvordan vores tætte naboer ligger og brænder benzin og diesel af, fordi det er umuligt for dem at finde et sted at parkere. Man kan fra politisk side sige: "Så køb en elbil, for vi har sikret, at der ALTID er masser af ledige elbil/lade-standere bag Apoteket på Enghave Plads, i Bevtoftgade og mange andre steder". Ja, DET er vi alle klar over, tak, svarer vi så. Og flere vil tilføje: Og hvor tænker I lige at pengene til den elbil skulle komme fra? Heller ikke dette er en 'nul-emissionszone på Vesterbro' et relevant svar på.

Svarnr.: 386 Borger

Vejnavn: Sønder Boulevard

Postnr. og by: 1720 København V

Høringssvar:
Jeg er meget enig. Færre biler i København og Vesterbrosgader nu!

Svarnr.: 387 Borger

Vejnavn: Nørre Allé

Postnr. og by: 2200 København N

Høringssvar:
Fjollet symbolpolitik, der vil genere en lang række borgere, og som vil have en næsten umålelig betydning for luftkvaliteten. Drop det...

Svarnr.: 388 Borger

Vejnavn: Halmtorvet

Postnr. og by: 1700 København V

Høringssvar:
Jeg finder forslaget helt uacceptabeligt og tåbeligt. Myndighederne skal ikke bestemme, om beboerne skal købe eller benytte benzin-biler eller ej. Det skal vi nok selv bestemme. Det er bare flere regler og mere bureaukrati, som vi skal have mindre af - ikke mere - i København. Der skal være plads til alle - også dem med benzin biler. Andet andet vil være endnu et eksempel på den gentrificering af Vesterbro, som i forvejen er gået for vidt. Og nej, jeg har ikke selv bil.....

Svarnr.: 389 Borger

Vejnavn: Dannevirkegade

Postnr. og by: 1763 København V

Høringssvar:
Nej tak til zonen

Svarnr.: 390 Borger

Vejnavn: Dannevirkegade

Postnr. og by: 1763 København V

Høringssvar:
Nej tak til nulemissionszone

Svarnr.: 391 Borger

Vejnavn: Vesterbrogade

Postnr. og by: 1620 København V

Høringssvar:
Hej
Jeg finder forslaget absolut absurd.
En bil er en stor investering, og at det dikteres at udskifte sit køretøj som beboer er uhørt. Der er desuden mange i området der har veterankøretøjer.
En størstedel af beboeres køretøjer i området er brændselsmotorer. Tænk på hvor mange det påvirker og hvad det har af økonomisk betydning. Jeg tvivler på at sundhedsgevinsten står mål med det - der er ingen proportionalitet og det er ren diktaturstat. Et nul-emissions-område rammer desuden uforholdsmæssigt hårdt dem, der har mindst økonomisk råderum.
Giver det virkelig mening, at En velfungerende Euro 6-dieselbil ejet af en håndværker kan blive forbudt,
mens en el-SUV til 600.000 kr. frit kan køre – selvom den samlede klimaeffekt er tvivlsom på kort sigt.
Mvh
Jonas

Svarnr.: 392 Borger

Vejnavn: Robert Jacobsens Vej

Postnr. og by: 2300 København S

Høringssvar:
Godt tiltag - men den fossilfri zone kunne med fordel værre meget større.

Svarnr.: 393 Borger

Vejnavn: Istedgade

Postnr. og by: 1650 København V

Høringssvar:
Ja tak til nulemission! Alt andet er uambitiøst for fremtiden.

Svarnr.: 394 Borger

Vejnavn: Falkoner Alle

Postnr. og by: 2000 Frederiksberg

Høringssvar:
Meget dårlig ide at inddrage:

1) Bernstorffsgade så man (privatpersoner og taxaer) kan blive sat af ved Hovedbanegården, Tivoli, Hotel Nimb og restauranterne på strækningen. Vil være specielt svært for handicappede og gangbesværede.

2) Det første stykke af Vesterbrogade, der går foran Hovedbanegården af samme grund som i stk. 1. Men OGSÅ fordi det vil være umuligt at køre til Københavns ENESTE døgnapotek (Steno), hvilket vil skabe MEGET store problemer for syge personer, der har brug for medicin så hurtigt som muligt. Desuden er det ubehagelig og muligvis farligt om natten at skulle gå langt for at komme dertil. Kan derfor være være særdeles skadeligt/farligt hvis Steno ikke kan tilgås med alle type biler/køretøjer.

3) Det vil skabe store trafikale udfordringer hvis det første stykke af Gammel Kongevej bliver lukket for alm fartøjer fordi de vil skulle køre en lang omvej for at kunne komme til hovedbanegården mm (og omvendt). Det vil fx helt sikkert skabe en masse problemer for trafikken på mindre vej fx Vordruffvej.

Selv om der bliver solgt flere elbiler nu, går der jo meget lang tid før et flertal af alle biler er elbiler, konsekvenserne af aflukningen af tilgangen af de ovenstående vitale område giver derfor ikke mening på nuværende tidspunkt og vil have store om kostninger for mange mennesker, specielt de svageste i samfundet—handicappede, gangbesværede, syge, ældre) samt de som har brug for adgang til Hovedbanegården for at hente folk, der kommer med toget og ikke kan komme videre uden hjælp fx på grund af handicap, gangbesvær eller folk der på anden måde skal have hjælp til at komme til deres endelige destination; mao. igen de svageste i samfundet. Alt i alt meget dårlig ide at inkludere området omkring hovedbanegården og Gl. Kongevej.

Svarnr.: 395 Borger

Vejnavn: Strandboulevarden

Postnr. og by: 2100 København Ø

Høringssvar:
Kære Borgerrepræsentation
Indførelsen af den foreslåede fossilfri zone vil være helt forkert, allerede fordi den vil medføre en uacceptabel forskelsbehandling af os borgere i kommunen.
Desuden vil den skabe trafikale flaskehalse.
Endelig er den smule emission, der stammer fra os borgere selv, minimal i forhold til, hvad der tilføres udefra (+95%) og som vi ikke kan lave om på.
Forslaget er så enøjet klima-woke, som noget kan være.

Svarnr.: 396 Borger

Vejnavn: Istedgade

Postnr. og by: 1650 København V

Høringssvar:
Jeg skriver hermed mit høringssvar i forbindelse med den offentlige høring om etablering af nulemissionszone på Indre Vesterbro, som følger af Borgerrepræsentationens beslutning den 21. august 2025.

Jeg er imod forslaget om nulemissionszone, da jeg er bekymret for de sociale, familiemæssige og økonomiske konsekvenser, som forslaget vil få for min familie og andre i lignende situationer.
For det første vil zonen gøre det vanskeligt eller umuligt for mine børns far at hente og aflevere vores børn, da han ikke bor i zonen og ikke råder over et nulemissionskøretøj.
Vi er en skilsmissefamilie, hvor børnene jævnligt transporteres mellem to hjem, og denne fleksibilitet er afgørende for en velfungerende hverdag for både børn og forældre.

For det andet er jeg bekymret for, at min mor fremover ikke vil kunne besøge os
Hun er afhængig af sin bil på grund af sygdom i benene, som giver dårlig balance, og hun kan derfor ikke benytte offentlig transport.
Hvis hun ikke længere kan køre til Indre Vesterbro, vil det få store konsekvenser for vores familieliv og for hendes mulighed for at bevare social kontakt.

Derudover er jeg selv bilejer og anvender en benzinbil, som ifølge min mekaniker har mere end 8-9 år tilbage i sin levetid.
Jeg har ikke økonomisk mulighed for at skifte til et nulemissionskøretøj.
Samtidig finder jeg det ikke bæredygtigt at skille sig af med et fuldt funktionsdygtigt køretøj længe før det er brugt op, da produktionen af nye biler også medfører betydelige klima- og ressourceomkostninger.

Endvidere er jeg bekymret for, at Indre Vesterbro blot er begyndelsen, og at nulemissionszoner senere vil blive udvidet til andre brokvarterer.
En sådan udvikling kan betyde, at jeg fremover heller ikke vil kunne hente mine børn hos deres far. Selvom børn i princippet kan benytte metro og offentlig transport, har børn af skilte forældre ofte mange ejendele med sig frem og tilbage, hvilket gør denne løsning både upraktisk og belastende.

Jeg har forståelse for ønsket om at reducere luftforurening og CO_2-udledning, men jeg mener, at forslaget i sin nuværende form ikke tager tilstrækkeligt hensyn til familier, pårørende til syge samt borgere, der af økonomiske eller praktiske grunde er afhængige af eksisterende køretøjer.

Jeg opfordrer derfor til, at forslaget genovervejes eller justeres, så der tages bedre hensyn til sociale konsekvenser, økonomisk ulighed og reel bæredygtighed.

Med venlig hilsen
Carina Michella Schmücker

Svarnr.: 397 Borger

Vejnavn: Matthæusgade

Postnr. og by: 1666 København V

Høringssvar:
Høringssvar vedrørende forslag om nulemissionszone på Indre Vesterbro

Jeg ønsker hermed at indsende høringssvar vedrørende forslaget om nulemissionszone på Indre Vesterbro.

Jeg ejer ikke selv bil, men lejer lejlighedsvis via GoMore eller hos lokale biludlejere, når mit behov kræver det. Derfor er jeg ikke imod grøn omstilling som sådan. Tværtimod støtter jeg ambitionen om at reducere CO_2-udledning og forbedre luftkvaliteten i byen.

Alligevel er jeg imod det foreslåede initiativ.

Mit primære kritikpunkt er, at nulemissionszonen i praksis rammer socialt skævt. Mange lokale beboere har ikke økonomisk mulighed for at købe nye eller nyere elbiler, som ofte er markant dyrere end ældre benzin- og dieselbiler. Forslaget risikerer derfor at ekskludere borgere med lavere indkomst fra at have adgang til bil i deres eget boligområde — også selvom bilen er nødvendig i hverdagen, fx i forbindelse med arbejde, familie eller helbred.

Derudover oplever jeg allerede, at en betydelig del af områdets parkeringspladser er omlagt til delebiler og elbiler. Det reducerer antallet af almindelige parkeringspladser og gør det i forvejen vanskeligere for lokale beboere at parkere. En nulemissionszone vil forstærke denne udvikling og yderligere forskyde byrummet til fordel for bestemte biltyper og beboergrupper.

Jeg savner desuden, at der i forslaget tages højde for de ressourcemæssige og miljømæssige omkostninger ved produktion af nye elbiler. Den grønne omstilling bør også rumme et princip om at bruge og vedligeholde eksisterende køretøjer, frem for at presse borgere til at udskifte funktionsdygtige biler før tid.

Endelig er jeg bekymret for, om zonen reelt vil skabe den ønskede klimaeffekt, hvis den primært medfører, at bilkørsel flyttes til andre bydele, eller at borgere må køre længere for at parkere uden for zonen. Det kan i værste fald øge trafikken og udledningen samlet set.

Jeg mener derfor, at forslaget bør genovervejes eller justeres markant, så den grønne omstilling ikke sker på bekostning af social retfærdighed, lokal tilgængelighed og eksisterende beboeres vilkår.

På den baggrund er jeg imod forslaget om nulemissionszone på Indre Vesterbro.

Svarnr.: 398 Borger

Vejnavn: Lille Colbjørnsensgade

Postnr. og by: 1703 København V

Høringssvar:
Er faktisk meget i tvivl selv om det ikke kommer til at gå udover os som bor i zonen, men det er svært nok for gæster at parker her i området og med de forsøgs zoner bliver det et helvede og jeg kender ikke nogen der har råd til elbil foreløbig.
Så hvis der ikke kommer gæste mulighed så nej herfra...

Svarnr.: 399 På vegne af interesseorganisation eller borger Trævarefabrikernes udsalg

Høringssvar:
Jeg er helt med på den grønne omstilling. men med et område med handelsgader og mange handlende i biler, vil det betyde en væsentlig nedgang i omsætningen, når kunderne ikke kan afhente deres varer.
Desuden vil det være svært for vores leverandører at levere vores varer.

Det vil gøre at der vil være butiks død på hele Vesterbro.

At det allerede skal indføres i 2028, vil efter min mening være for tidligt i forhold til, hvor

mange, der stadig vil have benzin og dieselbiler.

Svarnr.: 400 Borger

Vejnavn: Arkonagade

Postnr. og by: 1726 København V

Høringssvar:
Jeg bor på Indre Vesterbro og ejer ikke selv bil. Jeg færdes mest med cykel, på gåben, med offentlig transport eller bruger delebiler. Jeg er bekymret at nulemmissionszonen vil gøre det mere besværligt at få gennemført håndværksarbejde i zonen. Det lyder besværligt at få håndværkskøretøjer som ikke er nulemissionskøretøjer godkendt til kørsel i nulemissionszonen. Erhverskøretøjer burde være helt undtaget fra restriktionerne. Det burde være så nemt som alle andre steder i byen som håndværker at komme og parkere i Indre Vesterbro uanset køretøjstypen.

Der står også at det forventes at 28% af køretøjer i København vil være nulemissionskøretøjer i 2028. Jeg synes ikke det er nok for at indføre sådant en zone.

Jeg ville foretrække at man indfører flere veje/gader som er reserverede til gående, cyklister og beboernes kørsel med nedsat hastighed (20km/h) for at berolige kvarteret.

Svarnr.: 401 Borger

Vejnavn: Ben Websters Vej

Postnr. og by: 2450 København SV

Høringssvar:
Kære Borgerrepræsentation, jeg har sjældent været udsat for et så skævt forslag i enhver henseende. Det er aldersdiskriminerende, miljøuvenligt og socialt helt på månen. Aldersdiskriminerende fordi vi er folkepensionister og ikke kan tage det offentlige, når vi skal besøge familie i eksempelvis Virum og Espergærde. Det i disse dage er vådt, blæsende og glat og derudover mørkt om aftenen så os der går lidt dårligt er ikke meget for at bevæge os på gaden for at komme frem til et tog eller metro der kan forbinde os til andre offentlige transportmuligheder . Så vi tager bilen. Både ind mod centrum for at handle men også ud af byen. Den korteste vej og dermed den mindste miljøbelastning for os der ikke har råd til at købe en ny bil - ja den går igennem byen, hvis vi eksempelvis skal til Virum. Nu bliver vi tvunget til at køre en pæn omvej udenom byen, hvilket jo ikke miljøbelaster i København, men det er I jo nok ligeglade med. Hvordan kan I indføre nogle regler som tvinger os til at skulle købe en elbil indenfor en tidshorisont på under 2 år. Det er jo fuldstændig på månen. Folkepensionens grundbeløb dækker jo dårligt en måneds leasing af en ny elbil. I lever i et beskyttet miljø der er fuldstændig ude af trit med os ældre i byen. Næste gang vi skifter bil - giv os lige 5 års tid - så køber vi også en elbil. Det er den vej udviklingen går og forureningen fra bilerne generelt er jo markant faldende af samme årsag, så træk lige vejret og lad være med at genere jeres indbyggere med en så tåbelig tidsfrist.

Svarnr.: 402 Borger

Vejnavn: Skjalm Hvides Gade

Postnr. og by: 1728 København V

Høringssvar:
Jeg synes det er en meget dårlig idé. Hvordan regner man med at en nul emissionszone, på nogle måde kunne være en god idé. Hvordan skal virksomhederne på Vesterbro få deres produkter, hvis en lastbil ikke må køres ind. Dette forslag vil blot ramme de små private virksomheder hårdt.

Svarnr.: 403 Borger

Vejnavn: Lyrskovgade

Postnr. og by: 1758 København V

Høringssvar:
Jeg er mod forslaget, da det er helt umuligt at finde parkeringspladser i forvejen på Vesterbro.
Det bliver folk med lavere indkomster, der kun har råd til små brugte benzinbiler, det kommer til at gå ud over: enlige og pensionister, der ikke har råd til nye dyre el-biler, der heller ikke endnu er helt "grønne" i forhold til bæredygtighed.
Disse bilister kan så ikke længere besøge/hente familiemedlemmer i deres små benzin-biler, f.eks når børnebørn skal passes eller gamle familiemedlemmer på plejehjem skal med på en tur ud i det blå...
Jeg er med på grøn omstilling og stemmer enhedslisten, men det her er en ommer....

Svarnr.: 404 Borger

Vejnavn: Ny Carlsberg Vej

Postnr. og by: 1760 København V

Høringssvar:
Nej tak til nulemission

Svarnr.: 405 Borger

Vejnavn: Gasværksvej

Postnr. og by: 1656 København V

Høringssvar:
Jeg stemmer for at indre Vesterbro skal være nulemissionszone.

Svarnr.: 406 Borger

Vejnavn: Sommerstedgade

Postnr. og by: 1718 København V

Høringssvar:
Høringssvar vedrørende forslag om nulemissionszone på Indre Vesterbro

Jeg ønsker hermed at indsende et høringssvar, der udtrykker betydelig bekymring og utilfredshed med forslaget om at indføre nulemissionszone på Indre Vesterbro.

Forslaget fremstår i praksis som en markant begrænsning af almindelige borgeres mulighed for at leve et normalt hverdagsliv i byen. Selvom beboere i zonen formelt undtages, ignorerer forslaget fuldstændigt den sociale og praktiske virkelighed, hvor besøg fra familie, venner og pårørende er en naturlig del af at bo i København. Med forslaget bliver det reelt umuligt for gæster uden elbil at besøge beboere i området, hvilket må betegnes som både urimeligt og socialt ekskluderende.

Det er særligt problematisk, at forslaget favoriserer borgere med økonomisk mulighed for at anskaffe en ny elbil, mens andre – herunder ældre, lavindkomstgrupper og gæster fra områder uden realistiske alternativer – effektivt udelukkes. Dette skaber en by, hvor adgang og fællesskab afhænger af biltype og privatøkonomi snarere end hensyn til sociale relationer og sammenhængskraft.

Derudover fremstår forslaget dårligt afstemt med byens funktion som levende hovedstad. Indre Vesterbro er ikke et isoleret reservat, men et område med tæt samspil mellem beboere, besøgende, håndværkere, hjemmehjælp, kultur- og familieliv. At reducere området til et sted, hvor kun bestemte køretøjer har adgang, er et skridt i retning af en unødigt rigid og ufleksibel bypolitik.

Svarnr.: 407 Borger

Vejnavn: Teglgårdslund

Postnr. og by: 3400 Hillerød

Høringssvar:
Jeg modsætter mig forslaget.
Det er ikke foreneligt med et familieliv, når mange ikke har elbiler. Det vil være en gene for familie og venner.

Svarnr.: 408 Borger

Vejnavn: Dybbølsgade

Postnr. og by: 1721 København V

Høringssvar:
Jeg er i teorien 100% for forslaget. Bilerne ud af byen, ja tak.

Men det vil ramme beboere i området hårdt, som sædvanlig, snarere end pendlere der kunne bruge offentlig transport istedet. Beboerne lever allerede med store problemer omkring bare at finde en parkeringsplads. Jeg så personligt meget hellere at der blev indført regler og evt betaling omkring folk der bringer biler ind i byen, snarere end at vi igen straffer folk der bor i byen for at have bil. Pendlere er problemet, ikke beboerne.

Svarnr.: 409 Borger

Vejnavn: Enghavevej

Postnr. og by: 1674 København V

Høringssvar:
Jeg tilkendegiver min fulde støtte til dette forslag.

Lad mig starte her: der sidder 1,08 person i hver personbil ifm. bilpendling. 1,08.

Vi bevæger os i forvejen alt alt ALT for langsomt i den rette retning, altså i retning af en korrektion af 1970'ernes massepsykose, hvor vi omdannede denne gamle europæiske by til at være bilens by. Måske vi vil bryste os af at være en 'cykelby', men vi er i høj grad en skizofren hybridby, hvor politikerne ikke har modet til at tage en svær beslutning og rent faktisk sætte cyklen/fodgængeren/mennesket øverst. Vi skal stadig tigge ved overgange for at krydse vejen. Lyskrydsene prioriterer stadig bilernes fart. Et gigantisk OFFENTLIGT areal optages stadig af parkerede biler.

Velstanden i København og Danmark generelt har gjort os til en bunke forkælede overforbrugere, og bilisterne virker i høj grad til at være fuldkommen blinde for den hyperindividualistiske egoisme, som personbilisme repræsenterer. Lad mig gentage: der sidder 1,08 person i hver bil, og bilerne bliver i gennemsnit større og større år for år. Hvorfor skal en slipseklædt revisor to gange om dagen sidde stille i myldretid i gader og stræder i en stor, fed firhjulstrækker, som oser os alle ned i lungerne? Kræver klaverfingrene og attachémappen alle de hestekræfter? Normaliseret skurkeadfærd.

Udledningen skabt af benzinbiler er giftig for os alle, går ud over os alle, og det er bevist helbredsskadeligt for mennesket. Det giver absolut nul mening, at bilejernes egoistiske

behov skal gå ud over den bredere offentlighed. Hver eneste dag oplever jeg i gadebilledet lange bilkøer i myldretid (og uden for myldretid), køer af biler med 1, maksimalt 2, mennesker i sig. Her holder de stille og udstøder giftstoffer, mens disse 1,08 personer sidder inde i sine store metalkasser og stirrer dødt ud i luften eller ned i telefonen. Zombie-tilværelse.

Lad mig minde om, at København, eller verden, for den sags skyld, IKKE blev skabt med eller for bilen. Biltrafikken og über-individualistisk biladfærd, som vi kender den i dag, var en revolution, som foregik i 60'erne og 70'erne, og med vores ekstreme velstand har den accelereret de sidste 20-30 år. Storbyer (og menneskers helbred) verden over lider stadig under de triste beslutninger, som blev taget af politikerne dengang.

Hør nu her: Vi skal jo i sidste ende stile efter at kunne leve i en verden med minimal bilisme, fuld samkørsel og langt langt bedre udnyttelse af vores areal og langt langt mindre forpestning af den luft, vi ånder. Vi er i forvejen omgivet af giftstoffer i stigende grad, og verden er ejet af olieselskaberne, som kun ønsker at sprede forbruget af deres produkter (vores mad/sæbe/drikke-beholdere, vores køkkenredskaber, vores tøj er lavet af olie-produkter). Lad os nu komme i gang med den rette udvikling, før vi afvikler os selv fuldstændig.

Og til den protesterende bilejer:
Vågn op. Af med voksenbleen og tænk på fællesskabet.

Svarnr.: 410 Borger

Vejnavn: Sønder Boulevard

Postnr. og by: 1720 København V

Høringssvar:
Forslaget vil i praksis gøre det svært for familie og venner med almindelige benzin eller diesel biler at komme på besøg. Mange har hverken råd eller mulighed for at skifte til elbil eller leje en anden bil for korte besøg. Det betyder, at det sociale liv og adgangen til private hjem på Indre Vesterbro bliver begrænset. Især ældre der skal på besøg bliver begrænset. Samtidig er det jo ikke billigt eller tidsbesparende at køre med det offentlige hvis man kommer udenfor Kbh.

Samtidig rammer forslaget helt økonomisk skævt. Elbiler er stadig væsentligt dyrere end benzinbiler, og en nulemissionszone vil derfor især gavne dem med høj indkomst, mens andre bliver udelukket – også selvom de kører i nyere og relativt miljøvenlige biler.

Indre Vesterbro er allerede et område med mange begrænsninger: dyr parkering, for lidt parkeringspladser og klare prioriteringer af cykeltrafik. Forslaget føles derfor som endnu en stramning, der gør hverdagen mere besværlig for beboere, uden at det er tydeligt, hvad man konkret får ud af det. Der er stadig nogen der har brug for deres bil hver dag, ikke alle kan arbejde i indre København.

Det er ikke kun private der bliver ramt, det vil også gå ud over forretningsliv og caféer/restauranter da de ikke kan få leveret varer. Ikke alle lastbiler kan køre på el.

Jeg foreslår at kommunen gentænker/ændre forslaget eller ser på mere fleksible løsninger, for eksempel undtagelser for gæster eller tiltag, der motiverer frem for bare at forbyde.

Svarnr.: 411 Borger

Vejnavn: Boyesgade

Postnr. og by: 1622 København V

Høringssvar:
Til Københavns Kommune

Jeg skriver hermed mit høringssvar vedrørende forslaget om etablering af nulemissionszone på Indre Vesterbro.

Jeg er grundlæggende stærkt imod forslaget, da jeg vurderer, at det vil medføre en række alvorlige og utilsigtede konsekvenser for både beboere og det omkringliggende byområde.

For det første frygter jeg, at zonen blot vil flytte trafikken til nærliggende områder, som allerede i dag er meget pressede. Dette vil ikke løse de reelle udfordringer, men snarere forværre fremkommeligheden og parkeringssituationen andre steder i byen.

Derudover vil forslaget skabe betydelige praktiske problemer for beboere i forhold til håndværkere, servicebesøg og andre erhverv, som ofte er afhængige af at kunne parkere tæt på boligen. Hvis disse køretøjer ikke længere kan tilgå området, risikerer man enten ikke at kunne få udført nødvendigt arbejde eller at skulle betale væsentligt mere, fordi blandt andet håndværkere skal parkere langt væk og bruge ekstra tid. Dette vil i praksis være en økonomisk byrde for beboerne.

Også besøg fra familie og venner vil blive markant vanskeliggjort. Gæster vil skulle parkere langt fra boligen – eksempelvis på Frederiksberg – og gå lange afstande. I forvejen er det yderst vanskeligt at finde parkering i området, og forslaget vil efter min vurdering gøre situationen væsentligt værre.

Selvom det anføres, at beboere fortsat vil være undtaget og må benytte deres køretøjer i zonen, giver forslaget anledning til bekymring for, at dette blot er første skridt mod senere også at begrænse eller forbyde beboerkørsel. En sådan udvikling vil kunne få store konsekvenser for mange beboere, både økonomisk og arbejdsmæssigt, eksempelvis i form af tvungent bilskifte eller nødvendigt jobskifte.

Samlet set mener jeg, at forslaget ikke tager tilstrækkeligt hensyn til beboernes hverdag, økonomi og mobilitet, og jeg opfordrer derfor kraftigt til, at forslaget genovervejes eller forkastes.

Svarnr.: 412 Borger

Vejnavn: Vesterbrogade

Postnr. og by: 1620 København V

Høringssvar:
Som beboer på Vesterbro og ejer af en benzinbil, så mener jeg dette er der mest privilegie blinde og socialt skæve forslag fremsat af Borgerrepræsentationen.

Ud over at tvinge borgere til at sætte sig i gæld for at købe en ny dyr elbil, som i sig selv er et grotesk indgreb fra det offentlige. I vores tilfælde, så gør det næsten umuligt at få besøg af vores familie der ikke lige bor tæt på offentlig infrastruktur. De er 100% afhængige af en bil for at besøge os, og de har altså ikke råd til at købe en elbil.
Det betyder at vores netværk til pasning af børn forsvinder eller bliver kraftigt besværliggjort.

Derfor synes jeg at en nulemissionszone skal droppes helt, og lade benzinbiler forsvinde i takt med markedet.
Danmark har de to sidste år haft en af verdens højeste andel af solgte elbiler, så dette forslag kommer ikke til at accelerere nogen grøn omstilling, men blot ramme borgerne unødigt skævt

Svarnr.: 413 Borger

Vejnavn: Dannevirkegade

Postnr. og by: 1763 København V

Høringssvar:
Forslaget vil medføre øget pres på parkeringspladser hvor benzinbilen kan holde uden for zonen. Fx i området mellem Enghavevej og Carlsbergbyen. Allerede i dag er det blevet vanskeligt at finde p-pladser efter alm arbejdstid for benzinbiler. For at kompensere for dette forslår jeg, pladser som er reserveret til el-bilen, og som ikke har ladefunktion, gøres tilgængelig for alle biltyper. Ligeledes foreslår jeg, at el-bils ladepladser i de pågældende område ikke tidsbegrænses i dagtimerne.

Svarnr.: 414 Borger

Vejnavn: Eskildsgade

Postnr. og by: 1657 København V

Høringssvar:
I vores husstand er vi modstandere af nulemissionszonen, som vi opfatter som ren og skær symbolpolitik uden sans for virkeligheden.

Vi synes det er problematisk at vi og andre, har vanskeligere ved at få besøg af pårørende, der ikke er har elbiler. Det vil få sociale konsekvenser, og ikke mindst for de sårbare og ældre borgere. Det vil ramme børnefamilier hårdt, der i forvejen sidder økonomisk stramt i det ved at bo i denne bydel.

Hvis folk alligevel får besøg af gæster med benzinbiler, vil vi forvente at de vil parkere i nabozonerne og skabe parkeringsproblemer for borgerne dér.

Der er i forvejen initiativer, der giver incitament til at købe en mere miljøvenlig bil i form af beboerlicens, som er prissat for den enkelte bil.

Det er også problematisk, at erhvervskøretøjer fx håndværkere ikke kan køre ind i zonen, når de skal udføre et arbejde her. Konsekvensen er, at bygningerne ikke vedligeholdes tilstrækkeligt, eller går hårdt ud over de frivillige i ejerforeningsbestyrelser, der skal bruge ekstra tid og ressourcer på at fremfinde håndværkere, der har nulemissionskøretøjer.

Nogle mener, at elkøretøjerne vil mindske trafikstøjen fra istedgade, hvilket giver sig selv. Dertil vil jeg blot tilføje, at i perioden hvor istedgade har været lukket ved enghave plads, har der været markant mindre trafiklarm og i den grad langt færre af de gennemkørende biler i al for høj fart. Således en anden mulig løsning ved ønske om mindre trafikstøj på istedgade.

Svarnr.: 415 Borger

Vejnavn: Svanevænget

Postnr. og by: 2100 København Ø

Høringssvar:
Nej tak til nulmissionszone ,biler skal os være i byen.
byen er vel alle borgers ret til at kunne bruge den også med handicap ,erhvervsdrivende får det hårdt

Svarnr.: 416 På vegne af interesseorganisation eller borger Evalind APS

Høringssvar:
For os butiks drivende, med kunder langvejsfra, vil det blive en endnu større udfordring, hvis vi ikke kan tilbyde kunderne at ankomme i bil.

Ved at mange butikker måtte lukke, efter Nørrebrogade blev gjort delvis bilfri.
Så ønsker på ingen måde at stemme på jeres forslag og afviser hermed støtte fra vores side.

Svarnr.: 417 Borger

Vejnavn: Gammel Skolevej

Postnr. og by: 4623 Lille Skensved, St Ladager

Høringssvar:
Stemmer imod, grundet besværet det vil medføre for fx at få besøg af håndværkere

Svarnr.: 418 På vegne af interesseorganisation eller borger Egedal cykler Aps

Høringssvar:
Jeg har forståelse for formålet med reglen og mener grundlæggende, at den giver god mening, men den bør efter min vurdering alene være gældende for private køretøjer og ikke for erhverv, som er afhængige af deres biler for den daglige drift.

Vi er placeret inden for det markerede område, og vi har allerede som virksomhed investeret i en varevogn, der udelukkende bruges til at fjerne og transportere vores affald. Som mindre virksomhed har vi desværre ikke økonomisk mulighed for at opgradere eller udskifte køretøjet yderligere.
Egedal cykler ApS
Istedgade 114
1650 København

Svarnr.: 419 Borger

Vejnavn: Alsgade

Postnr. og by: 1764 København V

Høringssvar:
Til Københavns Kommune

Jeg ønsker hermed at indsende mit høringssvar vedrørende forslaget om nulemissionszone på Indre Vesterbro.

Jeg er stærkt imod forslaget. Idéen rammer helt skævt i forhold til beboerne i området og tager ikke højde for den virkelighed, mange af os lever i. Det er ikke realistisk at forvente, at alle beboere kan eller vil skifte til elbil inden for den foreslåede tidsramme, og forslaget vil i praksis gøre hverdagen mere besværlig og dyr for almindelige borgere.

Derudover skaber forslaget unødig usikkerhed omkring adgang, gæster, håndværkere og familiebesøg, hvilket vil påvirke livskvaliteten negativt for beboere på Indre Vesterbro.

Jeg mener, at der bør arbejdes med mere balancerede og realistiske løsninger, som forbedrer miljøet uden at skubbe byrden over på beboerne i området.

På den baggrund opfordrer jeg til, at forslaget ikke vedtages i sin nuværende form.

Venlig hilsen
Beboer og familie på Vesterbro

Svarnr.: 420 Borger

Vejnavn: Estlandsgade

Postnr. og by: 1724 København V

Høringssvar:
Vi synes, som et par uden bil, der bruger tog, metro og cykel på vej til arbejde hver dag, vi bliver overset, da vi ikke kan få kompensensation, når vi en sjælden gang har brug for en trailer, og vi med dette forslag ikke kan låne et familiemedlems benzinbil en enkelt dag.

Svarnr.: 421 Borger

Vejnavn: Vesterbrogade

Postnr. og by: 1620 København V

Høringssvar:
Til Københavns Kommune

Tak for muligheden for at komme med bemærkninger til høringen.

Jeg vil særligt bemærke, at forslaget kommer til at spilde vores tid hver dag, samtidig med, at parkering lige uden for zonen kollapser.

Vedr. voldsomt omfang af omvejskørsel
Først vil jeg gerne bemærke, at det fremgår, at forslaget vil føre til 10.000 km. omvejskørsel hver eneste hverdag. Med en gennemsnitshastighed på 20 km/t gennem Vesterbro, når der også tages hensyn til myldretidstrafik, stoplys og andre forhold betyder det, at der hver eneste dag vil spildes 500 timer på omvejskørsel. Det svarer til 67 dages fuldtidsarbejde (7,5 timer pr. arbejdsdag), der spildes hver eneste hverdag. Eller ca. 17.000 arbejdsdage om året, der spildes i ren omvejskørsel. Tænk, hvad man kunne veksle så meget tid til, både hos virksomheder og hos os borgere.

Jeg vil derfor opfordre til, at vi borgeres tid tages seriøst under den videre behandling af forslaget. Vi borgeres tid betyder faktisk noget for os.

Vedr. parkeringsforhold på den del af ydre Vesterbro, der ikke er omfattet af zonen:
For os, der lige netop bor uden for zonen, vil forslaget betyde, at vi med den beboerlicens, vi betaler for, vil få mulighed for at benytte langt færre pladser, samtidig med, at der forventes massivt øget pres på de i forvejen maksimalt pressede parkeringsforhold, vi allerede er udsat for. Samtidig forventes markant bedring af parkeringsforholdene inden for zonen. Kort sagt: parkeringen her på ydre Vesterbro vil kollapse.

Jeg vil derfor som beboer lige uden for zonen opfordre til, at vores parkeringsforhold tages seriøst i betragtning. Vi oplever i forvejen et voldsomt pres på parkeringen, bl.a. på grund af eldelebilspladser og omdannelse af parkering til skraldecontainere, fx. i Tøndergade. Vi har i forvejen en meget høj belægningsgrad, og indførelsen af zonen vil kun gøre dette endnu mere håbløst. Alternativt vil jeg gerne foreslå, at ydre Vesterbro også omfattes af zonen, eller at vi fortsat kan anvende vores nuværende p-zone, som vi betaler licens for, når emissionszonen er indført.

Helt overordnet er jeg forundret over, at Københavns Kommune igen og igen kommer med tiltag, som gør det sværere at være borger i kommunen, i stedet for at gøre det lettere. Jeg har ikke hørt om andre kommuner, som arbejder så målrettet på at gøre livet og hverdagen så besværligt, som muligt for borgerne.

Svarnr.: 422 Virksomhed/Organisation

Virksomhed/Organisation: Allan Myrup Tømrermester

Vejnavn:

Postnr. og by:

Høringssvar:
stemmer imod dette forslag , både beboer & erhverv bliver hæmmede i deres daglige gøremål

Svarnr.: 423 Borger

Vejnavn: Matthæusgade

Postnr. og by: 1666 København V

Høringssvar:
Nej

Svarnr.: 424 På vegne af interesseorganisation eller borger agenda

Høringssvar:
Jeg synes, det er en fantastisk idé!

Svarnr.: 425 Borger

Vejnavn: Fjordglimt

Postnr. og by: 4070 Kirke Hyllinge, Lyndby

Høringssvar:
Jeg er meget bekymret for forslaget om at indføre en nulemissionszone, da det vil få betydelige sociale og praktiske konsekvenser.
For mig betyder det konkret at jeg ikke længere i samme omfang vil kunne hjælpe min familie med børnepasning, overnatning og akut støtte, da bil er nødvendig for at kunne komme hurtigt frem og medbringe udstyr, og jeg har ikke råd til el-bil.
Jeg bruger også ofte byen til alle mulige sociale aktiviteter og støtte de skønne små butikker, men dette vil klart blive meget formindsket hvis tiltaget indføres. Dette vil det unægteligt for utallige andre udefra også = I kvæler forretningslivet!
Derudover finder jeg forslaget socialt skævt, da elbiler fortsat er markant dyrere end konventionelle biler, og zonen dermed i praksis vil favorisere borgere med højere indkomster.
Det begrænser adgangen til et nationalt trafikknudepunkt (Hovedbanegården), hvor mange kommer og læsser deres kære af eller henter igen. Forslaget ville betyde omveje og længere kørsel for bilisterne, dvs mere forurening!

Stop nu den hetz. Plant træer og planter som så kan bekæmpe Co2'en – jeres forslag virker på ingen måde gennemtænkt og virker blot som politisk symbolpolitik.

Svarnr.: 426 Borger

Vejnavn: Alsgade

Postnr. og by: 1764 København V

Høringssvar:
Høringssvar vedrørende nul-emissionszone på Vesterbro

Jeg er IMOD forslaget om at indføre en nul-emissionszone på Vesterbro.

Mine hovedargumenter er:

Unødigt indgreb i mobilitet: Forslaget begrænser fri adgang til bydelen uden tilstrækkelige alternative løsninger.

Familie og sociale relationer: Venner og familie uden elbil vil få svært ved at besøge området, slut med at få et lift hjem, få noget leveret af nogen, besøg af bedstemor som ikke parkerer på Frederiksberg og tager metroen og går fra Enghave Plads. Vi beboere bliver reelt lukket inde og vores hverdag unødigt besværlig.

Belastning af erhverv og service: Varelevering, håndværkere og plejetjenester får dyrere og mere kompliceret drift.

Tvivlsom samlet miljøeffekt: Risiko for at trafik og forurening blot flyttes til andre bydele.

Jeg støtter ønsket om bedre miljø, men mener dette forslag er for vidtgående og uhensigtsmæssigt.

Jeg er træt af at få tvunget ting ned over hovedet i den her kommune, hvad med at løse roden til problemet i stedet for at tvinge love ned over os. Det bliver vi ikke gladere af.
Lav en masse ladestanderes, gør el billigere, el-bilerne billigere, giv el-bilejere skattefordele - i stedet for at straffe alle andre.

Med venlig hilsen
Katrine Nielsen

Svarnr.: 427 Borger

Vejnavn: Helgolandsgade

Postnr. og by: 1653 København V

Høringssvar:
Jeg er meget begejstret for forslaget om at indføre en nulemissionzone, da det vil få betydelige positive miljømæssige (herunder klimamæssige), sundhedsmæssige og trafiksikkerhedsmæssige konsekvenser. Disse konsekvenser kan muligvis også på lidt længere sigt give kulturelle og sociale fordele. Mindre støj og mindre diesel-os giver mulighed for at flere kan (og vil) opholde sig udendørs. Dette gavner det sociale og kulturelle.

Det vil ikke få negative økonomiske konsekvenser for beboere og erhverv i området. Dels får beboere med brændstofbiler stadig lov til at køre i området med med deres dunstende biler, dels er elbiler langt billigere i brug, og om få år endda også billigere i indkøb. Butikkerne vil sandsynligvis også få flere strøgkunder.

Et forslag der kun har positive økonomiske konsekvenser samtidigt med, at det er miljømæssigt positivt, er på et rationelt grundlag ikke til at afvise.

For en god ordens skyld vil jeg dog lige bede jer bemærke den lille detalje, at det i øjeblikket ikke er lovligt, at dreje til venstre ned i Sagahus P-kælder fra Vesterbrogade.

Skulle det være muligt at lave flere små beboelsesgader om til stilleveje ville det være skønt. Der er jo heldigvis masser af plads i alle P-husene.

Jeg glæder mig til at forslaget vedtages og endnu mere til at det er gennemført.

Med venlig hilsen

Jan Manfeld

Svarnr.: 428 Borger

Vejnavn: Lyngby Hovedgade

Postnr. og by: 2800 Kongens Lyngby

Høringssvar:
Der skal ikke være nulemissionszone på Vesterbro, da det vil ødelægge mulighederne for handel og levering til/fra butikkerne og give beboerne kæmpe udfordringer med parkering, besøg af venner og familie og ikke mindst af håndværkere.
Der vil blive en betydelig køren rundt i området, og dermed mere udledning af CO2 samt et kollaps af parkering uden for zonen.
Beboere og andre med ærinde til zonen spilder deres tid på at finde en parkeringsplads udenfor zonen, hvorefter de så skal gå langt, hvilket ikke er muligt for alle og meget uhensigtsmæssigt, hvis man skal have leveret noget. Desudenskal der være kontrol af biler i zonen- det koster også mange penge og masser af spildtid.
Hvad med alle butikkerne og hotellerne? De har alle brug for daglige leverencer, besøg af håndværkere etc.
Det vil kun være medvirkende til at få bydelen til at uddø og den forventede effekt står ikke i forhold til virkeligheden.
Benzindrevne biler bliver udfaset over de kommende år- lad udviklingen ske i takt med dette.
Vesterbro har i forvejen store trafikale restriktioner og dette forslag om yderligere regulering gør kun hverdagen og erhvervslivet mere besværligt for beboere og erhvervsdrivende.

Svarnr.: 429 Borger

Vejnavn: Lindevangshusene

Postnr. og by: 2630 Taastrup

Høringssvar:
Jeg bor ikke i kommunen, men tillader mig alligevel at udtrykke min modstand mod forslaget. Med dette "tiltag" gør i rigtig mange menneskers liv og hverdag besværlig - og med den i forvejen voldsomme hetz mod bilister i form af nedlæggelse og "omlægning" af parkeringspladser er dette endnu en sten på vejen til at en hverdag er svær at få til at hænge sammen for mange der bor i byen. Jeg selv er ramt som hyppig gæst i bydelen med både familie, venner og fritidsinteresser her, ligesom jeg anvender byens butikker ofte. Dette vil jeg ikke gøre, såfremt jeg ikke kan køre dertil. Offentlig transport er ikke altid en mulighed og er slet ikke en god mulighed.

El-bil siger I så – men nu er det jo ikke alle der 1. Har råd til at skifte til el-bil 2. Kan køre en el-bil grundet køresyge i en sådan 3. Ikke ønsker "track & Trace samt den Geofencing som de fleste af disse biler er forsynet med samt rækkevidde udfordringer. 4. ikke er tryg ved at sidde lukket inde i en kasse ovenpå 500 kg lithiumbatterier. I glemmer vist også, at disse afgiver ekstra gummipartikler fra forøget dækslid da de er væsentligt tungere end brændstofbiler. Er det mon virkelig godt at få ud i miljøet og indånde

Og kunne det mon tænkes, at dette kun er et skridt henimod forbud mod al individuel transport og fri bevægelighed. For hvad skulle få jer til at stoppe med den ene by-del. Hvilken bliver mon den næste.

Dette er også en langsom destruktion af eksempelvis forretningslivet – hvordan skal butikkerne få varer og kunder (udover dem der lige bor om hjørnet). Butiksdøden ses allerede over hele København.

Med et samfund der opbygget på mobilitet og fri bevægelighed – hvordan mon så resultatet bliver, når mobiliteten ikke længere er fri.

Den diskrimination af og hetz mod mennesker der ikke lige kører cykel/ladcykel eller elbil er fuldstændig uacceptabel.

Svarnr.: 430 Borger

Vejnavn: Johan Semps Gade

Postnr. og by: 1402 København K

Høringssvar:
Transportsektoren må nødvendigvis omstilles til at nulemissions-transport. Det må ske af hensyn til klimaet og af hensyn til sundhed. Jo mere fart på omstillingen, jo bedre, - især i byerne. Heldigvis er der fart på omstillingen. Andelen af el-biler i Danmark vokser hurtigt. Ved slutningen af 2025 var næsten hver 6. bil en elbil og i 2025 var næsten 7 ud af 10 nye biler elektriske. Desuden elektriciferes bus- og togdrift og, mens det går langsommere med tung transport. Det kan og skal gå hurtigere. Det kan bl.a. ske med lovgivning om, at al busdrift, taxakørsel og havnetrafik skal være nulemission indenfor to år. At indføre nulemissionszoner, derimod, er ikke vejen frem. Det vil indebære unødige omkostninger, kræve dispensationer og genere de - ganske vist - færre og færre borgere og erhvervsdrivende, som har brug for mere tid til omstillingen til nulemissions-transport. I stedet for nulemissionszoner, som den foreslåede på Indre Vesterbro, må tilskyndelserne til grøn transportomstilling derfor accelereres over en bred kam. Der er mange værktøjer hertil, som bl.a. må omfatte en tilskyndende og borgervenlig parkeringspolitik. For at den grønne omstilling skal være effektiv må der føres an med elektriske busser, taxaer og varetransport. Og så i øvrigt at udrullle tilskyndelserne til nulemission bredt i hele landet, særligt i København og andre store byer, ikke kun i en enkelt bydel.

Svarnr.: 431 På vegne af interesseorganisation eller borger Taoistisk Tai Chi Forening Danmark

Høringssvar:
Vi er en mindre frivillig forening der underviser i Taoist Tai Chi ™ praksis, som har til formål at forbedre udøvernes fysiske og psykiske helbred. Vi har adresse i Valdemarsgade. Vi har også diverse materialer oplagret der. Forslaget vil i praksis gøre det umuligt for os at have vores materialer der, da ingen af vores medlemmer har køretøjer der er tilladt i zonen. Det ville være ønskværdigt hvis man kunne få en form for "klippekort" med for eksempel 10 adgange pr. år eller på anden vis kunne opnå dispensation til enkeltstående kørsler i området, selvom køretøjet ikke opfylder kravene.
Derudover vil der kunne være medlemmer med temporære fysiske problemer som ikke vil kunne deltage, da de ikke er berettiget til handicap skilt.

Svarnr.: 432 Virksomhed/Organisation

Virksomhed/Organisation: Dronerune

Vejnavn:

Postnr. og by:

Høringssvar:
Jeg er dybt modstander af jeres had til alle os som ikke nødvendigvis har råd til at skifte til elbil. Københavns Kommune bliver mere og mere en ubehageligt sted at bo og jeres had til biler som ikke er el er så grotesk at vi skal køre længe for at finde en parkeringsplads. Der er man som min familie som stadigvæk afbetaler på en bil og ikke har råd til at skifte og så skal man skifte bil og sætte sig i yderligere gæld. Lad os københavnere udfase vores biler som det nu er muligt og lad ikke kun være en by for dem som har penge.

Svarnr.: 433 På vegne af interesseorganisation eller borger Teatret Zeppelin

Høringssvar:
Teatret Zeppelin støtter kommunens mål om renere luft og lavere CO_2. Samtidig vil vi gøre opmærksom på et konkret driftsbehov, som forslaget risikerer at gøre unødigt dyrt og besværligt: lejlighedsvis levering/afhentning af scenografi med lastbil.

Vi har kun behov for lastbiltransport få gange årligt (typisk ca. 3 gange), men når det sker, er det afgørende for, at prøver, opsætning og afvikling kan gennemføres. Hvis leverandører ikke kan levere lovligt pga. kravene, skaber det forsinkelser, ekstra omkostninger og stor administrativ friktion – for både os og transportørerne.

Derudover er det vigtigt at understrege, at scenografitransport ofte handler om genbrug: vi opbevarer og genanvender scenografier og genopsætter forestillinger for at give materialer og kunst længere levetid. Hvis adgangen til at flytte scenografi bliver for vanskelig, kan det utilsigtet presse institutioner i retning af mere nyproduktion og mindre genbrug, hvilket er en uheldig klimaeffekt. Forslaget kan således utilsigtet modarbejde bæredygtig praksis i kulturlivet.

Som virksomhed har vi - ligesom f.eks. skoler og mange andre - også brug for at få leveret varer. Det håber vi fortsat er muligt og ikke pludselig bliver en stor besværlighed.

Husk proportionalitet. Små kulturaktører rammes hårdt af kompleksitet. Teatret Zeppelin er en kulturinstitution med stramme økonomiske rammer. Vi har ikke "logistikafdelinger" – drift løses i en lille organisation. Når regler bliver komplekse eller kræver gentagne særlige aftaler, rammer det uforholdsmæssigt hårdt og ender med at flytte ressourcer væk fra kerneopgaven: kunst og kultur til byens børn, unge og familier.

Vi foreslår derfor, at der indarbejdes en enkel dispensationsmulighed for lavfrekvente, nødvendige leverancer, fx at kulturinstitutioner kan få tilladelse til et meget begrænset antal årlige leveringer på specifikke datoer/tidsrum. Det vil bevare zoneeffekten, men sikre at nødvendige, sjældne erhvervstransporter kan fungere i praksis.

Svarnr.: 434 Borger

Vejnavn: Vesterbrogade

Postnr. og by: 1620 København V

Høringssvar:
Høringssvar vedrørende forslag om nulemissionszone på Vesterbro

Som nærmeste nabo til den foreslåede nulemissionszone (bosiddende på Vesterbrogade umiddelbart efter krydset ved Enghavevej) ser jeg positivt på muligheden for at afgive et høringssvar til forslaget.

Jeg vil indledningsvist gerne anerkende og rose Borgerrepræsentationen for at have et tydeligt fokus på CO_2-udledning, luftforurening og støj fra den omfattende trafik i København. Ambitionen om en grønnere by er både nødvendig og prisværdig. Jeg må imidlertid konstatere, at jeg ikke overvejende ser positivt på det konkrete forslag til nulemissionszone på Vesterbro, da de reelle effekter efter min vurdering i høj grad er problematiske og i flere tilfælde blot flytter problemerne frem for at løse dem.

1. Forurening, støj og trængsel flyttes – reduceres ikke
Af forvaltningens eget materiale fremgår det, at ca. 50 % af trafikken på Vesterbrogade er gennemkørende trafik, og at "50 % af turene vil skifte til andre destinationer i randområderne". Dette indikerer tydeligt, at en betydelig del af trafikken – og dermed forurening, støj og CO_2-udledning – ikke forsvinder, men flyttes til nabokvarterer og tilstødende veje. Det virker usolidarisk over for de øvrige vesterbroere og naboer på Frederiksberg.

Det fremgår endvidere, at:
- Der forventes et ekstra parkeringsbehov på ca. 5.200 biler pr. hverdagsdøgn i rand-områderne.
- Mellem 1.200 og 3.000 af disse biler vil skulle parkere i dagtimerne, svarende til 6–15 % af den samlede kapacitet.

- Belægningsprocenten i disse områder i forvejen ligger mellem 75–100 %, hvilket betyder, at kapaciteten i praksis flere steder vil blive overskredet.

Dette vil uundgåeligt medføre øget søgetrafik, kørsel i ring og tomgang – særligt i allerede belastede kryds som Vesterbrogade/Enghavevej/Kingosgade, hvor der i forvejen er begrænset plads i drejebaner og hyppige trafikale flaskehalse.

Forvaltningen vurderer selv, at de berørte biler vil køre ca. 1 km ekstra pr. tur, svarende til ca. 5.200 ekstra kørte kilometer pr. hverdagsdøgn. Det står i direkte modsætning til ambitionen om at reducere CO_2-udledningen.

2. Parkeringsforhold forværres markant for beboere
Forslaget indebærer færre parkeringspladser til os med beboerlicens, uden at der samtidig skabes realistiske alternativer. Når både beboere og gæster til zonen tvinges til at parkere udenfor området, vil det føre til:
- Øget pres på parkeringspladser i randområderne
- Mere kørsel i ring for at finde parkering
- Yderligere trængsel og lokal forurening

3. Manglende proportionalitet og social slagside
Det er for mange beboere ikke realistisk at investere i elbil på nuværende tidspunkt – hverken økonomisk eller praktisk. Forslaget rammer derfor skævt og risikerer at ekskludere borgere uden at tilbyde reelle overgangsløsninger.
Samtidig vurderer jeg, at den samlede klima- og miljøeffekt er minimal i forhold til de betydelige lokale konsekvenser. Hvis nulemissionszoner for alvor skal batte, bør indsatsen ske mere sammenhængende og på et nationalt eller mindst byomfattende niveau – ikke gennem fragmenterede zoner, der blot flytter belastningen.

4. Afgrænsning af zonen er uhensigtsmæssig
Enten bør forslaget droppes i sin nuværende form, eller også bør zonen udvides til hele Vesterbro for at undgå de markante randzoneeffekter. Dette vil dog fortsat være usolidarisk over for Vesterbro, Sydhavnen, Valby og Indre By, der vil opleve en større søgning efter parkeringspladser og alternative køreruter i deres lokalområde. Alternativt foreslår jeg, at undtagelser for beboere som minimum omfatter alle beboere i Vesterbros parkeringszone eller de nærmest tilstødende veje.

Afslutning
Sammenfattende mener jeg, at forslaget er for tidligt, utilstrækkeligt belyst i forhold til konsekvenserne for nabokvarterer og mangler en realistisk vurdering af de faktiske klima- og miljøgevinster. Klima, luftforurening og støj flyttes til randområderne – men dette nævnes ikke tilstrækkeligt klart i forslaget.

Jeg opfordrer derfor kommunen til at genoverveje forslaget i sin nuværende form og arbejde videre med løsninger, der reelt reducerer den samlede trafik og forurening, frem for blot at flytte den.

Svarnr.: 435 På vegne af interesseorganisation eller borger Jensens gulvbelægning ApS

Høringssvar:
Jeg bliver i så fald, nød til at flytte mit firma min butik fra hjørnet af Ingerslevsgade og Sigerstedgade og lukke. Vi har haft butik på stedet siden 1988 og har uddannet omkring 25 svende. Vi har desværre gennem de sidste mange år været det uheldige omdrejningspunkt for kommunens ændringer, så meget at vi næsten er spærret inde, med skilte, parkering, cykelstativer, fodgængerfelt osv sjovt nok er vi nærmest den eneste butik i Ingerslevsgade, men alligevel der hvor alt skal plantes. Vi ønsker ikke at stå tilbage for udviklingen, men bliver så nød til at omdanne vores butik med omsætning og skat til København til en

andelslejlighed. Vi håber på forståelse. De bedste hilsner Asger Køppen Jensen, indehaver og ejer af Jensens Gulvbelægning ApS

Svarnr.: 436 Borger

Vejnavn: Arkonagade

Postnr. og by: 1726 København V

Høringssvar:
Som beboer på Vesterbro oplever jeg det er dybt problematisk hvis ikke jeg kan parkere ved min bopæl. Jeg er imod nul emissions zoner og mener det dræber byens liv og muligheden for frit at kunne bevæge sig i sit nabolag på den facon jeg finder nemmest og bedst for mig, min dagligdag og mit liv

Svarnr.: 437 Borger

Vejnavn: Valdemarsgade

Postnr. og by: 1665 København V

Høringssvar:
Jeg bakker fuldt og helt op om forslaget om at indføre nulemissionszone i det foreslåede område. Det vil ikke alene udgøre et betydningsfuldt bidrag til den grønne omstilling. Det vil også udgøre en afgørende forbedring af nærmiljøet. Luftforureningen vil blive sænket, samtidig med at der vil være mindre larm og støjforurening. Samtidig vil sikkerheden på gader og stræder blive øget, ikke kun for almindelige og cyklende trafikanter , men også, og især, for svage og gående trafikanter og beboere i området. Hensynet til de sidste bør spille en afgørende rolle.

Svarnr.: 438 På vegne af interesseorganisation eller borger one1functions / CVR 18766981 / Cliff Ritter

Høringssvar:
Det er med stor bekymring jeg imødeser dette tiltag, idet jeg driver et enkelt mands firma med begrænsede økonomiske midler og som på ingen måde kan overkomme anskaffelsesprisen for et "nul-emissions" køretøj.
Bliver forslaget vedtaget, har jeg ingen mulighed for, at forblive på adressen og da jeg er bosiddende i Sverige, med skiftende arbejdssteder i Københavns området, kan jeg ikke undvære bilen som transportmiddel. Jeg håber, at i vil tilgodese de små erhvervsdrivende i denne sammenhæng, ligesom beboere med begrænsede økonomiske midler.
Venlig hilsen
Cliff Ritter

Svarnr.: 439 Borger

Vejnavn: Kongshøjgade

Postnr. og by: 1675 København V

Høringssvar:
Jeg er stærkt imod forslaget, da det risikerer at øge den sociale ulighed og i praksis gøre byen mere tilgængelig for dem, der har råd til en elbil. Samtidig vil det skabe unødige udfordringer for de mange borgere, som stadig er afhængige af biler med fossile brændstoffer, og gøre det mere besværligt for dem at færdes i byen.

I stedet for at presse folk gennem restriktioner bør man fokusere på at gøre det mere attraktivt at vælge en elbil. Incitamenter og positive tiltag vil skabe en mere retfærdig og langsigtet grøn omstilling end forbud og begrænsninger.

Svarnr.: 440 Borger

Vejnavn: Vesterbrogade

Postnr. og by: 1620 København V

Høringssvar:
Jeg stemmer imod beslutning om nulemissionszone på Indre Vesterbro.

Svarnr.: 441 Borger

Vejnavn: Vesterbrogade

Postnr. og by: 1620 København V

Høringssvar:
Høringssvar vedrørende forslag om nulemissionszone på Vesterbro
Som nærmeste nabo til den foreslåede nulemissionszone (bosiddende på Vesterbrogade umiddelbart efter krydset ved Enghavevej) ser jeg positivt på muligheden for at afgive et høringssvar til forslaget.
Jeg vil indledningsvist gerne anerkende og rose Borgerrepræsentationen for at have et tydeligt fokus på CO_2-udledning, luftforurening og støj fra den omfattende trafik i København. Ambitionen om en grønnere by er både nødvendig og prisværdig. Jeg må imidlertid konstatere, at jeg ikke overvejende ser positivt på det konkrete forslag til nulemissionszone på Vesterbro, da de reelle effekter efter min vurdering i høj grad er problematiske og i flere tilfælde blot flytter problemerne frem for at løse dem.
1. Forurening, støj og trængsel flyttes – reduceres ikke
Af forvaltningens eget materiale fremgår det, at ca. 50 % af trafikken på Vesterbrogade er gennemkørende trafik, og at "50 % af turene vil skifte til andre destinationer i randområderne". Dette indikerer tydeligt, at en betydelig del af trafikken – og dermed forurening, støj og CO_2-udledning – ikke forsvinder, men flyttes til nabokvarterer og tilstødende veje. Det virker usolidarisk over for de øvrige vesterbroere og naboer på Frederiksberg.
Det fremgår endvidere, at:

- Der forventes et ekstra parkeringsbehov på ca. 5.200 biler pr. hverdagsdøgn i randområderne.
- Mellem 1.200 og 3.000 af disse biler vil skulle parkere i dagtimerne, svarende til 6–15 % af den samlede kapacitet.
- Belægningsprocenten i disse områder i forvejen ligger mellem 75–100 %, hvilket betyder, at kapaciteten i praksis flere steder vil blive overskredet.

Dette vil uundgåeligt medføre øget søgetrafik, kørsel i ring og tomgang – særligt i allerede belastede kryds som Vesterbrogade/Enghavevej/Kingosgade, hvor der i forvejen er begrænset plads i drejebaner og hyppige trafikale flaskehalse.
Forvaltningen vurderer selv, at de berørte biler vil køre ca. 1 km ekstra pr. tur, svarende til ca. 5.200 ekstra kørte kilometer pr. hverdagsdøgn. Det står i direkte modsætning til ambitionen om at reducere CO_2-udledningen.
2. Parkeringsforhold forværres markant for beboere
Forslaget indebærer færre parkeringspladser til os med beboerlicens, uden at der samtidig skabes realistiske alternativer. Når både beboere og gæster til zonen tvinges til at parkere udenfor området, vil det føre til:

- Øget pres på parkeringspladser i randområderne
- Mere kørsel i ring for at finde parkering
- Yderligere trængsel og lokal forurening

3. Manglende proportionalitet og social slagside
Det er for mange beboere ikke realistisk at investere i elbil på nuværende tidspunkt – hverken økonomisk eller praktisk. Forslaget rammer derfor skævt og risikerer at ekskludere borgere uden at tilbyde reelle overgangsløsninger.
Samtidig vurderer jeg, at den samlede klima- og miljøeffekt er minimal i forhold til de betydelige lokale konsekvenser. Hvis nulemissionszoner for alvor skal batte, bør indsatsen ske mere sammenhængende og på et nationalt eller mindst byomfattende niveau – ikke

gennem fragmenterede zoner, der blot flytter belastningen.
4. Afgrænsning af zonen er uhensigtsmæssig
Enten bør forslaget droppes i sin nuværende form, eller også bør zonen udvides til hele Vesterbro for at undgå de markante randzoneeffekter. Dette vil dog fortsat være usolidarisk over for Vesterbro, Sydhavnen, Valby og Indre By, der vil opleve en større søgning efter parkeringspladser og alternative køreruter i deres lokalområde. Alternativt foreslår jeg, at undtagelser for beboere som minimum omfatter alle beboere i Vesterbros parkeringszone eller de nærmest tilstødende veje.
Afslutning
Sammenfattende mener jeg, at forslaget er for tidligt, utilstrækkeligt belyst i forhold til konsekvenserne for nabokvarterer og mangler en realistisk vurdering af de faktiske klima- og miljøgevinster. Klima, luftforurening og støj flyttes til randområderne – men dette nævnes ikke tilstrækkeligt klart i forslaget.
Jeg opfordrer derfor kommunen til at genoverveje forslaget i sin nuværende form og arbejde videre med løsninger, der reelt reducerer den samlede trafik og forurening, frem for blot at flytte den.

Svarnr.: 442 Borger

Vejnavn: Kingosgade

Postnr. og by: 1623 København V

Høringssvar:

Som nærmeste nabo til den foreslåede nulemissionszone (bosiddende på Kingosgade) ser jeg positivt på muligheden for at afgive et høringssvar til forslaget.
Jeg vil indledningsvist gerne anerkende og rose Borgerrepræsentationen for at have et tydeligt fokus på CO_2-udledning, luftforurening og støj fra den omfattende trafik i København. Ambitionen om en grønnere by er både nødvendig og prisværdig. Jeg må imidlertid konstatere, at jeg ikke overvejende ser positivt på det konkrete forslag til nulemissionszone på Vesterbro, da de reelle effekter efter min vurdering i høj grad er problematiske og i flere tilfælde blot flytter problemerne frem for at løse dem.

1. Forurening, støj og trængsel flyttes – reduceres ikke
Af forvaltningens eget materiale fremgår det, at ca. 50 % af trafikken på Vesterbrogade er gennemkørende trafik, og at "50 % af turene vil skifte til andre destinationer i randområderne". Dette indikerer tydeligt, at en betydelig del af trafikken – og dermed forurening, støj og CO_2-udledning – ikke forsvinder, men flyttes til nabokvarterer og tilstødende veje. Det virker usolidarisk over for de øvrige vesterbroere og naboer på Frederiksberg.

Det fremgår endvidere, at:
Der forventes et ekstra parkeringsbehov på ca. 5.200 biler pr. hverdagsdøgn i randområderne.
Mellem 1.200 og 3.000 af disse biler vil skulle parkere i dagtimerne, svarende til 6–15 % af den samlede kapacitet.
Belægningsprocenten i disse områder i forvejen ligger mellem 75–100 %, hvilket betyder, at kapaciteten i praksis flere steder vil blive overskredet.
Dette vil uundgåeligt medføre øget søgetrafik, kørsel i ring og tomgang – særligt i allerede belastede kryds som Vesterbrogade/Enghavevej/Kingosgade, hvor der i forvejen er begrænset plads i drejebaner og hyppige trafikale flaskehalse.
Forvaltningen vurderer selv, at de berørte biler vil køre ca. 1 km ekstra pr. tur, svarende til ca. 5.200 ekstra kørte kilometer pr. hverdagsdøgn. Det står i direkte modsætning til ambitionen om at reducere CO_2-udledningen.

2. Parkeringsforhold forværres markant for beboere
Forslaget indebærer færre parkeringspladser til os med beboerlicens, uden at der samtidig skabes realistiske alternativer. Når både beboere og gæster til zonen tvinges til at parkere

udenfor området, vil det føre til:
Øget pres på parkeringspladser i randområderne
Mere kørsel i ring for at finde parkering
Yderligere trængsel og lokal forurening

3. Manglende proportionalitet og social slagside
Det er for mange beboere ikke realistisk at investere i elbil på nuværende tidspunkt – hverken økonomisk eller praktisk. Forslaget rammer derfor skævt og risikerer at ekskludere borgere uden at tilbyde reelle overgangsløsninger.

Samtidig vurderer jeg, at den samlede klima- og miljøeffekt er minimal i forhold til de betydelige lokale konsekvenser. Hvis nulemissionszoner for alvor skal batte, bør indsatsen ske mere sammenhængende og på et nationalt eller mindst byomfattende niveau – ikke gennem fragmenterede zoner, der blot flytter belastningen.

4. Afgrænsning af zonen er uhensigtsmæssig
Enten bør forslaget droppes i sin nuværende form, eller også bør zonen udvides til hele Vesterbro for at undgå de markante randzoneeffekter. Dette vil dog fortsat være usolidarisk over for Vesterbro, Sydhavnen, Valby og Indre By, der vil opleve en større søgning efter parkeringspladser og alternative køreruter i deres lokalområde. Alternativt foreslår jeg, at undtagelser for beboere som minimum omfatter alle beboere i Vesterbros parkeringszone eller de nærmest tilstødende veje.

Afslutning
Sammenfattende mener jeg, at forslaget er for tidligt, utilstrækkeligt belyst i forhold til konsekvenserne for nabokvarterer og mangler en realistisk vurdering af de faktiske klima- og miljøgevinster. Klima, luftforurening og støj flyttes til randområderne – men dette nævnes ikke tilstrækkeligt klart i forslaget.

Jeg opfordrer derfor kommunen til at genoverveje forslaget i sin nuværende form og arbejde videre med løsninger, der reelt reducerer den samlede trafik og forurening, frem for blot at flytte den.

Svarnr.: 443 Borger

Vejnavn: Kirkegårdsvej

Postnr. og by: 2300 København S

Høringssvar:
Der bør ikke indføres nul emissioner i København, så længe der sælges fossil biler. Børnefamilier det ikke har økonomi til elbil vil her med blive diskrimineret .

Svarnr.: 444 På vegne af interesseorganisation eller borger Isoteket ApS

Høringssvar:
Jeg ejer en stribe is-barer. En af dem ligger på Vesterbro Torv. Vi bringer hver dag frisklavet is ud til vores 6 københavner-butikker

Jeg driver en virksomhed, der lægger enorm vægt på bæredygtighed. Vi bruger eksempelvis hundredvis af tusind kroner hvert år i merudgifter på at sikre, at vores is er 100 pct. økologisk.
Bæredygtighed må gerne koste. Men det skal give mening.

Vi købte vores lille Citroen Berlingo varebil for 5 år siden, på et tidspunkt lige inden der var relevante el-løsninger på markedet. Bilen kører på benzin og langt på literen (18,5 km pr. liter). Desuden kører vi under 5.000 km om året og kun i København. På den baggrund er det mig bekendt diskutabelt om en elbil overhovedet vil være det mest bæredygtige valg (selv om vi ville have valgt det i dag, hvis det var nu vi skulle købe bil). Men det er med sikkerhed

meget meget lidt bæredygtigt, hvis vi skal købe en spritny elbil frem for at fortsætte med den nuværende, som har mange gode år i sig endnu. Alt sammen fordi en enkelt bydel laver særregler, som ike gælder hvor vi ellers bevæger os (Nordhavn, Østerbro, Nørrebro og Valby).

At lave en isoleret lomme for udelukkende el-trafik lyder godt, men giver jo ingen mening i den store, krævende og nødvendige øvelse, der handler om fundamental grøn omstilling af samfundet. Tværtimod. Det vil tvinge folk til lange omveje eller at udskifte biler, som hellere skulle "køres færdige". Og for os, der har uopsættelige ærinder inden for nulemmission-zonen, vil det betyde store ekstraudgifter og meget lidt bæredygtige nykøb af biler. Dette i en allerede presset tid, økonomisk og klimamæssigt.

Mh
Jeppe Villadsen, dir. Isoteket

Svarnr.: 445 Borger

Vejnavn: Oehlenschlægersgade

Postnr. og by: 1663 København V

Høringssvar:
Jeg er bekymret for, at forslaget vil gøre det sværere for familie og venner med benzinbiler at besøge os. Mange – herunder ældre og børnefamilier – har ikke mulighed for at skifte til elbil for korte besøg, hvilket i praksis kan begrænse både socialt liv og adgang til privat bolig på Indre Vesterbro.

Samtidig risikerer forslaget at skabe social skævhed, da elbiler fortsat er væsentligt dyrere og dermed favoriserer højere indkomster, selv på bekostning af borgere med nyere, miljøgodkendte benzinbiler.

Indre Vesterbro er allerede underlagt omfattende trafikale restriktioner. Jeg oplever derfor forslaget som endnu en byrde for beboere uden tydeligt dokumenterede gevinster.

Svarnr.: 446 Borger

Vejnavn: Trommesalen

Postnr. og by: 1614 København V

Høringssvar:
Man bør ikke ekskludere borgere fra visse område på baggrund af deres køretøj.
Min mor er dårligt gående og ville ikke kunne besøge mig eller tage med i Tivoli da mine forældre bor på landet og ikke har en elbil eller råd til en. Det vil være endnu en foranstaltning hvor vi ekskludere borgere med specielle behov som ikke nødvendigvis har et handicapskilt, har mindre indkomst, og vil endnu engang fremme "de rige" i samfundet.
En lukket zone for kun nul emissions køretøjer medfører også at køretøjer med forsile brændstoffer vil skulle bruge yderligere brændstof for at komme udenom zone.
Jeg husker tydeligt en gennemkørsel på Nørrebro der kun var tiltænkt nulemissions køretøjer, det medførte at ikke nul emissions køretøjer skulle en kæmpe omvej udenom for ikke at køre igennem den smalle passage, og derved bruge længere tid, mere brændstof of forurene mere i området omkring, frem for at køre igennem og hurtigt komme ud af området.

Det vil desuden tvinge virksomheder til at skulle skifte køretøjer, så små virksomheder som ikke har råd til at skifte køretøj vil skulle lukke eller flytte ud. Igen har de store selskaber ingen problemer med skiftet og flere leverancer vil overgå til dem frem for de mindre virksomheder. Leasing er en mulighed men igen også en dyr omgang som mange ikke vil have råd til.

Svarnr.: 447 Borger

Vejnavn: Vesterfælledvej

Postnr. og by: 1750 København V

Høringssvar:
Jeg er bekymret for de afledte konsekvenser, forslaget kan få for parkeringssituationen på "Ydre Vesterbro". Såfremt benzin- og dieseldrevne biler ikke længere må parkere på Indre Vesterbro, er det nærliggende, at disse biler i stedet vil søge parkering i de omkringliggende områder, herunder "Ydre Vesterbro". Det vil lægge et yderligere pres på en parkeringssituation, som allerede i dag er meget udfordrende for områdets beboere.

Det er i forvejen ikke usædvanligt at skulle køre rundt i op mod 20+ minutter for at finde en parkeringsplads – også selv om man råder over en elbil. En yderligere forskydning af parkerende biler fra Indre til "Ydre" Vesterbro vil derfor med stor sandsynlighed forværre forholdene markant for beboerne i sidstnævnte område.

I forhold til offentlig transport anerkender jeg, at København generelt set fungerer fint. Dog er der mange borgere, som arbejder i andre kommuner, hvor den samlede transporttid med offentlig transport kan være op til en time længere end ved brug af bil. For disse borgere er bilen ikke et spørgsmål om bekvemmelighed, men om at få hverdagen til at hænge sammen.

Jeg opfordrer derfor til, at ovenstående konsekvenser indgår i de videre overvejelser, og at der tænkes i helhedsløsninger, som både tilgodeser klimaambitioner og beboernes daglige mobilitet og parkeringsforhold.

Svarnr.: 448 Borger

Vejnavn: Ingerslevsgade

Postnr. og by: 1705 København V

Høringssvar:
Jeg er imod forslaget . jeg mener at os med benzin og dieselbiler i forvejen bliver chikaneret med delebilspladser som aldrig bliver brugt og flere el p pladser hvor vi andre ikke kan parkere.
det vil gå ud over forretninger og handel generelt .og skal man have gæster som ikke har el bil,
skal de så tvinges til kollektiv trafik. ? det er i forvejen meget besværligt at være billist her i byen. og hvor meget vil det gavne miljøet ,at sende fossile biler uden om om zonen. og køre der.?ingen ting. så klart nej fra min side.

Svarnr.: 449 Borger

Vejnavn: Hejreskovvej

Postnr. og by: 4173 Fjenneslev

Høringssvar:
Høringssvar vedrørende forslag om nulemissionszone på Indre Vesterbro

Jeg ønsker hermed at gøre indsigelse mod Københavns Kommunes forslag om at indføre en nulemissionszone på Indre Vesterbro.

Efter min opfattelse risikerer forslaget at gøre København mere lukket og mindre tilgængelig. Som Danmarks hovedstad bør byen være åben for alle – også for borgere, besøgende og erhvervsdrivende, der kommer udefra, og som ikke nødvendigvis har mulighed for at benytte elbil eller kollektiv transport. En nulemissionszone vil besværliggøre adgangen til byen og gøre det mere vanskeligt at besøge København i bil.

Derudover vurderer jeg, at forslaget vil føre til øget og unødig trafik i de omkringliggende områder. Når bilister tvinges til at køre uden om zonen, vil det medføre mere kørsel, mere trængsel og dermed potentielt også øget forurening i nabokvartererne – stik imod intentionen med forslaget.

Jeg oplever i forvejen, at Københavns Kommune fører en politik, der i høj grad rammer bilejere. Fjernelsen af mange parkeringspladser har allerede gjort trafiksituationen markant mere udfordret, og det er ikke usædvanligt, at bilister må køre rundt i op mod en time for at finde en parkeringsplads. En nulemissionszone vil efter min vurdering forværre disse problemer yderligere.

Endelig er jeg bekymret for, at indførelsen af en nulemissionszone i ét område vil skabe præcedens for en gradvis udvidelse til andre dele af byen. Det skaber usikkerhed for borgere og erhvervsliv og bidrager til oplevelsen af, at biltrafik systematisk presses ud af København.

På den baggrund kan jeg ikke støtte forslaget om en nulemissionszone på Indre Vesterbro og opfordrer kommunen til at genoverveje tiltaget samt de samlede konsekvenser for byens tilgængelighed og trafikafvikling.

Svarnr.: 450 Borger

Vejnavn: Malmmosevej

Postnr. og by: 2840 Holte

Høringssvar:
Stop nu det vanvid.

Svarnr.: 451 Borger

Vejnavn: Skovvej

Postnr. og by: 2820 Gentofte

Høringssvar:
Mine forældre har altid boet på Vesterbro. Den ene bor på et plejehjem og den anden i en ældrebolig på Vesterbro. Det vil være svært for mig i min hverdag at besøge dem uden min bil på vej hjem fra arbejdet. Det vil både blive dyrere med parkering og det kræver mere tid. Jeg har ikke en en elbil. Det kan også blive dyrere for kommunen, hvis man ikke kan besøge de ældre så ofte, og hjemmeplejen må tage mere over end nu. Det må være en ret at man kan pleje sine forældre og at ens besøg ikke er begrænset af teknologiske forhindringer. Dem bakser de i forvejen med i hverdagen i samfundet fra analog til teknologi, og når man nu ønsker en zone kun for "el-biler" marginaliserer man flere generationer, som har benzin bil. En løsning er at man giver tilskud til folk der har familie på Vesterbro, og som bliver nødt til at udskifte deres benzin bil til elbil for at besøge ældre, men det føles som en "tvungen løsning". Jeg er imod elbil-ghettoer. Der må være andre måder at få den brede befolkning over på el-biler end vejforbud med flere gadeskilte som "Forbudt for benzinbiler" eller en endnu større spredning af "Kun for el-biler" i gadebilledet.

I disse tider med forældrekøb vil jeg også overveje IKKE at købe lejlighed på Vesterbro, fordi jeg ikke har en elbil. Det bliver pludselig en ny faktor til fravælgelse snarere en tilvælgelse. Der er for mange menneskelige, sociale og økonomiske fravalg ved at indføre en favorisering "Kun for elbiler". Ikke alle kan honorere en elbil som tilvalg, og de må lide. Derfor er det et uretfærdigt tiltag.

Svarnr.: 452 På vegne af interesseorganisation eller borger Karina Noyons

Høringssvar:
Der er en række væsentlige konsekvenser, som forslaget vil få – både for områdets

erhvervsliv og for beboerne. Det er særligt butikslivet der bekymre mig.

For det første vil forslaget ramme de mange butikker i området hårdt. Hvis kunder uden elbil ikke længere har mulighed for at køre ind i området, vil det uundgåeligt føre til færre besøgende og dermed tab af omsætning. Dette kan i sidste ende true butikkernes eksistens og svække områdets handelsliv og attraktivitet.

For det andet vil forslaget skabe betydelige udfordringer for områdets beboere. Selvom beboere selv undtages, vil deres gæster, familie, håndværkere og øvrige besøgende i mange tilfælde ikke kunne køre ind i området eller parkere i nærheden.

Derudover er der en vigtig social og økonomisk dimension. Ikke alle har økonomisk mulighed for at anskaffe sig en elbil på nuværende tidspunkt.

Jeg bakker op om den grønne omstilling og ønsket om at reducere forurening, men opfordrer til, at der findes mere balancerede løsninger, som tager hensyn til både miljø, erhvervsliv, beboere og sociale forhold.

Svarnr.: 453 Borger

Vejnavn: Vester Søgade

Postnr. og by: 1601 København V

Høringssvar:
Københavns Kommune har også igangsat en høring om en nul-emmisionszone på Indre Vesterbro. I en nulemissionszone må der kun køre nulemissionskøretøjer. Nulemissionskøretøjer forstås som rent elektriske køretøjer og brændselscellekøretøjer. Dog er en række køretøjer undtaget kravene til nulemissionszoner, bl.a. køretøjer tilhørende beboere i zonen.

Her er mit høringssvar:

Høringssvar vedrørende forslag om nulemissionszone på Indre Vesterbro

Jeg ønsker hermed at gøre indsigelse mod Københavns Kommunes forslag om at indføre en nulemissionszone på Indre Vesterbro.

Efter min opfattelse risikerer forslaget at gøre København mere lukket og mindre tilgængelig. Som Danmarks hovedstad bør byen være åben for alle – også for borgere, besøgende og erhvervsdrivende, der kommer udefra, og som ikke nødvendigvis har mulighed for at benytte elbil eller kollektiv transport. En nulemissionszone vil besværliggøre adgangen til byen og gøre det mere vanskeligt at besøge København i bil.

Derudover vurderer jeg, at forslaget vil føre til øget og unødig trafik i de omkringliggende områder. Når bilister tvinges til at køre uden om zonen, vil det medføre mere kørsel, mere trængsel og dermed potentielt også øget forurening i nabokvartererne – stik imod intentionen med forslaget.

Jeg oplever i forvejen, at Københavns Kommune fører en politik, der i høj grad rammer bilejere. Fjernelsen af mange parkeringspladser har allerede gjort trafiksituationen markant mere udfordret, og det er ikke usædvanligt, at bilister må køre rundt i op mod en time for at finde en parkeringsplads. En nulemissionszone vil efter min vurdering forværre disse problemer yderligere.

Endelig er jeg bekymret for, at indførelsen af en nulemissionszone i ét område vil skabe præcedens for en gradvis udvidelse til andre dele af byen. Det skaber usikkerhed for borgere

og erhvervsliv og bidrager til oplevelsen af, at biltrafik systematisk presses ud af København.

På den baggrund kan jeg ikke støtte forslaget om en nulemissionszone på Indre Vesterbro og opfordrer kommunen til at genoverveje tiltaget samt de samlede konsekvenser for byens tilgængelighed og trafikafvikling.

Svarnr.: 454 Borger

Vejnavn: Westend

Postnr. og by: 1661 København V

Høringssvar:
Jeg vedhæfter mit høringssvar

Vesterbro, den 30.1.2026

Høringssvar vedrørende forslaget om at indføre en nulemissionszone på Indre Vesterbro

Jeg skriver hermed mit høringssvar vedrørende forslaget om at indføre en nulemissionszone på Indre Vesterbro.
Som mangeårig beboer i området bakker jeg fuldt op om ønsket om et bedre miljø, renere luft og mindre trafikstøj. Det er positivt, at kommunen har blik for de udfordringer, vi lever med dagligt.
Det er derfor afgørende, at zonen indrettes på en måde, der både reducerer forureningen og samtidig gør hverdagen mulig for de mennesker, der bor i området.

Jeg vil gerne kvittere for, at der lægges op til at **undtage beboere i zonen**, så vi fortsat kan beholde vores nuværende biler. Det er en fornuftig, fair og socialt ansvarlig beslutning.

Samtidig vil jeg påpege en afgørende mangel i forslaget: **Hvis ikke zonen følges op af parkeringspladser forbeholdt beboere, risikerer vi at øge trængslen og gøre hverdagen umulig for de lokale – samtidig med at en del af miljøgevinsten udebliver.**

Fastholdelse af undtagelsen for beboere er afgørende

Det er helt afgørende, at undtagelsen for beboernes biler fastholdes endeligt. At tvinge beboere til at udskifte velfungerende biler ville være både socialt skævt og miljømæssigt ulogisk:

1. Bæredygtighed

Det er mere bæredygtigt at *bruge eksisterende biler op*. Produktionen af en ny elbil udleder typisk 8–10 tons CO_2, før den har kørt en kilometer.
At beboere beholder deres brændstoføkonomiske biler, som kun bruges til lejlighedsvis kørsel ud af byen, er sund fornuft. Vi er mange på Vesterbro, som cykler til hverdag og har en "weekendbil" – i mit tilfælde en lille, brugt og brændstoføkonomisk bil, der kører over 20 km på literen.

2. Social retfærdighed

Mange beboere har ikke økonomi til en elbil. En undtagelse sikrer, at Vesterbro fortsat er en bydel for alle indkomstgrupper – ikke kun dem med råd til nye biler.

Jeg forudsætter derfor, at denne undtagelse står ved magt og ikke rulles tilbage.

Nødvendigheden af beboerparkering for at reducere forurening

Selvom beboernes biler er undtaget, løser det ikke det massive problem med **søgetrafik**, som er en væsentlig kilde til lokal luftforurening og støj.

Det er veldokumenteret, at en betydelig del af trafikken i tætte byområder består af biler, der cirkulerer i op til 20–30 minutter for at finde en p-plads. Denne unødvendige kørsel bidrager direkte til både partikelforurening og trængsel. Søgetrafik er en af de mest unødvendige og lettest reducerbare former for trafik – og derfor bør den være et centralt fokuspunkt i enhver miljøindsats.

Hvis zonen indføres uden at reservere pladser til beboere, vil vi se to negative konsekvenser:

1. Fortsat cirkulation

Udefrakommende biler (som lever op til zonekravene) vil fortsat cirkulere og lede efter plads. Partikelforurening fra dæk og bremser er den samme, uanset om bilen kører på el eller benzin.

2. Risiko for invasion af elbiler

Der er en reel risiko for, at Vesterbro bliver en attraktiv "parkeringsplads" for elbiler fra andre bydele eller pendlere.
Hvis beboerne skal konkurrere om pladserne med en stigende mængde udefrakommende elbiler, vil parkeringspresset stige yderligere.

Løsningen: Parkeringszoner forbeholdt beboere

Løsningen er at indføre **parkeringszoner i alle sidegader, der udelukkende er forbeholdt Vesterbros beboere med licens**.

Dette vil have en markant miljøeffekt:

- Det fjerner incitamentet for udefrakommende til at køre ind i de små gader, da de ikke kan parkere der alligevel.
- Det reducerer Vesterbros beboeres egen søgetrafik, da vi hurtigere kan finde en plads tæt på hjemmet.
- Det sikrer, at beboerne – som er dem, der lever i zonen – ikke skubbes ud af pendlere og gæster.
- Det vil flytte en større del af den gennemkørende og pendlende trafik over i den offentlige transport.

Hvis målet er at reducere den samlede trafikmængde, er det helt oplagt at begrænse adgangen for udefrakommende biler – ikke for dem, der bor i området.

Dette er ikke et radikalt forslag – tværtimod.

I mange europæiske storbyer er beboerparkering et centralt værktøj til at reducere søgetrafik og beskytte lokale beboere mod parkeringspres. Det virker, og det er gennemprøvet.

Eksempel på en mere fair fordeling

Jeg bor i Westend, hvor der vel er omkring 90 parkeringspladser. Af disse er cirka halvdelen allerede forbeholdt elbiler – enten som ladepladser, elbil-parkering uden opladning eller pladser til el-delebiler.
Det betyder, at den reelle mængde pladser til almindelige beboere i fossilbiler i forvejen er stærkt begrænset.

For at sikre en rimelig balance foreslår jeg, at **halvdelen af alle elbilpladser samt halvdelen af de øvrige parkeringspladser (uanset drivmiddel) reserveres til beboere på Vesterbro**.
Hvis en fordeling som denne indføres, vil det skabe en mere retfærdig fordeling, reducere søgetrafikken og sikre, at beboerne ikke skubbes ud af pendlere og udefrakommende elbiler.

Westend er blot ét eksempel – men samme mønster går igen i store dele af Indre Vesterbro, hvor elbilpladser fylder en betydelig del af kapaciteten.

Beboerne skal ikke straffes for den grønne omstilling

Når man indfører en nulemissionszone, må det ikke ende med at gøre livet sværere for de beboere, der har deres daglige gang i kvarteret.
Uden dedikeret beboerparkering vil zonen blot betyde, at beboernes fossilbiler (som er lovligt undtaget) skal kæmpe om pladsen med en flåde af nye elbiler udefra.
Det løser intet problem – men skaber nye.

En nulemissionszone skal handle om at **fjerne den gennemkørende trafik og pendlertrafikken** – ikke om at gøre hverdagslogistikken til et mareridt for beboerne.

Konklusion og anbefaling

Jeg støtter ambitionen om en grøn bydel og roser beslutningen om at undtage beboernes nuværende biler.
For at forslaget skal virke efter hensigten og skabe reel værdi for miljøet og beboerne, anbefaler jeg kraftigt:

1. At undtagelsen for beboernes biler fastholdes uden tidsbegrænsning – som minimum indtil bilen naturligt udskiftes.

2. At der samtidig indføres parkeringspladser forbeholdt beboere på størstedelen af pladserne i sidegaderne.

Kun ved at kombinere undtagelsen med beboerparkering får vi en løsning, der reducerer trafikken, mindsker forureningen og sikrer en socialt balanceret bydel.

Jeg håber, at kommunen vil inddrage disse perspektiver i den videre udformning af zonen, så vi sammen kan skabe en grøn og velfungerende bydel.

Tak for muligheden for at afgive høringssvar.

Med venlig hilsen
Lars

Note:

Jeg har dog en bekymring i forhold til, at man som borger ikke længere har mulighed for at få besøg af familiemedlemmer, der ikke kan benytte offentlig transport. Jeg tænker særligt på min faster på 73 år, som bor på landet og for hvem det er en alt for stor udfordring at skulle rejse med det offentlige. Det betyder i praksis, at hun ikke vil kunne besøge mig på Indre Vesterbro, hvis der indføres en nulemissionszone uden undtagelser.

Jeg håber, at der kan findes fleksible løsninger eller undtagelser, så ældre og andre med særlige behov fortsat kan besøge deres familie i området.

Svarnr.: 455 Borger

Vejnavn: Enghave Plads

Postnr. og by: 1670 København V

Høringssvar:
Høringssvar jeg sender afsted:

Høringssvar vedrørende nulemissionszone – behov for proportional gæsteadgang

Til Københavns Kommune

Jeg støtter etableringen af en nulemissionszone som et vigtigt virkemiddel til at forbedre luftkvalitet, reducere støj og fremme den grønne omstilling. For at ordningen kan fungere efter hensigten, er det imidlertid afgørende, at reglerne udformes proportionelt og tager højde for beboernes hverdagsliv.

Nulemissionszonens primære formål er at reducere vedvarende og gentagen kørsel med forbrændingskøretøjer. Lejlighedsvise eller omsorgsrelaterede besøg til beboere i zonen udgør derimod en meget begrænset del af den samlede trafikbelastning og har marginal betydning for luft- og støjniveau. En regulering, der ikke skelner mellem disse former for trafik, risikerer derfor at ramme uhensigtsmæssigt bredt.

For eksempel børnefamilier er der behov for at kunne modtage gentagne besøg fra nære familiemedlemmer, fx bedsteforældre (der ikke nødvendigvis har en elbil eller mulighed for offentlig transport), der hjælper med pasning af børn. Denne type familiær omsorg gør det muligt for forældre at arbejde fleksibelt og bidrager samtidig til børns trivsel og stabilitet. Der er tale om samfundsmæssigt værdifuldt omsorgsarbejde, som hverken kan eller bør sidestilles med almindelig biltrafik.

Hvis nulemissionszonen ikke rummer mulighed for gæsteadgang, vil det i praksis vanskeliggøre sådanne omsorgsordninger og kunne skabe sociale og familiemæssige konsekvenser, der står i misforhold til den begrænsede miljøeffekt.

Jeg vil derfor foreslå, at der indarbejdes en beboerbaseret og klart afgrænset gæsteadgang som en integreret del af ordningen. En sådan adgang kan fx være:

- knyttet til én adresse og administreret af beboeren,
- begrænset til et meget lille antal faste familiære gæster,
- tids- og frekvensbegrænset (fx faste ugedage og længere varighed pr. besøg),
- udformet så den ikke kan anvendes til daglig eller permanent kørsel.

En målrettet gæsteadgang vil understøtte proportionalitet, social bæredygtighed og lokal opbakning, uden at underminere nulemissionszonens overordnede formål.

Jeg opfordrer derfor kommunen til eksplicit at indarbejde hensynet til gentagne familiære omsorgsbesøg i udformningen af undtagelses- og dispensationsreglerne.

Svarnr.: 456 Borger

Vejnavn: Westend

Postnr. og by: 1661 København V

Høringssvar:
Jeg ønsker at biler som ejes af beboere i zonen bliver undtaget for reglerne - som det også er skrevet i forslaget.

Derudover vil jeg foreslå at der ikke differentieres mellem el-, benzin-, og diesel-biler på

parkeringspladserne. Der kommer jo ikke flere benzinbiler til området, når det kun er beboere, som kan køre ind. Det vil reducere tiden man skal køre rundt og lede efter plads hvis det kun er handicap-, el-lade- og delebil-pladser man ikke kan parkere på med el og benzinbil. Elbilerne kan jo stadig parkere alle steder så det bliver ikke vanskeligere for dem at finde plads.

Svarnr.: 457 Borger

Vejnavn: Viktoriagade

Postnr. og by: 1655 København V

Høringssvar:
Undertegnede gør indsigelse mod forslaget om nulmissionszone, der vil betydelig besværliggørelse for bevarelsen af min families hverdags- og arbejdsliv, og dermed påvirke både vores generelle økonomi samt boligøkonomi (opsparing) negativt.

VH
Beboer Indre Vesterbro

Svarnr.: 458 Borger

Vejnavn: Sønder Boulevard

Postnr. og by: 1720 København V

Høringssvar:
Som beboere på Sønder Boulevard bakker vi op :-)

Svarnr.: 459 Borger

Vejnavn: Saxogade

Postnr. og by: 1662 København V

Høringssvar:
Til Københavns Kommune.

Jeg ønsker hermed at afgive høringssvar vedrørende forslaget om at indføre en nulemissionszone på Vesterbro.

Jeg støtter ikke forslaget i sin nuværende form. Selvom beboere i zonen foreslås undtaget, er jeg bekymret for, hvordan ordningen i praksis også vil kunne ramme netop dem. Beboere er i høj grad afhængige af, at familie og netværk udefra fortsat har mulighed for at tilgå området.

Et konkret eksempel er afhentning og pasning af børn, hvor bedsteforældre ofte spiller en central rolle. Mange bedsteforældre bor uden for byen og er afhængige af bil for at kunne komme og hente børnebørn. For en stor del af denne gruppe er det ikke realistisk at benytte offentlig transport, da gangbesvær, nedsat mobilitet eller behov for korte afstande gør lange gåture, trapper og skift mellem transportmidler vanskelige eller umulige. En nulemissionszone vil dermed indirekte begrænse beboernes muligheder for hjælp i hverdagen og svække vigtige familiemæssige relationer.

Derudover vil forslaget få væsentlige konsekvenser for de erhvervsdrivende på Vesterbro. Mange mindre virksomheder er afhængige af varelevering, servicekørsel og kundeadgang, og et krav om nulemission kan medføre betydelige økonomiske byrder eller i værste fald true deres eksistensgrundlag.

Når man vælger at bosætte sig i en storby som København, vælger man samtidig et byliv, der

naturligt indebærer trafik. Det gælder ikke kun personbiler, men også busser, lastbiler, varevogne, cykler, knallerter og løbehjul. Trafik er en integreret del af byens funktion og hverdag, og løsninger bør afspejle denne kompleksitet.

Jeg anerkender behovet for at reducere forurening og forbedre luftkvaliteten i byen, men mener, at dette bør ske gennem gradvise og realistiske tiltag, der ikke rammer skævt socialt eller praktisk. Incitamenter, fleksible ordninger og forbedret kollektiv transport vil efter min vurdering være mere hensigtsmæssige redskaber end et generelt forbud.

På den baggrund opfordrer jeg Københavns Kommune til at genoverveje forslaget og i højere grad inddrage hensynet til beboere, familieliv og byens daglige funktion.

Svarnr.: 460

Slettet af bruger

Svarnr.: 461 Borger

Vejnavn: Flensborggade

Postnr. og by: 1669 København V

Høringssvar:
Hvordan vil i beskytte Vesterbros mangfoldighed og DNA, med tiltag som dette? Det er tydeligt, at der med tiltag som dette, primært tages højde for Vesterbros nye rige beboere. Vesterbro har altid været et sted hvor der har været plads til alle samfundslag, og særligt middelklassen og klassen herunder. I presser den gruppe ud, med tiltag som dette. Dette er politisk, og skamfuldt for Vesterbros DNA, når det stort set ingen ændring har for miljøet. Og hvis I reelt troede på tiltaget, så ville I indkludere hele Vesterbro fx Kødbyen. Mange er afhængige af deres bil til at komme på arbejde, og har ikke økonomi til en ny elbil. Jeg ved heller ikke hvor bæredygtigt den tvang der pålægges er, når så mange biler skal skiftes ud. Måske man skulle vælge en mere homogen bydel som Østerbro, istedet for at tvinge Vesterbro til kun at være et sted for de rige.

Svarnr.: 462 Borger

Vejnavn: Knud Lavards Gade

Postnr. og by: 1730 København V

Høringssvar:
Stop forslaget !!

Svarnr.: 463 Borger

Vejnavn: Sønder Boulevard

Postnr. og by: 1720 København V

Høringssvar:
Høres ud som en rigtig god ide! Behøver svar på hvordan dette skal overholdes? Vil dette øge værdien på boligen tænker i over tid?

Svarnr.: 464 Borger

Vejnavn: Haderslevgade

Postnr. og by: 1671 København V

Høringssvar:
En nulmissionszone vil i den grad påvirke familier der har familie/bekendte udenfor københavnsområdet, der gerne enten vil besøge familie, eller komme ind for at holde ferie

eller aflaste familier, der har brug for støtte i forhold til syge børn eller syge familiemedlemmer. Forslaget er helt hen i skoven.

Svarnr.: 465 Borger

Vejnavn: Vesterfælledvej

Postnr. og by: 1750 København V

Høringssvar:
Jeg vil gerne foreslå, at det berører område udvides så det inkluderer området ud til og med Vesterfælledvej.

Svarnr.: 466 Borger

Vejnavn: Sommerstedgade

Postnr. og by: 1718 København V

Høringssvar:
Nulemissionszone på Indre Vesterbro

Københavns kommune vil forbyde benzin og diesel biler på indre Vesterbro.

Det kan få store konsekvenser for alle, der bor i området, og hverdagen bliver markant mere besværlig bl.a. ift. håndværkere, leveringer, familie/venner på besøg og almindelig mobilitet.

Risiko for fald i ejendomsværdi
En nulemissionszone kan få direkte økonomiske konsekvenser for beboerne, det vil gøre området mindre attraktivt at bo i hvilket vil påvirke efterspørgslen og kan dermed presse boligpriserne ned.

Det er urimeligt, at beboere risikerer at få deres transportmuligheder, boligøkonomi og opsparing påvirket negativt af et politisk tiltag, som samtidig forventes at have begrænset effekt og som i høj grad vil være en udvikling, der alligevel sker naturligt over tid.

Svarnr.: 467 Borger

Vejnavn: Sommerstedgade

Postnr. og by: 1718 København V

Høringssvar:
Jeg synes ikke der skal være nulemissionszone på indre Vesterbro. Det bliver simpelthen for bøvlet for os der bor der og har bil, ikke at kunne parkere den hjemme.

Svarnr.: 468 Borger

Vejnavn: Dannebrogsgade

Postnr. og by: 1660 København V

Høringssvar:
Jeg skal gøre dette høringssvar kort:
Naturligvis skal en nulemissionzone ikke gennemføres for en del af Vesterbro:
- parkeringsproblemer for håndværkere, der skal servicere os
- besøg fra familie og venner besværliggøre markant
- forurening begrænser sig ikke til et bestemt område
- afskæring fra naboområder
- hvem skal kontrollere?

- omlægning til el-biler er i fuld gang, så en unødvendig symbolhandling
- de sidste 2 dage har vi haft store fly ind over byen, det ville være hensigtsmæssigt at se på!

Svarnr.: 469 Borger

Vejnavn: Sønder Boulevard

Postnr. og by: 1720 København V

Høringssvar:
Jeg er meget imod at indføre nul emissionszobe på indre Vesterbro. Som så ofte med den type regulering har det en social slagside til fordel for velhavende individer og familier.
Det er totalt symbolpolitik. Få styr på landbrugets udledning i havene og pas på vores drikkevand først, tak.

Svarnr.: 470 Borger

Vejnavn: Vesterbrogade

Postnr. og by: 1620 København V

Høringssvar:
Jeg er STÆRKT i mod dette forslag af mange årsager. For det første, er det signal politik - der er intet reelt grundlag eller evidens for at dette vil have indflydelse på miljøet. Jeg bor på Vesterbro på 7-8 år og har en bil (benzin) - jeg har ikke bare råd til at købe en el bil. Jeg ved at jeg stadig godt kan køre i området, da jeg bor der. Men hvad med min mormor på 85, der er lidt for gammel til offentlig transport men stadig har en motor bil - hun kan så ikke komme og besøge mig, pga at I har lyst til at lave noget signal politik? Og hvad med hvis min mor vil køre mig hjem? Derudover vil det gå ud over erhverv og økonomi (måske ikke for kommunen, fordi I vil kunne give bøder ud til højre og venstre), men det vil gå ud over den selvstændige og andre der arbejder hårdt og skal lægge ekstra tid til at komme frem og tilbage. Det er ikke alle mennesker der har råd til bare sådan lige at skifte sin bil ud med en elbil, og vil nødigt have at København skal blive til en by som kun er forbeholdt til de rigeste. Jeg affaldssortere og prøver at gøre hvad jeg kan for at gøre mit for klimaet, men når det er signal politik og det går ud over andre mennesker på denne måde, så kan jeg simpelthen ikke være for.

Derfor tilkendegiver jeg nu min mening: uanset hvad er jeg i mod forslaget!

Svarnr.: 471 Borger

Vejnavn: Westend

Postnr. og by: 1661 København V

Høringssvar:
I forhold til at opnå en "grønnere by" er forslaget komplet meningsløst og vil ikke accelerere andet end frustration over borgerrepræsentationen der skaber mere polarisering og frustration for de borgere og erhvervsdrivende der forsøger at skabe et godt liv på Vesterbro.

Svarnr.: 472 Borger

Vejnavn: Palermovej

Postnr. og by: 2300 København S

Høringssvar:
Høringssvar vedrørende forslag om nulemissionszone på Indre Vesterbro

Jeg ønsker hermed at gøre indsigelse mod Københavns Kommunes forslag om at indføre en nulemissionszone på Indre Vesterbro.

Efter min opfattelse risikerer forslaget at gøre København mere lukket og mindre tilgængelig. Som Danmarks hovedstad bør byen være åben for alle – også for borgere, besøgende og erhvervsdrivende, der kommer udefra, og som ikke nødvendigvis har mulighed for at benytte elbil eller kollektiv. Forslaget vil føre til øget og unødig trafik i de omkringliggende områder. Når bilister tvinges til at køre uden om zonen, vil det medføre mere kørsel, mere trængsel og dermed potentielt også øget forurening i nabokvartererne – stik imod intentionen med forslaget.

Københavns Kommune fører en politik, der i høj grad rammer bilejere. Fjernelsen af mange parkeringspladser har allerede gjort trafiksituationen markant mere udfordret, og det er ikke usædvanligt, at bilister må køre rundt i op mod en time for at finde en parkeringsplads. En nulemissionszone vil forværre disse problemer yderligere og skabe mere trafikusikkerhed på omkringliggende veje udenfor zonen.

Det er en bekymring for, at indførelsen af en nulemissionszone i ét område vil skabe præcedens for en gradvis udvidelse til andre dele af byen. Det skaber usikkerhed for borgere og erhvervsliv og bidrager til oplevelsen af, at biltrafik systematisk presses ud af København.

På den baggrund kan jeg ikke støtte forslaget om en nulemissionszone på Indre Vesterbro og opfordrer kommunen til at genoverveje tiltaget samt de samlede konsekvenser for byens tilgængelighed og trafikafvikling.

Svarnr.: 473 Borger

Vejnavn: Nørre Allé

Postnr. og by: 2100 København Ø

Høringssvar:
Jeg støtter ambitionen om at reducere forurening og forbedre bymiljøet, men jeg finder det vigtigt, at indførelsen af en nulemissionszone sker på en måde, der er både proportionel, fremadskuende og socialt balanceret.

For det første bør man undgå at diskriminere mellem forskellige typer af biler. Udviklingen går allerede markant i retning af mere energieffektive og emissionsfrie køretøjer, drevet af både teknologisk innovation og markedskræfter. En ensidig regulering risikerer at ramme borgere og erhverv skævt uden nødvendigvis at give en tilsvarende miljøgevinst.

I stedet bør fokus rettes mod tiltag, der forbedrer byens samlede livskvalitet. Mindre støj og højere trafiksikkerhed kan opnås effektivt gennem nedsatte hastigheder, hvilket gavner både beboere, fodgængere og cyklister – uanset køretøjstype.

Cyklisme bør have højeste prioritet i byplanlægningen. Investeringer i sikre, sammenhængende cykelinfrastrukturer bidrager både til sundhed, klima og mobilitet og skaber en mere tilgængelig by for alle.

Endelig bør offentlige rum gøres mere indbydende og tilgængelige gennem flere vejtræer, grønne elementer og opholdsarealer. Dette styrker både biodiversitet, mikroklima og borgernes trivsel og gør byen mere robust over for fremtidige udfordringer.

Sammenfattende opfordrer jeg til, at indsatsen rettes mod helhedsorienterede løsninger, der fremmer sikkerhed, grøn mobilitet og attraktive byrum frem for snæver differentiering mellem biltyper.

Svarnr.: 474 Borger

Vejnavn: Gammel Kongevej

Postnr. og by: 1850 Frederiksberg C

Høringssvar:
Som beboer på Gammel Kongevej læser jeg med gru jeres forslag, som vil forskubbe en masse benzin- og dieselkøretøjers kørsel og parkering over til Frederiksberg – og især til Gammel Kongevej.

Det forekommer meget usolidarisk og hyklerisk, især da I ikke samtidigt vil forbyde jeres egne beboere at benytte benzin- og dieselkøretøjer indenfor og ind/ud af zonen. Mijøeffekten af forslaget bliver derfor minimal og kun skubbet over til nabovejene, hvilket jeres optimistiske beregninger også viser. Altså, ren (og egoistisk) symbolpolitik.

Svarnr.: 475 Borger

Vejnavn: Skjalm Hvides Gade

Postnr. og by: 1728 København V

Høringssvar:
Til Københavns Kommune

Vedr. høring om nulemissionszone på Indre Vesterbro

Jeg ønsker hermed at afgive høringssvar som beboer på Indre Vesterbro.

Selvom jeg anerkender ønsket om at nedbringe luftforurening og støj, mener jeg ikke, at en nulemissionszone som foreslået er nødvendig. Udskiftningen af forbrændingskøretøjer sker allerede helt automatisk gennem markedet. En stor del af de nyregistrerede biler er i dag elbiler, og udviklingen går stærkt uden behov for yderligere restriktioner. Det betyder, at emissionerne vil falde markant i de kommende år uanset zonen.

Derudover vil en nulemissionszone have betydelige praktiske konsekvenser. Ved større renoverings- og vedligeholdelsesarbejder på bygninger er der behov for adgang for lastbiler, kraner og andet tungt materiel. Hvis disse fremover skal være nulemission, vil det begrænse, hvilke entreprenører der kan byde på vores opgaver. Det vil svække konkurrencen og føre til højere priser for beboerne.

Zonen vil også begrænse adgangen for bud- og leveringsfirmaer, der endnu ikke råder over nulemissionskøretøjer. Det vil give færre leveringsmuligheder og højere priser for os beboere.

Jeg vil derfor opfordre kommunen til at revurdere behovet for en nulemissionszone

Svarnr.: 476 Borger

Vejnavn: Oehlenschlægersgade

Postnr. og by: 1663 København V

Høringssvar:
Først måtte vi udskifte min datters dielsen bil til benzin bil, da den blev forbudt herinde og nu ser det ud til i også vil forbyde den "nye"bil, det er jo ikke alle mennesker der bare kan tage offentlig transport ... og ikke alle mennesker der bare har råd til en el bil.syntes dette forslag er helt skævt og håber ik det bliver endeligt vedtaget .

Svarnr.: 477 På vegne af interesseorganisation eller borger Slagter Ali baba

Høringssvar:
Jeg synes at det bliver svære og svære at drive en slagter virksomhed, jo mere

begrænsninger der bliver med parkerings muligheder og få varer leveret til os fra vores leverandør som køre i varerbiler.

Og jeg selv køre på arbejde dog i hybrid bil, selv mere begrænsning af kørsel ville gøre min dage mere besvær

Svarnr.: 478 På vegne af interesseorganisation eller borger Cushion Copenhagen ApS

Høringssvar:
Finder det dybt problematisk med den udelukkels af køretøjer ikke drevet med batteri eller lig. Det er for os umuligt at bruge andet en bil, der ikke er batteridrevet. Vi bruger bilen til levering og afhentning af varer, når det er nødvendigt. Endvidere handler vi i kødbyen, hvor også bil til varer er nødvendigt.
Forslaget bør afvises og aldrig tages op igen.

Svarnr.: 479 På vegne af interesseorganisation eller borger Ejendomsselskabet Zinnsgade I/S

Høringssvar:
Som ejendomsejer af en større udlejningsejendom på Istedgade ,synes vi at dette er den ringeste idé der nogensinde er foreslået, idet det for os vil medføre
1. voldsomt forøgede omkostning, idet vi jo ikke er beboere, og derfor er nød til at investere i elbiler og kan ikke bruges til andet i vores erhverv.
2. alle vores samarbejdspartnere (håndværkere, sne rydning, kloak folk, slamsugere osv)har heller ikke har el biler og derfor ikke kan servicere ejendommen såfremt dette latterlige forslag føres ud i livet.
3 Alle vores butikker vil miste endnu flere kunder end da I valgte at nedlægge parkeringspladser.
4. Største af butikkernes medarbejdere og leverandører har ligeledes ikke elbiler, og vil derfor give endnu større udfordringer. Det er i forvejen svært nok at finde håndværkere der gider servicere København pga manglen på parkeringspladser.
5. øgede omkostninger til istandsættelser af ejendomme, lejelejligheder osv, og det vil igen medføre huslejenævnssager da det bliver lejerne der kommer til at dække de øgede omkostninger og derigennem påføres vi ligeledes øgede omkostninger til håndtering af dette!

NOK MÅ VÆRE NOK!

At man fra politisk hold på baggrund af forældede og ukorrekte CO2 analyser har valgt en el bils strategi, er hovedrystende og en skændsel for byen, og vil helt sikkert også holde en masse turister væk. Sammenholdt med alle de andre krav som i fx BR18 osv der i forvejen umuliggøre det for selvstændige erhvervsdrivende at starte butik, da det kræver både ekstremt dyre statiske beregninger og brandkrav osv der ikke har været noget problem i de sidste 100år, men som grundet kommunens vandvittige ideer pålægger erhvervsdrivende dette og dermed dræber nye forretning med kæmpe tab for os såvel som skatteindtægter og reducerer mulighederne for byens beboere.

I burde nok gå en tur rundt i byen og se den massive butiksdød I allerede har forårsaget, og så tænke jer en smule mere om fremadrettet end tilfældet har været de senere år.

Som det fremgår af ovenstående gør vi herme på det kraftigste indsigelser mod dette forslag, og på råber os muligheden for at lægge sag an mod kommunen for alle de tab såvel vi som vores lejer vil få såfremt dette vandvittige forslag vedtages.

Svarnr.: 480 Borger

Vejnavn: Krusågade

Postnr. og by: 1719 København V

Høringssvar:
Jeg finder det problematisk, mit hjem er Vesterbro og jeg kan ikke se nogen mulighed i, hvordan jeg skulle få råd til en el-bil.
Derud over vil det også begrænse venner og familie, at komme på besøg.
Der er også en social slagside, da det er dyre at anskaffe en Elbil,
Se heller på, alle de biler der hver dag køre ind i København, se på hvordan man gør i Amsterdam.
Krusågade 3

Svarnr.: 481 På vegne af interesseorganisation eller borger GroEn Consulting ApS

Høringssvar:
Som erhvervsdrivende i det foreslåede nul-emissionsområde, frygter jeg dels at jeg ikke kan få leveret varer og at jeg risikerer, at kunder ikke kan besøge min virksomhed på grund af restriktionerne.

Som beboer (med egen el-bil) i Københavns Kommune synes det åbenlyst, at ikke el-drevne køretøjer søger andre veje, når de ikke har adgang til nul-emssionsområdet, og dermed genererer mere kø, støj og partikelemission andre steder i København. Da køretøjerne vil skulle søge andre - og dermed længere veje - vil det samlet bidrage til større CO2- og partikelemission i København og/eller Frederiksberg. Jeg mener derfor ikke, at dette forslag er ordentligt gennemtænkt og bør afvises.

Svarnr.: 482 Borger

Vejnavn: Sønder Boulevard

Postnr. og by: 1720 København V

Høringssvar:
Jeg støtter ambitionen om bedre luftkvalitet og lavere CO_2-udledning. Det er vigtige mål. Jeg er dog bekymret for, om det aktuelle forslag i tilstrækkelig grad er baseret på dokumenterede, proportionale effekter — eller om det på nogle områder fremstår som symbolpolitik frem for en indsats, der reelt gør en mærkbar forskel for miljøet.

Analysen fra COWI viser, at Indre Vesterbro kan give en vis klimaeffekt, men også at gevinsten er behæftet med BETYDELIG usikkerhed og delvist afhænger af, at bilister skifter hurtigere til elbiler end ellers. Samtidig savner jeg en klar sammenligning med andre mulige virkemidler.

Som beboer tæt på Ingerslevsgade oplever jeg desuden en reel risiko for, at forslaget vil skabe øget trafik i randområder, forværrede parkeringsforhold og mere søgetrafik, dette uden at det nødvendigvis forbedrer forholdene på netop vores gader. Dette er særligt bekymrende i et område, hvor parkering allerede er stærkt presset.

Forslaget vil også gøre det vanskeligere for familie og venner med benzin- og dieselbiler at besøge os. For mange er hurtig omstilling ikke realistisk, og konsekvenserne for dagligdagen for almindelige beboere synes undervurderet. I bestræbelserne på at fremstå handlekraftig risikerer kommunen efter min opfattelse at overse, at byen først og fremmest er et sted, hvor mennesker skal have en hverdag til at fungere.

På den baggrund opfordrer jeg Københavns Kommune til at genoverveje udpegningen af Indre Vesterbro, fremlægge sammenlignende analyser af alternative tiltag samt belyse konsekvenserne for trafik, parkering og ikke mindst beboernes hverdag langt mere grundigt.

Svarnr.: 483 Borger

Vejnavn: Westend

Postnr. og by: 1661 København V

Høringssvar:
At indføre en nul-emissionszone, da særligt med så kort varsel, er et voldsomt indgreb i den private ejendomsret og retten til at leve sit liv, som den enkelte borger ønsker. En kommune må og skal være til for borgerne. Ikke for politikernes ideologiske korstog.

Det bliver ikke nemt for forældre oppe i alderen eller aldrende venner at køre på besøg, hjælpe hinanden med at transportere varer eller udføre håndværksopgaver, hvis altså ikke man er så heldig at være så privilegeret at have råd til en elbil.

Forslaget bør droppes af respekt for borgerne. Som minimum bør der være en langt længere indfasningsperiode. To år er ganske håbløst og mangler respekt for borgere, der ikke har råd til de nyeste elbiler. Et absolut minimum burde være ti år.

Svarnr.: 484 Borger

Vejnavn: Sankt Jørgens Allé

Postnr. og by: 1615 København V

Høringssvar:
Jeg er klart imod indførelsen af nulemissionszonen på Vesterbro. Det er et politisk greb, der ensidigt pålægger både virksomheder og private borgere en betydelig økonomisk og praktisk byrde – uden tilstrækkelig forståelse for de reelle konsekvenser i hverdagen.

Tiltaget vil gøre det markant sværere at få håndværkere til området. Mange vil ganske enkelt fravælge opgaver på Vesterbro, hvis de ikke råder over elbil eller elvarevogn. Det rammer både beboere og lokale erhvervsdrivende og risikerer at skabe et A- og B-hold, hvor adgang til byen afhænger af økonomisk formåen.

Det er rimeligt at stille krav om, at nye biler og varevogne fremover skal være eldrevne. Det giver en naturlig og ansvarlig udskiftning af vognparken. Det er derimod hverken miljømæssigt eller økonomisk forsvarligt at tvinge relativt nye biler og varevogne ud af trafikken før tid. Det er ressourcespild forklædt som grøn politik.

Samtidig forværres situationen for beboerne på Vesterbro år for år. Parkeringspladser inddrages til el-delebiler, som i praksis står ubrugte. På Sct. Jørgens Allé står de tomme dag efter dag, mens beboere mangler pladser. Det vidner om en planlægning, der er mere ideologisk end praktisk.

Hvis ønsket er synlighed og reel anvendelse af delebiler, burde placeringen ske på Gammel Kongevej ved Planetariet, hvor der allerede kun er 15 minutters parkering i dagtimerne, og hvor der er naturlig adgang til Planetariet, teatre og biografer. Det ville være en mere logisk og ansvarlig prioritering.

Denne politik fremstår som symbolsk klimapolitik, der i praksis rammer skævt og skader både byliv, erhverv og almindelige københavnere.

Svarnr.: 485 Borger

Vejnavn: Enghave Plads

Postnr. og by: 1670 København V

Høringssvar:
Jeg går IKKE ind for en nulemissionszone på indre Vesterbro

Svarnr.: 486 Borger

Vejnavn: Trommesalen

Postnr. og by: 1614 København V

Høringssvar:
Jeg ønsker hermed at indsende et høringssvar vedrørende forslaget om nulemissionszone på Indre Vesterbro.
Jeg anerkender behovet for at passe på klimaet og vores fælles jord. Men det fremlagte forslag fremstår for mig som urealistisk, ensidigt og dybt bekymrende for byens funktion, erhvervsliv og hverdagsliv.
Indre Vesterbro er allerede hårdt ramt. Butikker lukker, erhverv presses ud, og bydele, der tidligere havde liv, mister deres eksistensgrundlag. At udelukke køretøjer fra området – i en by, der i høj grad er afhængig af logistik, levering, opbygning og service – vil accelerere denne udvikling og bidrage direkte til yderligere butiksdød.
Der mangler en grundlæggende forståelse for, hvor meget kørsel der faktisk ligger bag det levende bybillede, København bryster sig af. Events, kulturliv, detailhandel, servicefag og daglig forsyning eksisterer ikke uden adgang for køretøjer. Mange mennesker arbejder i fag, hvor elbilmarkedet endnu ikke tilbyder realistiske eller økonomisk mulige alternativer. Samtidig står delebilspladser og elbil-parkeringspladser ofte tomme. Det efterlader et indtryk af, at beslutningerne træffes uden reel indsigt i livet på Vesterbro og i Indre By – og uden kontakt til dem, der faktisk får byen til at fungere.
Forslaget påvirker allerede Vesterbro-beboere negativt og vil i sin nuværende form gøre hverdagen markant sværere for både borgere og erhvervsdrivende. Ikke alle har økonomisk mulighed for at udskifte deres køretøj på så kort tid – og slet ikke samtidig med, at de forventes at opretholde deres arbejde og daglige liv.
Jeg er ikke imod at tænke i omstilling på den lange bane. Men der mangler en realistisk, trinvis plan, som tager højde for byens funktion og menneskers faktiske vilkår. Som forslaget ligger nu, opleves det som endnu et tiltag, der underminerer erhvervsliv, fællesskab og hverdagslogistik i byen.
Det er let at argumentere for ladcykler i teorien. Men næste gang byen afholder større events, supermarkederne skal forsynes, eller servicefolk skal sikre andres hverdag, bør man overveje, om det virkelig er den vej, København bør bevæge sig i – og hvem der i praksis betaler prisen.
København risikerer at miste sin sjæl. Byen presses af tilflytning, høje omkostninger og politiske beslutninger, der skubber dem ud, som har været med til at skabe det liv og den stemning, byen lever af. Jeg er træt af at se byen forandret af forslag, der mangler forankring i virkeligheden.
Der må findes bedre løsninger. Men dette forslag er ikke én af dem.
Med venlig hilsen
Patricia
[Beboer/virksomhed på Vesterbro]

Svarnr.: 487 Borger

Vejnavn: Kærmindevej

Postnr. og by: 2820 Gentofte

Høringssvar:
Jeg er tilhænger af nulemissionszone på Vesterbro

Svarnr.: 488 Borger

Vejnavn: Palnatokesgade

Postnr. og by: 1733 København V

Høringssvar:
Det er en god idé. Mere af det tak. Gerne på store indfaldsveje som Ingerslevsgade og Enghavevej

Svarnr.: 489 Borger

Vejnavn: Krusågade

Postnr. og by: 1719 København V

Høringssvar:
København den 5. februar 2026, vedr. sagsnummer eDoc 2026-0007346

Jeg ønsker hermed, som beboer på Indre Vesterbro, at afgive høringssvar vedrørende forslaget om etablering af nulemissionszone på Indre Vesterbro.

Som udgangspunkt er det positivt med tiltag, der forbedrer luftkvalitet og reducerer CO2-udledning, men jeg mener dog ikke, at denne foreslåede nulemissionszone er et særligt hensigtsmæssigt middel i den udlagte form – og derved støtter jeg ikke det udsendte. Mit høringssvar tager særligt udgangspunkt i de menneskelige og sociale konsekvenser, som forslaget har for beboere i området – konsekvenser som efter min opfattelse ikke er tilstrækkeligt belyst i høringsmaterialet:

Nulemissionszonen begrænser borgeres mulighed for f.eks.:

• At modtage besøg fra familie og pårørende;

Ifølge forslaget er beboernes egne køretøjer undtaget, men besøgendes er ikke. Det betyder i praksis, at familie, venner og pårørende, som ikke råder over elbil eller brintbil, ikke længere kan besøge beboere i zonen i egen bil. Ældre/bedsteforældre kan være afhængige af bil. Ligeledes er besøg med små børn, barnevogne andet udstyr ikke længere en mulighed ud fra forslaget.

Det vil ydermere forhindre beboere i at blive hentet eller sat af af ovenfor nævnte gruppe. Ligeledes bliver det ikke muligt at afhente eller levere f.eks. varer, tunge genstande o.lign. hos beboere. I tilfælde af sygdom, nedsat mobilitet eller sene tidspunkter for beboere eller gæster, hvor offentlig transport ikke er et reelt realistisk alternativ, vil der igen være konsekvenser, da dette ikke længere er en mulighed. For mange beboere er disse besøg og "frihed" ikke et spørgsmål om komfort, men om mulighed for at opretholde familieliv, omsorg og sociale relationer. Adgangen til mit beboeres hjem bliver begrænset af, hvilken biltype gæster o. lign. har. Det er et indgreb i almindeligt privatliv og bevægelsesfrihed. Disse konsekvenser er efter min vurdering ikke behandlet som et selvstændigt hensyn i materialet.

Kommunen forudsætter, at besøg helt bortfalder – uden at forholde sig til konsekvenserne
Det fremgår af materialet, at kommunen forventer, at 9 % af turene til zonen ikke længere vil blive foretaget som følge af nulemissionszonen. Dette indebærer som eksempel en eksplicit accept af:

• Borgere og besøgende opgiver at komme til området.
• Private besøg og familierelationer dermed reduceres eller ophører

Der mangler i dette øjemed en vurdering af, hvilke typer ture der bortfalder, og hvilke menneskelige og sociale konsekvenser dette har for beboerne.

Kollektiv transport kan ikke sidestilles med adgang for besøgende
Selvom materialet fremhæver god adgang til kollektiv transport, er dette ikke et reelt

alternativ for mange private besøg.

Kollektiv transport tager ikke højde for:

• Ældre og gangbesværede
• Besøg med børn og udstyr
• Aftener, weekender og helligdage
• Familiebesøg med behov for fleksibilitet og tryghed

At henvise besøgende til kollektiv transport ignorerer væsentlige livssituationer, hvor bil er nødvendig.

Parkeringshenvisninger løser ikke problemet for besøgende
Henvisning til P-huse og parkering i randområder ændrer ikke ved, at:

• Adgangen er kompleks og kræver forhåndskendskab
• Der allerede er meget høj belægningsgrad i randområderne
• Afstanden fra P-hus til bolig kan være urealistisk for ældre og familier – ikke mindst jfr. analysen der anerkender, at parkering længere væk ved Kalvebod Brygge eller Carlsberg Byen ikke vurderes som attraktivt for besøgende (s. 10).
Dette gør besøgende i fossilbil reelt udelukket i praksis – ikke blot reguleret.

Forslaget skaber ulighed mellem borgere
Forslaget betyder igen bl.a.;

• Nogle beboere kan modtage besøg (hvis deres netværk har elbil)
• At andre reelt ikke kan

Dermed skabes en ulighed i borgeres mulighed for at opretholde familieliv m.m. baseret på økonomi, alder og adgang til elbil – uden at dette er proportionalitetsvurderet. Dette finder jeg værende et vigtigt principielt argument. Mange husholdninger og mindre virksomheder har fortsat fuldt funktionsdygtige benzin- eller dieselkøretøjer, som vil blive reelt værdiløse eller uanvendelige i området længe før deres naturlige levetid er udløbet. En tvungen omstilling inden for den foreslåede tidsramme risikerer at ramme socialt skævt.

Samlet opfordring
Jeg opfordrer derfor Københavns Kommune til:

• At genoverveje zonens udformning
• At foretage en reel konsekvensvurdering af private og familiemæssige besøg
• At indarbejde mere rummelige og forudsigelige dispensationsmuligheder for private besøg
• Opgøre om den forventede miljøgevinst står mål med indgrebets omfang. Der savnes en helhedsorienteret analyse, der dokumenterer, at en lokal nul-emissionszone giver en reel nettogevinst sammenlignet med mindre indgribende tiltag.
• Vurdere risikoen nærmere ift., om ikke blot trafikken flyttes til omkringliggende områder (for nuværende er det blot antagelser ifølge "Effekt af omvejskørsel fra den gennemkørende trafik", En risiko er stadig set fra mit perspektiv, at zonen kun forværrer både trængsel og luftkvalitet der og skaber nye problemer - uden at løse de eksisterende.

Slutteligt:
"En forudsætning for beregningerne af effekterne ved indførsel af en nulemissionszone på Indre Vesterbro er, at zonen vil medføre en adfærdsændring for borgere bosat uden for zonen med ture til/fra zonen, som ville have foretaget turen i en fossilbil, hvis nulemissionszonen ikke var indført". "Beregningerne tager udgangspunkt i fremskrivninger af elbilsandelen i hovedstadsområdet for år 2027". Det er antagelser/anmodninger/krav jeg ikke finder rimelige at pålægge borgere, der ikke har eller ønsker el- eller brintbil (og som ovenfor nævnt har fuldt duelige benzin- eller dieselkøretøjer).

Klimaindsats er vigtig – men den bør ikke ske på bekostning af borgeres mulighed for at opretholde familie, omsorg og sociale relationer. Det vil blive en ret voldsom indskrænkning af daglig frihed. Mere gradvise og fleksible løsning(er) vil være ønskelige (uden at udelukke køretøjs-typer kategorisk). På den baggrund opfordrer jeg til enten at forkaste forslaget om nulemissionszone på Indre Vesterbro eller foretage yderligere bearbejdning med større hensyn til beboere og erhvervsliv.

Som spørgsmål i øvrigt; Er der kigget på hvordan andre byer, der har indført nulemissions- eller lavemissionszoner, har håndteret især de sociale og økonomiske konsekvenser?

Svarnr.: 490 På vegne af interesseorganisation eller borger Jesu Hjerte Menighed

Høringssvar:
Til Københavns Kommune.

Kommunens planer om nulemissonszone blev drøftet ved sognets ordinære menighedsrådsmøde tirsdag den 3. februar. Sognet vil hermed gerne benytte sig af høringsmuligheden. Sognet har mange forskellige etniske grupper, filippinsk, kroatisk og afrikansk for at nævne de største af disse. I den egenskab henvender sognet sig til mennesker med adresse på hele Sjælland og endog også Skåne i Sverige. Af og til har ældre behov for at blive sat af ved kirken, og sognet vil derfor anmode om, at Stenosgade friholdes fra nulemissionszonen således, at disse mennesker kan komme i kirke uden bødeforlæg i det omfang kørslen skulle blive gennemført med motorer drevet af fossile brændstoffer. Biler, som på denne måde ankommer til kirken, vil kunne gøre dette fra Gammel Kongevej, og vil efterfølgende kunne vende om, og returnere til Gammel Kongevej. Det er vigtigt at pointere, at der i dette ikke er nogen fordring eller hensigt om parkering.

Med venlig hilsen
Jacob Schwartz
formand for menighedsrådet
Jesu Hjerte Kirke
Stenosgade 4A
DK-1616 København V

Privat adresse
Troels-Lunds Vej 22
DK-2000 Frederiksberg

Svarnr.: 491 Borger

Vejnavn: Flensborggade

Postnr. og by: 1669 København V

Høringssvar:
Hørringssvar til - Nulemissionszone på Indre Vesterbro.
At lave en zone på indre Vesterbro uden fossile brandstoffer er i bedste fald (formentlig) et forsøg på, at gøre noget godt for miljøet - men det vil intet gavne - tværtimod!
Dem som dagligt kommer ind til Vesterbro arbejder i området og vil ikke bare kunne komme ind uden deres bil - det vil betyde at de enten skal kører rundt og rundt i andre dele af København (hvilket giver øget forbrug af brændstof) for så at sætte deres bil i et andet område, hvor der - som på Vesterbro - i forvejen er ALT for få almindelige parkeringspladser! For så herefter at transportere sig via metro eller bus til Vesterbro.
Dette vil i værste fald give store gener for de andre områder i København, et øget forbrug af brændstof - hvilket er dårligt for det samlede miljø (vinden står ikke stille) så det ekstra forbrug vil blæse ud over hele byen - herunder også Vesterbro!

Hvis vi (på Vesterbro og i København generelt) er rigtigt uheldige..... Så vil mange eller bare nogle af dem, som rammes sige deres job op og finde arbejde i mange af de kommuner, som de dagligt passere på vej til deres arbejde både på Vesterbro men i København generelt. Fordi de alle sammen få sværere ved at parkere i de andre bydele. I en tid hvor det er svært at få arbejdskraft vil dette (selvfølgelig) være til stor skade for os alle - også på indtægter fra forretninger og andet der måske vil skulle lukke grundet mangel på folk.
Ingen kører langt dagligt frem og tilbage uden grund - Ikke alle steder i landet er den offentlige trafik mulig, at bruge som transport til arbejdet - ikke alle bor i en afstand fra job til bolig - hvor man BARE kan cykle frem og tilbage.
Af hensyn til miljø, liv, butikker, beværtninger, kulturinstitutioner og økonomien i byen så håber jeg meget på at forslaget fjernes helt igen!
Hvis man virkelig ønsker at gøre noget for miljøet - så skulle man starte med at fjerne en stor del af de MANGE MANGE tomme el/dele bils pladser der er både på Vesterbro og i andre bydele. Så kunne der parkeres der frem for som nu - hvor mange må køre rund og rundt forbi disse tomme pladser dagligt for at finde en p. plads - det ville mindske forbrug af brændstof betydeligt.

Svarnr.: 492 Borger

Vejnavn: Bodilsgade

Postnr. og by: 1732 København V

Høringssvar:
Høringssvar vedrørende forslag om nulemissionszone på Indre Vesterbro

Jeg ønsker hermed at gøre indsigelse mod Københavns Kommunes forslag om at indføre en nulemissionszone på Indre Vesterbro.

Efter min opfattelse risikerer forslaget at gøre København mere lukket og mindre tilgængelig.
Som Danmarks hovedstad bør byen være åben for alle – også for borgere, besøgende og erhvervsdrivende, der kommer udefra, og som ikke nødvendigvis har mulighed for at benytte elbil eller kollektiv transport.
En nulemissionszone vil besværliggøre adgangen til byen og gøre det mere vanskeligt at besøge København i bil.
Derudover vurderer jeg, at forslaget vil føre til øget og unødig trafik i de omkringliggende områder. Når bilister tvinges til at køre uden om zonen, vil det medføre mere kørsel, mere trængsel og dermed potentielt også øget forurening i nabokvartererne – stik imod intentionen med forslaget.
Jeg oplever i forvejen, at Københavns Kommune fører en politik, der i høj grad rammer bilejere. Fjernelsen af mange parkeringspladser og etablering af mange el-delebilspladser, har allerede gjort trafiksituationen markant mere udfordret, og det er ikke usædvanligt, at bilister må køre rundt i op mod en time for at finde en parkeringsplads. En nulemissionszone vil efter min vurdering forværre disse problemer yderligere.
Jeg er bekymret for, at indførelsen af en nulemissionszone i ét område vil skabe præcedens for en gradvis udvidelse til andre dele af byen. Det skaber usikkerhed for borgere og erhvervsliv og bidrager til oplevelsen af, at biltrafik systematisk presses ud af København.

På den baggrund kan jeg ikke støtte forslaget om en nulemissionszone på Indre Vesterbro og opfordrer kommunen til at genoverveje tiltaget samt de samlede konsekvenser for byens tilgængelighed og trafikafvikling.

Svarnr.: 493 Borger

Vejnavn: Matthæusgade

Postnr. og by: 1666 København V

Høringssvar:
God ide

Svarnr.: 494 Borger

Vejnavn: Godsbanegade

Postnr. og by: 1722 København V

Høringssvar:
Jeg er meget i mod forslaget, da det vil have stor betydning og skabe store problematikker for os og vores familie som kommer og besøger os.

Svarnr.: 495 Borger

Vejnavn: Andrei Sakharovs Vej

Postnr. og by: 2450 København SV

Høringssvar:
Det er en tudetosset ide, og man undres over at borgerrepræsentationen faktisk ledes af voksne mennesker.
1. Butikslivet er i forvejen maks presset til nethandel og med Line Barfod i spidsen for Teknik og Miljø har hun i forvejen gjort det til et helved at færdes som billist i København. Det kommer til at betyde endnu mere butiksdød, og København er efterhånden kun pizza og touristbutikker, desværre.
2. Danmarks bilpark er i forvejen i en stærk positiv udvikling om en grønnere bilpark, så endnu en grund til at det her er tudetosset.
3. Det er yderst mærkeligt at SF og Enhedslisten som påstår at værne om de svage i samfundet, kommer med denne her ide, for de fleste som kører rundt i en benzin og dieselbil er dem som har den mindste egenkapital. Altså de rammer deres eget vælgersegment, for i deres lejer er der nok flest som ikke har råd til at skifte til en ny elbil.

Så jo mindre at Line og Sidsel ønsker at genere en masse mennesker og fortsætte med at give gunstige vilkår til Greenmobility som har råderet over en overflod af p-pladser i København, så stop dette tudetosset forslag. Det kommer til at få kæmpe negative konsekvenser og stop jeres tro om at CO2 ikke flytter sig i luften. Det er ren symbolpolitik.

Svarnr.: 496 Borger

Vejnavn: Halmtorvet

Postnr. og by: 1700 København V

Høringssvar:
Jeg er dybt imod dette forslag og tilslutter mig mange af de forskellige svar der er kommet, både i forhold til at det vil gå ud over erhvervslivet på Vesterbro og det vil, som lille erhvervsdrivende, måske koste ens forretning. Samtidig ville det gøre det mere besværligt for folk at få besøg af venner og familie, som ikke nødvendigvis har elbil.

Mvh Mia

Svarnr.: 497 På vegne af interesseorganisation eller borger Paula Angelina Bravo Fernandez

Høringssvar:
Nej synes at der er en dårlig ide. Allerede nu så for jeg aldrig besøg, da det koster en formue at parkere ind hos mig. Jeg kommer oprindeligt fra jylland og for aldrig besøg, da det koster ca 220 at parkere om natten. Samt det er ikke alle der har råd til skifte deres bil ud med en EL-bil.

MEGET DÅRLIGT FORESLAG MEGET IMOD DET

Svarnr.: 498 Borger

Vejnavn: Mysundegade

Postnr. og by: 1668 København V

Høringssvar:
Jeg ønsker at gøre indsigelse mod Københavns Kommunes forslag om at indføre en nulemissionszone på Indre Vesterbro. Der kommer helt automatisk flere og flere elbiler, så det er ikke relevant.

Forslaget vil gøre København endnu mere lukket end den allerede er og mindre tilgængelig for byens borgere, besøgende og erhvervsdrivende, der ikke har mulighed for at benytte elbil eller kollektiv transport.

Når bilister bliver tvunget til at køre uden om zonen, vil det automatisk føre til mere kørsel, mere trængsel og også øget forurening i nabokvartererne. Desuden vil indførelsen af en nulemissionszone i ét område kunne skabe præcedens for udvidelse til andre dele af byen, hvilket vil gøre det endnu mere umuligt at komme til og fra sin egen bydel.

Fjernelsen af almindelige parkeringspladser, bl.a. ved at ændre rigtig mange parkeringspladser til delebilspladser, som i øvrigt står tomme 99% af tiden, har allerede gjort trafiksituationen meget udfordret, og en nulemissionszone vil kun bidrage til at forværre disse problemer yderligere.

Jeg opfordrer kommunen på det kraftigste til at genoverveje tiltaget.

Jeg kan derfor ikke støtte forslaget om en nulemissionszone på Indre Vesterbro.

Svarnr.: 499 Borger

Vejnavn: Vesterbrogade

Postnr. og by: 1620 København V

Høringssvar:
Tak for muligheden for at give indsigelse til høring om nulemissionszone i et område på Indre Vesterbro.

Lige siden forslagets annoncering i august 2025, er det fra flere politikere i borgerrepræsentationen erkendt, at tiltaget er mere symbolpolitisk end faktisk afhjælpende på emissionsforurening i København.

Gennemførelse, hvis det sker, af den emissionsfrie zone vil afstedkomme endnu mere søge- og udenomskørsel samt yderligere fortætning af biltrafik i gader omkring den udpegede nulemissionszone. Jeg er grundlæggende imod når Københavns Kommune genneføerer politiske tiltag som i udgangspunktet er erklæret symbolske og opdragende overfor borgerne, upåagtet at den emissopnsfrie zone ingen reel indvirkning vil have på luftkvaliteten på Vesterbro! Nulemissionszone er blot et smart navn. Der vil hverken opnås nulemission i zonen og i særdeleshed ikke i de omliggende gader/kvarterer, som blot belastes yderligere med trafik og pres på parkeringspladser.

Derimod generer man potentielt de besøgende til zonen, de håndværkere og erhvervsdrivende som endnu ikke er overgået til elkøretøj og de omkringboende til zonen som skal affinde sig med forøget søgning efter parkeringmuligheder. Disse nævnte uhensigtsmæssigheder vil man udsætte borgerne for, inkl. et stort millionbeløb som etablering af nulemissionszonen medfører, selv om al udvikling og statestik viser at

elkøretøjer vender større og større indpas, helt frivilligt endda og på borgernes egne initiativer, uanset om der indføres nulemissionszone eller ej.

Min indsigelse går imod etablering af nulemissionszone på Indre Vesterbro.

Svarnr.: 500 Borger

Vejnavn: Viktoriagade

Postnr. og by: 1655 København V

Høringssvar:
Jeg vil være ærgerlig over, hvis dette forslag bliver gennemført.
Jeg har ikke selv bil, men det har min gamle forældre, som bor i Rødovre. Deres bil vil ikke have mulighed for at komme ind til mig på Vesterbro.

Svarnr.: 501 Borger

Vejnavn: Dannebrogsgade

Postnr. og by: 1660 København V

Høringssvar:
Nej tak til nul emmision. Det er unødvendigt da bilparken generelt er på vej til at overgå til EL. Forslaget er derfor symbolpolitik, som vil skævvride den enkelte borgers frihed. Det er urimeligt at gøre forskel på den måde, og rammer feks især ældre der for besøg udefra, forældre der skal aflevere, erhvervsdrivende osv.

Svarnr.: 502 Borger

Vejnavn: Fredericiagade

Postnr. og by: 1310 København K

Høringssvar:
Generelt er det ikke en god ide med nul emission zoner. Bl.a. pga følgende:

Det vender den tunge ende nedad. El-biler er stadig meget dyre og folk der ikke har råd til en sådan vil ikke kunne bevæge sig rundt. Det vil være med til en øget social adskillelse/uddkillelse.

El-biler er meget større end de fleste benzin biler. Det betyder at gaderummet vil blive endnu mere fyldte og at p-pladser skal udvides da mange er for små.

El-biler er mere farlige for bløde trafikanter. De accelererer hurtigere og på grund af deres størrelse og vægt kan skaden blive større når de rammer en person.

Det vil give et unødigt ressource forbrug at blive tvunget til at skifte sin gamle benzin eller diesel bil ud. Særlig hvis den brugers sjældent hvad der gælder for mange københavnske biler.

Istedet for gasser fra fossile biler kommer der mikro plast fra dæk på el-biler. Et stort problem i Norge.

Kommunen bør satse på en generel nedsættelse af bil antallet og gennemkørsler. Særlig meget store person biler som fylder. Et tiltag som de har gjort bl.a. i Paris.

Svarnr.: 503 Borger

Vejnavn: Thorvald Bindesbølls Plads

Postnr. og by: 1799 København V

Høringssvar:
Jeg vil hermed gøre opmærksom på en række væsentlige problemstillinger i forbindelse med forslaget om nulemissionszone omkring Carlsberg Byen.

Beboere i Carlsberg Byen har deres daglige gøremål inden for det foreslåede område – herunder børneaflevering, indkøb og lægebesøg – samtidig med at en betydelig del af kommunale servicefunktioner fortsat er placeret uden for bydelen. Det fremlagte forslag giver adgang til zonen for alle nulemissionskøretøjer uanset bopæl, mens beboere i og omkring Carlsberg Byen uden elbil begrænses i deres mulighed for at varetage nødvendige hverdagsfunktioner.

Dette skaber efter min vurdering en urimelig forskelsbehandling, hvor borgere uden lokal tilknytning, men med elbil, opnår større mobilitet i området end beboere tæt på zonegrænsen, som betaler kommuneskat og er afhængige af de samme kommunale tilbud. Reguleringen knytter sig dermed i praksis til køretøjstype frem for bopæl og faktisk tilknytning.

Der er desuden væsentlige og uafklarede konsekvenser for trafikafvikling og byrum. Trafik vil i vidt omfang blive omlagt frem for reduceret, hvilket kan øge belastningen af omkringliggende veje og byrum. Dette er særligt problematisk i Carlsberg Byen, hvor veje og byrum fortsat er private og finansieres af beboerne, på trods af områdets omfattende offentlige anvendelse med parker, kulturinstitutioner, uddannelsesinstitutioner og arbejdspladser.

Parkering udgør ligeledes et centralt og uafklaret spørgsmål. Forslaget kan medføre øget pres på parkeringskapaciteten ved zonegrænsen og betydelige økonomiske konsekvenser for beboerne i området.

Jeg støtter den grønne omstilling og ambitionen om at reducere lokale emissioner, men finder det afgørende, at reguleringen udformes sammenhængende, rimeligt og socialt balanceret.

Jeg vil derfor opfordre til, at der arbejdes videre med:
- en mere sammenhængende afgrænsning af nulemissionszonen
- undtagelser, der i højere grad tager højde for beboeres faktiske tilknytning
- en afklaring af kommunalt ansvar for drift og vedligehold, hvis Carlsberg Byen anvendes som offentlig infrastruktur
- løsninger på parkering, herunder adgang til kommunal parkeringslicens for beboere i Carlsberg Byen

Jeg håber, disse forhold vil indgå i den videre politiske og administrative behandling af sagen.

Svarnr.: 504 Borger

Vejnavn: Helgolandsgade

Postnr. og by: 1653 København V

Høringssvar:
Jeg glæder mig meget til at denne miljøzone kommer. Jeg håber virkeligt ikke at den bliver udskudt mere.
Jeg har tre børn, på 2 år, 15 år og 17 år. Det bliver sikre for dem at færdes på gaden og sundere i den renere luft.
Jeg håber også at det vil betyde færre biler i det hele taget. Jeg kan se at en har skrevet at det bliver svært for deres venner og familie at komme i bil og besøge dem. Jeg oplever at det er lettest og rarest for alle når vores venner og familie kommer hertil med tog eller Metro - vi

bor jo ret tæt op ad Hovedbanen, så det giver ikke mening at kommer her i bil. Fx parkerer min søster fra Svendborg typisk i Nyborg og tager toget derfra.
Vi glæder os til miljøzonen kommer

Svarnr.: 505 På vegne af interesseorganisation eller borger Frisør Aurbakken

Høringssvar:
Jeg er selvstændig frisør på Vesterbro og har været det i 26 år, mine kunder har i forvejen svært ved at finde parkeringspladser og jeg har mistet mange, hvis de nu slet ikke kan komme i bil vil jeg miste utrolig mange kunder.. jeg synes I bliver nødt til at tage højde for de små erhvervsdrivende der holder gang i byen..
Vi er hårdt nok ramt i forvejen med alt det vi har været igennem,
Vh Kristine Aurbakken

Svarnr.: 506 Borger

Vejnavn: Nørrebrogade

Postnr. og by: 2200 København N

Høringssvar:
Jeg ønsker hermed at indsende bemærkninger til Københavns Kommunes forslag om etablering af nulemissionszone på Indre Vesterbro.

Intentionen om at reducere luftforurening og CO_2-udledning i København er både forståelig og nødvendig. Den grønne omstilling er vigtig, og der er bred opbakning til, at byen skal være mere bæredygtig.

Men netop derfor er det også afgørende, at løsningerne er realistiske, proportionelle og tager højde for byens samlede økosystem herunder turisme, erhvervsliv og daglig drift.

Vesterbro rummer i dag Københavns største koncentration af hoteller, herunder flere store internationale hoteller. En meget betydelig del af gæsterne er udenlandske besøgende, som ankommer med bus fra lufthavnen eller fra andre lande. Disse gæster er samtidig helt centrale for økonomien i området de holder liv i butikker, caféer, restauranter og oplevelsesøkonomien generelt.

Hvordan er det konkret tænkt, at turistbusser og transfers skal kunne afsætte gæster direkte ved hotellerne, hvis området bliver nulemissionszone? El-busser i international turisme er fortsat yderst begrænsede, og mange operatører især udenlandske – har ikke mulighed for at omlægge deres flåder inden for den foreslåede tidsramme.

Derudover handler det ikke kun om ankomst til hoteller. Der foregår dagligt omfattende transport af hotelgæster til og fra konferencer (fx Bella Center), sightseeing, restaurantbesøg og arrangementer rundt i byen. Denne mobilitet er en grundlæggende forudsætning for Københavns position som attraktiv destination for møder, events og turisme – og dermed for betydelige arbejdspladser og skatteindtægter.

Et andet væsentligt aspekt er varelevering, servicekørsel og drift af hoteller og restauranter. Mange mindre erhvervsdrivende har hverken økonomisk eller praktisk mulighed for hurtigt at omlægge til nulemissionskøretøjer, og konsekvensen risikerer at blive øgede omkostninger eller i værste fald lukninger.

Jeg savner desuden en tydelig inddragelse af de lokale erhvervsdrivende – butikker, restauranter og hoteller – i processen. Det er netop disse aktører, der mærker konsekvenserne direkte, og deres erfaringer bør indgå langt mere aktivt i beslutningsgrundlaget.

Ofte fremføres argumenter om bedre luftkvalitet og mindre støj som hovedbegrundelse for nulemissionszoner. Det er vigtige mål. Men de skal vejes op imod de reelle samfundsøkonomiske konsekvenser, risikoen for at skubbe aktivitet ud af byen samt den praktiske gennemførlighed især i et område som Vesterbro, der fungerer som et internationalt knudepunkt for gæster og events.

Jeg opfordrer derfor kommunen til:

- at foretage en mere detaljeret analyse af konsekvenserne for turisme og erhverv
- at inddrage lokale forretningsdrivende aktivt
- at sikre realistiske overgangsordninger for busser og erhvervskørsel
- samt at overveje alternative modeller, der understøtter den grønne omstilling uden at skabe unødige barrierer for byens økonomiske liv.

Den grønne omstilling lykkes bedst, når den sker i samarbejde med dem, der faktisk får byen til at fungere i hverdagen.

Svarnr.: 507 Borger

Vejnavn: Sommerstedgade

Postnr. og by: 1718 København V

Høringssvar:
Som borger bosat på Vesterbro ønsker jeg hermed at indsende mine bemærkninger og kraftige indvendinger mod det foreliggende forslag om etablering af en nulemissionszone i vores bydel.

Selvom hensynet til klima og miljø er vigtigt, mener jeg, at den foreslåede model for Indre Vesterbro er socialt uretfærdig, økonomisk uansvarlig og vil medføre betydelige gener for lokalområdet.
Indførelsen af zonen for persontrafik allerede i primo 2027 lægger et massivt pres på borgere, der er afhængige af deres bil, men ikke har økonomi til at udskifte deres nuværende fossilbil til en elbil med så kort varsel. Selvom beboere i selve zonen er undtaget, vil besøgende, familie og håndværkere blive udelukket eller pålagt ekstra besvær. Det skaber en opdeling af byen, hvor mobilitet bliver et privilegium for dem som har ressourcerne.

Forvaltningens egne tal viser, at zonen vil medføre 10.000 km ekstra omvejskørsel om dagen. Det er dybt problematisk, at man i miljøets navn vælger en løsning, der flytter trafikken og forureningen over på de omkringliggende veje i randzonerne. Det vil skabe øget trængsel og utryghed på de veje, der skal absorbere den omlagte trafik, hvilket blot flytter problemet frem for at løse det. Når man kun vælger ét område (f.eks. Indre Vesterbro), skaber man kunstige grænser. Det betyder, at forureningen og trængslen ofte bare flytter 100 meter hen til den næste gade uden for zonen.

Vesterbro er kendetegnet ved et unikt og varieret erhvervsliv. Forslaget viser, at Indre Vesterbro er den zone, hvor flest varebiler (710 stk.) skal omlægges til el. Dette er en voldsom byrde for de små erhvervsdrivende, butikker og håndværkere, som i forvejen er pressede. Jeg frygter, at zonen vil føre til butiksdød og gøre det markant dyrere at få udført nødvendige reparationer af håndværkere eller leveringer i bydelen.

Ifølge analysen har Indre Vesterbro de ringeste muligheder for parkering i randzonerne med en belægningsprocent på op til 96%. Ved at indføre zonen vil presset på de få tilbageværende pladser uden for zonen blive totalt uholdbart for både beboere og besøgende. Det vil skabe yderligere trafik, som øger både CO2-udledningen og frustrationen i hverdagen.

Det virker ufornuftigt at bruge op mod 15 mio. kr. på etablering og drift af en zone, der først

er fuldt implementeret i 2028 – et tidspunkt, hvor den naturlige udskiftning til elbiler allerede er i fuld gang. Hertil kommer de årlige driftsudgifter til kontrol og administration. Disse midler kunne bruges langt mere effektivt på at forbedre den kollektive trafik eller udbygge ladeinfrastrukturen, hvilket ville hjælpe borgerne til at vælge grønt frem for at tvinge dem med forbud.
Jeg opfordrer derfor Teknik- og Miljøudvalget til at genoverveje forslaget. En nulemissionszone på Indre Vesterbro vil have for store negative konsekvenser for bydelens sammenhængskraft, erhvervsliv og trafikale flow. Vi bør i stedet satse på positive incitamenter, såsom bedre adgang til delebiler og billigere parkering for fossilfrie køretøjer, frem for en restriktiv zoneopdeling af vores bydel.

Svarnr.: 508 Borger

Vejnavn: Lyrskovgade

Postnr. og by: 1758 København V

Høringssvar:
Som beboer i Lyrskovgade, der er ejer af en (fossil)bil, er det nedslående at læse "Forslag til nulemissionszone på Indre Vesterbro". Den nye zone vil næsten udelukkende være til gene for beboere med bil, der bor i den umiddelbare randzone.

Beboere i randzonen vil det meste af tiden opleve en belægningsprocent på mere end 100 pct, fordi personer med ærinde i zonen vil stille deres fossilbil netop uden for zonen. Det er skuffende, at der ikke er nogen plan for at håndtere udfordringen for randzonens beboere, selvom forslaget fuldt ud anerkender problemet.

Som beboer i Lyrskovgade vil det være mest hensigtsmæssigt, hvis kommunen enten udvider zonen til også at omfatte Lyrskovgade, eller så bør kommunen som minimum flytte de ganske mange elbils-parkeringspladser fra randzonerne ind i den fossilfri-zone, så der trods alt frigøres flere parkeringspladser til fossilbiler.

Svarnr.: 509 Borger

Vejnavn: Maria Kirkeplads

Postnr. og by: 1707 København V

Høringssvar:
Da Vesterbro er et meget trafikeret område mærkes bilforureningen specielt når der er lavtryk. Jeg kan derfor støtte fuldt op om forslaget ,som jeg mener tager hensyn til de lokale beboere samt de handlende i området. Tak for det.

Svarnr.: 510 Borger

Vejnavn: Sankelmarksgade

Postnr. og by: 1676 København V

Høringssvar:
Jeg stemmer for nul emmisionzone

Svarnr.: 511 Borger

Vejnavn: Istedgade

Postnr. og by: 1650 København V

Høringssvar:
Jeg stemmer for forslag om nulemissionszone på Indre Vesterbro.

Svarnr.: 512 Virksomhed/Organisation

Virksomhed/Organisation: FORSØGSSTATIONEN

Vejnavn:

Postnr. og by:

Høringssvar:
Høring af forslag til nulemissionszone på indre Vesterbro

I princippet kan vi kun støtte forslaget om en nulemissionszone på indre Vesterbro.
Men der er visse vanskeligheder forbundet med at være en kultur-virksomhed i denne zone, hvis det gennemføres.

Forsøgsstationen er et kunstnerisk og kulturelt samlingssted, et arbejdssted for langt over 200 kunstnere og scenekunstgrupper i København og fra hele landet. Det er kunstnere, der udvikler ny scenekunst, der senere bliver til prisbelønnede forestillinger, det er etablerede kunstnere og teatre både i og uden for København, der øver en forestilling op og det er Statens Scenekunstskoler fra Århus og Odense, der præsenterer elevernes arbejde her for fremtidige kolleger og arbejdsgivere.
Og det er kunstnerne der ´bor´ på Forsøgsstationen, der tager på turne her fra med teknik og scenografi.

For at alt dette kan lade sig gøre, er det vitalt og helt afgørende, at vi der ´bor´ her og de arbejdende kunstnere og teatre udefra kan køre til og fra Forsøgsstationen.
Kunst og kultur har ikke mange midler og det vil ikke være realistisk, at alle disse kunstnere og teatre har råd til el-biler og el-lastbiler i 2028/2029.

Vi kan derfor ikke se, hvordan vi skal kunne eksistere, hvis denne zone bliver gennemført.
Med mindre der laves en dispensationsordning for de kunstnere der ´bor´ her og for vores gæster. En ordning som vi vil kunne administrere lokalt her på Forsøgsstationen.

I håbet om at Klima-, Miljø- og Teknikforvaltningen vil holde liv i kunsten på Indre Vesterbro

De venligste hilsner
Ledelsen på Forsøgsstationen

Svarnr.: 513 Borger

Vejnavn: Ny Carlsberg Vej

Postnr. og by: 1760 København V

Høringssvar:
Venner og familie der bor ude af byen, ønsker ikke længere at komme til byen for at besøge den eller os. Dette vil også betyde en negativ påvirkning af forretningslivet økonomisk, hvilket er et kæmpe problem for dem.

Venligst tænk jer en ekstra gang om, før i overhovedet overvejer dette igen.

Jeg er kæmpe i mod forslaget om forbuddet af fossile biler i byen.

Svarnr.: 514 Borger

Vejnavn: Thorsgade

Postnr. og by: 2200 København N

Høringssvar:
Det virker som et populistisk forslag, som især kommer velstillede borgere med råd til store tunge el-biler og ellers gode helbredsmæssige vilkår, som gør dem i stand til at transportere sig til bens, cykel eller kollektiv transport, til gavn.
Omstillingen mod el-biler er allerede i gang og vil indenfor en overskuelig årrække gøre hele byen fossilfri, men hvorfor chikanere de borgere, som kører deres bil ud eller endnu ikke har råd til en el-bil, men har brug for en bil. Det virker helt unødvendigt og endnu engang som hovedløs populisme.

Brug hellere midlerne til denne borgeruvenlig øvelse til at sikre ordentlig snerydning - herunder information til borgere, ejendomme og butikker om deres bidrag til dette.

Svarnr.: 515 Borger

Vejnavn: Dannebrogsgade

Postnr. og by: 1660 København V

Høringssvar:
Jeg bakker i udgangspunkt op, om indførelsen af en nulemissionszone. Det er dog nødvendigt, at ordningen udformes, så den i OGSÅ understøtter de beboere, der ikke ejer bil – og som dermed allerede lever op til intentionen om at reducere bilrelateret forurening. Ønsker vi flere bilfrie husstande, bør reguleringen først og fremmest indrettes til deres fordel.

Hvis reglerne i praksis gør det vanskeligt at handle spontant – eksempelvis at modtage besøg fra folk der ikke kan tage offentlig transport og ej hellere har en nul-emissionsbil, eller at låne en ikke-nulemissionsbil i forbindelse med flytning, afhentning eller levering af genbrugsmøbler (altså ikke erhvervsrelateret transport) – risikerer ordningen at få en utilsigtet skævvridning. Den kan komme til at belaste de beboere, der netop har fravalgt bil, frem for dem der benytter én.

Det fremgår, at beboere uden bil kan opnå tilladelse i et par måneder årligt til ovenstående situationer. I praksis forudsætter det dog planlægning i god tid. I den virkelige verden, opstår behovet for bil – eksempelvis ved afhentning af genbrugsfund eller ved besøg fra familie og venner – ofte med kortere varsel end mulighed for forudgående ansøgning. Jeg vil derfor opfordre til, at ordningen indrettes med reel fleksibilitet, så den i praksis understøtter bilfri beboere på Vesterbro.

En mulig løsning kunne være en enkel og digital registreringsordning, hvor beboere kan registrere en nummerplade med kort varsel i forbindelse med konkrete, tidsbegrænsede behov, således at de kan udgå bøder.

En nulemissionszone bør ikke alene begrænse biltrafik, men aktivt gøre det mere attraktivt at være bilfri. Derfor bør fleksibiliteten i ordningen i særlig grad komme de bilfrie Vesterbroere til gode.

Svarnr.: 516 Borger

Vejnavn: Godsbanegade

Postnr. og by: 1722 København V

Høringssvar:
Jeg kan kun se, at en sådan zone vil skabe besvær for os der bor her:
- Vi skal have styr på, hvilket type køretøj enhver gæst, der kommer kørende for at besøge os kører i - og evt. varsle dem om at måtte parkere udenfor zonen.
- Hver gang vi ønsker at benytte en bil med vores delebilslicens er vi nødt til at vælge en elbil,

hvis vi vil hjem forbi og pakke bilen - eller hvad?
- Vi bor 500 m. fra en ringvej, nær ved banen og tæt på en (kul-)kraftværk, så hvilken virkning får et sådant forslag egentlig for os og vores børns sundhed?
- Hvor mange penge vil et sådant forslag koste os som kommune, - og kunne man ikke bruge de penge bedre, fx på at plante mere grønt omkring os?

Jeg håber inderligt ikke at dette bliver til virkelighed!

Svarnr.: 517 Borger

Vejnavn: Enghavevej

Postnr. og by: 1674 København V

Høringssvar:
Nej, ikke alle har råd til en elbil!

Svarnr.: 518 Borger

Vejnavn: Flensborggade

Postnr. og by: 1669 København V

Høringssvar:
Vi har brug for vores bil
Vi er selvstændig butiksejer samt Falck redder og har meget skæv arbejdstider , hvor det offentlige ikke fungerer.

Svarnr.: 519 Borger

Vejnavn: Dannebrogsgade

Postnr. og by: 1660 København V

Høringssvar:
Jeg vil gerne tilføje et punkt til mit tidligere høringssvar:
Så længe flyene flyver over området, er det useriøst at tale om miljøhensyn og dermed gennemføre en nulemissionszone (d.d. har vi igen fly med deraf følgende forurening og støj flyvende hen over området)
Inge Christiansen

Svarnr.: 520 Borger

Vejnavn: Sønder Boulevard

Postnr. og by: 1720 København V

Høringssvar:
Er det ikke muligt at implementere det noget før, og lade det gælde erhverv fra starten.
Dbh Kim

Svarnr.: 521 På vegne af interesseorganisation eller borger Masseria ApS og Camino ApS

Høringssvar:
Tak for muligheden for at afgive høringssvar vedrørende nulemissionszone på Vesterbro.

Vi anerkender behovet for grøn omstilling og målet om at reducere udledninger i byen. Som moderne restauratører har vi selv fokus på bæredygtig drift.

Når det er sagt, finder vi det meget problematisk at indføre en så vidtgående regulering for

et helt byområde.

Ifølge kommunens egen analyse vil et sekscifret antal jobs blive påvirket af forslaget. For mange mindre og mellemstore virksomheder – herunder restauranter, butikker og deres leverandører – vil en gennemførelse medføre en betydelig belastning.

Byens restauranter og butikker er afhængige af stabile og fleksible vareleverancer – ofte flere gange om ugen og med korte leveringsvinduer. Hvis leverandører, der ikke har økonomisk eller logistisk mulighed for at erhverve elvarevogne, ikke kan køre ind i zonen, eller må omlægge deres ruter markant, vil det øge omkostningerne og kompleksiteten. Det vil ramme både virksomheder og kunder. VI har allerede set, hvordan reduktionen af p-pladser har igangsat butiksdød for små, virksomheder, der ellers var sunde og veldrevne gennem årtier eller længrere.

Vi er meget bekymrede for konsekvenserne for tilgængeligheden i forhold til vores kunder samt butikskunder. Virksomhedernes kunder er både lokale, besøgende fra hovedstadens nærmeste opland, fra resten af landet samt turister. Det må også stå højt på ønskelisten for en stolt hovedstad at tiltrække og opretholde et leben. Vi bør ikke gøre os til dommere over borgere og turister, der ikke har en elbil, og sortere i, hvem der kan komme og støtte byens erhvervsliv, alene baseret på deres transportmiddel.

Endvidere fremstår det voldsomt konkurrenceforvridende, hvis nogle af byens virksomheder pludselig ligger i et område med mere indgribende restriktioner end andre områder.

Kommunens egne tal viser desuden, at forslaget vil medføre tusindvis af kilometers omvejskørsel i døgnet. Det fremstår helt paradoksalt, at et klimatiltag skal generere voldsomt øget benzinkørsel og trængsel udenom zonen.

Endelig kommer de parkeringsmæssige udfordringer udenfor zonen, når benzinbiler henvises dertil, og hvor parkeringsbelægningen allerede er høj.

Vi opfordrer derfor Borgerrepræsentationen til at genoverveje forslaget i dets nuværende form.

Alternativt bør implementeringen ske langsommere, i overensstemmelse med EU-anbefalinger mv.

Den grønne omstilling er vigtig, men skal gennemføres på en måde, der ikke bringer lokale arbejdspladser, byliv og små virksomheders eksistensgrundlag i fare.

Med venlig hilsen
Restaurant Camino
Restaurant Masseria
Kødbyen

Svarnr.: 522 På vegne af interesseorganisation eller borger ÅBEN

Høringssvar:
Høringssvar vedr. nulemissionszone på Indre Vesterbro

ÅBEN driver bryggeri, produktionsanlæg og bar i Kødbyen med daglig varemodtagelse og afhentning af paller. Vores drift er afhængig af tung transport, herunder sættevogne med råvarer samt distribution af færdigvarer.

Vi bakker op om den grønne omstilling og målet om at reducere CO_2-udledning i København. Samtidig er det afgørende, at en nulemissionszone ikke utilsigtet begrænser driften af eksisterende produktionsvirksomheder.

For vores virksomhed er følgende kritisk:

1. At varetransport til Kødbyen sikres permanent og tydeligt. Vores sættevogne kører ind via Ingerslevsgade, videre forbi DGI-byen ad Tietgensgade, over Kvægtorvet og ned ad Halmtorvet for at dreje ind ad Slagtehusgade. Dette er den eneste mulige adgangsvej for vores lastbiler, da de er for lange til at kunne benytte andre tilkørselsforhold i området. Lastbilerne kommer direkte fra Tyskland og Holland.

2. At der etableres klare og langsigtede dispensationsmuligheder for nødvendig tung erhvervstransport, hvor nulemissionskøretøjer endnu ikke er realistiske.

3. At implementeringen tager højde for, at el-lastbiler i den tunge kategori fortsat er begrænsede og forbundet med væsentlige meromkostninger.

Uden tydelig og permanent adgang for tung varetransport risikerer zonen at påvirke produktionsvirksomheder uforholdsmæssigt hårdt sammenlignet med detail- og kontorbaserede erhverv.

Vi opfordrer derfor til, at der indarbejdes en permanent og driftsmæssigt realistisk løsning for produktions- og logistikafhængige virksomheder i området.

Med venlig hilsen
ÅBEN

Svarnr.: 523 Borger

Vejnavn: Ullerupgade

Postnr. og by: 1673 København V

Høringssvar:
Jeg er imod forslaget.
Da jeg ikke har bil, så låner jeg ofte forskellige biler af venner og familie, af korte og mellemlange perioder. Det kan jeg så ikke mere.
Jeg har en kæreste som bor på Frb, som ofte henter mig i sin bil, det kan vi så ikke mere.
Jeg har en scooter som er parkeret i en nabokommune FRB, som jeg også skal køre på Vesterbro med.
I alle tilfælde er en 3 mdr. undtagelsesperiode ikke god for mig.
Det skaber besvær og irritation.

Vedr. Trafikstøj:
Jeg er uenig i at der er mindre trafikstøj. El-biler larmer når de bakker, og parkerer. De larmer oftest og mere end benzinbilerne ved at køre meget stærkt gennem gaderne.

Laderstanderne til el-biler lyser oftest op med et grimt LED lys, og blinker, det klæder ikke by billedet.

Svarnr.: 524 På vegne af interesseorganisation eller borger Kontaktcentret Vesterbro

Høringssvar:
Vedrørende: Høring af forslag til nulemissionszone på Indre Vesterbro
Sagsnummer: 2026-0007346

Jeg skriver på vegne af Kontaktcentret Vesterbro, Valdemarsgade 21, 1665 København V - et værested for socialt udsatte borgere på Vesterbro.
Vi anerkender ambitionen om at forbedre luftkvaliteten og reducere CO_2-udledning.
Samtidig finder vi det afgørende, at forslaget om en nulemissionszone også vurderes ud fra

dets sociale konsekvenser for udsatte borgere samt for de sociale tilbud, der arbejder forebyggende og stabiliserende i området.

Konsekvenser for de mest sårbare borgere
Langt størstedelen af vores borgere kommer gående eller bruger offentlig transport til værestedet og vil umiddelbart ikke blive berørt af en nulemissionszone. Der er dog en mindre gruppe borgere, som benytter ældre biler, knallerter eller benzindrevne specialkøretøjer, herunder trehjulede køretøjer.
Netop disse borgere er blandt de mest sårbare. De benytter motoriseret transport på grund af betydelige fysiske, psykiske eller funktionsmæssige udfordringer, og de har ingen økonomisk mulighed for at anskaffe sig nulemissionskøretøjer. For denne lille gruppe kan nulemissionszonen i praksis betyde, at de mister adgangen til et tilbud, som er afgørende for deres trivsel, sundhed og mulighed for at bevare stabilitet i hverdagen.
Selv om gruppen er begrænset i antal, er de menneskelige konsekvenser for den enkelte borger omfattende og alvorlige, herunder øget ensomhed, forværring af psykisk trivsel og risiko for at falde helt ud af støttesystemet.
Det handler ikke om mange – men om dem, der ikke har andre muligheder.

Frivillige og pårørende – en afgørende, men sårbar ressource
Værestedet er i høj grad afhængigt af frivillige og pårørende, som udgør en vigtig del af det sociale fællesskab omkring borgerne. Disse personer er ikke ansatte og vil derfor ikke nødvendigvis være omfattet af eventuelle erhvervsundtagelser. De ankommer i egen bil, ofte fra andre dele af byen eller fra andre dele af landet.
Hvis adgangen til området bliver mere besværlig, er der en reel risiko for, at frivillige engagementer og pårørendekontakten reduceres eller ophører. For borgere, der i forvejen lever med stor ensomhed og svage netværk, kan dette have betydelige menneskelige konsekvenser.

Medarbejdertransport, rekruttering og drift
Medarbejderne på værestedet bor primært uden for området og benytter i dag egen bil i forbindelse med arbejdet, herunder til møder og samarbejde med andre tilbud.
Vi vurderer derfor også, at forslaget kan få negative konsekvenser for rekruttering og fastholdelse af kvalificerede medarbejdere. Socialt arbejde med udsatte målgrupper kræver specialiserede kompetencer, og mange potentielle medarbejdere er afhængige af bil i hverdagen. Begrænsede transportmuligheder kan derfor gøre det vanskeligere at tiltrække og fastholde den nødvendige faglighed.

Grøn omstilling og social bæredygtighed
Vi opfordrer derfor til, at der i den videre proces indarbejdes differentierede og socialt afbalancerede løsninger, herunder muligheder for undtagelser eller dispensationer for sociale tilbud, deres borgere, frivillige og medarbejdere, så den grønne omstilling også bliver socialt ansvarlig.
Den grønne omstilling er nødvendig, men den bør gennemføres på en måde, der også tager ansvar for de mest sårbare borgere i byen.

Samlet vurdering
Forslaget om en nulemissionszone risikerer at ramme skævt socialt og driftsmæssigt. For de mest udsatte borgere kan konsekvenserne være alvorlige, selv om gruppen er lille. For sociale tilbud kan forslaget føre til øgede omkostninger og rekrutteringsudfordringer, som i sidste ende kan svække den sociale indsats.
Vi opfordrer derfor til, at der i den videre proces indarbejdes differentierede løsninger, herunder muligheder for undtagelser eller dispensationer for sociale tilbud, deres borgere, pårørende, samarbejdspartner og medarbejdere, så den grønne omstilling kan gennemføres på en måde, der også tager hensyn til social bæredygtighed.
På vegne af
Kontaktcentret Vesterbro
Forstander Tine Thaning

Svarnr.: 525 Borger

Vejnavn: Nørre Søgade

Postnr. og by: 1370 København K

Høringssvar:
Til KøbenhavnsKommuneBorgerrepræsentationen

Vedrørende høring om nulemissionszone på Indre Vesterbro

Jeg ønsker hermed at indsende et høringssvar, hvor jeg udtrykker min klare modstand mod forslaget om at indføre en nulemissionszone på Indre Vesterbro.
Da jeg mener forslaget vil få alvorlige og urimelige konsekvenser for både borgere og erhvervsdrivende i området.

For det første vil en nulemissionszone ramme lokale virksomheder hårdt. Mange små erhvervsdrivende er afhængige af varelevering, håndværkskørsel og kundetrafik. Et forbud mod almindelige biler vil gøre det markant sværere at drive forretning, hvilket kan føre til lukninger, tab af arbejdspladser og et mindre levende bymiljø.

For det andet vil forslaget isolere beboere fra deres familie og netværk. Ikke alle har mulighed for at eje eller leje en elbil. Ældre, familier med begrænset økonomi og pårørende udefra vil få langt sværere ved at besøge os. Det skaber en kunstig barriere omkring bydelen og splitter familier og fællesskaber.

Derudover tager forslaget ingen reel højde for hverdagens praktiske behov.Hvad gør man, når man bor i Indre By, men ens børn går i skole på Vesterbro?Hvad med sport, fritidsaktiviteter, pasning, sygehusbesøg og arbejde på tværs af bydele?

Derudover har det minimal effekt miljømæssigt i forhold til konsekvenserne..... samtidig vil trafikken udenom "klumpe" sig sammen og bliver mere hektisk..

Dette forslag forudsætter, at alle kan omlægge deres liv, økonomi og transport fra den ene dag til den anden. Det er hverken realistisk eller socialt retfærdigt.

Miljøhensyn er vigtige – men de må ikke gennemføres på en måde, der:
*skader erhvervslivet
*begrænser borgernes bevægelsesfrihed
*skaber social skævhed
*og isolerer bydele fra hinanden

Jeg opfordrer derfor kraftigt Borgerrepræsentationen til at trække forslaget tilbage og i stedet arbejde med løsninger, der er frivillige, realistiske og gradvise – og som ikke gør almindelige borgere til tabere i den grønne omstilling.

Med venlig hilsen
Zoran Popovic

Svarnr.: 526 Borger

Vejnavn: Brydes Allé

Postnr. og by: 2300 København S

Høringssvar:
Den er en god forslag, fordi den er bedre og sundere for os borger i byen. MEN, hva saa om ti aar naa alle biler er groenne biler? Vi skal ikke bare have at traffik der er helt tilbage til "normale".

Svarnr.: 527 Borger

Vejnavn: Asger Rygs Gade

Postnr. og by: 1727 København V

Høringssvar:
Hvordan skal vi forholde os til familie og venner uden el-bil? Hvor kan de parkere ?
Hvilke omegnskommuner har København aftaler med om p-pladser og er de etableret når København lukker for benzinbiler. for det må jo være planen hvis alle skal benyttes offentlig transport til landets hovedstad. Flytter Københavns kommune ikke bare problemet ud til forstæderne??
Hvorfor lader Københavns Kommune ikke bare tiden løse problemet for el-biler indtager jo langsomt pladserne i byen?

Svarnr.: 528 Borger

Vejnavn: Asger Rygs Gade

Postnr. og by: 1727 København V

Høringssvar:
Undertegnede - anmoder om undtagelse for alle køretøjer eller i hvertfald - det mindste - køretøjer med gule nummerplader, der er mere end 25 år gamle, af kulturelle årsager (grøn ´ embedded carbon ´).
Vores biler er ikke blot transportmidler til varer. Vi har et følelsesmæssigt bånd til vores køretøjer, som andre eks vis har det til hunde og heste.
Ydermere er det for manges vedkommende deres indtægtskilde / "arbejdes redskab" .
Velplejede, farverige klassiske køretøjer bringer ofte smil og glæde frem hos almindelige mennesker på gaden.
Personligt bor jeg i Asger Rygs Gade og bruger min 24 år gamle VW-varevogn til at transportere musikudstyr og kunstinstallationer til spillesteder rundt om i København.
Den foreslåede zone vil forhindre mig i at parkere uden for min hoveddør, hvilket vil være meget stressende specielt de cirka 60 nætter om året, hvor jeg først kommer hjem fra arbejde efter midnat. Denne zone vil også reducere min indkomst, da det forhindrer mig i at arbejde ved arrangementer i Øksenhallen, Halmtorvet 15 og Råhuset, og andre nærområder - jobs der udgør en stor del i min kalender.
Mange mad- og drikkevogne samt busser og lastbiler der er mere end 25 år gamle, (til eksempelvis gymnasiumsafslutningsfester) har også brug for adgang til hele Vesterbro for at kunne levere kulturelle ydelser.
Hele Vesterbro vil med en sådan zone fuldstændig miste sin charme som et levende nærområde hvor små erhvervsdrivende , handlende , butikker - samt ikke mindst kunstnerisk og kulturellt udøvende kan fungere .
Med venlig hilsen ,
Mick Overton
Asger Rygs Gade 8 , 2th , Vesterbro , Kbh 1727

Bilag 1 af 1 for Svarnr. 528: 20260220T11-49_My VW.jpg

Svarnr.: 529 Borger

Vejnavn: Oehlenschlægersgade

Postnr. og by: 1663 København V

Høringssvar:
Jeg går ikke ind for en nulemissionszone på indre Vesterbro

Svarnr.: 530 Borger

Vejnavn: Oehlenschlægersgade

Postnr. og by: 1663 København V

Høringssvar:
Jeg vil gerne sige nej tak til dette forslag. Det kommer kun til at besværliggøre min hverdag, og kan ikke rigtig se hvad der skulle komme af positive ting fra forslaget.

Svarnr.: 531 Borger

Vejnavn: Absalonsgade

Postnr. og by: 1658 København V

Høringssvar:
Jeg finder dette forslag problematisk af flere årsager:

Jeg er ene forsøger og har derfor allerede den billigste mulige privat leasing bil = Jeg har ikke råd til at erhverve mig en dyrere bil for at kunne parkere i mit område!

Forslaget vil gøre det vanskeligt for familie og venner med almindelige benzinbiler at besøge os. De fleste har ikke mulighed for at skifte til elbil eller leje en alternativ bil for kortere besøg. Dette vil i praksis begrænse det sociale liv og adgangen til privat bolig på Indre Vesterbro.

Indre Vesterbro er i forvejen fyldt med trafikale restriktioner, begrænset parkering, betalingszoner og prioritering af cykeltrafik.

Dette forslag gør hverdagen mere dyr og besværlig for os beboere - uden at der præsenteres klare dokumenterede gevinster.

Svarnr.: 532 Borger

Vejnavn: Nørre Voldgade

Postnr. og by: 1358 København K

Høringssvar:
Kære Københavns Kommune,
Jeg vil gerne indlede med at anerkende intentionen bag forslaget om en nul-emissionszone på Vesterbro. Det er positivt, at kommunen arbejder aktivt for at reducere luftforurening og støjgener i byen. Det er et vigtigt og nødvendigt arbejde, som jeg grundlæggende støtter. Når det er sagt, er jeg uenig i den valgte metode og udformningen af forsøgsområdet, og jeg vil gerne fremhæve tre centrale bekymringer.
1. Områdets afgrænsning – Banegårdspladsen som kritisk trafikåre
Det virker uhensigtsmæssigt, at Banegårdspladsen og de omkringliggende gader er inkluderet i forsøget. Dette område fungerer i praksis som en af de absolut vigtigste trafikårer for hele København, både for privatbilisme, erhvervskørsel og adgang til offentlig transport.
Hvis målet er at fremme kollektiv transport og reducere forurening, bør man sikre bedre adgang til centrale trafikknudepunkter – ikke begrænse den. En nul-emissionszone netop

dér risikerer at skabe flaskehalse, omveje og øget trafikbelastning i de omkringliggende gader, hvilket kan have den modsatte effekt af det ønskede.
2. Uklarhed om hensynet til mennesker med handicap
Forslaget nævner undtagelser for handicapbiler, men det er uklart, hvad der præcist menes. Det bør tydeligt fremgå, at personer med gyldigt handicapparkeringskort skal være undtaget fra kravene i nul-emissionszonen – uanset biltype.
Denne gruppe borgere skal kunne bevæge sig frit rundt i byen, og det vil være et uforholdsmæssigt stort indgreb i både deres økonomi og deres bevægelsesfrihed, hvis de tvinges til at udskifte deres bil eller begrænses i deres adgang til centrale byområder. Det bør være en klar og ubetinget undtagelse.
3. Konsekvenser for almindelige fritidsaktiviteter og gennemkørsel
For mange – inklusiv min egen familie – er det nødvendigt jævnligt at køre gennem Vesterbro i forbindelse med fritidsaktiviteter. Den foreslåede zone vil ikke fjerne behovet for transport, men blot tvinge os til længere omveje. Det betyder mere køkørsel, mere brændstofforbrug og dermed mere forurening på vejene lige uden for zonen.
Det er svært at se, hvordan dette samlet set bidrager til en reel miljøgevinst.

Svarnr.: 533 Borger

Vejnavn: Vesterbrogade

Postnr. og by: 1620 København V

Høringssvar:
Jeg stemmer imod

Svarnr.: 534 Borger

Vejnavn: Ingerslevsgade

Postnr. og by: 1705 København V

Høringssvar:
Jeg er tvivl om den reelle co2 effekt af dette forslag, og i bedste fald er det min vurdering at der er tale om en meget minimal effekt.

Men hvis vi skal den vej som vi trods alt nok bør, så syntes jeg at man helt skal friholde privat billismen og dermed udelukkende stille krav til erhverv - således behandler man os der bor her, og vores familier og venner ordentligt. Det betyder at vi trods kan få besøgene Vesterbro uden flere besværligheder. I forvejen koster det jo også at parkere for gæster.

Jeg vurdere at denne ændring vil have en meget lille negativ effekt på det samlede co2 resultat. Den største gevinst må ligge på de mange erhvervs køretøjer der besøger bydelen, herunder vel også en del diesel biler.

Hvis det går denne vej at alle erhvervs køretøjer der besøger bydelen, kører på EL, bør vi tillige tilbyde gratis parkering for disse i bydelen. Således kan vi som beboere slippe for fremover at skulle P afgift eller bøder som en del håndværker regningen.

Svarnr.: 535 Borger

Vejnavn: Dybbølsgade

Postnr. og by: 1721 København V

Høringssvar:
Høringssvar vedrørende indførelse af nulemissionszone i København

Jeg ønsker hermed at indsende mit høringssvar vedrørende den foreslåede indførelse af en nulemissionszone i København.

Jeg anerkender intentionen om at forbedre luftkvalitet og klima, men jeg finder det problematisk, at forslaget ikke i tilstrækkelig grad belyser de sociale og økonomiske konsekvenser for beboerne i området.

1. Sociale og økonomiske konsekvenser for beboerne
Der er ikke fremlagt en analyse af, hvordan kravet om nulemissionskøretøjer vil påvirke beboernes privatøkonomi – særligt for dem, der ikke har økonomisk mulighed for at investere i en elbil. Det må forventes, at en sådan regulering kan påvirke boligpriserne negativt i området, hvis tilgængeligheden forringes.
Det fremgår heller ikke, om kommunen har undersøgt, hvor mange beboere i zonen der reelt har mulighed for at investere i en elbil, eller hvilke kompensationsordninger der eventuelt påtænkes.
Samtidig viser fremskrivninger, at ca. 63 % af borgerne i Københavnsområdet i 2035 forventes at have elbil. Det betyder, at udviklingen allerede går i retning af elektrificering uden behov for så vidtgående restriktioner på nuværende tidspunkt.

2. Institutioner og daglig transport
Der er ikke taget højde for, hvor mange vuggestuer og børnehaver i zonen der dagligt benytter minibusser og andre køretøjer til transport af børn. Dette gælder både institutionskørsel og afhentning.
Ligeledes er det ikke belyst, hvordan ældre, gangbesværede eller besøgende familiemedlemmer fremover skal kunne blive hentet ved Hovedbanegården, når et større område omkring stationen indgår i zonen. For mange familier er det en nødvendighed at kunne hente gæster, særligt hvis de har nedsat mobilitet.

3. Skoleveje og trafikale konsekvenser
Indgangen fra Ingerslevsgade er en skolevej, og det må forventes, at trafikken vil blive omlagt og øget på Skelbækgade, som i forvejen er en af de få adgangsveje til Kødbyen. Der er ikke fremlagt en trafikal konsekvensanalyse, som dokumenterer, hvordan omlægningen vil påvirke sikkerheden – særligt for skolebørn og bløde trafikanter.

4. Levering af varer og besøg
Forslaget forholder sig ikke konkret til, hvordan varelevering til private hjem skal håndteres. Dette gælder levering fra eksempelvis Nemlig.com, Skagenfood, Just Eat samt øvrige bud- og leveringsservices.
Det er uklart, hvordan man vil sikre fortsat adgang for:
Bedsteforældre, venner og familie, der skal passe børne eller komme på besøg
Borgere udefra der skal besøge ældre eller syge familiemedlemmer
Håndværkere og hjemmepleje
Dagligvare- og madleverancer
Disse funktioner er en integreret del af hverdagslivet og bør indgå i beslutningsgrundlaget.
Afsluttende bemærkning
Jeg opfordrer kommunen til at:
Udarbejde en fyldestgørende socioøkonomisk analyse
Fremlægge en konkret trafikal konsekvensvurdering
Belyse konsekvenserne for institutioner og skoleveje
Undersøge beboernes reelle mulighed for omstilling
Overveje en mere gradvis indfasning
Den grønne omstilling er vigtig, men den skal gennemføres på en socialt ansvarlig og realistisk måde, hvor hensynet til beboernes hverdag og økonomi indgår som en central del af beslutningsgrundlaget.

Svarnr.: 536 Borger

Vejnavn: Godsbanegade

Postnr. og by: 1722 København V

Høringssvar:
Nej til dette forslag. Det er allerede svært nok for virksomhedsdrivende at færdes i indre by - dette gør det ikke nemmere.

Svarnr.: 537 Borger

Vejnavn: Valdemarsgade

Postnr. og by: 1665 København V

Høringssvar:
Tak for forslag om nulemissionszone.
Partikelforurening er et helt centralt problem i byen, så det er virkelig positivt at Københavns kommune tager det alvorligt. Som beboer på indre Vesterbro finder vi forslaget meget velkomment.
Der vil nødvendigvis være enkeltstående problematikker, som der skal finde praktiske løsninger på.
Det er det dog klart det vigtigste at få sat gang i processen med at skabe en by med renere luft for alle.
Så mange tak for at tage initiativet. Vi bakker fuldt op om det.

Svarnr.: 538 Borger

Vejnavn: Istedgade

Postnr. og by: 1650 København V

Høringssvar:
Jeg forstår ikke hvorfor man planter så mange ladestandere op med stor højspændp, svarer til tidligere hvor man placerede benzin tanke på fortovet. Tænker tit på hvad der sker hvis der sker selvoptændig eller hærværk, og en hel gade af el biler brænder ned. Udviklingen af el. Biler går stærkt så hurtigt opladning er muligt, derfor bør ladestandere placeres udenfor tæt beboede områder på lige fod med tank stationer.

Jeg kan osse se at man bliver tvunget til at benytte håndværkere som bruger el biler, hvilket vil medføre en højere regning og. Mindre konkurrence på priserne, altså en fordyrelse for os beboere.

Svarnr.: 539 Borger

Vejnavn: Ingerslevsgade

Postnr. og by: 1705 København V

Høringssvar:
Jeg vedhæfter en Pdf med de kritikpunkter jeg finder ved dette projekt.

Med venlig hilsen

Pernille Rasmussen

Høringssvar vedr. Nulemissonszone inder Vesterbro.

Jeg har deltaget i orienteringsmøde d. 19/2 2026.

Manglende svar og kritikpunkter:

Under orienteringsmødet forlød det, at grunden til at valget faldt på Vesterbo og ikke en af de øvrige bydele var; det er det mindste område, der ligger ikke virksomheder som autoværksteder eller noget tilsvarende, der kræver tilkørsel af fossile køretøjer, der er nem adgang til til- og frakørselsveje.

1. Når metrobyggeriet starter på Vesterbro, vil der komme tonstunge lastbiler, flere 100 om dagen i de næste 10 år. Hvordan vil man måle om luften bliver renere når disse køretøjer vil forstyrre det man fra politisk side netop ønsker at måle, renere luft? Hvor meget co2 forventer man at metrobyggeriet vil forurene med? Vil disse tonstunge lastbiler blive omdirigeret til vejen i randområdet? Vi fik ingen afklaring på dette til orienteringsmødet.

2. Man har bygget en skole på hjørnet af Skelbækgade og Ingerslevsgade, hvordan hænger den øgede trafikmængde, som ifølge jeres egene beregninger vil stige med omkring 25 %, sammen med sikke skolevej? Hvordan vil i til gode se de børn der daglig skal til og fra skole? Hvordan er børnenes helbred tænkt ind? De vil blive udsat for den øget luft- og støjforurening.

3. Vi der bor i randområdet, vil i høj grad blive yderligere generet af den øgede trafikmængde. Trafikken er i forvejen meget slem i myldretiden. Jeg inviterer gerne ministeren på kaffe, så man med egne øjne kan se, lugte og høre hvor slemt det allerede står til. Medbring gerne måleudstyr til lyd- og luft forurening.

4. Vi er ved orienteringsmødet informeret om at der **ikke** lagt op til nogen løsninger på parkeringsproblemerne. Vi er i forvejen udfordret med parkering, og ved at udelukke alle fossile køretøjer fra indre Vesterbro, øges behovet på parkering i randområderne. Det var skræmmende at blive opmærksom på, at jeres målinger på parkeringstæthed er lavet kl. 12 om formiddagen. Jeg må anbefale, at man laver sammen måling hver dag i en måned kl. 19 og igen kl. 23. Det vil give et mere retvisende billede af vores allerede eksisterende parkeringsudfordringer. Man kan evt. ved samme lejlighed se nærmere på delebilspladserne der står gabende tomme.

5. Grunden på hjørnet af Enghavevej 76 og Sdr. Boulevard 133 (Den gamle Q 8 tank) er sat til salg, har kommunen overvejet at købe denne mhp. at etablerer parkering til de fossile biler der findes i området og til besøgende der kommer udefra? I jeres forslaget mangler der praktiske løsning, jeg føler mig som borger ikke indtænkt i dette symbolpolitiske projekt.

6. Boligpriser i randområdet vil formodentlig falde, vores helbred vil blive udfordret yderligere pga. luft- og støjgener. Hvordan er vores helbred og boligopsparing tænkt ind i dette projekt?

7. Hvordan har man tænkt hverdagslivet ind? bedsteforældre kan ikke hente børnebørn i bil. Bedsteforældre med gangbesvær kan ikke afhentes på deres adresse i bil. Vareudbringning som Nemlig eller tilsvarende kan ikke levere vare. Wolt kan ikke udbringe mad, medmindre de selvfølgelig ejer en el-bil. Hverdagen vil for mange af os der bor og lever her på inder Vesterbro blive besværliggjort betydeligt!!

8. Der er sat 9 millioner kr. af til dette projekt, og som det forlød på orienteringsmødet er det primært til skilte. Hvorfor har man ikke sat penge af til af til parkering, sikker skolevej, om dirigering af den tunge trafik i myldretiden?

9. I første omgang er det politiet der skal håndhæve at fossile biler ikke kører ind i zonen, men der blev talt om, at der på sigt kunne sættes scannere op. Det er for mig SÅ grænseoverskridende, at vi skal leve i et område omkransede af scannere, er det overhovedet lovligt at lave den slag tiltag? Det bliver lige lovlig meget 'big brother is watching'

10. Der blev under mødet vist en graf der viser udviklingen af EL biler i DK. Det er en opadgående kurve og der er mange der overgår til el-biler langsom men stødt. Der var under orienteringen ingen forklaringer eller dokumentation for behovet for denne forceret nulemissionszone. Vi er mange mennesker der vil blive berørt af det bøvl denne zone vil medføre, som formodentlig ikke kommer til at gøre noget særlig for vores miljø set i et større billede. For jer der sidder på behørig afstand af denne zone, er det bare regnestykker og logistik, men for os der bor her, er det vores liv og hverdag der bliver påvirket. Jeg savner at hensynet til den enkelt bliver tænkt ind i dette projekt.

11. Veteranbiler er fritaget og må gerne køre ind i nulemissionszonen. Her forstiller jeg mig at i tænker virkelig gamle biler på 100 år gamle eller noget i den stil. Men en veteranbil er en bil der 35 år gammel. De er hverken kønne eller miljøvenlige, til gengæld er de billige og de forurener væsentlig mere en mig WV golf fra 2015. Har i tænkt over at det?

Såfremt denne nulemissionszone træder i kraft, bliver vi der bor på Vesterbro og særlig os der bor ved omkrans-vejene **meget** berørt.

Parkeringsdebat er i forvejen ret skinger, der mangler lydhørhed og løsninger. Heller ikke i dette nulemissionsforslag er der tænkt parkeringsløsninger. Løsningen er ikke at jage folk ud af byen men at nudge dem til at træffe den nemme og gode beslutning.

Alle andre steder i samfundet ønsker vi dialog og tilfredshed, men når det kommer til diesel- og benzin biler ligerne det nærmest en heksejagt.

El-bilerne skal nok vinde indpas, men lad nu folket selv komme til den beslutning i stedet for at tvinge dem. Utilfredsheden vil tage til i styrke og intensitet og det er ikke befordrende for noget.

Politisk favoriseres El-biler frem for de diesel- og benzinbiler, de betaler en ganske lille miljø-afgift, men de fylder mere, vejer mere og slider i præcis samme omfang på vejene som de fossile biler. Man tager folk, der enten ikke har råd eller lyst til at skifte den fossile bil ud med el, til fange. Dog er man politisk ikke bleg for at indkassere de afgifter som de fossile bilister betaler.

Forslag til anden fremgangsmåde

Man kunne gøre på Vesterbro som man har gjort på Nørrebro, langsomt men insisterende indskrænkning. Istedgade kan evt. lukkes for gennemkørsel og gøres til en cykel/gågade. Dette koncept kan langsomt udvides, herved får alle mulighed for at følge med i forandringerne samt måske undgår man følelsen af overgreb.

Man kunne også lade tiden gå, og se om ikke flere og flere helt af sig selv og ved egen lyst skifter til el-bil. Jeres egne beregninger viser, at denne udvikler er godt i gang og ikke ser ud til at stoppe. På den måde undgår man igen at tvinge folket og lade dem tilbage med følelse af overgreb og tvang.

At lave dette høringssvar, og give beboerne på Vesterbro et talerør er udgangspunktet positivt, men jeg mangler at politiker deltagelse! Jeg ville gerne have set dem i øjnene, det er utilstedeligt at sende en flok embedsmænd der skal stå på mål for denne naive symbolpolitiske ide. Jeg efterlades med en følelse af at dette orienteringsmøde er ren proforma og at beslutning om at gennemføre denne nulemissionszone allerede er besluttet.

Det bliver en sur smily herfra.

Med venlig hilsen

Pernille Rasmussen

Svarnr.: 540 Borger

Vejnavn: Rådhusstræde

Postnr. og by: 1466 København K

Høringssvar:
På det overordnede plan, er det godt med en offensiv træk for at nedbringe transportsektorens udledninger. Sikkerhedsmæssigt hensyn alene taler for udfasning af energi fra ustabile, fjendelige, autokratiske regimer, såsom USA. Men jeg har svært ved at se hvordan fordelene fra denne zone kan skaleres op og udvides til andre steder.

Til den konkrete plan, har jeg følgende kommentar:
1. Zonens navn er upræcist. For det første fremmer det myten om at elbiler ingen emissioner har - de har rigelige, bare andre steder end København. For det andet, kan forbrændingsmotor kører på emissionsfri biobrændsel. Zonen forbyder afbrænding af kulbrinter til transport, derfor synes jeg "Røgfri Transportzone" er mere sigende.

2. Forslagets analyse undervurdere tiltagets positiv effekt på støj. I Kina, hvor de er meget længere frem med elektrificering af vejtrafikken, kan man opleve hvordan gadens lydbillede er fuldstændige ændret når den sidste forbrændingsmotor er væk. Især fravær af intens larm fra knallerter, motorcykler og tunge dieselmotorer gør gadelivet langt mere indbydende. Jeg tror man ville kunne måle den positiv effekt på livskvalitet ved at tælle antallet af åbne vinduer mod fx Istedsgade.

3. Jeg synes at tiltaget mangler gulerødder til kvarterets egne beboer til at nedsætte deres emissioner. Fordi beboer får 'fripas', har de allermindst incitament til at omstille deres kørsel. Beboerne burde tilbydes incitamenter til at skaffe sig af med deres gamle køretøj for at indfri visionen om et område helt fri for afbrænding af kulbrinter.

Svarnr.: 541 Borger

Vejnavn: Flensborggade

Postnr. og by: 1669 København V

Høringssvar:
Indsigelse til forslag om nulemissionszone

Jeg savner dokumentation for forslagets omkostninger, herunder
- udgifter til indførelse af ordningen, bl.a. opsætning af skilte og videoovervågning
- udgifter til administration af ordningen
- udgifter til håndhævelse
- udgifter til reparation af vejbelægning - da elbiler, pga. deres vægt, slider mere på vejbelægningen
- proportionalitet mellem indgrebets omfang og den forventede effekt
- Hvilken betydning vil det have for områderne uden for zonen, bl.a. øget Co2. Jeg tænker ikke, at Københavns Kommune har drøftet utilsigtede effekter med Frederiksberg Kommune? Hvad med det ekstra pres, man pålægger gaderne lige uden for zonen?
- Hvordan vil Københavns Kommune sikrer, at den øgede Co2 fra områderne uden for zonen ikke kommer ind i zonen?

Jeg savner information om,
- hvordan forslaget helt konkret skal implementeres og håndhæves i praksis. Politiet har i øvrigt vigtigere ting at tage sig af end håndhæve en sådan ordning. Det vil være helt urimeligt at pålægge dem denne ekstra arbejdsbyrde
- hvilke konsekvenser forslaget får for borgere med begrænsede økonomiske muligheder for at udskifte deres diesel-/benzinbil, og som har brug for bil for at få deres hverdag til at hænge sammen
- hvordan man vil sikre, at bilejere i tilstødende områder, som har parkeringslicens i

zonen, men ikke har adresse i zonen, kan parkere i zonen?
o hvilke planer Københavns Kommune har for at tage hånd om ældre og udsatte borgere, som vil blive ensomme pga. manglende besøg fra familie og venner?
o hvilke udgifter Københavns Kommune forventer at have til forebyggelse og håndtering af ensomme ældre og udsatte borgere?

Forslaget har et afsnit om offentlig transport, og nævner bl.a. buslinje 23.
o Hvordan vil man sikre, at buslinjen ikke ændre rute eller nedlægges?
o Hvordan vil man sikre, at den offentlige transport ikke bliver dyre? Prisen er allerede utrolig høj, og den stiger hvert år!
o Man skriver i forslaget, at der er mindre end 500 meter til offentlig transport. Det er ikke alle dårligt gående, som kan få handicapkort, og for dem er selv 500 meter meget langt!

Hvis forslaget godkendes, frygter jeg for
- at de små lokale erhvervsdrivende påvirkes, bl.a. ved mistet omsætning (noget de allerede mærker i dag pga. mangel på p-pladser)
- hvordan håndværkere påvirkes, og derfor fravælger området, eller pålægger beboere at betale håndværkernes p-afgifter (det sker allerede i dag!)
- at Københavns Kommune ændres til en død by kun for rige, som har deres ferielejlighed i byen, men reelt ikke bor her. Turisterne kommer for at opleve en levende og sprudende by, de vil med tiden fravælge København, da den mister sin autenticitet
- besøg fra forældre/bedsteforældre/andre relationer/syge, som har ærinder i zonen. Hvordan kommer de på besøg eller til behandling, hvis de ikke må køre ind i zonen uden at skulle købe en ny bil?
- Ensomme ældre, hvis pårørende bor langt væk, og som ikke har råd til at købe ny bil, og ikke bare kan tage det offentlige.
- Ældre, som ikke har handicapskilt, hvis pårørende hjælper med indkøb, både mht. at tage den ældre med ud at handle, eller som handler ind for den ældre. Det kan man ikke byde byens ældre, at det skal ske med offentlig transport!

Kødbyen
Grunden til, at forslaget ikke dækker Kødbyen, er det fordi, at man på rådhuset har erkendt den negative konsekvens, som forslaget har for de erhvervsdrivende?

Generelt
Tiden arbejder i øvrigt for, at bilejere fravælger både diesel- og benzinbiler – ved udgangen af januar 2026 udgør elbiler 19% af bilparken i Danmark. Det giver derfor ingen mening at bruge penge på en så skødesløs måde. Man kunne desuden skære ned på Co2-udledningen ved at sikre tilstrækkeligt med p-pladser, så diesel- og benzinbiler ikke skal køre rundt i halve og hele timer for at finde parkering.

Jeg mener, at resultatet af forslaget bliver en by, som bliver dyrere for alle borgere (bl.a. for at få udført arbejde af håndværkere) og mindre tilgængelig uden, at luftproblemerne bliver væsentligt ændret. Hvis sundhed og miljø var det egentlig mål, ville fokus være på faktiske emissioner, partikler og brændeovne og ikke på, hvilken biltype beboerne er tvungne til at købe.

Jeg mener ikke, at vi som hovedstad kan pålægge hverken Frederiksberg Kommune eller vores gæster denne form for restriktion.

København er landets hovedstad, og med forslaget udelukkes landets diesel- og benzinbilsejere fra et bestemt område. Hvordan kan Københavns Kommune være sig selv bekendt?

Jeg ser forslaget som ren symbolpolitik betalt af borgerne i Københavns Kommune.

Indsigelse til forslag om nulemissionszone

Jeg savner dokumentation for forslagets omkostninger, herunder

- udgifter til indførelse af ordningen, bl.a. opsætning af skilte og videoovervågning
- udgifter til administration af ordningen
- udgifter til håndhævelse
- proportionalitet mellem indgrebets omfang og den forventede effekt

Politiet har vigtigere ting at tage sig af end håndhæve en sådan ordning. Det vil være helt urimeligt at pålægge dem denne ekstra arbejdsbyrde.

Jeg savner dokumentation for effekten, herunder

- Co2-gevinsten, husk at medregne den forurening, som el-biler også bidrager til i både deres fremstilling og når de bortskaffes, samt den energi, der skal bruges til opladning - i spidsbelastningsperioder bliver der importeret kulkraft!
- Hvilken betydning vil det have for områderne uden for zonen, bl.a. øget Co2. Jeg tænker ikke, at Københavns Kommune har drøftet utilsigtede effekter med Frederiksberg Kommune. Hvad med det ekstra pres, man pålægger gaderne lige uden for zonen?
- Hvordan vil Københavns Kommune sikrer, at den øgede Co2 fra områderne uden for zonen ikke kommer ind i zonen?
- Udgifter til reparation af vejbelægning - da elbiler, pga. deres vægt, slider mere på vejbelægningen.

Jeg savner information om,

- hvordan forslaget helt konkret skal implementeres og håndhæves i praksis
- hvilke konsekvenser forslaget får for borgere med begrænsede økonomiske muligheder for at udskifte deres diesel-/benzinbil, og som har brug for bil for at få deres hverdag til at hænge sammen

Hvordan vil man sikre, at bilejere i tilstødende områder, som har parkeringslicens i zonen, men ikke har adresse i zonen, kan parkere i zonen?

Hvis forslaget godkendes, frygter jeg for

- at de små lokale erhvervsdrivende påvirkes, bl.a. ved mistet omsætning (noget de allerede mærker pga. mangel på p-pladser)
- hvordan håndværkere påvirkes, og derfor fravælger området, eller pålægger beboere at betale håndværkerernes p-afgifter (det sker allerede i dag!)
- at Københavns Kommune ændres til en død by kun for rige, som har deres ferielejlighed i byen, men ikke bor her. Turisterne kommer for at opleve en levende og sprudende by, de vil med tiden fravælge København, da den mister sin autensitet
- besøg fra forældre/bedsteforældre/andre relationer/syge, som har ærinder i zonen. Hvordan kommer de på besøg eller til behandling, hvis de ikke må køre ind i zonen uden at skulle købe en ny bil?
- Ensomme ældre, hvis pårørende bor langt væk, og som ikke har råd til at købe ny bil, og ikke bare kan tage det offentlige.
- Ældre, som ikke har handicapskilt, hvis pårørende hjælper med indkøb, både mht. at tage den ældre med ud at handle, eller som handler ind for den ældre. Det kan man ikke byde byens ældre, at det skal ske med offentlig transport

Grunden til, at forslaget ikke dækker Kødbyen, er det fordi, at man på rådhuset har erkendt den negative konsekvens, som forslaget har for de erhvervsdrivende?

Tiden arbejder i øvrigt for, at bilejere fravælger både diesel- og benzinbiler – ved udgangen af januar 2026 udgør elbiler 19% af bilparken i Danmark. Det giver derfor ingen mening at bruge penge på en så skødesløs måde. Man kunne desuden skære ned på Co2-udledningen ved at sikre tilstrækkeligt med p-pladser, så diesel- og benzinbiler ikke skal køre rundt i halve og hele timer for at finde parkering.

Jeg mener, at resultatet af forslaget bliver en by, som bliver dyrere (bl.a. for at få udført arbejde af håndværkere) og mindre tilgængelig uden, at luftproblemerne bliver væsentligt ændret. Hvis sundhed og miljø var det egentlig mål, ville fokus være på faktiske emissioner, partikler og brændeovne og ikke på, hvilken biltype beboerne har råd til.

Har Københavns Kommune overhovedet lovhjemmel til at indføre forslaget?

Jeg mener ikke, at vi som hovedstad kan pålægge hverken Frederiksberg Kommune eller vores gæster denne form for restriktion.

København er landets hovedstad, og med forslaget udelukkes landets diesel- og benzinbilsejere fra et bestemt område. Hvordan kan Københavns Kommune være sig selv bekendt?

Jeg ser forslaget som ren symbolpolitik betalt af beboerne i Københavns Kommune.

Svarnr.: 542 Borger

Vejnavn: Westend

Postnr. og by: 1661 København V

Høringssvar:
Jeg ønsker hermed at gøre indsigelse mod Københavns Kommunes forslag om at indføre en nulemissionszone på Indre Vesterbro.

Jeg er beboer på Indre Vesterbro og er ejer af en lile benzinbil, som jeg har brug for, for at kunne passe mit arbejde uden for byen. Jeg arbejder på alle tider af døgnet og bruger også bilen uden for kommunen i arbejdstiden. Offentlig transport er ikke en mulighed.

Vi beboere i byen er allerede alt for hårdt presset. Den hetz der kører mod os, der har brug for bil og ikke har råd til at skifte til elbil, er fuldstændig urimelig.
Nu foreslås det at stramme grebet yderligere. At gøre Vesterbro til en nulemissionszone.
Det vil, for mange, få fatale konsekvenser. For private som erhvervsdrivende.

For mig personligt, vil det betyde flere ting:
1. Vores familiefester hvor vi mødes i tre generationer, bliver ikke længere afholdt hos mig. Folk kommer langvejs fra og NEJ -offentlig transport er ikke en mulighed for de ældre i familien, samt de med flere små børn og lang transporttid.
Når gæster ikke kan parkere på Vesterbro, hvor parkerer de så, hvis de alligevel ser sig nødsaget til at tage bilen? Så kører de til omegnsgader og kommuner, hvilket vil skabe unødig trafik der. Det kan da ikke være grønt?

2. Jeg bor til leje. Ved nylig renovering af min lejlighed oplevede jeg hvor svært det var at få håndværkere til opgaver i den forbindelse. Ingen af firmaerne havde elbiler og kunne ikke parkere lovligt i nærheden af min opgang. Gulvmanden skulle slæbe tunge maskiner fra bilen og så sig derfor nødsaget til at parkere ulovligt på de massevis af ubenyttede delebilspladser. Det blev dyrt i p-afgifter, som firmaet indregner i opgaver på Vesterbro. Som lejer, kan jeg ikke vælge at benytte andre firmaer, end dem udlejer anviser. Med indførelse af nulemissionszone, vil det betyde, at jeg ikke vil kunne få håndværkere til opgaver i min lejlighed, medmindre jeg altså er villig til at betale en parkeringsafgift på daglig basis i den periode arbejdet pågår.
I øvrigt hører jeg fra flere håndværkere, at de slet ikke vil tage opgaver i København mere -afgifter eller ej.

Vesterbro er en bydel med mange små skønne butikker, cafeer og restauranter. Hvis vi skal lære af den forgangne periode, hvor den såkaldte "middelalderby" er så godt som tømt for parkeringspladser (og vi i stedet kan sidde på grønne københavnerbænke og kigge på kæmpe blomsterkrukker) så kan vi allerede nu se en butiksdød, der fuldstændig ødelægger vores hovdstad og levebrød for de pågældende butiksejere, som har haft erhverv i byen i årevis.
Er det hvad vi ønsker på Vesterbro? En bydel uden liv og små lokale butikker, cafeer, restauranter med gæster udenbys fra? En stor del af de besøgende bliver jo væk, hvis ikke de kan komme til byen og ej heller kan parkere.

Det er mig ubegribeligt, hvordan man kan behandle borgere i kommunen på den måde. Jeg betaler skat og i øvrigt også beboerlicens -men kan ikke parkere min egen bil efter endt arbejde omkring midnat. Med indførelse af nulemissionszone vil grebet om os borgere strammes yderligere. Det føles som fjendtlighed -og har ikke en pind med grøn omstilling at gøre. Med alle de nyeste beregninger herpå, er det vist ikke længere til diskussion.

København -en by for alle?

Svarnr.: 543 På vegne af interesseorganisation eller borger Nordic Legal Advokatanpartsselskab

Høringssvar:
Kære Københavns Kommune

Vi er i vores virksomhed afhængige af, at vi kan køre fra og til arbejde, og fra arbejde ud til kunder. Såfremt nul-emission zone gennemføres uden undtagelser for virksomheder og medarbejdere, vil vi være nødt til at flytte vores virksomhed til et andet område af København, eller til en anden kommune.

Vi skal henstille til, at nul-emission zonen ikke gennemføres, at Kødbyen undtages, eller at virksomheder og virksomheders medarbejdere undtages fra kravene.

Med venlig hilsen
Direktør, Morten Rønde
Nordic Legal Advokatanpartsselskab

Svarnr.: 544 På vegne af interesseorganisation eller borger Markgraf ApS, C/O Copehagen Plaza Hotel CVR 32302610

Høringssvar:
Høringssvar til nulemissionszone på indre Vesterbro

Hotel Copenhagen Plaza anerkender behovet for at reducere udledninger og bidrage til et bedre bymiljø. Men den foreslåede nulemissionszone rejser alvorlige spørgsmål om proportionalitet, timing og hensynet til de virksomheder, der hver dag holder byen i gang. Vores hotel er placeret i zonen, og vi, vores gæster, vores medarbejdere og leverandører vil blive ramt hårdt som direkte konsekvens af forslaget. Vores drift er helt afhængig af stabile, fleksible og hyppige leverancer af alt fra fødevarer og drikkevarer til linnedservice, affaldshåndtering og akutte reparationer. Forslaget indebærer, at en stor del af vores leverandører vil være tvunget til at omlægge deres transport for levering. Det er en investering, som mange, særligt mindre virksomheder, ikke har økonomisk mulighed for at gennemføre på så kort tid.
Konsekvensen vil være højere priser, færre leverandører og en mere sårbar logistik. De øgede omkostninger vil uundgåeligt blive sendt videre i værdikæden og i sidste ende påvirke vores konkurrenceevne og fremgå af gæsternes regning.
Efter vores vurdering er forslaget hverken tilstrækkeligt afbalanceret eller realistisk i sin tidsramme. En så omfattende omstilling bør ske gradvist og i tæt dialog med de berørte brancher. En senere ikrafttrædelse, f.eks. i tråd med EU's anbefalinger om tidligst at indføre en nulemissionszone i 2035, vil give virksomheder og leverandører en reel mulighed for at tilpasse sig uden at undergrave den daglige drift.
Hotel Copenhagen Plaza opfordrer derfor kommunen til at genoverveje modellens udformning, timing og geografiske afgrænsning. Klimaindsatser må ikke gennemføres på en måde, der svækker Vesterbros erhvervsliv og arbejdspladser. Vi deltager gerne i en konstruktiv dialog om løsninger, der reelt forener klimaambitioner med en bæredygtig drift for hoteller og øvrige virksomheder i København.
Med venlig hilsen
Ghazal Jafari

Høringssvar til nulemissionszone på indre Vesterbro

Hotel Copenhagen Plaza anerkender behovet for at reducere udledninger og bidrage til et bedre bymiljø. Men den foreslåede nulemissionszone rejser alvorlige spørgsmål om proportionalitet, timing og hensynet til de virksomheder, der hver dag holder byen i gang.

Vores hotel er placeret i zonen, og vi, vores gæster, vores medarbejdere og leverandører vil blive ramt hårdt som direkte konsekvens af forslaget. Vores drift er helt afhængig af stabile, fleksible og hyppige leverancer af alt fra fødevarer og drikkevarer til linnedservice, affaldshåndtering og akutte reparationer. Forslaget indebærer, at en stor del af vores leverandører vil være tvunget til at omlægge deres transport for levering. Det er en investering, som mange, særligt mindre virksomheder, ikke har økonomisk mulighed for at gennemføre på så kort tid.

Konsekvensen vil være højere priser, færre leverandører og en mere sårbar logistik. De øgede omkostninger vil uundgåeligt blive sendt videre i værdikæden og i sidste ende påvirke vores konkurrenceevne og fremgå af gæsternes regning.

Efter vores vurdering er forslaget hverken tilstrækkeligt afbalanceret eller realistisk i sin tidsramme. En så omfattende omstilling bør ske gradvist og i tæt dialog med de berørte brancher. En senere ikrafttrædelse, f.eks. i tråd med EU's anbefalinger om tidligst at indføre en nulemissionszone i 2035, vil give virksomheder og leverandører en reel mulighed for at tilpasse sig uden at undergrave den daglige drift.

Hotel Copenhagen Plaza opfordrer derfor kommunen til at genoverveje modellens udformning, timing og geografiske afgrænsning. Klimaindsatser må ikke gennemføres på en måde, der svækker Vesterbros erhvervsliv og arbejdspladser. Vi deltager gerne i en konstruktiv dialog om løsninger, der reelt forener klimaambitioner med en bæredygtig drift for hoteller og øvrige virksomheder i København.

Med venlig hilsen

Ghazal Jafari

Svarnr.: 545 Borger

Vejnavn: Sommerstedgade

Postnr. og by: 1718 København V

Høringssvar:
Som borger bosat og opvokset på Vesterbro, med et bankende hjerte for mangfoldighed og sociale sammenhængskraft ønsker jeg hermed at indsende mine bemærkninger til det planlagte forslag om en nulemissionszone på Indre Vesterbro. Forslaget vækker en dyb bekymring for, hvordan zonen vil påvirke det levede liv, de nære relationer og de mennesker, der udgør bydelens sjæl og mangfoldighed.

Den største menneskelige pris ved dette forslag er risikoen for social isolation af vores ældre og svageste medborgere, samt børnefamilier. En bydel må aldrig blive en lukket enklave, hvor adgangen afhænger af, hvilken type teknologi man har råd til at eje. For mange ældre på Vesterbro er det ugentlige besøg fra familien, der bor uden for København, ugens højdepunkt og en vigtig livslinje. Når pårørende med ældre biler eller traditionelle forbrændingsmotorer reelt udelukkes fra at køre helt til døren, skabes der en barriere, som ikke kan løses med en busbillet eller en lang gåtur fra en fjern parkeringsplads (Hvis der er plads og man har råd til det). Vi risikerer, at bedsteforældre ser deres børnebørn sjældnere, fordi logistikken bliver for uoverskuelig og ekskluderende for dem, der ikke har økonomisk råderum til at skifte til elbil her og nu.

Samtidig udfordrer forslaget den fundamentale værdi om, at København skal være en blandet by med plads til alle sociale lag. Ved at indføre en zone, der i praksis kræver en moderne og ofte dyr bilpark når man skal have besøg udefra, sender man et signal om, at visse dele af byen er forbeholdt dem, som har et ressourcestærkt netværk. Det bliver svært at hjælpe familie/venner/bekendte/venner osv. med praktiske gøremål, besøg og pasning. En bydel fungerer bedst, når den er åben og tilgængelig for alle – uanset om man er her som gæst eller som pårørende.

Dertil kommer bekymringen for den utryghed, som de planlagte 10.000 kilometers daglige omvejskørsel vil skabe i de omkringliggende områder. Det føles ikke som en menneskelig gevinst at flytte støj og trafik væk fra én gruppe borgere blot for at lægge et øget pres på naboerne i randområderne, hvor skoleveje og lokaler fællesskaber vil opleve mere gennemkørsel. Man løser ikke et problem ved blot at skubbe det over til naboen; man skaber i stedet splid og følelsen af uretfærdighed. Læg dertil de påståede målinger, som man mener er realistiske, ikke kan redegøres for, hvordan man kommer frem. Her tænker jeg helt konkret på fremtidigt omkørte kilometer, samt hvodan man helt nøjagtig vil redegøre for, hvordan man helt konkret vil måle på det, så det er valide data man fremfører.

Jeg opfordrer derfor indtrængende politikerne til at vægte de bløde værdier og det sociale hensyn højere end de teknokratiske beregninger. Vi bør finde løsninger, der motiverer til grøn omstilling(som sker helt naturligt) uden at straffe de menneskelige relationer og uden at gøre det sværere at være en familie, der holder sammen på tværs af bygrænser og økonomiske skel. Lad os bevare Vesterbro som et sted, hvor man altid kan komme på besøg, og hvor omsorg for hinanden vejer tungere end strenge zonereguleringer.

Svarnr.: 546 Borger

Vejnavn: Vesterfælledvej

Postnr. og by: 1750 København V

Høringssvar:
Indføres der en nul-emmissionzone på Vesterbro, vi emissionstrafikken blot blive rykket ud til de omkringliggende gader - således borgere i udkanten af området vil få yderligere belastning. Det er ikke fair.
Det er mere fair, at der fortsat er emission over hele bydelen.

Det er ikke godtgjort, hvorfor grænsen for nul-emmissionzonen skal gå lige der, hvor det anbefales. Hvorfor er Vesterfælledvej f.eks. omfattet af nulemmission, hvorfor lige Enghavevej. Det virker helt random.

Svarnr.: 547 På vegne af interesseorganisation eller borger Go Hotels

Høringssvar:
Som indehavere af flere hoteller på Vesterbro ønsker vi hermed at indgive vores klare modstand mod det foreliggende forslag om etablering af en nulemissionszone. Vi anerkender behovet for den grønne omstilling, men forslaget i sin nuværende form vil have uoverskuelige negative konsekvenser for hoteldriften og turismen i området.

Vi ønsker at fremhæve følgende kritiske punkter:

1. Leverandører og logistiske udfordringer
Vores hoteller er afhængige af daglige leverancer af alt fra fødevarer og linned til drikkevarer. Mange af vores faste leverandører benytter i dag specialkøretøjer, som endnu ikke findes i nulemissions-udgaver, eller som kræver investeringer, der ikke kan realiseres inden 2029. En zone vil føre til færre leverandører, højere priser og i værste fald manglende leverancer, hvilket underminerer vores forretningsgrundlag.

2. Adgang for håndværkere og servicepartnere
Vedligeholdelse af hoteldrift kræver hurtig adgang for specialiserede håndværkere (VVS, el, elevator-service m.m.). En stor del af de mindre håndværksvirksomheder, vi benytter, råder endnu ikke over el-varebiler, der kan bære deres tunge udstyr. Hvis disse virksomheder udelukkes fra Vesterbro, vil vi opleve markant længere ventetider og højere omkostninger ved kritiske reparationer.

3. Turisme og tilgængelighed
Vesterbro er en international destination. Mange af vores gæster ankommer i bil fra andre dele af Danmark eller udlandet. Da zonen ifølge forslaget træder i kraft for private køretøjer allerede i primo 2028, vil vi reelt skulle afvise en betydelig del af vores gæstegrundlag, som ikke kører i elbil. Dette vil svække Københavns konkurrenceevne som turistby sammenlignet med andre europæiske storbyer.

4. Manglende overgangsordninger og infrastruktur
Vi ser med stor bekymring på, at der i materialet ikke er lagt op til tilstrækkelige dispensationsmuligheder for erhvervsdrivende, der er afhængige af eksterne partnere. Desuden er ladeinfrastrukturen på Vesterbro på nuværende tidspunkt slet ikke gearet til den massive stigning i el-køretøjer, som zonen vil kræve.

Vi opfordrer Borgerrepræsentationen til enten at suspendere forslaget eller som minimum indføre vidtrækkende undtagelser for erhvervskørsel til områdets hoteller og deres leverandører. En nulemissionszone må ikke indføres på bekostning af byens levende erhvervsliv og fundamentet for turismen på Vesterbro.

Med venlig hilsen,

Christopher Valentin & Tim Tidman, COO's Go Hotels
Go Hotel Ansgar & Go Hotel Saga

Svarnr.: 548

Slettet af bruger

Svarnr.: 549 Borger

Vejnavn: Knud Lavards Gade

Postnr. og by: 1730 København V

Høringssvar:
Nej tak til nulemissionszone
Indførelsen af en nulemissionszone på Vesterbro lyder måske som et godt miljøtiltag på papiret, men i virkeligheden vil det skabe flere problemer, end det løser. Det er et tiltag, der risikerer at kvæle det lokale erhvervsliv, og det vil uden tvivl gøre hverdagen både dyrere og mere besværlig for os alle.

En zone, der isolerer os fra nødvendig service
En nulemissionszone vil gøre det markant sværere for håndværkere, reparatører og servicefolk at komme frem. Mange små selvstændige har ikke økonomi til at udskifte deres vognpark til el-køretøjer her og nu. Resultatet? Vi vil opleve længere ventetider og højere priser på alt fra VVS-arbejde til levering af varer, fordi de ekstra omkostninger og logistiske benspænd uundgåeligt ender hos forbrugeren.

Risiko for fald i boligværdien
Beboerne på Vesterbro risikerer et økonomisk tilbageslag. Boligpriserne vil sandsynligvis falde, fordi zonen gør det mindre attraktivt at bo her – hvem vil købe en lejlighed, hvor alt fra renovation til flytning kan blive en logistisk hovedpine, og hvor besøg fra familie eller venner bliver mere besværlige? Tiltaget vil skabe en social skævhed, hvor almindelige mennesker vil opleve deres økonomi blive udhulet af denne politiske restriktion.

Butiksdød og tab af byliv
Vesterbro er kendt for sin unikke sammensætning af små specialbutikker, caféer og gallerier. Disse virksomheder lever af leverancer og kunder – også dem, der kommer langvejs fra. Hvis leverandørerne fravælger området på grund af restriktioner, eller kunderne kører til nabobydelene for at handle, truer det eksistensgrundlaget for vores lokale erhvervsliv. Vi risikerer en bydel med tomme facader, hvor kun de store kæder med de største budgetter har råd til at være med.

Grøn symbolpolitik
En nulemissionszone fjerner ikke miljøudfordringerne, men flytter dem blot til naboområderne. Det er symbolpolitik, der pynter på statistikken for ét kvarter, mens det belaster naboerne og skaber længere køretider og dermed mere samlet udledning. Det er barrierer, der gør alt langsommere uden reel gevinst for klimaet som helhed.

Respektér samfundets tempo
Vi ønsker alle en grønnere by, men den grønne omstilling bør ske gennem incitamenter og naturlig udskiftning – ikke gennem tvang og forbud, der rammer skævt. Ved at forcere denne nulemissionszone gambler Borgerrepræsentationen med Vesterbros dynamik og beboernes økonomi. Beboere og erhvervsdrivende vil spilde timer på omkørsler, ventetider og alternative løsninger. Jeg opfordrer jer derfor kraftigt til at genoverveje forslaget.

Svarnr.: 550 Borger

Vejnavn: Gråstensgade

Postnr. og by: 1677 København V

Høringssvar:
Hele forslaget bærer præg af at det store ønske er at genere bilister mest muligt, der vil komme et kæmpe pres på randområdernes parkeringskapacitet samt at der lavt sat vil bidrage til ca. 1mio ekstra kørte km blot for parkering da der i dagtimerne må forventes en overbelægning. Det er forudsat at det er muligt at flytte nogle ture fra benzinbil til elbil- dette kræver alt andet lig en større inverstering hos den enkelte, desuden forudsættes det at 31% af turene kan skiftes til offentligt transport- det lader til at Rådhuset med tilhørende politikere ikke har observeret at der kan være personer der har bosat sig udenfor metroens

komfortable netværk og derfor ikke vil have en fornuftig transporttid med det offentlige- vi taler her en difference på daglig basis på flere timer, når man taler om at være garant for det gode familieliv- så klinger det noget hult når man tvinger folk til at benytte ineffektive busruter og togsystemer der i bedste fald er forsinkede og ellers er aflyst.
Beregningerne der er udført i rapporten er baseret på tal fra 20237 men da forslaget igangsættes i 2028 forventes effekten at være ca. 6% lavere de oplyste tal (jf. side 10) desuden viser tallene ligeledes at der over en årrække vil komme flere elbiler (sikkert når en velfungerende fossilbil skal skiftes ud)
I forhold til luftforurening vurderes selve effekten at være 0,1% indenfor zonen da der stadig er udledning fra bremser og dæk (side 12)
Til gengæld forventes vejstøj i randzonerne at stige grundet flere vil køre udenom zonen.
Der er ca. 700 varebilerder skal udskiftes for at de må komme i zonen- det kan jo kun være til øget udgift for kunderne og resultatet kan meget vel være at det bliver endnu mere besværligt og bekosteligt at få serviceydelser og håndværkere til bydelen- det foreslås at der leases el-varevogne (side 14), men det ændrer ved at det faktuelt vil være en omkostning for de der bor i zonen, ligeledes forudsættes det at evt. leverandører der stopper med leverance vil give plads til andre leverandører i zonen og det vurderes at prisstigningerne vil være minimale- Forventninger og forudsætninger er jo en gratis omgang fra politikerne da vi som beboere jo ikke har nogen steder at sende en evt. ekstraregning videre til hvis det viser sig at beregningerne og de derved forudsætninger er forkerte.

Det være politiet der skal stå for håndhævelsen af zonen- vil det ikke være mere fornuftigt at politiet bruger ressourcer på at opklare kriminalitet end at skulle suse rundt efter emmisionssyndere.

Forslaget vil ramme socialt skævt da de der har råd blot vil købe en elbil og de der ikke har råd må finde sig i generne. Desuden vil det potentielt gøre at beboere i zonen vil få færre besøg af pårørende hvis de kommer langvejs fra- hvilket kan medføre til ensomhed og manglende trivsel.

Forslaget har meget stor indgriben på beboernes dagligdag og det vil være med et minimum af effekt for sundhed og trivsel- særligt set i lyset af at Metroselskabet såfremt M5 bliver vedtaget vil udlede astronomiske mængder co2 i forbindelse med byggeriet omkring Hovedbanegården og det må alt andet lige forventes at de skal leve op til samme krav som resten af brugerne af zonen- altså ingen benzin eller dieseldrevne køretøjer og maskiner

Det bedste vil være at sløjfet forslaget og alternativt udskyde det til 2035 hvor det ihvertfald tidligere har været meldt ud fra EU at biler skulle være fossilfri- så er der tid til at omstille sig i den process som allerede er igang.

Svarnr.: 551 På vegne af interesseorganisation eller borger Københavns Ældreråd

Høringssvar:
Ældrerådets høringssvar vedr. forslag om nulemissionszone på Indre Vesterbro

Ældrerådet takker for høringen af den 16. januar 2026 vedrørende forslag om etablering af en nulemissionszone på Indre Vesterbro.

Københavns Ældreråd bakker ikke op om forslaget om en nulemissionszone på Indre Vesterbro, da det kan medføre væsentlige konsekvenser for områdets beboere, herunder ældre borgere, samt for deres pårørende.

Forslaget strider imod Ældrerådets mærkesag om genindførelse af fri parkering om

søndagen. Indførelsen af en nulemissionszone kan desuden gøre det sværere at forebygge ensomhed blandt ældre, der bor inden for zonen, idet det kan begrænse muligheden for besøg fra familie og venner. Derudover kan forslaget vanskeliggøre, at bedsteforældre kan hjælpe med pasning af syge børnebørn, der bor inden for zonen, hvis bedsteforældrene selv bor udenfor.

Der er mange ældre borgere, som er gangbesværede, og ikke har mulighed for at gå længere afstande, men som ikke omfattet af handicapordninger, og derfor også vil være omfattet af nulemissionszonen. Ældrerådet vurderer derfor, at en gruppe ældre borgere risikerer at komme i klemme med forslaget.

Ældrerådet er desuden bekymret for den reelle effekt af etableringen af en nulemissionszone. Erfaringer fra tidligere tiltag, herunder den grønne trafikvej på Stefansgade, har ikke vist sig at have en betydelig effekt. Derudover er Ældrerådet bekymrede for risikoen for, at trafikken i stedet flyttes til omkringliggende veje, herunder Gammel Kongevej, uden at den samlede trafikbelastning reduceres væsentligt. Udfasningen af fossilbiler er allerede i gang, og en stor andel af nye biler er elbiler, hvilket rejser spørgsmål om forslaget vil have en reel langsigtet effekt.

Ældrerådet foreslår, at man i stedet overvejer etablering af en trafikø eller lignende løsning, der kan forhindre gennemkørsel, men fortsat give mulighed for at køre ind i området for at besøge familie, venner mv.

Samlet set kan Ældrerådet ikke støtte forslaget om etablering af en nulemissionszone på Indre Vesterbro, da vi vurderer, at de negative konsekvenser for ældre borgere og deres netværk overstiger den effekt, forslaget forventes at have.

På vegne af Ældrerådet
Kirsten Nissen
Formand for Københavns Ældreråd
Peder Blom
Formand for Københavns Ældreråds Teknik- og Miljøudvalg

Klima-, Miljø- og Teknikforvaltningen
Københavns Kommune

25. februar 2026

Ældrerådets høringssvar vedr. forslag om nulemissionszone på Indre Vesterbro

Ældrerådet takker for høringen af den 16. januar 2026 vedrørende forslag om etablering af en nulemissionszone på Indre Vesterbro.

Københavns Ældreråd bakker ikke op om forslaget om en nulemissionszone på Indre Vesterbro, da det kan medføre væsentlige konsekvenser for områdets beboere, herunder ældre borgere, samt for deres pårørende.

Forslaget strider imod Ældrerådets mærkesag om genindførelse af fri parkering om søndagen. Indførelsen af en nulemissionszone kan desuden gøre det sværere at forebygge ensomhed blandt ældre, der bor inden for zonen, idet det kan begrænse muligheden for besøg fra familie og venner. Derudover kan forslaget vanskeliggøre, at bedsteforældre kan hjælpe med pasning af syge børnebørn, der bor inden for zonen, hvis bedsteforældrene selv bor udenfor.

Der er mange ældre borgere, som er gangbesværede, og ikke har mulighed for at gå længere afstande, men som ikke omfattet af handicapordninger, og derfor også vil være omfattet af nulemissionszonen. Ældrerådet vurderer derfor, at en gruppe ældre borgere risikerer at komme i klemme med forslaget.

Ældrerådet er desuden bekymret for den reelle effekt af etableringen af en nulemissionszone. Erfaringer fra tidligere tiltag, herunder den grønne trafikvej på Stefansgade, har ikke vist sig at have en betydelig effekt. Derudover er Ældrerådet bekymrede for risikoen for, at trafikken i stedet flyttes til omkringliggende veje, herunder Gammel Kongevej, uden at den samlede trafikbelastning reduceres væsentligt. Udfasningen af fossilbiler er

allerede i gang, og en stor andel af nye biler er elbiler, hvilket rejser spørgsmål om forslaget vil have en reel langsigtet effekt.

Ældrerådet foreslår, at man i stedet overvejer etablering af en trafikø eller lignende løsning, der kan forhindre gennemkørsel, men fortsat give mulighed for at køre ind i området for at besøge familie, venner mv.

Samlet set kan Ældrerådet ikke støtte forslaget om etablering af en nulemissionszone på Indre Vesterbro, da vi vurderer, at de negative konsekvenser for ældre borgere og deres netværk overstiger den effekt, forslaget forventes at have.

På vegne af Ældrerådet

Kirsten Nissen
Formand for Københavns Ældreråd

Peder Blom
Formand for Københavns Ældreråds Teknik- og Miljøudvalg

Københavns Ældreråd

aeldreraadet@kk.dk

www.aeldreraadet.kk.dk

Svarnr.: 552 På vegne af interesseorganisation eller borger Wallmans A/S / Cirkusbygningen

Høringssvar:
Vedhæftet er vores hørringssvar.

Venlig hilsen

Wallmans/Cirkusbygningen

Wallmans Cirkusbygningen - Høringssvar vedrørende nulemissionszone på Indre Vesterbro

Vi lever af, at mennesker vælger at bruge en aften i København på kultur, underholdning og fællesskab. Det kræver, at det er enkelt og attraktivt at komme til os. I forvejen konkurrerer vi med mange andre tilbud, både i og uden for byen. Når der indføres nye restriktioner i et centralt område af København, skabes der endnu en barriere for dem, der skal ind til byen.

Man kan sammenligne det med at gøre en 100 meter sprint til et 110 meter hækkeløb, men kun for nogle særligt udvalgte i startopstillingen. For borgere og gæster, der ejer ældre biler eller kommer langvejs fra, bliver turen mere besværlig, dyrere eller i nogle tilfælde praktisk umulig. Andre kan fortsat løbe frit. Den forskelsbehandling risikerer at påvirke adfærden: Hvis det opleves som mere kompliceret at tage ind til byen, vælger nogle ganske enkelt noget andet.

Det rammer ikke kun virksomheder inden for zonen. For Wallmans Cirkusbygningen betyder det, at en del af vores gæstegrundlag kan blive påvirket, selvom vi fysisk ligger uden for området. Mange af vores gæster kombinerer restaurantbesøg, hotelovernatning og kulturelle oplevelser i byen. Når adgangen til et centralt område begrænses, påvirker det hele byens samlede attraktivitet som destination.

Derudover vil vores leverandører og samarbejdspartnere blive berørt af kravene i zonen. Når transportomkostninger stiger, og fleksibiliteten falder, forplanter det sig i hele værdikæden, også til virksomheder uden for selve afgrænsningen. Reguleringens effekter stopper ikke ved bydelsskiltene.

Wallmans Cirkusbygningen støtter ambitionen om at reducere udledninger og fremme en grønnere by. Men omstillingen bør ikke ske på en måde, der utilsigtet skaber barrierer for mobilitet, begrænser tilgængeligheden og svækker byens samlede oplevelses- og erhvervsliv.

Vi opfordrer til, at Københavns Kommune følger EU's anbefalinger, så vi ikke skaber unødige konsekvenser for gæster, mobilitet og erhverv. En grøn omstilling skal gøre byen mere attraktiv, ikke mere besværlig at besøge.

Med venlig hilsen
Wallmans Cirkusbygningen

Svarnr.: 553 Borger

Vejnavn: Sønder Boulevard

Postnr. og by: 1720 København V

Høringssvar:
Imens jeg godt kan forstå idegrundlaget bag nulemissionszone, og ønsker selv en kommune med fokus på miljøhensyn, er forslaget ikke den rette. Selvom jeg bor indenfor zonen, og er derfor ikke direkte påvirket af hvordan hverdagen vil være for andre for at komme igennem nulemissionszonen, vil det være en upraktisk belastning på alle andre vi deler kommunen med. Det er ligesom at opsætte en betalingsmur for at komme fra Vesterbro og igennem Frederiksberg til Nørrebro, som vil gøre hverdagen mere upraktisk for alle. København og rådhuset forestiller sig (på så mange andre måder) en kommunen hvor borgere er mobilt og kan smage og prøve det hele, og udnytte alle de fantastiske ting der foregår i erhvervslivet og fritidslivet - på tværs af hele byen. Dette bliver begrænset for mange med at sætte en nulemissionsmur op. Nogle gang skal man jo bruge en bil, hvor det offentlige transportmuligheder ikke kan nå eller hjælp.

I forvejen er infrastrukturen for elbiler urealistisk ift. efterspørgslen. Jeg har en hybrid bil, som jo ikke er en elbil, og det er umuligt at finde parkering da så mange pladser allerede er omdannet til el- og eldelbilplader.

Med at fjerne et hjørne af København fra adgang til alle skaber en adskilte og usammenhængende by - for os som Vesterbroere og for hele byen

Svarnr.: 554 Borger

Vejnavn: Oehlenschlægersgade

Postnr. og by: 1663 København V

Høringssvar:
Dette høringssvar indsendes som reaktion på Københavns Kommunes forslag om etablering af en nulemissionszone på Indre Vesterbro. Mens intentionen om en grønnere by er sympatisk, hviler forslaget på et svagt og uproportionalt grundlag. Gennemgangen af forslagets faktiske konsekvenser viser, at de reelle gevinster er marginale, mens ulemperne eksporteres til nabokvartererne og pålægger beboerne unødige byrder.

Nedenfor gennemgås de primære argumenter imod forslaget:

1. Klimamæssig effekt og fremme af elbiler er marginal og uproportional

En nulemissionszone på Vesterbro forsøger reelt at løse et problem, der allerede er ved at løse sig selv. Markedet er i fuld gang med at omstille sig, og fremskrivninger viser, at elbiler under alle omstændigheder vil udgøre en hastigt voksende del af bilparken i de kommende år. Moderne fossilbilers partikelforurening er desuden kraftigt reduceret de senere år; en moderne dieselbil udleder i dag færre partikler, end den suger ind. Målet om en fossilfri bilpark vil ske naturligt, helt uden dette forslag.

Effekten af zonen er da også minimal. Forvaltningens egne rådgivere (COWI) anslår, at zonen kun vil få ca. 0,8 % af regionens bilejere til at fremrykke skiftet til en elbil. At kalde dette en "massiv effekt" er en stærk overdrivelse. Til gengæld er forslaget stærkt uproportionalt: Man bebyrder over 30.500 beboere på Vesterbro med en mere besværlig hverdag, hvor det bliver sværere og dyrere at få adgang til varer, håndværkere og taxaer. Denne massive byrde pålægges de lokale beboere blot for at ændre adfærden hos anslået 6.300-6.700 pendlere bosat uden for kommunen.

Endelig er der et alvorligt juridisk problem. Zonen skal overholde EU's regler om varernes og arbejdskraftens frie bevægelighed. Kommunen skal over for EU-Kommissionen kunne

bevise, at en zone på Indre Vesterbro er et nødvendigt og afgørende skridt for at nå klimamålene. Med en så marginal effekt på udskiftningen af bilparken er det yderst vanskeligt at se, hvordan kommunen vil løfte den bevisbyrde.

2. Luftforurening og støj flyttes blot ud af zonen

Det fremføres som et hovedargument, at zonen vil mindske luftforurening og støj. Men den samlede trafikmængde for hele bilparken vil reelt ikke falde; den flyttes blot til områderne uden for zonen. Der er intet i den foreslåede model, der giver et reelt og indiskutabelt belæg for, at en lokal afspærring i København reelt fører til markant færre kørte kilometer på landsplan.

Hvad angår partikelforurening, er forslaget præget af en blind vinkel. Det overses, at elbiler er betydeligt tungere end fossilbiler. Det medfører et øget slid på dæk, bremser og veje, hvilket skaber mere vejstøv; en hastigt voksende kilde til forurening, som elbiler ikke løser. For hver 500 kg ekstra vægt stiger partikeludledningen fra dæk med ca. 25 %. Forslaget kan derfor øge partikelforureningen i stedet for at mindske den.

3. Mindre trængsel og bedre p-forhold er usolidarisk politik

Trafikken og parkeringsproblemerne løses ikke af dette forslag; de eksporteres blot ud af zonen. Beregningerne viser direkte, at zonen vil tvinge op mod 5.200 biler til dagligt at lede efter parkering i randområderne (f.eks. på Frederiksberg og det øvrige Vesterbro), hvor belægningen på parkeringspladserne i forvejen mange steder er kritisk høj (op til 96 %).

Samtidig anslås det, at forslaget i sin nuværende form vil tvinge den gennemkørende trafik ud på alternative ruter, hvilket skaber omkring 5.000 ekstra kørte kilometer og dermed øget trængsel dagligt. Forslaget er usolidarisk over for nabokvarterne, da Vesterbro i praksis blot skubber sine egne trafik- og parkeringsproblemer over kommunegrænsen og ind i nabogaderne frem for reelt at løse dem.

På baggrund af ovenstående opfordres Borgerrepræsentationen til at forkaste forslaget.

Svarnr.: 555 På vegne af interesseorganisation eller borger Maestro Vin Aps

Høringssvar:
Jeg ønsker hermed at afgive høringssvar i forbindelse med den foreslåede indførelse af nulemissionszone på Indre Vesterbro.

Som erhvervsdrivende i området ser jeg med bekymring på de konsekvenser, en nulemissionszone vil have for rekruttering, fastholdelse og de samlede driftsvilkår for lokale virksomheder.

1. Rekruttering og fastholdelse af medarbejdere

Det er i forvejen en udfordring at rekruttere kvalificerede medarbejdere – særligt inden for detailhandel, service og specialiserede fagområder. Mange medarbejdere pendler fra omegnskommuner, hvor elbil endnu ikke er et realistisk alternativ, enten af økonomiske eller praktiske årsager.

Indførelsen af en nulemissionszone vil i praksis påtvinge medarbejdere betydelige ekstraudgifter til anskaffelse af nye køretøjer for at kunne passe deres arbejde. Dette skaber en skævvridning, hvor ansatte uden økonomisk råderum rammes hårdest.

Konsekvensen risikerer at blive:

- Sværere rekruttering

- Øget personaleomsætning
- Vanskeligere fastholdelse af dygtige og erfarne medarbejdere

For mindre virksomheder kan selv få ubesatte stillinger have mærkbar negativ effekt på driften.

2. Øgede omkostninger for virksomheder

Ud over medarbejdernes situation vil virksomhederne selv blive pålagt betydelige omkostninger. Mange mindre virksomheder anvender varebiler til leverancer, indkøb og serviceopgaver. En tvungen udskiftning til el-køretøjer indebærer:

- Store investeringsomkostninger
- Usikkerhed om rækkevidde og driftssikkerhed
- Begrænsede muligheder for leasing eller brugtmarked
- Potentielle driftsforstyrrelser i overgangsperioden

For små og mellemstore virksomheder med begrænsede marginer kan dette få reel betydning for overlevelse og konkurrenceevne.

3. Risiko for affolkning af erhvervsliv

Indre Vesterbro er kendetegnet ved specialbutikker, mindre erhvervsdrivende og lokalt forankrede virksomheder. En for hurtig og rigid implementering af nulemissionszone kan medføre, at virksomheder vælger at flytte ud af området, hvilket vil svække bydelens mangfoldighed og handelsliv.

4. Forslag til justeringer

Såfremt en nulemissionszone gennemføres, bør følgende overvejes:

- Længere overgangsperiode
- Dispensationer for medarbejdere og mindre virksomheder
- Målrettede støtteordninger eller tilskud til omstilling
- Særlige regler for varelevering og erhvervskørsel
- Grundig konsekvensanalyse med fokus på lokale erhverv

Den grønne omstilling er vigtig, men den bør ske i balance med erhvervslivets realiteter og arbejdsmarkedets dynamik.

Afslutningsvis opfordrer jeg til, at beslutningen træffes på et oplyst grundlag, hvor de erhvervsmæssige konsekvenser vægtes lige så højt som de miljømæssige ambitioner.

Med venlig hilsen

Jesper Laugesen
Maestro Vin
Colbjørnsensgade 3

Cvr. 42294055

Svarnr.: 556 Borger

Vejnavn: Sønder Boulevard

Postnr. og by: 1720 København V

Høringssvar:
Det var med megen undren og forargelse, da jeg blev bekendt med den nye borgerrepræsentation i København uigennemtænkte forslag om at forbyde IKKE EL - drevne køretøjer, at indkøre på indre Vesterbro. Jeg er af den mening, at hvis et sådan

forslag var blevet fremlagt inden kommunevalget fra venstrefløjen ville den politiske sammensætning i borgerrepræsentationen været noget anderledes - og at sådan et forslag ville ikke have set dagens lys.
Hvis et sådan forslag bliver gennemført vil det give en usynlig ring om indre Vesterbro (som den forhenværende Berlinermur) hvor indfaldsvejene bliver kontrolpunkter med formodentlige kontrollør, hvis formål vil være at udskrive bøder. Uanset hvilken kontrolfunktion der indføres bliver det endnu en straffeaktion mod de i forvejen afgiftsplagede - IKKE EL - Bilejere - og dermed en yderligere dyb kløft mellem A og B holdet.
Den frihed det er, at købe den bil man har brug for og råd til at købe er en væsentlig faktor hvor infrastrukturen er en mangelvarer uden for storbyerne herunder København.
Forslaget vil afholde mange for, at komme på Vesterbro ikke mindst fra omegnskommunerne m.fl. (et sådan dekretforslag vil give IKKE EL- bilejere etunødvendigt besøgsproblem der ikke står i forhold til co2 effekten).

Med et sådan enøjet forslag isolerer borgerrepræsentationen indre Vesterbro og ophøjer sig selv til en stat i staten borgerrepræsentationens fornemmeste opgave er, at sørge for trivsel - udvikling og mangfoldighed.
Det indebærer dette forslag ikke - tværtimod tenderer det til endnu et dekret (jvf biler der IKKE kører på el FÅR parkeringsafgifter når de holder på p Pladser der er forbeholdt elbiler - endnu en diskriminering).
Håber at regeringen og hermed Miljøstyrelsen under ingen omstændigheder godkender et sådan enfoldigt diskriminerende forslag.

Svarnr.: 557 Borger

Vejnavn: Sigerstedgade

Postnr. og by: 1729 København V

Høringssvar:
Høringssvar vedrørende etablering af nulemissionszone på Indre Vesterbro
Jeg ønsker hermed at indsende mine bemærkninger til forslaget om etablering af nulemissionszone på Indre Vesterbro.
Jeg forstår og anerkender intentionen om at forbedre luftkvaliteten og reducere udledninger i byen. Jeg savner dog en mere samlet og gennemsigtig redegørelse for konsekvenserne for beboere, trafiksikkerhed og daglig drift i området.
Valg af bydel og dokumentation for effekt
Jeg savner en tydelig og aktuel begrundelse for, hvorfor netop Vesterbro er udvalgt frem for andre bydele, som fx Nørrebro, hvor der i forvejen mindre trafik på grund af de strækninger hvor kun busser må køre. Det fremstår uklart, hvilke konkrete og opdaterede kriterier der har været afgørende for beslutningen.
Samtidig savner jeg dokumentation for den forventede effekt.
Hvor stor reduktion i partikler, NOx og CO2 forventes konkret?
Hvordan måles effekten, og hvordan adskilles den fra øvrige påvirkninger i området?
Det er væsentligt, at beslutningen baseres på dokumenterbare og realistiske forbedringer, særligt når indgrebet påvirker både beboere og erhverv.
Metrobyggeri og tung trafik
I de kommende år vil metrobyggeriet på Vesterbro medføre betydelig tung trafik med mange lastbiler dagligt.
Hvordan vil man sikre retvisende målinger af luftkvaliteten i en periode, hvor området samtidig belastes af omfattende byggeaktivitet?
Er der foretaget beregninger af den samlede CO2 udledning og partikelbelastning fra metrobyggeriet, og indgår dette i vurderingen af den samlede klimaeffekt?
Der er risiko for, at den ønskede forbedring udvandes i en årrække, hvilket bør indgå i den samlede vurdering.
Trafiksikkerhed og skolevej
Forslaget kan medføre ændrede trafikmønstre, som kan påvirke trafiksikkerheden.
Min søn benytter bus 11 til skole. For at komme til stoppestedet skal han krydse vejen et sted, hvor der tidligere har været advarselslamper, som nu er fjernet. Dette har reduceret

bilisternes opmærksomhed betydeligt.
Hvis trafikpresset øges omkring Dybbølsbro Station og via Ingerslevsgade som følge af omlægninger, kan det forværre situationen yderligere. I de mørke vintermåneder, hvor både børn og voksne færdes i området, er synlighed og opmærksomhed afgørende.
Jeg savner en konkret vurdering af konsekvenserne for skoleveje og fodgængersikkerhed samt en plan for eventuelle trafiksikkerhedsforbedringer.
Det undre mig der ikke er afsat penge af til at forbereder disse tiltag.
Parkering og afsætning
Der er risiko for, at parkering forskydes til Ingerslevsgade, hvor kapaciteten allerede er presset.
Manglende parkeringsmuligheder kan føre til uhensigtsmæssig parkering og problematisk af og pålæsning af varer, hvis folk tænker de hurtigt lige kan levere vare og holde med nødblink. Ved godt dette ikke er lovligt, men det er trosant sådan det fungere nu, bare på de små gader. Dette vil forværre færdsel på vejen, specielt når det også er en udrykningsvej. Er beredskab være med i overvejelserne og er der taget hensyn til dette.
Hvordan vil kommunen sikre, at området ikke oplever forringede parkeringsforhold og øget konflikt mellem trafikanter?
Gæster, levering og daglig drift
Som beboer og bestyrelsesmedlem i både andelsforening og gårdlaug ser jeg praktiske udfordringer i den daglige drift.
Ordningen kan påvirke:
- gæster og familie. Herunder pasning hjælp til børn af familie)
- pasningshjælp til børn og hjemmepleje (jeg regner med ambulancer, politi og brandbiler er undtaget reglen)
- dagligvarelevering
- større leverancer, såsom møbler eller anden, hvor bilen er under de 12 tons, som jeg har forstået er grænsen
- håndværkere og servicefirmaer

Ikke alle aktører har mulighed for at skifte til el køretøjer på kort sigt. Uden en realistisk overgangsordning kan dette medføre betydelige driftsmæssige udfordringer for ejendomme og foreninger.
Social og økonomisk påvirkning
Der bør også ses på den sociale balance i ordningen.
En nulemissionszone kan medføre økonomisk pres på beboere og mindre erhvervsdrivende, som ikke har mulighed for at investere i nyt køretøj.
Jeg er bekymret for, at området kan blive mindre attraktivt og presse beboere væk, særligt dem der har boet her i mange år, social udsat eller økonomisk dårlig stillet. Det vil være meget dårlig, hvis vi minimere diversitet i bydelen, fordi folk ikke har råd til at omlægge deres liv i den hastighed.
Evaluering og fleksibilitet
Det bør sikres, at ordningen evalueres løbende med mulighed for justering, hvis de negative konsekvenser viser sig større end forventet.
Derudover foreslår jeg, at der etableres en fleksibel gæsteordning, hvor beboere kan registrere og give midlertidig tilladelse til køretøjer med et konkret ærinde relateret til boligen. Dette kan nemt gøres via en app, som er koble op på ens Mitid, så det er en korrekt person der bor i området og så indtaster man nummerplade på den pågælende bil og evt hvad den skal.
Denne app skal selvfølgelig være koble op på KK parkeringsafdeling, så de kan se når de er ude og sikre ordentlig forhold og måske de skal være med i udviklingen.
En sådan model kan reducere unødig trafik og samtidig minimere den impact som dette forsøg vil have på folks liv.

Afslutningsvis vil jeg understrege, at jeg støtter ambitionen om renere luft og en mere bæredygtig by. Jeg efterlyser dog en mere helhedsorienteret vurdering, hvor klimaeffekt, trafiksikkerhed, praktisk drift og sociale konsekvenser indgår samlet i beslutningsgrundlaget.

teksten er også vedhæftet.

Høringssvar vedrørende etablering af nulemissionszone på Indre Vesterbro

Jeg ønsker hermed at indsende mine bemærkninger til forslaget om etablering af nulemissionszone på Indre Vesterbro.

Jeg forstår og anerkender intentionen om at forbedre luftkvaliteten og reducere udledninger i byen. Jeg savner dog en mere samlet og gennemsigtig redegørelse for konsekvenserne for beboere, trafiksikkerhed og daglig drift i området.

Valg af bydel og dokumentation for effekt

Jeg savner en tydelig og aktuel begrundelse for, hvorfor netop Vesterbro er udvalgt frem for andre bydele, som fx Nørrebro, hvor der i forvejen mindre trafik på grund af de strækninger hvor kun busser må køre. Det fremstår uklart, hvilke konkrete og opdaterede kriterier der har været afgørende for beslutningen.

Samtidig savner jeg dokumentation for den forventede effekt.
Hvor stor reduktion i partikler, NOx og CO2 forventes konkret?
Hvordan måles effekten, og hvordan adskilles den fra øvrige påvirkninger i området?

Det er væsentligt, at beslutningen baseres på dokumenterbare og realistiske forbedringer, særligt når indgrebet påvirker både beboere og erhverv.

Metrobyggeri og tung trafik

I de kommende år vil metrobyggeriet på Vesterbro medføre betydelig tung trafik med mange lastbiler dagligt.

Hvordan vil man sikre retvisende målinger af luftkvaliteten i en periode, hvor området samtidig belastes af omfattende byggeaktivitet?

Er der foretaget beregninger af den samlede CO2 udledning og partikelbelastning fra metrobyggeriet, og indgår dette i vurderingen af den samlede klimaeffekt?

Der er risiko for, at den ønskede forbedring udvandes i en årrække, hvilket bør indgå i den samlede vurdering.

Trafiksikkerhed og skolevej

Forslaget kan medføre ændrede trafikmønstre, som kan påvirke trafiksikkerheden.

Min søn benytter bus 11 til skole. For at komme til stoppestedet skal han krydse vejen et sted, hvor der tidligere har været advarselslamper, som nu er fjernet. Dette har reduceret bilisternes opmærksomhed betydeligt.

Hvis trafikpresset øges omkring Dybbølsbro Station og via Ingerslevsgade som følge af omlægninger, kan det forværre situationen yderligere. I de mørke vintermåneder, hvor både børn og voksne færdes i området, er synlighed og opmærksomhed afgørende.

Jeg savner en konkret vurdering af konsekvenserne for skoleveje og fodgængersikkerhed samt en plan for eventuelle trafiksikkerhedsforbedringer.
Det undre mig der ikke er afsat penge af til at forbereder disse tiltag.

Parkering og afsætning

Der er risiko for, at parkering forskydes til Ingerslevsgade, hvor kapaciteten allerede er presset.

Manglende parkeringsmuligheder kan føre til uhensigtsmæssig parkering og problematisk af og pålæsning af varer, hvis folk tænker de hurtigt lige kan levere vare og holde med nødblink. Ved godt dette ikke er lovligt, men det er trosant sådan det fungere nu, bare på de små gader. Dette vil forværre færdsel på vejen, specielt når det også er en udrykningsvej. Er beredskab være med i overvejelserne og er der taget hensyn til dette.

Hvordan vil kommunen sikre, at området ikke oplever forringede parkeringsforhold og øget konflikt mellem trafikanter?

Gæster, levering og daglig drift

Som beboer og bestyrelsesmedlem i både andelsforening og gårdlaug ser jeg praktiske udfordringer i den daglige drift.

Ordningen kan påvirke:

- gæster og familie. Herunder pasning hjælp til børn af familie)
- pasningshjælp til børn og hjemmepleje (jeg regner med ambulancer, politi og brandbiler er undtaget reglen)
- dagligvarelevering
- større leverancer, såsom møbler eller anden, hvor bilen er under de 12 tons, som jeg har forstået er grænsen
- håndværkere og servicefirmaer

Ikke alle aktører har mulighed for at skifte til el køretøjer på kort sigt. Uden en realistisk overgangsordning kan dette medføre betydelige driftsmæssige udfordringer for ejendomme og foreninger.

Social og økonomisk påvirkning

Der bør også ses på den sociale balance i ordningen.

En nulemissionszone kan medføre økonomisk pres på beboere og mindre erhvervsdrivende, som ikke har mulighed for at investere i nyt køretøj.

Jeg er bekymret for, at området kan blive mindre attraktivt og presse beboere væk, særligt dem der har boet her i mange år, social udsat eller økonomisk dårlig stillet. Det vil være meget dårlig, hvis vi minimere diversitet i bydelen, fordi folk ikke har råd til at omlægge deres liv i den hastighed.

Evaluering og fleksibilitet

Det bør sikres, at ordningen evalueres løbende med mulighed for justering, hvis de negative konsekvenser viser sig større end forventet.

Derudover foreslår jeg, at der etableres en fleksibel gæsteordning, hvor beboere kan registrere og give midlertidig tilladelse til køretøjer med et konkret ærinde relateret til boligen. Dette kan nemt gøres via en app, som er koble op på ens Mitid, så det er en korrekt person der bor i området og så indtaster man nummerplade på den pågælende bil og evt hvad den skal. Denne app skal selvfølgelig være koble op på KK parkeringsafdeling, så de kan se når de er ude og sikre ordentlig forhold og måske de skal være med i udviklingen.

En sådan model kan reducere unødig trafik og samtidig minimere den impact som dette forsøg vil have på folks liv.

Afslutningsvis vil jeg understrege, at jeg støtter ambitionen om renere luft og en mere bæredygtig by. Jeg efterlyser dog en mere helhedsorienteret vurdering, hvor klimaeffekt, trafiksikkerhed, praktisk drift og sociale konsekvenser indgår samlet i beslutningsgrundlaget.

Svarnr.: 558 Borger

Vejnavn: Slesvigsgade

Postnr. og by: 1762 København V

Høringssvar:
Jeg synes der i forvejen er mange udfordringer ved at have en bil i byen, derfor er jeg imod forslaget. Vi vil gerne beholde og oprette liv og forretninger i nærområdet. Og det synes jeg, det her forslag besværliggør.

Svarnr.: 559 Borger

Vejnavn: Slesvigsgade

Postnr. og by: 1762 København V

Høringssvar:
Jeg er imod, byen skal være for alle, også folk der har en almindelig bil og ikke har råd til en elbil, jeg er imod forbud, men tiden skifter folk, hvis det er attraktivt og skifte til elbil.

Svarnr.: 560 Borger

Vejnavn: Kaliforniensvej

Postnr. og by: 2300 København S

Høringssvar:
Jeg skriver som franchisetager af McDonald's på Hovedbanegården, som til daglig leverer mad og service til rejsende og folk på farten på Københavns Hovedbanegård. Det er vi glade for at få lov til at gøre.

Københavns Kommune har d. 11. februar sendt forslag til en nulemissionszone på Indre Vester-bro i offentlig høring. Ifølge materialet vil zonen indebære krav om, at kun nulemissionskøretø-jer må køre inden for den afgrænsede zone, med få undtagelser for beboere, og planlagt ikraft-trædelse fra 2028 for private og 2029 for erhverv.

Vi anerkender intentionen om at forbedre luftkvalitet og reducere støj i de tætte byområder. Men de foreslåede afgrænsninger vil få væsentlige, negative konsekvenser for driften på og om-kring Hovedbanegården. Vi er på vores restaurant afhængige af både egne leverancer og en bred kreds af eksterne leverandører og håndværkere, som skal kunne tilgå området for at sikre stabil drift.

Hovedbanegården er et kritisk trafikknudepunkt, hvor tusinder af borgere, rejsende og pendlere dagligt færdes. Området er omkranset af Vesterbrogade (og Banegraven), Bernstorffsgade, Re-ventlowsgade og Tietgensgade. Indenfor de gader fungerer området, der understøtter Hovedba-negården, som et nødvendigt logistikrum for varelevering, servicekørsel, daglige driftsopgaver og håndværksmæssige reparationer.

Høringsmaterialet understreger selv, at nulemissionszonen vil få betydning for trafikafvikling og erhvervskørsel i og omkring zonen. Samtidig viser erfaringer fra tidligere politiske drøftelser, at nulemissionszoner kan påvirke erhverv markant og kræver langsigtede overgangsordninger.

For virksomheder som vores – der opererer i et område med begrænset adgang, ingen alterna-tive aflæsningssteder og løbende behov for teknisk service – skaber dette en uforholdsmæssigt stor byrde.

Hvis hele området omkring Hovedbanegården omfattes af nulemissionszonen, vil konsekvenser-ne være følgende:

- Store omstillingsomkostninger: Vores egne leverandører, som ofte kommer langvejs

fra og endnu ikke har mulighed for at omstille til nulemissionskøretøjer, vil blive pålagt betydelige investeringer i nye varevogne. Dette er en omstilling, der realistisk tager mange år - længere end de planlagte 2028–2029-deadlines.

- Tabt fleksibilitet og driftsstabilitet: Håndværkere med specialkompetencer skal kunne rykke ud med kort varsel. At indføre et adgangskrav, som mange endnu ikke kan opfylde, vil skabe forsinkelser, højere omkostninger og potentielt driftsstop.
- Øgede driftsomkostninger for os – lokal belastning for omløbskørsel: Leverancer vil blive tvunget til at finde fjerne parkeringsmuligheder udenfor zonen og fragte varer over stør-re afstande til Hovedbanegården. Det giver mere tidsforbrug, større behov for manuel håndtering, øgede omkostninger og paradoksalt nok mere lokal belastning fra omløbskørsel.

Derudover er Hovedbanegården altså et regionalt knudepunkt, hvor store dele af trafikken er nødvendig og funktionelt uundgåelig – modsat lokal, ikke-tvingende gennemkørsel.

LØSNING
For at sikre reel balance mellem miljøhensyn og byens funktionalitet foreslår jeg, at man flytter zonens grænse til Vesterbrogade, og undtager området omkring Hovedbanegården.

Som jeg forstår høringsmaterialet, lægger man selv op til, at undtagelser kan give plads til særli-ge behov, og at zonens afgrænsning skal afveje både trafik, erhverv og miljø. Et samlet undtagel-sesområde omkring Hovedbanegården er derfor både nødvendigt, fagligt og praktisk velbegrun-det.

Jeg støtter Københavns Kommunes ambition om at forbedre miljøet i byen. Men forslaget vil i sin nuværende form rammer kritiske erhvervsfunktioner i og omkring Hovedbanegården på en måde, der ikke står mål med den miljømæssige gevinst. Derfor opfordrer vi kommunen til at flytte zonens afgrænsning til Vesterbrogade, og undtage hele Hovedbanegårdens logistikområde fra nulemissionszonen.

Det vil balancere miljøhensyn, byens drift, erhvervslivets vilkår og den mobilitet, der er nødvendig for et velfungerende København.

Tak for muligheden for at afgive høringssvar.

Bedste hilsener,

Svarnr.: 561 Borger

Vejnavn: Bellahøjvej

Postnr. og by: 2700 Brønshøj

Høringssvar:
Høringssvar vedrørende forslag om forbud mod kørsel med benzinbiler på Vesterbro
Jeg skriver hermed for at afgive mit høringssvar vedrørende forslaget om at forbyde kørsel med benzinbiler på Vesterbro. Dette forslag kan jeg ikke acceptere i sin nuværende form, da det efter min opfattelse bygger på et ensidigt fokus på el-biler uden en tilstrækkelig helhedsvurdering af de miljømæssige, infrastrukturelle og samfundsmæssige konsekvenser.

Jeg vil i det følgende fremhæve en række væsentlige problemstillinger, som efter min mening ikke er tilstrækkeligt belyst:
1. CO_2-udledning ved produktion
Produktionen af el-bilers batterier medfører en meget stor CO_2-udledning. Flere analyser peger på, at denne udledning kan overstige den samlede CO_2-udledning fra en benzinbil over hele dens levetid. Dette underminerer argumentet om, at el-biler entydigt er et

klimavenligt alternativ.
2. Øget slid på veje
El-biler er markant tungere end tilsvarende benzinbiler. Den øgede vægt medfører mere slid på veje og belægninger, hvilket betyder hyppigere udskiftning af asfalt. Dette har både økonomiske og miljømæssige konsekvenser.
3. Bortskaffelse af batterier
Når el-bilers batterier skal bortskaffes, findes der fortsat ikke en fuldt miljømæssigt forsvarlig løsning. Genanvendelsen er begrænset, ressourcekrævende og forbundet med miljøproblemer.
4. Brandrisiko og forurening
Brande i el-biler er ekstremt vanskelige at slukke og kan brænde i meget lang tid. Disse brande udleder store mængder giftig og forurenet luft, hvilket er særligt problematisk i tætbebyggede byområder.
5. Opladning og spildtid
Opladning af el-biler på farten tager væsentligt længere tid end optankning af en benzinbil. Dette medfører betydelig spildtid for brugerne og reducerer mobiliteten, især for erhvervsdrivende og pendlere.
6. Støj på motorveje
På motorvejshastigheder støjer el-biler mere end benzinbiler, primært på grund af dæk- og vejstøj, som forstærkes af bilernes højere vægt.
7. Parkeringsforhold
Der er etableret et stort antal parkeringspladser reserveret til el-biler, som ofte står tomme. Dette forringer parkeringsmulighederne for beboere, gæster, håndværkere og servicepersonale.
8. Køresyge
Mange oplever øget køresyge i el-biler, blandt andet på grund af den kraftige acceleration og regenerative opbremsning. Dette påvirker komforten for både fører og passagerer.
9. Belastning af elnettet
Det stigende elforbrug som følge af el-biler lægger et betydeligt pres på elnettet, som i dag ikke er dimensioneret til denne belastning – særligt ikke i tætbefolkede byområder.
10. Vinterforhold
El-biler har nedsat rækkevidde og øget fejlrisiko i kolde vinterperioder. Dette kan føre til driftsstop og i værste fald skabe kødannelser og trafikale problemer.
11. IT-sikkerhed og misbrug
El-biler er i høj grad software- og netværksbaserede. De kan potentielt hackes af ondsindede aktører, hvilket kan medføre alvorlige sikkerhedsrisici, herunder fjernstyring, låsning af døre eller igangsættelse af brand i batteriet.
På denne baggrund finder jeg det både forhastet og problematisk at indføre et forbud mod benzinbiler på Vesterbro. Jeg opfordrer Københavns Kommune til at foretage en mere nuanceret og teknologineutral vurdering, hvor borgernes mobilitet, sikkerhed og reelle miljøpåvirkning indgår i beslutningsgrundlaget.

Med venlig hilsen

En bekymret borger

Svarnr.: 562 Borger

Vejnavn: Ullerupgade

Postnr. og by: 1673 København V

Høringssvar:
Som beboer i zonen frygter vi de konsekvenser zonen vil have for folks sociale liv. Det vil gøre det vanskeligt for venner og familie med almindelige benzinbiler at besøge os. Hvis folk af forskellige grunde ikke har mulighed for at bruge offentlig transport eller har råd til en elbil, vil de i praksis ikke længere kunne komme på besøg. Dette vil i praksis begrænse det sociale liv og adgangen til privat bolig i zonen.
Derudover vil det udfordre hverdagslogistikken i allerede pressede børnefamilier, hvis fx

bedsteforældre eller andre, der hjælper med at hente børn, ikke har en elbil.

Enig i, som andre har skrevet, at forslaget har en tydelig social slagside. Elbiler er fortsat markant dyrere end konventionelle biler, og en nulemissionszone risikerer derfor at favorisere borgere med højere indkomster, mens andre udelukkes – også selvom de kører i relativt nye og miljøgodkendte benzinbiler.

Jeg opfordrer derfor kommunen til at genoverveje forslaget eller undersøge mere fleksible løsninger, eksempelvis undtagelser for gæstekørsel eller fokus på incitamenter frem for forbud.

Elbiler vinder allerede frem, så mon ikke vi allerede er af med flere benzinbiler om fem år, og så lad de der stadig kører i benzinbiler om fem år have dem indtil de skal udskiftes.

Hvis forslaget bliver vedtaget, så vil det være medvirkende til at vi ikke længere kan/ønsker at bo på Vesterbro, som vi ellers har været meget glade for både med og uden børn. Men det sociale og hverdagens liv bliver simpelthen for kompliceret og dyrt.

Svarnr.: 563 Borger

Vejnavn: Absalonsgade

Postnr. og by: 1658 København V

Høringssvar:
Jeg synes naturligvis, at formålet med nul-emmisionszonen – at reducere CO2 fra trafikken – er ædelt, men jeg synes man skal se mere på fordele på samfundsplan contra ulemper for berørte beboere, og om det, i det perspektiv, er måden at gøre det på. Det anføres, at der vil blive kørt 105 mio. færre km i fossilbil på landsplan, hvis zonen indføres på Vesterbro. Det skal ses i lyset af, at der ifølge Vejdirektoratet i 2024 på landsplan blev kørt i alt 54,5 mia. km (alle biltyper). Er dette den rigtige måde at opnå reduktionen på overfor ulemperne lokalt? Miljøgevinster i form af reduceret støj og luftforurening er meget begrænsede lokalt.
Der er jo nogle klare ulemper, som notatet også beskriver, og så er der ulemper, som ikke er beskrevet. For at starte med de sidste og de ulemper, som jeg ser for mig personligt og for min andelsforening centralt på Vesterbro, er besværet med at få håndværkere til reparationer i vores gamle ejendomme slet ikke nævnt. Det mener jeg, vil være en temmelig stor udfordring, indtil alle små og store håndværksfirmaer har omstillet til el-biler – det vil både blive mere besværligt og dyrere at få håndværkere.
Personligt har jeg bil efter behov, dvs. at jeg typisk leaser en bil om sommeren – hvordan er jeg stillet her? Det vil blive betydelig dyrere for mig, hvis jeg ikke kan lease en lille benzinbil og i øvrigt stille mig ringere end mine naboer. Desuden benytter jeg mig ind i mellem af samkørsel, hvilket der vil blive begrænset mulighed for, indtil alle har råd til en elbil. Mere generelt vil muligheden for at hente eller bringe folk uden bil også blive begrænset. Faktisk mener jeg, at det vil ramme skævt her, da problemerne opstår for dem, der ikke har råd til eller har en omgangskreds, der har råd til en elbil, som trods alt er lidt af en udskrivning.
Endelig mener jeg, at de ulemper, der nævnes i notatet, er seriøse - det gælder især det ekstra parkeringsbehov på 5.200 biler i randområderne pr. hverdagsdøgn samt de ca. 4.430 ture, der vil blive flyttet til de omkringliggende veje. Påvirkningen lokalt af disse konsekvenser er ikke beskrevet tilstrækkeligt.

Svarnr.: 564 På vegne af interesseorganisation eller borger DanskeMotorCyklister

Høringssvar:
Høringssvar til Københavns kommune om nulemissionszone.

Danske MotorCyklister (DMC) takker for muligheden for at afgive høringssvar vedrørende det fremsatte forslag om etablering af en nulemissionszone i Københavns Kommune.

Som landets repræsentant for motorcyklister har DMC gennem årtier fulgt udviklingen af miljø- og trafikregulering i hovedstaden tæt. Vi deler visionen om et bedre bymiljø, men vi finder det afgørende at gøre opmærksom på, at en total udelukkelse af konventionelle motorcykler (L-køretøjer) vil have utilsigtede negative konsekvenser for både mobilitet, turisme og trængsel.

DMC indgiver hermed følgende bemærkninger til forslaget:
1. Motorcyklen som et trængselsreducerende værktøj
En motorcykel optager i gennemsnit kun 20-25 % af den vejplads, som en personbil kræver. Ved at opretholde adgang for motorcykler i zonerne sikres en fortsat incitamentsstruktur for pendlere til at vælge pladsbesparende transportmidler. En udelukkelse af motorcykler vil tvinge pendlere tilbage i biler (uden for zonen) eller øge presset på den kollektive trafik, hvilket ikke løser byens overordnede trængselsproblemer.

2. Turisme og international tilgængelighed
København er en international storby, der tiltrækker tusindvis af udenlandske motorcykelturister årligt.
Manglende teknologisk modenhed: Markedet for elektriske motorcykler med lang rækkevidde (touring) er, modsat biler, endnu ikke på et niveau, hvor det er et realistisk alternativ for hverken pendlere eller udenlandske turister.
Erhvervsmæssig konsekvens: En nulemissionszone uden undtagelse for MC vil i praksis lukke adgangen til hoteller og seværdigheder i bymidten for denne købestærke gruppe. Dette vil skade hele byens omdømme som en tilgængelig destination for motoriserede turister, ikke kun den del af byen hvor nulemissionszonen er .

3. Miljømæssig proportionalitet
Motorcykler udgør en forsvindende lille del af den samlede trafikmængde i København. Deres bidrag til de samlede NOx- og partikelemissioner er marginalt, sammenlignet med tung transport og den generelle bilpark. Dertil kommer, at motorcykler i Danmark er et sæsonkøretøj, der stort set kun benyttes i sommerhalvåret, hvorved deres bidrag til luftforurening i de kritiske vintermåneder er lig nul.

4. Tidligere erfaringer og europæisk praksis
DMC har tidligere afgivet høringssvar vedrørende miljøzoner, hvor vi har påpeget vigtigheden af differentiering. Vi bemærker, at byer som London og Paris har implementeret ordninger, der anerkender motorcyklens unikke position som et "mellemkøretøj", der aflaster byen uden at belaste den i samme grad som personbiler. Senest er Paris sågar ved at afskaffe deres nulemissionszoner (LEZs).

5. Manglende parkeringspladser for motorcykler uden for zonen
Det fremgår af det fremsatte forslag om etablering af en nulemissionszone i Københavns Kommune, at motorcyklister kan parkere udenfor zonen. Dette er imidlertid ikke helt korrekt, idet der kun findes enkelte parkeringspladser for motorcykler udenfor den kommende nulemmissionszone. Hver af disse parkeringspladser er så små, at kun en motorcykel kan parkeres, og der forefindes ikke skabe, hvor hjelm og motorcykeltøj kan låses inde. Sådanne skabe findes i andre europæiske lande, som en service til motorcyklister, man ser som købestærke kunder. En ide som hermed er givet videre til Københavns Kommune, og som vil gøre kommunen mere attraktiv for turister der ankommer på motorcykel.

DMC's anbefalinger til Københavns Kommune:
Undtagelse for L-køretøjer: At motorcykler generelt undtages fra nulemissionszonen på baggrund af deres positive bidrag til mobilitet og trængselssikring.
Adgang for turister: At der etableres en dispensationsordning eller "transit-adgang" for udenlandske turister med dokumenteret hotelophold i zonen.

DMC står til rådighed for yderligere uddybning af ovenstående punkter og deltager gerne i en teknisk dialog med forvaltningen.

DMC har tidligere afgivet høringssvar om nulemissionszoner, til følgende høring:
"Høring over udkast til ændring af teknisk miljøzonebekendtgørelse", udsendt af Miljø- og Ligestillingsministeriet Torsdag den 21. februar 2025.
J.nr. 2022 - 4526, Ref. JUKJJ

Med venlig hilsen

Thomas Makropoulos
Næstformand

Danske Motorcyklister

Svarnr.: 565 Borger

Vejnavn: Dannebrogsgade

Postnr. og by: 1660 København V

Høringssvar:
Det er et spændende initiativ, som jeg som beboer centralt på Vesterbro bakker op om. Det er også godt at i vil undtage faste beboere i bydelen. Det ville være urealistisk andet. Men kunne man forestille sig, at arbejde med et perspektiv for hvad lokale vælger som nul-emissions-transportform om fx 8-10 år? -Dvs inddrage de lokale i at bidrage 100% til en nul-emissions-bydel over en længere årrække.

Uden at have indsigt i data forestiller jeg mig, at der ved indfrielse af forslaget frigives nogle p-pladser, som normalt er optaget af besøgende i bydelen, der kører benzin-bil. Kunne man forestille sig en strategi for de arealer, der øger biodiversiteten?

Svarnr.: 566 På vegne af interesseorganisation eller borger Valcon A/S

Høringssvar:
Høringssvar vedrørende forslag om nulemissionszone på Indre Vesterbro
Valcon takker for muligheden for at afgive høringssvar til forslaget om etablering af en nulemissionszone på Indre Vesterbro, som er sendt i offentlig høring i perioden 16. januar til 16. marts 2026.

Vi anerkender og støtter Københavns Kommunes overordnede ambition om at reducere CO_2-udledning og forbedre luftkvaliteten i byen. Samtidig ønsker vi at gøre opmærksom på en række væsentlige konsekvenser, som forslaget vil have for virksomheder med daglig drift i området – herunder Valcon, som har kontoradresse på Meldahlsgade på Indre Vesterbro.

Adgang for kunder og samarbejdspartnere
Forslaget om, at der i en nulemissionszone kun må køre nulemissionskøretøjer, vil gøre det markant vanskeligere for vores kunder og samarbejdspartnere at tilgå vores adresse, og vi mener, at forslaget vil svække områdets tilgængelighed for erhvervslivet og gøre det mindre attraktivt at drive virksomhed i og omkring zonen.

Konsekvenser for medarbejdere
Valcon har medarbejdere, som pendler fra forskellige dele af Sjælland og resten af landet. For en del medarbejdere er offentlig transport ikke et realistisk alternativ på grund af rejsetid, skift eller manglende dækning. Kravet om nulemissionskøretøjer vil derfor reelt begrænse deres mulighed for at møde fysisk på kontoret. Dette er særligt udfordrende i en tid, hvor virksomheder arbejder aktivt med fleksible arbejdsformer, men fortsat har behov for fysisk tilstedeværelse til kundemøder, workshops og samarbejde.

Behov for erhvervsmæssige hensyn og overgangsordninger

Vi bemærker, at der i forslaget er undtagelser for visse køretøjer, herunder beboere i zonen, men vi savner tilsvarende klare og smidige hensyn til virksomheder, virksomheders medarbejdere og virksomheders kunder. Vi opfordrer derfor til, at der overvejes:

- Udvidede eller målrettede undtagelser for erhverv, kunder og besøgende
- Længere og mere fleksible overgangsordninger for virksomheder i området
- Supplerende løsninger, der sikrer fortsat tilgængelighed til erhvervslokationer på Indre Vesterbro

Afslutning
Valcon støtter den grønne omstilling, men mener, at den bør implementeres på en måde, der balancerer klimaambitioner med hensynet til et velfungerende by- og erhvervsliv. Vi håber derfor, at ovenstående input vil indgå i den videre behandling af forslaget.

Med venlig hilsen

Thomas Rosenlund
Managing partner, Valcon A/S

Svarnr.: 567 Virksomhed/Organisation

Virksomhed/Organisation: FællesGro ApS

Vejnavn:

Postnr. og by:

Høringssvar:
Jeg forstår ikke hvorfor folk skal forbydes at køre på et areal som de har betalt skat for at etablere og passe.
Jeg har ikke råd til en elbil og selv hvis jeg havde ville tabet i salg være langt langt større end i den Fiat Fiorino som jeg ejer nu. Den har kostet mig 40.000 kroner og om tre år regner jeg med at kunne sælge den til 30-35.000 kroner. Find mig gerne en lignende elbil med samme lave værditab.
Vigtigt at pointere at det her tiltag intet godt gør for klimaet. Ihvertfald ikke noget som er målbart på en verdensskala.

Svarnr.: 568 Borger

Vejnavn: Eskildsgade

Postnr. og by: 1657 København V

Høringssvar:
Høringssvar vedrørende forslag om nulemissionszone på Indre Vesterbro

Jeg ønsker hermed at indsende mit høringssvar vedrørende forslaget om etablering af nulemissionszone på Indre Vesterbro.

Jeg er imod forslaget, da det vil få væsentlige og direkte konsekvenser for min families hverdag og livskvalitet.

For det første vil ordningen gøre det markant vanskeligere for min søns farmor at hjælpe os i dagligdagen. Hun er en vigtig del af vores families støtte i hverdagen, og hendes mulighed for at komme i bil er afgørende for, at hun kan bidrage fleksibelt – eksempelvis ved sygdom, afhentning eller akut behov for hjælp. En nulemissionszone vil i praksis begrænse eller helt forhindre denne mulighed, hvis hun ikke har adgang til et køretøj.

For det andet bor mine forældre i Jylland, og de besøger os i bil. Forslaget vil gøre det langt mere besværligt og mindre realistisk for dem at komme på besøg. Dette risikerer at svække

familiære relationer og den støtte, som mange børnefamilier er afhængige af.

Jeg har forståelse for ønsket om at reducere CO_2-udledning og forbedre luftkvaliteten, men jeg mener, at forslaget i sin nuværende form i utilstrækkelig grad tager højde for de sociale og familiemæssige konsekvenser for almindelige borgere. Tiltaget rammer skævt og kan skabe uforholdsmæssige byrder for familier uden realistiske alternativer.

Jeg opfordrer derfor til, at forslaget enten genovervejes eller justeres, så der indføres rimelige undtagelser eller overgangsordninger, der tager hensyn til familiære støttefunktioner og besøgende fra andre landsdele.

Svarnr.: 569 På vegne af interesseorganisation eller borger Kgs Enghave Lokaludvalg

Høringssvar:
Bemærkninger fra Kgs. Enghave Lokaludvalg til forslag om nul-emissionszone på Vesterbro

Kongens Enghave Lokaludvalg finder det spændende med et forsøg med nulemissionszone på indre Vesterbro.
En af konsekvenserne vil sandsynligvis være noget mere parkering i randområderne hvor vores lokaludvalg grænser op, men vi mener det bliver spændende at følge hvad betydning det får for både bymiljøet, tætheden af biler og parkeringsmuligheder på indre Vesterbro.
Vi vil i Kongens Enghave Lokaludvalg meget gerne involveres, hvis der kommer noget opfølgende evaluering omkring dette projekt.

Venlig hilsen
Joan Røge
Forperson, Kgs. Enghave Lokaludvalg

Center for Stab
Økonomiforvaltningen

Bemærkninger fra Kgs. Enghave Lokaludvalg til forslag om nul-emissionszone på Vesterbro

18. februar 2026

Sagsnr.
2026-0077502

Dokumentnr.
2026-0077502-2

Sagsbehandler
Anne Christine Brøndum

Kongens Enghave Lokaludvalg finder det spændende med et forsøg med nulemissionszone på indre Vesterbro.

En af konsekvenserne vil sandsynligvis være noget mere parkering i randområderne hvor vores lokaludvalg grænser op, men vi mener det bliver spændende at følge hvad betydning det får for både bymiljøet, tætheden af biler og parkeringsmuligheder på indre Vesterbro.

Vi vil i Kongens Enghave Lokaludvalg meget gerne involveres, hvis der kommer noget opfølgende evaluering omkring dette projekt.

Venlig hilsen
Joan Røge
Forperson, Kgs. Enghave Lokaludvalg

Center for Stab
Sekretariatet for Kgs. Enghave Lokaludvalg

Wagnersvej 19
2450 København SV

EAN nummer
5798009800503

Svarnr.: 570 Borger

Vejnavn: Istedgade

Postnr. og by: 1650 København V

Høringssvar:
Jeg mener ikke, det er ok, at afskaffe kørsel for benzinbiler i området - det er ikke alle, der har en el-drevet bil, og med det her forslag vil i forhindre folk som bor i den pågældende zone i at køre og evt blive hentet af benzin drevne biler. Alternativt presser i folk til at skulle købe batteri drevne biler og det er ikke alle der har økonomien til det. Det er på alle måder uhensigtsmæssigt for os beboere.

Svarnr.: 571 Borger

Vejnavn: Vesterbrogade

Postnr. og by: 1620 København V

Høringssvar:
Det lyder som en god ide - opbakning herfra.

Svarnr.: 572 Borger

Vejnavn: Bjergagervej

Postnr. og by: 3540 Lynge

Høringssvar:
Nej til dette forslag, både som pendler og ansat på virksomhed i zonen. Vi er allerede forgangnænd på det grønne område, det her er alt for vidtspændende også set fra alle de kørende turister der kommer til byen.

Svarnr.: 573 På vegne af interesseorganisation eller borger Vesterbro Wine Company

Høringssvar:
Som butiksdrivende på Vesterbro inden for den foreslåede forbudszone er jeg bekymret for de praktiske og økonomiske konsekvenser for butikker, der er afhængige af regelmæssige vareleverancer. Restriktionerne vil efter al sandsynlighed medføre højere leveringsomkostninger, som i sidste ende vil blive afspejlet i højere priser for kunderne og kan gøre det vanskeligere at drive detailhandel i området.

Vesterbro har gennem mange år udviklet sig til et attraktivt byområde med et levende lokalt erhvervsliv, som er en vigtig del af bydelens identitet og hverdag. Det bør derfor nøje overvejes, hvordan nye miljøtiltag påvirker de virksomheder, der er med til at skabe dette byliv.

Jeg støtter ambitionen om at forbedre luftkvaliteten i København. Samtidig er det vigtigt at sikre, at tiltagene faktisk reducerer den samlede forurening og ikke blot flytter den til andre bydele. Luftforurening stopper ikke ved administrative grænser.

På den baggrund vil jeg opfordre til, at man nøje vurderer konsekvenserne for det lokale erhvervsliv og overvejer alternative placeringer eller modeller, som i mindre grad påvirker områder med mange erhvervsdrivende.

Svarnr.: 574 På vegne af interesseorganisation eller borger Ankara durum house aps

Høringssvar:
Nej tak til forbudzone

Svarnr.: 575 På vegne af interesseorganisation eller borger Wsmith ApS

Høringssvar:
Terrible idea, stop with the zero emissions

Svarnr.: 576 Borger

Vejnavn: Halmtorvet

Postnr. og by: 1700 København V

Høringssvar:
Vi er en forening, der har brugt de samme håndværkere i 30 år og dem er vi rigtig glade for. Med Vesterbro som forbudszone vil det blive et farvel til vores håndværkere , og det har vi intet ønske om.
Derfor siger jeg NEJ til Vesterbro som forbudszone.

Det skal være muligt for håndværkere at få adgang. Vi har gamle rør, gammelt loft, gamle elinstallationer. Det skal være muligt for håndværkere med daglig og akut adgang til Vesterbro.

Svarnr.: 577 Borger

Vejnavn: Smedestræde

Postnr. og by: 2500 Valby

Høringssvar:
Nej tak.
Jeg har familie på vesterbro, som bor 3 forskellige steder. Dem vil jeg ikke have mulighed for, at besøge eller hjælpe, med indkøb og børnepasning,

Svarnr.: 578 Borger

Vejnavn: Boyesgade

Postnr. og by: 1622 København V

Høringssvar:
Jeg er fysisk begrænset og afhængig af andres hjælp.Min familie og venner bor udenfor kbh. og i Nordsjælland.De har benzinbiler.Mine besøg vil blive sjældne og jeg kan ikke blive hentet til familie-og hospitalsbesøg(min familie er altid ledsager)Aftaler med vinduespudser,varelevering,håndværkere bliver besværligt.Jeg er harm over at kk bruger tid og penge på et,synes jeg,virkelighedsfjernt projekt.Fakta er at det meste af kbh´s forurening kommer ude fra omgivelserne og andre lande.Når man samtidig tager i betragtning at danskernes udskiftning af deres benzinbiler til elbiler går meget hurtigere end nogen havde troet,bliver projektet endnu mere overflødigt.

Svarnr.: 579 Borger

Vejnavn: Vesterbrogade

Postnr. og by: 1620 København V

Høringssvar:
Jeg synes det er en fabelagtig ide. For min skyld må I godt gøre zonen endnu større.

Svarnr.: 580 Borger

Vejnavn: Borgvej

Postnr. og by: 9493 Saltum

Høringssvar:
At vi ilke har en elbil, er bade et økonomisk spergsmll og et miljespergsmäl, idet det netop er sådan nogen som os med et begrænset kørselsbehov, der ber kere de allerede eksisterende diese! og benzinbiler ned (naturligvis forudsat at bilerne har filtre). Hvis vi skrotter alle de benzin og dieselbiler, der er fremstillet vil det være miljemassigt uforsvarlig. Derimod bar alle de der har et stort kørselsbehov skifte over til elbil.
På det overordnede plan foregår der i tiden en fornuftig og hurtig omstilling til elbiler, hvorfor problemet hele tiden minimeres af sig selv, hvilket også er et perspektivi forhold til de medmenneskelige konsekvenser forslaget vil have for sådan nogen som os.
Jeg er principlelt enig i, at vi skal reducere CO,-udledning og forbedre luftkvaliteten, men jee mener, at forslaget i sin nuværende form i utilstrakkelig grad tager hajde for de sociale og familiemaessige konsekvenser for almindelige borgere. Titaget rammer skarvt og kan skabe uforholdsmassige byrder for familler uden realistiske alternativer.
Jeg opfordrer derfor til, at forslaget I sin nuvarende form enten genovervejes eller justeres, så der
Indføres rimelige undtagelser eller overgangsordninger, der tager hensyn til familiere og geografiske forhold.

Høringssvar vedrørende forslag om nulemissionszone på Indre Vesterbro

Jeg ønsker hermed at indsende mit høringssvar vedrørende forslaget om etablering af nulemissionszone på Indre Vesterbro, idet jeg er imod forslaget, da det vil få væsentlige konsekvenser for os.

Vi bor i Nordjylland og ejer en lejlighed på Eskildsgade købt som forældrekøb i 2003, og er i dag folkepensionister.
I lejligheden bor vores datter, svigersøn og barnebarn.

Som ejere er vi nogen gange nødt til at medbringe værktøj og andet materiale i bil i forhold til vedligeholdelse af lejligheden, hvilket umuliggøres af forslaget, ting vi ikke kan have med, hvis vi benytter offentlig transport til København.

Som familie er vores sociale fællesskab bundet op på, at vi kan overnatte i lejligheden, når vi er på besøg.
Det betyder, at vi ud over kufferter med tøj skal medbringe sengetøj, dyner og foldeudmaddresser, idet der ikke er plads til så meget opbevaring i lejligheden. Igen en oppakning som ikke er muligt at medbringe i hverken bus, tog eller fly.
Det vil således have store konsekvenser for vores familiesamvær, hvis vi fratages muligheden for at overnatte i lejligheden.
Vi er som nævnt pensionister, og tvinges vi til at bo på hotel, vil vores samvær beskæres alvorligt grundet økonomi.

At vi ikke har en elbil, er både et økonomisk spørgsmål og et miljøspørgsmål, idet det netop er sådan nogen som os med et begrænset kørselsbehov, der bør køre de allerede eksisterende diesel og benzinbiler ned (naturligvis forudsat at bilerne har filtre). Hvis vi skrotter alle de benzin og dieselbiler, der er fremstillet vil det være miljømæssigt uforsvarlig. Derimod bør alle de der har et stort kørselsbehov skifte over til elbil.
På det overordnede plan foregår der i tiden en fornuftig og hurtig omstilling til elbiler, hvorfor problemet hele tiden minimeres af sig selv, hvilket også er et perspektiv i forhold til de medmenneskelige konsekvenser forslaget vil have for sådan nogen som os.
Jeg er principielt enig i, at vi skal reducere CO_2-udledning og forbedre luftkvaliteten, men jeg mener, at forslaget i sin nuværende form i utilstrækkelig grad tager højde for de sociale og familiemæssige konsekvenser for almindelige borgere. Tiltaget rammer skævt og kan skabe uforholdsmæssige byrder for familier uden realistiske alternativer.

Jeg opfordrer derfor til, at forslaget i sin nuværende form enten genovervejes eller justeres, så der indføres rimelige undtagelser eller overgangsordninger, der tager hensyn til familiære og geografiske forhold.

Svarnr.: 581 Borger

Vejnavn: Gasværksvej

Postnr. og by: 1656 København V

Høringssvar:
Selvom ejerforeningen bakker op om færre biler i København, har vi alligevel et par bekymringer, som vi håber på, at der kan tages hensyn til. Det drejer sig f.eks. om gæster som ikke har en elbil, håndværkere som skal udføre et arbejde på ejendommen, dem i ejendommen som får leveret madvarer hver uge (f.eks. fra årstiderne, skagenfood) eller dem der bestiller mad udefra via f.eks. Wolt. Hvis der ikke kan gives dispensation for en kortere eller længere periode, vil en nulemissionszone have betydelige konsekvenser for at få hverdagen til at hænge sammen. .

P.v.a. E/F Gasværksvej

Svarnr.: 582 På vegne af interesseorganisation eller borger Absalon Hotel Group A/S

Høringssvar:
Høringssvar om Københavns kommunes forslag om at indføre en nulemissionszone på Indre Vesterbro

Som hotel virksomhed drevet i 3 generationer på Vesterbro - med 3 hoteller inden for den forslåede zone - bakker vi naturligvis op om den grønne omstilling og ambitionen om et bedre bymiljø i København. Samtidig er det afgørende for os, at omstillingen sker på en måde, der er realistisk, proportionel og tager højde for den hverdag, et hotel skal kunne fungere i døgnet rundt alle årets dage.

Med hoteller placeret i zonen vil vi blive direkte påvirket af ordningen. Vores drift er afhængig af, at varer og service kan leveres stabilt og forudsigeligt. Det gælder bl.a. fødevarer, drikkevarer, linnedservice, rengøringsartikler, affaldshåndtering samt løbende teknisk service og reparationer. Hvis leverandører og serviceaktører kun kan køre ind i området, hvis de omlægger til el, vil det kunne gøre logistikken mere sårbar og leverancerne dyrere. De omkostninger vil i praksis blive sendt videre til os og i sidste ende påvirke gæsternes pris og oplevelse.

Det skal herudover bemærkes, at vi til den tid allerede vil være hårdt ramt på vores drift grundet metrobyggeriet M5.

Vi er også bekymrede for, hvad zonen betyder for medarbejdernes mulighed for at komme på arbejde. Vi har ca. 65 ansatte og hotellerne har døgnbemanding (Vesterbro), og mange vagter ligger tidligt om morgenen, sent om aftenen og i weekender, hvor kollektiv transport ikke altid passer med arbejdstider og privatliv. Forslaget vil gøre det væsentligt sværere at køre ind i området med en almindelig bil, og det kan få betydning for rekruttering og fastholdelse af vores medarbejdere.

En del gæster som kommer i bil, de skal videre til andre dele af Danmark og Europa. De afleverer bagage på hotellet, før de kører bilen i garage.

Vi noterer os desuden, at Indre Vesterbro ifølge kommunens egne opgørelser er det område, hvor flest fossile varebiler skal omlægges til el, og at zonen samtidig berører et meget stort antal arbejdspladser. Det understreger, at omstillingskravet bliver særligt markant for erhvervslivet her på Vesterbro. For vores hotel,ler der er afhængig af mange daglige leverancer, vil det betyde store ekstra udgifter.

På den baggrund opfordrer Hotel Absalon til, at kommunen justerer forslaget, så omstillingen bliver mere trinvis og realistisk. Vi mener, at kommunen bør følge EU's

anbefalinger og tidligst indføre en nulemissionszone i 2035. Derudover bør zonen udformes med større hensyn til erhvervet, enten ved at undtage dele af zonen eller etablere målrettede løsninger, der sikrer leverancer og medarbejderadgang.

Vi deltager gerne i en dialog om, hvordan kommunen kan nå sine mål med løsninger, der både styrker klima og bymiljø og samtidig sikrer en fungerende hverdag for hoteller og andre virksomheder på Vesterbro.

Svarnr.: 583 Borger

Vejnavn: Vesterbrogade

Postnr. og by: 1620 København V

Høringssvar:
Forslaget om en fossilfri zone er mere symbol politik og som at sparke en dør ind der allerede er halvvejs åben.
Jeg deltog på orienteringsmøde i Kødbyen og jeg har ondt af forvaltningen der skal strække statistik og metoder til det yderste for at kunne stå det mindste på mål for forslaget.
Effekterne ved forslaget i forhold til begrænsning af emissioner er minimale og ikke registrerbare. Det gælder både CO2 og partikel og NOx'er mv. Reduktionen af kørslen i området kan have ultra små lokale gevinster, men der opstår ulemper rundt om zonen. Over 10 år vil bilparken bestå af en højere grad af ikke fossile køretøjer, forsøget vil ikke accelerere denne udvikling og effekten vil ikke kunne registreres. Beboere i zonen med fossil bil har faktisk ikke et incitament til at udskifte hurtigere da de gerne må køre i zonen. At beboerne i zonen også bliver berørt af følge generne er en anden sag.
Som beboere på Vesterbrogade med en konventionel bil har vi mange problemer med at parkere bare i en overkommelig afstand, vi er begrænset af Frederiksberg Kommune lige optil og parkering på Vesterbrogade er tidsbegrænset- som så mange andre har vi mest bilen stående når vi endelig har fundet en plads måske 10 minutter til fods. Indførelsen af zonen vil have massiv påvirkning af vores kørsel og parkeringssituation. Det er en rigtig dårlig beslutning på den ene og den anden måde, øger gener for mange beboer især uden for zonen, men også for erhvervsliv og gæster- ingen effekt endda med en socioøkonomisk slagside hvor folk med en gl bil ikke har råd til en ny på EL presses hårdt- det er ikke kærlig nudging, det er en ubegrundet demonstration.
I forhold til selve begrænsningen af zonen virker det helt ulogisk at man ikke kan køre ad Vesterbrogade?!

Svarnr.: 584 Borger

Vejnavn: Dannebrogsgade

Postnr. og by: 1660 København V

Høringssvar:
Forslaget om at etablere en nulemissionszone på Indre Vesterbro ser ud som en god plan på papiret. Men i virkelighedens verden bor her helt almindelige mennesker, der har samme behov som mennesker andre steder i landet.
Vi vil fx gerne have besøg af familie og venner, der af forskellige gode grunde kommer i bil – og ikke alle har råd til at købe en elbil.
Vi vil også gerne have mulighed for at blive samlet op fra vores gadedør eller få et lift hjem i bil – uanset biltype.
Vi har også indimellem brug for at hyre en håndværker, få leveret en avis eller varer, som kommer i bil. Og jeg er ikke herre over næringsdrivendes mulighed for elbil eller ej.
Hvis forslaget om nulemissionszone alligevel bliver gennemført, bør der findes en løsning på, hvor ikke-tilladte biler kan parkeres uden for zonen.
Det er et sympatisk forslag, men jeg synes ikke, det tager stilling til de ulemper, som følger med, også for os beboere. Hvis man udskød projektet endnu nogle år, ville en større del af bilparken være elbiler, og dermed ville problemerne og ulemperne være færre.

Svarnr.: 585 Borger

Vejnavn: Enghavevej

Postnr. og by: 1674 København V

Høringssvar:

Jeg ønsker hermed at indgive en indsigelse mod forslaget.

Jeg har ikke økonomisk mulighed for at skifte til elbil.

Desuden vil dette forslag medføre betydelige udfordringer for områdets beboere, deres gæster, familie, håndværkere og handel, samt parkering.

Grænsen er fastsat ved Enghavevej, hvilket betyder, at bygningerne med ulige numre ligger inden for grænsen, mens adressen (gaden Enghavevej) ikke gør.
Det samme gælder for Ingerslevsgade, mm.
Møder man kriterierne for indre by, hvis bygningen ligger inden for grænsen?

Det skal også bemærkes, at beboere, der bor lige uden for zonen—blot på den anden side af gaden eller kun få gader fra grænsen—vil blive afskåret fra at parkere på deres "Vesterbro-licens", hvis de ejer en benzinbil. De bor i forvejen tæt på grænsen til Sydhavn, Valby.

Det er allerede vanskeligt at finde parkeringsplads tæt på ens hjem, og en stor del af "Vesterbro-licensen" er også placeret i indre by.

Svarnr.: 586 Borger

Vejnavn: Stenosgade

Postnr. og by: 1616 København V

Høringssvar:
Jeg støtter stærkt op om forslaget til en nulemissionszone på Indre Vesterbro.
Det vil bidrage til et renere og mindre trafikeret København.

Svarnr.: 587 Borger

Vejnavn: Ingerslevsgade

Postnr. og by: 1705 København V

Høringssvar:
Høringssvar vedrørende etablering af nulemissionszone på Vesterbro

Til Københavns Borgerrepræsentation og Teknik- og Miljøforvaltningen

Som beboer på Vesterbro følger jeg planen om en nulemissionszone med stor interesse. Selvom visionen om en renere bydel er prisværdig, vækker det konkrete forslag dyb bekymring – særligt hvad angår de manglende planer for bydelens randzoner og den mangelfulde trafikale logik i det nuværende udkast.

Jeg ønsker med dette høringssvar at gøre opmærksom på følgende kritiske punkter:

1. Mangelfuld analyse af parkeringskapacitet og konkrete løsningsforslag
Det er dybt problematisk, at analysen af parkeringspladser tilsyneladende er foretaget midt på dagen, hvor mange beboere er på arbejde. En sådan måling giver et fejlagtigt billede af den reelle kapacitet.
- Krav om valid data: Der bør foretages en ny og dækkende optælling af ledige pladser på flere tidspunkter af døgnet (særligt aften og nat) over en længere periode for at sikre et

retvisende beslutningsgrundlag.
- Forslag om parkeringshus på Enghavevej 76: Som en konkret løsning på den eksisterende og kommende parkeringsudfordring foreslås det, at kommunen etablerer et parkeringshus på Enghavevej 76 (den tidligere benzinstationsgrund). Grunden kommer til salg i 2026 (jf.: https://byensejendom.dk/article/kobenhavn-saetter-847000-kvm-grunde-til-salg-43430) , og det vil være rettidig omhu at sikre denne centrale placering til parkering for at aflaste de omkringliggende gader i randzonen, før den udlægges til andre formål.

2. Trafikpres i randzonerne og gene for daglig trafik
På Borgerrepræsentationsmødet kom det frem, at man forventer en trafikstigning på 25 % i randzonerne. Dette vil ikke blot være en gene for beboernes daglige færden, men er kritisk af flere årsager:
- Beredskab: Enghavevej og Ingerslevsgade er vitale færdselsårer for udrykningskøretøjer. Efter flytningen af Station City til blandt andet Toftegårds Plads vil øget trafikprop i disse gader direkte kunne forsinke kritiske indsatser.
- Børn og bløde trafikanter: Den nyopførte skole på Ingerslevsgade betyder, at mange børn færdes her dagligt. En massiv trafikstigning harmonerer dårligt med hensynet til børnenes sikkerhed og luftkvaliteten ved skolen.

3. Forslag: Inkludér Ingerslevsgade og benyt Vasbygade
Det forekommer ulogisk at lade Ingerslevsgade ligge som en "omfartsvej" i randen af zonen.
- Forslag: Jeg foreslår, at Ingerslevsgade inkluderes i nulemissionszonen.
- Alternativ rute: Trafikken bør i stedet ledes via Vasbygade. Vasbygade er langt bedre dimensioneret til øget trafikmængde, har flere parkeringspladser og er betjent af metrostop.
- Præcedens: Da bustrafikken allerede er flyttet fra Ingerslevsgade til netop Vasbygade, vil det være en naturlig og logisk forlængelse af byplanlægningen at lade den øvrige tunge trafik følge samme mønster for at skåne beboelsesområderne og skolevejene.

4. Økonomiske konsekvenser og metrobyggeri (M5)
Det er bekymrende, at man pålægger randzonerne en så stor trafikbyrde, at det forventeligt vil føre til fald i lejlighedspriserne. Samtidig vil det kommende M5-metrobyggeri medføre omfattende tung trafik gennem Vesterbro.
- Målebarhed: Byggeaktiviteten fra M5 vil gøre det umuligt at foretage reelle og isolerede målinger af nulemissionszonens effekt, mens beboerne belastes dobbelt.
- Minimal gevinst: Det blev oplyst til borgermødet, at den forventede reduktion af kuldioxid er minimal, derfor står de store gener for beboerne ikke mål med resultatet.

Konklusion
Jeg opfordrer Borgerrepræsentationen til at genoverveje zonen og flytte fokus mod Vasbygade som den primære trafikåre. En nulemissionszone bør beskytte bydelens svageste trafikanter og sikre beredskabets fremkommelighed – ikke blot flytte problemet få hundrede meter til en skolevej.

Svarnr.: 588 Virksomhed/Organisation

Virksomhed/Organisation: RADIO VESTERBRO 98,9

Vejnavn:

Postnr. og by:

Høringssvar:
Radio Vesterbro er en forening med 20 faste medlemmer. Miljøforbedringer er noget vi generelt hilser velkomment, men spørgsmålet er om dette forslag giver så meget på netop den konto.
Mange af radioens medlemmer og gæster ankommer med fossilbil og vil have svært ved at finde en parkeringsplads i Kødbyen eller i nærheden af zonen. Det må også forventes at der kommer meget efterspørgsel efter de parkeringspladser der findes for fossilbiler i randområderne. Vi har ind imellem også behov for at køre ind i zonen med vores køretøjer

for at transportere udstyr, møbler og andre ting til og fra radioen. Dette vil blive umuliggjort i tilfælde af en nulemissionszone som den der er forelagt. Vi har pt ingen nulemissionskøretøjer vi kan bruge.
- Nogle af vores medlemmer og gæster er også ældre mennesker med en del gangbesvær, for hvem det ville være en større barriere at komme hvis de skulle gå langt eller bruge det offentlige.
- Der kan være behov for at køre gæster fra og til Hovedbanegården hvilket heller ikke vil være muligt i tilfælde af en nulemissionszone.
Endelig finder Radio Vesterbro, også at der er noget socialt skævt i ordningen. At skifte til en El-bil, med de nuværende priser, er en udgift der alene syntes forbeholdt folk med en højere indtægt .
En ting der også bør bemærkes er, at der i forslaget ikke syntes at være nok fokus på de udfordringer der er ved EL-biler. Udover de er dyre i anskaffelse og reparationer er der også en klimabelastning ved både produktion og bortskaffelse af udtjente batterier. Brande i EL-biler er også langt fra ufarligt da slukningen er både omstændig og forbundet med sundhedsfare for de omkringboende.
Den forventende stigning i trafikken rundt om zonen bør også give anledning til bekymring da de selvsamme gader i forvejen er svært fremkommelige i myldretiden.
Hvorfor arbejder man dog ikke fremadrettet på en betalingsring der i langt større omfang ville
gavne både miljø og fremkommelighed? Det fungere jo glimrende i vores naboland.
Mvh
Foreningen Radio Vesterbro

Svarnr.: 589 Borger

Vejnavn: Gammel Kongevej

Postnr. og by: 1610 København V

Høringssvar:
jeg mener at det er for tidligt, at implementere nulemissionsområder i indre by.
man bør vente til at elbiler udgør en større procentdel af bilparken.
at den endnu ikke gør det, kan ses ved de mange ledige elbilpladser.

Svarnr.: 590 På vegne af interesseorganisation eller borger Dansk Industri

Høringssvar:
Se vedhæftet høringssvar fra Dansk Industri

Svarnr.: 591 Borger

Vejnavn: Brorsonsgade

Postnr. og by: 1624 København V

Høringssvar:
Jeg ser gerne at de forslåede ændringer træder i kraft. Og gerne før den opstillede tidsramme, da jeg oplever en voldsom forurening fra den daglige trafik. Jeg så også gerne at Enghavevej og især Kingosgade omfattes af forslaget.

Svarnr.: 592 Borger

Vejnavn: Sankelmarksgade

Postnr. og by: 1676 København V

Høringssvar:
Jeg stemmer ja for forslaget

Svarnr.: 593 Borger

Vejnavn: Røddinggade

Postnr. og by: 1735 København V

Høringssvar:
Under hensyntagen til miljøet alene, tænker jeg, at en betalingsring ville give mere effekt end en begrænset nulemissionszone på Vesterbro. Det nuværende forslag vil have en voldsom negativ indvirkning på dagligdagen for mange beboere i området.
Jeg finder også at forslaget rammer socialt skævt. Som forslaget ser ud nu, ville jeg nok kunne køre i min nuværende bil indtil den skulle udskiftes. Herefter ville jeg dog stå med et stort problem da jeg personligt ikke ville have råd til at skifte fra en fossilbil til en el-bil
Da jeg er den eneste i en større familie som har bil, bruges bilen aktivt til at fragte både familiemedlemmer og transport af gods. Det ville være et voldsomt tab at miste denne mulighed.
I forslaget om en nulemissionszone syntes jeg heller ikke der tages højde for at miljøet også på sigt skades af El-bilisme. Produktion og bortskaffelse af batterier. Udledninger fra bremsesystemer. Samt den helt særlige problematiske omkring El-biler i forbindelse med bilbrande.
En sidste ting er, at trafikken i randområderne og jagten på en p-plads sandsynligvis vil give et dagligt trafikalt kaos. Det samme på de gader der omkranser zonen og hvor der i forvejen er massiv trafik i myldretiden.

Mvh
Ole Jensen
Røddinggade

Svarnr.: 594 Borger

Vejnavn: Skjalm Hvides Gade

Postnr. og by: 1728 København V

Høringssvar:
Vigtigt og rigtigt skridt for København - det kan bidrage til både lavere klimabelastning, renere luft og ikke mindst et bedre bymiljø.

Husk også at medtænke fossile knallert30-køretøjer! Selvom de fylder relativt lidt i trafikbilledet er det nogle af de køretøjer, bidrager de uforholdsmæssigt meget til lokal luftforurening. Og da de samtidig kører på cykelstien, påvirker deres forurening cyklister og fodgængere endnu mere. Man kunne også tænke i et generelt forbud mod kørsel af fossile knallert30 i Københavns Kommune. Det er der næppe nogle, der vil savne ud over Wolt-budene - men der er el-cyklen eller el-knallerten jo heldigvis alternativer.

Svarnr.: 595 Borger

Vejnavn: Knud Lavards Gade

Postnr. og by: 1730 København V

Høringssvar:
Jeg er i imod forslaget
Over julen havde jeg besøg af mine svigerforældre, der pga. helbredsårsager ikke har andre muligheder end at tage bilen for at komme på besøg fra Jylland. Den mulighed forsvinder, hvis forslaget bliver vedtaget. De skulle også betale 750 kr. for at parkere i 2 dage. Det er urimeligt, at man som beboer i kommunen skal betale så meget ekstra for at have gæster. Håber der bliver fundet løsning på gæsteparkering igen eller regulering for pensionister.

Det er frustrerende, at man hele tiden bliver jagtet af kommunen fordi man ikke har økonomien til at udskifte sin bil. Som andre skriver, er den grønne omstilling jo naturligt i

gang, så jeg håber på mere tålmodighed, så alle kan følge med og ikke føler sig økonomisk presset væk fra sit hjem.
Det føles som om at man i sin iver for at gennemføre diverse miljøhensyn glemmer hensynet til os der bor her og skal have vores dagligdag til at fungere.

Her en oversigt over andre af kommunens "klimatrafikale" projekter, som har kostet mange skattekroner, men hvor gevinsten er svær at få øje på:

Nordre Frihavnsgade:
Kommunen har brugt 29 millioner kroner på cykelsikkerhed i én gade. Målet var at skabe tryghed for cyklisterne i en af hovedstadens travle handelsgader. Men 29 millioner kroner senere er det stadig ikke lykkedes, og livet er kun blevet mere besværligt for lokale, erhvervsdrivende og cyklister.

Istedgade:
Efter renovering er det livsfarligt at cykle og køre på strækningen fra Hovedbanen til Enghaveplads.

Bænke i Knabrostræde i stedet for P-pladser Citat fra Berlingske:
"Butikker i Indre København mærker økonomisk, at flere parkeringspladser er blevet sløjfet.
"En butiksejer i Knabrostræde har taget konsekvensen og valgt at lukke."
Ærgerligt at kommunen vælger at bidrage til butiksdøden, og gøre byen mere attraktiv for Airbnb, Matas og Normal.

Ydre Ø/den trafikale fredeliggørelse af Klimakvarteret:
Den trafikale fredeliggørelse af Klimakvarteret er lige gået i gang, men er allerede ved at udvikle sig til en farce. Det er en helt unødvendig indgriben i de lokale beboeres dagligdag, at man lukker et utal af tilfældige veje og ensretter i øst og vest. De lokale er nu fanget i kommunens labyrint og kan knap finde hjem igennem skilteskoven.

Supercykelsti over Dybbølsbro
Et projekt til over 100 mio. som stadig virker uafsluttet. Dybbølsbro er stadig kaotisk at færdes på både som cyklist, gående og bilist.

Svarnr.: 596 På vegne af interesseorganisation eller borger Frederiksberg Kommune

Høringssvar:
Frederiksberg Kommune har indgivet vedhæftet høringssvar.

FREDERIKSBERG KOMMUNE

Københavns Kommune
Teknik- og Miljøforvaltningen
Att; Mobilitet, klimatilpasning og byvedligehold

Dato: 12. marts 2026
Sagsnr: 09.10.04-G01-1-26

Høring af forslag til nulemissionszone indre Vesterbro

Københavns kommune har 16. januar 2026 sendt et forslag til udpegning af indre Vesterbro som nulemissionszone i høring. Forslaget omfatter en zone afgrænset af vejene Enghavevej, Vesterbrogade, Gammel Kongevej, Værnedamsvej, Bernstorffsgade, Kalvebod Brygge og Ingerslevgade og grænser derfor umiddelbart op til Frederiksberg Kommune langs Gammel Kongevej, og starter tæt på Frederiksberg ved Vesterbrogade. Værnedamsvej indgår ikke i udpegningen. Loven giver hver kommune mulighed for at udpege ét mindre afgrænset byområde som nulemissionszone for fossilfrie køretøjer.

Miljø- og Trafikudvalget (MTU) på Frederiksberg har 9. marts 2026 tiltrådt nedenstående høringssvar.

Frederiksberg Kommune skal i den sammenhæng anføre følgende:

Støtter arbejdet med nulemissionszoner

Frederiksberg Kommune er generelt positiv over for arbejdet med udpegning af nulemissionszoner, og de muligheder den nye lov giver kommunerne. Frederiksberg Kommune nuværende politik fremgår af Kommuneplan 2025 – "Frederiksberg Kommune vil lave forsøg med nulemissionszoner, når ny statslig lovgivning muliggør det". Frederiksberg Kommune har gennem årerne haft et godt og tæt samarbejde med Københavns Kommune om miljøzonerne, og opfatter arbejdet med udpegning af nulemissionszoner som et strategisk vigtigt arbejde for at fremme den grønne transportomstilling og klimaneutrale by. Det er kommunes vurdering, at nulemissionszoner har potentiale til på længere sigt at erstatte miljøzonerne.

Frederiksberg Kommune er dog meget betænkelig ved udpegningen af hele Indre Vesterbro som nulemissionszone, allerede fra 2028.

Savner detaljerede oplysninger om trafikmønstre og påvirkning af erhvervsliv

FK savner generelt mere detaljerede oplysninger i forhold til at vurdere den udpegede zonens effekt på Frederiksberg Kommune. Der er således ikke foretaget specifikke beregninger, der viser ændringer i trafikmønstre på de enkelte veje på Frederiksberg, ligesom det ekstra pres på parkeringskapaciteten kun er belyst overordnet. I forslaget er der foretaget overordnede vurderinger af zonens indflydelse på erhvervslivet indeni zonen, i forhold til varelevering og kundegrundlag etc. Frederiksberg Kommune savner her en vurdering på Frederiksbergsiden

Øget omvejskørsel og parkeringspres på Frederiksberg

Det er Frederiksberg Kommunens vurdering, at forslaget - særligt i de første år hvor der stadig er en betydelig mængde fossilbiler på vejene - vil medføre risiko for væsentlige gener for Frederiksberg Kommune pga. øget omvejskørsel og trængsel samt øget parkeringspres på Frederiksberg i randzonen op til den udpegede zone. Det anslås i forslaget, at udpegningen vil medføre, at ca. 4430 ture med fossile køretøjer vil skulle flyttes til det omkringliggende vejnet alene fra hovedtrafikåren Vesterbrogade. Det vurderes i forslaget, at den største stigning vil ske på Gammel Kongevej, hvor der i dag er en hverdagstrafik på ca. 9000 køretøjer. Stigningen på Gammel Kongevej er ikke specificeret nærmere. Nævnte vil efter Frederiksberg Kommunens opfattelse, særligt i myldretidsperioden og i de første år af zonens levetid, medføre risiko for uacceptabel øget trængsel i Frederiksberg Kommune særligt på Gammel Kongevej, men også for det tværgående vejnet på Frederiksberg, som grænser op til Vesterbrogade, som f.eks. Pile Allé, Platanvej og Kingosgade. Kommunen finder det særligt problematisk, at trafikvejen Vesterbrogade indgår i udpegningen, da vejen er en naturlig forlængelse af den stærkt trafikerede Roskildevej, som er en af hovedfærdselsvejene i Storkøbenhavn. Udpegningen af denne vej – Vesterbrogade - vil uundværligt føre til en betydelig omvejskørsel på Frederiksberg

Området på Frederiksberg grænsende op til zonen er desuden stærkt udfordret parkeringsmæssigt med en i dag meget høj belægningsprocent for parkering. I forslaget anslås det ekstra parkeringsbehov i randzonen til i størrelsesorden 6-15 %, hvilket efter Frederiksberg Kommunes vurdering vil føre til stedvis overbelægning og uhensigtsmæssig søgekørsel på Frederiksberg. Kommunen skal i den sammenhæng gøre opmærksom på, at det viste parkeringskort i forslagets side 9, figur 3 ikke er retvisende for parkeringssituationen i området på Frederiksberg siden. Reelt er belægningsprocenten her markant højere og op mod 93 % i nærområdet til zonen. Der vil også være risiko for, at nærtliggende parkeringshuse på Frederiksberg vil blive ekstra belastet, som f.eks. parkeringshuset ved Codanhus.

Zonen starter tidligt i forhold til udbredelsen af elkøretøjer

Prognoser for udviklingen af elkøretøjer anslår, at der i 2028 vil være ca. 28 % køretøjer på el. Efter Frederiksberg kommunes vurdering er det problematisk, at så stor en zone allerede starter primo 2028, da udbredelsen af elkøretøjer på dette tidspunkt stadig vil være forholdsvis begrænset. Zonens størrelse og tidspunkt for opstart vil være med til at

forstærker de førnævnte gener i forhold til Frederiksberg, særligt i starten af zonens levetid.

Opsamling og forslag

Frederiksberg Kommune finder samlet, at det udpegede område er for stor og ikke hensigtsmæssigt afgrænset i forhold til Frederiksberg Kommune. Zonen indeholder den for Frederiksberg vigtige gennemgående trafikvej Vesterbrogade. Efter Frederiksberg Kommunes opfattelse er det tvivlsomt, om den eksisterende lovgivning muliggør udpegning af et så stort byområde, der vel transportmæssigt svarer til en middelstor dansk provinsby. Loven omhandler afgrænsede mindre byområder.

Frederiksberg Kommune skal derfor konkret foreslå, at der:

- Udpeges en anden zone i Københavns Kommune hvor de negative konsekvenser undgås eller er mindre for Frederiksberg Kommune, og således at det ikke grænser op til Frederiksberg,

- Alternativt skal Frederiksberg Kommune foreslå at zonen afgrænses, så Vesterbrogade og området nord for Vesterbrogade helt udgår af udpegningen, og således at ikke grænser op til Frederiksberg.

Frederiksberg Kommune deltager naturligvis gerne i en drøftelse af overnævnte.

Med venlig hilsen

Andreas Røhl

Chef for Trafik og Byrum

/ Niels Kaalund

Civilingeniør, Miljøkonsulent

Svarnr.: 597 Borger

Vejnavn: Matthæusgade

Postnr. og by: 1666 København V

Høringssvar:
En nulmissionszone på Vesterbro er en tragisk idé. Hvordan vil dagligdagsbutikker få varer? Skal der tilkøbes særlige elektriske vogne, hvor ekstragebyret så bliver pålagt borgerne? Hvordan vil en café, en butik og alt det som gør livet på Vesterbro hyggeligt kunnet fortsætte? Hvordan vil ældre og udsatte besøge familier og nære? Unge med familier uden midler til nye køretøjer - skal de køre fra Jylland og stille deres bil i Vanløse for at tage metro ind? Det vil blot skabe et nyt problem andre steder i byen.
Hvad med vedligeholdelse af gamle bygninger, og restaureringer og renoveringer – det vil gøre det sværere og dyrere at få fat i håndværkere?
Dertil kam jeg kun forestille mig, at det øger trafikken og emissionen, fordi folk skal køre omveje og dertil sidde mere i kø, hvilket i sdste ende modarbejder hele forslagets tilblivelse.

Der skal være andre metoder at tage i brug, i tiltag om en grønnere hverdag – særligt når man tænker på vi er én lille kommune, på en stor planet. Det er synd, at det skal gå ud over den almene borger og hverdagen, at nogem vil gøre sig eksemplariske, uden reel betydning for det samlede klimaregnskab.

Jeg kan kun understrege, hvor meget jeg er imod, og hvor dårlig en idé jeg synes det er.

Tak.

Svarnr.: 598 Borger

Vejnavn: Matthæusgade

Postnr. og by: 1666 København V

Høringssvar:
Jeg er stærkt imod forslaget om at indføre en nul-emissionszone over hele Vesterbro. Forslaget er et klasissk eksempel på symbolpolitik uden reel effekt og vil have flere negative konsekvenser for både borgere, erhvervsliv og byens funktionalitet.

1) Trafikale konsekvenser: Forslaget vil flytte tung trafik til naboområder og hovedveje, hvilket sbaer nye trafikpropper, øget støj og forurening dér - altså en ren omlokalisering af problemer frem for en løsning.

2) Ekstrem begrænset klimaeffekt: At lukke Vesterbro for fossildrevne biler vil have minimal til ingen målbar effekt på vores samlede CO2-udledning. Byens samlede bidrag til verdens klima er så marginalt, at effekten af denne politik er symbolsk og ikke substantiel.

3) Økonomisk belastning: Tiltaget vil øge omkostningerne for virksomheder, der leverer varer til og fra område. Dette vil uundgåeligt føre til dyrere varer og services, hvilket rammer både små erhvervsdrivende og almindelige borgere.

4) Urealistisk og ufleksibel: Mange borgere og erhvervsdrivende har ikke mulighed for at investere i elektriske køretøjer på kort sigt. Det vil skabe en urimelig barriere for mobilitet og erhvervsaktivitet.

5) Uhensigtsmæssig prioritering: Kommunen burde fokusere på realistiske løsninger med dokumenteret effekt, såsom investeringer i kollektiv trafik, bedre infrastruktur og tilskyndelse til til energieffektive løsninger, from for at føre "woke-symbolpolitik", der primært handler om at signalere grønt ansvar.

Dette forslag vil altså skabe flere problemer end det løser, og det er derfor ikke en politik, jeg kan støtte.

Svarnr.: 599 Borger

Vejnavn: Valdemarsgade

Postnr. og by: 1665 København V

Høringssvar:
Kære Københavns Kommune

Jeg synes, det er rigtig godt, at vi bor i en kommune, der forsøger at tage ansvar for de storpolitiske udfordringer fremtiden bringer. Det værdsætter jeg. Men jeg tror, at Københavns kommune skal være varsomme med at indføre regler/love, der skaber mere ulighed. I forvejen er København efterhånden blevet et sted for de rige eller de heldige. Det er jo overordnet set dejligt, at vi bliver rigere, men der er jo noget galt i vores samfund, når "almindelige" mennesker med almindelig løn ikke kan købe en bolig i København. Boligmarkedet er efterhånden kun baseret på arv, formuende forældre eller held. I mine øjne er der tale om et ulige samfund. Så når det foreslås, at der skal være nulemissionszone på Vesterbro, så vil dette bidrage til ulighed. Det vil jeg gerne sætte nogle ord på.

Hvem er det egentlig der pt har råd til en el-bil? Jeg tror, det er mennesker med i forvejen høje indtægter, der har bolig, institutionspladser, har råd til mad osv. Almindelige mennesker med almindelige indtægter har ikke altid det. Et spørgsmål om prioritering, helt rigtigt. Men skal der ikke være lige muligheder for os alle i det danske og københavnske samfund?

Et personligt eksempel for at tydeliggøre uligheden. Jeg har et nært ungt familiemedlem med en sjælden neurologisk sygdom, der gør vedkommende gradvist mere handikappet, som er bosiddende i Fredensborg kommune, og vedkommende kan ikke få tilskud til at købe en el-bil. Så vedkommende har en benzin-bil, som vedkommende er dybt afhængig af for at komme rundt og bevare en lille del af normalitet. Netop for at se familie/venner, gå på CBS etc. Jeres nye regel vil så betyde, at jeg ikke kan få besøg af vedkommende. Det må man overleve, og I kan vel mødes andre steder? Ja det er da rigtigt, men er det rimeligt at begrænse vedkommende og os? Det synes jeg ikke. Det er da dybt indgribende i vedkommendes og mit liv og personlige frihed. Jeg synes det bidrager til uligheden. Er det ikke netop det den danske model kan, at vi skal vogte over de svageste og hjælpe dem? Forslaget her gør det modsatte.

Samlet set tror jeg, at Københavns Kommune nøje skal overveje, hvilke regler I vedtager, som indgriber i almindelige menneskers liv. Vi skal ikke have mere ulighed i vores samfund! Vi skal samle os og forsøge at udligne ulighed. Kan Københavns Kommune ikke gå forrest der? Det ville gøre mig virkelig stolt af at være københavner.

Tak for jeres tid.

Venlig hilsen
En af de "heldige" Vesterbro andelsboligejere

Svarnr.: 600 På vegne af interesseorganisation eller borger HORESTA

Høringssvar:
HORESTA støtter grundlæggende den grønne omstilling og ambitionen om et renere bymiljø i København. Mange af vores medlemmer arbejder allerede systematisk med at reducere klimaaftryk, effektivisere energiforbrug og stille grønnere krav i indkøb og drift. Netop derfor er det vigtigt for os at understrege, at omstillingen skal ske på en måde, der er proportionel, praktisk gennemførlig og som samlet set giver mening for både klima, byliv og erhvervsliv.

Set fra hotel-, restaurant- og turismeerhvervets side giver det fremlagte forslag anledning til en række bekymringer. Vores branche er afhængig af stabile leverancer hver dag: fødevarer, drikkevarer, linned, affaldshåndtering, reparationer og teknisk service. Når adgangen til zonen i praksis betinges af, at leverandører og underleverandører allerede har omlagt bilparken, øges risikoen for dyrere, mere besværlige og mindre fleksible leverancer. Det vil ramme driften direkte, og i sidste ende kan det påvirke priser og service over for gæsterne.

Det samme gælder medarbejdernes adgang til arbejdspladsen. Mange ansatte i vores erhverv møder tidligt, går sent eller arbejder på tidspunkter, hvor kollektiv transport ikke er et realistisk alternativ. Hvis det bliver vanskeligere at køre til og fra arbejdspladsen i zonen med en almindelig bil, kan det forstærke rekrutteringsudfordringerne i en branche, hvor arbejdskraft allerede er en knap ressource. Det risikerer at ramme især de virksomheder, der i forvejen har sværest ved at bemande vagter i ydertimerne.

Vi hæfter os samtidig ved, at kommunen selv vurderer, at zonen vil medføre omkring 10.000 omvejskilometer pr. døgn. Det er ikke blot et praktisk problem, men også et klimamæssigt paradoks: Omvejskørsel skaber ekstra trængsel og ekstra udledning. Der er derfor en reel risiko for, at en del af gevinsten "i zonen" modvirkes af øget kørsel "uden for zonen". Samtidig vil borgernes og virksomhedernes hverdag blive mere besværlig, fordi transporten bliver mindre direkte og mere tidskrævende.

HORESTA er også bekymret for, at indfasningen for erhvervstrafikken lægger et uforholdsmæssigt pres på netop denne zone. Kommunens tal viser, at Indre Vesterbro har 30.400 arbejdspladser og er den zone, hvor flest fossile varebiler (710) skal omlægges til el. Det betyder i praksis, at et meget stort antal virksomheder, leverandører og servicefunktioner skal omstille sig hurtigt, og ofte længe før de ellers ville have gjort. Den type investeringer lander sjældent isoleret hos transportørerne; de vil typisk blive væltet videre i leverancepriserne og dermed i sidste ende ramme virksomhederne i zonen. Det kan gøre hverdagen dyrere for hoteller og restauranter, der i forvejen opererer med stramme marginer.

Vi noterer os desuden, at kommunens egne tal peger på, at der vil blive flere ledige parkeringspladser i zonen. Det kan isoleret set lyde positivt, men risikoen er, at man samtidig skubber parkeringspresset ud i naboområderne. Kommunens tal viser allerede en belægning på 63–96% på Indre Vesterbro kl. 12. Når personer og erhverv, der ikke kan køre eller parkere i zonen, i stedet skal parkere udenfor og bevæge sig ind, kan det betyde, at problemet i praksis flyttes til andre bydele og gør det vanskeligere for medarbejdere og virksomheder at finde parkering i de områder, der i forvejen er pressede.

Endelig finder vi det væsentligt at fremhæve, at udskiftningen af bilparken i Danmark allerede er i gang. Salget af elbiler stiger år for år, og den teknologiske udvikling trækker i samme retning. Det taler for, at man bør sikre en implementering, der spiller sammen med markedets omstillingstakt frem for at forcere den på en måde, der skaber unødige omkostninger og logistiske problemer. I den sammenhæng mener HORESTA, at kommunen bør læne sig op ad EU's anbefalinger, hvor nulemissionszoner først peger mod et sigtepunkt omkring 2035. En mere realistisk tidsplan vil mindske risikoen for fordyrende hasteomstillinger, som i praksis kan ramme erhvervslivet og borgerne uden at give en proportional merværdi.

HORESTAs anbefalinger:

På den baggrund opfordrer HORESTA til, at kommunen justerer forslaget, så omstillingen både bliver grønnere i praksis og mere gennemførlig i hverdagen.

For det første bør ikrafttrædelsen udskydes og indfasningen tilrettelægges mere gradvist, så den i højere grad følger markedets omstillingstakt og EU's anbefalede retning mod 2035. Det vil reducere risikoen for, at virksomheder og leverandører tvinges ud i

hasteinvesteringer, som i sidste ende ender som højere omkostninger i leverancer og drift særligt i en zone, hvor 30.400 arbejdspladser og 710 fossile varebiler berøres.

For det andet bør kommunen foretage justeringer i zonens udformning og eventuelt undtage dele af zonen, hvor konsekvenserne for vareleverancer, servicekørsel og medarbejderadgang er mest indgribende. Hotel- og restaurationsdrift er afhængig af daglige leverancer og stabile servicefunktioner, og løsningen bør derfor sikre, at nødvendige leverancer kan gennemføres uden uforholdsmæssige fordyrende og bureaukratiske barrierer.

For det tredje bør kommunen i højere grad adressere de afledte konsekvenser uden for zonen. Når kommunen selv vurderer omkring 10.000 omvejskilometer pr. døgn, er der en reel risiko for øget trængsel og udledning andre steder. Tilsvarende bør man undgå, at parkeringspresset blot flyttes til nabobydelene. Tallene for Indre Vesterbro viser allerede et højt pres, og en løsning bør indeholde konkrete greb, der modvirker, at problemerne blot forskydes geografisk.

HORESTA stiller sig gerne til rådighed for en dialog om, hvordan kommunen bedst kan nå de grønne mål med løsninger, der både er effektive, proportionale og praktisk gennemførlige for byens virksomheder, medarbejdere og gæster.

Mvh
Maria Olafsson
Politisk chef, HORESTA

HORESTAs høringssvar
vedr. forslag om nulemissionszone på Indre Vesterbro

Hotel • Restaurant
& Turisterhvervet

Vodroffsvej 32
1900 Frederiksberg C

Tel. +45 35 24 80 80
Fax +45 35 24 80 88

www.horesta.dk
horesta@horesta.dk

cvr.nr. 17 01 48 11

HORESTA støtter grundlæggende den grønne omstilling og ambitionen om et renere bymiljø i København. Mange af vores medlemmer arbejder allerede systematisk med at reducere klimaaftryk, effektivisere energiforbrug og stille grønnere krav i indkøb og drift. Netop derfor er det vigtigt for os at understrege, at omstillingen skal ske på en måde, der er proportionel, praktisk gennemførlig og som samlet set giver mening for både klima, byliv og erhvervsliv.

Set fra hotel-, restaurant- og turismeerhvervets side giver det fremlagte forslag anledning til en række bekymringer. Vores branche er afhængig af stabile leverancer hver dag: fødevarer, drikkevarer, linned, affaldshåndtering, reparationer og teknisk service. Når adgangen til zonen i praksis betinges af, at leverandører og underleverandører allerede har omlagt bilparken, øges risikoen for dyrere, mere besværlige og mindre fleksible leverancer. Det vil ramme driften direkte, og i sidste ende kan det påvirke priser og service over for gæsterne.

Det samme gælder medarbejdernes adgang til arbejdspladsen. Mange ansatte i vores erhverv møder tidligt, går sent eller arbejder på tidspunkter, hvor kollektiv transport ikke er et realistisk alternativ. Hvis det bliver vanskeligere at køre til og fra arbejdspladsen i zonen med en almindelig bil, kan det forstærke rekrutteringsudfordringerne i en branche, hvor arbejdskraft allerede er en knap ressource. Det risikerer at ramme især de virksomheder, der i forvejen har sværest ved at bemande vagter i ydertimerne.
Vi hæfter os samtidig ved, at kommunen selv vurderer, at zonen vil medføre omkring 10.000 omvejskilometer pr. døgn. Det er ikke blot et praktisk problem, men også et klimamæssigt paradoks: Omvejskørsel skaber ekstra trængsel og ekstra udledning. Der er derfor en reel risiko for, at en del af gevinsten "i zonen" modvirkes af øget kørsel "uden for zonen". Samtidig vil borgernes og virksomhedernes hverdag blive mere besværlig, fordi transporten bliver mindre direkte og mere tidskrævende.

HORESTA er også bekymret for, at indfasningen for erhvervstrafikken lægger et uforholdsmæssigt pres på netop denne zone. Kommunens tal viser, at Indre Vesterbro har 30.400 arbejdspladser og er den zone, hvor flest fossile varebiler (710) skal omlægges til el. Det betyder i praksis, at et meget stort antal virksomheder, leverandører og servicefunktioner skal omstille sig hurtigt, og ofte længe før de ellers ville have gjort. Den type investeringer lander sjældent isoleret hos transportørerne; de vil typisk blive væltet videre i leverancepriserne og dermed i sidste ende ramme virksomhederne i zonen. Det kan gøre hverdagen dyrere for hoteller og restauranter, der i forvejen opererer med stramme marginer.

Vi noterer os desuden, at kommunens egne tal peger på, at der vil blive flere ledige parkeringspladser i zonen. Det kan isoleret set lyde positivt, men risikoen er, at man samtidig skubber parkeringspresset ud i naboområderne. Kommunens tal viser allerede en belægning på 63–96% på Indre Vesterbro kl. 12. Når personer og erhverv, der ikke kan køre eller parkere i zonen, i stedet skal parkere udenfor og bevæge sig ind, kan det betyde, at problemet i praksis flyttes til andre bydele og gør det vanskeligere for medarbejdere og virksomheder at finde parkering i de områder, der i forvejen er pressede.

Endelig finder vi det væsentligt at fremhæve, at udskiftningen af bilparken i Danmark allerede er i gang. Salget af elbiler stiger år for år, og den teknologiske udvikling trækker i samme retning. Det taler for, at man bør sikre en implementering, der spiller sammen med markedets omstillingstakt frem for at forcere den på en måde, der skaber unødige omkostninger og logistiske problemer. I den sammenhæng mener HORESTA, at kommunen bør læne sig op ad EU's anbefalinger, hvor nulemissionszoner først peger mod et sigtepunkt omkring 2035. En mere realistisk tidsplan vil mindske risikoen for fordyrende hasteomstillinger, som i praksis kan ramme erhvervslivet og borgerne uden at give en proportional merværdi.

HORESTAs anbefalinger

På den baggrund opfordrer HORESTA til, at kommunen justerer forslaget, så omstillingen både bliver grønnere i praksis og mere gennemførlig i hverdagen.

For det første bør ikrafttrædelsen udskydes og indfasningen tilrettelægges mere gradvist, så den i højere grad følger markedets omstillingstakt og EU's anbefalede retning mod 2035. Det vil reducere risikoen for, at virksomheder og leverandører tvinges ud i hasteinvesteringer, som i sidste ende ender som højere omkostninger i leverancer og drift særligt i en zone, hvor 30.400 arbejdspladser og 710 fossile varebiler berøres.

For det andet bør kommunen foretage justeringer i zonens udformning og eventuelt undtage dele af zonen, hvor konsekvenserne for vareleverancer, servicekørsel og medarbejderadgang er mest indgribende. Hotel- og restaurationsdrift er afhængig af daglige leverancer og stabile servicefunktioner, og løsningen bør derfor sikre, at nødvendige leverancer kan gennemføres uden uforholdsmæssige fordyrende og bureaukratiske barrierer.

For det tredje bør kommunen i højere grad adressere de afledte konsekvenser uden for zonen. Når kommunen selv vurderer omkring 10.000 omvejskilometer pr. døgn, er der en reel risiko for øget trængsel og udledning andre steder. Tilsvarende bør man undgå, at parkeringspresset blot flyttes til nabobydelene. Tallene for Indre Vesterbro viser allerede et højt pres, og en løsning bør indeholde konkrete greb, der modvirker, at problemerne blot forskydes geografisk.
HORESTA stiller sig gerne til rådighed for en dialog om, hvordan kommunen bedst kan nå de grønne mål med løsninger, der både er effektive, proportionale og praktisk gennemførlige for byens virksomheder, medarbejdere og gæster.

Mvh
Maria Olafsson
Politisk chef, HORESTA

_____

Hotel • Restaurant
& Turisterhvervet

Vodroffsvej 32
1900 Frederiksberg C

Tel. +45 35 24 80 80
Fax +45 35 24 80 88

www.horesta.dk
horesta@horesta.dk

cvr.nr. 17 01 48 11

Svarnr.: 601 På vegne af interesseorganisation eller borger Frelsens Hærs Hovedkontor, Frederiksberg Allé 9, 1621 Kbh. V

Høringssvar:
Høringssvar til Forslag om nulemissionszone på Indre Vesterbro, Københavns kommune.

Det var med stor interesse vi modtog materialet sendt til borgere samt øvrige interessenter, der vil blive berørt af forslaget, hvis det vedtages og godkendes igennem de nødvendige instanser. Vi er ikke i tvivl om, at det er vigtigt at tage vanskelige beslutninger for at stoppe udviklingen af de udfordringer vi klimamæssigt står i.
Alligevel tillader vi os fra Frelsens Hær at stille spørgsmål ved om nærværende forslag vil være en løsning, der giver den ønskede effekt, eller blot flytter problemet i forhold til at trafikken skal ledes ad omkørselsveje uden for zonens grænser?
Ved høringsmødet 19. februar var det tydeligt, at der mangler mere solide beregninger på de miljømæssige beregninger og ikke mindst manglende beregninger på hvad det vil betyde for butiksliv, foreningsliv og andet erhverv.
Beliggende lige på zonegrænsen på Frederiksberg Allé / Skt. Thomas plads oplever vi hver uge medarbejdere, samarbejdspartnere, kirkegængere og mennesker, der har brug for hjælp gennem vores sociale arbejde, må opgive at finde parkering. I desperation over at finde parkering køres der mange ekstra km, som ikke er gavnligt for miljøet. Det betyder at ensomme nogle gange må vælge ikke at deltage i det fællesskab, som er så vigtigt for dem. Det betyder at det er vanskeligt at indbyde nye socialt udsatte familier til aktivitet og fællesskab, fordi mange har vanskeligt ved at begå sig i den offentlige transport på grund af angst og sociale fobier.
Mange af de biler som i dag kan være heldige at finde parkering i hvad der vil blive inden for zonegrænsen, vil yderligere belaste området lige uden for grænsen. Det område vil så blive ekstra belastet af både at være omkørselsveje og et øget parkeringskaos.
Ved høringsmødet blev det klart, at der i projektet ikke er indtænkt udvidelse af parkeringskapaciteten gennem anlæg af P huse.
Derfor vil vi gerne opfordre til at Københavns borgerrepræsentation genovervejer om værdien i den miljømæssige vinding er stor nok til at Indre Vesterbro er det bedste bud i kommunen på trods af de eventuelle skadevirkninger for foreningsliv, socialt arbejde og kirkelige aktiviteter. På høringsmødet var det tydeligt at mange beboere er nervøse for hvad det vil betyde for deres familieliv og boligværdi.
Det vil være trist hvis Vesterbro mister sin mangfoldighed både i beboersammensætning men også det rige foreningsliv og organisationer der yder støtte på forskellig vis til nogle af de svageste i vores samfund.
I Frelsens Hær frygter vi kort sagt, at ændringen vil betyde, at vi kan hjælpe færre socialt udsatte, fordi de ikke længere vil komme hen til vores afdeling på Frederiksberg Allé. Nogle af dem, som kommer til os nu, magter ikke at bruge den offentlige transport. De har som socialt udsatte heller ikke økonomi til at køre i fine nye elbiler. De vil derfor i fremtiden ikke kunne komme hen til os.

Svarnr.: 602 Borger

Vejnavn: Valdemarsgade

Postnr. og by: 1665 København V

Høringssvar:
Jeg er beboer i Valdemarsgade, holder utrolig meget af København og elsker at bo her på Vesterbro. Desværre kan jeg se frem til flere udfordringer med at få besøg af familien, jeg har allerede været pensionist i omkring 10 år og kan se frem til min alderdom, der vil blive mere ensom, familie og venner vil have sværere ved at besøge mig fremover.
Det er ikke alle, der kører i elbil, mange venner er selv seniorer og har ikke planer om lige at anskaffe elbil, dvs. at de efter 2027 ikke kan besøge mig i bil og da flere er dårligt gående vil min egen alderdom blive mere afsondret fra venner.
Det er garanteret ikke tanken med forslaget, men en skidt sideeffekt og samtidig vil der stadig komme partikler fra omliggende gader, så spørgsmålet er, om tiltaget overhovedet

kan måles. Effekten hvad ensomhed angår, kan bestemt måles.
Yderligere har man måske glemt at Ældre Sagen har til huse i Valdemarsgade 8, vi har børneinstitutioner og skoler, SSB Idrætsfabrikken, vi har Matthæuskirken, der også har et publikum, der kommer fra nær og fjern, så ikke verdens smarteste forslag. Jeg håber, at man gentænker og fjerner os fra zonen.

Svarnr.: 603 På vegne af interesseorganisation eller borger Frømandsklubben Helgoland

Høringssvar:
Vesterbro 14. marts 2026

Vedrørende Nulemissionszone på Indre Vesterbro

Jeg skriver på vegne af Frømandsklubben Helgoland, der har adresse på Vesterbro.

Vi er en dykkerklub med mere end 100 aktive medlemmer. Frømandsklubben Helgoland har haft klublokaler samme sted siden 1972, og har været en aktiv medspiller i lokalområdet i alle de år. Det er ikke alle vores medlemmer, der bor på selve Indre Vesterbro, faktisk har vi en del medlemmer, der bor i det øvrige København og endda udenfor København. Disse medlemmer, der ikke selv bor på Indre Vesterbro, og som ikke har nyemissionskøretøjer, vil blive hårdt ramt af denne nulemissionszone på Indre Vesterbro, når de skal dyrke deres sport og hobby.
Hvorfor vil disse sportsdykkere blive hårdt ramt?
Medlemmer af dykkerklubben vil blive ramt, da det udstyr, der tillader os at dyrke vores sport, er tungt og fylder meget – eksempelvis kan jeg fortælle, at mit eget udstyr vejer omkring 85 kg og fylder en murerbalje på 90 liter (78 cm *47 cm *32 cm) og en duffelbag på 90 liter (65 cm * 40 cm * 35 cm). Dertil kommer dykkertanke (trykluftsflasker), hvor vi oftest pakker minimum to flasker hver til en dykkertur. Én flaske vejer et sted mellem 15 og 18 kg. (55 cm * 70 cm * 30 cm).
Så det er ikke mange personers udstyr, der kan være i et enkelt køretøj, når der også skal være personer i dette køretøj – og så mange medlemmer fra klubben bor der ikke på Indre Vesterbro.
Dertil kommer så en bekendtgørelse fra Færdselsloven (se vedhæftede fil): "Bekendtgørelse om vejtransport af farligt gods". I § 9 stk. 4 står der, at man må transportere trykflasker med ikke-brandfarlige, ikke giftige gasser med et samlet rumindhold op til 70 liter i en personbils bagagerum. Det svarer til dykkerflasker til 2 – 3 sportsdykkere.
Der står yderligere i § 9 stk. 5, at der kun må transporteres 5 liter komprimeret oxygen (ilt). Dette er hvad hver af os af og til medbringer til vores dykning ved lidt mere krævende dyk, hvilket betyder, at vi så pludselig er nede på 1 sportsdykker per køretøj.
Det vil desværre ikke være muligt for Frømandsklubben Helgoland at vedblive med at eksistere, hvis denne nulemissionszone på Indre Vesterbro bliver vedtaget. Alternativet er, at vi på en eller anden måde bliver fritaget for følgerne ved denne nulemissionszone på Indre Vesterbro.

På vegne af Frømandsklubben Helgoland
Næstformand

o/o Bilag: Opbevaring og transport af Trykflasker fra Dansk Sportsdykker Forbund, Teknisk Udvalg

Opbevaring og transport af Trykflasker

TU har, på foranledning af spørgsmål om opbevaring og transport af dykkerflasker, udarbejdet et dokument for at redegøre for de gældende regler på området.

Følgende er et sammentræk af bekendtgørelser og samtaler med myndighederne.

Opbevaring af trykflasker:

Alle må opbevare en eller flere trykflasker med et samlet rumindhold op til 12l uden nogen anden restriktion end almindelige forsigtighedsprincipper.

Trykflasker med et totalt gasvolumen på 60kbm, dvs. et samlet rumindhold på ca. 300l ved 200bar, kan uden godkendelse anbringes i lagerrum (herunder skure), i hvilke der ikke opbevares brandfarlige eller let antændelige stoffer (f.eks. brandfarlige væsker, olier, celluloid, træ, træemballage og halmemballage), syrer eller andre stoffer, der kan angribe beholderne. Lagerrummene skal have udgang direkte til det fri og i øvrigt være indrettet og adskilt fra andre rum. Brug af åben ild i lagerrummene er forbudt, og forbudet skal være tilkendegivet ved tydelige og holdbare opslag.
Ved indgangen til lokalerne skal forefindes et skilt med "Trykflasker fjernes ved brand". Tavlen skal anbringes således, at den er let synlig.

Ved opbevaring af trykflasker med et totalt gasvolumen mellem 60kbm og 500kbm skal ovenstående opfyldes, samt forud indhentes en godkendelse fra den stedlige brandmyndighed.

Hele bekendtgørelsen BEK nr. 305 af 30/09/1944 (Gældende) *"Bekendtgørelse om Opbevaring af transportable Beholdere med sammentrykkede, fordraabede eller under Tryk opløste Luftarter"* ligger under bilag.

Version 1.1 10-06-2010

Transport af trykflasker:

Transport af trykflasker er beskrevet i et EU direktiv ved en ADR 2005.
I denne står at, bestemmelserne i ADR ikke finder anvendelse for private personer når det pågældende gods er beregnet til personligt brug eller til fritids- eller sportsaktiviteter, forudsat at der er truffet foranstaltninger til forebyggelse af udslip af indholdet under normale transportforhold.

Det fører os så til " Bekendtgørelse om vejtransport af farligt gods" § 9

Her står i § 3 at trykflasker skal være fastgjort eller fastkilet, så de enkelte enheder eller dele af lasten ikke kan forskubbe sig i forhold til hinanden eller til køretøjet under normale transportforhold.
I § 9 stk. 4 står der at man må transportere trykflasker med et samlet rumindhold op til 70l i en personbils bagagerum.

Ved transport af større mængder skal køretøj være godkendt til transport af farligt gods, samt chaufføren skal have et gyldigt certifikat til transport af farligt gods.

Hele bekendtgørelsen BEK nr. 437 af 06/06/2005 (Gældende) *" Bekendtgørelse om vejtransport af farligt gods"* og udsnit af ADR 2005 ligger under bilag.

TU beskriver blot her de gældende krav ifølge lovgivningen og det er helt op til de pågældende klubber og privatpersoner at overholde den gældende lovgivning på disse områder.

Kilder: Arbejdstilsynet, Brandmyndighederne, samt lovtekster.

Version 1.1 20-12-2006

Bilag

Bekendtgørelse om Opbevaring af transportable Beholdere med sammentrykkede, fordraabede eller under Tryk opløste Luftarter. (* 4)

BEK nr 305 af 30/09/1944 (Gældende)

Lovgivning som forskriften vedrører
LBK Nr. 137 af 01/03/2004
Senere ændringer til forskriften
BEK Nr. 48 af 21/02/1959
Forskriftens fulde tekst

Bekendtgørelse om Opbevaring af transportable Beholdere med sammentrykkede, fordraabede eller under Tryk opløste Luftarter. (* 4)

I Medfør af § 42 i Lov af 15. Maj 1868 om Brandvæsenet i København, § 35 i Reglement for Brandvæsenet i Frederiksberg Kommune af 27. Februar 1918, § 37 i Lov af 21. Marts 1873 om Brandvæsenet i Købstæderne med Undtagelse af København, jfr. Lov Nr. 272 af 28. Juni 1920, § 60 i Lov af 31. Marts 1926 om Brandpolitiet paa Landet og det nærmest dermed i Forbindelse staaende Bygningsvæsen og § 5 i Lov Nr. 246 af 10. Maj 1940 om Handel med samt Tilvirkning og Besiddelse af Vaaben, jfr. Lov Nr. 137 af 13. Marts 1943, fastsætter Justitsministeriet herved følgende Bestemmelser for Opbevaring af transportable Beholdere med sammentrykkede, fordraabede eller under Tryk opløste Luftarter: § 1

Stk. 1. Bestemmelserne i denne Bekendtgørelse omfatter transportable Beholdere, der indeholder sammentrykkede, fordraabede eller under Tryk opløste Luftarter.
Stk. 2. Undtagne fra Bestemmelserne er :

- 1) Alle Beholdere, hvis Rumindhold er mindre end 12 l, medmindre flere saadanne Beholdere opbevares sammen, og det samlede Oplags Beholderrumfang overstiger 12 l,
- 2) Flasker og andre Beholdere med kulsyreholdige Drikke,
- 3) Kulsyrebeholdere til Ildslukningsapparater,
- 4) Beholdere med Luftarter til Videnskabeligt brug i det Omfang, Anvendelsen gør det nødvendigt,
- 5) de i Justitsministeriets Bekendtgørelse Nr. 270 af 27. Juni 1942 om Ændring i Justitsministeriets Bekendtgørelse Nr. 104 af 15. Marts 1941 om Flaskegasanlæg nævnte Beholdere til Propan og Butan eller Blandinger deraf, for saa vidt Beholdernes Indhold ikke udgør mere end 11 kg, og Bestemmelserne i nævnte Bekendtgørelse iagttages,
- 6) midlertidige Oplag af Beholdere paa Jernbane- og Havnearealer, for hvilke dog de i § 2, Stk. 1 og 2, givne almindelige Forsigtighedsregler vil være at iagttage. § 2.

Stk. 1. De i denne Bekendtgørelse omhandlede Beholdere maa aldrig kastes eller paa anden Maade udsættes for Stød, Slag eller stærk Belastning, hvorfor de skal være sikrede forsvarligt mod Væltning, Rulning og Nedstyrtning.

Version 1.1 20-12-2006

Stk. 2. Beholderne skal være beskyttede imod direkte Solvarme og imod stærk Opvarmning og maa saaledes ikke anbringes i Nærheden af Ovne, Kedler eller andre varmegivende Genstande.

Stk. 3. Beholderne skal i fornøden Grad være beskyttet imod Opvarmning fra eventuel Brand i tilstødende Bebyggelse og Oplag. De skal være anbragt saaledes, at de er let tilgængelige og i Tilfælde af opstaaet Brand hurtigt kan fjernes til sikkert Sted eller beskyttes.

Stk. 4. Paa Arbejdssteder maa kun forefindes de til det øjeblikkelige Forbrug nødvendige Beholdere, og naar Beholdere benyttes i Trapperum, Gange, Gennemgange og Gennemkørsler, skal de daglig fjernes efter endt Arbejdstid. Flaskeventilen skal være lukket paa Beholderne, naar de ikke anvendes. Iltbeholdere skal holdes omhyggeligt fri for enhver Forurening med Olie eller Fedt, selv i ganske smaa Mængder, f.Eks. hidrørende fra Stænk og oliede eller fedtede Hænder. § 3.

Stk. 1. Oplag i det fri af Beholdere med de i denne Bekendtgørelse omhandlede Luftarter, hvis totale Gasvolumen(* 1) ikke overstiger 125 kbm, kan indrettes uden Godkendelse. Omfatter Oplaget udelukkende Beholdere med Kulsyre, kan Oplagets totale Gasvolumen dog andrage indtil 300 kbm.

Stk. 2. De nævnte Oplag skal anbringes paa betryggende Maade i Forhold til Bebyggelse og brændbare Genstande. Saafremt der er nærliggende Mulighed for, at Beholderne kan blive udsat for uforsvarlig Behandling af uvedkommende, f.Eks. som Følge af Børns Leg, skal de beskyttes herimod ved Indhegning, Opstilling mod Mur og Fastholdelse til denne ved Bøjler eller paa anden betryggende Maade. § 4.

Stk. 1. Oplag af Beholdere med de i denne Bekendtgørelse omhandlede Luftarter, hvis totale Gasvolumen ikke overstiger 60 kbm eller, saafremt Oplaget udelukkende omfatter Kylsyre, 150 kbm, kan uden Godkendelse anbringes i Lagerrum (herunder Skure), i hvilke der ikke opbevares brandfarlige eller let antændelige Stoffer (f.Eks. brandfarlige Vædsker, Olier, Celluloid, Hamp, Blaar, Træ, Træemballage og Halmemballage), Syrer eller andre Stoffer, der kan angribe Beholderne, og hvis Vægge og Loft er udført af brandfrit Materiale eller i det mindste af pudset Træ. Lagerrummene skal have Udgang direkte til det fri og iøvrigt være indrettet og adskilt fra andre Rum saaledes, at Lagerrummenes Gulv, Vægge og Loft kan yde Modstand mod Brand i tilstødende Bebyggelse og Oplag.

Stk. 2. Ved Indgangen til Lokalerne skal forefindes en af Justitsministeriet godkendt Opslagstavle. Tavlen skal anbringes saaledes, at den er let synlig.

Stk. 3. Lagerrummenes Opvarmning maa kun ske ved varmt Vand eller Damp. Tobaksrygning og Brug af aaben Ild i Lagerrummene er forbudt, og Forbudet skal være tilkendegivet ved tydelige og holdbare Opslag.

Stk. 4. Lagerrum, hvori der opbevares Beholdere med brændbare, giftige (* 2) eller kvælende Luftarter, skal være vel ventilerede. § 5.

Stk. 1. Oplag i det fri eller Lagerrum af Beholdere, hvis totale Gasvolumen overstiger de i §§ 3 og 4 angivne Begrænsninger, og alle Oplag, der indrettes paa anden Maade end i §§ 3 og 4 angivet, maa kun indrettes efter forud indhentet Godkendelse fra den stedlige Brandmyndighed(* 3) og paa saadanne Vilkaar, som denne i hvert enkelt Tilfælde anser det for fornødent at stille, jfr. de i omstaaende Tillæg I givne Direktiver.

Stk. 2. Oplag af beholdere med de i denne Bekendtgørelse omhandlede Luftarter, hvis totale Gasvolumen overstiger 500 kbm, maa ikke indrettes uden Tilladelse fra Justitsministeriet. Omfatter Oplaget Beholdere med giftige Gasarter, udkræves Justitsministeriets Tilladelse dog, saafremt Oplagets totale Gasvolumen overstiger 125 kbm. Omfatter Oplaget udelukkende Beholdere med Kulsyre, udkræves Justitsministeriets Tilladelse kun, saafremt Oplagets totale Gasvolumen overstiger 1250 kbm.

Stk. 3. Ansøgninger om Godkendelse af de her omhandlede Oplag skal fremsendes i 2 Eksemplarer. § 6.

Stk. 1. Alle i Henhold til denne Bekendtgørelse trufne Afgørelser kan paaklages til Justitsministeriet.

Version 1.1 20-12-2006

Stk. 2. Justitsministeriet kan til enhver Tid tilbagekalde en i Medfør af denne Bekendtgørelse meddelt Tilladelse, saafremt dette af Sikkerhedshensyn viser sig paakrævet. § 7.
Stk. 1. Om Transport af fortættede og fordraabede Luftarter gælder Bestemmelserne i Justitsministeriets Bekendtgørelse Nr. 293 af 23. November 1932 om Transport af fortættede og fordraabede Luftarter i Metalbeholdere samt af Syrer og lignende ætsende Stoffer.
Stk. 2. Om indretningen og Brugen af Beholdere med sammentrykkede, fordraabede eller under Tryk opløste Luftarter gælder Bestemmelserne i Socialministeriets Bekendtgørelse Nr. 338 af 11. December 1935, jfr. Bekendtgørelse Nr. 198 af 25. April 1939. § 8.

Overtrædelse af denne Bekendtgørelse straffes i Medfør af § 40 i Lov af 15. Maj 1868 om Brandvæsenet i København, § 33 i Reglement af 27. Februar 1918 for Brandvæsenet i Frederiksberg Kommune, § 35 i Lov af 21. Marts 1873 om Brandvæsenet i Købstæderne, jfr. Lov Nr. 272 af 28. Juni 1920, § 56 i Lov Nr. 174 af 31. Marts 1926 om Brandpolitiet paa Landet m.v. og § 10 i Lov Nr. 246 af 10. Maj 1940 om Handel med samt Tilvirkning og Besiddelse af Vaaben, jfr. Lov Nr. 137 af 13. Marts 1943. § 9.

Stk. 1. Denne Bekendtgørelse træder i Kraft den 1. Januar 1945.
Stk. 2. Bestaaende Oplag skal inden 2 Aar fra Bekendtgørelsens Ikrafttræden bringes i Overensstemmelse med Bekendtgørelsens §§ 3-5.
Stk. 3. Justitsministeriets Bekendtgørelse Nr. 188 af 19. August 1910 om Behandlingen af Staalbeholdere med opløst Acetylen Ophæves. Hvilket herved bringes til almindeligt Kundskab.

Justitsministeriet, den 30. September 1944.

P.M.V.

Aage Svendsen.

/Boas.

Officielle noter

(* 1) Ved det totale Gasvolumen forstaas i denne Bekendtgørelse det samlede Rumindhold af de opbevarede Luftarter ved Atmosfærens Tryk og en Temperatur af 15 grader C. Der henvises til den i omstaaende Tillæg II givne Vejledning til Bedømmelsen af et Oplags totale Gasvolumen.

(* 2) Ved giftige Luftarter forstaas Klor, Svovlsyrling, Ammoniak og andre Luftarter, hvis Giftvirkning overfor den menneskelige Organisme er mindst lige saa stor.

(* 3) I København, Frederiksberg og Gentofte Kommuner Brandchefen, i Købstæderne Brandkommissioner, paa Landet og i de sønderjydske Flækker Politimesteren, dog i de Flækker, hvortil Lov om Brandvæsenet i Købstæderne af 21. Marts 1873 er udvidet, Brandkommissionen.

Redaktionelle noter

(* 4) I følge § 44 i bek. nr. 275 af 30. juni 1965 finder bekendtgørelsens regler ikke anvendelse på flaskegas, jfr. nu bek. nr. 160 af 26. april 1985 om F-gas (Flaskegas).

Version 1.1 20-12-2006

Del 1 – Generelle bestemmelser ADR 2005 **KAPITEL 1.1**

OMFANG OG ANVENDELSESOMRÅDE

1.1.1 Opbygning

Bilag A og B til ADR består af ni dele. Bilag A består af del 1 til 7 og bilag B af delene 8 og 9. Hver del er inddelt i kapitler, og hvert kapitel er inddelt i afsnit og underafsnit. I hver del indgår nummeret på delen i numrene på kapitlerne, afsnittene og underafsnittene. F.eks. er del 4, kapitel 2, afsnit 1 nummereret ”4.2.1”.

1.1.3.1 ***Undtagelser vedrørende transportens karakter***

Bestemmelserne i ADR finder ikke anvendelse for:

(a) Transport af farligt gods foretaget af private personer, når det pågældende gods er emballeret til detailsalg og er beregnet til deres personlige eller hjemlige brug eller til fritids- eller sportsaktiviteter, forudsat at der er truffet foranstaltninger til forebyggelse af udslip af indholdet under normale transportforhold. Farligt gods i IBC’s, storemballager eller tanke anses ikke for at være emballeret til detailsalg.

Version 1.1 20-12-2006

Svarnr.: 604 Borger

Vejnavn: Reventlowsgade

Postnr. og by: 1651 København V

Høringssvar:
Jeg er beboer på Indre Vesterbro og ønsker hermed at afgive høringssvar til det fremlagte forslag om etablering af nulemissionszone i mit nabolag.

Hovedbekymringer
1. Manglende hensyntagen til M5 metrobyggeriet
Det fremgår ikke af konsekvensvurderingen, at der er taget højde for det igangværende M5 metrobyggeri, som vil påvirke området i 8-10 år. Dette er en fundamental mangel i analysen, da:

Metrobyggeriet vil medføre massiv tilstedeværelse af tungt maskineri, lastbiler og arbejdskøretøjer
De forventede klima- og miljøgevinster (14.000 tons CO_2-reduktion årligt i hovedstadsregionen) bliver umulige at måle og realisere under byggeperioden
Luftkvalitet og støjniveau vil være negativt påvirket af byggeriet, uanset nulemissionszonen
Infrastrukturen omkring Hovedbanegården og Istedgade vil være fundamentalt ændret i hele byggeperioden
Det virker ugennemtænkt at etablere en nulemissionszone samtidig med et massivt infrastrukturprojekt, der direkte modarbejder zonens formål.

2. Trafikale konsekvenser - særligt Ingerslevsgade og Skelbækgade
Forslaget nævner Ingerslevsgade som en af de primære omfartsveje for trafik, der skal ledes uden om zonen. Dette er særdeles problematisk, da:

Både Ingerslevsgade og Skelbækgade er skoleveje
Vejene er ikke dimensioneret til at håndtere den forventede stigning på 5.200 ekstra køretøjer dagligt
Kombinationen af tunge lastbiler fra metrobyggeriet og omlagt trafik fra nulemissionszonen vil skabe en trafikal katastrofe
Dette udgør en alvorlig sikkerhedsrisiko for børn og øvrige trafikanter
Som forælder til børn i området er jeg dybt bekymret for mine børns sikkerhed på vej til og fra skole
3. Uklart formål og manglende begrundelse
Dokumentet giver ikke en tilstrækkelig begrundelse for, hvorfor netop Indre Vesterbro er valgt som testområde. Dette virker som et politisk prestigeprojekt snarere end en gennemtænkt miljøindsats, fordi:

Bilparken i Danmark elektrificeres allerede naturligt gennem markedskræfter
Området skal i forvejen gennemgå massive forandringer med M5-byggeriet
Beboerne har ikke fået fred til at leve normalt i årevis
Det er uklart, hvilken dokumenterbar effekt zonen vil have, når metrobyggeriet samtidig forurener
4. Byrder for beboere
Som beboer i zonen er jeg bekymret for de praktiske konsekvenser:

Håndværkere, flyttefolk og andre serviceydelser vil skulle anvende nulemissionskøretøjer eller søge dispensation
Dette vil sandsynligvis medføre ekstra omkostninger for beboerne
Dispensationsreglerne er endnu ikke fastlagt, hvilket skaber usikkerhed
Vi skal allerede leve med generne fra metrobyggeriet - nu pålægges yderligere restriktioner
5. Placering af randområde ved ny skole
Det er bekymrende, at der er lagt et randområde direkte op ad den nye skole. Dette virker ikke gennemtænkt i forhold til børnenes sikkerhed og trivsel.

Krav og anbefalinger
På baggrund af ovenstående kræver jeg:

At M5 metrobyggeriet inddrages i konsekvensvurderingen - Der skal laves en revideret analyse, der tager højde for de faktiske forhold i området de næste 8-10 år

At implementeringen udsættes - Nulemissionszonen bør ikke træde i kraft før efter M5 metrobyggeriet er afsluttet

Alternativt: Valg af andet område - Hvis zonen skal etableres nu, bør der vælges et område, der ikke samtidig gennemgår massive infrastrukturprojekter

Bedre begrundelse - Der skal gives en klar, dokumenteret begrundelse for valget af netop Indre Vesterbro

Trafikal analyse med fokus på skolesikkerhed - Der skal laves en grundig analyse af konsekvenserne for Ingerslevsgade og Skelbækgade, som begge er skoleveje. Analysen skal dokumentere, hvordan børnenes sikkerhed sikres ved den forventede trafikstigning

Klarhed om dispensationer - Reglerne for håndværkere, flyttefolk og andre serviceydelser skal fastlægges og kommunikeres klart, inden zonen træder i kraft

Konklusion
Som beboer på Indre Vesterbro, der allerede skal leve med M5 metrobyggeriet som nærmeste nabo, finder jeg det uacceptabelt, at der nu også skal etableres en nulemissionszone uden hensyntagen til de faktiske forhold i området.

Forslaget virker ikke gennemtænkt, og konsekvensvurderingen er mangelfuld. Jeg opfordrer indtrængende til, at forslaget enten trækkes tilbage eller revideres grundigt med inddragelse af M5-byggeriets konsekvenser.

Med venlig hilsen

Søren Thygesen

Svarnr.: 605 På vegne af interesseorganisation eller borger HOFOR A/S

Høringssvar:
Vedhæftet er HOFORs bemærkninger til Forslag til nulemissionszone på Indre Vesterbro.

Bilag 1 af 1 for Svarnr. 605: 20260313T13-56_Hoeringssvar HOFOR, Nulemissionszone Indre Vesterbro.pdf - Side 1 af 3

Svarnr.: 606 Borger

Vejnavn: Flensborggade

Postnr. og by: 1669 København V

Høringssvar:
Jeg støtter ikke nulemissionszone på Vesterbro.
Jeg er blevet førtidspensionert efter 2 blodpropper i hjernen og er nu dårlig gående. Pga det lider jeg også af epilepsi. Min moder kommer kørende i sin benzindrevne bil fra Frederiksberg for, at hjælpe mig dagligt. Det vil hun ikke kunne, hvis sådan en bil bliver forbudt. Og hvordan når jeg skal bruge en ambulance? Findes der ambulancer, som køre på el? Jeres ordning vil bliver et kæmpe problem for mit liv, så jeg kan på ingen måde kan støtte det.

Svarnr.: 607 På vegne af interesseorganisation eller borger The Red Van

Høringssvar:
Høringssvar fra The Red Van til forslag om nulemissionszone på Indre Vesterbro

Indledning
The Red Van støtter Københavns Kommunes mål om at reducere luftforurening og fremme grøn transport. Samtidig vil vi understrege, at mindre sociale indsatser med begrænsede økonomiske ressourcer kan få svært ved at leve op til kravene om nulemissions-køretøjer, hvilket kan begrænse deres muligheder for at støtte og beskytte udsatte borgere i området. Indre Vesterbro er et område med mange sociale tilbud til mennesker i udsathed, og det er derfor afgørende, at både dispensation for sociale køretøjer, økonomisk støtte til miljøvenlige køretøjer og inddragelse af civilsamfundet i planlægningen sikres, så nulemissionszonen kan gennemføres uden utilsigtede konsekvenser for de mest udsatte.

The Red Vans arbejde
Siden 2016 har The Red Van arbejdet for at skabe bedre vilkår for kvinder, der sælger sex omkring Istedgade. Vores skadesreducerende indsats består i at stille en rød varevogn til rådighed, som kvinderne kan anvende sammen med kunder under tryggere, mere hygiejniske og værdige forhold.

Varevognen bemandes af en gadeplansmedarbejder og 2-3 frivillige. Den er åben fra midnat til kl. 05 torsdag til lørdag. I 2025 gennemførte vi 119 nattevagter, og varevognen blev benyttet 1.432 gange, hvilket tydeligt illustrerer dens betydning for sikkerhed og tryghed for både kvinderne og nabolaget.

Uden vores varevogn vil kvinderne ofte være nødt til at sælge sex under farlige og uværdige forhold, fx mellem biler, i mørke gyder eller i naboernes baggårde. Samtidig vil vores frivilliges tilstedeværelse på gaden blive begrænset, hvilket svækker mulighederne for at forebygge og håndtere voldelige eller utrygge situationer. De sundheds- og sikkerhedstiltag, vi tilbyder via varevognen, vil derfor blive væsentligt reduceret.

Anbefalinger
For at sikre både kommunens miljømål og fortsat adgang til akut socialt arbejde foreslår The Red Van:
- Dispensation: Giv dispensation til køretøjer, der udfører vigtigt socialt opsøgende arbejde, så nulemissionszonen ikke går på kompromis med borgernes sikkerhed og sundhed.
- Finansiering: Indtænk økonomisk støtte til miljøvenlige køretøjer, så sociale aktører kan opgradere deres transport uden store omkostninger og samtidig bidrage til grøn omstilling.
- Involvering: Civilsamfundet bør inddrages i planlægningen af implementeringen af nulemissionszonen. Dette vil sikre, at zonen ikke får uhensigtsmæssige eller uforudsete konsekvenser for udsatte borgere, der er afhængige af sociale tilbud i området.

The Red Van værdsætter muligheden for at bidrage til høringen og håber, at vores

bemærkninger vil blive taget i betragtning. Vi opfordrer til, at både nulemissionszonens miljømål og vigtigt socialt arbejde kan understøttes samtidigt.

Med venlig hilsen,
The Red Van

Svarnr.: 608 Virksomhed/Organisation

Virksomhed/Organisation: Fokus Nordic A/S

Vejnavn:

Postnr. og by:

Høringssvar:
Erhvervslejere omkring nulemissionszonen er afhængige af adgang for varelevering, servicekøretøjer, håndværkerbiler og tekniske driftskøretøjer.

En nulemissionszone vil potentielt forhindre eller kraftigt begrænse adgang, hvis køretøjerne ikke kan udskiftes til 100% el. Herudover skabe driftsstop og fordyrelse, fordi mange special- og varekøretøjer endnu ikke findes som rent elektriske i de nødvendige størrelser eller ikke kan bære tungt udstyr i vinterperioder.

Konsekvensen kan være øget omkostning, længere reaktionstid og potentielt tab af erhvervslejere i ejendommene.

Nulemissionszoner kan have den modsatte effekt af intentionen:
Køretøjer, der ikke er nulemission, vil cirkle rundt udenom zonen, hvilket vil skabe mere trafik på grænsevejene – herunder Enghavevej.

Svarnr.: 609 Borger

Vejnavn: Fadet

Postnr. og by: 1799 København V

Høringssvar:
Carlsberg Byen bliver parkeringsplads for Vesterbro – sig fra senest på mandag

Afgiv høringssvar senest nu på mandag den 16. marts

https://blivhoert.kk.dk/hearing/260

Et nyt forslag om en nulemissionszone på Indre Vesterbro kan få store konsekvenser for os i Carlsberg Byen.

Kort sagt:

- Fossilbiler forbydes i zonen
- Beboere inde i zonen får undtagelser
- Beboere i Carlsberg Byen gør ikke. Selvom vores hverdag foregår på Vesterbro.

Det betyder i praksis, at:

En elbil fra den anden ende af landet frit kan køre ind i området

Men en beboer fra Carlsberg Byen med benzin- eller dieselbil kan ikke køre til læge, institution eller skole på Indre Vesterbro

Samtidig risikerer vi noget andet:

- Trafik flyttes til Carlsberg Byen
- Forurening flyttes til Carlsberg Byen
- Parkering flyttes til Carlsberg Byen

Mens regningen for veje, byrum og infrastruktur allerede betales af os gennem grundejerforeningen.

Vi er ikke imod grøn omstilling – tværtimod.

Men grøn politik skal også være rimelig.

Derfor har flere ejerforeninger i Carlsberg Byen skrevet et samlet høringssvar til politikerne.

Du kan kopiere det direkte, bruge dele af det eller skrive dit eget.

Jo flere der svarer, desto sværere bliver det at ignorere.

Det tager få minutter – men kan få stor betydning.

Frist: mandag 16. marts

Send dit høringssvar på:

https://blivhoert.kk.dk/hearing/260

Del også gerne opslaget, så flere beboere får mulighed for at blive hørt.

—-

Kære Borgerrepræsentation

Forslaget om en nulemissionszone på Indre Vesterbro indebærer, at kun nulemissionskøretøjer må køre i zonen, mens beboere inden for zonens afgrænsning undtages fra kørselsforbuddet for fossilbiler.

Da Carlsberg Byen ligger uden for den foreslåede zone, vil beboere her ikke være omfattet af undtagelserne.

Det og andre forhold skaber en række konsekvenser, som endnu ikke er tilstrækkeligt belyst, og som vi mener, Borgerrepræsentationen er nødt til at forholde sig konkret til, inden forslaget gennemføres.

Vi forventer også, at forvaltningen forholder sig til nedenstående punkter og vender tilbage med svar, vi som beboere i grundejerforeningen kan se os selv i.

Vi er vesterbroere – også i praksis

Beboere i Carlsberg Byen er en integreret del af Vesterbro. Vores hverdag er knyttet til bydelen: vores praktiserende læger, vuggestuer, børnehaver, skoler, fritidsaktiviteter og øvrige kommunale serviceydelser ligger i vidt omfang inden for den foreslåede nulemissionszone. Det er her, vi afleverer vores børn, går til læge, handler og færdes til daglig, hvilket også hænger sammen med, at en væsentlig del af de kommunale servicefunktioner fortsat er placeret uden for den ny bydel.

Med forslaget gives der adgang til zonen for alle nulemissionskøretøjer – uanset bopæl – mens beboere i Carlsberg Byen uden elbil afskæres fra at køre til helt almindelige og nødvendige gøremål i deres egen bydel.

Det betyder i praksis, at en borger bosat langt fra Vesterbro, men med elbil, får større mobilitet i området end beboere, der bor få meter uden for zonegrænsen, betaler kommuneskat og benytter – og er afhængige af – de samme kommunale tilbud.

Det rejser et grundlæggende spørgsmål. Når beboere inden for zonen får særlige undtagelser for hverdagskørsel, mens beboere lige uden for zonen – men med deres liv og serviceydelser inden for den – ikke gør, skabes der en åbenlys og urimelig

forskelsbehandling, som ikke kan begrundes sagligt.

Desuden vil borgere bosat i eksempelvis Risskov, Bredballe, Hasseris eller for dens sags skyld i Rudersdal Kommune – forudsat adgang til elbil – kunne køre frit til og fra Indre Vesterbro. Samtidig vil vi, der har vores daglige liv og kommunale serviceydelser i området, blive afskåret fra samme mulighed.

Det er også væsentligt at bemærke, at husstandsindkomsten i 25 %-fraktilen i Carlsberg Byen ligger på niveau med øvrige københavnere, og at det primært er den øverste indkomstfraktil, der trækker gennemsnittet op. En zoneregulering, der i praksis knytter adgang til bydelen til biltype frem for bopæl eller faktisk tilknytning, indebærer derfor (systematisk) forskelsbehandling.

Ud over spørgsmålet om ligebehandling rejser forslaget også væsentlige og uafklarede konsekvenser for trafikafvikling og byrum.

Trafikken flyttes – den forsvinder ikke

Hvordan vil Borgerrepræsentationen sikre, at trafikken ikke blot flyttes fra Indre Vesterbro og over mod og til Carlsberg Byen?

Det gælder i forhold til:

• øget gennemkørende trafik - i et i forvejen trafiksikkerhedssvagt område, som I har skudt til 2027 at finde løsninger på. 4 % af beboerne har oplevet ulykker og 26 % nærvedulykker det seneste år. Hver tredje beboer føler sig utryg eller meget utryg til fods og på cykel i bydelen.

• øgede emissioner uden for zonen. Og det i et tæt bebygget område, hvor befolkningstætheden pt. er 16.841 indbyggere pr. kvadratkilometer (endnu inden færdiggørelsen) til sammenligning er den gennemsnitlige befolkningstæthed i kommunen 7.364 indbyggere pr. kvadratkilometer.

• fysisk belastning af veje, byrum og infrastruktur

Der er en reel risiko for, at bilister – både private og erhverv – vil søge uden om zonen og benytte alternative ruter lige uden for afgrænsningen.

Formålet om bedre luftkvalitet på Indre Vesterbro risikerer dermed at blive opnået ved, at forurening og trafikbelastning flyttes til naboområder.

Offentlig pris, privat regning?

Carlsberg Byen er fortsat et privat område. Drift og vedligehold af veje, pladser og byrum betales i praksis og især af beboerne gennem grundejerforeningen – på trods af at bydelen rummer parker, offentlige pladser, kulturinstitutioner, turistattraktioner, uddannelsesinstitutioner (10.900 studie og skolepladser) og erhverv (10.000 arbejdspladser).

Hvis Carlsberg Byen i praksis kommer til at fungere som trafik- og parkeringsbuffer for indre Vesterbro, er det ikke rimeligt, at omkostningerne alene bæres af beboerne – i modsætning til nabokvarterer som Humlebyen, Alsgadekvarteret eller villakvartererne på Valby Bakke.

Parkering: kommunal beslutning for beboernes regning

Parkering er et helt centralt og uafklaret spørgsmål i forslaget.

Hvis fossilbiler ikke længere kan køre ind i zonen, vil mange bilister være nødt til at stille bilen ved zonens grænse og fortsætte med offentlig transport. For udefrakommende er Carlsberg Byen et oplagt valg. Carlsberg Byen har et veludviklet parkeringsanlæg under jorden og adgang til S-tog.

Konsekvenserne for beboernes økonomi kan blive massive.

Hvorfor?

Fordi:

• Kun ganske få har - af økonomiske årsager - faste parkeringspladser af (49.200 kr. årligt)

• Langt de fleste beboere betaler i dag 17.880 kr. årligt for at konkurrere om parkeringspladserne

• Øget efterspørgsel vil gøre parkering markant sværere og presse priserne yderligere op. Dette er helt almindelig udbud og efterspørgsel – men regningen risikerer at lande ét sted.

Som beboere i Carlsberg Byen er det især os og ikke erhverv, der gennem grundejerforeningen stiller veje og infrastruktur til rådighed.

Særligt fordi udviklingsselskabet Carlsberg Byen, der ejer det parkeringsmonopol, vi er tvunget ind i (da vi ulig andre københavnere ikke har ret til at købe kommunal p-licens) gennem servitutter har sikret sig, at de kun betaler ca. 10 % pr. m■for p-kældrene i grundejerforeningsbidrag, mens beboerne betaler 100 % – på trods af at grundejerforeningen stiller veje og infrastruktur til rådighed for deres indtægtsgrundlag, og at vi samtidig betaler grundskyld for den grund, hvis undergrund andre tjener på.

Ligeledes har udviklingsselskabet på grundejerforeningens vegne givet erhvervene 30 års frihed fra at betale for drift og vedligehold af udendørsserveringsområder - uden at spørge grundejerforeningens medlemmer vel at mærke.

Klima-, Miljø- og Teknikforvaltningen har lovet at lave trafiktælling i Carlsberg Byen. De har til gengæld konkluderet, at hvis der er mere end 50 % udefrakommende trafik, vil de regulere trafikken - ikke blot overtage vejen, sådan som vi kunne forvente.

Ligeledes vil de tælle alt, der opholder sig i bydelen i 10 minutter som ekstern måltrafik.

Vi kan ikke acceptere, at kommunen betegner trafikken som "måltrafik", fordi bilerne nu bliver nødsaget til at parkere eller holde i kø i området i 10 minutter og derfor ikke tæller med ved trafiktælling, og således overlader en endnu større regning til beboerne.

"Ingen kvaler" dur ikke. Carlsberg-boerne betaler, og ingen tur bør være gratis på vores regning.

Afslutning og konkrete forslag

Bilparken er allerede under forandring, og kommunens investeringer i ladeinfrastruktur har skabt klare incitamenter til omstilling. Spørgsmålet er derfor ikke om vi skal omstille os – men hvordan.

Vi opfordrer Borgerrepræsentationen til at tage ansvar for konsekvenserne og arbejde videre med følgende løsninger:

Udvid nulemissionszonen, så Carlsberg Byen indgår

• Udvid undtagelserne så beboere på hele Vesterbro som minimum er omfattet

• Kommunalisér Carlsberg Byen fuldt ud, hvis bydelen skal fungere som offentlig infrastruktur

• Opkøb parkeringsanlæggene eller indfør kommunal styring af kapacitet og priser

• Giv beboere i Carlsberg Byen lige ret til kommunal parkeringslicens

Vi ønsker at bidrage konstruktivt til den grønne omstilling – men ikke på en måde, hvor byrderne skubbes videre til dem, der i forvejen står uden for de rettigheder, andre københavnere tager for givet.

Vi opfordrer Borgerrepræsentationen til at sikre, at forvaltningen grundigt belyser konsekvenserne af forslaget og besvarer de centrale spørgsmål, vi som beboere har rejst, inden beslutningen træffes. Det er afgørende for at undgå uretfærdig forskelsbehandling og sikre, at vores hverdag og investeringer i bydelen ikke bliver ramt urimeligt.

Svarnr.: 610 Borger

Vejnavn: Constantin Hansens Gade

Postnr. og by: 1799 København V

Høringssvar:
Kære Borgerrepræsentation

Forslaget om en nulemissionszone på Indre Vesterbro indebærer, at kun nulemissionskøretøjer må køre i zonen, mens beboere inden for zonens afgrænsning undtages fra kørselsforbuddet for fossilbiler.

Da Carlsberg Byen ligger uden for den foreslåede zone, vil beboere her ikke være omfattet af undtagelserne.

Det og andre forhold skaber en række konsekvenser, som endnu ikke er tilstrækkeligt belyst, og som vi mener, Borgerrepræsentationen er nødt til at forholde sig konkret til, inden forslaget gennemføres.

Vi forventer også, at forvaltningen forholder sig til nedenstående punkter og vender tilbage med svar, vi som beboere i grundejerforeningen kan se os selv i.

Vi er vesterbroere – også i praksis

Beboere i Carlsberg Byen er en integreret del af Vesterbro. Vores hverdag er knyttet til

bydelen: vores praktiserende læger, vuggestuer, børnehaver, skoler, fritidsaktiviteter og øvrige kommunale serviceydelser ligger i vidt omfang inden for den foreslåede nulemissionszone. Det er her, vi afleverer vores børn, går til læge, handler og færdes til daglig, hvilket også hænger sammen med, at en væsentlig del af de kommunale servicefunktioner fortsat er placeret uden for den ny bydel.

Med forslaget gives der adgang til zonen for alle nulemissionskøretøjer – uanset bopæl – mens beboere i Carlsberg Byen uden elbil afskæres fra at køre til helt almindelige og nødvendige gøremål i deres egen bydel.

Det betyder i praksis, at en borger bosat langt fra Vesterbro, men med elbil, får større mobilitet i området end beboere, der bor få meter uden for zonegrænsen, betaler kommuneskat og benytter – og er afhængige af – de samme kommunale tilbud.

Det rejser et grundlæggende spørgsmål. Når beboere inden for zonen får særlige undtagelser for hverdagskørsel, mens beboere lige uden for zonen – men med deres liv og serviceydelser inden for den – ikke gør, skabes der en åbenlys og urimelig forskelsbehandling, som ikke kan begrundes sagligt.

Desuden vil borgere bosat i eksempelvis Risskov, Bredballe, Hasseris eller for dens sags skyld i Rudersdal Kommune – forudsat adgang til elbil – kunne køre frit til og fra Indre Vesterbro. Samtidig vil vi, der har vores daglige liv og kommunale serviceydelser i området, blive afskåret fra samme mulighed.

Det er også væsentligt at bemærke, at husstandsindkomsten i 25 %-fraktilen i Carlsberg Byen ligger på niveau med øvrige københavnere, og at det primært er den øverste indkomstfraktil, der trækker gennemsnittet op. En zoneregulering, der i praksis knytter adgang til bydelen til biltype frem for bopæl eller faktisk tilknytning, indebærer derfor (systematisk) forskelsbehandling.

Ud over spørgsmålet om ligebehandling rejser forslaget også væsentlige og uafklarede konsekvenser for trafikafvikling og byrum.

Trafikken flyttes – den forsvinder ikke

Hvordan vil Borgerrepræsentationen sikre, at trafikken ikke blot flyttes fra Indre Vesterbro og over mod og til Carlsberg Byen?

Det gælder i forhold til:

• øget gennemkørende trafik - i et i forvejen trafiksikkerhedssvagt område, som I har skudt til 2027 at finde løsninger på. 4 % af beboerne har oplevet ulykker og 26 % nærvedulykker det seneste år. Hver tredje beboer føler sig utryg eller meget utryg til fods og på cykel i bydelen.

• øgede emissioner uden for zonen. Og det i et tæt bebygget område, hvor befolkningstætheden pt. er 16.841 indbyggere pr. kvadratkilometer (endnu inden færdiggørelsen) til sammenligning er den gennemsnitlige befolkningstæthed i kommunen 7.364 indbyggere pr. kvadratkilometer.

• fysisk belastning af veje, byrum og infrastruktur

Der er en reel risiko for, at bilister – både private og erhverv – vil søge uden om zonen og benytte alternative ruter lige uden for afgrænsningen.

Formålet om bedre luftkvalitet på Indre Vesterbro risikerer dermed at blive opnået ved, at forurening og trafikbelastning flyttes til naboområder.

Offentlig pris, privat regning?

Carlsberg Byen er fortsat et privat område. Drift og vedligehold af veje, pladser og byrum betales i praksis og især af beboerne gennem grundejerforeningen – på trods af at bydelen rummer parker, offentlige pladser, kulturinstitutioner, turistattraktioner, uddannelsesinstitutioner (10.900 studie og skolepladser) og erhverv (10.000 arbejdspladser).

Hvis Carlsberg Byen i praksis kommer til at fungere som trafik- og parkeringsbuffer for indre Vesterbro, er det ikke rimeligt, at omkostningerne alene bæres af beboerne – i modsætning til nabokvarterer som Humlebyen, Alsgadekvarteret eller villakvartererne på Valby Bakke.

Parkering: kommunal beslutning for beboernes regning

Parkering er et helt centralt og uafklaret spørgsmål i forslaget.

Hvis fossilbiler ikke længere kan køre ind i zonen, vil mange bilister være nødt til at stille bilen ved zonens grænse og fortsætte med offentlig transport. For udefrakommende er Carlsberg Byen et oplagt valg. Carlsberg Byen har et veludviklet parkeringsanlæg under jorden og adgang til S-tog.

Konsekvenserne for beboernes økonomi kan blive massive.

Hvorfor?

Fordi:

• Kun ganske få har - af økonomiske årsager - faste parkeringspladser af (49.200 kr. årligt)

• Langt de fleste beboere betaler i dag 17.880 kr. årligt for at konkurrere om parkeringspladserne

• Øget efterspørgsel vil gøre parkering markant sværere og presse priserne yderligere op. Dette er helt almindelig udbud og efterspørgsel – men regningen risikerer at lande ét sted.

Som beboere i Carlsberg Byen er det især os og ikke erhverv, der gennem grundejerforeningen stiller veje og infrastruktur til rådighed.

Særligt fordi udviklingsselskabet Carlsberg Byen, der ejer det parkeringsmonopol, vi er tvunget ind i (da vi ulig andre københavnere ikke har ret til at købe kommunal p-licens) gennem servitutter har sikret sig, at de kun betaler ca. 10 % pr. m■for p-kældrene i grundejerforeningsbidrag, mens beboerne betaler 100 % – på trods af at grundejerforeningen stiller veje og infrastruktur til rådighed for deres indtægtsgrundlag, og at vi samtidig betaler grundskyld for den grund, hvis undergrund andre tjener på.

Ligeledes har udviklingsselskabet på grundejerforeningens vegne givet erhvervene 30 års frihed fra at betale for drift og vedligehold af udendørsserveringsområder - uden at spørge grundejerforeningens medlemmer vel at mærke.

Klima-, Miljø- og Teknikforvaltningen har lovet at lave trafiktælling i Carlsberg Byen. De har til gengæld konkluderet, at hvis der er mere end 50 % udefrakommende trafik, vil de regulere trafikken - ikke blot overtage vejen, sådan som vi kunne forvente.

Ligeledes vil de tælle alt, der opholder sig i bydelen i 10 minutter som ekstern måltrafik.

Vi kan ikke acceptere, at kommunen betegner trafikken som "måltrafik", fordi bilerne nu bliver nødsaget til at parkere eller holde i kø i området i 10 minutter og derfor ikke tæller med ved trafiktælling, og således overlader en endnu større regning til beboerne.

"Ingen kvaler" dur ikke. Carlsberg-boerne betaler, og ingen tur bør være gratis på vores regning.

Afslutning og konkrete forslag

Bilparken er allerede under forandring, og kommunens investeringer i ladeinfrastruktur har skabt klare incitamenter til omstilling. Spørgsmålet er derfor ikke om vi skal omstille os – men hvordan.

Vi opfordrer Borgerrepræsentationen til at tage ansvar for konsekvenserne og arbejde videre med følgende løsninger:

Udvid nulemissionszonen, så Carlsberg Byen indgår

- Udvid undtagelserne så beboere på hele Vesterbro som minimum er omfattet
- Kommunalisér Carlsberg Byen fuldt ud, hvis bydelen skal fungere som offentlig infrastruktur
- Opkøb parkeringsanlæggene eller indfør kommunal styring af kapacitet og priser
- Giv beboere i Carlsberg Byen lige ret til kommunal parkeringslicens

Vi ønsker at bidrage konstruktivt til den grønne omstilling – men ikke på en måde, hvor byrderne skubbes videre til dem, der i forvejen står uden for de rettigheder, andre københavnere tager for givet.

Vi opfordrer Borgerrepræsentationen til at sikre, at forvaltningen grundigt belyser konsekvenserne af forslaget og besvarer de centrale spørgsmål, vi som beboere har rejst, inden beslutningen træffes. Det er afgørende for at undgå uretfærdig forskelsbehandling og sikre, at vores hverdag og investeringer i bydelen ikke bliver ramt urimeligt.

Svarnr.: 611 Borger

Vejnavn: Constantin Hansens Gade

Postnr. og by: 1799 København V

Høringssvar:
Det vil være stærkt skadeligt for trafikken udenom zonen, hvor det påtænkes at trafikken ledes hen. I forvejen kæmper København med massiv (over)trafik. Gaderne i forslaget er i forvejen meget benyttet og en zone med nulemission vil betyde at blandt andet turister i busser vil skulle finde andre veje, samtidig med at området omkring Vesterfælledvej og i Carlsbergbyen vil mærke stærkt øget trafik, og området har i forvejen dårlige infrastrukturforhold qva farlige overgange og krydsninger af veje, brostensveje og lukkede

områder.
Derudover må det påtænkes at der i 2028 er foretaget en større naturlig udskiftning i den generelle vognpark i København og Danmark at en zone i sig selv ikke er nødvendig.
Det må også påtænkes nærmest umuligt at håndhæve denne zone for scootere, knallerter og andre der benytter området fx til madlevering.

Svarnr.: 612 Borger

Vejnavn: Malttorvet

Postnr. og by: 1799 København V

Høringssvar:
Kære Borgerrepræsentation

Forslaget om en nulemissionszone på Indre Vesterbro indebærer, at kun nulemissionskøretøjer må køre i zonen, mens beboere inden for zonens afgrænsning undtages fra kørselsforbuddet for fossilbiler.

Da Carlsberg Byen ligger uden for den foreslåede zone, vil beboere her ikke være omfattet af undtagelserne.

Det og andre forhold skaber en række konsekvenser, som endnu ikke er tilstrækkeligt belyst, og som vi mener, Borgerrepræsentationen er nødt til at forholde sig konkret til, inden forslaget gennemføres.

Vi forventer også, at forvaltningen forholder sig til nedenstående punkter og vender tilbage med svar, vi som beboere i grundejerforeningen kan se os selv i.

Vi er vesterbroere – også i praksis

Beboere i Carlsberg Byen er en integreret del af Vesterbro. Vores hverdag er knyttet til bydelen: vores praktiserende læger, vuggestuer, børnehaver, skoler, fritidsaktiviteter og øvrige kommunale serviceydelser ligger i vidt omfang inden for den foreslåede nulemissionszone. Det er her, vi afleverer vores børn, går til læge, handler og færdes til daglig, hvilket også hænger sammen med, at en væsentlig del af de kommunale servicefunktioner fortsat er placeret uden for den ny bydel.

Med forslaget gives der adgang til zonen for alle nulemissionskøretøjer – uanset bopæl – mens beboere i Carlsberg Byen uden elbil afskæres fra at køre til helt almindelige og nødvendige gøremål i deres egen bydel.

Det betyder i praksis, at en borger bosat langt fra Vesterbro, men med elbil, får større

mobilitet i området end beboere, der bor få meter uden for zonegrænsen, betaler kommuneskat og benytter – og er afhængige af – de samme kommunale tilbud.

Det rejser et grundlæggende spørgsmål. Når beboere inden for zonen får særlige undtagelser for hverdagskørsel, mens beboere lige uden for zonen – men med deres liv og serviceydelser inden for den – ikke gør, skabes der en åbenlys og urimelig forskelsbehandling, som ikke kan begrundes sagligt.

Desuden vil borgere bosat i eksempelvis Risskov, Bredballe, Hasseris eller for dens sags skyld i Rudersdal Kommune – forudsat adgang til elbil – kunne køre frit til og fra Indre Vesterbro. Samtidig vil vi, der har vores daglige liv og kommunale serviceydelser i området, blive afskåret fra samme mulighed.

Det er også væsentligt at bemærke, at husstandsindkomsten i 25 %-fraktilen i Carlsberg Byen ligger på niveau med øvrige københavnere, og at det primært er den øverste indkomstfraktil, der trækker gennemsnittet op. En zoneregulering, der i praksis knytter adgang til bydelen til biltype frem for bopæl eller faktisk tilknytning, indebærer derfor (systematisk) forskelsbehandling.

Ud over spørgsmålet om ligebehandling rejser forslaget også væsentlige og uafklarede konsekvenser for trafikafvikling og byrum.

Trafikken flyttes – den forsvinder ikke

Hvordan vil Borgerrepræsentationen sikre, at trafikken ikke blot flyttes fra Indre Vesterbro og over mod og til Carlsberg Byen?

Det gælder i forhold til:

• øget gennemkørende trafik - i et i forvejen trafiksikkerhedssvagt område, som I har skudt til 2027 at finde løsninger på. 4 % af beboerne har oplevet ulykker og 26 % nærvedulykker det seneste år. Hver tredje beboer føler sig utryg eller meget utryg til fods og på cykel i bydelen.

• øgede emissioner uden for zonen. Og det i et tæt bebygget område, hvor befolkningstætheden pt. er 16.841 indbyggere pr. kvadratkilometer (endnu inden færdiggørelsen) til sammenligning er den gennemsnitlige befolkningstæthed i kommunen 7.364 indbyggere pr. kvadratkilometer.

• fysisk belastning af veje, byrum og infrastruktur

Der er en reel risiko for, at bilister – både private og erhverv – vil søge uden om zonen og benytte alternative ruter lige uden for afgrænsningen.

Formålet om bedre luftkvalitet på Indre Vesterbro risikerer dermed at blive opnået ved, at forurening og trafikbelastning flyttes til naboområder.

Offentlig pris, privat regning?

Carlsberg Byen er fortsat et privat område. Drift og vedligehold af veje, pladser og byrum betales i praksis og især af beboerne gennem grundejerforeningen – på trods af at bydelen rummer parker, offentlige pladser, kulturinstitutioner, turistattraktioner, uddannelsesinstitutioner (10.900 studie og skolepladser) og erhverv (10.000 arbejdspladser).

Hvis Carlsberg Byen i praksis kommer til at fungere som trafik- og parkeringsbuffer for indre Vesterbro, er det ikke rimeligt, at omkostningerne alene bæres af beboerne – i modsætning til nabokvarterer som Humlebyen, Alsgadekvarteret eller villakvartererne på Valby Bakke.

Parkering: kommunal beslutning for beboernes regning

Parkering er et helt centralt og uafklaret spørgsmål i forslaget.

Hvis fossilbiler ikke længere kan køre ind i zonen, vil mange bilister være nødt til at stille bilen ved zonens grænse og fortsætte med offentlig transport. For udefrakommende er Carlsberg Byen et oplagt valg. Carlsberg Byen har et veludviklet parkeringsanlæg under jorden og adgang til S-tog.

Konsekvenserne for beboernes økonomi kan blive massive.

Hvorfor?

Fordi:

- Kun ganske få har - af økonomiske årsager - faste parkeringspladser af (49.200 kr. årligt)

- Langt de fleste beboere betaler i dag 17.880 kr. årligt for at konkurrere om

parkeringspladserne

• Øget efterspørgsel vil gøre parkering markant sværere og presse priserne yderligere op. Dette er helt almindelig udbud og efterspørgsel – men regningen risikerer at lande ét sted.

Som beboere i Carlsberg Byen er det især os og ikke erhverv, der gennem grundejerforeningen stiller veje og infrastruktur til rådighed.

Særligt fordi udviklingsselskabet Carlsberg Byen, der ejer det parkeringsmonopol, vi er tvunget ind i (da vi ulig andre københavnere ikke har ret til at købe kommunal p-licens) gennem servitutter har sikret sig, at de kun betaler ca. 10 % pr. m■for p-kældrene i grundejerforeningsbidrag, mens beboerne betaler 100 % – på trods af at grundejerforeningen stiller veje og infrastruktur til rådighed for deres indtægtsgrundlag, og at vi samtidig betaler grundskyld for den grund, hvis undergrund andre tjener på.

Ligeledes har udviklingsselskabet på grundejerforeningens vegne givet erhvervene 30 års frihed fra at betale for drift og vedligehold af udendørsserveringsområder - uden at spørge grundejerforeningens medlemmer vel at mærke.

Klima-, Miljø- og Teknikforvaltningen har lovet at lave trafiktælling i Carlsberg Byen. De har til gengæld konkluderet, at hvis der er mere end 50 % udefrakommende trafik, vil de regulere trafikken - ikke blot overtage vejen, sådan som vi kunne forvente.

Ligeledes vil de tælle alt, der opholder sig i bydelen i 10 minutter som ekstern måltrafik.

Vi kan ikke acceptere, at kommunen betegner trafikken som "måltrafik", fordi bilerne nu bliver nødsaget til at parkere eller holde i kø i området i 10 minutter og derfor ikke tæller med ved trafiktælling, og således overlader en endnu større regning til beboerne.

"Ingen kvaler" dur ikke. Carlsberg-boerne betaler, og ingen tur bør være gratis på vores regning.

Afslutning og konkrete forslag

Bilparken er allerede under forandring, og kommunens investeringer i ladeinfrastruktur har skabt klare incitamenter til omstilling. Spørgsmålet er derfor ikke om vi skal omstille os – men hvordan.

Vi opfordrer Borgerrepræsentationen til at tage ansvar for konsekvenserne og arbejde videre med følgende løsninger:

Udvid nulemissionszonen, så Carlsberg Byen indgår

• Udvid undtagelserne så beboere på hele Vesterbro som minimum er omfattet

• Kommunalisér Carlsberg Byen fuldt ud, hvis bydelen skal fungere som offentlig infrastruktur

• Opkøb parkeringsanlæggene eller indfør kommunal styring af kapacitet og priser

• Giv beboere i Carlsberg Byen lige ret til kommunal parkeringslicens

Vi ønsker at bidrage konstruktivt til den grønne omstilling – men ikke på en måde, hvor byrderne skubbes videre til dem, der i forvejen står uden for de rettigheder, andre københavnere tager for givet.

Vi opfordrer Borgerrepræsentationen til at sikre, at forvaltningen grundigt belyser konsekvenserne af forslaget og besvarer de centrale spørgsmål, vi som beboere har rejst, inden beslutningen træffes. Det er afgørende for at undgå uretfærdig forskelsbehandling og sikre, at vores hverdag og investeringer i bydelen ikke bliver ramt urimeligt.

Svarnr.: 613 Borger

Vejnavn: Flaskehalsen

Postnr. og by: 1799 København V

Høringssvar:

Kære Borgerrepræsentation

Forslaget om en nulemissionszone på Indre Vesterbro indebærer, at kun nulemissionskøretøjer må køre i zonen, mens beboere inden for zonens afgrænsning undtages fra kørselsforbuddet for fossilbiler.

Da Carlsberg Byen ligger uden for den foreslåede zone, vil beboere her ikke være omfattet af undtagelserne.

Det og andre forhold skaber en række konsekvenser, som endnu ikke er tilstrækkeligt belyst, og som vi mener, Borgerrepræsentationen er nødt til at forholde sig konkret til, inden forslaget gennemføres.

Vi forventer også, at forvaltningen forholder sig til nedenstående punkter og vender tilbage med svar, vi som beboere i grundejerforeningen kan se os selv i.

Vi er vesterbroere – også i praksis

Beboere i Carlsberg Byen er en integreret del af Vesterbro. Vores hverdag er knyttet til bydelen: vores praktiserende læger, vuggestuer, børnehaver, skoler, fritidsaktiviteter og øvrige kommunale serviceydelser ligger i vidt omfang inden for den foreslåede nulemissionszone. Det er her, vi afleverer vores børn, går til læge, handler og færdes til daglig, hvilket også hænger sammen med, at en væsentlig del af de kommunale servicefunktioner fortsat er placeret uden for den ny bydel.

Med forslaget gives der adgang til zonen for alle nulemissionskøretøjer – uanset bopæl – mens beboere i Carlsberg Byen uden elbil afskæres fra at køre til helt almindelige og nødvendige gøremål i deres egen bydel.

Det betyder i praksis, at en borger bosat langt fra Vesterbro, men med elbil, får større mobilitet i området end beboere, der bor få meter uden for zonegrænsen, betaler kommuneskat og benytter – og er afhængige af – de samme kommunale tilbud.

Det rejser et grundlæggende spørgsmål. Når beboere inden for zonen får særlige undtagelser for hverdagskørsel, mens beboere lige uden for zonen – men med deres liv og serviceydelser inden for den – ikke gør, skabes der en åbenlys og urimelig forskelsbehandling, som ikke kan begrundes sagligt.

Desuden vil borgere bosat i eksempelvis Risskov, Bredballe, Hasseris eller for dens sags skyld i Rudersdal Kommune – forudsat adgang til elbil – kunne køre frit til og fra Indre Vesterbro. Samtidig vil vi, der har vores daglige liv og kommunale serviceydelser i området, blive afskåret fra samme mulighed.

Det er også væsentligt at bemærke, at husstandsindkomsten i 25 %-fraktilen i Carlsberg Byen ligger på niveau med øvrige københavnere, og at det primært er den øverste indkomstfraktil, der trækker gennemsnittet op. En zoneregulering, der i praksis knytter adgang til bydelen til biltype frem for bopæl eller faktisk tilknytning, indebærer derfor (systematisk) forskelsbehandling.

Ud over spørgsmålet om ligebehandling rejser forslaget også væsentlige og uafklarede konsekvenser for trafikafvikling og byrum.

Trafikken flyttes – den forsvinder ikke

Hvordan vil Borgerrepræsentationen sikre, at trafikken ikke blot flyttes fra Indre Vesterbro og over mod og til Carlsberg Byen?

Det gælder i forhold til:

• øget gennemkørende trafik - i et i forvejen trafiksikkerhedssvagt område, som I har skudt til 2027 at finde løsninger på. 4 % af beboerne har oplevet ulykker og 26 % nærvedulykker det seneste år. Hver tredje beboer føler sig utryg eller meget utryg til fods og på cykel i bydelen.

• øgede emissioner uden for zonen. Og det i et tæt bebygget område, hvor befolkningstætheden pt. er 16.841 indbyggere pr. kvadratkilometer (endnu inden færdiggørelsen) til sammenligning er den gennemsnitlige befolkningstæthed i kommunen 7.364 indbyggere pr. kvadratkilometer.

• fysisk belastning af veje, byrum og infrastruktur

Der er en reel risiko for, at bilister – både private og erhverv – vil søge uden om zonen og benytte alternative ruter lige uden for afgrænsningen.

Formålet om bedre luftkvalitet på Indre Vesterbro risikerer dermed at blive opnået ved, at forurening og trafikbelastning flyttes til naboområder.

Offentlig pris, privat regning?

Carlsberg Byen er fortsat et privat område. Drift og vedligehold af veje, pladser og byrum betales i praksis og især af beboerne gennem grundejerforeningen – på trods af at bydelen rummer parker, offentlige pladser, kulturinstitutioner, turistattraktioner, uddannelsesinstitutioner (10.900 studie og skolepladser) og erhverv (10.000 arbejdspladser).

Hvis Carlsberg Byen i praksis kommer til at fungere som trafik- og parkeringsbuffer for indre Vesterbro, er det ikke rimeligt, at omkostningerne alene bæres af beboerne – i modsætning til nabokvarterer som Humlebyen, Alsgadekvarteret eller villakvartererne på Valby Bakke.

Parkering: kommunal beslutning for beboernes regning

Parkering er et helt centralt og uafklaret spørgsmål i forslaget.

Hvis fossilbiler ikke længere kan køre ind i zonen, vil mange bilister være nødt til at stille bilen ved zonens grænse og fortsætte med offentlig transport. For udefrakommende er Carlsberg Byen et oplagt valg. Carlsberg Byen har et veludviklet parkeringsanlæg under jorden og adgang til S-tog.

Konsekvenserne for beboernes økonomi kan blive massive.

Hvorfor?

Fordi:

• Kun ganske få har - af økonomiske årsager - faste parkeringspladser af (49.200 kr. årligt)

• Langt de fleste beboere betaler i dag 17.880 kr. årligt for at konkurrere om parkeringspladserne

• Øget efterspørgsel vil gøre parkering markant sværere og presse priserne yderligere op. Dette er helt almindelig udbud og efterspørgsel – men regningen risikerer at lande ét sted.

Som beboere i Carlsberg Byen er det især os og ikke erhverv, der gennem grundejerforeningen stiller veje og infrastruktur til rådighed.

Særligt fordi udviklingsselskabet Carlsberg Byen, der ejer det parkeringsmonopol, vi er tvunget ind i (da vi ulig andre københavnere ikke har ret til at købe kommunal p-licens) gennem servitutter har sikret sig, at de kun betaler ca. 10 % pr. m■for p-kældrene i grundejerforeningsbidrag, mens beboerne betaler 100 % – på trods af at grundejerforeningen stiller veje og infrastruktur til rådighed for deres indtægtsgrundlag, og at vi samtidig betaler grundskyld for den grund, hvis undergrund andre tjener på.

Ligeledes har udviklingsselskabet på grundejerforeningens vegne givet erhvervene 30 års frihed fra at betale for drift og vedligehold af udendørsserveringsområder - uden at spørge grundejerforeningens medlemmer vel at mærke.

Klima-, Miljø- og Teknikforvaltningen har lovet at lave trafiktælling i Carlsberg Byen. De har til gengæld konkluderet, at hvis der er mere end 50 % udefrakommende trafik, vil de regulere trafikken - ikke blot overtage vejen, sådan som vi kunne forvente.

Ligeledes vil de tælle alt, der opholder sig i bydelen i 10 minutter som ekstern måltrafik.

Vi kan ikke acceptere, at kommunen betegner trafikken som "måltrafik", fordi bilerne nu bliver nødsaget til at parkere eller holde i kø i området i 10 minutter og derfor ikke tæller med ved trafiktælling, og således overlader en endnu større regning til beboerne.

"Ingen kvaler" dur ikke. Carlsberg-boerne betaler, og ingen tur bør være gratis på vores regning.

Afslutning og konkrete forslag

Bilparken er allerede under forandring, og kommunens investeringer i ladeinfrastruktur har skabt klare incitamenter til omstilling. Spørgsmålet er derfor ikke om vi skal omstille os – men hvordan.

Vi opfordrer Borgerrepræsentationen til at tage ansvar for konsekvenserne og arbejde videre med følgende løsninger:

Udvid nulemissionszonen, så Carlsberg Byen indgår

- Udvid undtagelserne så beboere på hele Vesterbro som minimum er omfattet
- Kommunalisér Carlsberg Byen fuldt ud, hvis bydelen skal fungere som offentlig infrastruktur
- Opkøb parkeringsanlæggene eller indfør kommunal styring af kapacitet og priser
- Giv beboere i Carlsberg Byen lige ret til kommunal parkeringslicens

Vi ønsker at bidrage konstruktivt til den grønne omstilling – men ikke på en måde, hvor byrderne skubbes videre til dem, der i forvejen står uden for de rettigheder, andre københavnere tager for givet.

Vi opfordrer Borgerrepræsentationen til at sikre, at forvaltningen grundigt belyser konsekvenserne af forslaget og besvarer de centrale spørgsmål, vi som beboere har rejst, inden beslutningen træffes. Det er afgørende for at undgå uretfærdig forskelsbehandling og sikre, at vores hverdag og investeringer i bydelen ikke bliver ramt urimeligt.

Svarnr.: 614 Borger

Vejnavn: J.C. Jacobsens Gade

Postnr. og by: 1799 København V

Høringssvar:
Kære Borgerrepræsentation

Forslaget om en nulemissionszone på Indre Vesterbro indebærer, at kun nulemissionskøretøjer må køre i zonen, mens beboere inden for zonens afgrænsning undtages fra kørselsforbuddet for fossilbiler.

Da Carlsberg Byen ligger uden for den foreslåede zone, vil beboere her ikke være omfattet af undtagelserne.

Det og andre forhold skaber en række konsekvenser, som endnu ikke er tilstrækkeligt belyst, og som vi mener, Borgerrepræsentationen er nødt til at forholde sig konkret til, inden forslaget gennemføres.

Vi forventer også, at forvaltningen forholder sig til nedenstående punkter og vender tilbage med svar, vi som beboere i grundejerforeningen kan se os selv i.

Vi er vesterbroere – også i praksis

Beboere i Carlsberg Byen er en integreret del af Vesterbro. Vores hverdag er knyttet til bydelen: vores praktiserende læger, vuggestuer, børnehaver, skoler, fritidsaktiviteter og øvrige kommunale serviceydelser ligger i vidt omfang inden for den foreslåede nulemissionszone. Det er her, vi afleverer vores børn, går til læge, handler og færdes til daglig, hvilket også hænger sammen med, at en væsentlig del af de kommunale servicefunktioner fortsat er placeret uden for den ny bydel.

Med forslaget gives der adgang til zonen for alle nulemissionskøretøjer – uanset bopæl – mens beboere i Carlsberg Byen uden elbil afskæres fra at køre til helt almindelige og nødvendige gøremål i deres egen bydel.

Det betyder i praksis, at en borger bosat langt fra Vesterbro, men med elbil, får større mobilitet i området end beboere, der bor få meter uden for zonegrænsen, betaler kommuneskat og benytter – og er afhængige af – de samme kommunale tilbud.

Det rejser et grundlæggende spørgsmål. Når beboere inden for zonen får særlige

undtagelser for hverdagskørsel, mens beboere lige uden for zonen – men med deres liv og serviceydelser inden for den – ikke gør, skabes der en åbenlys og urimelig forskelsbehandling, som ikke kan begrundes sagligt.

Desuden vil borgere bosat i eksempelvis Risskov, Bredballe, Hasseris eller for dens sags skyld i Rudersdal Kommune – forudsat adgang til elbil – kunne køre frit til og fra Indre Vesterbro. Samtidig vil vi, der har vores daglige liv og kommunale serviceydelser i området, blive afskåret fra samme mulighed.

Det er også væsentligt at bemærke, at husstandsindkomsten i 25 %-fraktilen i Carlsberg Byen ligger på niveau med øvrige københavnere, og at det primært er den øverste indkomstfraktil, der trækker gennemsnittet op. En zoneregulering, der i praksis knytter adgang til bydelen til biltype frem for bopæl eller faktisk tilknytning, indebærer derfor (systematisk) forskelsbehandling.

Ud over spørgsmålet om ligebehandling rejser forslaget også væsentlige og uafklarede konsekvenser for trafikafvikling og byrum.

Trafikken flyttes – den forsvinder ikke

Hvordan vil Borgerrepræsentationen sikre, at trafikken ikke blot flyttes fra Indre Vesterbro og over mod og til Carlsberg Byen?

Det gælder i forhold til:

• øget gennemkørende trafik - i et i forvejen trafiksikkerhedssvagt område, som I har skudt til 2027 at finde løsninger på. 4 % af beboerne har oplevet ulykker og 26 % nærvedulykker det seneste år. Hver tredje beboer føler sig utryg eller meget utryg til fods og på cykel i bydelen.

• øgede emissioner uden for zonen. Og det i et tæt bebygget område, hvor befolkningstætheden pt. er 16.841 indbyggere pr. kvadratkilometer (endnu inden færdiggørelsen) til sammenligning er den gennemsnitlige befolkningstæthed i kommunen 7.364 indbyggere pr. kvadratkilometer.

• fysisk belastning af veje, byrum og infrastruktur

Der er en reel risiko for, at bilister – både private og erhverv – vil søge uden om zonen og benytte alternative ruter lige uden for afgrænsningen.

Formålet om bedre luftkvalitet på Indre Vesterbro risikerer dermed at blive opnået ved, at forurening og trafikbelastning flyttes til naboområder.

Offentlig pris, privat regning?

Carlsberg Byen er fortsat et privat område. Drift og vedligehold af veje, pladser og byrum betales i praksis og især af beboerne gennem grundejerforeningen – på trods af at bydelen rummer parker, offentlige pladser, kulturinstitutioner, turistattraktioner, uddannelsesinstitutioner (10.900 studie og skolepladser) og erhverv (10.000 arbejdspladser).

Hvis Carlsberg Byen i praksis kommer til at fungere som trafik- og parkeringsbuffer for indre Vesterbro, er det ikke rimeligt, at omkostningerne alene bæres af beboerne – i modsætning til nabokvarterer som Humlebyen, Alsgadekvarteret eller villakvartererne på Valby Bakke.

Parkering: kommunal beslutning for beboernes regning

Parkering er et helt centralt og uafklaret spørgsmål i forslaget.

Hvis fossilbiler ikke længere kan køre ind i zonen, vil mange bilister være nødt til at stille bilen ved zonens grænse og fortsætte med offentlig transport. For udefrakommende er Carlsberg Byen et oplagt valg. Carlsberg Byen har et veludviklet parkeringsanlæg under jorden og adgang til S-tog.

Konsekvenserne for beboernes økonomi kan blive massive.

Hvorfor?

Fordi:

• Kun ganske få har - af økonomiske årsager - faste parkeringspladser af (49.200 kr. årligt)

• Langt de fleste beboere betaler i dag 17.880 kr. årligt for at konkurrere om parkeringspladserne

• Øget efterspørgsel vil gøre parkering markant sværere og presse priserne yderligere op. Dette er helt almindelig udbud og efterspørgsel – men regningen risikerer at lande ét sted.

Som beboere i Carlsberg Byen er det især os og ikke erhverv, der gennem grundejerforeningen stiller veje og infrastruktur til rådighed.

Særligt fordi udviklingsselskabet Carlsberg Byen, der ejer det parkeringsmonopol, vi er tvunget ind i (da vi ulig andre københavnere ikke har ret til at købe kommunal p-licens) gennem servitutter har sikret sig, at de kun betaler ca. 10 % pr. m■for p-kældrene i grundejerforeningsbidrag, mens beboerne betaler 100 % – på trods af at grundejerforeningen stiller veje og infrastruktur til rådighed for deres indtægtsgrundlag, og at vi samtidig betaler grundskyld for den grund, hvis undergrund andre tjener på.

Ligeledes har udviklingsselskabet på grundejerforeningens vegne givet erhvervene 30 års frihed fra at betale for drift og vedligehold af udendørsserveringsområder - uden at spørge grundejerforeningens medlemmer vel at mærke.

Klima-, Miljø- og Teknikforvaltningen har lovet at lave trafiktælling i Carlsberg Byen. De har til gengæld konkluderet, at hvis der er mere end 50 % udefrakommende trafik, vil de regulere trafikken - ikke blot overtage vejen, sådan som vi kunne forvente.

Ligeledes vil de tælle alt, der opholder sig i bydelen i 10 minutter som ekstern måltrafik.

Vi kan ikke acceptere, at kommunen betegner trafikken som "måltrafik", fordi bilerne nu bliver nødsaget til at parkere eller holde i kø i området i 10 minutter og derfor ikke tæller med ved trafiktælling, og således overlader en endnu større regning til beboerne.

"Ingen kvaler" dur ikke. Carlsberg-boerne betaler, og ingen tur bør være gratis på vores regning.

Afslutning og konkrete forslag

Bilparken er allerede under forandring, og kommunens investeringer i ladeinfrastruktur har skabt klare incitamenter til omstilling. Spørgsmålet er derfor ikke om vi skal omstille os – men hvordan.

Vi opfordrer Borgerrepræsentationen til at tage ansvar for konsekvenserne og arbejde videre med følgende løsninger:

Udvid nulemissionszonen, så Carlsberg Byen indgår

• Udvid undtagelserne så beboere på hele Vesterbro som minimum er omfattet

• Kommunalisér Carlsberg Byen fuldt ud, hvis bydelen skal fungere som offentlig infrastruktur

• Opkøb parkeringsanlæggene eller indfør kommunal styring af kapacitet og priser

• Giv beboere i Carlsberg Byen lige ret til kommunal parkeringslicens

Vi ønsker at bidrage konstruktivt til den grønne omstilling – men ikke på en måde, hvor byrderne skubbes videre til dem, der i forvejen står uden for de rettigheder, andre københavnere tager for givet.

Vi opfordrer Borgerrepræsentationen til at sikre, at forvaltningen grundigt belyser konsekvenserne af forslaget og besvarer de centrale spørgsmål, vi som beboere har rejst, inden beslutningen træffes. Det er afgørende for at undgå uretfærdig forskelsbehandling og sikre, at vores hverdag og investeringer i bydelen ikke bliver ramt urimeligt.

Svarnr.: 615 Borger

Vejnavn: J.C. Jacobsens Gade

Postnr. og by: 1799 København V

Høringssvar:
Kære Borgerrepræsentation

Forslaget om en nulemissionszone på Indre Vesterbro indebærer, at kun nulemissionskøretøjer må køre i zonen, mens beboere inden for zonens afgrænsning undtages fra kørselsforbuddet for fossilbiler.

Da Carlsberg Byen ligger uden for den foreslåede zone, vil beboere her ikke være omfattet af undtagelserne.

Det og andre forhold skaber en række konsekvenser, som endnu ikke er tilstrækkeligt belyst, og som vi mener, Borgerrepræsentationen er nødt til at forholde sig konkret til, inden forslaget gennemføres.

Vi forventer også, at forvaltningen forholder sig til nedenstående punkter og vender tilbage med svar, vi som beboere i grundejerforeningen kan se os selv i.

Vi er vesterbroere – også i praksis

Beboere i Carlsberg Byen er en integreret del af Vesterbro. Vores hverdag er knyttet til bydelen: vores praktiserende læger, vuggestuer, børnehaver, skoler, fritidsaktiviteter og øvrige kommunale serviceydelser ligger i vidt omfang inden for den foreslåede nulemissionszone. Det er her, vi afleverer vores børn, går til læge, handler og færdes til daglig, hvilket også hænger sammen med, at en væsentlig del af de kommunale servicefunktioner fortsat er placeret uden for den ny bydel.

Med forslaget gives der adgang til zonen for alle nulemissionskøretøjer – uanset bopæl – mens beboere i Carlsberg Byen uden elbil afskæres fra at køre til helt almindelige og

nødvendige gøremål i deres egen bydel.

Det betyder i praksis, at en borger bosat langt fra Vesterbro, men med elbil, får større mobilitet i området end beboere, der bor få meter uden for zonegrænsen, betaler kommuneskat og benytter – og er afhængige af – de samme kommunale tilbud.

Det rejser et grundlæggende spørgsmål. Når beboere inden for zonen får særlige undtagelser for hverdagskørsel, mens beboere lige uden for zonen – men med deres liv og serviceydelser inden for den – ikke gør, skabes der en åbenlys og urimelig forskelsbehandling, som ikke kan begrundes sagligt.

Desuden vil borgere bosat i eksempelvis Risskov, Bredballe, Hasseris eller for dens sags skyld i Rudersdal Kommune – forudsat adgang til elbil – kunne køre frit til og fra Indre Vesterbro. Samtidig vil vi, der har vores daglige liv og kommunale serviceydelser i området, blive afskåret fra samme mulighed.

Det er også væsentligt at bemærke, at husstandsindkomsten i 25 %-fraktilen i Carlsberg Byen ligger på niveau med øvrige københavnere, og at det primært er den øverste indkomstfraktil, der trækker gennemsnittet op. En zoneregulering, der i praksis knytter adgang til bydelen til biltype frem for bopæl eller faktisk tilknytning, indebærer derfor (systematisk) forskelsbehandling.

Ud over spørgsmålet om ligebehandling rejser forslaget også væsentlige og uafklarede konsekvenser for trafikafvikling og byrum.

Trafikken flyttes – den forsvinder ikke

Hvordan vil Borgerrepræsentationen sikre, at trafikken ikke blot flyttes fra Indre Vesterbro og over mod og til Carlsberg Byen?

Det gælder i forhold til:
• øget gennemkørende trafik - i et i forvejen trafiksikkerhedssvagt område, som I har skudt til 2027 at finde løsninger på. 4 % af beboerne har oplevet ulykker og 26 % nærvedulykker det seneste år. Hver tredje beboer føler sig utryg eller meget utryg til fods og på cykel i bydelen.
• øgede emissioner uden for zonen. Og det i et tæt bebygget område, hvor befolkningstætheden pt. er 16.841 indbyggere pr. kvadratkilometer (endnu inden færdiggørelsen) til sammenligning er den gennemsnitlige befolkningstæthed i kommunen 7.364 indbyggere pr. kvadratkilometer.
• fysisk belastning af veje, byrum og infrastruktur

Der er en reel risiko for, at bilister – både private og erhverv – vil søge uden om zonen og benytte alternative ruter lige uden for afgrænsningen.

Formålet om bedre luftkvalitet på Indre Vesterbro risikerer dermed at blive opnået ved, at forurening og trafikbelastning flyttes til naboområder.

Offentlig pris, privat regning?

Carlsberg Byen er fortsat et privat område. Drift og vedligehold af veje, pladser og byrum betales i praksis og især af beboerne gennem grundejerforeningen – på trods af at bydelen rummer parker, offentlige pladser, kulturinstitutioner, turistattraktioner, uddannelsesinstitutioner (10.900 studie og skolepladser) og erhverv (10.000 arbejdspladser).

Hvis Carlsberg Byen i praksis kommer til at fungere som trafik- og parkeringsbuffer for indre Vesterbro, er det ikke rimeligt, at omkostningerne alene bæres af beboerne – i modsætning til nabokvarterer som Humlebyen, Alsgadekvarteret eller villakvartererne på Valby Bakke.

Parkering: kommunal beslutning for beboernes regning

Parkering er et helt centralt og uafklaret spørgsmål i forslaget.

Hvis fossilbiler ikke længere kan køre ind i zonen, vil mange bilister være nødt til at stille bilen ved zonens grænse og fortsætte med offentlig transport. For udefrakommende er Carlsberg Byen et oplagt valg. Carlsberg Byen har et veludviklet parkeringsanlæg under jorden og adgang til S-tog.

Konsekvenserne for beboernes økonomi kan blive massive.

Hvorfor?

Fordi:

• Kun ganske få har - af økonomiske årsager - faste parkeringspladser af (49.200 kr. årligt)

• Langt de fleste beboere betaler i dag 17.880 kr. årligt for at konkurrere om parkeringspladserne

• Øget efterspørgsel vil gøre parkering markant sværere og presse priserne yderligere op. Dette er helt almindelig udbud og efterspørgsel – men regningen risikerer at lande ét sted.

Som beboere i Carlsberg Byen er det især os og ikke erhverv, der gennem grundejerforeningen stiller veje og infrastruktur til rådighed.

Særligt fordi udviklingsselskabet Carlsberg Byen, der ejer det parkeringsmonopol, vi er tvunget ind i (da vi ulig andre københavnere ikke har ret til at købe kommunal p-licens) gennem servitutter har sikret sig, at de kun betaler ca. 10 % pr. m■for p-kældrene i grundejerforeningsbidrag, mens beboerne betaler 100 % – på trods af at grundejerforeningen stiller veje og infrastruktur til rådighed for deres indtægtsgrundlag, og at vi samtidig betaler grundskyld for den grund, hvis undergrund andre tjener på.

Ligeledes har udviklingsselskabet på grundejerforeningens vegne givet erhvervene 30 års frihed fra at betale for drift og vedligehold af udendørsserveringsområder - uden at spørge grundejerforeningens medlemmer vel at mærke.

Klima-, Miljø- og Teknikforvaltningen har lovet at lave trafiktælling i Carlsberg Byen. De har til gengæld konkluderet, at hvis der er mere end 50 % udefrakommende trafik, vil de regulere trafikken - ikke blot overtage vejen, sådan som vi kunne forvente.

Ligeledes vil de tælle alt, der opholder sig i bydelen i 10 minutter som ekstern måltrafik.

Vi kan ikke acceptere, at kommunen betegner trafikken som "måltrafik", fordi bilerne nu bliver nødsaget til at parkere eller holde i kø i området i 10 minutter og derfor ikke tæller med ved trafiktælling, og således overlader en endnu større regning til beboerne.

"Ingen kvaler" dur ikke. Carlsberg-boerne betaler, og ingen tur bør være gratis på vores regning.

Afslutning og konkrete forslag

Bilparken er allerede under forandring, og kommunens investeringer i ladeinfrastruktur har skabt klare incitamenter til omstilling. Spørgsmålet er derfor ikke om vi skal omstille os – men hvordan.

Vi opfordrer Borgerrepræsentationen til at tage ansvar for konsekvenserne og arbejde videre med følgende løsninger:

Udvid nulemissionszonen, så Carlsberg Byen indgår

• Udvid undtagelserne så beboere på hele Vesterbro som minimum er omfattet
• Kommunalisér Carlsberg Byen fuldt ud, hvis bydelen skal fungere som offentlig infrastruktur
• Opkøb parkeringsanlæggene eller indfør kommunal styring af kapacitet og priser
• Giv beboere i Carlsberg Byen lige ret til kommunal parkeringslicens

Vi ønsker at bidrage konstruktivt til den grønne omstilling – men ikke på en måde, hvor byrderne skubbes videre til dem, der i forvejen står uden for de rettigheder, andre københavnere tager for givet.

Vi opfordrer Borgerrepræsentationen til at sikre, at forvaltningen grundigt belyser konsekvenserne af forslaget og besvarer de centrale spørgsmål, vi som beboere har rejst, inden beslutningen træffes. Det er afgørende for at undgå uretfærdig forskelsbehandling og sikre, at vores hverdag og investeringer i bydelen ikke bliver ramt urimeligt.

Svarnr.: 616 Borger

Vejnavn: Administrativ vej

Postnr. og by: 9999 Ukendt

Høringssvar:
Kære Borgerrepræsentation

Forslaget om en nulemissionszone på Indre Vesterbro indebærer, at kun nulemissionskøretøjer må køre i zonen, mens beboere inden for zonens afgrænsning undtages fra kørselsforbuddet for fossilbiler.

Da Carlsberg Byen ligger uden for den foreslåede zone, vil beboere her ikke være omfattet af undtagelserne.

Det og andre forhold skaber en række konsekvenser, som endnu ikke er tilstrækkeligt belyst, og som vi mener, Borgerrepræsentationen er nødt til at forholde sig konkret til, inden forslaget gennemføres.

Vi forventer også, at forvaltningen forholder sig til nedenstående punkter og vender tilbage med svar, vi som beboere i grundejerforeningen kan se os selv i.

Vi er vesterbroere – også i praksis

Beboere i Carlsberg Byen er en integreret del af Vesterbro. Vores hverdag er knyttet til bydelen: vores praktiserende læger, vuggestuer, børnehaver, skoler, fritidsaktiviteter og øvrige kommunale serviceydelser ligger i vidt omfang inden for den foreslåede nulemissionszone. Det er her, vi afleverer vores børn, går til læge, handler og færdes til daglig, hvilket også hænger sammen med, at en væsentlig del af de kommunale

servicefunktioner fortsat er placeret uden for den ny bydel.

Med forslaget gives der adgang til zonen for alle nulemissionskøretøjer – uanset bopæl – mens beboere i Carlsberg Byen uden elbil afskæres fra at køre til helt almindelige og nødvendige gøremål i deres egen bydel.

Det betyder i praksis, at en borger bosat langt fra Vesterbro, men med elbil, får større mobilitet i området end beboere, der bor få meter uden for zonegrænsen, betaler kommuneskat og benytter – og er afhængige af – de samme kommunale tilbud.

Det rejser et grundlæggende spørgsmål. Når beboere inden for zonen får særlige undtagelser for hverdagskørsel, mens beboere lige uden for zonen – men med deres liv og serviceydelser inden for den – ikke gør, skabes der en åbenlys og urimelig forskelsbehandling, som ikke kan begrundes sagligt.

Desuden vil borgere bosat i eksempelvis Risskov, Bredballe, Hasseris eller for dens sags skyld i Rudersdal Kommune – forudsat adgang til elbil – kunne køre frit til og fra Indre Vesterbro. Samtidig vil vi, der har vores daglige liv og kommunale serviceydelser i området, blive afskåret fra samme mulighed.

Det er også væsentligt at bemærke, at husstandsindkomsten i 25 %-fraktilen i Carlsberg Byen ligger på niveau med øvrige københavnere, og at det primært er den øverste indkomstfraktil, der trækker gennemsnittet op. En zoneregulering, der i praksis knytter adgang til bydelen til biltype frem for bopæl eller faktisk tilknytning, indebærer derfor (systematisk) forskelsbehandling.

Ud over spørgsmålet om ligebehandling rejser forslaget også væsentlige og uafklarede konsekvenser for trafikafvikling og byrum.

Trafikken flyttes – den forsvinder ikke

Hvordan vil Borgerrepræsentationen sikre, at trafikken ikke blot flyttes fra Indre Vesterbro og over mod og til Carlsberg Byen?

Det gælder i forhold til:

• øget gennemkørende trafik - i et i forvejen trafiksikkerhedssvagt område, som I har skudt til 2027 at finde løsninger på. 4 % af beboerne har oplevet ulykker og 26 % nærvedulykker det seneste år. Hver tredje beboer føler sig utryg eller meget utryg til fods og på cykel i bydelen.

• øgede emissioner uden for zonen. Og det i et tæt bebygget område, hvor befolkningstætheden pt. er 16.841 indbyggere pr. kvadratkilometer (endnu inden færdiggørelsen) til sammenligning er den gennemsnitlige befolkningstæthed i kommunen 7.364 indbyggere pr. kvadratkilometer.

• fysisk belastning af veje, byrum og infrastruktur

Der er en reel risiko for, at bilister – både private og erhverv – vil søge uden om zonen og benytte alternative ruter lige uden for afgrænsningen.

Formålet om bedre luftkvalitet på Indre Vesterbro risikerer dermed at blive opnået ved, at forurening og trafikbelastning flyttes til naboområder.

Offentlig pris, privat regning?

Carlsberg Byen er fortsat et privat område. Drift og vedligehold af veje, pladser og byrum betales i praksis og især af beboerne gennem grundejerforeningen – på trods af at bydelen rummer parker, offentlige pladser, kulturinstitutioner, turistattraktioner, uddannelsesinstitutioner (10.900 studie og skolepladser) og erhverv (10.000 arbejdspladser).

Hvis Carlsberg Byen i praksis kommer til at fungere som trafik- og parkeringsbuffer for indre Vesterbro, er det ikke rimeligt, at omkostningerne alene bæres af beboerne – i modsætning til nabokvarterer som Humlebyen, Alsgadekvarteret eller villakvartererne på Valby Bakke.

Parkering: kommunal beslutning for beboernes regning

Parkering er et helt centralt og uafklaret spørgsmål i forslaget.

Hvis fossilbiler ikke længere kan køre ind i zonen, vil mange bilister være nødt til at stille bilen ved zonens grænse og fortsætte med offentlig transport. For udefrakommende er Carlsberg Byen et oplagt valg. Carlsberg Byen har et veludviklet parkeringsanlæg under jorden og adgang til S-tog.

Konsekvenserne for beboernes økonomi kan blive massive.

Hvorfor?

Fordi:

• Kun ganske få har - af økonomiske årsager - faste parkeringspladser af (49.200 kr. årligt)

• Langt de fleste beboere betaler i dag 17.880 kr. årligt for at konkurrere om parkeringspladserne

• Øget efterspørgsel vil gøre parkering markant sværere og presse priserne yderligere op. Dette er helt almindelig udbud og efterspørgsel – men regningen risikerer at lande ét sted.

Som beboere i Carlsberg Byen er det især os og ikke erhverv, der gennem grundejerforeningen stiller veje og infrastruktur til rådighed.

Særligt fordi udviklingsselskabet Carlsberg Byen, der ejer det parkeringsmonopol, vi er tvunget ind i (da vi ulig andre københavnere ikke har ret til at købe kommunal p-licens) gennem servitutter har sikret sig, at de kun betaler ca. 10 % pr. m■for p-kældrene i grundejerforeningsbidrag, mens beboerne betaler 100 % – på trods af at grundejerforeningen stiller veje og infrastruktur til rådighed for deres indtægtsgrundlag, og at vi samtidig betaler grundskyld for den grund, hvis undergrund andre tjener på.

Ligeledes har udviklingsselskabet på grundejerforeningens vegne givet erhvervene 30 års frihed fra at betale for drift og vedligehold af udendørsserveringsområder - uden at spørge grundejerforeningens medlemmer vel at mærke.

Klima-, Miljø- og Teknikforvaltningen har lovet at lave trafiktælling i Carlsberg Byen. De har til gengæld konkluderet, at hvis der er mere end 50 % udefrakommende trafik, vil de regulere trafikken - ikke blot overtage vejen, sådan som vi kunne forvente.

Ligeledes vil de tælle alt, der opholder sig i bydelen i 10 minutter som ekstern måltrafik.

Vi kan ikke acceptere, at kommunen betegner trafikken som "måltrafik", fordi bilerne nu bliver nødsaget til at parkere eller holde i kø i området i 10 minutter og derfor ikke tæller med ved trafiktælling, og således overlader en endnu større regning til beboerne.

"Ingen kvaler" dur ikke. Carlsberg-boerne betaler, og ingen tur bør være gratis på vores regning.

Afslutning og konkrete forslag

Bilparken er allerede under forandring, og kommunens investeringer i ladeinfrastruktur har skabt klare incitamenter til omstilling. Spørgsmålet er derfor ikke om vi skal omstille os – men hvordan.

Vi opfordrer Borgerrepræsentationen til at tage ansvar for konsekvenserne og arbejde videre med følgende løsninger:

Udvid nulemissionszonen, så Carlsberg Byen indgår

- Udvid undtagelserne så beboere på hele Vesterbro som minimum er omfattet
- Kommunalisér Carlsberg Byen fuldt ud, hvis bydelen skal fungere som offentlig infrastruktur
- Opkøb parkeringsanlæggene eller indfør kommunal styring af kapacitet og priser
- Giv beboere i Carlsberg Byen lige ret til kommunal parkeringslicens

Vi ønsker at bidrage konstruktivt til den grønne omstilling – men ikke på en måde, hvor byrderne skubbes videre til dem, der i forvejen står uden for de rettigheder, andre københavnere tager for givet.

Vi opfordrer Borgerrepræsentationen til at sikre, at forvaltningen grundigt belyser konsekvenserne af forslaget og besvarer de centrale spørgsmål, vi som beboere har rejst, inden beslutningen træffes. Det er afgørende for at undgå uretfærdig forskelsbehandling og sikre, at vores hverdag og investeringer i bydelen ikke bliver ramt urimeligt.

Svarnr.: 617 Borger

Vejnavn: J.C. Jacobsens Gade

Postnr. og by: 1799 København V

Høringssvar:
Kære Borgerrepræsentation

Forslaget om en nulemissionszone på Indre Vesterbro indebærer, at kun nulemissionskøretøjer må køre i zonen, mens beboere inden for zonens afgrænsning undtages fra kørselsforbuddet for fossilbiler.

Da Carlsberg Byen ligger uden for den foreslåede zone, vil beboere her ikke være omfattet af undtagelserne.

Det og andre forhold skaber en række konsekvenser, som endnu ikke er tilstrækkeligt belyst, og som vi mener, Borgerrepræsentationen er nødt til at forholde sig konkret til, inden forslaget gennemføres.

Vi forventer også, at forvaltningen forholder sig til nedenstående punkter og vender tilbage med svar, vi som beboere i grundejerforeningen kan se os selv i.

Vi er vesterbroere – også i praksis

Beboere i Carlsberg Byen er en integreret del af Vesterbro. Vores hverdag er knyttet til bydelen: vores praktiserende læger, vuggestuer, børnehaver, skoler, fritidsaktiviteter og øvrige kommunale serviceydelser ligger i vidt omfang inden for den foreslåede nulemissionszone. Det er her, vi afleverer vores børn, går til læge, handler og færdes til daglig, hvilket også hænger sammen med, at en væsentlig del af de kommunale servicefunktioner fortsat er placeret uden for den ny bydel.

Med forslaget gives der adgang til zonen for alle nulemissionskøretøjer – uanset bopæl – mens beboere i Carlsberg Byen uden elbil afskæres fra at køre til helt almindelige og nødvendige gøremål i deres egen bydel.

Det betyder i praksis, at en borger bosat langt fra Vesterbro, men med elbil, får større mobilitet i området end beboere, der bor få meter uden for zonegrænsen, betaler kommuneskat og benytter – og er afhængige af – de samme kommunale tilbud.

Det rejser et grundlæggende spørgsmål. Når beboere inden for zonen får særlige undtagelser for hverdagskørsel, mens beboere lige uden for zonen – men med deres liv og serviceydelser inden for den – ikke gør, skabes der en åbenlys og urimelig forskelsbehandling, som ikke kan begrundes sagligt.

Desuden vil borgere bosat i eksempelvis Risskov, Bredballe, Hasseris eller for dens sags skyld i Rudersdal Kommune – forudsat adgang til elbil – kunne køre frit til og fra Indre Vesterbro. Samtidig vil vi, der har vores daglige liv og kommunale serviceydelser i området, blive afskåret fra samme mulighed.

Det er også væsentligt at bemærke, at husstandsindkomsten i 25 %-fraktilen i Carlsberg Byen ligger på niveau med øvrige københavnere, og at det primært er den øverste indkomstfraktil, der trækker gennemsnittet op. En zoneregulering, der i praksis knytter adgang til bydelen til

biltype frem for bopæl eller faktisk tilknytning, indebærer derfor (systematisk) forskelsbehandling.

Ud over spørgsmålet om ligebehandling rejser forslaget også væsentlige og uafklarede konsekvenser for trafikafvikling og byrum.

Trafikken flyttes – den forsvinder ikke

Hvordan vil Borgerrepræsentationen sikre, at trafikken ikke blot flyttes fra Indre Vesterbro og over mod og til Carlsberg Byen?

Det gælder i forhold til:

• øget gennemkørende trafik - i et i forvejen trafiksikkerhedssvagt område, som I har skudt til 2027 at finde løsninger på. 4 % af beboerne har oplevet ulykker og 26 % nærvedulykker det seneste år. Hver tredje beboer føler sig utryg eller meget utryg til fods og på cykel i bydelen.

• øgede emissioner uden for zonen. Og det i et tæt bebygget område, hvor befolkningstætheden pt. er 16.841 indbyggere pr. kvadratkilometer (endnu inden færdiggørelsen) til sammenligning er den gennemsnitlige befolkningstæthed i kommunen 7.364 indbyggere pr. kvadratkilometer.

• fysisk belastning af veje, byrum og infrastruktur

Der er en reel risiko for, at bilister – både private og erhverv – vil søge uden om zonen og benytte alternative ruter lige uden for afgrænsningen.

Formålet om bedre luftkvalitet på Indre Vesterbro risikerer dermed at blive opnået ved, at forurening og trafikbelastning flyttes til naboområder.

Offentlig pris, privat regning?

Carlsberg Byen er fortsat et privat område. Drift og vedligehold af veje, pladser og byrum betales i praksis og især af beboerne gennem grundejerforeningen – på trods af at bydelen rummer parker, offentlige pladser, kulturinstitutioner, turistattraktioner, uddannelsesinstitutioner (10.900 studie og skolepladser) og erhverv (10.000 arbejdspladser).

Hvis Carlsberg Byen i praksis kommer til at fungere som trafik- og parkeringsbuffer for indre Vesterbro, er det ikke rimeligt, at omkostningerne alene bæres af beboerne – i modsætning

til nabokvarterer som Humlebyen, Alsgadekvarteret eller villakvartererne på Valby Bakke.

Parkering: kommunal beslutning for beboernes regning

Parkering er et helt centralt og uafklaret spørgsmål i forslaget.

Hvis fossilbiler ikke længere kan køre ind i zonen, vil mange bilister være nødt til at stille bilen ved zonens grænse og fortsætte med offentlig transport. For udefrakommende er Carlsberg Byen et oplagt valg. Carlsberg Byen har et veludviklet parkeringsanlæg under jorden og adgang til S-tog.

Konsekvenserne for beboernes økonomi kan blive massive.

Hvorfor?

Fordi:

• Kun ganske få har - af økonomiske årsager - faste parkeringspladser af (49.200 kr. årligt)

• Langt de fleste beboere betaler i dag 17.880 kr. årligt for at konkurrere om parkeringspladserne

• Øget efterspørgsel vil gøre parkering markant sværere og presse priserne yderligere op. Dette er helt almindelig udbud og efterspørgsel – men regningen risikerer at lande ét sted.

Som beboere i Carlsberg Byen er det især os og ikke erhverv, der gennem grundejerforeningen stiller veje og infrastruktur til rådighed.

Særligt fordi udviklingsselskabet Carlsberg Byen, der ejer det parkeringsmonopol, vi er tvunget ind i (da vi ulig andre københavnere ikke har ret til at købe kommunal p-licens) gennem servitutter har sikret sig, at de kun betaler ca. 10 % pr. m■for p-kældrene i grundejerforeningsbidrag, mens beboerne betaler 100 % – på trods af at grundejerforeningen stiller veje og infrastruktur til rådighed for deres indtægtsgrundlag, og at vi samtidig betaler grundskyld for den grund, hvis undergrund andre tjener på.

Ligeledes har udviklingsselskabet på grundejerforeningens vegne givet erhvervene 30 års frihed fra at betale for drift og vedligehold af udendørsserveringsområder - uden at spørge grundejerforeningens medlemmer vel at mærke.

Klima-, Miljø- og Teknikforvaltningen har lovet at lave trafiktælling i Carlsberg Byen. De har til gengæld konkluderet, at hvis der er mere end 50 % udefrakommende trafik, vil de regulere trafikken - ikke blot overtage vejen, sådan som vi kunne forvente.

Ligeledes vil de tælle alt, der opholder sig i bydelen i 10 minutter som ekstern måltrafik.

Vi kan ikke acceptere, at kommunen betegner trafikken som "måltrafik", fordi bilerne nu bliver nødsaget til at parkere eller holde i kø i området i 10 minutter og derfor ikke tæller med ved trafiktælling, og således overlader en endnu større regning til beboerne.

"Ingen kvaler" dur ikke. Carlsberg-boerne betaler, og ingen tur bør være gratis på vores regning.

Afslutning og konkrete forslag

Bilparken er allerede under forandring, og kommunens investeringer i ladeinfrastruktur har skabt klare incitamenter til omstilling. Spørgsmålet er derfor ikke om vi skal omstille os – men hvordan.

Vi opfordrer Borgerrepræsentationen til at tage ansvar for konsekvenserne og arbejde videre med følgende løsninger:

Udvid nulemissionszonen, så Carlsberg Byen indgår

- Udvid undtagelserne så beboere på hele Vesterbro som minimum er omfattet
- Kommunalisér Carlsberg Byen fuldt ud, hvis bydelen skal fungere som offentlig infrastruktur
- Opkøb parkeringsanlæggene eller indfør kommunal styring af kapacitet og priser
- Giv beboere i Carlsberg Byen lige ret til kommunal parkeringslicens

Vi ønsker at bidrage konstruktivt til den grønne omstilling – men ikke på en måde, hvor byrderne skubbes videre til dem, der i forvejen står uden for de rettigheder, andre

københavnere tager for givet.

Vi opfordrer Borgerrepræsentationen til at sikre, at forvaltningen grundigt belyser konsekvenserne af forslaget og besvarer de centrale spørgsmål, vi som beboere har rejst, inden beslutningen træffes. Det er afgørende for at undgå uretfærdig forskelsbehandling og sikre, at vores hverdag og investeringer i bydelen ikke bliver ramt urimeligt.

Svarnr.: 618 Borger

Vejnavn: Bohrsgade

Postnr. og by: 1799 København V

Høringssvar:
Som beboer i Carlsberg Byen mener jeg, at det er urimeligt, hvis vores område ikke inkluderes i nulemissionszonen på Indre Vesterbro.

I praksis er Carlsberg Byen en integreret del af Vesterbro. Vores hverdag foregår i bydelen – her ligger læger, institutioner, skoler og mange af de funktioner, som vi bruger dagligt. Når beboere inden for zonen får undtagelser, mens beboere få meter udenfor ikke gør, skaber det en forskelsbehandling, som er svær at begrunde.

Det virker ikke rimeligt, at borgere fra andre dele af landet med elbil kan køre frit ind i området, mens beboere i Carlsberg Byen ikke kan køre til helt almindelige ærinder i deres egen bydel.

Derfor opfordrer jeg til, at Carlsberg Byen inkluderes i zonen eller at beboere her får samme undtagelser som øvrige beboere på Vesterbro. Det vil skabe en mere retfærdig og sammenhængende løsning.

Svarnr.: 619 Borger

Vejnavn: Lagergade

Postnr. og by: 1799 København V

Høringssvar:
Kære Borgerrepræsentation

Forslaget om en nulemissionszone på Indre Vesterbro indebærer, at kun nulemissionskøretøjer må køre i zonen, mens beboere inden for zonens afgrænsning undtages fra kørselsforbuddet for fossilbiler.

Da Carlsberg Byen ligger uden for den foreslåede zone, vil beboere her ikke være omfattet af undtagelserne.

Det og andre forhold skaber en række konsekvenser, som endnu ikke er tilstrækkeligt belyst, og som vi mener, Borgerrepræsentationen er nødt til at forholde sig konkret til, inden forslaget gennemføres.

Vi forventer også, at forvaltningen forholder sig til nedenstående punkter og vender tilbage med svar, vi som beboere i grundejerforeningen kan se os selv i.

Vi er vesterbroere – også i praksis

Beboere i Carlsberg Byen er en integreret del af Vesterbro. Vores hverdag er knyttet til bydelen: vores praktiserende læger, vuggestuer, børnehaver, skoler, fritidsaktiviteter og øvrige kommunale serviceydelser ligger i vidt omfang inden for den foreslåede nulemissionszone. Det er her, vi afleverer vores børn, går til læge, handler og færdes til daglig, hvilket også hænger sammen med, at en væsentlig del af de kommunale servicefunktioner fortsat er placeret uden for den ny bydel.

Med forslaget gives der adgang til zonen for alle nulemissionskøretøjer – uanset bopæl – mens beboere i Carlsberg Byen uden elbil afskæres fra at køre til helt almindelige og nødvendige gøremål i deres egen bydel.

Det betyder i praksis, at en borger bosat langt fra Vesterbro, men med elbil, får større mobilitet i området end beboere, der bor få meter uden for zonegrænsen, betaler kommuneskat og benytter – og er afhængige af – de samme kommunale tilbud.

Det rejser et grundlæggende spørgsmål. Når beboere inden for zonen får særlige undtagelser for hverdagskørsel, mens beboere lige uden for zonen – men med deres liv og serviceydelser inden for den – ikke gør, skabes der en åbenlys og urimelig forskelsbehandling, som ikke kan begrundes sagligt.

Desuden vil borgere bosat i eksempelvis Risskov, Bredballe, Hasseris eller for dens sags skyld i Rudersdal Kommune – forudsat adgang til elbil – kunne køre frit til og fra Indre Vesterbro. Samtidig vil vi, der har vores daglige liv og kommunale serviceydelser i området, blive afskåret fra samme mulighed.

Det er også væsentligt at bemærke, at husstandsindkomsten i 25 %-fraktilen i Carlsberg Byen ligger på niveau med øvrige københavnere, og at det primært er den øverste indkomstfraktil, der trækker gennemsnittet op. En zoneregulering, der i praksis knytter adgang til bydelen til biltype frem for bopæl eller faktisk tilknytning, indebærer derfor (systematisk) forskelsbehandling.

Ud over spørgsmålet om ligebehandling rejser forslaget også væsentlige og uafklarede konsekvenser for trafikafvikling og byrum.

Trafikken flyttes – den forsvinder ikke

Hvordan vil Borgerrepræsentationen sikre, at trafikken ikke blot flyttes fra Indre Vesterbro og over mod og til Carlsberg Byen?

Det gælder i forhold til:

• øget gennemkørende trafik - i et i forvejen trafiksikkerhedssvagt område, som I har skudt til 2027 at finde løsninger på. 4 % af beboerne har oplevet ulykker og 26 % nærvedulykker det seneste år. Hver tredje beboer føler sig utryg eller meget utryg til fods og på cykel i bydelen.

• øgede emissioner uden for zonen. Og det i et tæt bebygget område, hvor befolkningstætheden pt. er 16.841 indbyggere pr. kvadratkilometer (endnu inden færdiggørelsen) til sammenligning er den gennemsnitlige befolkningstæthed i kommunen 7.364 indbyggere pr. kvadratkilometer.

• fysisk belastning af veje, byrum og infrastruktur

Der er en reel risiko for, at bilister – både private og erhverv – vil søge uden om zonen og benytte alternative ruter lige uden for afgrænsningen.

Formålet om bedre luftkvalitet på Indre Vesterbro risikerer dermed at blive opnået ved, at forurening og trafikbelastning flyttes til naboområder.

Offentlig pris, privat regning?

Carlsberg Byen er fortsat et privat område. Drift og vedligehold af veje, pladser og byrum betales i praksis og især af beboerne gennem grundejerforeningen – på trods af at bydelen rummer parker, offentlige pladser, kulturinstitutioner, turistattraktioner, uddannelsesinstitutioner (10.900 studie og skolepladser) og erhverv (10.000 arbejdspladser).

Hvis Carlsberg Byen i praksis kommer til at fungere som trafik- og parkeringsbuffer for indre Vesterbro, er det ikke rimeligt, at omkostningerne alene bæres af beboerne – i modsætning til nabokvarterer som Humlebyen, Alsgadekvarteret eller villakvartererne på Valby Bakke.

Parkering: kommunal beslutning for beboernes regning

Parkering er et helt centralt og uafklaret spørgsmål i forslaget.

Hvis fossilbiler ikke længere kan køre ind i zonen, vil mange bilister være nødt til at stille bilen ved zonens grænse og fortsætte med offentlig transport. For udefrakommende er Carlsberg Byen et oplagt valg. Carlsberg Byen har et veludviklet parkeringsanlæg under jorden og adgang til S-tog.

Konsekvenserne for beboernes økonomi kan blive massive.

Hvorfor?

Fordi:

• Kun ganske få har - af økonomiske årsager - faste parkeringspladser af (49.200 kr. årligt)

• Langt de fleste beboere betaler i dag 17.880 kr. årligt for at konkurrere om parkeringspladserne

• Øget efterspørgsel vil gøre parkering markant sværere og presse priserne yderligere op. Dette er helt almindelig udbud og efterspørgsel – men regningen risikerer at lande ét sted.

Som beboere i Carlsberg Byen er det især os og ikke erhverv, der gennem grundejerforeningen stiller veje og infrastruktur til rådighed.

Særligt fordi udviklingsselskabet Carlsberg Byen, der ejer det parkeringsmonopol, vi er tvunget ind i (da vi ulig andre københavnere ikke har ret til at købe kommunal p-licens) gennem servitutter har sikret sig, at de kun betaler ca. 10 % pr. m■for p-kældrene i grundejerforeningsbidrag, mens beboerne betaler 100 % – på trods af at grundejerforeningen stiller veje og infrastruktur til rådighed for deres indtægtsgrundlag, og at vi samtidig betaler grundskyld for den grund, hvis undergrund andre tjener på.

Ligeledes har udviklingsselskabet på grundejerforeningens vegne givet erhvervene 30 års frihed fra at betale for drift og vedligehold af udendørsserveringsområder - uden at spørge grundejerforeningens medlemmer vel at mærke.

Klima-, Miljø- og Teknikforvaltningen har lovet at lave trafiktælling i Carlsberg Byen. De har til gengæld konkluderet, at hvis der er mere end 50 % udefrakommende trafik, vil de regulere trafikken - ikke blot overtage vejen, sådan som vi kunne forvente.

Ligeledes vil de tælle alt, der opholder sig i bydelen i 10 minutter som ekstern måltrafik.

Vi kan ikke acceptere, at kommunen betegner trafikken som "måltrafik", fordi bilerne nu bliver nødsaget til at parkere eller holde i kø i området i 10 minutter og derfor ikke tæller med ved trafiktælling, og således overlader en endnu større regning til beboerne.

"Ingen kvaler" dur ikke. Carlsberg-boerne betaler, og ingen tur bør være gratis på vores regning.

Afslutning og konkrete forslag

Bilparken er allerede under forandring, og kommunens investeringer i ladeinfrastruktur har skabt klare incitamenter til omstilling. Spørgsmålet er derfor ikke om vi skal omstille os – men hvordan.

Vi opfordrer Borgerrepræsentationen til at tage ansvar for konsekvenserne og arbejde videre med følgende løsninger:

Udvid nulemissionszonen, så Carlsberg Byen indgår

• Udvid undtagelserne så beboere på hele Vesterbro som minimum er omfattet

• Kommunalisér Carlsberg Byen fuldt ud, hvis bydelen skal fungere som offentlig infrastruktur

• Opkøb parkeringsanlæggene eller indfør kommunal styring af kapacitet og priser

• Giv beboere i Carlsberg Byen lige ret til kommunal parkeringslicens

Vi ønsker at bidrage konstruktivt til den grønne omstilling – men ikke på en måde, hvor byrderne skubbes videre til dem, der i forvejen står uden for de rettigheder, andre københavnere tager for givet.

Vi opfordrer Borgerrepræsentationen til at sikre, at forvaltningen grundigt belyser konsekvenserne af forslaget og besvarer de centrale spørgsmål, vi som beboere har rejst, inden beslutningen træffes. Det er afgørende for at undgå uretfærdig forskelsbehandling og sikre, at vores hverdag og investeringer i bydelen ikke bliver ramt urimeligt.

Svarnr.: 620 Borger

Vejnavn: Vesterfælledvej

Postnr. og by: 1799 København V

Høringssvar:
Er i mod dette forslag, da fredag den Danske borgere i deres frie valg til at vælge bil, bliver tvunget til at købe en bestemt bestemt bil, derudover er det ikke alle der bare har økonomisk rådighed til at kunne købe en ny bil for at kunne komme ind til områder! Derover er der mange beboere i Carlsberg byen som der også bliver påvirket da de også har en daglig gang på Vesterbro som ikke kan komme til lægen skole eller andre ting da de disse ikke ville få en specifik tilladelse til at kunne køre ind i området. Dermed vil dette forslag kunne skade mere end engang.

Svarnr.: 621 Borger

Vejnavn: Constantin Hansens Gade

Postnr. og by: 1799 København V

Høringssvar:
Til din overvejelse, se venligst den vedhæftede PDF

Bilag 1 af 1 for Svarnr. 621: 20260314T06-48_Hoeringssvar_ Forslag om nulemissionszone i Indre Vesterbro.pdf - Side 1 af 3

Svarnr.: 622 Borger

Vejnavn: Constantin Hansens Gade

Postnr. og by: 1799 København V

Høringssvar:
Forslaget tager ikke tilstrækkelig højde for hvad der vil ske med trafikken og parkeringsforholdene i de nærliggende områder.

Eksempelvis vil Carlsberg Byen blive til en gennemfarts zone med øget slidtage og forurening til følge.

Carlsberg Byen er privat område hvor driften betales af beboere og erhverv i området. Hvorfor skal vi belastes yderligere af udefrakommende trafik.

Hvis dette forslag vedtages må kommunen til lommerne og betale for at vejene i Carlsberg Byen bliver lukket land for udefrakommende gennemkørende trafik.

Svarnr.: 623 På vegne af interesseorganisation eller borger Ejerforeningerne Mineralvandshuset, Mineralvandsfabrikken, Købkes Hus, Jakobsens Hus, Bindesbølls Hus, Scherfig Hus, Rothe Hus, Steenstrup Hus, Pasteurs Tårn

Høringssvar:
Kære Borgerrepræsentation

Forslaget om en nulemissionszone på Indre Vesterbro indebærer, at kun nulemissionskøretøjer må køre i zonen, mens beboere inden for zonens afgrænsning undtages fra kørselsforbuddet for fossilbiler.

Da Carlsberg Byen ligger uden for den foreslåede zone, vil beboere her ikke være omfattet af undtagelserne.

Det og andre forhold skaber en række konsekvenser, som endnu ikke er tilstrækkeligt belyst, og som vi mener, Borgerrepræsentationen er nødt til at forholde sig konkret til, inden forslaget gennemføres.

Vi forventer også, at forvaltningen forholder sig til nedenstående punkter og vender tilbage med svar, vi som beboere i grundejerforeningen kan se os selv i.

Vi er vesterbroere – også i praksis

Beboere i Carlsberg Byen er en integreret del af Vesterbro. Vores hverdag er knyttet til bydelen: vores praktiserende læger, vuggestuer, børnehaver, skoler, fritidsaktiviteter og øvrige kommunale serviceydelser ligger i vidt omfang inden for den foreslåede nulemissionszone. Det er her, vi afleverer vores børn, går til læge, handler og færdes til daglig, hvilket også hænger sammen med, at en væsentlig del af de kommunale servicefunktioner fortsat er placeret uden for den ny bydel.

Med forslaget gives der adgang til zonen for alle nulemissionskøretøjer – uanset bopæl – mens beboere i Carlsberg Byen uden elbil afskæres fra at køre til helt almindelige og nødvendige gøremål i deres egen bydel.

Det betyder i praksis, at en borger bosat langt fra Vesterbro, men med elbil, får større mobilitet i området end beboere, der bor få meter uden for zonegrænsen, betaler kommuneskat og benytter – og er afhængige af – de samme kommunale tilbud.

Det rejser et grundlæggende spørgsmål. Når beboere inden for zonen får særlige undtagelser for hverdagskørsel, mens beboere lige uden for zonen – men med deres liv og serviceydelser inden for den – ikke gør, skabes der en åbenlys og urimelig forskelsbehandling, som ikke kan begrundes sagligt.

Desuden vil borgere bosat i eksempelvis Risskov, Bredballe, Hasseris eller for dens sags skyld i Rudersdal Kommune – forudsat adgang til elbil – kunne køre frit til og fra Indre Vesterbro. Samtidig vil vi, der har vores daglige liv og kommunale serviceydelser i området, blive afskåret fra samme mulighed.

Det er også væsentligt at bemærke, at husstandsindkomsten i 25 %-fraktilen i Carlsberg Byen ligger på niveau med øvrige københavnere, og at det primært er den øverste indkomstfraktil, der trækker gennemsnittet op. En zoneregulering, der i praksis knytter adgang til bydelen til biltype frem for bopæl eller faktisk tilknytning, indebærer derfor (systematisk) forskelsbehandling.

Ud over spørgsmålet om ligebehandling rejser forslaget også væsentlige og uafklarede konsekvenser for trafikafvikling og byrum.

Trafikken flyttes – den forsvinder ikke

Hvordan vil Borgerrepræsentationen sikre, at trafikken ikke blot flyttes fra Indre Vesterbro og over mod og til Carlsberg Byen?

Det gælder i forhold til:
•øget gennemkørende trafik - i et i forvejen trafiksikkerhedssvagt område, som I har skudt til 2027 at finde løsninger på. 4 % af beboerne har oplevet ulykker og 26 % nærvedulykker det seneste år. Hver tredje beboer føler sig utryg eller meget utryg til fods og på cykel i bydelen.
•øgede emissioner uden for zonen. Og det i et tæt bebygget område, hvor befolkningstætheden pt. er 16.841 indbyggere pr. kvadratkilometer (endnu inden færdiggørelsen) til sammenligning er den gennemsnitlige befolkningstæthed i kommunen 7.364 indbyggere pr. kvadratkilometer.
•fysisk belastning af veje, byrum og infrastruktur

Der er en reel risiko for, at bilister – både private og erhverv – vil søge uden om zonen og benytte alternative ruter lige uden for afgrænsningen.

Formålet om bedre luftkvalitet på Indre Vesterbro risikerer dermed at blive opnået ved, at forurening og trafikbelastning flyttes til naboområder.

Offentlig pris, privat regning?

Carlsberg Byen er fortsat et privat område. Drift og vedligehold af veje, pladser og byrum betales i praksis og især af beboerne gennem grundejerforeningen – på trods af at bydelen rummer parker, offentlige pladser, kulturinstitutioner, turistattraktioner, uddannelsesinstitutioner (10.900 studie og skolepladser) og erhverv (10.000 arbejdspladser).

Hvis Carlsberg Byen i praksis kommer til at fungere som trafik- og parkeringsbuffer for indre Vesterbro, er det ikke rimeligt, at omkostningerne alene bæres af beboerne – i modsætning til nabokvarterer som Humlebyen, Alsgadekvarteret eller villakvartererne på Valby Bakke.

Parkering: kommunal beslutning for beboernes regning

Parkering er et helt centralt og uafklaret spørgsmål i forslaget.

Hvis fossilbiler ikke længere kan køre ind i zonen, vil mange bilister være nødt til at stille bilen ved zonens grænse og fortsætte med offentlig transport. For udefrakommende er Carlsberg Byen et oplagt valg. Carlsberg Byen har et veludviklet parkeringsanlæg under jorden og adgang til S-tog.

Konsekvenserne for beboernes økonomi kan blive massive.

Hvorfor?

Fordi:

•Kun ganske få har - af økonomiske årsager - faste parkeringspladser af (49.200 kr. årligt)

•Langt de fleste beboere betaler i dag 17.880 kr. årligt for at konkurrere om parkeringspladserne

•Øget efterspørgsel vil gøre parkering markant sværere og presse priserne yderligere op. Dette er helt almindelig udbud og efterspørgsel – men regningen risikerer at lande ét sted.

Som beboere i Carlsberg Byen er det især os og ikke erhverv, der gennem grundejerforeningen stiller veje og infrastruktur til rådighed.

Særligt fordi udviklingsselskabet Carlsberg Byen, der ejer det parkeringsmonopol, vi er tvunget ind i (da vi ulig andre københavnere ikke har ret til at købe kommunal p-licens) gennem servitutter har sikret sig, at de kun betaler ca. 10 % pr. m■for p-kældrene i grundejerforeningsbidrag, mens beboerne betaler 100 % – på trods af at grundejerforeningen stiller veje og infrastruktur til rådighed for deres indtægtsgrundlag, og at vi samtidig betaler grundskyld for den grund, hvis undergrund andre tjener på.

Ligeledes har udviklingsselskabet på grundejerforeningens vegne givet erhvervene 30 års frihed fra at betale for drift og vedligehold af udendørsserveringsområder - uden at spørge grundejerforeningens medlemmer vel at mærke.

Klima-, Miljø- og Teknikforvaltningen har lovet at lave trafiktælling i Carlsberg Byen. De har til gengæld konkluderet, at hvis der er mere end 50 % udefrakommende trafik, vil de regulere trafikken - ikke blot overtage vejen, sådan som vi kunne forvente.

Ligeledes vil de tælle alt, der opholder sig i bydelen i 10 minutter som ekstern måltrafik.

Vi kan ikke acceptere, at kommunen betegner trafikken som "måltrafik", fordi bilerne nu bliver nødsaget til at parkere eller holde i kø i området i 10 minutter og derfor ikke tæller med ved trafiktælling, og således overlader en endnu større regning til beboerne.

"Ingen kvaler" dur ikke. Carlsberg-boerne betaler, og ingen tur bør være gratis på vores regning.

Afslutning og konkrete forslag

Bilparken er allerede under forandring, og kommunens investeringer i ladeinfrastruktur har skabt klare incitamenter til omstilling. Spørgsmålet er derfor ikke om vi skal omstille os – men hvordan.

Vi opfordrer Borgerrepræsentationen til at tage ansvar for konsekvenserne og arbejde videre med følgende løsninger:
•Udvid nulemissionszonen, så Carlsberg Byen indgår
•Udvid undtagelserne så beboere på hele Vesterbro som minimum er omfattet
•Kommunalisér Carlsberg Byen fuldt ud, hvis bydelen skal fungere som offentlig infrastruktur
•Opkøb parkeringsanlæggene eller indfør kommunal styring af kapacitet og priser
•Giv beboere i Carlsberg Byen lige ret til kommunal parkeringslicens

Vi ønsker at bidrage konstruktivt til den grønne omstilling – men ikke på en måde, hvor byrderne skubbes videre til dem, der i forvejen står uden for de rettigheder, andre københavnere tager for givet.

Vi opfordrer Borgerrepræsentationen til at sikre, at forvaltningen grundigt belyser konsekvenserne af forslaget og besvarer de centrale spørgsmål, vi som beboere har rejst, inden beslutningen træffes. Det er afgørende for at undgå uretfærdig forskelsbehandling og sikre, at vores hverdag og investeringer i bydelen ikke bliver ramt urimeligt.

Med venlig hilsen
Ejerforeningerne Mineralvandshuset, Mineralvandsfabrikken, Købkes Hus, Jakobsens Hus, Bindesbølls Hus, Scherfig Hus, Rothe Hus, Steenstrup Hus, Pasteurs Tårn

Svarnr.: 624 Borger

Vejnavn: Ottilia Jacobsens Plads

Postnr. og by: 1799 København V

Høringssvar:
Vedlagt fremsendes høringssvar, i det jeg skal bemærke forslaget om en nulemissionszone på Indre Vesterbro kan få store konsekvenser for os i Carlsberg Byen.

Kort sagt:

• Fossilbiler forbydes i zonen
• Beboere inde i zonen får undtagelser
• Beboere i Carlsberg Byen gør ikke. Selvom vores hverdag foregår på Vesterbro.

Det betyder i praksis, at:

En elbil fra den anden ende af landet frit kan køre ind i området men en beboer fra Carlsberg Byen med benzin- eller dieselbil kan ikke køre til læge, institution eller skole på Indre Vesterbro

Samtidig risikerer vi noget andet:

• Trafik flyttes til Carlsberg Byen
• Forurening flyttes til Carlsberg Byen
• Parkering flyttes til Carlsberg Byen

Mens regningen for veje, byrum og infrastruktur allerede betales af os gennem grundejerforeningen.

Vi er ikke imod grøn omstilling – tværtimod.

Men grøn politik skal også være rimelig.

Til orienering køre vi el-bil i dag, så vi gør noget for miljøet.

• fysisk belastning af veje, byrum og infrastruktur

Der er en reel risiko for, at bilister – både private og erhverv – vil søge uden om zonen og benytte alternative ruter lige uden for afgrænsningen.

Formålet om bedre luftkvalitet på Indre Vesterbro risikerer dermed at blive opnået ved, at forurening og trafikbelastning flyttes til naboområder.

Offentlig pris, privat regning?

Carlsberg Byen er fortsat et privat område. Drift og vedligehold af veje, pladser og byrum betales i praksis og især af beboerne gennem grundejerforeningen – på trods af at bydelen rummer parker, offentlige pladser, kulturinstitutioner, turistattraktioner, uddannelsesinstitutioner (10.900 studie og skolepladser) og erhverv (10.000 arbejdspladser).

Hvis Carlsberg Byen i praksis kommer til at fungere som trafik- og parkeringsbuffer for indre Vesterbro, er det ikke rimeligt, at omkostningerne alene bæres af beboerne – i modsætning til nabokvarterer som Humlebyen, Alsgadekvarteret eller villakvartererne på Valby Bakke.

Parkering: kommunal beslutning for beboernes regning

Parkering er et helt centralt og uafklaret spørgsmål i forslaget.

Hvis fossilbiler ikke længere kan køre ind i zonen, vil mange bilister være nødt til at stille bilen ved zonens grænse og fortsætte med offentlig transport. For udefrakommende er Carlsberg Byen et oplagt valg. Carlsberg Byen har et veludviklet parkeringsanlæg under jorden og adgang til S-tog.

Konsekvenserne for beboernes økonomi kan blive massive.

Hvorfor?

Fordi:

• Kun ganske få har - af økonomiske årsager - faste parkeringspladser af (49.200 kr. årligt)

• Langt de fleste beboere betaler i dag 17.880 kr. årligt for at konkurrere om parkeringspladserne

• Øget efterspørgsel vil gøre parkering markant sværere og presse priserne yderligere op. Dette er helt almindelig udbud og efterspørgsel – men regningen risikerer at lande ét sted.

Som beboere i Carlsberg Byen er det især os og ikke erhverv, der gennem grundejerforeningen stiller veje og infrastruktur til rådighed.

Særligt fordi udviklingsselskabet Carlsberg Byen, der ejer det parkeringsmonopol, vi er tvunget ind i (da vi ulig andre københavnere ikke har ret til at købe kommunal p-licens) gennem servitutter har sikret sig, at de kun betaler ca. 10 % pr. m² for p-kældrene i grundejerforeningsbidrag, mens beboerne betaler 100 % – på trods af at grundejerforeningen stiller veje og infrastruktur til rådighed for deres indtægtsgrundlag, og at vi samtidig betaler grundskyld for den grund, hvis undergrund andre tjener på.

Ligeledes har udviklingsselskabet på grundejerforeningens vegne givet erhvervene 30 års frihed fra at betale for drift og vedligehold af udendørsserveringsområder - uden at spørge grundejerforeningens medlemmer vel at mærke.

Klima-, Miljø- og Teknikforvaltningen har lovet at lave trafiktælling i Carlsberg Byen. De har til gengæld konkluderet, at hvis der er mere end 50 % udefrakommende trafik, vil de regulere trafikken - ikke blot overtage vejen, sådan som vi kunne forvente.

Ligeledes vil de tælle alt, der opholder sig i bydelen i 10 minutter som ekstern måltrafik.

Vi kan ikke acceptere, at kommunen betegner trafikken som "måltrafik", fordi bilerne nu bliver nødsaget til at parkere eller holde i kø i området i 10 minutter og derfor ikke tæller med ved trafiktælling, og således overlader en endnu større regning til beboerne.

"Ingen kvaler" dur ikke. Carlsberg-boerne betaler, og ingen tur bør være gratis på vores regning.

Afslutning og konkrete forslag

Bilparken er allerede under forandring, og kommunens investeringer i ladeinfrastruktur har skabt klare incitamenter til omstilling. Spørgsmålet er derfor ikke om vi skal omstille os – men hvordan.

Vi opfordrer Borgerrepræsentationen til at tage ansvar for konsekvenserne og arbejde videre med følgende løsninger:

Udvid nulemissionszonen, så Carlsberg Byen indgår

• Udvid undtagelserne så beboere på hele Vesterbro som minimum er omfattet

• Kommunalisér Carlsberg Byen fuldt ud, hvis bydelen skal fungere som offentlig infrastruktur

• Opkøb parkeringsanlæggene eller indfør kommunal styring af kapacitet og priser

• Giv beboere i Carlsberg Byen lige ret til kommunal parkeringslicens

Vi ønsker at bidrage konstruktivt til den grønne omstilling – men ikke på en måde, hvor byrderne skubbes videre til dem, der i forvejen står uden for de rettigheder, andre københavnere tager for givet.

Vi opfordrer Borgerrepræsentationen til at sikre, at forvaltningen grundigt belyser konsekvenserne af forslaget og besvarer de centrale spørgsmål, vi som beboere har rejst, inden beslutningen træffes. Det er afgørende for at undgå uretfærdig forskelsbehandling og sikre, at vores hverdag og investeringer i bydelen ikke bliver ramt urimeligt.

Med venlig hilsen

Lars Bloch & Cäth Gundesen
Ottilia Jacobsens Plads 9, 1.tv.
1799 København V

Svarnr.: 625 Borger

Vejnavn: Bryggernes Plads

Postnr. og by: 1799 København V

Høringssvar:
Kære Borgerrepræsentation

Forslaget om en nulemissionszone på Indre Vesterbro indebærer, at kun nulemissionskøretøjer må køre i zonen, mens beboere inden for zonens afgrænsning undtages fra kørselsforbuddet for fossilbiler.

Da Carlsberg Byen ligger uden for den foreslåede zone, vil beboere her ikke være omfattet af undtagelserne.

Det og andre forhold skaber en række konsekvenser, som endnu ikke er tilstrækkeligt belyst, og som vi mener, Borgerrepræsentationen er nødt til at forholde sig konkret til, inden forslaget gennemføres.

Vi forventer også, at forvaltningen forholder sig til nedenstående punkter og vender tilbage med svar, vi som beboere i grundejerforeningen kan se os selv i.

Vi er vesterbroere – også i praksis

Beboere i Carlsberg Byen er en integreret del af Vesterbro. Vores hverdag er knyttet til bydelen: vores praktiserende læger, vuggestuer, børnehaver, skoler, fritidsaktiviteter og øvrige kommunale serviceydelser ligger i vidt omfang inden for den foreslåede nulemissionszone. Det er her, vi afleverer vores børn, går til læge, handler og færdes til daglig, hvilket også hænger sammen med, at en væsentlig del af de kommunale servicefunktioner fortsat er placeret uden for den ny bydel.

Med forslaget gives der adgang til zonen for alle nulemissionskøretøjer – uanset bopæl – mens beboere i Carlsberg Byen uden elbil afskæres fra at køre til helt almindelige og nødvendige gøremål i deres egen bydel.

Det betyder i praksis, at en borger bosat langt fra Vesterbro, men med elbil, får større mobilitet i området end beboere, der bor få meter uden for zonegrænsen, betaler kommuneskat og benytter – og er afhængige af – de samme kommunale tilbud.

Det rejser et grundlæggende spørgsmål. Når beboere inden for zonen får særlige undtagelser for hverdagskørsel, mens beboere lige uden for zonen – men med deres liv og serviceydelser inden for den – ikke gør, skabes der en åbenlys og urimelig forskelsbehandling, som ikke kan begrundes sagligt.

Desuden vil borgere bosat i eksempelvis Risskov, Bredballe, Hasseris eller for dens sags skyld i Rudersdal Kommune – forudsat adgang til elbil – kunne køre frit til og fra Indre Vesterbro. Samtidig vil vi, der har vores daglige liv og kommunale serviceydelser i området, blive afskåret fra samme mulighed.

Det er også væsentligt at bemærke, at husstandsindkomsten i 25 %-fraktilen i Carlsberg Byen ligger på niveau med øvrige københavnere, og at det primært er den øverste indkomstfraktil, der trækker gennemsnittet op. En zoneregulering, der i praksis knytter adgang til bydelen til biltype frem for bopæl eller faktisk tilknytning, indebærer derfor (systematisk) forskelsbehandling.

Ud over spørgsmålet om ligebehandling rejser forslaget også væsentlige og uafklarede konsekvenser for trafikafvikling og byrum.

Trafikken flyttes – den forsvinder ikke

Hvordan vil Borgerrepræsentationen sikre, at trafikken ikke blot flyttes fra Indre Vesterbro og over mod og til Carlsberg Byen?

Det gælder i forhold til:

• øget gennemkørende trafik - i et i forvejen trafiksikkerhedssvagt område, som I har skudt til 2027 at finde løsninger på. 4 % af beboerne har oplevet ulykker og 26 % nærvedulykker det seneste år. Hver tredje beboer føler sig utryg eller meget utryg til fods og på cykel i bydelen.

• øgede emissioner uden for zonen. Og det i et tæt bebygget område, hvor befolkningstætheden pt. er 16.841 indbyggere pr. kvadratkilometer (endnu inden færdiggørelsen) til sammenligning er den gennemsnitlige befolkningstæthed i kommunen 7.364 indbyggere pr. kvadratkilometer.

• fysisk belastning af veje, byrum og infrastruktur

Der er en reel risiko for, at bilister – både private og erhverv – vil søge uden om zonen og benytte alternative ruter lige uden for afgrænsningen.

Formålet om bedre luftkvalitet på Indre Vesterbro risikerer dermed at blive opnået ved, at forurening og trafikbelastning flyttes til naboområder.

Offentlig pris, privat regning?

Carlsberg Byen er fortsat et privat område. Drift og vedligehold af veje, pladser og byrum betales i praksis og især af beboerne gennem grundejerforeningen – på trods af at bydelen rummer parker, offentlige pladser, kulturinstitutioner, turistattraktioner, uddannelsesinstitutioner (10.900 studie og skolepladser) og erhverv (10.000 arbejdspladser).

Hvis Carlsberg Byen i praksis kommer til at fungere som trafik- og parkeringsbuffer for indre Vesterbro, er det ikke rimeligt, at omkostningerne alene bæres af beboerne – i modsætning til nabokvarterer som Humlebyen, Alsgadekvarteret eller villakvartererne på Valby Bakke.

Parkering: kommunal beslutning for beboernes regning

Parkering er et helt centralt og uafklaret spørgsmål i forslaget.

Hvis fossilbiler ikke længere kan køre ind i zonen, vil mange bilister være nødt til at stille bilen ved zonens grænse og fortsætte med offentlig transport. For udefrakommende er Carlsberg Byen et oplagt valg. Carlsberg Byen har et veludviklet parkeringsanlæg under jorden og adgang til S-tog.

Konsekvenserne for beboernes økonomi kan blive massive.

Hvorfor?

Fordi:

• Kun ganske få har - af økonomiske årsager - faste parkeringspladser af (49.200 kr. årligt)

• Langt de fleste beboere betaler i dag 17.880 kr. årligt for at konkurrere om parkeringspladserne

• Øget efterspørgsel vil gøre parkering markant sværere og presse priserne yderligere op. Dette er helt almindelig udbud og efterspørgsel – men regningen risikerer at lande ét sted.

Som beboere i Carlsberg Byen er det især os og ikke erhverv, der gennem grundejerforeningen stiller veje og infrastruktur til rådighed.

Særligt fordi udviklingsselskabet Carlsberg Byen, der ejer det parkeringsmonopol, vi er tvunget ind i (da vi ulig andre københavnere ikke har ret til at købe kommunal p-licens) gennem servitutter har sikret sig, at de kun betaler ca. 10 % pr. m■for p-kældrene i grundejerforeningsbidrag, mens beboerne betaler 100 % – på trods af at grundejerforeningen stiller veje og infrastruktur til rådighed for deres indtægtsgrundlag, og at vi samtidig betaler grundskyld for den grund, hvis undergrund andre tjener på.

Ligeledes har udviklingsselskabet på grundejerforeningens vegne givet erhvervene 30 års frihed fra at betale for drift og vedligehold af udendørsserveringsområder - uden at spørge grundejerforeningens medlemmer vel at mærke.

Klima-, Miljø- og Teknikforvaltningen har lovet at lave trafiktælling i Carlsberg Byen. De har til gengæld konkluderet, at hvis der er mere end 50 % udefrakommende trafik, vil de regulere trafikken - ikke blot overtage vejen, sådan som vi kunne forvente.

Ligeledes vil de tælle alt, der opholder sig i bydelen i 10 minutter som ekstern måltrafik.

Vi kan ikke acceptere, at kommunen betegner trafikken som "måltrafik", fordi bilerne nu bliver nødsaget til at parkere eller holde i kø i området i 10 minutter og derfor ikke tæller med ved trafiktælling, og således overlader en endnu større regning til beboerne.

"Ingen kvaler" dur ikke. Carlsberg-boerne betaler, og ingen tur bør være gratis på vores regning.

Afslutning og konkrete forslag

Bilparken er allerede under forandring, og kommunens investeringer i ladeinfrastruktur har skabt klare incitamenter til omstilling. Spørgsmålet er derfor ikke om vi skal omstille os – men hvordan.

Vi opfordrer Borgerrepræsentationen til at tage ansvar for konsekvenserne og arbejde videre med følgende løsninger:

Udvid nulemissionszonen, så Carlsberg Byen indgår

• Udvid undtagelserne så beboere på hele Vesterbro som minimum er omfattet

• Kommunalisér Carlsberg Byen fuldt ud, hvis bydelen skal fungere som offentlig infrastruktur

• Opkøb parkeringsanlæggene eller indfør kommunal styring af kapacitet og priser

• Giv beboere i Carlsberg Byen lige ret til kommunal parkeringslicens

Vi ønsker at bidrage konstruktivt til den grønne omstilling – men ikke på en måde, hvor byrderne skubbes videre til dem, der i forvejen står uden for de rettigheder, andre københavnere tager for givet.

Vi opfordrer Borgerrepræsentationen til at sikre, at forvaltningen grundigt belyser konsekvenserne af forslaget og besvarer de centrale spørgsmål, vi som beboere har rejst, inden beslutningen træffes. Det er afgørende for at undgå uretfærdig forskelsbehandling og sikre, at vores hverdag og investeringer i bydelen ikke bliver ramt urimeligt.

Svarnr.: 626 Borger

Vejnavn: Bohrsgade

Postnr. og by: 1799 København V

Høringssvar:

Kære Borgerrepræsentation

Forslaget om en nulemissionszone på Indre Vesterbro indebærer, at kun nulemissionskøretøjer må køre i zonen, mens beboere inden for zonens afgrænsning undtages fra kørselsforbuddet for fossilbiler.

Da Carlsberg Byen ligger uden for den foreslåede zone, vil beboere her ikke være omfattet af undtagelserne.

Det og andre forhold skaber en række konsekvenser, som endnu ikke er tilstrækkeligt belyst, og som vi mener, Borgerrepræsentationen er nødt til at forholde sig konkret til, inden forslaget gennemføres.

Vi er vesterbroere – også i praksis!

Beboere i Carlsberg Byen er en integreret del af Vesterbro. Vores hverdag er knyttet til bydelen: vores praktiserende læger, vuggestuer, børnehaver, skoler, fritidsaktiviteter og øvrige kommunale serviceydelser ligger i vidt omfang inden for den foreslåede nulemissionszone. Det er her, vi afleverer vores børn, går til læge, handler og færdes til daglig, hvilket også hænger sammen med, at en væsentlig del af de kommunale servicefunktioner fortsat er placeret uden for den ny bydel.

Med forslaget gives der adgang til zonen for alle nulemissionskøretøjer – uanset bopæl – mens beboere i Carlsberg Byen uden elbil afskæres fra at køre til helt almindelige og nødvendige gøremål i deres egen bydel.

Det betyder i praksis, at en borger bosat langt fra Vesterbro, men med elbil, får større mobilitet i området end beboere, der bor få meter uden for zonegrænsen, betaler kommuneskat og benytter – og er afhængige af – de samme kommunale tilbud.

Ud over spørgsmålet om ligebehandling rejser forslaget også væsentlige og uafklarede konsekvenser for trafikafvikling og byrum.

Trafikken flyttes – den forsvinder ikke!
Hvordan vil Borgerrepræsentationen sikre, at trafikken ikke blot flyttes fra Indre Vesterbro og over mod og til Carlsberg Byen?

Det gælder i forhold til:
• øget gennemkørende trafik - i et i forvejen trafiksikkerhedssvagt område, som I har skudt til 2027 at finde løsninger på. 4 % af beboerne har oplevet ulykker og 26 % nærvedulykker det seneste år. Hver tredje beboer føler sig utryg eller meget utryg til fods og på cykel i bydelen.
• øgede emissioner uden for zonen. Og det i et tæt bebygget område, hvor befolkningstætheden pt. er 16.841 indbyggere pr. kvadratkilometer (endnu inden færdiggørelsen) til sammenligning er den gennemsnitlige befolkningstæthed i kommunen 7.364 indbyggere pr. kvadratkilometer.
• fysisk belastning af veje, byrum og infrastruktur

Der er en reel risiko for, at bilister – både private og erhverv – vil søge uden om zonen og benytte alternative ruter lige uden for afgrænsningen.

Formålet om bedre luftkvalitet på Indre Vesterbro risikerer dermed at blive opnået ved, at

forurening og trafikbelastning flyttes til naboområder.

Offentlig pris, privat regning?
Carlsberg Byen er fortsat et privat område. Drift og vedligehold af veje, pladser og byrum betales i praksis og især af beboerne gennem grundejerforeningen – på trods af at bydelen rummer parker, offentlige pladser, kulturinstitutioner, turistattraktioner, uddannelsesinstitutioner (10.900 studie og skolepladser) og erhverv (10.000 arbejdspladser).

Hvis Carlsberg Byen i praksis kommer til at fungere som trafik- og parkeringsbuffer for indre Vesterbro, er det ikke rimeligt, at omkostningerne alene bæres af beboerne – i modsætning til nabokvarterer som Humlebyen, Alsgadekvarteret eller villakvartererne på Valby Bakke.

Parkering: kommunal beslutning for beboernes regning!

Parkering er et helt centralt og uafklaret spørgsmål i forslaget. Hvis fossilbiler ikke længere kan køre ind i zonen, vil mange bilister være nødt til at stille bilen ved zonens grænse og fortsætte med offentlig transport. For udefrakommende er Carlsberg Byen et oplagt valg. Carlsberg Byen har et veludviklet parkeringsanlæg under jorden og adgang til S-tog.

Konsekvenserne for beboernes økonomi kan blive massive.

Hvorfor?

Fordi:

• Kun ganske få har - af økonomiske årsager - faste parkeringspladser af (49.200 kr. årligt)

• Langt de fleste beboere betaler i dag 17.880 kr. årligt for at konkurrere om parkeringspladserne

• Øget efterspørgsel vil gøre parkering markant sværere og presse priserne yderligere op. Dette er helt almindelig udbud og efterspørgsel – men regningen risikerer at lande ét sted.

Som beboere i Carlsberg Byen er det især os og ikke erhverv, der gennem grundejerforeningen stiller veje og infrastruktur til rådighed.

Særligt fordi udviklingsselskabet Carlsberg Byen, der ejer det parkeringsmonopol, vi er tvunget ind i (da vi ulig andre københavnere ikke har ret til at købe kommunal p-licens) gennem servitutter har sikret sig, at de kun betaler ca. 10 % pr. m■for p-kældrene i grundejerforeningsbidrag, mens beboerne betaler 100 % – på trods af at grundejerforeningen stiller veje og infrastruktur til rådighed for deres indtægtsgrundlag, og at vi samtidig betaler grundskyld for den grund, hvis undergrund andre tjener på.

Ligeledes har udviklingsselskabet på grundejerforeningens vegne givet erhvervene 30 års frihed fra at betale for drift og vedligehold af udendørsserveringsområder - uden at spørge grundejerforeningens medlemmer vel at mærke.

Klima-, Miljø- og Teknikforvaltningen har lovet at lave trafiktælling i Carlsberg Byen. De har til gengæld konkluderet, at hvis der er mere end 50 % udefrakommende trafik, vil de regulere trafikken - ikke blot overtage vejen, sådan som vi kunne forvente.

Ligeledes vil de tælle alt, der opholder sig i bydelen i 10 minutter som ekstern måltrafik.

Vi kan ikke acceptere, at kommunen betegner trafikken som "måltrafik", fordi bilerne nu bliver nødsaget til at parkere eller holde i kø i området i 10 minutter og derfor ikke tæller med ved trafiktælling, og således overlader en endnu større regning til beboerne.

Afslutning og konkrete forslag:
Bilparken er allerede under forandring, og kommunens investeringer i ladeinfrastruktur har skabt klare incitamenter til omstilling. Spørgsmålet er derfor ikke om vi skal omstille os – men hvordan.

Vi opfordrer Borgerrepræsentationen til at tage ansvar for konsekvenserne og arbejde videre med følgende løsninger:

• Udvid nulemissionszonen, så Carlsberg Byen indgår

• Udvid undtagelserne så beboere på hele Vesterbro som minimum er omfattet

• Kommunalisér Carlsberg Byen fuldt ud, hvis bydelen skal fungere som offentlig infrastruktur

• Opkøb parkeringsanlæggene eller indfør kommunal styring af kapacitet og priser

• Giv beboere i Carlsberg Byen lige ret til kommunal parkeringslicens

Vi ønsker at bidrage konstruktivt til den grønne omstilling – men ikke på en måde, hvor byrderne skubbes videre til dem, der i forvejen står uden for de rettigheder, andre københavnere tager for givet.

Vi opfordrer Borgerrepræsentationen til at sikre, at forvaltningen grundigt belyser konsekvenserne af forslaget og besvarer de centrale spørgsmål, vi som beboere har rejst, inden beslutningen træffes. Det er afgørende for at undgå uretfærdig forskelsbehandling og sikre, at vores hverdag og investeringer i bydelen ikke bliver ramt urimeligt.

Med venlig hilsen

Susanne Lanstorp (Bohrs Tårn)

Svarnr.: 627 Borger

Vejnavn: Fadet

Postnr. og by: 1799 København V

Høringssvar:
Kære Borgerrepræsentation

Forslaget om en nulemissionszone på Indre Vesterbro rejser en række væsentlige spørgsmål om både rimelighed, konsekvenser og proportionalitet.

Beboere i Carlsberg Byen ligger få meter uden for den foreslåede zone, men vores hverdag foregår i praksis på Vesterbro. Her ligger vores læger, institutioner, skoler, fritidsaktiviteter og mange af de kommunale serviceydelser, vi bruger i dagligdagen.

Med forslaget vil alle elbiler – uanset hvor i landet de kommer fra – kunne køre frit i zonen, mens beboere i Carlsberg Byen uden elbil afskæres fra at køre til helt almindelige gøremål i deres egen bydel. Samtidig får beboere inden for zonen særlige undtagelser.

Det skaber en åbenlys forskelsbehandling: En borger fra eksempelvis Ishøj eller Odense med

elbil vil have bedre adgang til Indre Vesterbro end beboere, der bor få meter uden for zonegrænsen og betaler kommuneskat i København.

Samtidig er benzin- og dieselbiler fortsat fuldt lovlige i Danmark. Når kommunen i praksis forhindrer borgere i at anvende lovlige køretøjer i deres egen bydel, opleves det som både urimeligt og ude af proportioner.

Derudover risikerer forslaget blot at flytte trafik og forurening til naboområder. Carlsberg Byen kan i praksis blive en trafik- og parkeringsbuffer for Indre Vesterbro, selv om drift og vedligehold af veje og byrum i vidt omfang betales af beboerne gennem grundejerforeningen.

Forslaget rejser også et vigtigt klima- og ressourceperspektiv. Bilparken i Danmark udskiftes gradvist over tid, og det tager naturligt en årrække at forny den. Når der indføres meget restriktive zoner uden hensyn til bilernes normale levetid, risikerer man at presse borgere til at udskifte fuldt funktionsdygtige biler før tid. Det er både økonomisk urimeligt og et unødigt spild af ressourcer.

Den grønne omstilling bør ske på en måde, der er realistisk og retfærdig og tager højde for den naturlige udskiftning af bilparken – ikke gennem lokale regler, der i praksis rammer enkelte borgere hårdere end andre.

Jeg opfordrer derfor Borgerrepræsentationen til at tilpasse modellen. En mere rimelig løsning vil være:

- at udvide nulemissionszonen, så Carlsberg Byen indgår; og
- at lade eksisterende benzinbiler fortsætte med at køre i området; og
- og kun undtage benzinbiler, der indregistreres efter at ordningen træder i kraft

På den måde kan omstillingen ske gradvist i takt med den naturlige udskiftning af bilparken – uden unødvendigt ressourcespild og uden at ramme enkelte beboere urimeligt hårdt.

Med venlig hilsen
Simon Højmark

Svarnr.: 628 Borger

Vejnavn: Constantin Hansens Gade

Postnr. og by: 1799 København V

Høringssvar:
Som beboer i Carlsbergbyen kan jeg på ingen måde acceptere dette forslag. Jeg bor på Vesterbro og mit postnummer er Vesterbro. Derfor bør forslaget indbefatte hele Carlsbergbyens beboere.

Svarnr.: 629 Borger

Vejnavn: Ottilia Jacobsens Plads

Postnr. og by: 1799 København V

Høringssvar:
Kære Borgerrepræsentation

Forslaget om en nulemissionszone på Indre Vesterbro indebærer, at kun nulemissionskøretøjer må køre i zonen, mens beboere inden for zonens afgrænsning undtages fra kørselsforbuddet for fossilbiler.

Da Carlsberg Byen ligger uden for den foreslåede zone, vil beboere her ikke være omfattet af undtagelserne.

Det og andre forhold skaber en række konsekvenser, som endnu ikke er tilstrækkeligt belyst, og som vi mener, Borgerrepræsentationen er nødt til at forholde sig konkret til, inden forslaget gennemføres.

Vi forventer også, at forvaltningen forholder sig til nedenstående punkter og vender tilbage med svar, vi som beboere i grundejerforeningen kan se os selv i.

Vi er vesterbroere – også i praksis

Beboere i Carlsberg Byen er en integreret del af Vesterbro. Vores hverdag er knyttet til bydelen: vores praktiserende læger, vuggestuer, børnehaver, skoler, fritidsaktiviteter og øvrige kommunale serviceydelser ligger i vidt omfang inden for den foreslåede nulemissionszone. Det er her, vi afleverer vores børn, går til læge, handler og færdes til daglig, hvilket også hænger sammen med, at en væsentlig del af de kommunale servicefunktioner fortsat er placeret uden for den ny bydel.

Med forslaget gives der adgang til zonen for alle nulemissionskøretøjer – uanset bopæl – mens beboere i Carlsberg Byen uden elbil afskæres fra at køre til helt almindelige og nødvendige gøremål i deres egen bydel.

Det betyder i praksis, at en borger bosat langt fra Vesterbro, men med elbil, får større mobilitet i området end beboere, der bor få meter uden for zonegrænsen, betaler kommuneskat og benytter – og er afhængige af – de samme kommunale tilbud.

Det rejser et grundlæggende spørgsmål. Når beboere inden for zonen får særlige undtagelser for hverdagskørsel, mens beboere lige uden for zonen – men med deres liv og serviceydelser inden for den – ikke gør, skabes der en åbenlys og urimelig forskelsbehandling, som ikke kan begrundes sagligt.

Desuden vil borgere bosat i eksempelvis Risskov, Bredballe, Hasseris eller for dens sags skyld i Rudersdal Kommune – forudsat adgang til elbil – kunne køre frit til og fra Indre Vesterbro. Samtidig vil vi, der har vores daglige liv og kommunale serviceydelser i området, blive afskåret fra samme mulighed.

Det er også væsentligt at bemærke, at husstandsindkomsten i 25 %-fraktilen i Carlsberg Byen ligger på niveau med øvrige københavnere, og at det primært er den øverste indkomstfraktil, der trækker gennemsnittet op. En zoneregulering, der i praksis knytter adgang til bydelen til biltype frem for bopæl eller faktisk tilknytning, indebærer derfor (systematisk) forskelsbehandling.

Ud over spørgsmålet om ligebehandling rejser forslaget også væsentlige og uafklarede konsekvenser for trafikafvikling og byrum.

Trafikken flyttes – den forsvinder ikke

Hvordan vil Borgerrepræsentationen sikre, at trafikken ikke blot flyttes fra Indre Vesterbro og over mod og til Carlsberg Byen?

Det gælder i forhold til:

• øget gennemkørende trafik - i et i forvejen trafiksikkerhedssvagt område, som I har skudt til 2027 at finde løsninger på. 4 % af beboerne har oplevet ulykker og 26 % nærvedulykker det seneste år. Hver tredje beboer føler sig utryg eller meget utryg til fods og på cykel i bydelen.

• øgede emissioner uden for zonen. Og det i et tæt bebygget område, hvor befolkningstætheden pt. er 16.841 indbyggere pr. kvadratkilometer (endnu inden færdiggørelsen) til sammenligning er den gennemsnitlige befolkningstæthed i kommunen 7.364 indbyggere pr. kvadratkilometer.

• fysisk belastning af veje, byrum og infrastruktur

Der er en reel risiko for, at bilister – både private og erhverv – vil søge uden om zonen og benytte alternative ruter lige uden for afgrænsningen.

Formålet om bedre luftkvalitet på Indre Vesterbro risikerer dermed at blive opnået ved, at forurening og trafikbelastning flyttes til naboområder.

Offentlig pris, privat regning?

Carlsberg Byen er fortsat et privat område. Drift og vedligehold af veje, pladser og byrum

betales i praksis og især af beboerne gennem grundejerforeningen – på trods af at bydelen rummer parker, offentlige pladser, kulturinstitutioner, turistattraktioner, uddannelsesinstitutioner (10.900 studie og skolepladser) og erhverv (10.000 arbejdspladser).

Hvis Carlsberg Byen i praksis kommer til at fungere som trafik- og parkeringsbuffer for indre Vesterbro, er det ikke rimeligt, at omkostningerne alene bæres af beboerne – i modsætning til nabokvarterer som Humlebyen, Alsgadekvarteret eller villakvartererne på Valby Bakke.

Parkering: kommunal beslutning for beboernes regning

Parkering er et helt centralt og uafklaret spørgsmål i forslaget.

Hvis fossilbiler ikke længere kan køre ind i zonen, vil mange bilister være nødt til at stille bilen ved zonens grænse og fortsætte med offentlig transport. For udefrakommende er Carlsberg Byen et oplagt valg. Carlsberg Byen har et veludviklet parkeringsanlæg under jorden og adgang til S-tog.

Konsekvenserne for beboernes økonomi kan blive massive.

Hvorfor?

Fordi:

• Kun ganske få har - af økonomiske årsager - faste parkeringspladser af (49.200 kr. årligt)

• Langt de fleste beboere betaler i dag 17.880 kr. årligt for at konkurrere om parkeringspladserne

• Øget efterspørgsel vil gøre parkering markant sværere og presse priserne yderligere op. Dette er helt almindelig udbud og efterspørgsel – men regningen risikerer at lande ét sted.

Som beboere i Carlsberg Byen er det især os og ikke erhverv, der gennem grundejerforeningen stiller veje og infrastruktur til rådighed.

Særligt fordi udviklingsselskabet Carlsberg Byen, der ejer det parkeringsmonopol, vi er tvunget ind i (da vi ulig andre københavnere ikke har ret til at købe kommunal p-licens) gennem servitutter har sikret sig, at de kun betaler ca. 10 % pr. m■for p-kældrene i grundejerforeningsbidrag, mens beboerne betaler 100 % – på trods af at grundejerforeningen stiller veje og infrastruktur til rådighed for deres indtægtsgrundlag, og at vi samtidig betaler grundskyld for den grund, hvis undergrund andre tjener på.

Ligeledes har udviklingsselskabet på grundejerforeningens vegne givet erhvervene 30 års frihed fra at betale for drift og vedligehold af udendørsserveringsområder - uden at spørge grundejerforeningens medlemmer vel at mærke.

Klima-, Miljø- og Teknikforvaltningen har lovet at lave trafiktælling i Carlsberg Byen. De har til gengæld konkluderet, at hvis der er mere end 50 % udefrakommende trafik, vil de regulere trafikken - ikke blot overtage vejen, sådan som vi kunne forvente.

Ligeledes vil de tælle alt, der opholder sig i bydelen i 10 minutter som ekstern måltrafik.

Vi kan ikke acceptere, at kommunen betegner trafikken som "måltrafik", fordi bilerne nu bliver nødsaget til at parkere eller holde i kø i området i 10 minutter og derfor ikke tæller med ved trafiktælling, og således overlader en endnu større regning til beboerne.

"Ingen kvaler" dur ikke. Carlsberg-boerne betaler, og ingen tur bør være gratis på vores regning.

Afslutning og konkrete forslag

Bilparken er allerede under forandring, og kommunens investeringer i ladeinfrastruktur har skabt klare incitamenter til omstilling. Spørgsmålet er derfor ikke om vi skal omstille os – men hvordan.

Vi opfordrer Borgerrepræsentationen til at tage ansvar for konsekvenserne og arbejde videre med følgende løsninger:

- Udvid nulemissionszonen, så Carlsberg Byen indgår

- Udvid undtagelserne så beboere på hele Vesterbro som minimum er omfattet

• Kommunalisér Carlsberg Byen fuldt ud, hvis bydelen skal fungere som offentlig infrastruktur

• Opkøb parkeringsanlæggene eller indfør kommunal styring af kapacitet og priser

• Giv beboere i Carlsberg Byen lige ret til kommunal parkeringslicens

Vi ønsker at bidrage konstruktivt til den grønne omstilling – men ikke på en måde, hvor byrderne skubbes videre til dem, der i forvejen står uden for de rettigheder, andre københavnere tager for givet.

Vi opfordrer Borgerrepræsentationen til at sikre, at forvaltningen grundigt belyser konsekvenserne af forslaget og besvarer de centrale spørgsmål, vi som beboere har rejst, inden beslutningen træffes. Det er afgørende for at undgå uretfærdig forskelsbehandling og sikre, at vores hverdag og investeringer i bydelen ikke bliver ramt urimeligt.

Med venlig hilsen

Svarnr.: 630 Borger

Vejnavn: Reverdilsgade

Postnr. og by: 1701 København V

Høringssvar:
Forslaget vil have væsentlige konsekvenser for mig med bopæl i zonen:
- Jeg har ikke bil. og jeg er derfor afhængig af, at venner og familie med bil kan hjælpe med kørsel af ting, der ikke kan fragtes i den kollektive trafik - eksempelvis møbler og hvidevarer eller genbrugspladsen.
- Udvalget af håndværkere, der kan varetage opgaver i zonen, bliver indskrænket og dermed bliver tilbudsmulighederne færre medmindre der søges om en dispensationsperiode, der gør processen besværlig.

Ovenstående punkter kan afhjælpes ved at indføre tidsbegrænsede adgangsmuligheder eller gæsteparkering.

Svarnr.: 631 Borger

Vejnavn: Valdemarsgade

Postnr. og by: 1665 København V

Høringssvar:
Først troede jeg, at det var en joke, for man kan da ikke i anstændighedens navn spærre en hel bydel inde, så beboere og forretninger ikke kan få besøg af familie, venner, håndværkere, leveringsservice, kunder m.m., men det var ikke en joke.
Jeg kan kun tilslutte mig alle de gode argumenter, som allerede er nævnt imod dette forslag, så nej tak også herfra.

Svarnr.: 632 På vegne af interesseorganisation eller borger Skolebestyrelsen, Skolen ved Dybbølsbro

Høringssvar:
Høringssvar vedrørende forslag om nulemissionszone på Indre Vesterbro

Til: Teknik- og Miljøforvaltningen, Københavns Kommune Påvegne af skolebestyrelsen ved Skolen ved Dybbølsbro afgives hermed høringssvar.

Indledning
Skolen ved Dybbølsbro ligger i et komplekst trafikområde mellem Dybbølsbro, Ingerslevsgade, Skelbækgade og busterminalen ved Dybbølsbro. Hver dag krydser mange hundrede børn og unge disse veje på deres skolevej.
Skolebestyrelsen har tidligere gjort opmærksom på de trafikale udfordringer i området, senest i forbindelse med en høring om Metrolinje M5. Her pegede vi på, at området allerede i dag er præget af betydelig trafik, og at selv mindre ændringer i trafikmønstre kan have store konsekvenser for børns sikkerhed og for skolens undervisningsmiljø.
På den baggrund anbefaler skolebestyrelsen ikke, at der etableres en nulemissionszone på Indre Vesterbro i den foreslåede form.

Øget trafik omkring skolen
Vedet borgermøde om nulemissionszonen blev det oplyst, at etableringen af zonen forventes at medføre en stigning i trafikken på op mod 25 % på vejene omkring skolen, herunder særligt Ingerslevsgade, Skelbækgade og Kødboderne.
En sådan stigning i trafikken rundt om en folkeskole er efter skolebestyrelsens vurdering ikke acceptabel. Disse veje udgør allerede i dag centrale dele af mange elevers skolevej, og forholdene for fodgængere og cyklister er i forvejen udfordrende i et område præget af tung biltrafik.
Skolebestyrelsen mener, at klimatiltag som nulemissionszoner bør placeres og udformes således, at de ikke medfører øget trafik omkring skoler og andre steder, hvor mange børn færdes dagligt.

Samlet trafikpres fra metrobyggeriet
Det foreslåede tiltag skal desuden ses i sammenhæng med det kommende anlægsarbejde for Metrolinje M5.
Ifølge den supplerende miljøkonsekvensvurdering for M5 kan metrobyggeriet medføre op mod 100 lastbiler i timen på Ingerslevsgade i forbindelse med bortkørsel af jord. Denne meget betydelige trafik vil i forvejen lægge et stort pres på området omkring skolen.
En situation hvor der både:
- sker en generel stigning i trafikken på ca. 25 %, og
- samtidig kan forekomme op mod 100 lastbiler i timen i forbindelse med metrobyggeri, er efter skolebestyrelsens vurdering uforenelig med hensynet til børns sikkerhed og et sundt skolemiljø.
Ifølge Undervisningsmiljøloven skal elever have et sikkert og sundt fysisk miljø. En markant forøgelse af tung trafik omkring en folkeskole harmonerer dårligt med dette hensyn.

Forholdene ved skolen er allerede udfordrede
Forholdene omkring skolen er i forvejen ikke optimale. Flere forældre gjorde allerede inden skolens åbning opmærksom på, at placeringen i et trafikalt knudepunkt skaber udfordringer for en tryg skolevej.
Skolebestyrelsen finder derfor, at kommunen bør være særligt varsom med tiltag, der kan øge trafikken i området yderligere.

Manglende begrundelse for placering af zonen
I det fremlagte materiale savner skolebestyrelsen en tydelig argumentation for, hvorfor en nulemissionszone netop skal placeres på Indre Vesterbro, og ikke i andre dele af byen.
Der redegøres ikke tilstrækkeligt for:
- hvilke kriterier der ligger til grund for udvælgelsen af området

- hvilke alternative placeringer der er blevet undersøgt
- hvorfor et område med flere skoler og en allerede presset trafikal situation vurderes egnet.
- hvordan der er taget højde for metrobyggeriet i de data, der henvises til i materialet.
Dette gør det vanskeligt at vurdere, om projektet er placeret hensigtsmæssigt set i forhold til byens samlede trafikale og miljømæssige forhold.

Forslag og anbefalinger
Skolebestyrelsen anbefaler følgende:
1. Placering af nulemissionszone
Kommunen bør enten helt undlade at etablere en nulemissionszone på Indre Vesterbro eller placere zonen på en måde, der ikke øger trafikken omkring skoler.
2. Trafik til Kødbyen
Hviszonen gennemføres, bør adgangen til Kødbyen i stedet ledes via andre veje, så trafikken ikke i øget omfang ledes via Ingerslevsgade, Skelbækgade og Kødboderne og dermed forbi skolen.
3. Undtagelse for skoletrafik
Hvis zonen etableres som foreslået, bør forældre og ansatte ved Skolen ved Dybbølsbro undtages fra reglerne, så de fortsat kan køre ind i zonen i forbindelse med deres arbejde og aflevering og afhentning.
4. Forbedring af skolevejen
Placeres zonen ved skolen, bør de trafikale forhold på Skelbækgade og Kødboderne ændres markant, så forholdene for fodgængere og cyklister forbedres væsentligt i forhold til i dag. Skolebørnene har kun adgang til cykelkælderen via Kødboderne. Derfor bør en i forvejen tung varevognstrafik ikke øges på denne gade, men bør ændres og yderligere sikres.

Afslutning
Skolebestyrelsenstøtter generelt tiltag, der reducerer luftforurening og fremmer en grønnere by. Men klimatiltag må ikke ske på bekostning af børns sikkerhed.
Vi opfordrer derfor Københavns Kommune til enten at droppe den foreslåede nulemissionszone på Indre Vesterbro eller ændre udformningen, så den ikke medfører øget trafik omkring Skolen ved Dybbølsbro og andre skoler i området.

Med venlig hilsen
Skolebestyrelsen
Skolen ved Dybbølsbro

Høringssvar vedrørende forslag om nulemissionszone på Indre Vesterbro

Til: Teknik- og Miljøforvaltningen, Københavns Kommune
På vegne af skolebestyrelsen ved Skolen ved Dybbølsbro afgives hermed høringssvar.

Indledning

Skolen ved Dybbølsbro ligger i et komplekst trafikområde mellem Dybbølsbro, Ingerslevsgade, Skelbækgade og busterminalen ved Dybbølsbro. Hver dag krydser mange hundrede børn og unge disse veje på deres skolevej.

Skolebestyrelsen har tidligere gjort opmærksom på de trafikale udfordringer i området, senest i forbindelse med en høring om Metrolinje M5. Her pegede vi på, at området allerede i dag er præget af betydelig trafik, og at selv mindre ændringer i trafikmønstre kan have store konsekvenser for børns sikkerhed og for skolens undervisningsmiljø.

På den baggrund anbefaler skolebestyrelsen **ikke**, at der etableres en nulemissionszone på Indre Vesterbro i den foreslåede form.

Øget trafik omkring skolen

Ved et borgermøde om nulemissionszonen blev det oplyst, at etableringen af zonen forventes at medføre en **stigning i trafikken på op mod 25 % på vejene omkring skolen**, herunder særligt Ingerslevsgade, Skelbækgade og Kødboderne.

En sådan stigning i trafikken rundt om en folkeskole er efter skolebestyrelsens vurdering ikke acceptabel. Disse veje udgør allerede i dag centrale dele af mange elevers skolevej, og forholdene for fodgængere og cyklister er i forvejen udfordrende i et område præget af tung biltrafik.

Skolebestyrelsen mener, at klimatiltag som nulemissionszoner bør placeres og udformes således, at de **ikke medfører øget trafik omkring skoler og andre steder, hvor mange børn færdes dagligt**.

Samlet trafikpres fra metrobyggeriet

Det foreslåede tiltag skal desuden ses i sammenhæng med det kommende anlægsarbejde for Metrolinje M5.

Ifølge den supplerende miljøkonsekvensvurdering for M5 kan metrobyggeriet medføre **op mod 100 lastbiler i timen på Ingerslevsgade i forbindelse med bortkørsel af jord**. Denne meget betydelige trafik vil i forvejen lægge et stort pres på området omkring skolen.

En situation hvor der både:

- sker en **generel stigning i trafikken på ca. 25 %**, og
- samtidig kan forekomme **op mod 100 lastbiler i timen i forbindelse med metrobyggeri**,

er efter skolebestyrelsens vurdering uforenelig med hensynet til børns sikkerhed og et sundt skolemiljø.

Ifølge Undervisningsmiljøloven skal elever have et sikkert og sundt fysisk miljø. En markant forøgelse af tung trafik omkring en folkeskole harmonerer dårligt med dette hensyn.

Forholdene ved skolen er allerede udfordrede

Forholdene omkring skolen er i forvejen ikke optimale. Flere forældre gjorde allerede inden skolens åbning opmærksom på, at placeringen i et trafikalt knudepunkt skaber udfordringer for en tryg skolevej.

Skolebestyrelsen finder derfor, at kommunen bør være særligt varsom med tiltag, der kan øge trafikken i området yderligere.

Manglende begrundelse for placering af zonen

I det fremlagte materiale savner skolebestyrelsen en tydelig argumentation for, **hvorfor en nulemissionszone netop skal placeres på Indre Vesterbro**, og ikke i andre dele af byen.

Der redegøres ikke tilstrækkeligt for:

- hvilke kriterier der ligger til grund for udvælgelsen af området
- hvilke alternative placeringer der er blevet undersøgt
- hvorfor et område med flere skoler og en allerede presset trafikal situation vurderes egnet.
- hvordan der er taget højde for metrobyggeriet i de data, der henvises til i materialet.

Dette gør det vanskeligt at vurdere, om projektet er placeret hensigtsmæssigt set i forhold til byens samlede trafikale og miljømæssige forhold.

Forslag og anbefalinger

Skolebestyrelsen anbefaler følgende:

1. Placering af nulemissionszone
Kommunen bør enten helt undlade at etablere en nulemissionszone på Indre Vesterbro eller placere zonen på en måde, der ikke øger trafikken omkring skoler.

2. Trafik til Kødbyen
Hvis zonen gennemføres, bør adgangen til Kødbyen i stedet ledes via andre veje, så trafikken ikke i øget omfang ledes via Ingerslevsgade, Skelbækgade og Kødboderne og dermed forbi skolen.

3. Undtagelse for skoletrafik
Hvis zonen etableres som foreslået, bør **forældre og ansatte ved Skolen ved Dybbølsbro undtages fra reglerne**, så de fortsat kan køre ind i zonen i forbindelse med deres arbejde og aflevering og afhentning.

4. Forbedring af skolevejen
Placeres zonen ved skolen, bør de trafikale forhold på Skelbækgade og Kødboderne ændres markant, så forholdene for fodgængere og cyklister forbedres væsentligt i forhold til i dag.

Svarnr.: 633 På vegne af interesseorganisation eller borger Idrætsfabrikken, SSBs Forenings- og Aktivitetscenter, Valdemrsgade 12, 1665 København V

Høringssvar:
Idrætsfabrikken er et mindre idrætsanlæg der - uden kommunale tilskud - lever af at udleje lokaler til primært lokale idræts- og bevægeaktiviteter dels til fester/ arrangenter i weekends. Der er ingen hemmelighed man "ikke bliver rig" af at drive idrætsanlæg og derfor er fest/ arrangementsdelen af stor vigtighed for Idrætsfabrikkens drift. I og med kundegruppen her er bredere og strækker sig over hele København og også udover bygrænsen ser vi denne indtægt som udfordret af forslaget om nulmissionszone på Vesterbro - mange lejere/ deltagere har af forskellige årsager behov for transport til/ fra og vi ser forslaget vil motivere flere til at se bort fra festlokalerne på Idrætsfabrikken.
På samme måde har vi gennem årene benyttet os af en række mindre leverandører/ håndværkere - dette har givet et stort knowhow ift den daglige drift på anlægget - denne del vil også blive udfordret af en evt beslutning om nulmissionszone.
Generelt er Idrætsfabrikken positivt indstillet overfor tiltag der støtter den grønne omstilling - men det foreliggende virker (med den beskrevne effekt) mere som det rammer end støtter.

Svarnr.: 634 Borger

Vejnavn: Fadet

Postnr. og by: 1799 København V

Høringssvar:
Hvad med Carlsberg byen og konsekvenserne heraf. CBY er allerede ramt af massive trafik og parkingsnæssige problemstillinger.

Svarnr.: 635 Borger

Vejnavn: Bohrsgade

Postnr. og by: 1799 København V

Høringssvar:
Jeg synes det er en god ide med en nul-emissionszone. Den bør forlænges hele vejen den anden side af Carlsbergbyen, for at holde udledende køretøjer længere fra byens kerne.

Svarnr.: 636 Borger

Vejnavn: Constantin Hansens Gade

Postnr. og by: 1799 København V

Høringssvar:

Men en beboer fra Carlsberg Byen med benzin- eller dieselbil kan ikke køre til læge, institution eller skole på Indre Vesterbro

Samtidig risikerer vi noget andet:

- Trafik flyttes til Carlsberg Byen

• Forurening flyttes til Carlsberg Byen

Jo flere der svarer, desto sværere bliver det at ignorere.

Kære Borgerrepræsentation

Forslaget om en nulemissionszone på Indre Vesterbro indebærer, at kun nulemissionskøretøjer må køre i zonen, mens beboere inden for zonens afgrænsning undtages fra kørselsforbuddet for fossilbiler.

Da Carlsberg Byen ligger uden for den foreslåede zone, vil beboere her ikke være omfattet af undtagelserne.

Det og andre forhold skaber en række konsekvenser, som endnu ikke er tilstrækkeligt belyst, og som vi mener, Borgerrepræsentationen er nødt til at forholde sig konkret til, inden forslaget gennemføres.

Vi forventer også, at forvaltningen forholder sig til nedenstående punkter og vender tilbage med svar, vi som beboere i grundejerforeningen kan se os selv i.

Vi er vesterbroere – også i praksis

Beboere i Carlsberg Byen er en integreret del af Vesterbro. Vores hverdag er knyttet til bydelen: vores praktiserende læger, vuggestuer, børnehaver, skoler, fritidsaktiviteter og øvrige kommunale serviceydelser ligger i vidt omfang inden for den foreslåede nulemissionszone. Det er her, vi afleverer vores børn, går til læge, handler og færdes til daglig, hvilket også hænger sammen med, at en væsentlig del af de kommunale servicefunktioner fortsat er placeret uden for den ny bydel.

Med forslaget gives der adgang til zonen for alle nulemissionskøretøjer – uanset bopæl – mens beboere i Carlsberg Byen uden elbil afskæres fra at køre til helt almindelige og nødvendige gøremål i deres egen bydel.

Det betyder i praksis, at en borger bosat langt fra Vesterbro, men med elbil, får større mobilitet i området end beboere, der bor få meter uden for zonegrænsen, betaler kommuneskat og benytter – og er afhængige af – de samme kommunale tilbud.

Det rejser et grundlæggende spørgsmål. Når beboere inden for zonen får særlige undtagelser for hverdagskørsel, mens beboere lige uden for zonen – men med deres liv og serviceydelser inden for den – ikke gør, skabes der en åbenlys og urimelig forskelsbehandling, som ikke kan begrundes sagligt.

Desuden vil borgere bosat i eksempelvis Risskov, Bredballe, Hasseris eller for dens sags skyld i Rudersdal Kommune – forudsat adgang til elbil – kunne køre frit til og fra Indre Vesterbro. Samtidig vil vi, der har vores daglige liv og kommunale serviceydelser i området, blive afskåret fra samme mulighed.

Det er også væsentligt at bemærke, at husstandsindkomsten i 25 %-fraktilen i Carlsberg Byen ligger på niveau med øvrige københavnere, og at det primært er den øverste indkomstfraktil, der trækker gennemsnittet op. En zoneregulering, der i praksis knytter adgang til bydelen til biltype frem for bopæl eller faktisk tilknytning, indebærer derfor (systematisk) forskelsbehandling.

Ud over spørgsmålet om ligebehandling rejser forslaget også væsentlige og uafklarede

konsekvenser for trafikafvikling og byrum.

Trafikken flyttes – den forsvinder ikke

Hvordan vil Borgerrepræsentationen sikre, at trafikken ikke blot flyttes fra Indre Vesterbro og over mod og til Carlsberg Byen?

Det gælder i forhold til:

• øget gennemkørende trafik - i et i forvejen trafiksikkerhedssvagt område, som I har skudt til 2027 at finde løsninger på. 4 % af beboerne har oplevet ulykker og 26 % nærvedulykker det seneste år. Hver tredje beboer føler sig utryg eller meget utryg til fods og på cykel i bydelen.

• øgede emissioner uden for zonen. Og det i et tæt bebygget område, hvor befolkningstætheden pt. er 16.841 indbyggere pr. kvadratkilometer (endnu inden færdiggørelsen) til sammenligning er den gennemsnitlige befolkningstæthed i kommunen 7.364 indbyggere pr. kvadratkilometer.

• fysisk belastning af veje, byrum og infrastruktur

Der er en reel risiko for, at bilister – både private og erhverv – vil søge uden om zonen og benytte alternative ruter lige uden for afgrænsningen.

Formålet om bedre luftkvalitet på Indre Vesterbro risikerer dermed at blive opnået ved, at forurening og trafikbelastning flyttes til naboområder.

Offentlig pris, privat regning?

Carlsberg Byen er fortsat et privat område. Drift og vedligehold af veje, pladser og byrum betales i praksis og især af beboerne gennem grundejerforeningen – på trods af at bydelen rummer parker, offentlige pladser, kulturinstitutioner, turistattraktioner, uddannelsesinstitutioner (10.900 studie og skolepladser) og erhverv (10.000 arbejdspladser).

Hvis Carlsberg Byen i praksis kommer til at fungere som trafik- og parkeringsbuffer for indre Vesterbro, er det ikke rimeligt, at omkostningerne alene bæres af beboerne – i modsætning til nabokvarterer som Humlebyen, Alsgadekvarteret eller villakvartererne på Valby Bakke.

Parkering: kommunal beslutning for beboernes regning

Parkering er et helt centralt og uafklaret spørgsmål i forslaget.

Hvis fossilbiler ikke længere kan køre ind i zonen, vil mange bilister være nødt til at stille bilen ved zonens grænse og fortsætte med offentlig transport. For udefrakommende er Carlsberg Byen et oplagt valg. Carlsberg Byen har et veludviklet parkeringsanlæg under jorden og adgang til S-tog.

Konsekvenserne for beboernes økonomi kan blive massive.

Hvorfor?Fordi:

• Kun ganske få har - af økonomiske årsager - faste parkeringspladser af (49.200 kr. årligt)

• Langt de fleste beboere betaler i dag 17.880 kr. årligt for at konkurrere om parkeringspladserne

• Øget efterspørgsel vil gøre parkering markant sværere og presse priserne yderligere op. Dette er helt almindelig udbud og efterspørgsel – men regningen risikerer at lande ét sted.

Som beboere i Carlsberg Byen er det især os og ikke erhverv, der gennem grundejerforeningen stiller veje og infrastruktur til rådighed.

Særligt fordi udviklingsselskabet Carlsberg Byen, der ejer det parkeringsmonopol, vi er tvunget ind i (da vi ulig andre københavnere ikke har ret til at købe kommunal p-licens) gennem servitutter har sikret sig, at de kun betaler ca. 10 % pr. m■for p-kældrene i grundejerforeningsbidrag, mens beboerne betaler 100 % – på trods af at grundejerforeningen stiller veje og infrastruktur til rådighed for deres indtægtsgrundlag, og at vi samtidig betaler grundskyld for den grund, hvis undergrund andre tjener på.

Ligeledes har udviklingsselskabet på grundejerforeningens vegne givet erhvervene 30 års frihed fra at betale for drift og vedligehold af udendørsserveringsområder - uden at spørge grundejerforeningens medlemmer vel at mærke.

Klima-, Miljø- og Teknikforvaltningen har lovet at lave trafiktælling i Carlsberg Byen. De har til gengæld konkluderet, at hvis der er mere end 50 % udefrakommende trafik, vil de regulere trafikken - ikke blot overtage vejen, sådan som vi kunne forvente.

Ligeledes vil de tælle alt, der opholder sig i bydelen i 10 minutter som ekstern måltrafik.

Vi kan ikke acceptere, at kommunen betegner trafikken som "måltrafik", fordi bilerne nu bliver nødsaget til at parkere eller holde i kø i området i 10 minutter og derfor ikke tæller med ved trafiktælling, og således overlader en endnu større regning til beboerne.

"Ingen kvaler" dur ikke. Carlsberg-boerne betaler, og ingen tur bør være gratis på vores regning.

Afslutning og konkrete forslag

Bilparken er allerede under forandring, og kommunens investeringer i ladeinfrastruktur har skabt klare incitamenter til omstilling. Spørgsmålet er derfor ikke om vi skal omstille os – men hvordan.

Vi opfordrer Borgerrepræsentationen til at tage ansvar for konsekvenserne og arbejde videre med følgende løsninger:

• Udvid nulemissionszonen, så Carlsberg Byen indgår

• Udvid undtagelserne så beboere på hele Vesterbro som minimum er omfattet

• Kommunalisér Carlsberg Byen fuldt ud, hvis bydelen skal fungere som offentlig infrastruktur

• Opkøb parkeringsanlæggene eller indfør kommunal styring af kapacitet og priser

• Giv beboere i Carlsberg Byen lige ret til kommunal parkeringslicens

Vi ønsker at bidrage konstruktivt til den grønne omstilling – men ikke på en måde, hvor byrderne skubbes videre til dem, der i forvejen står uden for de rettigheder, andre københavnere tager for givet.

Vi opfordrer Borgerrepræsentationen til at sikre, at forvaltningen grundigt belyser konsekvenserne af forslaget og besvarer de centrale spørgsmål, vi som beboere har rejst, inden beslutningen træffes. Det er afgørende for at undgå uretfærdig forskelsbehandling og sikre, at vores hverdag og investeringer i bydelen ikke bliver ramt urimeligt.

Med venlig hilsen

Ejerforeningerne Mineralvandshuset, Mineralvandsfabrikken, Købkes Hus, Jakobsens Hus, Bindesbølls Hus, Scherfig Hus, Rothe Hus, Steenstrup Hus, Pasteurs Tårn

Svarnr.: 637 Borger

Vejnavn: Stenosgade

Postnr. og by: 1616 København V

Høringssvar:
Som beboer mener jeg ikke, at en nulemissionszone på Indre Vesterbro er en god ide, af disse fire grunde:
1. En del af trafikken med benzin- og dieseldrevne biler vil flytte over til Frederiksberg og især belaste Gl. Kongevej, der allerede er stærkt trafikeret.
2. Luftforeningen vil måske falde, men elbiler slider mere på vejene, og dækkene nedslides hurtigere.
3. Kommunen gør mig som borger til 'min broders vogter', når jeg skal påminde gæster, håndværkere og leverandører om forbuddet.
4. Indre Vesterbro er et mindre område, hvor det kan være svært at måle nogen væsentlig effekt, især da trafik til Kødbyen undtages.

Grundene er uddybet i det følgende:
1. Som beboer tæt ved Planetariet færdes jeg dagligt på både Vesterbrogade og Gl. Kongevej. Begge er indkøbsgader med tæt trafik. På Gl. Kongevej er der desuden parkering langs hele strækningen. Gaden kan dårligt klare mere trafik, men forslaget vil uden tvivl flytte trafik de relativt få meter fra Vesterbrogade til Gl. Kongevej – til stor gene for Frederiksberg. Det virker kortsigtet og unfair. Ikke desto mindre kommer jeg selv til at anbefale gæster m.fl. at køre ad Gl. Kongevej og parkere på Frederiksberg, hvis forslaget træder i kraft.
2. Elbiler er betydeligt tungere end benzindrevne biler, og for nylig er vægtgrænsen for kørekort til personbil hævet fra 3.500 kilo til 4.250 kilo for at imødekomme elbilejerne. Tungere biler slider også mere på vejene, ligesom dækkene skal skiftes oftere. Så selv om luftforureningen falder, stiger anden forurening ved overgangen til elbiler, bl.a. fra asfaltarbejde og mikroplast i dækkene.
3. Som beboer må jeg gerne beholde min benzinbil. Derimod skal jeg fortælle familie og venner, at de ikke må besøge mig i bil, medmindre de kører elbil. Jeg bliver med andre ord pålagt en opdragelsesopgave, som jeg ikke ønsker. Samtidig vil jeg formentlig opleve, at der er håndværkere, som siger nej tak til opgaver (de døjer i forvejen med at finde parkering), og jeg kan også godt være bekymret for butikker, restauranter og hoteller, der får samme opdragende rolle i forhold til både kunder og leverandører. Endelig er der et socialt aspekt i det: Da elbiler indtil for nylig har været markant dyrere, er det især mere velstillede bilejere, der allerede kører elbil – det ses tydeligt på bilparken – og de får nemmere adgang end andre, når elbiler favoriseres.
4. Der er ganske få egentlige indfaldsveje i området, og her er trafikken allerede dæmpet kraftigt over de seneste tiår (Vesterbrogade og Enghavevej, mens Sønder Boulevard er delvis lukket, og Kalvebod Brygge og Ingerslevsgade undtages). Ingerslevsgade er uden tvivl den mest belastede vej, bl.a. fordi tung trafik til Kødbyen kører denne vej, men den trafik ophører i første omgang ikke. Så hvor meget vinder man overhovedet med dette forslag? Hvis målet er at dæmpe luftforureningen, kunne man så ikke opnå det samme nemmere og billigere ved at øge mængden af træer og beplantning i stedet? Den grønne korridor fra Jernbanebyen hen over IKEA og frem mod Postbyen kunne være et forbillede, der giver varige glæder, imens folk stort set frivilligt får udfaset de gamle benzin- og dieselbiler.

Svarnr.: 638 Borger

Vejnavn: Dannebrogsgade

Postnr. og by: 1660 København V

Høringssvar:
Jeg har boet på indre Vesterbro i næsten 30 år, og været bilejer i lige så lang tid. Lad mig slå

fast, at aldrig har været nemt at finde parkering i nabolaget, men det er en anden, selvstændig diskussion. Jeg er inderlig modstander af at gøre indre Vesterbro til forsøgskanin i et nulemmisionsprojektet af flere årsager.

1) København skal være en by for alle slags bilister - også dem, der ikke har en el-bil. Det mener lokalpolitikerne at have en løsning på, ved at give beboerne tilladelse til at fortsætte med at køre i fossile biler. Men man ignorerer, at det forudsætter, at beboernes netværk udelukkende består af folk, der kører i el-bil. Det er en underlig, arrogant formodning. I yderste konsekvens kan det udløse isolation af borgere i bydelen, og det har en bekymrende social slagside. Det virker som om, man har skelet til diverse populære postulater om, at Vesterbro udelukkende er en elite af hipstertyper, og at disse kun omgiver sig med ligesindede.

2) Så er den med luftforureningen. Undersøgelser fra DCE i 2022 viser, at 93% af alle tidlige dødstal i Københavns Kommune skyldes emissioner udenfor kommunen. Udover det faktum, forurener brændovne dobbelt så meget som biler jævnfør tidligere reporter fra DCE. Og når man måler partikelforurening er det incl dækrester fra cykler; jeg siger det bare. Så noget tyder på, at der er politiske holdninger og modstand mod bilisme generelt i spil i denne proces. El-biler er desuden markant tungere og udleder dermed øget slid på vejene og øget udledning af mikroplast fra dækkene.

3) Prøv lige at spørge politikerne på Frederiksberg, hvad de synes om forslaget.....som daglig trafikant på både cykel og i bil, har jeg har svært ved at se hvordan f eks Gl Kongevej skal klare den øgede belastning. Vi kan ikke løse problemer ved at eksportere dem, og det synes decideret tarveligt overfor vores nærmeste nabo.

4) Og skal jeg fremover være moralens vogter på kommunens vegne? Skal jeg fremstå belærende overfor venner, familie, håndværkere og andet godtfolk. Skal jeg være med til at nudge mit netværk om en ideologi, som jeg er dybt uenig i?
Ikke på min vagt.

Svarnr.: 639 På vegne af interesseorganisation eller borger Vesterbro Lokaludvalg

Høringssvar:
Vesterbro Lokaludvalg har drøftet den offentlige høring og har følgende bemærkninger til forslaget.

Overordnet opbakning til den grønne dagsorden

Borgerne på Vesterbro støtter den grønne dagsorden og er generelt positive overfor elektrificering af biltrafikken. Vi kan allerede i dag konstatere, at bilparken er under forandring, og at elbiler udgør en stigende andel af de biler, der kører og parkerer på Vesterbro.
I lokaludvalget er vi også tilfredse med, at vores tidligere bemærkninger om udfordringerne ift. Kødbyen er blevet hørt.

Lokaludvalget bakker op om målsætningen om at reducere lokale emissioner og forbedre luftkvaliteten i bydelen.

Risiko for begrænset effekt

Lokaludvalget bemærker, at det i materialet fremgår, at nulemissionszonen forventes at medføre, at ca. 1% af ejerne af fossilbiler i Region Hovedstaden skifter til elbil. Det fremgår

samtidig, at dette er den væsentligste – men også mest usikre – effektopgørelse.

Dette indikerer desværre, at der er en reel risiko for, at zonen kun vil have en meget begrænset klima- og miljøeffekt, set i forhold til de gener og ændringer, der kan følge for borgere og erhvervsliv på Vesterbro.

Parkering og risiko for forværring i randzoner

Lokaludvalget vurderer, at parkeringsforholdene i og omkring randzonerne udgør en væsentlig udfordring. Det kan betyde en væsentlige gene for kunder og gæster, som har et ærinde inden for nulemissionszonen.
Da nulemissionszonen ikke dækker samme område som parkeringszonen, kan dette skabe særlige gener for borgere på Vesterbro, som bor inden for parkeringszonen, men uden for nulemissionszonen. Der er risiko for, at disse borgere får øget pres på parkeringen, uden at de samtidig opnår de forventede gevinster ved zonen.

Lokaludvalget vil desuden gøre opmærksom på, at der bør etableres adgang fra Skelbækgade til det private parkeringshus under Hotel Scandic, hvor Københavns Kommune har lejet 30 parkeringspladser. Adgangen fra Kødbyen kræver lokalkendskab.

Manglende undtagelse for rustvogne

På Vesterbro ligger flere kirker, og bydelen har et aktivt kirkeliv. Lokaludvalget finder det derfor bemærkelsesværdigt, at rustvogne ikke fremgår som en tydelig undtagelse i forslaget.

Lokaludvalget anbefaler, at rustvogne omfattes af en undtagelsesbestemmelse, så borgernes adgang til værdige begravelser og ceremonier ikke vanskeliggøres.

Risiko for forringelser i hverdagen: taxa og tung trafik

Lokaludvalget er bekymret for, at nulemissionszonen vil kunne medføre en forringet taxadækning på Vesterbro – særligt i forhold til større taxaer (fx handicapegnede køretøjer eller minibusser). Dette kan ramme ældre borgere, borgere med nedsat mobilitet, institutioner samt familier.

Derudover ser lokaludvalget en risiko for øget trafik af lastbiler over 12 tons, hvis zonen medfører omdirigering eller ændrede ruter. Begge forhold vil opleves som en forringelse af dagligdagen på Vesterbro.

Samlet vurdering

Vesterbro Lokaludvalg støtter ambitionen om et grønnere København og en mere emissionsfri by. Samtidig vurderer lokaludvalget, at der – ud fra det foreliggende materiale – er en risiko for, at nulemissionszonen samlet set vil skabe større gener end de faktiske gevinster for Indre Vesterbro.

Lokaludvalget opfordrer derfor til, at kommunen enten:

1. styrker forslaget, så effekten dokumenterbart bliver større, og/eller
2. udbygger afbødende tiltag, især vedrørende parkering, undtagelser og kollektiv transport.

Venlig hilsen

Lone Billehøj
Forperson for Vesterbro Lokaludvalg

Bilag 1 af 1 for Svarnr. 639: 20260315T07-43_2026-0019779-7 Vesterbro Lokaludvalgs hoeringssvar om forslag til nulemissionszone paa 65906428_49510380_0.pdf - Side 1 af 3

Svarnr.: 640 Borger

Vejnavn: Saxogade

Postnr. og by: 1662 København V

Høringssvar:
Jeg er ikke tilhænger af forslaget, da jeg ikke mener forbud er den rette vej på vejne af alle os der bor på vesterbro!!

Tendensen er, at flere og flere skifter til el, så det skal nok med tiden blive en mere el drevet bydel - uden formynderi.

Svarnr.: 641 Borger

Vejnavn: Valdemarsgade

Postnr. og by: 1665 København V

Høringssvar:
Jeg vurdere det er for tidligt med en sådan zone. Omstillingen til elbiler er i gang, men ikke langt nok at at forslaget bør gennemføres.
Der er en markant social ulighed bygget ind i konsekvenserne og dette er ikke tænkt tilstrækkeligt igennem.
Jeg er bekymret for at det bliver vanskeligt for os at få besøg, da ikke alle i vores omgangskreds har elbil, eller mulighed for at benytte off transport. Jeg vil skulle til at køre og hente og bringe ældre familiemedlemmer. Børn kan ikke længere få et lift til sportskampe af andre uden elbil (ja, vi lever også livet udenfor Vesterbro og børn har venner/holdkammerater udenfor bydelen).

Så fin intention, men for tidligt at implementere uden betydelige negative konsekvenser for vores hverdag.

Svarnr.: 642 Borger

Vejnavn: Vestervang

Postnr. og by: 4200 Slagelse

Høringssvar:
Vedtages dette bliver det umuligt at komme ind og hjælpe pårørende med diverse opgaver som kræver bil. Ofte kører vi til behandlinger, handler og flytter ting og sager for familien der bor i zonen. Hvis dette kræver en ny og dyr el-bil fratages muligheden for dette. I forvejen betaler vi mange penge i parkering for at kunne besøge og hjælpe familien og nu kræver det så investering i ny bil.
Kommunen bør virkelig tænke på konsekvensen for beboernes trivsel og mulighed for hjælp og besøg inden forslaget vedtages.

Svarnr.: 643 Borger

Vejnavn: Asger Rygs Gade

Postnr. og by: 1727 København V

Høringssvar:
Det nye RESERVAT
Måske skal vi få bygget en mur rundt om Vesterbro, ansætte vagtpersonale der kan sikre at ingen trænger ind i vores reservat. Er det måske det der er meningen med den nye grænse til vores bydel? Eller er reservatet kun for Teslasegmentet?

Svarnr.: 644 Borger

Vejnavn: Skjalm Hvides Gade

Postnr. og by: 1728 København V

Høringssvar:
Jeg mener, det er en dårlig idé at indføre dette for os, der bor på Vesterbro, da vi så ikke kan få besøg fra familien, som ikke har elbil, og det vil også gøre, at det bliver dyrere at få håndværkere til at lave noget på sin lejlighed, da håndværkere så kan tage et tillæg for at have elbiler.

Svarnr.: 645 På vegne af interesseorganisation eller borger Specialeprojekt på RUC

Høringssvar:
Kategorisering af anlægsmaskiner

Iflg. TMF er der på nuværende tidspunkt et arbejde igang med at kortlægge hvilke anlægsmaskiner som bliver omfattet disse krav. Hvornår forventes denne interne liste over kategoriserede anlægsmaskiner?

Vil der følge en teknisk gennemgang af de afgørende kriterier for hvilke maskiner zonen omfatter?

Elforsyning og lade infrastruktur på byggepladsen

Hvem har bygherreansvaret for at sikre, at tilstrækkelig el kapacitet er til stede på byggepladser inden for nulemissionszonen?

Kan Københavns Kommune garantere eller facilitere en serviceaftale med Radius, så etablering af byggepladsstrøm kan gennemføres inden for normale projektfrister?

Accepteres mobile energilagringsløsninger (powerbanks) og dieselgeneratorer som midlertidig backup-forsyning, og under hvilke vilkår?

Hvem bærer ekstraomkostningen, hvis elforsyningen viser sig utilstrækkelig og medfører projektstop eller behov for dieseldrift?

Logistik, transport og trafikale konsekvenser

Er der gjort nogle tanker om eventuelle logistikzoner eller omlastningspladser i tilknytning til nulemissionszonen?

Dispensationer og undtagelsesbestemmelser

Hvad er de præcise kriterier for tildeling af erhvervsdispensationer?

Hvad er den forventede sagsbehandlingstid for dispensationer, og findes der en proces for akutte beredskabssituationer?

Zonens fremtidige omfang og geografiske udvidelse

Foreligger der politiske intentioner om at udvide zonen til yderligere bydele eller hele kommunen inden for en nær tidshorisont?

Hvornår forventes emissionsfrihed at blive et generelt krav for alle kommunale projekter i hele Københavns geografi?

CO_2-dokumentation og rapporteringsforpligtelser

Hvilken konkret dokumentationsmetode kræves til verifikation af maskinernes emissionsstatus?

Svarnr.: 646 Borger

Vejnavn: Ingerslevsgade

Postnr. og by: 1705 København V

Høringssvar:
Jeg deler ønsket om et grønnere og sundere Vesterbro med mindre luft- og partikelforurening. Jeg er dog ikke overbevist om, at en nul-emissionszone er vejen frem. Forslaget risikerer at have flere negative konsekvenser, samtidig med at den dokumenterede effekt forekommer begrænset.

Bekymringer ved forslaget:

- Belaster områderne uden for zonen: Trafikken vil sandsynligvis blot flytte til veje og områder lige uden for zonen, så andre dele af bydelen oplever mere trafik og forurening.
- Social slagside: Beboere med familie og venner, der ikke har mulighed for at investere i en elbil, kan få sværere ved at besøge området og hjælpe til.
- Udfordringer for erhverv: Mindre erhvervsdrivende og håndværkere kan blive ramt, da elektriske alternativer til varebiler stadig kan være dyre eller upraktiske.
- Omkostninger til kontrol og administration: Ordningen vil kræve ressourcer til håndhævelse og drift.

Hvis målet er et grønnere Vesterbro, kunne andre tiltag overvejes, fx flere trafikdæmpede gader og cykelgader, mere bynatur og flere træer og buske i gaderne samt grøn bylogistik, hvor varelevering i højere grad sker med el-køretøjer.

Svarnr.: 647 Borger

Vejnavn: Teglholmsgade

Postnr. og by: 2450 København SV

Høringssvar:
Jeg finder forslaget om en nulemissionszone på Indre Vesterbro som symbolpolitik af værste skuffe, som ikke beviseligt gavner beboerne i eller udenfor området - eller i resten af byen - sundhedsmæssigt, ligesom den generelle klimamæssige effekt vil være lig nul. Det fremstår mest af alt som endnu en målrettet hetz mod privatbilismen i København, dvs. for de, som ikke har en el-bil.

Jeg støtter i udgangspunktet altid tiltag til at forbedre vores klima og miljø, men jeg savner, i forhold til dette forslag, at det bliver gjort på et langt mere sammenhængende og overordnet niveau. At indhegne en del af byen og gøre den utilgængelig for størstedelen af de køretøjer, som i dag benytter del, vil gøre alle fattigere ift. lokalt byliv og erhverv og ramme beboere både inden- og udenfor zonen socialt og praktisk. Men uden generelt at sænke trafik og forurening, den vil blot flytte sig og ramme mere intensivt andre steder.

Jeg bor alene med to børn i en nabobydel, dvs. op imod den berørte zone. Jeg har en angstdiagnose, som bl.a. betyder, at jeg stort set aldrig tager det offentlige. I øvrigt forringede åbningen af metroen betragteligt de direkte offentlige forbindelser til den berørte zone. Vores familielæge er placeret midt i den foreslåede nulemissionszone, mine børn går til fritidsaktiviteter i området og har kammerater boende der. Da jeg har benzinbil uden økonomisk mulighed for lige at udskifte den til en el-bil, vil forslagets gennemførsel betyde, at vi må skifte læge og mine børn stoppe deres fritidsaktiviteter og besøg hos deres venner. Det overlever vi som enkeltfamilie nok, vi tilpasser os allerede de kontinuerligt forringede muligheder for parkering og fremkommelighed i vores ellers dejlige by og handler mere og mere uden for byen.

Men det ændrer byen, og ikke til det bedre i min optik. Det bliver mere og mere en by for turisterne og dem, som ikke bor i og bruger byen til hverdag. Til skade for dem, som til

daglig gerne ville kunne handle i de små lokale butikker nede på hjørnet eller bestille håndværkere til opgaver i deres bolig. Samtidig gives der tilladelse til store mængder forurenede erhverv- og boligbyggeri uden samlet vision for byliv hen over hovedet på byens borgere. Og man affreder gerne, helt udemokratisk og uden fortilfælde, fredede områder til formålet. Byens åndehuller. Ligesom man gerne vil anlægge en gennemfartsvej gennem Valbyparken og kolonihaveområderne. Skal det også kun være for nulemissionskøretøjer? Eller rækker visionen ikke så langt? Der må ikke være almindelig biltrafik i et gammelt, etableret brokvarter, men gerne gennem vores gamle og få naturområder, fordi store private erhvervskonsortier presser på, så de kan tjene mest muligt på byggeri af endnu en omgang visionsløse og meget dyre udlejningsboliger.

Det giver ingen mening i det samlede billede.

Svarnr.: 648 Borger

Vejnavn: Vesterbrogade

Postnr. og by: 1620 København V

Høringssvar:
Høringssvar vedrørende forslag om nulemissionszone på Vesterbro

Som nabo til den foreslåede nulemissionszone på Vesterbrogade ved Enghavevej vil jeg gerne afgive følgende høringssvar.

Jeg anerkender og støtter kommunens ambition om at reducere CO_2-udledning, luftforurening og støj fra trafikken i København. Jeg er dog kritisk over for det konkrete forslag, da de forventede effekter i betydelig grad ser ud til at flytte problemerne frem for at reducere dem.

Forvaltningens eget materiale viser, at omkring halvdelen af trafikken på Vesterbrogade er gennemkørende, og at en stor del af turene forventes at flytte til andre destinationer i randområderne. Det indebærer, at en væsentlig del af trafikken – og dermed støj, luftforurening og CO_2-udledning – i praksis blot flyttes til naboveje og tilstødende kvarterer.

Samtidig forventes et ekstra parkeringsbehov på omkring 5.200 biler pr. hverdagsdøgn i randområderne. Da belægningsgraden i forvejen ligger mellem 75 og 100 %, vil dette med stor sandsynlighed føre til øget søgetrafik, trængsel og tomgangskørsel. Forvaltningen vurderer desuden, at de berørte biler vil køre ca. 1 km ekstra pr. tur, svarende til ca. 5.200 ekstra kørte kilometer pr. hverdagsdøgn, hvilket forekommer vanskeligt at forene med målet om at reducere CO_2-udledningen.

Forslaget vil også øge presset på parkering i de omkringliggende områder, da både beboere og besøgende i højere grad vil skulle parkere uden for zonen.

Derudover risikerer forslaget at have en social slagside, da det for mange beboere ikke er økonomisk eller praktisk realistisk at skifte til elbil på nuværende tidspunkt.

Endelig fremstår zonens afgrænsning uhensigtsmæssig, da den skaber betydelige randzoneeffekter med øget trafik og parkeringspres i naboområderne.

Samlet set vurderer jeg, at forslaget ikke i tilstrækkelig grad adresserer konsekvenserne for de omkringliggende kvarterer, og at klima- og miljøgevinsterne er usikre, når trafikken i betydelig grad blot flyttes.

Jeg vil derfor opfordre kommunen til at genoverveje forslaget og arbejde videre med løsninger, der reelt reducerer den samlede trafik og forurening i byen

Svarnr.: 649 Borger

Vejnavn: Valdemarsgade

Postnr. og by: 1665 København V

Høringssvar:
Her kommer mit høringssvar på forslag om nulemissionszone på indre Vesterbro:
Har man overhovedet tænkt på, hvad et sådan tiltag kan medføre? I netop den tænkte zone ligger flere børnehaver, praktiserende læger, kirker, fitnesscentre, teater, restauranter, apoteker, Ældresagen m.m., som hver dag bliver benyttet af kvarterets borgere, som må bruge deres bil for at kunne få nævnte institutioner.
I indre Vesterbro bor rigtig mange ældre, som ved indførelse af nulemissionszone må give afkald på besøg af familie og venner og således må se en ensom fremtid i øjnene. Og hvad koster det ikke, at skifte benzin/dieselbilen ud med en el-bil? Det er bedte, rent miljømæssigt, at beholde sin bil til den er udtjent - og så først skifte den ud med en el-bil.
Det er jo latterligt, at man vil nedsætte CO2-udslippet i et mikroskopisk begrænset område, som indre Vesterbro er - set i forhold til, hvor meget der svines med miljøet i Kina, Indien, Indonesien og lign. lande. Hvorfor skal Danmark med kun 6 mill. indbyggere partout være forgangsland for den grønne omstilling??? Den rene systempolitik, som rækker som en skrædder i helvede!
Brug vores skattekroner med omtanke og lad være med at genere borgerne med jeres idiotiske forslag - som tidl. forslag om at sløjfe parkeringspladser i København.

Svarnr.: 650 Borger

Vejnavn: Fadet

Postnr. og by: 1799 København V

Høringssvar:

Kære Borgerrepræsentation

Forslaget om en nulemissionszone på Indre Vesterbro rejser en række væsentlige spørgsmål om både rimelighed, konsekvenser og proportionalitet.

Beboere i Carlsberg Byen ligger få meter uden for den foreslåede zone, men vores hverdag foregår i praksis på Vesterbro. Her ligger vores læger, institutioner, skoler, fritidsaktiviteter og mange af de kommunale serviceydelser, vi bruger i dagligdagen.

Med forslaget vil alle elbiler – uanset hvor i landet de kommer fra – kunne køre frit i zonen, mens beboere i Carlsberg Byen uden elbil afskæres fra at køre til helt almindelige gøremål i deres egen bydel. Samtidig får beboere inden for zonen særlige undtagelser.

Det skaber en åbenlys forskelsbehandling: En borger fra eksempelvis Ishøj eller Odense med elbil vil have bedre adgang til Indre Vesterbro end beboere, der bor få meter uden for zonegrænsen og betaler kommuneskat i København.

Samtidig er benzin- og dieselbiler fortsat fuldt lovlige i Danmark. Når kommunen i praksis forhindrer borgere i at anvende lovlige køretøjer i deres egen bydel, opleves det som både urimeligt og ude af proportioner.

Derudover risikerer forslaget blot at flytte trafik og forurening til naboområder. Carlsberg Byen kan i praksis blive en trafik- og parkeringsbuffer for Indre Vesterbro, selv om drift og vedligehold af veje og byrum i vidt omfang betales af beboerne gennem grundejerforeningen.

Forslaget rejser også et vigtigt klima- og ressourceperspektiv. Bilparken i Danmark udskiftes gradvist over tid, og det tager naturligt en årrække at forny den. Når der indføres meget restriktive zoner uden hensyn til bilernes normale levetid, risikerer man at presse borgere til at udskifte fuldt funktionsdygtige biler før tid. Det er både økonomisk urimeligt og et unødigt spild af ressourcer.

Den grønne omstilling bør ske på en måde, der er realistisk og retfærdig og tager højde for den naturlige udskiftning af bilparken – ikke gennem lokale regler, der i praksis rammer enkelte borgere hårdere end andre.

Svarnr.: 651 Borger

Vejnavn: Dybbølsgade

Postnr. og by: 1721 København V

Høringssvar:
Som borger på Vesterbro mener jeg ikke, at en nul-emissionszone vil være til gavn for hverken beboere eller virksomheder. Jeg vurderer, at en sådan zone vil skabe flere udfordringer end fordele, blandt andet følgende:

I mit virke som håndværker er samkørsel almindeligt. Dette ville blive problematisk, hvis virksomhedskøretøjer omfattes af en nul-emissionsordning. Hvis en beboer ønsker gæster, som for eksempel familie, fra andre dele af landet, vil disse være nødt til at parkere i nærområderne, herunder Frederiksberg, og eventuel bagage skal derfor transporteres via metro. Ønsker en borger at sælge større inventar, såsom senge eller hvidevarer, skal køberen have en elbil; ellers er afhentning umulig. Ejere af historiske køretøjer vil blive udelukket fra Vesterbro, hvilket betyder, at kulturhistoriske træf og arrangementer ikke vil kunne finde sted.

Dette er blot nogle af de udfordringer, en nul-emissionsordning efter min mening vil skabe. Samtidig fremgår det ikke, hvordan eller i hvilket omfang en sådan ordning vil reducere den kollektive CO2-udledning. En enkelt lukket zone ændrer ikke kørselsbehovet i eller omkring København betydeligt. Argumentet om, at nul-emissionszoner vil øge brugen af kollektiv transport, tager ikke højde for, at de kollektive transportmuligheder ikke er lige tilgængelige over hele landet.

Min holdning til en nul-emissionszone er derfor et klart nej. Nej tak til flere daglige udfordringer og nej tak til politiske forsøg i mit nabolag.

Svarnr.: 652 Borger

Vejnavn: Flensborggade

Postnr. og by: 1669 København V

Høringssvar:
Jeg er imod forslaget. København er ikke klar. Vent 5-7 år.

Svarnr.: 653 Borger

Vejnavn: Haderslevgade

Postnr. og by: 1671 København V

Høringssvar:
Det er en fremragende ide. En personbil, uanset drivmiddel, er nødvendig for folk, som bor i et parcelhusområde eller på landet, men for os i byen er den sjældent nødvendig. Borgere som kommer udefra, bor i renere luft end vi - og bør, hvis de kører i noget, der udleder emissioner, især diesel-nox, lade bilen stå og tage det offentlige, hvis de ønsker at komme til byen. Mine børn bevæger sig til fods og på cykel, og bør ikke indånde giftige gasser fra unødvendig udstødning - især ikke hvis årsagen primært er andres bekvemmelighed.

Svarnr.: 654 Borger

Vejnavn: Flensborggade

Postnr. og by: 1669 København V

Høringssvar:
Jeg er stor modstander af indførelse af nulemissionszone på Indre Vesterbro. Er ikke selv bilejer, og er derfor ofte afhængig af familie og venner ifht afhentning/transport. Ikke alle er elbil-ejere, og det kan derfor blive svært fremover at få besøg/hjælp, hvis forslaget vedtages. Elbiler er som bekendt dyre, og ikke alle har råd til at investere i en sådan. For mig at se, vil det blive endnu et bidrag til at omdanne Vesterbro til en eksklusiv bydel for veluddannede, vellønnede borgere. Diversiteten og mangfoldigheden i bydelen er desværre, formentlig pga de stigende boligpriser de seneste år, på retur. Har også svært ved at se, hvordan man skal kunne håndhæve/kontrollere at reglerne overholdes. Det vil efter min vurdering kræve uforholdsmæssigt mange ressourcer, hvor man tænker at pengene kunne blive brugt mere fornuftigt. Og hvorfor skal beboere (og ikke mindst deres børn)i for eksempel Sydhavnen eller Valby have ringere levevilkår i forhold til luftforurening end beboere på Vesterbro? Tænker man skulle tænke i løsninger der dækker hele byen. Et sted at starte kunne være at sænke prisen på den kollektive transport, så folk kunne tage bussen eller metroen i stedet for at tage bilen.

Svarnr.: 655 Borger

Vejnavn: Istedgade

Postnr. og by: 1650 København V

Høringssvar:
Jeg er enig i, at indre Vesterbro skal være en nulemissionszone

Svarnr.: 656 På vegne af interesseorganisation eller borger Stampesgade AB - Andelsboligforeningen

Høringssvar:
Til
Københavns Kommune
Høringssvar vedrørende forslag om nulemissionszone på Indre Vesterbro
Afsender: A/B Stampesgade 5

Kort resumé af Andelsboligforeningens bemærkninger:

A/B Stampesgade 5 anbefaler, at Københavns Kommune ikke etablerer en nulemissionszone på Indre Vesterbro.

Vores væsentligste bekymringer er:

at området samtidig står overfor et langvarigt og meget trafikbelastende metrobyggeri (M5).
at zonen forventes at øge trafikken omkring Skolen ved Dybbølsbro, Musikskolen og Billedskolen, herunder på Ingerslevsgade og Skelbækgade

at ordningen risikerer at ramme socioøkonomisk skævt, da Vesterbro generelt har lavere indkomstniveau end flere andre bydele.
at forslag ikke indeholder en realistisk plan for håndværkere, flyttefirmaer og servicekørsel.

at borgere i ét område af København får forværret deres mobilitet i egen bydel og stilles væsentligt dårligere end borgere i resten af kommunen uden udsigt til kompensation.
at kommunen i højere grad bør gå forrest i omstillingen ved egne anlægsprojekterc.
Andelsboligforeningen opfordrer derfor til, at kommunen genovervejer placeringen af en nulemissionszone og i stedet undersøger løsninger, der ikke øger trafikken omkring skoler og boligområder og ikke stiller borgere væsentligt dårligere end andre borgere i kommunen.

Venlig Hilsen
A/B Stampesgade 5

Bilag 1 af 1 for Svarnr. 656: 20260315T15-24_Hoeringssvar til NulEmissionsZone - Stampesgade AB.pdf - Side 1 af 7

Svarnr.: 657 Borger

Vejnavn: Skydebanegade

Postnr. og by: 1709 København V

Høringssvar:
Høring emissionsfri zone Vesterbro

En helheds-løsning mangler!

Godt at beboere med emissions-biler er undtaget! Det burde hybrid og plugin-hybrid også være i den generelle løsning.

Hvis det kun gælder Vesterbro, kommer vi til at lægge et kæmpe-pres på de tilstødende områder. Desuden er Vesterbro blevet så reguleret, at miljø-effekten vil være forsvindende lille. Jeg har boet på Vesterbro i 50 år! I den tid er meget sket, også til det bedre, men lange perioder har det føltes som om man boede på en "Lego-byggeplade", med Metrobyggeri og afspærring, omlægning af ensretning, afspærring af stort set alle veje for renovering mm. P-situationen er blevet mere og mere frustrerende år for år for de lokale. Blandt andet for at give plads til elbiler og opladere. Det bliver hårdere og hårdere for de gamle knæ at skulle slæbe varer mm. over større afstande, fordi man ikke kan parkere i egen gade. Hvor ville det være fantastisk hvis beboere havde krav på at kunne parkere i nærområdet! Også selvom man endnu ikke ejer en el-bil. Og som mange påpeger er omstillingen til el-biler allerede godt i gang, men selvom jeg er hybrid-ejer, har jeg ingen ret til P-plads.
Hvis man virkelig skal have emissions-biler ud af byen, så må man se på hele KBH. Og sørge for at der er store P-centre ved trafik-knudepunkter og overgang til Metro, og ved Hovedbanegården.
Der er lang tid til 2035.

Svarnr.: 658 Borger

Vejnavn: Ingerslevsgade

Postnr. og by: 1705 København V

Høringssvar:
Høringssvar vedrørende forslag om nulemissionszone på Indre Vesterbro

Jeg skriver som ældre borger bosiddende på Indre Vesterbro, og jeg vil gerne udtrykke min meget alvorlige bekymring over forslaget om at indføre en nulemissionszone, som i praksis vil betyde et forbud mod benzin- og dieselbiler i området.

Jeg er dårligt gående og er i høj grad afhængig af, at familie og venner kan komme forbi i bil. Min familie hjælper mig jævnligt med indkøb, varer og forskellige praktiske gøremål i hjemmet, som jeg ikke længere selv kan klare.
Endvidere henter de mig også i bil, så jeg kan komme med på ture eller besøg hos familien. Hvis de ikke længere kan køre ind i området, vil det i praksis gøre denne hjælp langt vanskeligere eller helt umulig.

Derudover betyder besøg fra familie og venner meget for min hverdag og livskvalitet. Hvis almindelige biler ikke længere kan køre ind i området, vil det begrænse muligheden for, at jeg kan få besøg.

Jeg bruger også FlexTrafik til transport, når jeg skal til læge, hospital eller andre nødvendige ærinder. Hvis FlexTrafik ikke længere kan køre ind i området på grund af reglerne for nulemissionszonen, vil det i praksis betyde, at jeg får meget svært ved overhovedet at komme ud af min bolig.

Jeg har ikke mulighed for at gå længere afstande for at møde biler uden for zonen. Konsekvensen kan derfor blive, at jeg reelt bliver isoleret i mit eget hjem.

Jeg har svært ved at forstå, hvordan et så vidtgående forslag kan fremlægges uden klare løsninger for ældre og gangbesværede borgere, som er afhængige af hjælp fra familie og transportordninger som FlexTrafik.

Jeg vil derfor kraftigt opfordre kommunen til at genoverveje forslaget eller som minimum indføre klare undtagelser, så ældre borgere fortsat kan få besøg og hjælp fra familie samt adgang til FlexTrafik.

Svarnr.: 659 Borger

Vejnavn: Arkonagade

Postnr. og by: 1726 København V

Høringssvar:
Det er et stort nej tak herfra til forslaget.
Hvordan skal vi beboere kunne få besøg udefra af folk uden elbil ?
Hvordan tænker I at vi skal kunne få håndværkere, hvis de ikke har elbil ?
Hvordan skal vi kunne få leveret møbler og hvidevarer hvis leveringsfirmaet ikke har elbil ?
Hvordan skal vi overhovedet kunne til/fra flytte hvis flyttefirmaet ikke har elbil ?
Hvordan skal vi kunne få leveret madvarer hvis firmaet ikke har elbil ?
Et helt igennem ugennemtænkt forslag.
Mon ikke det med tiden løser sig selv efterhånden som biler udskiftes til el.

Svarnr.: 660 Borger

Vejnavn: Hedebygade

Postnr. og by: 1754 København V

Høringssvar:
Kære Klima-, Miljø- og Teknikforvaltningen

Jeg vil med dette høringssvar opfordre til, at politikerne og embedsværket i København tager realiteterne i betragtning og giver noget datadrevet information til borgerne før der udføres symbolpolitik på størstedelen af Vesterbros areal. Kan det uddybes hvad formålet med zonen reelt er, og vil kommunen bekræfte, at man primært sender forslaget i høring for at vise at man "gør noget" uden at forklare den egentlige hensigt og at hensigten ikke er bygget på data?

Overordnet set er jeg positiv over, at der kommer skrappere krav til erhvervskøretøjer herunder lastbiler og busser i hele Københavns Kommune, men jeg er meget imod at private lønmodtagere og deres privatindregistrerede biler skal straffes og afskæres fra majoriteten af Vesterbro som et led i denne foreslåede zone. Et forslag der udskammer og skabe ulighed.

Er hensigten at fremme elbilismen?
Vi er langt foran vores mål med elbilisme, som vi endda bygger oven på hver dag med hastige skridt. Mobility Denmark har lavet en rapport der siger, at Danmark ligger cirka 190 %foran den oprindelige prognose for 2030 for udbredelsen af elbiler i den danske bilpark. Vi er derfor allerede godt på vej, og det bør ved ikke være en kommunal opgave at forfordele nogle kommercielle produkter frem for andre?

Er hensigten at nedsætte CO2-aftrykket?
Har kommunen set på, hvem det reelt er, der står for udledningen i den foreslåede zone, når beboere og gæster til zonen er fratrukket? Hvor meget fylder erhvervskøretøjer såsom taxa,

busser, leveringskøretøjer osv. i den totale udledning? Det antager jeg, at der efter en periode med nummerpladekamera er undersøgt? Hertil meget væsentligt - er zonen kun for 4-hjulede? I den foreslåede zone er der et hobetal af Wolt-knallerter hele døgnet rundt på to-takt (30 km/t knallerter med og uden gul nummerplade). To taktsknallerter udleder ekstremt meget kulbrinter (HC), partikler, CO og uforbrændt olie – ofte 10–100 gange mere end biler. Stoffer der gør knallerter notorisk forurenende. Er knallerter undtaget i zonen? Hvis man har data på hvem der udleder i zonen, vil man også kunne se, om det reelt er sjældne gæster til os beboere på Vesterbro, der skal straffes med denne zone, så man skaber en ulighed mellem dem der kommer på besøg eller bor i zonen, og dem der står for den egentlige store konstante udledning i zonen.

Er hensigten at fremme uligheden?
Elbiler er blevet udbredte men der er flere mennesker der i bæredygtighedens tegn - og deres beskedne pengepung - bruger deres fossile biler op til de måske har mulighed for at købe en elbil. Hertil rammer det ikke lige, at det er de private bilejere der nok engang skal bruges som testklud et år før tid i zonen før man tør tage favntag med erhvervsdelen, hvor jeg stadig mangler dokumentation for hvem der står for den reelle udledning.

København er hele Danmarks hovedstad - både for dem der bor der, og for gæster fra det øvrige danske land. Vi er allerede verdens bedste cykelby, og kommunen har med disse initiativer allerede sikret den grønne omstilling er milevidt foran sammenlignelige byer i resten af Europa. Om et par år er der en mindre procentdel fossile biler tilbage, så hvorfor skabe denne zone netop nu, når vi alligevel er, hvor vi skal være fordelingsmæssigt (el vs. fossil)? Symbolpolitik?

Svarnr.: 661 Borger

Vejnavn: Arkonagade

Postnr. og by: 1726 København V

Høringssvar:
Jeg forstår ikke hvorfor man går ind for forskelsbehandling- det klæder ikke KK

Svarnr.: 662 Borger

Vejnavn: Ingerslevsgade

Postnr. og by: 1705 København V

Høringssvar:
Høringssvar vedrørende forslag om nulemissionszone på Indre Vesterbro

Jeg bor som yngre beboer på Indre Vesterbro og vil gerne udtrykke min bekymring over forslaget om at indføre en nulemissionszone, som i praksis vil udelukke benzin- og dieselbiler fra området.

En væsentlig del af min hverdag er, at familie og venner kan komme på besøg. Flere af dem bor uden for byen og kommer typisk i bil, herunder også ældre familiemedlemmer. Hvis de ikke længere kan køre ind i området, er det realistisk set noget, der vil føre til langt færre besøg. For nogle vil det ganske enkelt blive for besværligt at skulle parkere langt væk og derefter gå længere afstande.

Det vil ikke kun være et tab for mig, men også for dem. Besøg af familie er en vigtig del af hverdagen og livskvaliteten - både for yngre og ældre. Jeg er bekymret for, at forslaget i praksis vil føre til mindre social kontakt og færre spontane besøg.

Derudover er jeg også afhængig af biltransport i forbindelse med praktiske ting i hverdagen. Det gælder for eksempel transport af større varer til og fra min bopæl, når jeg skal flytte ting, flyttening af større ting, hente møbler eller modtage leverancer. Jeg er usikker på, hvordan

sådanne behov skal håndteres i en nulemissionszone.

Hvordan vil forslaget påvirke almindelige transportører og leveringsfirmaer? Hvad med flyttefirmaer, håndværkere eller transportfirmaer som for eksempel 3x34 og lignende, der ofte anvendes til transport af større ting i byen? Mange af disse køretøjer er i dag benzin- eller dieseldrevne.

Der synes at være en række praktiske konsekvenser af forslaget, som ikke er tilstrækkeligt belyst. For almindelige beboere handler det ikke kun om miljøpolitik, men også om hvordan hverdagen rent faktisk fungerer i praksis.

Jeg vil derfor opfordre til, at kommunen i højere grad inddrager de praktiske og sociale konsekvenser for beboerne i området, før der træffes beslutning om så vidtgående ændringer.

Svarnr.: 663 Borger

Vejnavn: Tjørnegårdsvej

Postnr. og by: 2820 Gentofte

Høringssvar:
Høringssvar - vedr. forslag om nulemissionszone på Indre Vesterbro

Vi skriver som pårørende til et ældre familiemedlem, der bor på Indre Vesterbro. Forslaget om at indføre en nulemissionszone med forbud mod benzin- og dieselbiler på indre Vesterbro, vil få meget konkrete konsekvenser for vores familie.

Vores familiemedlem er dårligt gående og kan ikke selv klare mange af hverdagens praktiske ting. Derfor besøger vi ham jævnligt i bil for at hjælpe med indkøb, transport af varer og andre praktiske gøremål i hjemmet.

Derudover kører vi ham ofte ud til ting, som betyder meget for ham i hverdagen – for eksempel ind til byen, på små ture og til besøg på kirkegården. Disse ture er vigtige for hans livskvalitet og for at han fortsat kan føle sig som en del af livet uden for hjemmet.

Hvis benzin- og dieselbiler ikke længere kan køre ind i området, vil det blive langt vanskeligere for os at hjælpe og hente ham. Han har ikke mulighed for at gå længere afstande for at møde os uden for zonen.

Konsekvensen risikerer derfor at blive, at vores familiemedlem i højere grad bliver bundet til sin bolig og får sværere ved både at få hjælp i hverdagen og komme ud til de ting, der betyder noget for ham.

Vi opfordrer derfor kraftigt til, at kommunen genovervejer forslaget eller som minimum sikrer undtagelser, så pårørende fortsat kan hente og hjælpe ældre borgere, som ikke selv har mulighed for at transportere sig rundt.

Svarnr.: 664 Borger

Vejnavn: Malttorvet

Postnr. og by: 1799 København V

Høringssvar:
Kære Borgerrepræsentation

Forslaget om en nulemissionszone på Indre Vesterbro indebærer, at kun nulemissionskøretøjer må køre i zonen, mens beboere inden for zonens afgrænsning undtages fra kørselsforbuddet for fossilbiler.

Da Carlsberg Byen ligger uden for den foreslåede zone, vil beboere her ikke være omfattet af undtagelserne.

Det og andre forhold skaber en række konsekvenser, som endnu ikke er tilstrækkeligt belyst, og som vi mener, Borgerrepræsentationen er nødt til at forholde sig konkret til, inden forslaget gennemføres.

Vi forventer også, at forvaltningen forholder sig til nedenstående punkter og vender tilbage med svar, vi som beboere i grundejerforeningen kan se os selv i.

Vi er vesterbroere – også i praksis
Beboere i Carlsberg Byen er en integreret del af Vesterbro. Vores hverdag er knyttet til bydelen: vores praktiserende læger, vuggestuer, børnehaver, skoler, fritidsaktiviteter og øvrige kommunale serviceydelser ligger i vidt omfang inden for den foreslåede nulemissionszone. Det er her, vi afleverer vores børn, går til læge, handler og færdes til daglig, hvilket også hænger sammen med, at en væsentlig del af de kommunale servicefunktioner fortsat er placeret uden for den ny bydel.

Med forslaget gives der adgang til zonen for alle nulemissionskøretøjer – uanset bopæl – mens beboere i Carlsberg Byen uden elbil afskæres fra at køre til helt almindelige og nødvendige gøremål i deres egen bydel.

Det betyder i praksis, at en borger bosat langt fra Vesterbro, men med elbil, får større mobilitet i området end beboere, der bor få meter uden for zonegrænsen, betaler kommuneskat og benytter – og er afhængige af – de samme kommunale tilbud.
Det rejser et grundlæggende spørgsmål. Når beboere inden for zonen får særlige undtagelser for hverdagskørsel, mens beboere lige uden for zonen – men med deres liv og serviceydelser inden for den – ikke gør, skabes der en åbenlys og urimelig forskelsbehandling, som ikke kan begrundes sagligt.

Desuden vil borgere bosat i eksempelvis Risskov, Bredballe, Hasseris eller for dens sags skyld i Rudersdal Kommune – forudsat adgang til elbil – kunne køre frit til og fra Indre Vesterbro. Samtidig vil vi, der har vores daglige liv og kommunale serviceydelser i området, blive afskåret fra samme mulighed.

Det er også væsentligt at bemærke, at husstandsindkomsten i 25 %-fraktilen i Carlsberg Byen ligger på niveau med øvrige københavnere, og at det primært er den øverste indkomstfraktil, der trækker gennemsnittet op. En zoneregulering, der i praksis knytter adgang til bydelen til biltype frem for bopæl eller faktisk tilknytning, indebærer derfor (systematisk) forskelsbehandling.

Ud over spørgsmålet om ligebehandling rejser forslaget også væsentlige og uafklarede konsekvenser for trafikafvikling og byrum.

Trafikken flyttes – den forsvinder ikke
Hvordan vil Borgerrepræsentationen sikre, at trafikken ikke blot flyttes fra Indre Vesterbro og over mod og til Carlsberg Byen?

Det gælder i forhold til:
• øget gennemkørende trafik - i et i forvejen trafiksikkerhedssvagt område, som I har skudt til 2027 at finde løsninger på. 4 % af beboerne har oplevet ulykker og 26 % nærvedulykker det seneste år. Hver tredje beboer føler sig utryg eller meget utryg til fods og på cykel i bydelen.
• øgede emissioner uden for zonen. Og det i et tæt bebygget område, hvor befolkningstætheden pt. er 16.841 indbyggere pr. kvadratkilometer (endnu inden færdiggørelsen) til sammenligning er den gennemsnitlige befolkningstæthed i kommunen 7.364 indbyggere pr. kvadratkilometer.
• fysisk belastning af veje, byrum og infrastruktur

Der er en reel risiko for, at bilister – både private og erhverv – vil søge uden om zonen og benytte alternative ruter lige uden for afgrænsningen.
Formålet om bedre luftkvalitet på Indre Vesterbro risikerer dermed at blive opnået ved, at forurening og trafikbelastning flyttes til naboområder.

Offentlig pris, privat regning?

Carlsberg Byen er fortsat et privat område. Drift og vedligehold af veje, pladser og byrum betales i praksis og især af beboerne gennem grundejerforeningen – på trods af at bydelen rummer parker, offentlige pladser, kulturinstitutioner, turistattraktioner, uddannelsesinstitutioner (10.900 studie og skolepladser) og erhverv (10.000 arbejdspladser).

Hvis Carlsberg Byen i praksis kommer til at fungere som trafik- og parkeringsbuffer for indre Vesterbro, er det ikke rimeligt, at omkostningerne alene bæres af beboerne – i modsætning til nabokvarterer som Humlebyen, Alsgadekvarteret eller villakvartererne på Valby Bakke.

Parkering: kommunal beslutning for beboernes regning

Parkering er et helt centralt og uafklaret spørgsmål i forslaget.
Hvis fossilbiler ikke længere kan køre ind i zonen, vil mange bilister være nødt til at stille bilen ved zonens grænse og fortsætte med offentlig transport. For udefrakommende er Carlsberg Byen et oplagt valg. Carlsberg Byen har et veludviklet parkeringsanlæg under jorden og adgang til S-tog.

Konsekvenserne for beboernes økonomi kan blive massive.

Hvorfor?
Fordi:
• Kun ganske få har - af økonomiske årsager - faste parkeringspladser af (49.200 kr. årligt)
• Langt de fleste beboere betaler i dag 17.880 kr. årligt for at konkurrere om parkeringspladserne
• Øget efterspørgsel vil gøre parkering markant sværere og presse priserne yderligere op.
Dette er helt almindelig udbud og efterspørgsel – men regningen risikerer at lande ét sted. Som beboere i Carlsberg Byen er det især os og ikke erhverv, der gennem grundejerforeningen stiller veje og infrastruktur til rådighed.

Særligt fordi udviklingsselskabet Carlsberg Byen, der ejer det parkeringsmonopol, vi er tvunget ind i (da vi ulig andre københavnere ikke har ret til at købe kommunal p-licens) gennem servitutter har sikret sig, at de kun betaler ca. 10 % pr. m■for p-kældrene i grundejerforeningsbidrag, mens beboerne betaler 100 % – på trods af at grundejerforeningen stiller veje og infrastruktur til rådighed for deres indtægtsgrundlag, og at vi samtidig betaler grundskyld for den grund, hvis undergrund andre tjener på.

Ligeledes har udviklingsselskabet på grundejerforeningens vegne givet erhvervene 30 års frihed fra at betale for drift og vedligehold af udendørsserveringsområder - uden at spørge grundejerforeningens medlemmer vel at mærke.

Klima-, Miljø- og Teknikforvaltningen har lovet at lave trafiktælling i Carlsberg Byen. De har til gengæld konkluderet, at hvis der er mere end 50 % udefrakommende trafik, vil de regulere trafikken - ikke blot overtage vejen, sådan som vi kunne forvente.

Ligeledes vil de tælle alt, der opholder sig i bydelen i 10 minutter som ekstern måltrafik.
Vi kan ikke acceptere, at kommunen betegner trafikken som "måltrafik", fordi bilerne nu bliver nødsaget til at parkere eller holde i kø i området i 10 minutter og derfor ikke tæller med ved trafiktælling, og således overlader en endnu større regning til beboerne.
"Ingen kvaler" dur ikke. Carlsberg-boerne betaler, og ingen tur bør være gratis på vores regning.

Afslutning og konkrete forslag

Bilparken er allerede under forandring, og kommunens investeringer i ladeinfrastruktur har skabt klare incitamenter til omstilling. Spørgsmålet er derfor ikke om vi skal omstille os – men hvordan.

Vi opfordrer Borgerrepræsentationen til at tage ansvar for konsekvenserne og arbejde videre med følgende løsninger:
• Udvid nulemissionszonen, så Carlsberg Byen indgår
• Udvid undtagelserne så beboere på hele Vesterbro som minimum er omfattet
• Kommunalisér Carlsberg Byen fuldt ud, hvis bydelen skal fungere som offentlig infrastruktur
• Opkøb parkeringsanlæggene eller indfør kommunal styring af kapacitet og priser
• Giv beboere i Carlsberg Byen lige ret til kommunal parkeringslicens

Vi ønsker at bidrage konstruktivt til den grønne omstilling – men ikke på en måde, hvor byrderne skubbes videre til dem, der i forvejen står uden for de rettigheder, andre københavnere tager for givet.

Vi opfordrer Borgerrepræsentationen til at sikre, at forvaltningen grundigt belyser konsekvenserne af forslaget og besvarer de centrale spørgsmål, vi som beboere har rejst, inden beslutningen træffes. Det er afgørende for at undgå uretfærdig forskelsbehandling og sikre, at vores hverdag og investeringer i bydelen ikke bliver ramt urimeligt.

Svarnr.: 665 Borger

Vejnavn: Oehlenschlægersgade

Postnr. og by: 1663 København V

Høringssvar:
Jeg har boet på Vesterbro i 30+ år, både med og uden bil og med og uden børn. Jeg synes at en nulemissionszone er en fantastisk god ide, og jo hurtigere arbejdet med at etablere den kan blive sat i gang, jo bedre!

Svarnr.: 666 Borger

Vejnavn: Enghave Plads

Postnr. og by: 1670 København V

Høringssvar:
Jeg støtter fuldt ud indførelsen af en nulemissionszone på Indre Vesterbro og mener, at den bør træde i kraft hurtigst muligt.

Luftforurening og trafikstøj påvirker dagligt sundheden for de mennesker, der bor og opholder sig i området. Mange børn, ældre og andre sårbare borgere udsættes for unødig forurening fra fossile køretøjer. Derfor er der behov for handling nu, ikke først om mange år.

København har i mange år haft klare klimamål, og vi skal stå forrest i denne kamp. En lang overgangsperiode eller lignende risikerer blot at udskyde de nødvendige forbedringer af luftkvaliteten og reducere effekten af ordningen.

Jeg mener derfor, at:
- Nulemissionszonen bør indføres så hurtigt som muligt.
- Der bør ikke indføres en lang overgangsperiode for fossile personbiler.
- Tiltaget vil forbedre luftkvaliteten, reducere støj og skabe et sundere bymiljø for beboerne.

København skal gå forrest i den grønne omstilling og vise, at det er muligt at prioritere sundhed, klima og livskvalitet i byen.

Svarnr.: 667 Borger

Vejnavn: Vester Farimagsgade

Postnr. og by: 1606 København V

Høringssvar:
Jeg deltog i fremlæggelsen af forslaget og blev på ingen måde overbevist om, at dette er en god ide.
Det virker som symbolpolitik, som generer en masse mennesker uden at gøre en bemærkelsesværdig forskel for miljøet. Det kommer til at give problemer, dels i projektområdet, dels i et bredt randområde.
I randområderne vil der blive brændt endnu mere fossil brændstof af, end der gør nu. Der vil blive kørt mange ekstra kilometer, både mhp at komme udenom projektområdet og på at finde en parkeringsplads.

Dertil kommer, at der skal tænkes i oprettelse af ekstra p-pladser til beboere i randområderne. blive megapresset i fht såvel trafik, som mangel på p-pladser.

Det var at foretrække, at man dropper forsøgsordninger og i stedet afventer, man er klar til at lave indsatsen for hele København. Forsøgsordninger kommer til at give mange såvel opstartsproblemer, som løbende problemer grundet det netop er en særordning. En masse problemer for danskere i og udenfor projektområdet, for håndværkere, serviceydelser specielt til indre Vesterbro, og alt dette uden, at det gør en forskel for miljøet.

Er klar over der ligger en god og nødvendig tanke bag, men ideen med forsøgsordninger giver ikke mening i fht problematikken, da der ikke er noget, som skal afprøves i fht når det skal skal være i hele København / Danmark. Tværtimod opstår der problemer med forsøgsordningerne, som opstår netop fordi det kun er i et begrænset område.

Svarnr.: 668 Borger

Vejnavn: Westend

Postnr. og by: 1661 København V

Høringssvar:
Høringssvar vedrørende forslag om nulemissionszone

Dette høringssvar indsendes som privat borger.

Jeg vil gerne fremhæve nogle sociale konsekvenser, som en nulemissionszone kan have for familiebesøg og samkørsel.

I forslaget fremgår det, at beboere fortsat kan køre og parkere i zonen, hvilket er positivt. Det ændrer dog ikke ved, at mange besøgende vil blive berørt af restriktionerne. For mange familier er det helt almindeligt, at forældre, børn eller andre familiemedlemmer besøger hinanden i bil, særligt når de bor i forskellige dele af landet.

I mit eget tilfælde har mine forældre en ældre dieselbil uden partikelfilter, som allerede i dag ikke må køre ind i København. Det har haft en mærkbar betydning for, hvor ofte de besøger os. Hvor de tidligere typisk kom på besøg omkring fire til seks gange om året, sker det nu væsentligt sjældnere og primært ved større begivenheder som fødselsdage. Den praktiske barriere ved ikke længere at kunne køre ind i byen gør det ganske enkelt mere besværligt at mødes i hverdagen.

Denne erfaring viser efter min opfattelse, at transportrestriktioner ikke kun påvirker

trafikmønstre, men også menneskers mulighed for at opretholde almindelige familie- og hverdagsrelationer. For mange vil det betyde færre spontane besøg og mindre samvær i hverdagen. Konsekvensen kan derfor blive mere vidtrækkende end umiddelbart antaget og påvirke mange familiers mulighed for at se hinanden regelmæssigt.

Derudover kan en sådan regulering også få en social slagside. Husstande med højere indkomst har generelt større mulighed for at anskaffe nyere biler, herunder elbiler eller nyere modeller, der opfylder strengere krav. Borgere med lavere indkomst har oftere ældre biler og vil derfor i højere grad blive ramt af restriktionerne. Dermed kan reguleringen komme til at påvirke borgere og familier forskelligt afhængigt af deres økonomiske situation.

På den baggrund af ovenstående kan jeg ikke støtte forslaget

Svarnr.: 669 Borger

Vejnavn: Westend

Postnr. og by: 1661 København V

Høringssvar:
Jeg vil gerne pege på en social konsekvens, som en nulemissionszone kan få for ældre og kronisk syge borgere. Mange mennesker er i hverdagen afhængige af hjælp fra familie, for eksempel til indkøb, transport, praktiske opgaver i hjemmet eller ledsagelse til læge og hospital.

Hvis familiemedlemmer ikke længere kan køre ind i området med deres bil, kan det gøre denne hjælp væsentligt vanskeligere. Det kan i praksis betyde, at nogle borgere får sværere ved at modtage den støtte, de er afhængige af i dagligdagen.

Dette kan især ramme ældre og kronisk syge, som ofte er afhængige af netop den form for uformel hjælp fra familie og pårørende.

Jeg vil derfor opfordre til, at sådanne sociale konsekvenser også indgår i overvejelserne om en eventuel nulemissionszone, og appelere til at man genovervejer et sådant forslag.

Svarnr.: 670 På vegne af interesseorganisation eller borger AB Westend 28-30

Høringssvar:
Jeg skriver her på vegne af vores andelsforening på indre Vesterbro, og ønsker at fremhæve nogle praktiske konsekvenser, som en nulemissionszone kan få for beboere i området.

Selv om beboere fortsat kan køre og parkere i zonen, vil restriktionerne kunne påvirke beboernes mulighed for at modtage besøg fra håndværkere og andre serviceleverandører. Hvis virksomheder med fossildrevne køretøjer ikke kan få adgang til området, vil det reducere antallet af leverandører, der kan udføre arbejde i ejendommene. Det kan føre til mindre konkurrence, højere priser, længere ventetid og generelt færre valgmuligheder for beboerne. Dette kan i særlig grad ramme mindre håndværksvirksomheder, som ofte ikke har mulighed for hurtigt at udskifte deres køretøjer.

For en boligforening, hvor der løbende udføres vedligeholdelse, reparationer og forbedringsarbejder, er det vigtigt at kunne vælge mellem flere leverandører. Begrænsninger i adgangen til området kan derfor få konkrete økonomiske og praktiske konsekvenser for både foreningen og de enkelte beboere.

Derudover er det relevant at overveje de trafikale konsekvenser af en nulemissionszone. Når bilister i fossildrevne biler ikke kan køre ind i et område, vil mange i stedet vælge alternative ruter uden om zonen. Det kan medføre øget trafik og trængsel i de omkringliggende

områder og dermed flytte trafikbelastningen geografisk frem for at reducere den samlet set. Denne effekt omtales ofte som en ringeffekt, hvor trafik og forurening koncentreres i områderne omkring zonen.

På baggrund af ovenstående vurderer foreningen, at en nulemissionszone kan have betydelige praktiske og økonomiske konsekvenser for beboerne. Foreningen kan derfor ikke støtte oprettelsen af en nulemissionszone i området.

Svarnr.: 671 Borger

Vejnavn: Østerhegn

Postnr. og by: 2880 Bagsværd

Høringssvar:
Jeg indsender hermed et høringssvar til det fremlagte forslag.
Da forslaget indebærer vidtgående ændringer, som vil påvirke både borgere og erhvervsdrivende i deres dagligdag, er det afgørende, at enhver beslutning træffes på et solidt, transparent og velun-derbygget grundlag.
På nuværende tidspunkt mangler der svar på flere helt centrale spørgsmål, herunder:

- Hvordan forslaget konkret tænkes implementeret og håndhævet
- Hvilke konsekvenser der kan forventes for borgere, som ikke har økonomisk mulighed for at skifte fra benzin- eller dieselbil til elbil
- Hvordan forslaget vil påvirke borgernes hverdag, herunder muligheden for at få besøg af familie og venner samt transport af børn og børnebørn
- Hvilken betydning forslaget vil få for borgernes trivsel og livskvalitet
- Hvordan detailhandel, serviceerhverv og øvrige virksomheder berøres
- Hvordan håndværkere, leverandører og andre serviceaktører påvirkes
- Hvilke konsekvenser der opstår for pendlere og besøgende i byen
- Den forventede klima- og miljøeffekt set i forhold til de samfundsøkonomiske og sociale konsekvenser, herunder en egentlig VVM-vurdering
- Risikoen for utilsigtede følgevirkninger som forskydning af trafik, øget pres på nærliggende områder eller andre afledte effekter

Derudover savnes en samlet samfundsøkonomisk analyse, herunder dokumentation for proportio-naliteten mellem indgrebets omfang og den forventede effekt. Det bør desuden afklares, om for-slaget hviler på et tilstrækkeligt klart juridisk grundlag.
Da København er landets hovedstad, bør det tydeliggøres, hvilken lovhjemmel der giver mulighed for at gennemføre en så omfattende regulering på kommunalt niveau, og i hvilket omfang en be-slutning af denne karakter kræver inddragelse af Folketinget.
Tiltag af denne størrelse bør baseres på dokumenterede effekter, realistiske forudsætninger for håndhævelse samt reel inddragelse af borgere og øvrige interessenter.
Borgerne har krav på, at beslutninger træffes på baggrund af viden og grundige analyser – ikke ud fra ideologiske hensyn, antagelser eller symbolske markeringer. Det er også nødvendigt, hvis politi-kerne ønsker at blive taget alvorligt og bevare respekt og tillid.
Derfor opfordres der til, at fremlægge et fyldestgørende svar på ovenstående spørgsmål, før der træffes endelig beslutning, og at der samtidig undersøges mulige alternativer, som kan opnå mål-sætningerne med mindre indgribende midler.

Svarnr.: 672 Borger

Vejnavn: Gammel Kongevej

Postnr. og by: 1610 København V

Høringssvar:
Jeg er imod forslaget. Som en familie uden bil, med små børn, der får hjælp af familie, vil det begrænse os i at få hjælp til kørsel af familie i forhold til bl.a. børns fritidsaktiviteter. Går ind for grøn omstilling, men er imod tiltag der gør det besværligt at være børnefamilier.

Svarnr.: 673 Borger

Vejnavn: Nandrupsvej

Postnr. og by: 2000 Frederiksberg

Høringssvar:
Jeg er ikke tilhænger af dette forslag!

Hvis problemet overhovedet er så stort, burde det ikke være op til de enkelte kommuner, at lave små "nulemissions-zoner". Så må der reguleres på anden vis - fx roadpricing, betalingsring om kbh eller lignende, samt nedsættelse af prisen på offentlig transport ind til byen og etablering af bedre parkeringsmuligheder ved knudepunkter/s-togstationer i forstaderne.

Med det her forslag kommer der til at være unødigt større belastning på vejene/områderne rundt om zonen med flere biler, varevogne og dertil øget partikelforurening.

Forslaget er yderst uhensigtsmæssigt både for erhvervsdrivende, lokale beboer og landets borgere i al almindelighed.

Svarnr.: 674 På vegne af interesseorganisation eller borger inco København A/S

Høringssvar:
Vi har stor forståelse for Københavns kommunes ønske om at gøre byen fossilfri. Det vil vi altid gerne samarbejde om, samt deltage aktivt i arbejdet med at gøre København til en grønnere by. Dog finder vi nulemissionszonen ganske uhensigtsmæssig på en række områder, både for beboer på Vesterbro og ikke mindst for erhvervslivet.
En nulemissionszone på Vesterbro vil være med til at vanskeliggøre forholdene for de erhvervsdrivende inden for zonen, herunder særligt deres muligheder for at få varer leveret. Det vil betyde øgede omkostninger til levering af deres varer, som igen vil betyde enten stigende omkostninger for virksomhederne, eller stigende priser for forbrugeren. Nulemissionszonen vil dermed direkte påvirke virksomhederne inden for nulemissionszonens evne til at konkurrere på lige fod med lignende virksomheder uden for zonen. De erhvervsdrivendes kunder vil nemt kunne flytte deres handel, til virksomheder uden for zonen og på den måde være med til at udhule erhvervslivet inden for zonen hvorimod det vil være sværere for den erhvervsdrivende at flytte sin virksomhed uden for zonen.
Det er altså en klar diskrimination af erhvervslivet, for de erhvervsdrivende der tilfældigvis har deres forretning inden for zonegrænsen. Og ligeledes vil beboerne opleve at varelevering, besøg af håndværkere mm. vil blive omfattet af en dyrere transportformer, dermed stiller man beboerne i zonen ringere end i det øvrige København.
Infrastrukturen til emissionsfri varelevering i København, og på Vesterbro, er ikke i nærheden af at være til stede. Det ville derfor være oplagt at begynde med at fremme vilkårene for dem der gerne vil levere emissionsfrit frem for at starte med at indfører restriktive zoner. Det kunne f.eks. være ladeløsninger til vare- og lastbiler.
Tag en dialog med os erhvervsdrivende og lad os være med til at udvikle løsninger til gavne for København, beboerne og klimaet, i stedet for at dele os op i diskriminerende zoner, hvor mulighederne og omkostningerne er forskellige.

Svarnr.: 675 Borger

Vejnavn: Sønder Boulevard

Postnr. og by: 1720 København V

Høringssvar:
ØV ØV ØV!!!! Hvor er det et dårligt forslag. Hvorfor vil I bestemme sådan over os? Jeg hader

tvang og siger
NEJ NEJ NEJ!!!!

Svarnr.: 676 Borger

Vejnavn: Reventlowsgade

Postnr. og by: 1651 København V

Høringssvar:
Se også vedhæftede høringssvar.

Høringssvar vedrørende forslag om nulemissionszone på Indre Vesterbro

Afsender:
Helene, beboer på Indre Vesterbro

Hovedpointer
- Samtidig massiv belastning fra metrobyggeri af M5: Indre Vesterbro står over for mange år med et omfattende anlægsarbejde med tung trafik, støj, vibrationer og støv. At indføre yderligere trafikreguleringer samtidig med et meget forurenende projekt af denne størrelse fremstår uhensigtsmæssigt og vil øge den samlede belastning for beboerne i området.

- Spørgsmål om ligebehandling: Beboere på Indre Vesterbro vil både skulle leve med et langvarigt metrobyggeri og samtidig pålægges særlige restriktioner i deres mobilitet. Andre bydele i København vil ikke være udsat for tilsvarende samtidige belastninger, hvilket rejser spørgsmål om ligebehandling af kommunens borgere.

- Konsekvenser for familier og udsatte borgere: Mange familier i området er afhængige af hjælp fra bedsteforældre til børnepasning og hverdagslogistik. En nulemissionszone kan gøre det vanskeligere for netværk og hjælpere at komme til området. Det samme gælder udsatte borgere, der er afhængige af andres hjælp i hverdagen.

- Proportionalitet i forhold til luftforurening: Ifølge Københavns Kommunes egne oplysninger stammer en meget stor del af luftforureningen fra kilder uden for byen. Det rejser et spørgsmål om proportionalitet: Om de byrder, som en nulemissionszone vil påføre beboerne på Indre Vesterbro – særligt i en periode med et omfattende metrobyggeri – står i rimeligt forhold til den forventede miljøeffekt.

- Kommunen bør selv gå forrest i omstillingen: Hvis borgerne pålægges restriktioner gennem en nulemissionszone, er det efter min opfattelse både et spørgsmål om proportionalitet og ligebehandling, at kommunen stiller mindst lige så ambitiøse krav til egne projekter og til de private og andre statslige entreprenører, der udfører arbejde i kommunen.

Indledning
Jeg skriver som beboer på Indre Vesterbro og som mor til tre børn, der dagligt færdes i området omkring Ingerslevsgade, Skelbækgade og Kødbyen.
Min familie, ligesom hundredevis af andre borgere på Indre Vesterbro, kommer til at bo direkte ud til en byggeplads i forbindelse med det kommende metrobyggeri for metrolinje M5 ved Københavns Hovedbanegård. Vi står derfor over for mange år med et meget omfattende anlægsarbejde, tung trafik, vibrationer, støj og støv.
Jeg deler ønsket om at forbedre luftkvaliteten i København. Jeg mener imidlertid ikke, at en nulemissionszone på Indre Vesterbro er den rigtige løsning – særligt ikke i den situation, hvor området samtidig står over for et af de største anlægsprojekter i København i mange år.

Samlet belastning fra metrobyggeriet (M5)
Indre Vesterbro vil i de kommende år være præget af et meget omfattende metrobyggeri i forbindelse med metrolinje M5.
Ifølge den supplerende miljøkonsekvensvurdering kan metrobyggeriet i perioder medføre op mod 100 lastbiler i timen på blandt andet Ingerslevsgade i forbindelse med bortkørsel af jord og materialer.
Som beboer tæt på byggepladsen betyder det for min familie, at vi i mange år vil være udsat for en betydelig miljø- og trafikbelastning i form af:
massiv tung trafik
støj og vibrationer
støv og forringet luftkvalitet
midlertidige trafikomlægninger
At indføre en nulemissionszone samtidig med et anlægsprojekt af denne størrelse forekommer derfor uhensigtsmæssigt. Det vil i praksis betyde, at beboerne i området både udsættes for et meget omfattende byggearbejde og samtidig får indført nye restriktioner i deres hverdag.
Det fremstår urimeligt, at netop dette område pålægges yderligere reguleringer i en periode, hvor belastningen i forvejen vil være blandt de højeste i kommunen.

Princippet om ligebehandling
Et centralt princip i offentlig forvaltning er, at borgere skal behandles sagligt og lige. Københavns Kommune fremhæver selv i sine principper for god forvaltning og borgerservice, at borgere skal behandles ensartet, sagligt og rimeligt, og at kommunens beslutninger skal hvile på saglige hensyn.
Når en regulering indføres i ét område af kommunen, bør der derfor være en tydelig begrundelse for, hvorfor netop disse borgere skal bære en større byrde end andre borgere i kommunen.
I dette tilfælde vil beboerne på Indre Vesterbro både skulle leve med et langvarigt metrobyggeri for anden gang og samtidig pålægges særlige restriktioner for adgang til deres egen bydel.
Andre bydele i København vil ikke være udsat for tilsvarende samtidige belastninger.
Efter min opfattelse rejser dette et væsentligt spørgsmål om ligebehandling. Når én bydel samtidig udsættes for både et stort anlægsprojekt og yderligere regulering af mobilitet og adgang, kan det give indtryk af, at byrderne ikke fordeles rimeligt mellem byens borgere.

Konsekvenser for familieliv og hverdagslogistik og udsatte borgere
Som mange andre børnefamilier på Vesterbro er vi afhængige af hjælp fra bedsteforældre i hverdagen.
De hjælper blandt andet med at hente børn fra skole, passe dem ved sygdom og aflaste i perioder, hvor arbejdsliv og familieliv skal hænge sammen. For mange familier er denne form for uformel hjælp en helt afgørende del af hverdagen.
Hvis adgangen til området begrænses for personer, der ikke har mulighed for at køre i nulemissionskøretøjer, kan det i praksis gøre det betydeligt vanskeligere for familier at få hverdagen til at fungere.
Det er ikke alle bedsteforældre eller familiemedlemmer, der har økonomisk mulighed for hurtigt at skifte til elbil, og konsekvensen kan derfor blive, at familier i området får ringere adgang til hjælp fra deres netværk.
For mange børnefamilier i København er denne uformelle støtte en forudsætning for, at arbejdsliv og familieliv kan hænge sammen. Det samme er gældende for de udsatte borgere i zonen, der er afhængige af andres hjælp og som ikke har midlerne til at søge om særlige ordninger for at få den hjælp, de har brug for.

Proportionalitet i forhold til luftforurening
Jeg deler bekymringen for luftforurening og støtter målet om at reducere den.
Københavns Kommune beskriver selv, at luftforurening i byen både stammer fra lokale kilder

som trafik og brændeovne, men også i betydeligt omfang transporteres ind over Danmark fra andre lande – faktisk hele 95 % stammer fra kilder uden for byen ifølge kommunens egen gennemgang
(https://www.kk.dk/borger/affald-og-miljoe/stoej-stoev-og-luft/luftforurening/generelt-om-luftforurening).
Når kommunen indfører reguleringer, der påvirker borgernes hverdag, er det efter almindelige forvaltningsretlige principper vigtigt, at indgrebene står i et rimeligt forhold til den effekt, man ønsker at opnå.
Det rejser efter min opfattelse et spørgsmål om proportionalitet.
Når beboerne på Indre Vesterbro samtidig står over for mange år med et meget omfattende metrobyggeri med tung trafik og betydelig midlertidig miljøbelastning, kan det være vanskeligt at se, om de ekstra byrder, som en nulemissionszone vil påføre borgerne i området, står i et rimeligt forhold til den reelle miljøeffekt.
Dette gælder særligt, hvis reguleringen samtidig risikerer at øge trafikken omkring en folkeskole og gøre hverdagen vanskeligere for mange familier og udsatte borgere.

Kommunen bør selv gå forrest i omstillingen
Hvis Københavns Kommune ønsker at indføre en nulemissionszone og dermed pålægge borgerne restriktioner i deres mobilitet, bør kommunen også selv gå forrest i omstillingen.
Det forekommer vanskeligt at begrunde yderligere regulering af borgernes køretøjer i et område, hvor kommunen samtidig gennemfører meget omfattende anlægsprojekter med betydelig tung trafik. I den situation bør det som minimum være en forudsætning, at kommunale anlægsprojekter i videst muligt omfang anvender eldrevne entreprenørmaskiner, lastbiler og servicekøretøjer.
Tilsvarende bør kommunen stille klare krav til entreprenører og andre aktører, der udfører bygge- og anlægsarbejde i kommunen, om at anvende emissionsfrie eller lavemissionskøretøjer – særligt inden for den foreslåede zone.
Hvis borgerne pålægges restriktioner gennem en nulemissionszone, er det efter min opfattelse både et spørgsmål om proportionalitet og ligebehandling, at kommunen stiller mindst lige så ambitiøse krav til egne projekter og til de entreprenører, der udfører arbejde på kommunens vegne.
Dette er særligt relevant på Indre Vesterbro, hvor beboerne i de kommende år vil være udsat for meget omfattende bygge- og anlægsaktiviteter i forbindelse med metrobyggeriet.

Grønnere København ja tak - men baseret på en mere velovervejet løsning
Jeg støtter ambitionen om et grønnere København og om at reducere luftforurening - det har jeg gjort, siden jeg var teenager, hvor jeg knap nok kunne finde økologisk mælk på hylderne i supermarkedet, og mit genbrugstøj på ingen måde var trendy.
Jeg mener imidlertid ikke, at en nulemissionszone på Indre Vesterbro er den rigtige løsning på nuværende tidspunkt.
Når området samtidig står over for et langvarigt metrobyggeri med meget omfattende tung trafik, og når forslaget risikerer at øge trafikken omkring en folkeskole og børns skoleveje, forekommer det uhensigtsmæssigt at indføre yderligere restriktioner netop her.
Jeg vil derfor opfordre Københavns Kommune til enten at forkaste forslaget eller som minimum udsætte etableringen af en nulemissionszone på Indre Vesterbro, indtil metrobyggeriet er afsluttet og de trafikale forhold i området igen er mere stabile.

Med venlig hilsen
Helene, beboer på Indre Vesterbro

Svarnr.: 677 Borger

Vejnavn: Brorsonsgade

Postnr. og by: 1624 København V

Høringssvar:
Som børnefamilie bosat på Vesterbro vil vi gerne støtte op om forslaget om en nulemissionszone. Vi bor selv i zonen, og udover en klimapositiv effekt i form af reduceret CO_2-udledning ser vi følgende positive effekter:

- Mindre partikelforurening og dermed en sundere opvækst for vores børn, der færdes i trafikken og i bydelens byrum og på legepladser.
- Bedre parkeringsmuligheder for beboere, når besøgende i fossilbiler i højere grad forventes at benytte offentlig transport ved restaurant- og cafébesøg i bydelen.
- Begrænsning af støjende motorcykler på Vesterbrogade og Enghavevej.
- Begrænsning af støjende og forurenende partybusser, som i dag plager bydelen. (Forslag: For denne type unødvendig erhvervskørsel bør zonen træde i kraft allerede primo 2027).

Derudover vil mindre gennemkørende trafik potentielt skabe en bedre trafiksikkerhed og bedre byrum, udeservering mv., som vil styrke bylivet og de butiksdrivende.

For at afbøde en social slagside, kan der eventuelt overvejes at indføre en gæste-/besøgslicens som tillader familiebesøg med fossilbil.

Svarnr.: 678 På vegne af interesseorganisation eller borger Ejerforening E/F Reventlowsgade 26-30

Høringssvar:
Se også vedhæftede høringssvar.

Høringssvar vedrørende forslag om nulemissionszone på Indre Vesterbro

Kort resumé af ejerforeningens bemærkninger:
E/F Reventlowsgade 26-30 anbefaler, at Københavns Kommune ikke etablerer en nulemissionszone på Indre Vesterbro.
Vores væsentligste bekymringer er:
- at området samtidig står overfor et langvarigt og meget trafikbelastende metrobyggeri (M5)
- at zonen forventes at øge trafikken omkring Skolen ved Dybbølsbro, Musikskolen og Billedskolen, herunder på Ingerslevsgade og Skelbækgade
- at forslaget ikke indeholder en realistisk plan for håndværkere, flyttefirmaer og servicekørsel

- at forslaget rammer børnefamilier og udsatte borgere, der er afhængig af andres hjælpe i hverdagen
- at ordningen risikerer at ramme socioøkonomisk skævt, da Vesterbro generelt har lavere indkomstniveau end flere andre bydele
- at princippet om ligebehandling bliver tilsidesat når borgere i ét område af København får forværret deres mobilitet i egen bydel og stilles væsentligt dårligere end borgere i resten af kommunen uden udsigt til kompensation
- at kommunen i højere grad selv bør gå forrest i omstillingen ved egne anlægsprojekter

Ejerforeningen opfordrer derfor til, at kommunen genovervejer placeringen af en nulemissionszone og i stedet undersøger løsninger, der ikke øger trafikken omkring skoler og boligområder og ikke stiller borgere væsentligt dårligere end andre borgere i kommunen.

Samtidig belastning fra metrobyggeri for Metrolinje M5

Indre Vesterbro er i forvejen udsat for en meget betydelig belastning fra det kommende metrobyggeri i forbindelse med metrolinje M5 ved Københavns Hovedbanegård.
Ifølge miljøkonsekvensvurderingen for metrolinje M5 forventes metrobyggeriet i perioder at medføre op mod 100 lastbiler i timen på Ingerslevsgade i forbindelse med bortkørsel af jord og materialer fra byggepladsen.
Dette betyder, at området i en længere årrække vil være præget af:
massiv tung trafik
støj og vibrationer
øget luftforurening
gener for beboere og erhverv
At indføre en nulemissionszone, der samtidig flytter yderligere trafik til de samme veje, vil derfor forværre en allerede meget belastet trafiksituation.
Ejerforeningen finder det urimeligt, at beboerne omkring Hovedbanegården og Indre Vesterbro først udsættes for anden gang for endnu et årti med et meget omfattende metrobyggeri og samtidig pålægges yderligere restriktioner i deres dagligdag af en nulemissionzone.

Trafikstigning omkring skoleområder
På et borgermøde om forslaget oplyste embedsmænd fra forvaltningen, at der kan forventes en trafikstigning på op mod 25 % på vejene omkring Skolen ved Dybbølsbro, herunder særligt Ingerslevsgade og Skelbækgade.
Disse veje benyttes dagligt af mange skolebørn og unge fra vores lokalområde. Børn fra kvarteret går eller cykler til skole via Ingerslevsgade og Skelbækgade og benytter samme rute til aktiviteter i området, herunder Musikskolen og Billedskolen i Kødbyen.
Ejerforeningen finder det stærkt problematisk, at en trafikregulering, som har til formål at forbedre miljøet, samtidig fører til mere trafik på centrale skoleveje.
Trafiksikkerheden for børn bør efter vores opfattelse være et helt grundlæggende hensyn i kommunens trafikplanlægning. Tiltag, der potentielt øger trafikmængden på ruter, hvor mange børn dagligt færdes, bør derfor undgås.

Manglende plan for service, håndværkere og flytninger
Forslaget strider mod princippet om ligebehandling, da nogle borgere i kommunen bliver stillet langt ringere end andre borgere uden en plan for kompensation. Der mangler efter vores vurdering en realistisk plan for, hvordan beboere, boligforeninger og erhverv i zonen fremover skal kunne serviceres af håndværkere, leverandører og flyttefirmaer.
I praksis opstår der ofte situationer, hvor borgere har behov for adgang til servicekøretøjer, eksempelvis ved akutte VVS- eller el-reparationer, flytninger til og fra boliger, renoveringsarbejde i ejendomme, levering af mad og indkøb, gartnervedligehold af gårdhaver, osv.
Disse opgaver udføres i dag ofte af mindre virksomheder med varebiler, som ikke nødvendigvis har mulighed for hurtigt at skifte til nulemissionskøretøjer. Uden en realistisk løsning risikerer zonen derfor at gøre almindelig drift og vedligeholdelse af boliger i området betydeligt vanskeligere og dyrere, da nogle boligforeninger skal finde andre leverandører, end dem de allerede har faste aftaler med. Samtidig bliver borgere i zonen stillet dårligere end borgere udenfor zonen, da de ikke har lige adgang til håndværkere og flyttemænd, men udelukkende kan bruge de få, der kan køre ind i zonen.

Konsekvenser for familieliv, børnepasning og udsatte borgere
Mange familier på Indre Vesterbro er i praksis afhængige af hjælp fra bedsteforældre og andre familiemedlemmer for at få hverdagen til at fungere. Bedsteforældre hjælper ofte med at hente børn fra skole og institution, passe børn ved sygdom eller aflaste i pressede perioder, så forældrene kan passe deres arbejde.
For mange familier er denne uformelle støtte helt afgørende for, at begge forældre kan være på arbejdsmarkedet og få familieliv og økonomi til at hænge sammen i en dyr kommune. En nulemissionszone, der i praksis begrænser adgangen til området for familiemedlemmer, som ikke har mulighed for at køre i nulemissionskøretøjer, risikerer derfor at gøre hverdagen væsentligt vanskeligere for mange familier.
Udsatte borgere er ligeledes afhængig af andres hjælp i deres hverdag. Her hjælper en

restriktion på indkørsel i zonen heller ikke.
Derfor kan forslaget ramme socialt skævt, fordi familier med færre økonomiske ressourcer og udsatte borgere typisk er mere afhængige af hjælp fra deres netværk. Ejerforeningen finder det derfor ikke rimeligt, hvis en lokal trafikregulering reelt gør det vanskeligere for familier og udsatte borgere i området at opretholde deres arbejdsliv eller bare få hverdagen til at fungere, uagtet om der kan søges dispensation eller ej..

Socioøkonomiske konsekvenser
Indre Vesterbro er ikke blandt de mest velstillede bydele i København. Kommunens egne analyser af bydelen viser, at Vesterbro-Kongens Enghave, særligt lige uden for nulemissionszonen ligger lavere end flere andre københavnske bydele på centrale socioøkonomiske indikatorer som disponibel indkomst, uddannelsesniveau og arbejdsmarkedstilknytning.
Dette betyder i praksis, at mange borgere i området har mindre økonomisk råderum til større investeringer – eksempelvis udskiftning til elbil for at kunne færdes i deres bydel eller betaling for dyrere håndværkerydelser, hvis virksomheder skal investere i nye el-varebiler.
Forslaget risikerer derfor at ramme socialt skævt. Borgere i bydele i København med højere indkomster vil alt andet lige have bedre mulighed for hurtigt at omstille til nulemissionskøretøjer, mens borgere i mindre velstillede bydele som Vesterbro bliver hårdere ramt.
Ejerforeningen finder det ikke rimeligt, at borgere i ét område af byen får forværret deres mobilitet i egen bydel og stilles væsentligt dårligere end borgere i resten af kommunen som følge af en lokal regulering. Hvis kommunen vælger at gennemføre tiltag, der påfører borgerne i et afgrænset område særlige byrder eller begrænsninger, bør der efter vores opfattelse etableres en form for kompensation eller afbødende ordninger for de borgere, der påvirkes mest.

Kommunen bør selv gå forrest
Hvis København ønsker at reducere emissioner fra transport i området, bør kommunen selv gå forrest. Det bør derfor sikres, at kommunale køretøjer og entreprenører ved anlægsarbejder i området anvender nulemissionskøretøjer, særligt i forbindelse med større bygge- og anlægsprojekter.
Det er ikke rimeligt, at ansvaret for omstillingen primært placeres hos borgerne, samtidig med at store kommunale og statslige anlægsprojekter fortsat anvender fossildrevne maskiner og køretøjer. En undtagelse af tunge erhvervskøretøjer såsom lastbiler over 12 tons må alt andet lige bidrage allermest til luftforureningen. Derfor mener vi ikke, at disse bør undtages og slet ikke i kommunal sammenhæng.
Samtidig finder vi det urimeligt, at borgere skal lægges til last, når vi har behov for bygge- og anlægsarbejder, men når det offentlige skal bygge og anlægge, bliver deres aktiviteter fritaget.

Usikkerhed om datagrundlag
Ejerforeningen stiller desuden spørgsmål ved, om datagrundlaget for miljø- og trafikberegninger kan anses for pålideligt i et område, hvor et meget stort metrobyggeri allerede er i gang eller planlagt.
Store anlægsprojekter indebærer betydelig forurening fra entreprenørmaskiner, tung trafik og midlertidige trafikomlægninger. Så længe entreprenørmaskiner fortsat kører på fossilt brændstof, vil det forplumre data. Dette kan gøre det vanskeligt at måle den faktiske effekt af en nulemissionszone i området og alt andet lige får det ikke den effekt på Co2-reduktion i området som kommunen ønsker.

Forslag
På baggrund af ovenstående anbefaler E/F Reventlowsgade 26-30:
- At forslaget om en nulemissionszone på Indre Vesterbro forkastes.
- At der i stedet undersøges placeringer af nulemissionszoner i områder, hvor det ikke medfører øget trafik omkring skoler og steder, hvor børn færdes og hvor der ikke samtidig er større anlægsarbejde som et metrobyggeri

- At der udarbejdes en realistisk plan for håndværker-, service- og leveringskørsel til boliger og ejendomme i zonen, så borgere i området ikke stilles dårligere end i andre bydele.
- At kommunen tillægger socioøkonomiske forhold større vægt, således at borgere, der i forvejen er dårligt stillede, ikke stilles endnu dårligere end andre i kommunen.
- At kommunen selv går forrest ved at stille krav om nulemissionskøretøjer i forbindelse med kommunale anlægsprojekter inden for zonen.

Afslutning
Ejerforeningen E/F Reventlowsgade 26-30 støtter målet om et grønnere København og behovet for at reducere transportens klima- og miljøpåvirkning.
Vi finder imidlertid, at den foreslåede nulemissionszone på Indre Vesterbro ikke i tilstrækkelig grad tager højde for områdets særlige belastning fra metrobyggeri, trafiksikkerheden omkring skoler og de sociale konsekvenser for beboerne samt tilsidesætter princippet om ligebehandling af borgerne i kommunen.
Det forekommer efter ejerforeningens opfattelse urimeligt, hvis borgere i et tæt beboet område først skal leve med et langvarigt metrobyggeri med omfattende tung trafik - for anden gang i deres liv - og samtidig pålægges en trafikregulering, der kan øge trafikken på lokale skoleveje – samtidig med at borgere i andre dele af byen ikke udsættes for tilsvarende belastninger.
På den baggrund opfordrer E/F Reventlowsgade 26-30 Borgerrepræsentationen til at forkaste forslaget om en nulemissionszone på Indre Vesterbro.

Vi står meget gerne til rådighed for uddybende dialog.

Med venlig hilsen
Ejerforeningen E/F Reventlowsgade 26-30

Svarnr.: 679 Borger

Vejnavn: Valdemarsgade

Postnr. og by: 1665 København V

Høringssvar:
Kære kbh.
Jeg er IMOD indførelse af nulemissionzone i Vesterbro området.
Jeg har ikke tid eller evner til at skrive mange og lange forklaringer på hvorfor.
Jeg bor lige i smørhullet, så måske bliver den luft jeg indånder på daglig basis mindre forurenet. Men der er alt for mange ting i ikke tager højde for.
Det er nok os der bor her, men vi er jo hele DK's hovedstad. I forhindrer jo decideret den almindelige borger, der kommer fra et andet sted end Storkøbenhavn, i at nærme sig vores dejlige bydel, hvis de ikke har elbil. I må forstå, at ikke alle kan en elbil lige nu. Måske har de købt bil for et par år siden, måske har de mistet deres indtjening, måske er de blevet ældre eller kan ganske enkelt bare ikke overskue at sætte sig ind i den verden det for mange faktisk er, at anskaffe sig en elbil med alt hvad det kræver. Måske synes de der ligger en miljøbelastning i at udskifte en velfungerende benzinbil de allerede har, med en elbil der trods alt kræver ganske mange ressourcer at producere. Måske har de bare ikke lyst til at lade sig diktere om de skal tage bilen. Eller ej. I afskærer alle os der bor her med små børn, fra at få besøg af deres bedsteforældre. Hjælpe os i en kaotisk hverdag. Så i vores familie ville vores 2 sæt bedsteforældre ikke kunne komme på besøg. De kommer langvejs fra, har brug for korte distancer, går dårligt, er ældre, har tasker med pga lang rejsetid. De er tæt på 80… vil i have de skal sætte bilen i Valby og tage toget og gå den distance det kræves. Eller hvad er planen? Hvad med dem der bor i alle de nærområder hvor det er oplagt at tage metro /tog ind til vores benzinfri område? Skal deres bydel bare have mere trafik og flere parkerede biler? Eller hvad er planen? Hvorfor skal i være dommere over om vi kan invitere til en 6-års fødselsdag i være hjem, for vores barn, og om hvorvidt det overhovedet er muligt for vores gæster at komme, fordi de ALLE bor mangt væk, fordi ingen længere har råd til at bo i Kbh som almindelige lønmodtagere. Min søn fik en lille rutschebane sidste år, som alle i gården kunne få glæde af. Dejligt, hvordan er det meningen at bedsteforældrene skulle transportere den her til os med jeres nye nul emissionszone? Skulle de så ansøge om lov først? Så vidt jeg kan se så er de ikke på listen over utallige undtagelser fra nul emissionszone.

Hvordan tror i det bliver for os der bor her at hyre en håndværker for fremtiden? Er i klar over hvor bøvlet og ekstra dyrt det er i forvejen? De himler jo med øjnene når man siger hvor man bor, og gør en opmærksom på at man også som kunde skal betale for parkering . Ja tak, og hvad så nu fremover? Tror i selv de har lyst til at ligge sige i selen til alt det ansøgnings og papir arbejde der bliver? Hvem er det der vinder på det her? Hvad vil det ikke koste af mandetimer på kbh rådhus, at sidde med jeres papirnusseri og tage stilling til den ene og den anden bil der må eller ikke må køre gennem vores bydel? Og hvem skal bruge mandetimer på at håndhæve det? Politiet?? Har i spurgt dem hvad de synes om brug af deres timer? Hvad med at kontakte deres fagforening og hør dem hvad de synes? Eller spørg ham der går på istedgade og taler med gutterne på mændenes hjem, om han synes det er en god fordeling af ressourcer? Hvad med at spørge os der bor her om vi har nogle gode ideer til andre tiltag? Fx kig på statistikken og Se at der helt automatisk kommer flere og billigere elbiler for hver år. Og at udviklingen går sin stille gang. Hvis nu der blev fokuseret mere på det helt sindssyg høje forureningsniveau, som INGEN iøvrigt taler seriøst om, og den stank der er af kloak og jetfuel og afføring og smog fra gamle brændeovne som vi på vestebro (og mange andre steder) må finde os i, så kunne det være vi fandt nogle løsninger på vores Rene luft i København,eller mangel på samme. Men måske i bare har et enkelt gennemgående ønske og det er bilerne ud af byen? For enhver pris? Ærgerligt det er os som borgere der betaler prisen, på øget trafik, steder hvor der ikke skulle være det, og på kompliceret samarbejde med håndværkere og familie og venner der ikke magter hvor besværligt det bliver at komme på besøg.

Jeg er IMOD, og det er vi mange der er. Også selvom i ikke hører fra dem, så er vi MANGE.

Svarnr.: 680 Borger

Vejnavn: Istedgade

Postnr. og by: 1650 København V

Høringssvar:
Høringssvar til forslag om nulemissionszone på Vesterbro.

I oldtiden blev opfindelsen af seletøj til trækokser afgørende for udviklingen af kinesiske byer, og hvor store de kunne blive.

København bliver større, og flere flytter til, men fremkommeligheden er blevet dårligere, og det nye forslag gør det ikke bedre.

Byen bliver kvalt.

Butikker lukker. Jeg gør ofte op med mig selv allerede nu, om jeg vil påtage mig et job, hvis jeg ikke kan parkere, når jeg kommer retur. Det er skattekroner, kommunen ikke får, når jeg siger nej.

Det er ikke, fordi Københavns Kommune scorer højt på listen over erhvervsvenlighed, faktisk ligger København helt i bund. Dette forslag gør det ikke nemmere at arbejde i København.

Jeg er klar over, at jeg med forslaget stadig kan køre ind i mit kvarter, men når der kommer flere lignende områder i byen, bliver det ikke muligt at komme rundt i byen og til kvarterer, hvor jeg ikke selv har bopæl.

Jeg har brug for min bil til mit arbejde, og det er ikke noget, en elbil kan honorere.

Mit arbejde har ofte karakter af udrykning og kræver, at jeg har en bil stående klar. Jeg kan blive bedt om at rykke ud til f.eks. skybrud midt om natten eller køre til Rødby uden varsel.

København er en hovedstad med hovedstadsfunktioner, og vi bør kunne kræve trafikmæssig fremkommelighed for lovlige køretøjer.

Min rolle er at være tæt på Folketinget, centraladministrationen og diverse organisationer.

Jeg arbejder selvfølgelig sammen med andre samarbejdspartnere. De kommer udefra. De kan ligesom jeg ikke køre elbiler, så det er arbejde, der ikke længere vil blive udført og skattekroner til kommunen, som igen ikke bliver tjent.

Jeg har ikke høje forventninger om at blive hørt, det skulle i så fald blive første gang.

Svarnr.: 681 Borger

Vejnavn: Enghavevej

Postnr. og by: 1674 København V

Høringssvar:
Et problematisk forslag for borgere, der som jeg arbejder som enkeltpersonsvirksomhed og er afhængig af bil til at passe mit arbejde i hele landet. Elbil er ikke allemandseje og alle har ikke mulighed for "bare" at købe en anden bil eller rette ind efter en kommunal beslutning om nulemissionszone. Det har store konsekvenser for personer, som pga. arbejde eller livssituaiton har brug for bil. Det vil få konsekvenser for erhvervsdrivende i bydelen, hvis kunder i forvejen mærker de færre parkeringspladser til benzinbiler. Og endelig vil det få betydning for families og venners mulighed for at komme på besøg og være i byen. For mange (skattebetalende) borgere er byen ved at blive en eksklusiv borg, der langsomt lukker sig for bilister, der ikke makker ret.

Svarnr.: 682 Borger

Vejnavn: Krusågade

Postnr. og by: 1719 København V

Høringssvar:
Ja tak sæt i gang
Både taxi og flex trafik kører allerede på el
De fleste busser og varevogne er også så småt på el
I Vesterbros små gader skal der ikke køre tung trafik
Så Undgår vi også venstresvings ulykker
Forslaget burde allerede være sat i gang og gælde hele Kbh.
Det drejer sig om vilje og ansvar
Mvh
Nadia

Svarnr.: 683 Borger

Vejnavn: Flaskehalsen

Postnr. og by: 1799 København V

Høringssvar:

Kære Borgerrepræsentation

Forslaget om en nulemissionszone på Indre Vesterbro indebærer, at kun nulemissionskøretøjer må køre i zonen, mens beboere inden for zonens afgrænsning undtages fra kørselsforbuddet for fossilbiler.

Da Carlsberg Byen ligger uden for den foreslåede zone, vil beboere her ikke være omfattet af undtagelserne.

Det og andre forhold skaber en række konsekvenser, som endnu ikke er tilstrækkeligt belyst, og som vi mener, Borgerrepræsentationen er nødt til at forholde sig konkret til, inden forslaget gennemføres.

Vi forventer også, at forvaltningen forholder sig til nedenstående punkter og vender tilbage med svar, vi som beboere i grundejerforeningen kan se os selv i.

Vi er vesterbroere – også i praksis

Beboere i Carlsberg Byen er en integreret del af Vesterbro. Vores hverdag er knyttet til bydelen: vores praktiserende læger, vuggestuer, børnehaver, skoler, fritidsaktiviteter og øvrige kommunale serviceydelser ligger i vidt omfang inden for den foreslåede nulemissionszone. Det er her, vi afleverer vores børn, går til læge, handler og færdes til daglig, hvilket også hænger sammen med, at en væsentlig del af de kommunale servicefunktioner fortsat er placeret uden for den ny bydel.

Med forslaget gives der adgang til zonen for alle nulemissionskøretøjer – uanset bopæl – mens beboere i Carlsberg Byen uden elbil afskæres fra at køre til helt almindelige og nødvendige gøremål i deres egen bydel.

Det betyder i praksis, at en borger bosat langt fra Vesterbro, men med elbil, får større mobilitet i området end beboere, der bor få meter uden for zonegrænsen, betaler kommuneskat og benytter – og er afhængige af – de samme kommunale tilbud.

Det rejser et grundlæggende spørgsmål. Når beboere inden for zonen får særlige undtagelser for hverdagskørsel, mens beboere lige uden for zonen – men med deres liv og serviceydelser inden for den – ikke gør, skabes der en åbenlys og urimelig forskelsbehandling, som ikke kan begrundes sagligt.

Desuden vil borgere bosat i eksempelvis Risskov, Bredballe, Hasseris eller for dens sags skyld i Rudersdal Kommune – forudsat adgang til elbil – kunne køre frit til og fra Indre Vesterbro. Samtidig vil vi, der har vores daglige liv og kommunale serviceydelser i området, blive afskåret fra samme mulighed.

Det er også væsentligt at bemærke, at husstandsindkomsten i 25 %-fraktilen i Carlsberg Byen ligger på niveau med øvrige københavnere, og at det primært er den øverste indkomstfraktil, der trækker gennemsnittet op. En zoneregulering, der i praksis knytter adgang til bydelen til biltype frem for bopæl eller faktisk tilknytning, indebærer derfor (systematisk) forskelsbehandling.

Ud over spørgsmålet om ligebehandling rejser forslaget også væsentlige og uafklarede konsekvenser for trafikafvikling og byrum.

Trafikken flyttes – den forsvinder ikke

Hvordan vil Borgerrepræsentationen sikre, at trafikken ikke blot flyttes fra Indre Vesterbro og over mod og til Carlsberg Byen?

Det gælder i forhold til:

• øget gennemkørende trafik - i et i forvejen trafiksikkerhedssvagt område, som I har skudt til 2027 at finde løsninger på. 4 % af beboerne har oplevet ulykker og 26 % nærvedulykker det seneste år. Hver tredje beboer føler sig utryg eller meget utryg til fods og på cykel i bydelen.

• øgede emissioner uden for zonen. Og det i et tæt bebygget område, hvor befolkningstætheden pt. er 16.841 indbyggere pr. kvadratkilometer (endnu inden færdiggørelsen) til sammenligning er den gennemsnitlige befolkningstæthed i kommunen 7.364 indbyggere pr. kvadratkilometer.

• fysisk belastning af veje, byrum og infrastruktur

Der er en reel risiko for, at bilister – både private og erhverv – vil søge uden om zonen og benytte alternative ruter lige uden for afgrænsningen.

Formålet om bedre luftkvalitet på Indre Vesterbro risikerer dermed at blive opnået ved, at forurening og trafikbelastning flyttes til naboområder.

Offentlig pris, privat regning?

Carlsberg Byen er fortsat et privat område. Drift og vedligehold af veje, pladser og byrum betales i praksis og især af beboerne gennem grundejerforeningen – på trods af at bydelen rummer parker, offentlige pladser, kulturinstitutioner, turistattraktioner, uddannelsesinstitutioner (10.900 studie og skolepladser) og erhverv (10.000 arbejdspladser).

Hvis Carlsberg Byen i praksis kommer til at fungere som trafik- og parkeringsbuffer for indre Vesterbro, er det ikke rimeligt, at omkostningerne alene bæres af beboerne – i modsætning til nabokvarterer som Humlebyen, Alsgadekvarteret eller villakvartererne på Valby Bakke.

Parkering: kommunal beslutning for beboernes regning

Parkering er et helt centralt og uafklaret spørgsmål i forslaget.

Hvis fossilbiler ikke længere kan køre ind i zonen, vil mange bilister være nødt til at stille bilen ved zonens grænse og fortsætte med offentlig transport. For udefrakommende er Carlsberg Byen et oplagt valg. Carlsberg Byen har et veludviklet parkeringsanlæg under jorden og adgang til S-tog.

Konsekvenserne for beboernes økonomi kan blive massive.

Hvorfor?

Fordi:

• Kun ganske få har - af økonomiske årsager - faste parkeringspladser af (49.200 kr. årligt)

• Langt de fleste beboere betaler i dag 17.880 kr. årligt for at konkurrere om parkeringspladserne

• Øget efterspørgsel vil gøre parkering markant sværere og presse priserne yderligere op. Dette er helt almindelig udbud og efterspørgsel – men regningen risikerer at lande ét sted.

Som beboere i Carlsberg Byen er det især os og ikke erhverv, der gennem grundejerforeningen stiller veje og infrastruktur til rådighed.

Særligt fordi udviklingsselskabet Carlsberg Byen, der ejer det parkeringsmonopol, vi er tvunget ind i (da vi ulig andre københavnere ikke har ret til at købe kommunal p-licens) gennem servitutter har sikret sig, at de kun betaler ca. 10 % pr. m■for p-kældrene i grundejerforeningsbidrag, mens beboerne betaler 100 % – på trods af at grundejerforeningen stiller veje og infrastruktur til rådighed for deres indtægtsgrundlag, og at vi samtidig betaler grundskyld for den grund, hvis undergrund andre tjener på.

Ligeledes har udviklingsselskabet på grundejerforeningens vegne givet erhvervene 30 års frihed fra at betale for drift og vedligehold af udendørsserveringsområder - uden at spørge grundejerforeningens medlemmer vel at mærke.

Klima-, Miljø- og Teknikforvaltningen har lovet at lave trafiktælling i Carlsberg Byen. De har til gengæld konkluderet, at hvis der er mere end 50 % udefrakommende trafik, vil de regulere trafikken - ikke blot overtage vejen, sådan som vi kunne forvente.

Ligeledes vil de tælle alt, der opholder sig i bydelen i 10 minutter som ekstern måltrafik.

Vi kan ikke acceptere, at kommunen betegner trafikken som "måltrafik", fordi bilerne nu bliver nødsaget til at parkere eller holde i kø i området i 10 minutter og derfor ikke tæller med ved trafiktælling, og således overlader en endnu større regning til beboerne.

"Ingen kvaler" dur ikke. Carlsberg-boerne betaler, og ingen tur bør være gratis på vores regning.

Afslutning og konkrete forslag

Bilparken er allerede under forandring, og kommunens investeringer i ladeinfrastruktur har skabt klare incitamenter til omstilling. Spørgsmålet er derfor ikke om vi skal omstille os – men hvordan.

Vi opfordrer Borgerrepræsentationen til at tage ansvar for konsekvenserne og arbejde videre med følgende løsninger:

• Udvid nulemissionszonen, så Carlsberg Byen indgår

• Udvid undtagelserne så beboere på hele Vesterbro som minimum er omfattet

• Kommunalisér Carlsberg Byen fuldt ud, hvis bydelen skal fungere som offentlig infrastruktur

• Opkøb parkeringsanlæggene eller indfør kommunal styring af kapacitet og priser

• Giv beboere i Carlsberg Byen lige ret til kommunal parkeringslicens

Vi ønsker at bidrage konstruktivt til den grønne omstilling – men ikke på en måde, hvor byrderne skubbes videre til dem, der i forvejen står uden for de rettigheder, andre københavnere tager for givet.

Vi opfordrer Borgerrepræsentationen til at sikre, at forvaltningen grundigt belyser konsekvenserne af forslaget og besvarer de centrale spørgsmål, vi som beboere har rejst, inden beslutningen træffes. Det er afgørende for at undgå uretfærdig forskelsbehandling og sikre, at vores hverdag og investeringer i bydelen ikke bliver ramt.

Svarnr.: 684 Borger

Vejnavn: Bohrsgade

Postnr. og by: 1799 København V

Høringssvar:
Kære Borgerrepræsentation
Forslaget om en nulemissionszone på Indre Vesterbro indebærer, at kun nulemissionskøretøjer må køre i zonen, mens beboere inden for zonens afgrænsning undtages fra kørselsforbuddet for fossilbiler.

Da Carlsberg Byen ligger uden for den foreslåede zone, vil beboere her ikke være omfattet af undtagelserne.

Det og andre forhold skaber en række konsekvenser, som endnu ikke er tilstrækkeligt belyst, og som vi mener, Borgerrepræsentationen er nødt til at forholde sig konkret til, inden forslaget gennemføres.

Vi forventer også, at forvaltningen forholder sig til nedenstående punkter og vender tilbage med svar, vi som beboere i grundejerforeningen kan se os selv i.

Vi er vesterbroere – også i praksis

Beboere i Carlsberg Byen er en integreret del af Vesterbro. Vores hverdag er knyttet til bydelen: vores praktiserende læger, vuggestuer, børnehaver, skoler, fritidsaktiviteter og øvrige kommunale serviceydelser ligger i vidt omfang inden for den foreslåede nulemissionszone. Det er her, vi afleverer vores børn, går til læge, handler og færdes til daglig, hvilket også hænger sammen med, at en væsentlig del af de kommunale servicefunktioner fortsat er placeret uden for den ny bydel.

Med forslaget gives der adgang til zonen for alle nulemissionskøretøjer – uanset bopæl – mens beboere i Carlsberg Byen uden elbil afskæres fra at køre til helt almindelige og nødvendige gøremål i deres egen bydel.

Det betyder i praksis, at en borger bosat langt fra Vesterbro, men med elbil, får større mobilitet i området end beboere, der bor få meter uden for zonegrænsen, betaler kommuneskat og benytter – og er afhængige af – de samme kommunale tilbud.

Det rejser et grundlæggende spørgsmål. Når beboere inden for zonen får særlige undtagelser for hverdagskørsel, mens beboere lige uden for zonen – men med deres liv og serviceydelser inden for den – ikke gør, skabes der en åbenlys og urimelig forskelsbehandling, som ikke kan begrundes sagligt.

Desuden vil borgere bosat i eksempelvis Risskov, Bredballe, Hasseris eller for dens sags skyld

i Rudersdal Kommune – forudsat adgang til elbil – kunne køre frit til og fra Indre Vesterbro. Samtidig vil vi, der har vores daglige liv og kommunale serviceydelser i området, blive afskåret fra samme mulighed.

Det er også væsentligt at bemærke, at husstandsindkomsten i 25 %-fraktilen i Carlsberg Byen ligger på niveau med øvrige københavnere, og at det primært er den øverste indkomstfraktil, der trækker gennemsnittet op. En zoneregulering, der i praksis knytter adgang til bydelen til biltype frem for bopæl eller faktisk tilknytning, indebærer derfor (systematisk) forskelsbehandling.

Ud over spørgsmålet om ligebehandling rejser forslaget også væsentlige og uafklarede konsekvenser for trafikafvikling og byrum.

Trafikken flyttes – den forsvinder ikke

Hvordan vil Borgerrepræsentationen sikre, at trafikken ikke blot flyttes fra Indre Vesterbro og over mod og til Carlsberg Byen?

Det gælder i forhold til:

• øget gennemkørende trafik - i et i forvejen trafiksikkerhedssvagt område, som I har skudt til 2027 at finde løsninger på. 4 % af beboerne har oplevet ulykker og 26 % nærvedulykker det seneste år. Hver tredje beboer føler sig utryg eller meget utryg til fods og på cykel i bydelen.

• øgede emissioner uden for zonen. Og det i et tæt bebygget område, hvor befolkningstætheden pt. er 16.841 indbyggere pr. kvadratkilometer (endnu inden færdiggørelsen) til sammenligning er den gennemsnitlige befolkningstæthed i kommunen 7.364 indbyggere pr. kvadratkilometer.

• fysisk belastning af veje, byrum og infrastruktur

Der er en reel risiko for, at bilister – både private og erhverv – vil søge uden om zonen og benytte alternative ruter lige uden for afgrænsningen.

Formålet om bedre luftkvalitet på Indre Vesterbro risikerer dermed at blive opnået ved, at forurening og trafikbelastning flyttes til naboområder.

Offentlig pris, privat regning?

Carlsberg Byen er fortsat et privat område. Drift og vedligehold af veje, pladser og byrum betales i praksis og især af beboerne gennem grundejerforeningen – på trods af at bydelen rummer parker, offentlige pladser, kulturinstitutioner, turistattraktioner, uddannelsesinstitutioner (10.900 studie og skolepladser) og erhverv (10.000 arbejdspladser).

Hvis Carlsberg Byen i praksis kommer til at fungere som trafik- og parkeringsbuffer for indre Vesterbro, er det ikke rimeligt, at omkostningerne alene bæres af beboerne – i modsætning til nabokvarterer som Humlebyen, Alsgadekvarteret eller villakvartererne på Valby Bakke.

Parkering: kommunal beslutning for beboernes regning

Parkering er et helt centralt og uafklaret spørgsmål i forslaget.

Hvis fossilbiler ikke længere kan køre ind i zonen, vil mange bilister være nødt til at stille bilen ved zonens grænse og fortsætte med offentlig transport. For udefrakommende er Carlsberg Byen et oplagt valg. Carlsberg Byen har et veludviklet parkeringsanlæg under jorden og adgang til S-tog.

Konsekvenserne for beboernes økonomi kan blive massive.

Hvorfor?

Fordi:

• Kun ganske få har - af økonomiske årsager - faste parkeringspladser af (49.200 kr. årligt)

• Langt de fleste beboere betaler i dag 17.880 kr. årligt for at konkurrere om parkeringspladserne

• Øget efterspørgsel vil gøre parkering markant sværere og presse priserne yderligere op. Dette er helt almindelig udbud og efterspørgsel – men regningen risikerer at lande ét sted.

Som beboere i Carlsberg Byen er det især os og ikke erhverv, der gennem grundejerforeningen stiller veje og infrastruktur til rådighed.

Særligt fordi udviklingsselskabet Carlsberg Byen, der ejer det parkeringsmonopol, vi er tvunget ind i (da vi ulig andre københavnere ikke har ret til at købe kommunal p-licens) gennem servitutter har sikret sig, at de kun betaler ca. 10 % pr. m■for p-kældrene i grundejerforeningsbidrag, mens beboerne betaler 100 % – på trods af at grundejerforeningen stiller veje og infrastruktur til rådighed for deres indtægtsgrundlag, og at vi samtidig betaler grundskyld for den grund, hvis undergrund andre tjener på.

Ligeledes har udviklingsselskabet på grundejerforeningens vegne givet erhvervene 30 års frihed fra at betale for drift og vedligehold af udendørsserveringsområder - uden at spørge grundejerforeningens medlemmer vel at mærke.

Klima-, Miljø- og Teknikforvaltningen har lovet at lave trafiktælling i Carlsberg Byen. De har til gengæld konkluderet, at hvis der er mere end 50 % udefrakommende trafik, vil de regulere trafikken - ikke blot overtage vejen, sådan som vi kunne forvente.

Ligeledes vil de tælle alt, der opholder sig i bydelen i 10 minutter som ekstern måltrafik.

Vi kan ikke acceptere, at kommunen betegner trafikken som "måltrafik", fordi bilerne nu bliver nødsaget til at parkere eller holde i kø i området i 10 minutter og derfor ikke tæller med ved trafiktælling, og således overlader en endnu større regning til beboerne.

"Ingen kvaler" dur ikke. Carlsberg-boerne betaler, og ingen tur bør være gratis på vores regning.

Afslutning og konkrete forslag

Bilparken er allerede under forandring, og kommunens investeringer i ladeinfrastruktur har skabt klare incitamenter til omstilling. Spørgsmålet er derfor ikke om vi skal omstille os – men hvordan.

Vi opfordrer Borgerrepræsentationen til at tage ansvar for konsekvenserne og arbejde videre med følgende løsninger:

• Udvid nulemissionszonen, så Carlsberg Byen indgår

• Udvid undtagelserne så beboere på hele Vesterbro som minimum er omfattet

• Kommunalisér Carlsberg Byen fuldt ud, hvis bydelen skal fungere som offentlig infrastruktur

• Opkøb parkeringsanlæggene eller indfør kommunal styring af kapacitet og priser

• Giv beboere i Carlsberg Byen lige ret til kommunal parkeringslicens

Vi ønsker at bidrage konstruktivt til den grønne omstilling – men ikke på en måde, hvor byrderne skubbes videre til dem, der i forvejen står uden for de rettigheder, andre københavnere tager for givet.

Vi opfordrer Borgerrepræsentationen til at sikre, at forvaltningen grundigt belyser konsekvenserne af forslaget og besvarer de centrale spørgsmål, vi som beboere har rejst, inden beslutningen træffes. Det er afgørende for at undgå uretfærdig forskelsbehandling og sikre, at vores hverdag og investeringer i bydelen ikke bliver ramt urimeligt.

Med venlig hilsen

Ejerforeningerne Mineralvandshuset, Mineralvandsfabrikken, Købkes Hus, Jakobsens Hus, Bindesbølls Hus, Scherfig Hus, Rothe Hus, Steenstrup Hus, Pasteurs Tårn

Svarnr.: 685 På vegne af interesseorganisation eller borger Miljøstyrelsen

Høringssvar:
Miljøstyrelsen fremsender hermed høringssvar vedr. Københavns Kommunes forslag til etablering af en nulemissionszone på Indre Vesterbro.

Vedr. nulemissionszonens afgrænsning:
Det er i forslaget beskrevet, at Halmtorvet og Skelbækgade fra Kødboderne til Halmtorvet indgår i nulemissionszonen, mens de øvrige veje, der afgrænser zonen, ikke er en del af zonen. Der er imidlertid på side 4 (figur 1) markeret en adgangsvej til DGI Byen parkering via Staldgade, som ikke er en del af zonen, hvorfor det ikke er nødvendigt med en adgangsvej.

Det er i forslaget beskrevet, at der er adgang til Saga P-hus fra Vesterbrogade samt udkørsel via Sankt Jørgens Allé. Imidlertid synes det ikke muligt grundet vejens forløb at foretage et venstresving på Vesterbrogade for at køre ind i P-huset (midterhelle og spærrelinje). Af samme årsag synes det ej heller muligt ved udkørsel at foretage et venstresving fra Vesterbrogade ind på Sankt Jørgens Allé. Det bemærkes endvidere, at Sankt Jørgens Allé, som befinder sig i nulemissionszonen, ikke er markeret som en adgangsvej til P-huset på side 4 (figur 1).

Vedr. trafikberegninger:
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.

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).

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.

Vedr. antallet af offentlige parkeringspladser i umiddelbar nærhed af zonen:
Det er i forslaget beskrevet, at der i randområderne omkring nulemissionszonen 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).

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? I "Resultat af foranalyse om forslag til nulemissionszone" er effekten af zonens etablering på luftforurening og støj opgjort i samfundsøkonomisk værdi i mio. kr. pr. år, hvorfor er dette udeladt i det endelige forslag?

Eventuelle spørgsmål vedrørende høringssvaret kan rettes til Miljøstyrelsen.

Miljøstyrelsen
Att: Miljø og Produktion
mst@mst.dk

Svarnr.: 686 På vegne af interesseorganisation eller borger Handicapråd København

Høringssvar:
Handicaprådets høringssvar vedr. forslag til nulemissionszone på Indre Vesterbro

Handicaprådet takker for muligheden for at afgive høringssvar vedr. forslag til nulemissionszone på Indre Vesterbro.

Handicaprådet er glade for, at handicapkøretøjer er undtaget kravene til nulemissionszonen og dermed kan færdes indenfor zonen. Dog vil rådet gøre forvaltningen opmærksom på, at mange borgere med et handicap benytter almindelige biler, som ikke nødvendigvis klassificeres som handicapkøretøjer. Det er vigtigt, at også disse borgere – som har et handicapkort tilknyttet deres køretøj samt tilladelse til at parkere på handicapparkeringspladser – også er undtaget kravene og dermed har mulighed for at færdes i zonen.

I den forbindelse undrer Handicaprådet sig over, at disse almindelige køretøjer, tilhørende borgere med handicap, ikke er inkluderet i listen over køretøjer med mulighed for dispensation. Dette kan med fordel præciseres i forslaget.

Ydermere ønsker Handicaprådet at gøre opmærksom på vigtigheden af flere handicapparkeringspladser i København, herunder på Vesterbro. Der er en stor mangel på handicapparkeringspladser, hvorfor det er helt centralt at dette forslag om nulemissionszone på Indre Vesterbro ikke mindsker antallet af handicapparkerings-pladser, da disse sikrer, at borgere med handicap har adgang til byen, på lige fod med kommunens øvrige borgere.

På vegne af Handicaprådet

Janne Sander
Forperson for Handicaprådet i Københavns Kommune

Bilag 1 af 1 for Svarnr. 686: 20260316T08-17_Handicapraadets hoeringssvar vedr. forslag til nulemissionszone paa Indre Vesterbro.pdf - Side 1 af 1

Svarnr.: 687 Borger

Vejnavn: Vesterbrogade

Postnr. og by: 1620 København V

Høringssvar:
Som nærmeste nabo til den foreslåede nulemissionszone (bosiddende på Vesterbrogade umiddelbart efter krydset ved Enghavevej) ser jeg positivt på muligheden for at afgive et høringssvar til forslaget.

Jeg vil indledningsvist gerne anerkende og rose Borgerrepræsentationen for at have et tydeligt fokus på CO_2-udledning, luftforurening og støj fra den omfattende trafik i København. Ambitionen om en grønnere by er både nødvendig og prisværdig. Jeg må imidlertid konstatere, at jeg ikke overvejende ser positivt på det konkrete forslag til nulemissionszone på Vesterbro, da de reelle effekter efter min vurdering i høj grad er problematiske og i flere tilfælde blot flytter problemerne frem for at løse dem.

1. Forurening, støj og trængsel flyttes – reduceres ikke

Af forvaltningens eget materiale fremgår det, at ca. 50 % af trafikken på Vesterbrogade er gennemkørende trafik, og at "50 % af turene vil skifte til andre destinationer i randområderne". Dette indikerer tydeligt, at en betydelig del af trafikken – og dermed forurening, støj og CO_2-udledning – ikke forsvinder, men flyttes til nabokvarterer og tilstødende veje. Det virker usolidarisk over for de øvrige vesterbroere og naboer på Frederiksberg.

Det fremgår endvidere, at:

Der forventes et ekstra parkeringsbehov på ca. 5.200 biler pr. hverdagsdøgn i randområderne.
Mellem 1.200 og 3.000 af disse biler vil skulle parkere i dagtimerne, svarende til 6–15 % af den samlede kapacitet.
Belægningsprocenten i disse områder i forvejen ligger mellem 75–100 %, hvilket betyder, at kapaciteten i praksis flere steder vil blive overskredet.
Dette vil uundgåeligt medføre øget søgetrafik, kørsel i ring og tomgang – særligt i allerede belastede kryds som Vesterbrogade/Enghavevej/Kingosgade, hvor der i forvejen er begrænset plads i drejebaner og hyppige trafikale flaskehalse.

Forvaltningen vurderer selv, at de berørte biler vil køre ca. 1 km ekstra pr. tur, svarende til ca. 5.200 ekstra kørte kilometer pr. hverdagsdøgn. Det står i direkte modsætning til ambitionen om at reducere CO_2-udledningen.

2. Parkeringsforhold forværres markant for beboere

Forslaget indebærer færre parkeringspladser til os med beboerlicens, uden at der samtidig skabes realistiske alternativer. Når både beboere og gæster til zonen tvinges til at parkere udenfor området, vil det føre til:

Øget pres på parkeringspladser i randområderne
Mere kørsel i ring for at finde parkering
Yderligere trængsel og lokal forurening
3. Manglende proportionalitet og social slagside

Det er for mange beboere ikke realistisk at investere i elbil på nuværende tidspunkt – hverken økonomisk eller praktisk. Forslaget rammer derfor skævt og risikerer at ekskludere borgere uden at tilbyde reelle overgangsløsninger.

Samtidig vurderer jeg, at den samlede klima- og miljøeffekt er minimal i forhold til de

betydelige lokale konsekvenser. Hvis nulemissionszoner for alvor skal batte, bør indsatsen ske mere sammenhængende og på et nationalt eller mindst byomfattende niveau – ikke gennem fragmenterede zoner, der blot flytter belastningen.

4. Afgrænsning af zonen er uhensigtsmæssig

Enten bør forslaget droppes i sin nuværende form, eller også bør zonen udvides til hele Vesterbro for at undgå de markante randzoneeffekter. Dette vil dog fortsat være usolidarisk over for Vesterbro, Sydhavnen, Valby og Indre By, der vil opleve en større søgning efter parkeringspladser og alternative køreruter i deres lokalområde. Alternativt foreslår jeg, at undtagelser for beboere som minimum omfatter alle beboere i Vesterbros parkeringszone eller de nærmest tilstødende veje.

Afslutning

Sammenfattende mener jeg, at forslaget er for tidligt, utilstrækkeligt belyst i forhold til konsekvenserne for nabokvarterer og mangler en realistisk vurdering af de faktiske klima- og miljøgevinster. Klima, luftforurening og støj flyttes til randområderne – men dette nævnes ikke tilstrækkeligt klart i forslaget.

Jeg opfordrer derfor kommunen til at genoverveje forslaget i sin nuværende form og arbejde videre med løsninger, der reelt reducerer den samlede trafik og forurening, frem for blot at flytte den.

Mikkel Lund Nilsen - Vesterbrogade 120B 1. Sal

Svarnr.: 688 På vegne af interesseorganisation eller borger Radius Elnet A/S

Høringssvar:
Vedhæftet høringssvar fra Radius Elnet

Bilag 1 af 1 for Svarnr. 688: 20260316T08-37_Hoeringssvar nulemission Vesterbro_Radius.pdf - Side 1 af 2

Svarnr.: 689 På vegne af interesseorganisation eller borger Settlementet Børn og Unge, Valdemarsgade 4, 1665 Kbh V

Høringssvar:
Settlementet Børn og Unge er en klubinstitution for børn og unge i alderen 10 - 18 år - vi har flere matrikler i bydelen og har også en gadeplansindsats med udegående medarbejdere.
Som grundholdning bakker vi op om alle tiltag der understøtter et bedre miljø/ et bedre børneliv - forslaget om nulmissionszone ligger dog på kanten af hvad vi kan se fornuft i.
Dels ligner det - som vi læser tallene - en minimal gevinst på CO2 besparelsen - dels flytter vi en del af besparelsen over i hovedet på børn/ unge i de nærliggende områder.
Vi tænker tiltaget er for isoleret til at have en effekt og tænker bydelen som sådan vil føle sig generet ift besøgende/ gæster/ andre samarbejdspartnere.
Med venlig hilsen
Ledelsen
Settlementet Børn og Unge

Svarnr.: 690 På vegne af interesseorganisation eller borger Vesterbro Sogns Menighedsråd

Høringssvar:
Høringssvar på forslag til Nulemissionszone på Indre Vesterbro

Vesterbro den 16. marts 2026
Til Klima-, Miljø- og Teknikforvaltningen.
Sagsnr. 2026-0007346

I Menighedsrådet for Vesterbro sogn, er vi stærkt bekymrede for kirkelivet i forbindelse med indføring af en nulemissionszone på Indre Vesterbro, da 6 af vores 7 folkekirker ligger inden for denne zone. Det drejer sig om følgende kirker:

- Mariakirken, Istedgade 20, 1650 København
- Eliaskirken, Vesterbrogade 49, 1620 København
- Apostelkirken, Saxogade 13, 1662, København
- Kristkirken, Enghave Plads 18, 1670 København
- Sankt Matthæus Kirke, Matthæusgade 31, 1666 København
- Gethsemane Kirke, Dannebrogsgade 53, 1660 København

Bekymring 1: Menighedens mulighed for adgang til deltagelse i kirkelige handlinger
Hvis forslaget gennemføres, bør kommunen give mulighed for at kirkelige handlinger kan finde sted i kirkerne, det vil sige dåb, konfirmationer, bryllupper og begravelser. Ved disse handlinger kommer folk ofte langvejs fra, og der er ofte folk der er dårligt gående. Man kan ikke forvente, at alle kan have elbiler til rådighed. Det ville være frygteligt, hvis en familie eller nærtstående bliver afskåret for at deltage i disse handlinger. Kommunen bør derfor sørge for, at der er mulighed for at kirkerne kan udstede en midlertidig tilladelse til kørsel og parkering i og omkring kirkerne, i forbindelse med disse handlinger. Menighedsrådet bemærker i den forbindelse, at parkerings restriktioner naturligvis skal overholdes af bilisten.

Bekymring 2: Levering til kirkelige handlinger
I forbindelse med flere kirkelige handlinger har vi forskellige leverandører, der kommer med blandt andet blomster f.eks. til begravelser. Det vil være sørgeligt hvis kranse, bårebuketter eller selve kistepynten ikke kan leveres til kirken pga. denne zone. Ligeledes får vi af og til leveret mad til de arrangementer der er i kirkerne.

Bekymring 3: Nødvendig kørsel i forbindelse med kirkelige handlinger
I forbindelse med begravelser kommer der af og til bedemænd også langvejs fra, som man ikke kan forvente kommer i rustvogn alene pga. afstanden. Vi har ikke umiddelbart kendskab til rustvogne, som kører på el, og det bliver svært at fragte kisterne til og fra kirkerne uden en

rustvogn. I forbindelse med begravelserne ser vi af og til også behovet for at køre i ligtog, f.eks. ved kistenedsættelse på en kirkegård.

I forbindelse med bryllupper og konfirmationer ses det ofte at brudepar og konfirmander bliver fragtet til og fra kirken i special køretøjer eller veteranbiler.
Derfor ser vi et kæmpe behov for, at der ved kirkelige handlinger bliver mulighed for at dispensere fra reglerne, hvis der vedtages at indføre en nulemissionszone på Indre Vesterbro.
Tal fra sognets statistik-opgørelse fra kalenderåret 2024 til illustration af hvor stort omfanget er:

- Bisættelser/begravelser: 5.664 deltagere fordelt på 74 bisættelser/begravelser
- Konfirmationer: 3.744 deltagere fordelt på 12 konfirmationer
- Vielser: 3.765 deltagere fordelt på 73 vielser
- Dåb: 8.249 deltagere fordelt på 141 dåbs-gudstjenester. Derudover var der 1.929 deltagere i 18 højmesser med dåb.
- Udover de kirkelige handlinger oplistet ovenfor, har vi i 2024 afholdt 729 gudstjenester, hvor der har deltaget 47.050 personer. Endelig foregår der mange andre aktiviteter i kirkerne, hvor vi i 2024 havde 66.028 deltagere til 1.724 forskellige aktiviteter ud over de kirkelige handlinger og gudstjenester.

På vegne af Vesterbro Sogns Menighedsråd
Med venlig hilsen

Randi Stenholt-Jacobsen
Administrationschef

Bilag 1 af 1 for Svarnr. 690: 20260316T09-43_Hoeringssvar paa forslag til Nulemissionszone paa Indre Vesterbro marts 2026. Folkekirken Vesterbro.pdf - Side 1 af 2

Svarnr.: 691 Borger

Vejnavn: Faksegade

Postnr. og by: 2100 København Ø

Høringssvar:
Jeg kommer på Vesterbro flere gange om ugen, elsker bydelen højere end resten af byen. Tiltag for at gøre bydelen endnu bedre har ofte været en stor succes. Men at etablere en zone, hvor personer ude for bydelen ikke er velkomne på samme vilkår som beboerne virker helt forkert. Jeg har sjældent brug for at komme i bydelen i bil, men hvis behovet opstår fremover må jeg sige at det virker mærkeligt, at jeg og andre "udefra" skal opleve at blive standset eller få en bøde. Vesterbro er en integreret del af byen, på lige fod med alle andre bydele

Svarnr.: 692 Borger

Vejnavn: Oxford Have

Postnr. og by: 2300 København S

Høringssvar:
Dette er jo bare ENDNU et bevis på at Miljø- og Teknikforvaltningen (med Line Barfod i front) er helt ude af trit med virkeligheden - og med hvad FLERTALLET af befolkningen ønsker !!

Hvad med alle os Erhvervsdrivende som hver dag kommer langvejsfra for at arbejde i bydelen (Indre Vesterbro) - og som IKKE har en el-bil...

Er vi så TVUNGET til at skulle tage den Offentlig Transport (Tog og Bus) !?!?

- I så fald kan jeg lige så begynde at lede efter et andet sted at have min butik / forretning - da det SLET ikke ville kunne betale sig for mig (og vores ansatte) at blive på Vesterbro !!

Så hvis det er Butiksdød der er målet - så er Line Barfod godt på vej til at lykkes med det !!

- Først med nedlægningen af flere 1000 P-pladser...

- og NU med dette åndssvage projekt...

Svarnr.: 693 Borger

Vejnavn: Stenderupgade

Postnr. og by: 1738 København V

Høringssvar:
Jeg er beboer på Vesterbro med to små børn og ejer af en ikke-elbil, som jeg ikke har råd til at udskifte inden 2028. Bilen bruger jeg også til mit arbejde, og den er derfor uundværlig i vores dagligdag. Derudover har jeg i den nærmeste familie og vennekreds mange mennesker, der heller ikke endnu er skiftet til elbil, og som vi ikke vil kunne få besøg af efter 2028 med mindre de kan tage offentlig transport. Dette er langt fra altid muligt f.eks. på grund af bedsteforældrenes alder. Derfor støtter jeg ikke en indførelse af nulemissionszone allerede fra 2028, og mener det er værd at bemærke at skiftet til elbiler sker løbende og af sig selv og ikke behøver et forbud af ikke-elbiler.

Svarnr.: 694 Borger

Vejnavn: Vesterbrogade

Postnr. og by: 1620 København V

Høringssvar:
Jeg synes forslaget skal droppes. Vesterbro skal ikke gøres til prøveklud for den slags projekter, som vil besværliggøre dagligdagen for mange og medføre yderligere administrative byrder og omkostninger.
Forslaget er bare endnu et skridt i venstrefløjens hetz mod biler i byen.
Det er formynderisk og batter ikke stort i det overordnede klimaregnskab – flytter blot trafikken til andre områder.
Det vil gå ud over arbejdspladser og de handlende i bydelen og vil givet på sigt medføre endnu færre parkeringspladser for os beboere med en benzindrevet bil. I forvejen kniber det gevaldigt med at finde pladser.
Jeg er 79 år gammel og ret dårligt gående.
Med venlig hilsen
Bjarne Larsen
Vesterbrogade 43, 3. th
1620 København V

Svarnr.: 695 Borger

Vejnavn: Kingosgade

Postnr. og by: 1623 København V

Høringssvar:

Høringssvar vedrørende forslag om nulemissionszone på Indre Vesterbro

1. Manglende dokumentation og erfaringsgrundlag

Jeg savner grundlæggende, at høringsmaterialet indeholder dokumenterede erfaringer fra den eksisterende nulemissionszone på Nørrebro.

Det fremgår ikke:

- Hvad det konkret har kostet at indføre og håndhæve zonen
- Hvilke målbare effekter der er opnået
- Hvordan disse effekter er dokumenteret og adskilt fra den generelle og allerede igangværende udvikling i bilparken

Uden et solidt og transparent erfaringsgrundlag fremstår det uansvarligt at udvide ordningen til nye bydele. Før så indgribende reguleringer foreslås, bør der foreligge dokumentation for reel effekt, proportionalitet og omkostningseffektivitet.

2. Håndhævelse, kontrol og afledte effekter

Forslaget fremstår uafklaret i forhold til håndhævelse.

Det er urealistisk at forvente, at politiet har kapacitet til effektiv kontrol. Alternativet synes at være kamerabaseret overvågning, hvilket rejser væsentlige spørgsmål om privatliv, økonomi og administrative byrder.

Samtidig savnes en reel analyse af de afledte trafikale effekter – herunder øget trafik, parkeringstryk og omkørsel i tilstødende områder, særligt Frederiksberg. Det fremgår ikke, om eller hvordan nabokommunen er inddraget, på trods af at konsekvenserne uundgåeligt vil krydse kommunegrænsen.

Det fremgår heller ikke hvordan Vesterbro-beboere på Kingosgade med fossil biler skal forholde sig til parkering. Hvor har vi så reelt mulighed for at parkere med en lille (meget økonomisk!) benzin bil?

3. Sociale konsekvenser og skævvridning

Forslaget rammer socialt skævt.
Ikke alle borgere har økonomisk mulighed for – eller behov for – at skifte til elbil her og nu. En nulemissionszone vil i praksis fungere som et økonomisk adgangskrav til dele af byen og ramme borgere med ældre, men fuldt funktionsdygtige biler - ofte også af en størrelse, som gør, at der er plads til flere biler fremfor lange, tunge Elbiler.

Dette skaber vilkårlige og urimelige konsekvenser for borgere, der i praksis lever, arbejder og færdes i samme lokalområde, men stilles meget forskelligt afhængigt af økonomi og biltype.

4. Konsekvenser for erhvervsliv og håndværkere

Forslaget vil have alvorlige konsekvenser for erhvervslivet på Vesterbro.

Mange håndværkere, leverandører og servicevirksomheder har ikke realistisk mulighed for at omlægge hele deres bilflåde inden for den foreslåede tidsramme. Det er både økonomisk byrdefuldt og praktisk vanskeligt, blandt andet på grund af allerede indgåede leasingaftaler. I praksis vil det blot medføre, at flere vælger området fra – hvilket allerede ses i dag med mange tomme erhvervslokaler på grund af parkeringsforholdene. Det ses fx ikke på Gammel Kongevej.

Samtidig findes specialkøretøjer som stilladsvogne, kraner og tunge varebiler kun i meget begrænset omfang – eller slet ikke – som el-alternativer.

Konsekvenserne bliver:
- Færre håndværkere og leverandører, der vil tage opgaver i området
- Højere priser for reparationer og service for både erhverv og borgere
- Yderligere svækkelse af handels- og erhvervslivet på strøg som Vesterbrogade, Istedgade og Sønder Boulevard, som allerede er pressede

Det er vanskeligt at se, hvordan et i forvejen udfordret lokalt erhvervsliv skal kunne bære endnu flere restriktioner.

5. Ældre, pårørende og mobilitet

Forslaget overser konsekvenserne for ældre og dårligt gående borgere.

Jeg har selv ældre familiemedlemmer i zonen. Muligheden for, at pårørende uden elbil kan hente dem til lægebesøg, sociale arrangementer eller blot en udflugt, vil blive væsentligt forringet. Zonebegrænsninger, længere afstande og parkering langt væk kan i praksis gøre besøg vanskelige eller umulige for mange ældre.

6. Klima- og miljøperspektiv

Udskiftningen til elbiler i Danmark – og særligt i København – sker allerede meget hurtigt, også sammenlignet med andre europæiske lande. Andelen af benzin- og dieselbiler falder markant år for år, hvilket ses på i forvejen pressede parkeringsforhold, da økonomiske minibiler, bygget til bykørsel, udskiftes med store elbiler.

At fremskynde denne udvikling gennem tvang fremstår som symbolpolitik. Set i et livscyklusperspektiv er det ofte mere klimamæssigt ansvarligt at anvende eksisterende biler til endt levetid end at fremprovokere nyproduktion af elbiler med betydelige produktionsrelaterede CO_2-udledninger.

Når fuldt funktionsdygtige biler eksporteres til andre lande og fortsætter deres levetid dér,

reduceres den globale CO_2-udledning ikke – den flyttes blot. Det bidrager primært til national "grøn samvittighed" frem for reelle globale klimaforbedringer. Deraf symbolpolitik.

7. Samlet vurdering og opfordring

Før der indføres så vidtgående restriktioner, bør der foreligge dokumentation for:

- Reel miljø- og sundhedseffekt
- Proportionalitet i forhold til byrder for borgere og erhverv
- Praktisk håndterbarhed og kontrol
- Afledte konsekvenser for naboområder og kommuner

Dette savnes i det nuværende forslag.

Udviklingen i den danske bilflåde går allerede i den ønskede retning – hurtigt og uden tvang. Jeg er enig i behovet for at beskytte klima og miljø, men der findes langt mere effektive og retfærdige greb end at pålægge borgere og erhverv yderligere omkostninger gennem restriktioner på privat mobilitet.

Hvis kommunen ønsker markante miljøforbedringer, bør fokus i højere grad rettes mod større og dokumenterede udledningskilder – eksempelvis Amager Bakke – frem for ensidigt at placere byrden hos borgere og lokalt erhvervsliv, der er afhængig af egne biler.

På den baggrund stemmer jeg imod forslaget om en nulemissionszone på Indre Vesterbro og opfordrer til, at forslaget annulleres på grund af manglende overbevisende dokumentation, sociale skævheder og manglende helhedsorienteret byplanlægning.

Med venlig hilsen
Julie Jørgensen
Kingosgade 3, 4th
1623
København V

Svarnr.: 696 På vegne af interesseorganisation eller borger Dansk PersonTransport

Høringssvar:
Hermed fremsendes supplerende høringsvar fra Dansk PersonTransport. Høringssvaret er vedhæftet.

Svarnr.: 697 På vegne af interesseorganisation eller borger Jordan Advokatpartnerselskab

Høringssvar:
Høringssvar vedrørende forslag om nulemissionszone på Indre Vesterbro

På vegne af nedennævnte professionelle udlejere af både bolig- og erhvervslejemål på Indre Vesterbro indgiver Jordan Advokatpartnerselskab høringssvar imod forslaget om etablering af nulemissionszone på Indre Vesterbro.

Det fremlagte forslag om en nulemissionszone på Indre Vesterbro vil få alvorlige konsekvenser for områdets erhvervsliv og fremstår som et eksempel på en regulering, hvor erhvervslivets vilkår ikke er blevet tilstrækkeligt inddraget i beslutningsgrundlaget. Forslaget er både urealistisk, økonomisk belastende og risikerer at svække det lokale erhvervsliv markant.

Derudover omfatter forslaget, uforståeligt, også hybridkøretøjer.

Et forslag der rammer små virksomheder hårdest.
De virksomheder, der bliver hårdest ramt, er de små og mellemstore virksomheder – håndværkere, restauranter, butikker, servicevirksomheder og leverandører – som er afhængige af daglig adgang til området.

For disse virksomheder er en tvungen udskiftning af varebiler og servicekøretøjer til el ikke blot en teknisk ændring, men en betydelig økonomisk byrde. Mange virksomheder opererer allerede med små marginer og har ikke mulighed for at investere i nye køretøjer inden for få år.

Resultatet kan blive, at mindre virksomheder må trække sig fra området eller helt lukke.

Risiko for at udhule handelslivet på Vesterbro.
Indre Vesterbro er et område med mange restauranter, butikker og serviceerhverv. Forslaget besværliggør adgangen til området for kunder og leverandører til lokale firmaer og forretninger.

Når tilgængeligheden reduceres, flytter kunderne. De vil handle andre steder – i andre bydele uden tilsvarende restriktioner.

Det vil i sidste ende svække handelslivet, føre til mindre levende byområder, butiksdød og tab af arbejdspladser, og dermed gøre Vesterbro mindre attraktivt som erhvervsområde.

Øget trafikbelastning i omkringliggende kvarterer.
Trafikken flyttes, men forsvinder ikke. Forslaget risikerer blot at skubbe trafik og forurening til naboområder, fremfor reelt at reducere CO_2-udledningen.

En nulemissionszone vil alt andet lige resultere i omvejskørsel i de omkringliggende områder.

Urealistiske forudsætninger om transport og teknologi.
Forslaget bygger på en antagelse om, at elektriske varebiler og transportløsninger allerede er tilgængelige i tilstrækkeligt omfang. Det er ikke tilfældet. Det er ikke dokumenteret i det foreliggende forslag.

Mange virksomheder har behov for:
- køretøjer med stor lastekapacitet
- lange daglige kørsler
- fleksibilitet i arbejdet

Disse behov kan i mange tilfælde endnu ikke opfyldes realistisk med el-køretøjer. Samtidig er ladeinfrastrukturen langt fra tilstrækkeligt udbygget til at understøtte en så omfattende omstilling.

Krav til en eventuel videre proces.
Forslaget indebærer, at zonen kan træde i kraft for persontrafik omkring 2027 og for erhvervstrafik senere, hvilket stadig er en relativt kort tilpasningsperiode for mange virksomheder. En så omfattende ændring kræver længere tid, klare støtteordninger og realistiske alternativer.

Hvis kommunen ønsker at arbejde videre med idéen om en nulemissionszone, bør følgende minimumsbetingelser opfyldes:

- En betydeligt længere overgangsperiode for erhvervskøretøjer
- Betydelige økonomiske støtteordninger til omstilling af bilparker
- Brede dispensationsmuligheder for håndværkere og serviceerhverv
- En grundig erhvervsøkonomisk konsekvensanalyse
- En reel dialog med erhvervslivet før implementering

Med udgangspunkt i ovenstående kan udlejerne ikke støtte op om forslaget i sin nuværende form.

På vegne af ejendomsselskaberne, ejere af i alt 23 udlejningsejendomme på Vesterbro:
Jemidan ApS
Vesterbrogade 62-64 Invest ApS
Ejendomsaktieselskabet VEST
MF Invest I/S
Familien Egeskov

Med venlig hilsen/Best regards

Henriette Jordan
Advokat, Partner

JORDAN ADVOKATPARTNERSELSKAB
CVR-nr. 34045003

Svarnr.: 698 Borger

Vejnavn: Vesterbrogade

Postnr. og by: 1620 København V

Høringssvar:
Jeg går ikke ind for nulemissionszonen, men ønsker at forholdene skal forblive som de er nu.

Svarnr.: 699 På vegne af interesseorganisation eller borger Folkekirken Vesterbro

Høringssvar:
Hermed vedhæftet hørringssvar fra Folkekirken Vesterbro

Svarnr.: 700 Borger

Vejnavn: Ingerslevsgade

Postnr. og by: 1705 København V

Høringssvar:
En rigtig dårlig ide
uden at tænke på bydelen

Svarnr.: 701 Borger

Vejnavn: Hjertensfrydsgade

Postnr. og by: 1323 København K

Høringssvar:
Hvordan skal vi alle investere i elbiler når alt andet er blevet så dyrt idag? Dette vil skabe mere ulighed i vores samfund.

Svarnr.: 701 Borger

Vejnavn: Kingosgade

Postnr. og by: 1623 København V

Høringssvar:
Jeg savner dokumenterede erfaringer fra nulemissionszonen på Nørrebro. Høringsmaterialet oplyser hverken om omkostningerne ved indførelse og håndhævelse eller om de målbare effekter. Uden dette grundlag virker det forhastet at udvide ordningen.

Forslaget er desuden uklart om håndhævelse og mangler en analyse af trafikale konsekvenser for nærliggende områder som Frederiksberg.

Zonen vil også ramme socialt skævt, da mange borgere og erhvervsdrivende ikke realistisk kan skifte til elbil inden for tidsrammen. Samtidig overses behovet hos ældre og dårligt gående borgere.

Da omstillingen til elbiler allerede går hurtigt i Danmark, fremstår forslaget i høj grad som symbolpolitik. På den baggrund bør det genovervejes.

Svarnr.: 703

Slettet af bruger

Svarnr.: 704 Borger

Vejnavn: Letlandsgade

Postnr. og by: 1723 København V

Høringssvar:
Jeg er imod dette forslag til nulemissionszone på Indre Vesterbro.

Svarnr.: 705 Borger

Vejnavn: Ullerupgade

Postnr. og by: 1673 København V

Høringssvar:
Nej tak.

Dels tror jeg ikke på den store effekt af forslaget, da langt den største forurening kommer udefra. Dels vil det gøre livet på Vesterbro virkelig besværligt for mange mennesker. Der er mange mennesker, der ikke har råd til en el bil, hvilket besværliggør/umuliggør besøg af familie og venner, bedsteforældres aflevering/afhentning af børnebørn, evering af varer bliver svær.
Argumenterne om mindre støj holder ikke. Støj kan klares med støjvinduer. Støjen fra det offentlige rum skyldes i lige så høj grad brugen af diverse bærbare højttalere og øget udeservering (bl.a. initieret af rygeloven).
På store dele af Vesterbro skal man i øvrigt også cirkle rundt i halve timer for at finde en parkeringsplads, mens man kører forbi den tomme eldelebils parkeringsplads efter den anden.
Måske skulle man lige tage den med ro indtil lavindkomst borgere også får råd til en elbil. Er det i øvrigt godt for miljøet som helhed, at skrotte velfungerende benzinbiler?

Svarnr.: 706 Borger

Vejnavn: Westend

Postnr. og by: 1661 København V

Høringssvar:
Bor man i byen må man acceptere at der er trafik og biler. Det kan godt være os som beboere fortsat kan benytte vores bil i området men det afskærer os fra at have et normalt socialt liv da familie og bekendtskaber ikke altid har muligheden for at benytte offentlig transport. Erhvervs drivende bliver endnu mere udfordret og byggeprojekter og leveringer vil blive dyrere for beboere i området. Hvis man ønsker mindre trafik og trafikos i byen kan man starte med at genetablere p pladser så man ikke skal køre rundt i 1/2 og hele timer for at finde plads. Evt også en løsning så de beboere som ikke benytter deres biler i hverdagene kan parkere på bestemte lokationer så beboere der er afhængige af deres biler har nemmere ved at finde pladser i hverdagen.

Svarnr.: 707 Borger

Vejnavn: Händelsvej

Postnr. og by: 2450 København SV

Høringssvar:
Den planlagte nulemissionszone på Indre Vesterbro vil gøre dele af byen ultigængelig for beboere i København, som betaler kommuneskat, der ejer fossilbiler, men bor uden for zonen.

Så må det være fair at vi kompenseres i form af lavere kommuneskat, når vi skal bruge mere tid, brændstof og slid på køretøj på at køre uden om den planlagte zone, som ingen i øvrigt har bedt om.

Svarnr.: 708 Borger

Vejnavn: Ullerupgade

Postnr. og by: 1673 København V

Høringssvar:
Nej tak.
Og med dagens udmelding fra energinet om at maximum for elkablernes kapacitet er ved at være nået - så skal man måske lige vente lidt med at tvinge folk over i elbiler....

Svarnr.: 709 Borger

Vejnavn: Krusågade

Postnr. og by: 1719 København V

Høringssvar:
Som borger på Vesterbro ønsker jeg at indgive min indsigelse mod forslaget om at indføre en nulemissionszone i bydelen.

Jeg er enig i, at København skal foretage grønne investeringer, men disse bør planlægges, så alle borgere får lige adgang til fordelene, og ingen presses økonomisk ud af byområdet.

Jeg er bekymret for, at en nulemissionszone i én bydel i praksis vil få store sociale og økonomiske konsekvenser for os, der bor her. Mange har ikke økonomisk mulighed for at anskaffe en elbil eller et emissionsfrit køretøj, og det risikerer, at adgangen til området bliver afhængig af økonomisk råderum, hvilket vil understøtte den allerede igangværende udvikling af København, som endnu en storby for de velstillede.

Ordningen vil give os beboere praktiske og økonomiske konsekvenser i hverdagen. Når det kun er et område, vil incitamentet for at håndværkere, flyttefirmaer, leverandører og andre servicevirksomheder skifter til emissionsfri biler være mindre. Det kan medføre højere priser, længere ventetid og begrænset adgang til service. Samtidig risikerer lokale butikker og erhverv at miste kunder og omsætning, fordi adgangsforholdene bliver mere besværlige og omkostningstungere end i andre bydele.

En yderligere konsekvens er, at vi som beboere på Vesterbro risikerer ikke at kunne få besøg af familie og venner, medmindre de har emissionsfri køretøjer. Dette kan begrænse vores sociale liv betydeligt og skabe en situation, hvor sociale relationer bliver afhængige af økonomiske midler.

Jeg opfordrer derfor til, at man revurderer forslaget og overvejer mere bæredygtige løsninger med støtteordninger, så omstillingen til lav-emissionskørsel ikke påfører borgerne på Vesterbro urimelige økonomiske, sociale eller praktiske byrder.

Med venlig hilsen
En borger med færre ressourcer som elsker Vesterbro og ønsker et København for alle

Svarnr.: 710 På vegne af interesseorganisation eller borger AKF Holding A/S og Comwell Hotels A/S

Høringssvar:
Fra: AKF Holding A/S og Comwell Hotels A/S,
Panoptikonbygningen, Vesterbrogade 5, 1620 København
Til: Teknik- og Miljøforvaltningen, Københavns Kommune
Dato: 16. marts 2026

Vedr.: Høringssvar – forslag om nulemissionszone på Indre Vesterbro (eDoc 2026-0007346)

Høringssvar fra AKF Holding A/S og Comwell Hotels A/S
AKF Holding A/S og Comwell Hotels A/S takker for muligheden for at bidrage til den offentlige høring om forslag til nulemissionszone på Indre Vesterbro. Vi bakker helhjertet op om ambitionerne om et renere bymiljø og en accelereret grøn omstilling, og vi arbejder selv aktivt med bæredygtighed som en integreret del af vores forretning.

Comwell åbner et nyt hotel på Indre Vesterbro i 2028, præcis det år, zonen forventes at træde i kraft for private køretøjer. Vi har derfor en særlig interesse i, at ordningen udformes på en måde, der er ambitiøs klimamæssigt og samtidig realistisk og driftssikker for de virksomheder, der skal fungere i zonen døgnet rundt. Den grønne omstilling skal gennemføres med erhvervslivet, ikke hen over hovedet på det. Det er i den ånd, vi afgiver dette høringssvar.

1. Leverancer og teknisk service – sårbar hotellogistik
Et hotel i fuld drift er afhængigt af stabile, daglige leverancer og løbende teknisk service. Vi ser frem til at blive en del af Vesterbro og ønsker at bidrage positivt til bydelen, men det kræver, at vi kan drifte sikkert fra dag ét. Nulemissionszonen vil fra 2028 direkte påvirke vores forsyningskæde, når leverandører og serviceaktører, der endnu ikke har omstillet til el-køretøjer, ikke længere vil have adgang. Det drejer sig bl.a. om:

- Fødevarer og drikkevarer fra lokale og regionale producenter og grossister, der typisk opererer i dieseldrevne varevogne
- Løbende teknisk service, akutte reparationer og vedligeholdelse fra specialiserede håndværkere

Særligt små og mellemstore lokale leverandører, som vi gerne vil samarbejde med af hensyn til både bæredygtighed og nærhed, har typisk ældre køretøjer med begrænset kørsel og begrænsede ressourcer til en hurtig omstilling. Kommunens eget høringsmateriale anerkender, at "en del leverandører muligvis vil videresende øgede udgifter" til modtagere i zonen, og at udbuddet af brugte el-varebiler er begrænset. I praksis risikerer vi at måtte erstatte nærområdets leverandører med større, mere fjerntliggende aktører med større el-flåder, hvilket er et paradoksalt resultat set fra et bæredygtighedsperspektiv.

Det er en central pointe, at Comwell ikke selv kontrollerer, hvilke køretøjer vores leverandører, håndværkere og servicevirksomheder benytter. Vi kan opfordre og foretrække el-køretøjer, men vi kan ikke pålægge tredjeparter at omstille fra den ene dag til den anden. Det er alligevel os som virksomhed i zonen, der mærker konsekvenserne, når leverandøren ikke har adgang.

Vi opfordrer kommunen til at sikre klare og praktisk anvendelige overgangsordninger og dispensationsmuligheder for netop denne type driftskritiske leverancer, så vi som ny virksomhed i zonen ikke fra åbningsdagen møder en logistisk barriere.

2. Tidsplanen bør følge EU's anbefalinger – og klimaregnskabet bør ses samlet
EU har besluttet, at nye personbiler og varevogne som udgangspunkt ikke må udlede CO_2 fra 2035. Når EU har sat en klar retning mod 2035, giver det god mening at lade virksomhederne omstille sig i et tempo, der følger denne tidsramme, frem for at indføre nationale eller kommunale krav væsentligt tidligere. En for tidlig indførelse risikerer at medføre unødvendige omkostninger og praktiske udfordringer for virksomhederne. Comwell finder det derfor uhensigtsmæssigt, at kommunen foreslår en ikrafttrædelse allerede i 2028–2029. Ifølge kommunens egne tal vil bilparken på dette tidspunkt stadig bestå af omkring 72 % fossile biler. Det betyder i praksis, at en meget stor del af gæster, leverandører og kunder vil blive udelukket fra at køre ind i zonen.

Samtidig er der fortsat begrænset udbud af brugte el-varebiler på markedet. For mange mindre leverandører vil en hurtig omstilling derfor både være økonomisk krævende og logistisk vanskelig.

Derudover bør zonens samlede klimaeffekt vurderes i et bredere perspektiv. Kommunens egne analyser peger på, at en nulemissionszone kan føre til op mod 10.000 kilometers ekstra omvejskørsel dagligt svarende til omkring 3,65 millioner kilometer om året. En betydelig del af denne trafik forventes at blive flyttet til blandt andet Frederiksberg og andre dele af København. Det rejser derfor et relevant spørgsmål om, i hvilken grad zonen reducerer de samlede emissioner, eller om en del af effekten blot flyttes geografisk.

På den baggrund anbefaler vi, at Københavns Kommune overvejer at afstemme tidsplanen tættere med EU's 2035-ramme samt den faktiske omstillingstakt i bilparken og på markedet for el-varebiler. En mere trinvis implementering for erhvervskøretøjer, koordineret med den reelle markedstilgængelighed, vil gøre det muligt at nå klimamålene uden at skabe unødige barrierer for virksomheder, leverandører og besøgende.

3. Dispensationsregler bør afklares før ikrafttrædelse
Vi noterer os, at kommunen endnu ikke har udarbejdet de endelige vilkår for dispensationer, og at disse skal vedtages af Borgerrepræsentationen på et senere tidspunkt. Comwell Hotels anser det for kritisk, at der inden zonens ikrafttrædelse er klare og forudsigelige dispensationsregler, der særligt tager højde for:

- Tidskritiske leverancer fra leverandører i omstillingsperioden, hvor omstillingen til el endnu ikke er fuldt mulig.
- Teknisk service, reparationer og akut vedligeholdelse, som kræver specialkøretøjer uden tilgængelige eldrevne alternativer.
- Internationale transporter og gæster fra udlandet, der ankommer i leasede eller lejede køretøjer med forbrændingsmotor, hvor valget af køretøj ofte ligger uden for deres kontrol.

Uklarhed om dispensationspraksis skaber usikkerhed for investeringsbeslutninger og forretningsmæssig planlægning og bør afklares så tidligt som muligt i processen.

4. Opfordring til dialog
Comwell Hotels investerer i København og i Vesterbro og vi ønsker at være en aktiv og positiv del af bydelen. Vi er fuldt ud indstillede på at bidrage konstruktivt til den grønne omstilling af bymobiliteten og ser frem til at samarbejde med kommunen om løsninger, der både når klimamålene og muliggør en sund erhvervsdrift i zonen.

Vi opfordrer derfor til, at Københavns Kommune etablerer en struktureret erhvervsdialog, herunder med hotelbranchen, med henblik på at:
- Sikre at dispensationsvilkår er afbalancerede og erhvervspraktiske
- Afklare konkurrencesituationen for virksomheder i zonen vs. randzonerne
- Afstemme tidsplanen med EU's anbefalinger og den faktiske omstillingstakt på markedet
- Sikre at gæster, leverandører og medarbejdere fortsat har reel adgang til virksomheder i zonen under overgangsperioden

Vi stiller os gerne til rådighed for yderligere dialog og deltager gerne i eventuelle arbejdsgrupper eller møder i forbindelse med den videre behandling af forslaget.

Svarnr.: 711 Borger

Vejnavn: Westend

Postnr. og by: 1661 København V

Høringssvar:
Imod nulemissionszone på Indre Vesterbro

Svarnr.: 712 Borger

Vejnavn: Lundtoftegade

Postnr. og by: 2200 København N

Høringssvar:
Ren politikerpropaganda, der reelt intet har med miljøforbedringer at gøre. Talmaterialet viser, at luftforurening ikke kan bekæmpes lokalt, samt at bilernes bidrag til den samlede forurening er marginalt.
For at opnå denne marginale, reelt umærkbare effekt, vil man hindre naturlig adgang til en hel bydel, der bliver til en blindtarm i byens anatomi. Politikerne vil ikke kunne få armene ned, imens borgerne betaler omkostningerne i form af en besværliggjort, for nogens vedkommende sågar umuliggjort hverdag.
Brug ressourcerne på rigtig miljøpolitik, der giver målbare resultater, fremfor symbolpolitik, der generer almindelige mennesker. Det vil give borgerne et stærkt tiltrængt indtryk af, at de valgte politikere rent faktisk tager deres position som borgernes tjenere alvorligt, og ikke bare leger bykonger, hvis primære motivation er, at skabe "monumenter" for deres magtposition, i dette tilfælde i form af en lammet bydel.

Svarnr.: 713 Borger

Vejnavn: Bohrsgade

Postnr. og by: 1799 København V

Høringssvar:
Kære Borgerrepræsentation
Forslaget om en nulemissionszone på Indre Vesterbro indebærer, at kun nulemissionskøretøjer må køre i zonen, mens beboere inden for zonens afgrænsning undtages fra kørselsforbuddet for fossilbiler.
Da Carlsberg Byen ligger uden for den foreslåede zone, vil beboere her ikke være omfattet af undtagelserne.
Det og andre forhold skaber en række konsekvenser, som endnu ikke er tilstrækkeligt belyst, og som vi mener, Borgerrepræsentationen er nødt til at forholde sig konkret til, inden forslaget gennemføres.
Vi forventer også, at forvaltningen forholder sig til nedenstående punkter og vender tilbage med svar, vi som beboere i grundejerforeningen kan se os selv i.
Vi er vesterbroere – også i praksis
Beboere i Carlsberg Byen er en integreret del af Vesterbro. Vores hverdag er knyttet til bydelen: vores praktiserende læger, vuggestuer, børnehaver, skoler, fritidsaktiviteter og øvrige kommunale serviceydelser ligger i vidt omfang inden for den foreslåede nulemissionszone. Det er her, vi afleverer vores børn, går til læge, handler og færdes til daglig, hvilket også hænger sammen med, at en væsentlig del af de kommunale servicefunktioner fortsat er placeret uden for den ny bydel.
Med forslaget gives der adgang til zonen for alle nulemissionskøretøjer – uanset bopæl – mens beboere i Carlsberg Byen uden elbil afskæres fra at køre til helt almindelige og nødvendige gøremål i deres egen bydel.
Det betyder i praksis, at en borger bosat langt fra Vesterbro, men med elbil, får større mobilitet i området end beboere, der bor få meter uden for zonegrænsen, betaler kommuneskat og benytter – og er afhængige af – de samme kommunale tilbud.
Det rejser et grundlæggende spørgsmål. Når beboere inden for zonen får særlige

undtagelser for hverdagskørsel, mens beboere lige uden for zonen – men med deres liv og serviceydelser inden for den – ikke gør, skabes der en åbenlys og urimelig forskelsbehandling, som ikke kan begrundes sagligt.
Desuden vil borgere bosat i eksempelvis Risskov, Bredballe, Hasseris eller for dens sags skyld i Rudersdal Kommune – forudsat adgang til elbil – kunne køre frit til og fra Indre Vesterbro. Samtidig vil vi, der har vores daglige liv og kommunale serviceydelser i området, blive afskåret fra samme mulighed.
Det er også væsentligt at bemærke, at husstandsindkomsten i 25 %-fraktilen i Carlsberg Byen ligger på niveau med øvrige københavnere, og at det primært er den øverste indkomstfraktil, der trækker gennemsnittet op. En zoneregulering, der i praksis knytter adgang til bydelen til biltype frem for bopæl eller faktisk tilknytning, indebærer derfor (systematisk) forskelsbehandling.
Ud over spørgsmålet om ligebehandling rejser forslaget også væsentlige og uafklarede konsekvenser for trafikafvikling og byrum.
Trafikken flyttes – den forsvinder ikke
Hvordan vil Borgerrepræsentationen sikre, at trafikken ikke blot flyttes fra Indre Vesterbro og over mod og til Carlsberg Byen?
Det gælder i forhold til:
• øget gennemkørende trafik - i et i forvejen trafiksikkerhedssvagt område, som I har skudt til 2027 at finde løsninger på. 4 % af beboerne har oplevet ulykker og 26 % nærvedulykker det seneste år. Hver tredje beboer føler sig utryg eller meget utryg til fods og på cykel i bydelen.
• øgede emissioner uden for zonen. Og det i et tæt bebygget område, hvor befolkningstætheden pt. er 16.841 indbyggere pr. kvadratkilometer (endnu inden færdiggørelsen) til sammenligning er den gennemsnitlige befolkningstæthed i kommunen 7.364 indbyggere pr. kvadratkilometer.
• fysisk belastning af veje, byrum og infrastruktur
Der er en reel risiko for, at bilister – både private og erhverv – vil søge uden om zonen og benytte alternative ruter lige uden for afgrænsningen.
Formålet om bedre luftkvalitet på Indre Vesterbro risikerer dermed at blive opnået ved, at forurening og trafikbelastning flyttes til naboområder.
Offentlig pris, privat regning?
Carlsberg Byen er fortsat et privat område. Drift og vedligehold af veje, pladser og byrum betales i praksis og især af beboerne gennem grundejerforeningen – på trods af at bydelen rummer parker, offentlige pladser, kulturinstitutioner, turistattraktioner, uddannelsesinstitutioner (10.900 studie og skolepladser) og erhverv (10.000 arbejdspladser).
Hvis Carlsberg Byen i praksis kommer til at fungere som trafik- og parkeringsbuffer for indre Vesterbro, er det ikke rimeligt, at omkostningerne alene bæres af beboerne – i modsætning til nabokvarterer som Humlebyen, Alsgadekvarteret eller villakvartererne på Valby Bakke.
Parkering: kommunal beslutning for beboernes regning
Parkering er et helt centralt og uafklaret spørgsmål i forslaget.
Hvis fossilbiler ikke længere kan køre ind i zonen, vil mange bilister være nødt til at stille bilen ved zonens grænse og fortsætte med offentlig transport. For udefrakommende er Carlsberg Byen et oplagt valg. Carlsberg Byen har et veludviklet parkeringsanlæg under jorden og adgang til S-tog.
Konsekvenserne for beboernes økonomi kan blive massive.
Hvorfor?
Fordi:
• Kun ganske få har - af økonomiske årsager - faste parkeringspladser af (49.200 kr. årligt)
• Langt de fleste beboere betaler i dag 17.880 kr. årligt for at konkurrere om parkeringspladserne
• Øget efterspørgsel vil gøre parkering markant sværere og presse priserne yderligere op.
Dette er helt almindelig udbud og efterspørgsel – men regningen risikerer at lande ét sted.
Som beboere i Carlsberg Byen er det især os og ikke erhverv, der gennem grundejerforeningen stiller veje og infrastruktur til rådighed.
Særligt fordi udviklingsselskabet Carlsberg Byen, der ejer det parkeringsmonopol, vi er tvunget ind i (da vi ulig andre københavnere ikke har ret til at købe kommunal p-licens) gennem servitutter har sikret sig, at de kun betaler ca. 10 % pr. m■for p-kældrene i

grundejerforeningsbidrag, mens beboerne betaler 100 % – på trods af at grundejerforeningen stiller veje og infrastruktur til rådighed for deres indtægtsgrundlag, og at vi samtidig betaler grundskyld for den grund, hvis undergrund andre tjener på.
Ligeledes har udviklingsselskabet på grundejerforeningens vegne givet erhvervene 30 års frihed fra at betale for drift og vedligehold af udendørsserveringsområder - uden at spørge grundejerforeningens medlemmer vel at mærke.
Klima-, Miljø- og Teknikforvaltningen har lovet at lave trafiktælling i Carlsberg Byen. De har til gengæld konkluderet, at hvis der er mere end 50 % udefrakommende trafik, vil de regulere trafikken - ikke blot overtage vejen, sådan som vi kunne forvente.
Ligeledes vil de tælle alt, der opholder sig i bydelen i 10 minutter som ekstern måltrafik.
Vi kan ikke acceptere, at kommunen betegner trafikken som "måltrafik", fordi bilerne nu bliver nødsaget til at parkere eller holde i kø i området i 10 minutter og derfor ikke tæller med ved trafiktælling, og således overlader en endnu større regning til beboerne.
"Ingen kvaler" dur ikke. Carlsberg-boerne betaler, og ingen tur bør være gratis på vores regning.
Afslutning og konkrete forslag
Bilparken er allerede under forandring, og kommunens investeringer i ladeinfrastruktur har skabt klare incitamenter til omstilling. Spørgsmålet er derfor ikke om vi skal omstille os – men hvordan.
Vi opfordrer Borgerrepræsentationen til at tage ansvar for konsekvenserne og arbejde videre med følgende løsninger:
• Udvid nulemissionszonen, så Carlsberg Byen indgår
• Udvid undtagelserne så beboere på hele Vesterbro som minimum er omfattet
• Kommunalisér Carlsberg Byen fuldt ud, hvis bydelen skal fungere som offentlig infrastruktur
• Opkøb parkeringsanlæggene eller indfør kommunal styring af kapacitet og priser
• Giv beboere i Carlsberg Byen lige ret til kommunal parkeringslicens
Vi ønsker at bidrage konstruktivt til den grønne omstilling – men ikke på en måde, hvor byrderne skubbes videre til dem, der i forvejen står uden for de rettigheder, andre københavnere tager for givet.
Vi opfordrer Borgerrepræsentationen til at sikre, at forvaltningen grundigt belyser konsekvenserne af forslaget og besvarer de centrale spørgsmål, vi som beboere har rejst, inden beslutningen træffes. Det er afgørende for at undgå uretfærdig forskelsbehandling og sikre, at vores hverdag og investeringer i bydelen ikke bliver ramt urimeligt.
Med venlig hilsen
Ejerforeningerne Mineralvandshuset, Mineralvandsfabrikken, Købkes Hus, Jakobsens Hus, Bindesbølls Hus, Scherfig Hus, Rothe Hus, Steenstrup Hus, Pasteurs Tårn

Svarnr.: 714 Borger

Vejnavn: Gasværksvej

Postnr. og by: 1656 København V

Høringssvar:
Indsigelse mod nulemissions zone på Vesterbro

Som beboer på Vesterbro, vil jeg hermed gøre indsigelse mod indførelsen af en nulemissions zone på Vesterbro. En sådan zone vil stort set ikke forbedre luftkvaliteten, hvorimod den vil medføre betydeligt besvær for os beboere i bydelen. Prognoserne om mindsket trafik er baseret på, at folk med gøremål i bydelen kan chikaneres til ikke at besøge Vesterbro. Det er ikke hverken en rimelig eller gavnlig måde at begrænse trafikken på. Allerede i dag, betyder de nedlagte parkeringspladser på Gasværksvej, at adskillige erhvervs drivende takker nej tak til at betjene os beboere, da de ikke kan parkere service bilen. Et yderligere forbud, vil blot gøre denne situation endnu værre.

Selvom beboeres biler er undtaget forbuddet, så vil et forbud mod benzin biler gøre det besværligt for familie og venner at besøge os. En del er dårligt gående, og et forbud vil i realiteten betyde at de ikke kan komme til vores lejlighed.

Rent principielt er det også en dårlig idé at opdele byen i flere forskellige zoner, hvor man kun kan færdes hvis man opfylder skiftende krav. Et sådant bureaukrati bør kun indføres, hvis det giver ganske betydelige fordele for almenvellet, hvilket fuldstændigt mangler i denne her sag.
Læg dertil at både private og erhverv pålægges betydelige ekstra omkostninger, hvis de ikke ønsker at blive underlagt disse restriktioner, hvilket slet ikke står mål med den stort set ikke målelige miljø gevinst ved forslaget.

Jeg vil derfor bede flertallet af Københavns Borgerrepræsentation, for en gangs skyld at lytte til os beboere, og genoverveje dette uigennemtænkte forslag, hvor ulemperne klart overstiger de stort set ikke eksisterende fordele.

Svarnr.: 715 Borger

Vejnavn: Tøndergade

Postnr. og by: 1752 København V

Høringssvar:
Kære politikere.
Som udgangspunkt ønsker jeg at støtte op om den grønne omstilling, men dette forslag kan jeg på ingen måde bakke op om.

Som jeg forstår formålet, så handler det bl.a. om at sænke trængsel, luftforurening og parkeringsproblemer, men som jeg læser tallene er der ikke den store effekt miljømæssigt og problemerne med trængsel og parkering bliver skubbet videre i byen i stedet for at blive løst.

Jeg finder forslaget urimeligt og ulige, hvor nogle får bedre vilkår og andre skal leve med mere trængsel, parkeringsproblemer og luftforurening – åbenlyse dårligere vilkår, som jeg oveni købet skal være med til at betale for over skatten.

Det er i forvejen svært at finde en parkeringsplads i randområderne, hvor jeg og min partner bor meget tæt på nulemissionszonen. Hér skal vi ofte kører i hele og halve timer for at finde en plads i aftentimerne, hvilket kan gøre det svært at få en hverdag til at hænge sammen. Derfor lejer vi ved siden af den kommunale parkeringslicens også en natparkeringsplads hos en privat virksomhed. Pga. skiftende arbejdstider kan vi nu se frem til også at skulle kører rundt i hele og halve timer om dagen ud fra de beregninger, der er lavet. Hér estimeres det, at der kan forekomme tidspunkter, hvor belægningsprocenten i randområderne kan komme over 100%. Vores område har i forvejen en belægning på 90 %, så vi kan se frem til at presset på parkeringspladser vil nå nye højder; specielt fordi vi bor tæt op af nul-emissionszonen. Samtidig med dette nye pres er stemningen blandt nogle af kommunens politikere også at nedlægge endnu flere parkeringspladser. Og hvad sker der egentligt med den parkeringszone, som vi har nu? Den strækker sig langt ind i nul-emissionszonen? Mister vi så også den parkeringsmulighed og skal presses endnu længere ud? Vi bor hér jo faktisk – har I glemt os? Jeg er ked af at sige det, men det virker ikke helt som om os i randområderne er tænkt med ind i dette forslag.

Spørgsmålet er så, om vi overhovedet skal have en bil og her er svaret 'ja'. Vi har brug for en bil i hverdagen for at kunne komme til og fra arbejde pga. skiftende arbejdstider og arbejde uden for byen. Vi har boet på Vesterbro i over 30 år og er faktisk rigtig glade for det. Vi vil være kede af at skulle flytte ud af byen, men føler efterhånden, at vi bliver presset til det – presset ud efter mange år.

Jeg oplever desværre forslaget som symbolpolitik, hvor man udad til kan vise, at København er en klimavenlig by, men hvor dette vil være på bekostning af mange af os, som bor på Vesterbro.

I stedet for at skubbe problemerne andre steder hen i byen synes jeg, at I på Rådhuset burde prøve at løse parkerings- og trængselsproblemerne i byen på en anden måde før der iværksættes en nul-emissionszone. F.eks. gennem road-pricing og en forbedring af den kollektive trafik og infrastrukturen med f.eks. pendler-parkeringsområder ved udvalgte metro- og s-togstationer. Parkeringspladser, hvor også Københavnere, der kun bruger deres biler få gange om måneden vil kunne parkere til en god pris og tage ud og hente bilen, når de skal bruge den.
Og samtidig skulle vi måske være tålmodige og lade den grønne udviklingen gå sin gang - flere og flere er allerede på vej over i elbiler uden en nul-emissionszone.

Så det er et kæmpe 'nej tak' herfra. Jeg ønsker ikke at indgå i dette eksperiment og så oveni købet være med til at betale for åbenlyse forringelser, hvor den miljømæssige gevinst er svær at få øje på. Håber I politikere holder jordforbindelsen og tænker jer om endnu engang,

inden I tager en endelig beslutning, som vil være mere til gene end gavn for rigtig mange på Vesterbro. Tak.

Svarnr.: 716 Borger

Vejnavn: Gasværksvej

Postnr. og by: 1656 København V

Høringssvar:
Tak for muligheden for at afgive høringssvar vedrørende forslaget om at indføre en nulemissionszone på Indre Vesterbro. Vi anerkender kommunens ambitioner om at forbedre luftkvaliteten og fremme den grønne omstilling. Imidlertid vurderer vi, at den foreslåede model er uhensigtsmæssig og skaber betydelige ulemper for en del af beboerne, fordi den ikke tager højde for de faktiske forhold i bydelen.

Vi opfordrer derfor til, at forslaget genovervejes grundlæggende.

1. Uforholdsmæssige konsekvenser for beboere med ikke eldrevne biler – også selvom de formelt er undtaget kravene i nulemissionszonen

Forslaget undtager beboernes egne biler fra kravet om nulemission, men undtagelsen har i praksis begrænset værdi. Kommunen nedlægger løbende almindelige parkeringspladser til fordel for ladestandere, delebiler og elbilpladser, hvilket allerede har haft mærkbare konsekvenser på Indre Vesterbro. F.eks. i Viktoriagade, hvor kommunen har konverteret mange almindelige parkeringspladser til parkeringspladser forbeholdt elbiler, ladestanderpladser og delebilspladser, ledsaget af en skov af nye vejskilte.
Resultatet er, at beboerne ganske vist må køre i deres eksisterende biler, men i stigende grad ikke kan parkere dem i nærheden af deres hjem. De nye parkeringsformer er forbeholdt en mindre gruppe borgere eller private aktører, hvilket forringer mobiliteten og trygheden i hverdagen. For mange beboere – særligt familier, ældre, borgere med mobilitetsbehov og dem, hvis arbejde ikke kan nås med cykel eller offentlig transport – er bilen en nødvendig del af hverdagen, og ikke alle har økonomi til at skifte til elbil.
Undtagelsen fremstår derfor som en teoretisk og i praksis symbolsk løsning, der ikke afspejler de faktiske forhold i gadebilledet.

2. Parkeringskarussellen forværres markant

Indre Vesterbro er allerede hårdt ramt af den såkaldte parkeringskarussel, hvor beboere ofte må køre rundt i 20–30 minutter for at finde en ledig plads. Det må forventes, at kommunen vil fortsætte med at nedlægge eller konvertere mange almindelige parkeringspladser, hvorfor denne unødvendige cirkulation vil stige yderligere.
Det medfører:
- øget stress og frustration for beboerne
- mere trængsel i gaderne
- mere emission fordi bilerne kører længere og langsommere
- dårligere trafiksikkerhed i smalle gader med mange bløde trafikanter

Det er svært at forene denne udvikling med kommunens mål om at reducere CO_2 udledningen og skabe en klimavenlig hovedstad.

3. Offentlige arealer omdannes til private forretningsmodeller

Kommunens konvertering af parkeringspladser til ladestandere og delebilsordninger tilgodeser i stigende grad private aktører.
- Offentlige arealer, som borgerne allerede betaler for, omdannes til indtægtsgivende forretningsmodeller for private virksomheder.
- Beboerne mister adgang til pladser, de tidligere kunne bruge frit med beboerlicens.

Denne udvikling kommercialiserer fælles byrum uden tilsvarende fordel for os beboere.

4. Udsigt til højere priser for håndværksydelser m.v. for beboere på Indre Vesterbro

Det er allerede dyrt og vanskeligt at få håndværkere til opgaver på Indre Vesterbro, bl.a. på grund af parkeringsafgifter og manglende parkeringsmuligheder. En nulemissionszone for erhvervskøretøjer fra 2029 vil forværre situationen yderligere.

- Færre håndværkere vil kunne eller ønske at påtage sig opgaver i området.
- Priserne for almindelige ydelser som VVS, maler- og tømrerarbejde vil stige.
- Det kan i sidste ende skade både beboernes adgang til service og vedligeholdelsen af boligmassen.

5. Begrænset miljøeffekt

Selvom intentionen i forslaget er positiv, må miljøeffekten forventes at være meget begrænset.

- Moderne biler udleder markant mindre end tidligere generationer.
- Luftkvaliteten i København er allerede forbedret betydeligt over de seneste årtier.
- En stor del af forureningen stammer fra kilder, som forslaget ikke adresserer, herunder brændeovne og gennemkørende tung trafik.
- Over 95 % af de grove og fine partikler i Københavns luft stammer fra kilder uden for byen (kilde: professor i luftforurening Matthias Ketzel, Aarhus Universitet, Kosmopol 18. oktober 2025).

Det er derfor yderst tvivlsomt, om nulemissionszonen giver en proportional miljøgevinst i forhold til de betydelige ulemper og omkostninger forslaget medfører for os beboere.

En opfordring til at Borgerrepræsentationen overvejer og drøfter et alternativt forslag, der i højere grad tager hensyn til beboerne på Indre Vesterbro

En mere hensigtsmæssig løsning – både miljømæssigt og socialt – vil være at etablere en beboerparkeringszone på Indre Vesterbro, eventuelt med undtagelse af Vesterbrogade, hvor der er mange erhvervsdrivende og gennemkørende trafik. Dette kan eventuelt kombineres med, at trafikken i visse gader begrænses til beboerkørsel samt relevant erhvervskørsel.
En sådan løsning vil:

- begrænse gennemkørende trafik og henvise bydelens gæster til nærliggende parkeringshuse (DGI byen, Codan Hus, Saga, Fisketorvet) eller Kødbyen
- flytte ladestandere og delebilsordninger til private parkeringshuse/arealer i stedet for at optage offentlige gadearealer.
- frigive parkeringspladser til beboerne og samtidig nedbringe emissionerne ved at begrænse den tid, beboerne bruger på at køre rundt i gaderne og lede efter en parkeringsplads.
- sikre, at beboere på Indre Vesterbro, der har behov for bil, men ikke har råd til at udskifte deres nuværende bil med en elbil, ikke fortsat oplever forringelser i deres hverdag, mens elbilejere – uagtet om de bor på Indre Vesterbro eller ej - får privilegeret adgang til pladser og infrastruktur
- bidrage til at vores fælles byrum indrettes, så det kan rumme, at vi lever forskelligt og har forskellige behov i hverdagen – altså understøtter en blandet befolkningssammensætning – fremfor at byrummet indrettes, så det alene tilgodeser enkelte befolkningsgrupper (og besøgende med elbil), mens alle andre skubbes ud af byen.

Dette vil skabe en mere retfærdig balance mellem grøn omstilling og hensynet til borgernes hverdag.

Afsluttende bemærkninger

Forslaget om nulemissionszone – kombineret med den omfattende konvertering af almindelige parkeringspladser til elbilparkering, ladestandere og delebilsordninger – skaber betydelige ulemper for beboerne på Indre Vesterbro og giver private virksomheder fordelagtig adgang til offentlige arealer. Undtagelsen for beboerkøretøjer har ingen reel

effekt, når beboerne samtidig mister deres parkeringsmuligheder, og parkeringskarussellen forværres.

En mere balanceret og socialt retfærdig løsning er at etablere en beboerparkeringszone og flytte private aktørers aktiviteter til de private parkeringshuse. Det vil forbedre mobiliteten, reducere unødvendig kørsel og understøtte en grøn omstilling, der fungerer i praksis.

Svarnr.: 717 Borger

Vejnavn: Hedebygade

Postnr. og by: 1754 København V

Høringssvar:
Kære Københavns Kommune

Har kommunen over en periode set på hvem der reelt udleder forurening i zonen? Har kommunen overvejet en alternativ placering til emissionszonen i områder med skrøbelig infrastruktur eller allerede kraftigt trafiksanerede områder (Middelalderbyen, Indre Nørrebro) i stedet for at indlemme halvdelen af Vesterbros vedfungerende infrastrukturelle areal i dette projekt? Kunne det tænkes, at emissionszonen gøres gældende kun for erhvervskøretøjer og ikke som straf til private der endnu ikke har det gode, at køre elbil? Kan kommunen sikre, at nogle af de mest udledende køretøjer af skadelige partikler eksempelvis busser, leveringskøretøjer herunder lastbiler samt knallerter og scootere med blandingsbenzin også rammes af kravene for emissionszone?

Det virker lidt som et skalkeskjul af dimensioner. Da byggeriet af Ørestaden, Carlsberg-byen og Nordhavn (der stadig er undervejs) stod på blev der udledt helt uhyggelige mængder CO2 i anlægningsfasen - i lange perioder overgik dette med længder udledningen fra biltrafikken. Kommunen har nu besluttet at Lynetteholmen skal opføres. Lynetteholmen forventes at udlede omkring 3 millioner ton CO_2 i anlægsfasen. Samtidig er danskerne allerede i gang med at gøre de udledende biler til elbiler i et voldsomt hurtigt tempo. Det kræver naturligvis en vis økonomi, at skifte til elbil. Hvorfor skildre elbiler fra biler, når fremtiden siger at de biler alle får/har er elbiler? Indtil alle har skiftet, må vi på Vesterbro så ikke få besøg fra det danske opland fra moderne fossilbiler med minimal udledning?

Forsøger kommunen at dække sig ind med emissionszoner for at aflede borgerne fra de uhyrlige mængder af udledning som endeløst nybyggeri skaber over hele byen?

Svarnr.: 718 Borger

Vejnavn: Godsbanegade

Postnr. og by: 1722 København V

Høringssvar:
Det forekommer mindre velovervejet med den foreslåede nulemissionszone på indre Vesterbro.

Det er tale om et forslag, hvor alt peger mod symbolpolitik, og politikerne må opfordres til at tænke på borgerne og ikke deres egen meritter.

Forslaget giver en masse problemer for mange mennesker, der skal køre en omvej og kæmpe om pladserne uden for zonen, til gengæld for et meget lille positivt bidrag til at nedbringe den forurening, der er i byen. Jeg kan læse mig til, at indførelsen forventes at medføre, at bilister hvert år samlet vil køre omkring 10.000 kilometer omvej.

Vesterbro er et boligkvarter, hvor der er mange familier, der har bosat, og trods mange gode parkeringsmuligheder, vil forslaget gøre det mere besværligt for familiemedlemmer, der ikke er bosiddende i København og kommer langvejsfra at komme på besøg. Her er det ikke

muligt at modargumentere med det store metronetværk, da der er borgere, som ikke har andre mulighed en at komme frem med bil på grund af gangbesvær m.v.

Løsning: Der gives hver beboer fem gæstetilladelser med to dages varighed til overnatningsbesøg.

Derudover vil det vanskeliggøre forretningslivet på Vesterbro, der har behov for levering af vare m.v

Løsning: Tilladelse til erhvervskørsel.

Dernæst kommer næste problem for beboerne. Hvordan skal det være muligt at få håndværkere samt foretage forbedring af lejlighed, f.eks. nyt køkken, hvor en bordplade vil skulle leveres med kran. Dertil kan det være levering af hårde hvidevarer og lignende, da mange beboer i forvejen ikke selv har bil, og derfor har behov for levering heraf. Dette vil blive fuldstændig forhindret.

Løsning: Tilladelse til erhvervskørsel som håndværker.

Dog synes mine ovenstående løsningsforslag tillige at udstille problemerne med forslaget. Løsningerne vil være nødvendige, hvis borgernes hverdag skal sikres, men de vil samtidig fjerne formålet med forslaget. Vi er alle enige om den grønne omstilling, men Københavns Kommune må også stå til ansvar for sine borgere. Grøn omstilling med omtanke og ikke som symbolpolitik.

Jeg opfordrer inderligt til, at man genovervejer, hvor en sådan nulemissionszone skal anlægges. Det forekommer mere uovervejet og uden det Københavnske byliv i tanke. Vi skal sammen værne om København og forbedre hverdagen. Dette forslag har efter min klare overbevisning den modsatte effekt.

Der kan i øvrigt ses til Århus Kommune, hvor man har trukket sit forslag om nulemissionszone tilbage.

Svarnr.: 719 Borger

Vejnavn: Tullinsgade

Postnr. og by: 1618 København V

Høringssvar:
Nej tak til dette groft diskriminerende tiltag som ingen miljømæssig fordel vil bringe med sig. Symbolpolitik når det er værst, som kun har til formål at nogle inkompetente lokalpolitikere kan profilere sig selv ved at pudse deres klima-glorie i borgernes penge.

Så I synes at 2000 varebilejere i zonen skal købe nye biler? Og hvis man ikke har råd til at købe, kan man bare lease? 2000 varebiler koster vel rundt regnet en halv milliard eller 250.000 per styk, og det er ikke billigere at lease. Hvorfor skal vi udsættes for sådan et mareridt? Teknik- og miljøforvaltningens tiltag i løbet af de sidste 5 år har kun gjort det vanskeligere at færdes i bil i København. Det fungerede til nød ok, ind til de fik alle mulige idiotiske ideer som fx. at det pludselig er en kommunal opgave at sørge for opladning af elbiler, hvilket man har inddraget noget der ligner 20% at de normale parkeringspladser til, hvilket selvfølgelig medfører at nu er der aldrig plads til at parkere, så man må cirkle rundt ind til der er en plads der bliver ledig, hvilket giver mindre trafik, -ikke mindre. Der til kommer så det top-idiotiske tiltag med med "oprettelse" (læs nedlægning) af pladser reserveret til "delebiler" og "eldelebiler" som åbenbart er så specielle at de ikke kan dele parkeringspladser med almindelige borgere. Når så håndværkerne klager over at de ikke kan finde plads, jamen så "opretter" man også pladser til gulpladebiler, hvilket reelt igen er nedlægning af endnu en normal parkeringsplads. Der til kommer de latterlige miljøzoner som gør at man ikke længere kan få udenbys besøg af folk som formaster sig til at køre i en bil

som TMF synes er for gammel, uagtet at det er en højt skattet og 180% beskattet kvalitetsbil som er lavet til at holde i mange år.

Danmark er allerede førende i Europa hvad angår elektrificering af bilparken så det synes unødvendigt at forcere denne udvikling yderligere.

Endvidere mener teknik og miljøforvaltningen også at de skal detailstyre hvordan vi kører i bil. Alle veje er efterhånden lavet om til sådan nogle sneglegader hvor man skal holde og vente bag bussen når den stopper ved et busstoppested, og der er sat 40 km skilte op de underligste steder som fx. på Refshalevej hvor der som regel ingen bløde trafikanter er, og når der er, kører man selvfølgelig "efter forholdene" som man altid har skullet gøre.

Og nu skal man betale for at parkere, hvis man kører uden for sin egen zone? Hvor kom det fra? Vi betaler allerede vægtafgift/"grønne" afgifter, brændstofafgift osv. som førhen dækkede alle den slags udgifter, ind til man åbenbart synes at det var en super god ide at ekstrabeskatte borgerne i Danmarks hovedstad med 750 millioner ekstra om året.

Jeg er virkelig træt af at trafikken i København bliver styret af nogle politikere som tydeligvis INGEN forstand har på det de har med at gøre. Det ses gang på gang. Et dele-el-cykel-eventyr hvor 100 millioner blev smidt ud af vinduet. En cykel-gade i Ndr. Frihavnsgade til 30 millioner som også efter kort tid måtte skrottes. Nyeste nyt er et "klimakvarter" på Østerbro som beboerne vidst heller ikke har bedt om, og som volder dem store problemer. Og så den mani med at sætte 20 millioner kroners lyskryds op alle vegne, uagtet om der brug for dem eller ej.

En nulemissionszone exporterer de problemer man mener at have til de omliggende områder og nabokommunen Frederiksberg, hvilket må siges at være temmelig asocialt og røvhulsagtigt. Der ud over gør det bare hverdagen virkelig besværlig for de mennesker som bor i zonen, da man skal leve med de kafkasne systemer kommunen ynder at sætte op. Nulemissionsszonen vil således udelukkende have negativ effekt både for de mennesker som bor i zonen og dem udenfor. Der er så lidt forurening i København og det meste kommer som bekendt udefra og fra skibe, fly og brændeovne.
Når man kører uden om en nulemissionszone udleder man selvfølgelig MERE CO2, ikke mindre. CO2 er muligvis et problem for det globale klima, men det er ikke et lokalt problem. CO2 er ikke giftigt. Har I undersøgt hvor meget CO2 cyklister udånder når de halser hen ad cykelstierne? Og hov, der er 20 gange mere partikelforurening nede i metroen end på HC Andersens Boulevard! Skal I ikke se at få gjort noget ved det?

Jeg synes at man burde ombygge et passende antal af de københavnerbænke som teknik- og miljøforvaltningen har opsat i Middelalderbyen til gabestokke og placere dem på Rådhuspladsen, og så kan man sætte dem som har fundet på denne nulemissionszone i dem, efter en passende omgang tjære og fjer.

Med venlig hilsen

Svarnr.: 720 Borger

Vejnavn: Sønder Boulevard

Postnr. og by: 1720 København V

Høringssvar:
Jeg kan ikke støtte forslaget i dets nuværende form, da det efter min vurdering vil forringe hverdagen for beboerne.

Forslaget vil begrænse muligheden for, at gæster kan besøge mig, og det vil gøre det vanskeligere for familie og venner at hjælpe med feks transport af større genstande eller andet.

Det vil også reducere adgangen til samkørsel til og fra arrangementer, hvilket gør mig mere afhængig af egen bil, da jeg ikke kan forvente assistance fra andre - og dermed have den modsatte effekt.

På længere sigt må det forventes, at det bliver både dyrere og mere besværligt at få håndværkere og varer leveret – både privat og til lokale forretninger.

Omstillingen mod grønnere transport er allerede i gang, og jeg vurderer ikke, at forslaget vil skabe væsentlige yderligere klimaeffekter, da trafikken blot vil flytte til andre områder. Efter min opfattelse står de begrænsede miljøgevinster ikke mål med de betydelige ulemper for beboere og erhvervsliv.

Jeg opfordrer derfor til, at man udarbejder en mere helhedsorienteret løsning for hele København frem for at fokusere isoleret på Vesterbro.

Svarnr.: 721 Borger

Vejnavn: Tøndergade

Postnr. og by: 1752 København V

Høringssvar:
Nulemissionszonen: En løsning på på miljø- og trængselsproblemer, der desværre skaber flere problemer, end den løser. For beboerne i zonen vil forslaget måske forbedre luftkvaliteten en anelse og løse nogle af trængselsudfordringerne. For alle os, der bor udenfor den planlagte nulemissionszone (hele vejen rundt om zonen) vil trængselsproblemerne gå fra kritisk til endnu værre, ligesom luftforureningen vil stige. En underlig forskelsbehandling. Og for alle både i og udenfor zonen vil den skabe en lang række praktiske problemer. Det er i forvejen meget svært at finde en parkeringsplads på fx ydre Vesterbro, og hver dag kører københavnere tilsammen tusindvis af ekstra og unødvendige kilometer i jagten på en parkeringsplads (med co2-udledning til følge). Hvis nulemissionszonen bliver en realitet, vil parkeringssituationen, trængslen og luftforureningen i områderne omkring zonen blot blive endnu værre. Folk, der fx skal på arbejde i zonen, vil parkere deres ikke-el-biler udenfor zonen. Der vil ligeledes blive kørt masser af ekstra unødvendige kilometer af folk, der skal udenom zonen, ligesom gæster til zonens beboere, der ikke har elbil, skal parkere udenfor zonen, men hvor? Og hvad med fx håndværkere og levering, der i forvejen er problematisk? Jeg er selv afhængig af bil i forhold til arbejde, og selv om jeg betaler Københavns Kommune for en parkeringslicens, er jeg også nødsaget til at leje en parkeringsplads af et af de lokale firmaer, som lejer pladserne ud udenfor kontortid. Ellers kan jeg ikke parkere, når jeg kommer sent hjem fra arbejde. Hvis nulemissionszonen bliver en realitet, vil den forøgede trængsel gøre det nødvendigt at leje fuldtids privat parkering - Det findes bare ikke i mit nærområde. Skal man så fraflytte, hvis man har brug for en bil? Det vil være dyrt at etablere nulemissionszonen, og som københavner, der bor lige udenfor zonen og kun vil mærke de negative konsekvenser, skal jeg således betale skat til en forringelse af forholdene i mit lokalområde. Igen en underlig forskelsbehandling. Jeg håber, at I vil prøve at lave nogle retfærdige og mere reelle løsninger i form af fx forbedret kollektiv trafik i byen i stedet. Tak.

Svarnr.: 722 På vegne af interesseorganisation eller borger Ejerforeningerne Mineralvandshuset, Mineralvandsfabrikken, Købkes Hus, Jakobsens Hus, Bindesbølls Hus, Scherfig Hus, Rothe Hus, Steenstrup Hus, Pasteurs Tårn

Høringssvar:
Kære Borgerrepræsentation
Forslaget om en nulemissionszone på Indre Vesterbro indebærer, at kun nulemissionskøretøjer må køre i zonen, mens beboere inden for zonens afgrænsning undtages fra kørselsforbuddet for fossilbiler.

Da Carlsberg Byen ligger uden for den foreslåede zone, vil beboere her ikke være omfattet af undtagelserne.
Det og andre forhold skaber en række konsekvenser, som endnu ikke er tilstrækkeligt belyst, og som vi mener, Borgerrepræsentationen er nødt til at forholde sig konkret til, inden forslaget gennemføres.
Vi forventer også, at forvaltningen forholder sig til nedenstående punkter og vender tilbage med svar, vi som beboere i grundejerforeningen kan se os selv i.
Vi er vesterbroere – også i praksis
Beboere i Carlsberg Byen er en integreret del af Vesterbro. Vores hverdag er knyttet til bydelen: vores praktiserende læger, vuggestuer, børnehaver, skoler, fritidsaktiviteter og øvrige kommunale serviceydelser ligger i vidt omfang inden for den foreslåede nulemissionszone. Det er her, vi afleverer vores børn, går til læge, handler og færdes til daglig, hvilket også hænger sammen med, at en væsentlig del af de kommunale servicefunktioner fortsat er placeret uden for den ny bydel.
Med forslaget gives der adgang til zonen for alle nulemissionskøretøjer – uanset bopæl – mens beboere i Carlsberg Byen uden elbil afskæres fra at køre til helt almindelige og nødvendige gøremål i deres egen bydel.
Det betyder i praksis, at en borger bosat langt fra Vesterbro, men med elbil, får større mobilitet i området end beboere, der bor få meter uden for zonegrænsen, betaler kommuneskat og benytter – og er afhængige af – de samme kommunale tilbud.
Det rejser et grundlæggende spørgsmål. Når beboere inden for zonen får særlige undtagelser for hverdagskørsel, mens beboere lige uden for zonen – men med deres liv og serviceydelser inden for den – ikke gør, skabes der en åbenlys og urimelig forskelsbehandling, som ikke kan begrundes sagligt.
Desuden vil borgere bosat i eksempelvis Risskov, Bredballe, Hasseris eller for dens sags skyld i Rudersdal Kommune – forudsat adgang til elbil – kunne køre frit til og fra Indre Vesterbro. Samtidig vil vi, der har vores daglige liv og kommunale serviceydelser i området, blive afskåret fra samme mulighed.
Det er også væsentligt at bemærke, at husstandsindkomsten i 25 %-fraktilen i Carlsberg Byen ligger på niveau med øvrige københavnere, og at det primært er den øverste indkomstfraktil, der trækker gennemsnittet op. En zoneregulering, der i praksis knytter adgang til bydelen til biltype frem for bopæl eller faktisk tilknytning, indebærer derfor (systematisk) forskelsbehandling.
Ud over spørgsmålet om ligebehandling rejser forslaget også væsentlige og uafklarede konsekvenser for trafikafvikling og byrum.
Trafikken flyttes – den forsvinder ikke
Hvordan vil Borgerrepræsentationen sikre, at trafikken ikke blot flyttes fra Indre Vesterbro og over mod og til Carlsberg Byen?
Det gælder i forhold til:
• øget gennemkørende trafik - i et i forvejen trafiksikkerhedssvagt område, som I har skudt til 2027 at finde løsninger på. 4 % af beboerne har oplevet ulykker og 26 % nærvedulykker det seneste år. Hver tredje beboer føler sig utryg eller meget utryg til fods og på cykel i bydelen.
• øgede emissioner uden for zonen. Og det i et tæt bebygget område, hvor befolkningstætheden pt. er 16.841 indbyggere pr. kvadratkilometer (endnu inden færdiggørelsen) til sammenligning er den gennemsnitlige befolkningstæthed i kommunen 7.364 indbyggere pr. kvadratkilometer.
• fysisk belastning af veje, byrum og infrastruktur
Der er en reel risiko for, at bilister – både private og erhverv – vil søge uden om zonen og benytte alternative ruter lige uden for afgrænsningen.
Formålet om bedre luftkvalitet på Indre Vesterbro risikerer dermed at blive opnået ved, at forurening og trafikbelastning flyttes til naboområder.
Offentlig pris, privat regning?
Carlsberg Byen er fortsat et privat område. Drift og vedligehold af veje, pladser og byrum betales i praksis og især af beboerne gennem grundejerforeningen – på trods af at bydelen rummer parker, offentlige pladser, kulturinstitutioner, turistattraktioner, uddannelsesinstitutioner (10.900 studie og skolepladser) og erhverv (10.000 arbejdspladser).
Hvis Carlsberg Byen i praksis kommer til at fungere som trafik- og parkeringsbuffer for indre

Vesterbro, er det ikke rimeligt, at omkostningerne alene bæres af beboerne – i modsætning til nabokvarterer som Humlebyen, Alsgadekvarteret eller villakvartererne på Valby Bakke.
Parkering: kommunal beslutning for beboernes regning
Parkering er et helt centralt og uafklaret spørgsmål i forslaget.
Hvis fossilbiler ikke længere kan køre ind i zonen, vil mange bilister være nødt til at stille bilen ved zonens grænse og fortsætte med offentlig transport. For udefrakommende er Carlsberg Byen et oplagt valg. Carlsberg Byen har et veludviklet parkeringsanlæg under jorden og adgang til S-tog.
Konsekvenserne for beboernes økonomi kan blive massive.
Hvorfor?
Fordi:
• Kun ganske få har - af økonomiske årsager - faste parkeringspladser af (49.200 kr. årligt)
• Langt de fleste beboere betaler i dag 17.880 kr. årligt for at konkurrere om parkeringspladserne
• Øget efterspørgsel vil gøre parkering markant sværere og presse priserne yderligere op.
Dette er helt almindelig udbud og efterspørgsel – men regningen risikerer at lande ét sted.
Som beboere i Carlsberg Byen er det især os og ikke erhverv, der gennem grundejerforeningen stiller veje og infrastruktur til rådighed.
Særligt fordi udviklingsselskabet Carlsberg Byen, der ejer det parkeringsmonopol, vi er tvunget ind i (da vi ulig andre københavnere ikke har ret til at købe kommunal p-licens) gennem servitutter har sikret sig, at de kun betaler ca. 10 % pr. m■for p-kældrene i grundejerforeningsbidrag, mens beboerne betaler 100 % – på trods af at grundejerforeningen stiller veje og infrastruktur til rådighed for deres indtægtsgrundlag, og at vi samtidig betaler grundskyld for den grund, hvis undergrund andre tjener på.
Ligeledes har udviklingsselskabet på grundejerforeningens vegne givet erhvervene 30 års frihed fra at betale for drift og vedligehold af udendørsserveringsområder - uden at spørge grundejerforeningens medlemmer vel at mærke.
Klima-, Miljø- og Teknikforvaltningen har lovet at lave trafiktælling i Carlsberg Byen. De har til gengæld konkluderet, at hvis der er mere end 50 % udefrakommende trafik, vil de regulere trafikken - ikke blot overtage vejen, sådan som vi kunne forvente.
Ligeledes vil de tælle alt, der opholder sig i bydelen i 10 minutter som ekstern måltrafik.
Vi kan ikke acceptere, at kommunen betegner trafikken som "måltrafik", fordi bilerne nu bliver nødsaget til at parkere eller holde i kø i området i 10 minutter og derfor ikke tæller med ved trafiktælling, og således overlader en endnu større regning til beboerne.
"Ingen kvaler" dur ikke. Carlsberg-boerne betaler, og ingen tur bør være gratis på vores regning.
Afslutning og konkrete forslag
Bilparken er allerede under forandring, og kommunens investeringer i ladeinfrastruktur har skabt klare incitamenter til omstilling. Spørgsmålet er derfor ikke om vi skal omstille os – men hvordan.
Vi opfordrer Borgerrepræsentationen til at tage ansvar for konsekvenserne og arbejde videre med følgende løsninger:
• Udvid nulemissionszonen, så Carlsberg Byen indgår
• Udvid undtagelserne så beboere på hele Vesterbro som minimum er omfattet
• Kommunalisér Carlsberg Byen fuldt ud, hvis bydelen skal fungere som offentlig infrastruktur
• Opkøb parkeringsanlæggene eller indfør kommunal styring af kapacitet og priser
• Giv beboere i Carlsberg Byen lige ret til kommunal parkeringslicens
Vi ønsker at bidrage konstruktivt til den grønne omstilling – men ikke på en måde, hvor byrderne skubbes videre til dem, der i forvejen står uden for de rettigheder, andre københavnere tager for givet.
Vi opfordrer Borgerrepræsentationen til at sikre, at forvaltningen grundigt belyser konsekvenserne af forslaget og besvarer de centrale spørgsmål, vi som beboere har rejst, inden beslutningen træffes. Det er afgørende for at undgå uretfærdig forskelsbehandling og sikre, at vores hverdag og investeringer i bydelen ikke bliver ramt urimeligt.
Med venlig hilsen
Ejerforeningerne Mineralvandshuset, Mineralvandsfabrikken, Købkes Hus, Jakobsens Hus, Bindesbølls Hus, Scherfig Hus, Rothe Hus, Steenstrup Hus, Pasteurs Tårn

Svarnr.: 723 Borger

Vejnavn: Dybbølsgade

Postnr. og by: 1721 København V

Høringssvar:
Evidensgrundlaget (beregningerne) for forslaget vedrører sig udelukkende klima, luftforurening og trafikstøj til trods for, at der ved forslaget fremgår en række mulige afledte konsekvenser ved forslaget herunder for erhvervslivet og sårbare/ældre borgere.
Når beregninger tilmed viser minimal effekt for forslagets overordnede intention om at skabe miljøgevinster indenfor nulemissionszonen (herunder, at mindre end 0,1% af de samlede reduktioner i luftforurening vil findes i zonen eller at støjreduktionen vil være begrænset) samt aftagende effekt over tid hvad angår CO2-udledning i takt med at bilparken udskiftes til elbiler, synes det problematisk at evidensgrundlaget for de afledte konsekvenser ikke er stærkere, således at fordele og ulemper kan afvejes på baggrund af et mere oplyst grundlag. Eksempelvis ville det være relevant at undersøge, om små virksomheder og selvstændigt erhversdrivende rammes uproportionalt af forslaget sammenlignet med større kæder eller virksomheder, som følge af at "erhverv i zonen ikke længere kan benytte fossildrevne erhvervskøretøjer under 12 tons til erhvervskørsel.", herunder fordi at de og/eller deres potentielt mindre leverandører vil have svære ved at omstille til el-drevne køretøjer.

Foreslaget tager højde for øget omvejskørsel for biler angivet i km, der ellers ville køre ad Vesterbrogade (ca. 0,3 km), hvilket i og for sig er fint. Men mens trafikken og trængslen reduceres på Vesterbrogade og potentielt i zonen, mangler forslaget at tage højde for den potentielt negative effekt på forurening, der kan være for København i bredere forstand ved at biler potentielt vil holde i tomgang som følge af kødannelse i myldretiden på Gammel Kongevej eller længere nord fra zonen. Det vil derfor være fordelagtigt, hvis forslaget tog stilling til miljøgevinster og/eller -konsekvenser for København som helhed fremfor primært at fokusere på nulemissionszonen i dets beregningsgrundlag for miljøeffekter.

Overordnet synes forslaget mangelfuldt ift. indledningsvist at afdække dets primære formål og dermed rationalet for en nulemissionszone - er det at lette parkeringsmuligheder i zonen, eller at reducere CO2-udledningen, luftforurening og/eller trafikstøj? Hvis luftforurening og/eller trafikstøj eksempelvis udgør en væsentlig del af formålet, kunne man overveje, hvorvidt andre tiltag vil være mere effektive taget den begrænsede miljøgevinst fremvist af beregningerne i betragtning. Eksempelvis kunne man helt konkret indføre flere vejbump i zonen for at mindske trafikstøj.

Slutligt er der ved forslaget fare for at ældre eller andre borgere med svækket mobilitet vil rammes disproportionalt af forslaget. Dette gælder både for besøgende til zonen, men også for borgere med bopæl i zonen, hvis de eksempelvis er afhængige af, at privatpersoner i deres netværk (familie, venner mm.) kan hente dem i bil af forskellige årsager - eksempelvis for at køre dem på hospitalet eller andre plejetilbud samt til sociale arrangementer af forskellig art, hvilket er vigtigt med hensyn til mental helbred og ensomhed.

Svarnr.: 724 Borger

Vejnavn: Slesvigsgade

Postnr. og by: 1762 København V

Høringssvar:
Høringssvar "Nul-emissionszone"

Som udgangspunkt tror jeg, alle borgere i Københavns kommune er interesseret i mindre luftforurening og dermed et bedre byklima. Den ny "Bekendtgørelse om nulemissionszoner" giver kommunen hjemmel til at etablere en zone udelukkende for rent elektriske køretøjer og brændselscellekøretøjer, jf. miljøbeskyttelsesloven § 15 f, stk. 1 & 2.

Det fremgår af § 5, stk.1, nr. 5, at kommunen skal tilvejebringe et oplysningsgrundlag, som skal indeholde Oplysninger om antallet af offentlige parkeringspladser i umiddelbar nærhed af nulemissionszonen. Kommunen har fået udarbejdes beregninger fra COWI til at belyse dette faktum i kommunalbestyrelsens "Forslag til nulemissonszone på Indre Vesterbro".

Her konstateres det, at der på nuværende tidspunkt er 6.500 indregistrerede køretøjer i den planlagte zone, hvor ejer/bruger har fast bopæl i zonen. Heraf er 5.350 ikke nulemissionskøretøjer, som vil få dispensation og stadigvæk kunne fortsætte med at udlede forurening.
I afsnittet "Effekter på parkering" vurderes det, at der vil komme 5200 biler ekstra pr. hverdagsdøgn i randområdet omkring zonen. Herefter tages der kun stilling til behovet i dagstimerne (klokken 12), hvor belægningsprocent er på 75-100 % og det vurderes, at den vil kunne komme over 100 %.

Enhver bilejer på indre Vesterbro er bekendt med at parkeringsbehovet ikke er størst kl.12 midt på dagen, hvor mange borgere er væk på arbejde. Behovet opstår om aften, når borgerne kommer hjem fra arbejde i hverdagene eller når borgerne kommer hjem fra sommerhus sent søn aften.

Det må konkluderes, at kommunalbestyrelsen ikke har tilvejebragt et fyldestgørende oplysningsgrundlag for en reel konsekvensvurdering af effekten på parkering. Der er allerede nu et akut behov for parkeringspladser i området i aftentimerne. En nulemissionszone vil overbelaste randområder disproportionalt.

Endvidere fremgår det af § 5, stk.1, nr. 7, at kommunen skal tilvejebringe et oplysningsgrundlag, som skal indeholde " Konsekvensvurdering der redegør for, at den påtænkte nulemissionszone ikke vil medføre uforholdsmæssig øget omvejskørsel."

Her fremgår det i afsnittet "effekt af omvejskørsel fra den gennemgående trafik", at 50 % af trafikken på Vesterbro er gennemkørende. De antages 4.430 ture vil blive flyttet til omkringliggende veje. Her nævnes Gl. Kongevej og Kalvebod Brygge som mulige omfartsveje.
Det antages at vil give 1330 kilometers omvejskørsel pr. hverdagsdøgn og dermed en øget luft- og støjforurening.

Hvis man færdes i trafikken på Vesterbro i dag, kan man allerede konstatere, at kvarteret er særdeles belastet af myldretidstrafik. Ved etableringen af zonen, vil trykket på omfartsvejene øges yderligere, hvilket vil resultere i kødannelse og endnu mere forurening samt tidsspild. Det må konkluderes, at forslaget er i strid med "Bekendtgørelse om nulemissionszoner" § 5, stk. 1, nr. 7, da etableringen uden tvivl vil skabe uforholdsmæssigt øget omvejskørsel. Kommunen kunne lave en test-zone på en uge, hvor de håndhævede zonen og dermed kunne får dette bekræftet.

Forslaget nævner flere gange, at disse problemer vil løse sig selv, når flere borgere erhverver sig en el-bil. Et sådant standpunkt fremstår usagligt, da det forudsætter, at alle har midlerne til at leje, lease eller erhverve sig sådan et køretøj over tid. Mange oplever en presset økonomi, hvor der ikke er råd til øgede udgifter i budgettet. Sammenholdt med boligpriserne vil det kunne presse lavtlønnede borgere ud af kommunen.

Endvidere nævnes det ikke i forslaget, om politiet har de påkrævede ressourcer til at håndhæve zonen. Dog må det antages, at det vil give en øget arbejdsbyrde for Københavns politi. Dette kunne i værste fald bevirke en lavere prioritering af andre vigtige opgaver, da alle indfaldsveje til zonen skal overvåges jævnligt.

Samlet konkluderes det, at kommunalbestyrelsen ikke har fremlagt de nødvendige beregninger for effekten for parkering og at en nulemissionszone vil forårsage uforholdsmæssigt øget omvejskørsel.

Jeg kan derfor ikke tilslutte mig forslaget i dets nuværende form og mener ikke Miljøstyrelsen bør godkende forslaget på dette mangelfulde grundlag.
Jeg mener personligt, at en nulemissionszone vil gøre det endnu svære at være bilejer, familiefar og musiker på Vesterbro.

Svarnr.: 725 Borger

Vejnavn: Slesvigsgade

Postnr. og by: 1762 København V

Høringssvar:
Som udgangspunkt tror jeg, alle borgere i Københavns kommune er interesseret i mindre luftforurening og dermed et bedre byklima. Den ny "Bekendtgørelse om nulemissionszoner" giver kommunen hjemmel til at etablere en zone udelukkende for rent elektriske køretøjer og brændselscellekøretøjer, jf. miljøbeskyttelsesloven § 15 f, stk. 1 & 2.

Det fremgår af § 5, stk.1, nr. 5, at kommunen skal tilvejebringe et oplysningsgrundlag, som skal indeholde Oplysninger om antallet af offentlige parkeringspladser i umiddelbar nærhed af nulemissionszonen. Kommunen har fået udarbejdes beregninger fra COWI til at belyse dette faktum i kommunalbestyrelsens "Forslag til nulemissonszone på Indre Vesterbro".

Her konstateres det, at der på nuværende tidspunkt er 6.500 indregistrerede køretøjer i den planlagte zone, hvor ejer/bruger har fast bopæl i zonen. Heraf er 5.350 ikke nulemissionskøretøjer, som vil få dispensation og stadigvæk kunne fortsætte med at udlede forurening.
I afsnittet "Effekter på parkering" vurderes det, at der vil komme 5200 biler ekstra pr. hverdagsdøgn i randområdet omkring zonen. Herefter tages der kun stilling til behovet i dagstimerne (klokken 12), hvor belægningsprocent er på 75-100 % og det vurderes, at den vil kunne komme over 100 %.

Enhver bilejer på indre Vesterbro er bekendt med at parkeringsbehovet ikke er størst kl.12 midt på dagen, hvor mange borgere er væk på arbejde. Behovet opstår om aften, når borgerne kommer hjem fra arbejde i hverdagene eller når borgerne kommer hjem fra sommerhus sent søn aften.

Det må konkluderes, at kommunalbestyrelsen ikke har tilvejebragt et fyldestgørende oplysningsgrundlag for en reel konsekvensvurdering af effekten på parkering. Der er allerede nu et akut behov for parkeringspladser i området i aftentimerne. En nulemissionszone vil overbelaste randområder disproportionalt.

Endvidere fremgår det af § 5, stk.1, nr. 7, at kommunen skal tilvejebringe et oplysningsgrundlag, som skal indeholde " Konsekvensvurdering der redegør for, at den påtænkte nulemissionszone ikke vil medføre uforholdsmæssig øget omvejskørsel."

Her fremgår det i afsnittet "effekt af omvejskørsel fra den gennemgående trafik", at 50 % af trafikken på Vesterbro er gennemkørende. De antages 4.430 ture vil blive flyttet til omkringliggende veje. Her nævnes Gl. Kongevej og Kalvebod Brygge som mulige

omfartsveje.
Det antages at vil give 1330 kilometers omvejskørsel pr. hverdagsdøgn og dermed en øget luft- og støjforurening.

Hvis man færdes i trafikken på Vesterbro i dag, kan man allerede konstatere, at kvarteret er særdeles belastet af myldretidstrafik. Ved etableringen af zonen, vil trykket på omfartsvejene øges yderligere, hvilket vil resultere i kødannelse og endnu mere forurening samt tidsspild. Det må konkluderes, at forslaget er i strid med "Bekendtgørelse om nulemissionszoner" § 5, stk. 1, nr. 7, da etableringen uden tvivl vil skabe uforholdsmæssigt øget omvejskørsel. Kommunen kunne lave en test-zone på en uge, hvor de håndhævede zonen og dermed kunne får dette bekræftet.

Forslaget nævner flere gange, at disse problemer vil løse sig selv, når flere borgere erhverver sig en el-bil. Et sådant standpunkt fremstår usagligt, da det forudsætter, at alle har midlerne til at leje, lease eller erhverve sig sådan et køretøj over tid. Mange oplever en presset økonomi, hvor der ikke er råd til øgede udgifter i budgettet. Sammenholdt med boligpriserne vil det kunne presse lavtlønnede borgere ud af kommunen.

Endvidere nævnes det ikke i forslaget, om politiet har de påkrævede ressourcer til at håndhæve zonen. Dog må det antages, at det vil give en øget arbejdsbyrde for Københavns politi. Dette kunne i værste fald bevirke en lavere prioritering af andre vigtige opgaver, da alle indfaldsveje til zonen skal overvåges jævnligt.

Samlet konkluderes det, at kommunalbestyrelsen ikke har fremlagt de nødvendige beregninger for effekten for parkering og at en nulemissionszone vil forårsage uforholdsmæssigt øget omvejskørsel.

Jeg kan derfor ikke tilslutte mig forslaget i dets nuværende form og mener ikke Miljøstyrelsen bør godkende forslaget på dette mangelfulde grundlag.
Jeg mener personligt, at en nulemissionszone vil gøre det endnu svære at være bilejer, familiefar og musiker på Vesterbro.

Svarnr.: 726 Borger

Vejnavn: Skydebanegade

Postnr. og by: 1709 København V

Høringssvar:
Jeg har boet på min nuværende adresse i næsten 30 år. Har altid selv cyklet og taget offentlig transport og ejer ikke en bil og har ikke kørekort.
Min nærmeste familie, som bor i forstaden til København, har endnu benzinbiler og besøger mig en gang imellem og hjælper et par gange om året, med eksempelvis at komme på genbrugsstationen, eller ved indkøb af større ting. (køleskab, vaskemaskine og lignende)
Hvis nul erimitionszonen indføres, så vil det være slut med besøg fra mine forældre, som er oppe i alderen, da de ikke længere er i stand til, at gå fra stationen mere og det vil ikke mere være muligt, for mig, at få hjælp tl større indkøb.
De fleste af dem jeg kender, som har benzinbil planlægger i fremtiden, at udskifte disse med el, eller hybridbiler, men først når disse har udtjent deres værnepligt.
Endelig er der kommet ordenlig gang i udskiftningen af den danske bilpark, så det burde ikke være nødvendigt med nul erimitionszone. Det vil ske af sig selv snart.

Svarnr.: 727 Borger

Vejnavn: Heilsgade

Postnr. og by: 1734 København V

Høringssvar:
Der står, at køretøjer tilhørende beboere i zonen er undtaget. Jeg har ikke egen bil, men lejer jævnligt bil hos f.eks. GoMore, og en sådan bil kunne jo nemt være lokaliseret udenfor nulemissionszonen, f.eks. på Frederiksberg. Herved vil jeg skulle køre ind i zonen, hvis jeg skal hjem og pakke bilen efter at have hentet den. Vil nulemissionszonen betyde, at jeg kun kan leje el-biler eller brændselscellekøretøj, medmindre jeg lejer en bil, der har adresse indenfor nulemissionszonen? Det virker lidt besynderligt, at jeg bliver begrænset/straffet på den måde, bare fordi jeg bor indenfor zonen men har valgt ikke at have egen bil. Hvis jeg køber min egen benzin/dieselbil er det jo helt ok, at jeg kører ind og ud af zonen med den. Og, hvad, hvis man deler en bil med en, der bor på Vesterbro, men udenfor nulemissionszonen? I så fald vil man blive tvunget til at få indregistreret bilen hos den, der bor indenfor zonen, da den ellers aldrig må køre derind - det virker ikke helt gennemtænkt. Det er vel ikke tanken, at beboere, som i bund og grund gør noget, der er med til at begrænse antallet af biler på Vesterbro skal straffes?

Svarnr.: 728 Borger

Vejnavn: Stampesgade

Postnr. og by: 1702 København V

Høringssvar:
Til politikerne på Københavns Rådhus.

Nul-emissionszone på Indre Vesterbro ? Sikke dog en umanerlig dårlig ide!

Er I egentlig klar over, at "vores område" ved Stampesgade og Reventlowsgade lige nu står i begyndelsen af et langvarigt og meget trafikbelastende metrobyggeri (M5) som kommer til at vare de næste 10-12 år?

Og det er kun 5 år siden, at Metrostationen til M3 & M4 blev bygget her i Stampesgade ...

Samlet set bliver det en periode på 23-25 år, hvor jeres beslutninger kommer til at besværliggøre SÅ mange menneskers liv og færden ... hvor vi i årevis, som helt almindelige beboere, med børn, oppakninger og bagage er dømt til at zig-zagge os frem til vores boliger, igennem afspærringer, opgravninger og trafikomlægninger samtidigt med at enerverende meget LARM, LUGT, VIBRATIONER og STØV omgiver os konstant.

Har I så OGSÅ udtænkt at et forbud (Nul-emissionszonen) skal gælde for de mange, mange lastbiler, maskiner, biler, varevogne der skal arbejde på Metrobyggeriet? At der kommer et tilsvarende krav om at de også skal køre på el? Nej, ... det tænkte jeg nok.

Mener I så seriøst, at det vil ændre noget at indføre, at vi ikke længere skal kunne få besøg eller kørelejlighed/blive hentet af betænksomme familiemedlemmer fra forstæderne eller provinsen, uden at de forinden har erhvervet sig en politisk korrekt elbil?

- Måske skulle I hellere genoverveje jeres mange "gode ideer"...

- Måske er det bare ikke tiden eller stedet lige nu, OGSÅ at placere en nulemissionszone midt i vores hårdt belastede lokalområde i Stampesgade og Reventlowsgade?

- Måske burde I hellere gøre jer umage med at finde frem til nogle realistiske og driftssikre løsninger, der kan hjælpe alle os, som I har tvunget til endnu en omgang

Metrobyggeri, i stedet for et dagligt forhindringsløb, med at få hverdagen til og fra arbejde, skole, institutioner, fritidsaktiviteter til at gå op. Tænk, hvis vi kunne få de samme forhold som resten af kommunens borgerne.

Jeg fristes til at spørge: Ved den ene hånd, hvad den anden laver ?

/Lise Lotte, Stampesgade

Svarnr.: 729 På vegne af interesseorganisation eller borger Borger

Høringssvar:
Stop projektet.I har allerede skabt nok problemer for erhvervsliv

Svarnr.: 730

Slettet af bruger

Svarnr.: 731 På vegne af interesseorganisation eller borger Borger

Høringssvar:
Jeg stemmer imod forslaget, da mine udefra kommende gæster ikke kører i elbiler.

Svarnr.: 732 På vegne af interesseorganisation eller borger Borger

Høringssvar:
Jeg stemmer nej til nul-emissionszone på indre Vesterbro

Svarnr.: 733 På vegne af interesseorganisation eller borger Virksomhed/ organisation

Høringssvar:
Vi har modtaget en opfordring til at skrive et hørringssvar.
Verian er en virksomhed der blandt andet laver fokusgrupper og dybdeinterviews, hvor respondenterne bliver inviteret til at komme herind for at deltage.
Det vil være meget uhensigtsmæssigt og have negativ konsekvenser for vores forretning, hvis vi ikke længere kan have respondenter der kommer i bil hertil.
Hvis forslaget bliver en realitet, vil vi derfor opfordre til, at virksomheder kan få tilladelse til at inviterede kunder/respondenter kan få en tilladelse på bestemte dage.

Svarnr.: 734 På vegne af interesseorganisation eller borger Borger

Høringssvar:
Kære Københavns kommune
Jeg skriver for at udtrykke min bekymring over den planlagte nulemissionszone, som i høj grad rammer os, der bor på Vesterbro. Mange os er skatteydere i København og er afhængige af vores biler i hverdagen-til arbejde, familie og praktiske gøremål. Med de nye regler bliver især os beboere, der bliver ramt økonomisk, i stedet for at gøre livet sværere for dem, der allerede bor og bidrager til byen, burde fokus i højere grad være på den gennemkørende trafik udefra, det føles, som om man går efter "den lille mand", som bare forsørger at få hverdagen til hænge sammen. Jeg støtte selvfølgelig den grønne omstilling, men den bør ske på en måde, der er rimelig og socialt retfærdig- også for os, der bor på Vesterbro.

Svarnr.: 735 På vegne af interesseorganisation eller borger Borger

Høringssvar:
Jeg skriver som beboer i den foreslåede

nulemissionszone på Indre Vesterbro.

Jeg er stærkt imod forslaget i den form, det er sendt i høring, da det vil få store og uforholdsmæssige konsekvenser for mig og mange andre beboere i området, uden at give signifikante miljøforbedringer.

Jeg har en bil, som jeg bruger til alt i hverdagen, herunder arbejde, indkøb, transport, familiebesøg, praktiske gøremål og generel mobilitet. For mig er bilen ikke en "luksus", men en nødvendighed.

Forslaget rammer beboere urimeligt hårdt

At gøre et tæt beboelsesområde til en zone, hvor man reelt tvinges til at skifte bil til el eller brint, vil fungere som en økonomisk tvang for mange almindelige borgere. Det rammer særligt beboere, der allerede har et velfungerende køretøj, som stadig har stor værdi og funktion i hverdagen.

Hvis målet er klima, bør det ikke ske ved at placere den største byrde på beboere i et specifikt område, hvor man i praksis tvinges til at udskifte et fuldt funktionelt køretøj.

Minimal miljøgevinst i forhold til problemerne

De reelle forbedring i miljøet vil være minimal i forhold til de store gener og omkostninger, zonen vil medføre.

Udviklingen går allerede naturligt i retning af færre emissionsbiler, da benzin og dieselbiler gradvist udfases, da produktionen af disse biler reduceres i stigende omfang. Derfor vil antallet af emissionsbiler falde markant over tid også uden restriktioner, der rammer beboere direkte.

Store praktiske konsekvenser for beboere og hverdagsliv

En nulemissionszone vil i praksis skabe alvorlige barrierer for helt almindelige forhold som:

Håndværkerbesøg (elektrikere, VVS, tømrer, servicefolk m.fl.), hvor mange fortsat kører i benzin- og dieselbiler – især ved akutte behov
Leveringer og afhentninger, fx møbler, byggematerialer, pakker og andre nødvendige daglige leverancer
Besøg fra familie og venner, som vil få markant sværere ved at komme til og fra området.
Almindelig transport til og fra aktiviteter, gøremål og hverdagslogistik.

Det betyder, at Indre Vesterbro i praksis bliver et område, hvor man som beboer skal leve med begrænset adgang og øget besvær, ikke kun for sig selv, men også for alle omkring én.

Folk der ellers ville køre igennem zonen skal nu til at tag lange omveje hvilket vil lægge større pres på andre områder omkring og vil have endnu større negativ effekt på miliøet.

Veteranbiler bør undtages – historisk værdi i gadebilledet

Jeg har desuden en ældre bil, som på sigt vil blive veteranbil. Veteranbiler har en særlig rolle og værdi, og de bidrager med historie og kultur i gadebilledet.

Veteranbiler bliver typisk kørt relativt lidt og udgør i praksis en meget lille del af den samlede trafikbelastning. Derfor bør veteranbiler fortsat være lovlige i zonen, og der bør være en tydelig undtagelse for denne type køretøjer.

Risiko for fald i ejendomsværdi

En nulemissionszone på Indre Vesterbro kan desuden få direkte økonomiske konsekvenser for beboerne, da den kan medføre fald i værdien af ejerboliger.

Når man indfører restriktioner, der begrænser almindelig adgang for beboere, gæster, familie, venner, håndværkere og leveringer, bliver området i praksis mindre attraktivt at bo i for mange – særligt for dem, der har behov for bil transport i hverdagen. Det kan påvirke efterspørgslen negativt og dermed presse boligpriserne ned.

Det er urimeligt, at beboere risikerer at få deres transportmuligheder, boligøkonomi og opsparing påvirket negativt af et politisk tiltag, som samtidig forventes at have begrænset effekt og som i høj grad vil være en udvikling, der alligevel sker naturligt over tid.

Jeg opfordrer kommunen til én af følgende:

Forkaste forslaget om nulemissionszone på Indre Vesterbro, eller som minimum
Indføre en permanent beboer-undtagelse, så beboere i zonen ikke mister deres mobilitet
Sikre en tydelig og permanent undtagelse for veteranbiler

Jeg ønsker, at kommunen tager beboernes hverdag, mobilitet og økonomi alvorligt og undlader at gennemføre tiltag, som i praksis bliver en tvungen og urealistisk omstilling for dem, der bor i området.

Det er unødvendigt, da udviklingen allerede går i retning af færre benzin og dieselbiler, som gradvist vil blive udfaset i takt med, at nulemissionskøretøjer overtager og produktionen af nye benzin og dieselbiler minimeres.

Denne omstilling vil ske naturligt over tid, også uden hårde restriktioner, som rammer den enkelte borger direkte, sådan som dette forslag vil gøre.

Det er derfor både urimeligt og unødvendigt at indføre restriktioner, som vil få store negative konsekvenser for beboere og deres omgangskreds i området.

Svarnr.: 736 På vegne af interesseorganisation eller borger Borger

Høringssvar:
Jeg tager på det kraftigste afstand fra forslag om nul emission, træk forslaget tilbage

Svarnr.: 737 På vegne af interesseorganisation eller borger Borger

Høringssvar:
Jeg er beboer på Indre Vesterbro og har ikke bil. Jeg benytter dagligt elcykel og støtter derfor fuldt ud tiltag, der forbedrer luftkvaliteten og reducerer luftforurening i byen.

Jeg er positiv over for indførelsen af en nulemissionszone, men vil samtidig opfordre kommunen til at tage hensyn til de beboere i området, som fortsat er afhængige af biler med forbrændingsmotor, især ældre borgere.

Det er vigtigt, at disse beboere får mulighed for støtte eller hjælp til at omstille deres køretøjer til mere miljøvenlige alternativer, så overgangen sker på en socialt ansvarlig og fair måde for alle, der bor i området.

Svarnr.: 738 På vegne af interesseorganisation eller borger Borger

Høringssvar:
Det lyder som en god ide!
Jeg har pt en ældre benzinbil , så jeg håber beboerne bliver undtaget eller får anvist en parkerings plads et sted !

Svarnr.: 739 På vegne af interesseorganisation eller borger Borger

Høringssvar:
Jeg vil bare sige, at hvis der etableres en nulemissionszone, at alle – også beboere – bør være pålagt den samme forbud. Det vil sige at beboere som i forvejen ejer en benzin eller dieselbil, bør kunne fortsat bruge deres bil og parkere deres bil lokalt, men at de ikke bør kunne parkere en ny benzin eller dieselbil i nulemissionszone efter indførelsen af nulemissionszonen.

Ellers, som nogen der har boet på Vesterbo i over 10 år, glæder jeg mig til zonen, da vi i forvejen har fået luftforurening fra banegården og de store veje, som krydser Vesterbro.

Svarnr.: 740 På vegne af interesseorganisation eller borger Borger

Høringssvar:
Det kan ikke være rigtigt at man lukker en bydel for kørsel med benzin og diesel og kun må køre i elbiler København er Danmarks hovedstad man kan ikke lukke resten af danskere ude hvis de får besøg når de skal se forskellige teater og museer man kan ikke forlange at man skal partu købe en elbil det er ikke alle der kan smide så mange penge på bordet i er godt nok mærkelige på rådhuset med alle jeres ideer skal hele København lukkes ned for biler mærkelig opførsel over for den danske befolkning

Svarnr.: 741 På vegne af interesseorganisation eller borger Borger

Høringssvar:
Jeg synes det er tankevækkende at ville lave hele eller dele af Vesterbro om til en nulmissionszone og det synes jeg, for på den ene side bliver der talt så meget om ensomhed, og på den anden så kan benzinbiler ikke komme ind. Det vil så have den virkning at
man ikke længere kan få besøg af familie med en benzinbil, hvilket gør at man så kan sidde alene som ældre. Jeg er 70 år og har da brug for at bla min søn kan komme. Han har en benzinbil og har ikke tænkt sig at købe ny bil, for i Hellerup hvor han bor har han ingen problemer. Det kan kun gøre ældre mere ensomme- så tak for det.

Svarnr.: 742 På vegne af interesseorganisation eller borger Borger

Høringssvar:
Det er en meget forslag.
jeg ikke støtter den, i vil ødelægge forretningslivet i indre by, vi pensionister hvis vi skal til læge, eller andre vigtige besøg, skulle vi køre med taxa?
De nye benzinbiler forurene meget mindre !
jeg håber at I vil tænke logisk, ikke føre de populære slogans. !

Svarnr.: 743 På vegne af interesseorganisation eller borger Borger

Høringssvar:
Jeg indsender hermed høringssvar til Københavns Kommunes forslag om etablering af en nulemissionszone på Indre Vesterbro.

Jeg er stærk modstander af forslaget. Foreningen JA TAK TIL PARKERING det samme.

Forslaget er endnu et eksempel på, at Københavns Kommune fører trafik- og mobilitetspolitik som et ideologisk eksperiment uden reel forståelse for byens hverdag, funktionalitet og sammenhæng. København er i forvejen hårdt belastet af trafikale indgreb, fjernelse af parkeringspladser, ensretninger, vejarbejder og manglende sammenhæng i mobiliteten. At lægge endnu et lag restriktioner ovenpå – i form af en nulemissionszone, der reelt skærer byen over – er både uansvarligt og virkelighedsfjernt.

Forslaget rammer ikke kun beboere og erhvervsdrivende på Indre Vesterbro. Det påvirker

hele byen og alle, der har deres daglige færden i København: kunder, håndværkere, servicevirksomheder, varetransport, familier, ældre, mennesker med nedsat mobilitet samt borgere, der arbejder på tværs af byen. At fremstille dette som et lokalt anliggende er direkte misvisende.

Kommunen ignorerer, at København ikke er en legestue for politiske forsøg. Byen er et sted, hvor mennesker skal kunne bo, arbejde, handle og leve et almindeligt hverdagsliv. Mobilitet er ikke et luksusproblem – det er en forudsætning for, at byen fungerer. Når man systematisk jagter biler, trafik og adgang, rammer man også mennesker, arbejdspladser og sammenhængskraft.

Det er desuden dybt problematisk, at forslaget reelt pålægger borgere og erhverv en tvungen teknologisk omstilling inden for faste tidsrammer, uden at tage højde for økonomi, markedssituation, leveringstider, infrastrukturen for opladning eller de meget forskellige behov, der findes blandt både private og erhverv. Det er ikke alle, der kan eller skal udskifte køretøjer efter politiske skemaer.

Miljøargumentationen fremstår samtidig ensidig og forenklet. Der tages ikke højde for de samlede klima- og miljømæssige konsekvenser, herunder produktion af nye køretøjer, belastning af elnettet, øget trafik uden om zonen samt de afledte effekter på byens øvrige områder. Det er symbolpolitik forklædt som grøn handlekraft.

København har allerede massive udfordringer med fremkommelighed, og kommunen har i årevis reduceret biladgang, parkeringsmuligheder og fleksibilitet uden at levere realistiske alternativer. At fortsætte ad denne vej vil svække byens erhvervsliv, gøre hverdagen mere besværlig for beboerne og skubbe aktivitet, handel og liv ud af byen.

Det må stoppe nu.

Jeg opfordrer derfor kraftigt til, at forslaget om nulemissionszone på Indre Vesterbro trækkes tilbage, og at kommunen i stedet indleder en reel, bred og ærlig dialog om mobilitet, miljø og byliv, hvor funktionalitet, proportionalitet og respekt for borgernes hverdag er omdrejningspunktet – ikke ideologiske benspænd.

København har brug for løsninger, der samler byen. Ikke flere tiltag, der splitter den.

Bekræft venligst modtagelsen af høringssvaret!

Svarnr.: 744 På vegne af interesseorganisation eller borger Borger

Høringssvar:
Jeg syntes det er en fremragende ide.

Jeg vil gerne orienteres om, hvor mine gæster, der IKKE bor i zonen, kan parkere når de besøger mig.

Har familie og venner i Jylland og spredt ud over Sjælland.
Disse overnatter ofte og medbringer børn og
bagage til flere døgn.

Svarnr.: 745 På vegne af interesseorganisation eller borger Virksomhed / organisation.

Høringssvar:
Høringssvar fra Dansk Akvakultur vedrørende forslag om nulemissionszone på Indre Vesterbro

Dansk Akvakultur takker for muligheden for at afgive høringssvar til forslaget om etablering af en nulemissionszone på Indre Vesterbro.

Dansk Akvakultur anerkender fuldt ud behovet for en grøn omstilling af transportsektoren og deler ambitionen om at reducere CO_2-udledning og forbedre luftkvaliteten i København. Vi finder det imidlertid nødvendigt at påpege, at det fremlagte forslag udgør et meget vidtgående indgreb i virksomhedernes daglige drift og adgang til byen – med betydelige erhvervsmæssige konsekvenser.

For Dansk Akvakultur vil en nulemissionszone som foreslået kunne få væsentlige negative følger for vores muligheder for at modtage gæster, samarbejdspartnere og leverandører samt for medarbejdernes mulighed for at komme til og fra arbejdspladsen. Vores branche er landsdækkende og internationalt orienteret, og mange af vores samarbejdspartnere og medlemmer har ikke realistisk mulighed for udelukkende at anvende nulemissionskøretøjer i de kommende år.

Særligt finder vi det problematisk, at forslaget ikke i tilstrækkelig grad tager højde for:

erhvervslivets behov for fleksibel adgang til byen,

den fortsat begrænsede tilgængelighed og høje omkostning ved nulemissionskøretøjer for mange virksomheder,

samt de afledte konsekvenser for rekruttering og fastholdelse af medarbejdere.

Dansk Akvakultur må derfor gøre opmærksom på, at en gennemførelse af forslaget i sin nuværende form kan medføre, at vi – og tilsvarende organisationer og virksomheder – må overveje at flytte aktiviteter ud af København, hvis adgangsforholdene bliver for restriktive. Dette vil være uheldigt både for byens erhvervsliv, vidensmiljøer og arbejdspladser.

Vi opfordrer derfor Københavns Kommune til:

at overveje en mere gradvis og fleksibel indfasning af kravene,

at indarbejde bredere undtagelser eller dispensationsmuligheder for erhverv og organisationer,

samt at inddrage erhvervslivet tættere i den videre udformning af ordningen, så den grønne omstilling kan ske på en måde, der også understøtter et levende og konkurrencedygtigt erhvervsliv i København.

Dansk Akvakultur stiller sig gerne til rådighed for dialog om, hvordan målsætningerne om grøn omstilling kan realiseres uden at få uforholdsmæssigt store negative konsekvenser for erhvervslivet.

Svarnr.: 746 På vegne af interesseorganisation eller borger Borger

Høringssvar:
Jeg ønsker at vi skal være Højt til Himmels på Vesterbro og alle biler skal være berettiget til at køre her.
Jeg har sommetider på grund af sygdom brug for ambulance, flex-taxa, - og hvordan skal håndværkere arbejde.
Lad os være frie til at leve ligesom vi plejer.

Svarnr.: 747 På vegne af interesseorganisation eller borger Borger

Høringssvar:
Jeg finder det dybt problematisk at anlægge en nulemissionszone på Indre Vesterbro.

Hvorfor?
Fordi den virkelige verden ser meget anderledes ud, end den politiske verden.
Man affolke mange små og mindre virksomheder på Vesterbro.
Mange forretninger vil ikke kunne modtage varer.
Mange beboere vil ikke kunne få en håndværker til at komme og foretage en reparation eller forbedring.
(det er svært nok i forvejen grundet manglende P-pladser)

Et andet eksempel!
Heavy construction works.
De maskiner findes IKKE som "batteri" maskiner.
Når der skal graves..
Når der skal løftes op og over...
Når der skal lægges nyt asfalt ...
Bare som et par eksempler.

Svarnr.: 748 På vegne af interesseorganisation eller borger Virksomhed /organisation

Høringssvar:
Høringssvar vedhæftet som bilag

Bilag 1 af 1 for Svarnr. 748: 20260317T14-12_2026-0020101-26 Hoeringssvar fra Hovedstadens Beredskab vedr 66031122_1_1.PDF - Side 1 af 2

Bilag 1 af 1 for Svarnr. 748: 20260317T14-12_2026-0020101-26 Hoeringssvar fra Hovedstadens Beredskab vedr 66031122_1_1.PDF - Side 2 af 2

Svarnr.: 749 På vegne af interesseorganisation eller borger Bygningsstyrelsen

Høringssvar:
Kære Københavns Kommune

Bygningsstyrelsen har følgende bemærkning til høring af forslag til nulemissionszone på Indre Vesterbro:

En nulemissionszone kan muligvis vise sig udfordrende for større køretøjer som eksempelvis slamsugere eller lastbiler, der leverer facility management ydelser til statens ejendomme i den foreslåede nulemissionszone.

Svarnr.: 750 På vegne af interesseorganisation eller borger Lidl Danmark K/S.

Høringssvar:
Til Københavns Kommune, Klima Miljø & Teknikforvaltningen

Se venligst vedhæftede høringssvar på vegne af Lidl Danmark K/S.

Bilag 1 af 1 for Svarnr. 750: 20260317T14-18_2026-0020101-28 hoeringssvar lidl danmark ks 66218134_1_1.PDF - Side 1 af 4

Svarnr.: 751 På vegne af interesseorganisation eller borger FDM

Høringssvar:
Til rette vedkommende

Hermed fremsendes FDM's høringssvar, se vedhæftede.

Bilag 1 af 1 for Svarnr. 751: 20260317T14-20_2026-0020101-29 Hoeringssvar 1.0 66220669_1_1.PDF - Side 1 af 2

Svarnr.: 752 På vegne af interesseorganisation eller borger Borger

Høringssvar:
Jeg er modstander af hele projektet
Det ødelægger fremkommeligheden
Kun til glæde for Enhedslisten

Svarnr.: 753 På vegne af interesseorganisation eller borger DTL-Danske Vognmænd

Høringssvar:
Til Københavns Kommune,

Hermed fremsendes DTL-Danske Vognmænds høringssvar.

Bilag 1 af 1 for Svarnr. 753: 20260317T14-22_DTL Hoeringssvar paa Forslag til nulemissionszone paa indre Versterbro.pdf - Side 1 af 1

Svarnr.: 754 På vegne af interesseorganisation eller borger Dansk Erhverv

Høringssvar:
Kære Klima-, Miljø- og Teknikforvaltningen,

Vi sender hermed et høringssvar fra Dansk Erhverv vedr. forslaget til nulemissionszone på Indre Vesterbro.

Bilag 1 af 1 for Svarnr. 754: 20260317T14-24_Dansk Erhverv, Hoeringssvar om nulemissionszone paa Indre Vesterbro.pdf - Side 1 af 2

Svarnr.: 755 På vegne af interesseorganisation eller borger Borger

Høringssvar:
Plugin køretøjer (PHEV) bør have mulighed for at køre i Zonen, da disse kan køre 40 – 100 km. på strøm /ren el og har således mulighed at lade i området, samt køre i området på ren el.
Hybrid køretøjer skal ikke være omfattet, da disse kun kan køre få kilometer på strøm og ville således være afhængig af at skulle køre med brændstof motoren i området/ Zonen
Veteran køretøjer bør ikke være omfattet af Zonen.

Svarnr.: 756 På vegne af interesseorganisation eller borger Borger

Høringssvar:
Som udgangspunkt tror jeg, alle borgere i Københavns kommune er interesseret i mindre luftforurening og dermed et bedre byklima. Den ny "Bekendtgørelse om nulemissionszoner" giver kommunen hjemmel til at etablere en zone udelukkende for rent elektriske køretøjer og brændselscellekøretøjer, jf. miljøbeskyttelsesloven § 15 f, stk. 1 & 2.

Det fremgår af § 5, stk.1, nr. 5, at kommunen skal tilvejebringe et oplysningsgrundlag, som skal indeholde Oplysninger om antallet af offentlige parkeringspladser i umiddelbar nærhed af nulemissionszonen. Kommunen har fået udarbejdes beregninger fra COWI til at belyse dette faktum i kommunalbestyrelsens "Forslag til nulemissonszone på Indre Vesterbro".

Her konstateres det, at der på nuværende tidspunkt er 6.500 indregistrerede køretøjer i den planlagte zone, hvor ejer/bruger har fast bopæl i zonen. Heraf er 5.350 ikke nulemissionskøretøjer, som vil få dispensation og stadigvæk kunne fortsætte med at udlede forurening.
I afsnittet "Effekter på parkering" vurderes det, at der vil komme 5200 biler ekstra pr. hverdagsdøgn i randområdet omkring zonen. Herefter tages der kun stilling til behovet i dagstimerne (klokken 12), hvor belægningsprocent er på 75-100 % og det vurderes, at den vil kunne komme over 100 %.

Enhver bilejer på indre Vesterbro er bekendt med at parkeringsbehovet ikke er størst kl.12 midt på dagen, hvor mange borgere er væk på arbejde. Behovet opstår om aften, når borgerne kommer hjem fra arbejde i hverdagene eller når borgerne kommer hjem fra sommerhus sent søn aften.

Det må konkluderes, at kommunalbestyrelsen ikke har tilvejebragt et fyldestgørende oplysningsgrundlag for en reel konsekvensvurdering af effekten på parkering. Der er allerede nu et akut behov for parkeringspladser i området i aftentimerne. En nulemissionszone vil overbelaste randområder disproportionalt.

Endvidere fremgår det af § 5, stk.1, nr. 7, at kommunen skal tilvejebringe et oplysningsgrundlag, som skal indeholde " Konsekvensvurdering der redegør for, at den påtænkte nulemissionszone ikke vil medføre uforholdsmæssig øget omvejskørsel."

Her fremgår det i afsnittet "effekt af omvejskørsel fra den gennemgående trafik", at 50 % af trafikken på Vesterbro er gennemkørende. De antages 4.430 ture vil blive flyttet til omkringliggende veje. Her nævnes Gl. Kongevej og Kalvebod Brygge som mulige omfartsveje.
Det antages at vil give 1330 kilometers omvejskørsel pr. hverdagsdøgn og dermed en øget luft- og støjforurening.

Hvis man færdes i trafikken på Vesterbro i dag, kan man allerede konstatere, at kvarteret er særdeles belastet af myldretidstrafik. Ved etableringen af zonen, vil trykket på omfartsvejene øges yderligere, hvilket vil resultere i kødannelse og endnu mere forurening samt tidsspild.

Det må konkluderes, at forslaget er i strid med "Bekendtgørelse om nulemissionszoner" § 5, stk. 1, nr. 7, da etableringen uden tvivl vil skabe uforholdsmæssigt øget omvejskørsel. Kommunen kunne lave en test-zone på en uge, hvor de håndhævede zonen og dermed kunne får dette bekræftet.

Forslaget nævner flere gange, at disse problemer vil løse sig selv, når flere borgere erhverver sig en el-bil. Et sådant standpunkt fremstår usagligt, da det forudsætter, at alle har midlerne til at leje, lease eller erhverve sig sådan et køretøj over tid. Mange oplever en presset økonomi, hvor der ikke er råd til øgede udgifter i budgettet. Sammenholdt med boligpriserne vil det kunne presse lavtlønnede borgere ud af kommunen.

Endvidere nævnes det ikke i forslaget, om politiet har de påkrævede ressourcer til at håndhæve zonen. Dog må det antages, at det vil give en øget arbejdsbyrde for Københavns politi. Dette kunne i værste fald bevirke en lavere prioritering af andre vigtige opgaver, da alle indfaldsveje til zonen skal overvåges jævnligt.

Samlet konkluderes det, at kommunalbestyrelsen ikke har fremlagt de nødvendige beregninger for effekten for parkering og at en nulemissionszone vil forårsage uforholdsmæssigt øget omvejskørsel.

Jeg kan derfor ikke tilslutte mig forslaget i dets nuværende form og mener ikke Miljøstyrelsen bør godkende forslaget på dette mangelfulde grundlag.
Jeg mener personligt, at en nulemissionszone vil gøre det endnu svære at være bilejer, familiefar og musiker på Vesterbro.

Svarnr.: 757 På vegne af interesseorganisation eller borger EasyPark

Høringssvar:
Vedhæftet

Svarnr.: 758 På vegne af interesseorganisation eller borger DSB

Høringssvar:
Hermed fremsendes DSB's høringssvar til Københavns Kommunes forslag til nulemissionszone på Indre Vesterbro

Bilag 1 af 1 for Svarnr. 758: 20260317T14-41_DSBs hoeringssvar til forslag til nulemissionszone paa Indre Vesterbro.pdf - Side 1 af 2

Svarnr.: 759 På vegne af interesseorganisation eller borger Borger

Høringssvar:
Kære KK,

Tak for muligheden for at kommentere på forslaget om etablering af en nul-emissionszone på Indre Vesterbro. Jeg støtter i udgangspunktet ambitionen om at forbedre luftkvaliteten og reducere CO_2-udledningen i byen, men jeg har nogle væsentlige betænkeligheder ved den konkrete udformning af forslaget, som jeg gerne vil dele.

Den fremlagte redegørelse viser, at op mod 50 % af de kørte ture i zonen blot vil blive flyttet til andre dele af byen. Dette betyder, at problemet med luftforurening og trængsel ikke løses, men blot forskydes geografisk. Samtidig er den oplyste effekt på luftforureningen i den valgte zone minimal — kun 0,1 % — hvilket gør det tvivlsomt, om indsatsen står mål med de praktiske og økonomiske omkostninger for borgerne og erhvervslivet.

Hvis målet er at skabe et attraktivt og bæredygtigt bymiljø, bør der i stedet overvejes en reel bilfri zone i Indre By — middelalderbyen. Dette vil ikke blot reducere luftforureningen lokalt, men også skabe et unikt og indbydende miljø for fodgængere, cyklister og turister. En sådan zone vil kunne styrke byens identitet og tiltrække flere besøgende, der vælger at færdes til fods eller på cykel.

Ensporet fokus på elbiler ignorerer miljøomkostningerne ved bilproduktion
Forslaget lægger op til at fremme skiftet til elbiler, men dette er en ensporet løsning, der overser de store miljømæssige omkostninger ved at producere nye biler — uanset om de er elektriske eller ej. Ressourceforbruget og CO_2-aftrykket ved produktion af elbiler er betydeligt, og ved udelukkende at fokusere på bilernes udledning under kørsel, ignoreres den samlede miljøpåvirkning.

En mere bæredygtig tilgang ville være at bevare de eksisterende biler, indtil de ikke længere er funktionelle, og først derefter udskifte dem med elbiler. Hvis målet er at reducere udledningen fra fossile brændstoffer, bør der i stedet indføres en afgift på brugen af biler, der gør det dyrere at køre i byen. Dette vil skabe et reelt incitament til at vælge alternative transportformer som gang, cykling eller offentlig transport.

En sådan afgift bør gælde for hele hovedstadsområdet for at opnå en mærkbar effekt på både luftkvalitet og trængsel. Kun ved at gøre bilkørsel mindre attraktiv på tværs af byen kan vi opnå en reel adfærdsændring.

Samlet set mener jeg, at forslaget om en nul-emissionszone på Indre Vesterbro er utilstrækkeligt og ikke målrettet nok til at løse de udfordringer, det sigter mod. Jeg anbefaler i stedet:

- At etablere en bilfri zone i Indre By for at skabe et attraktivt og bæredygtigt bymiljø.
- At indføre en afgift på bilkørsel i hele hovedstaden for at reducere trængsel og forurening.
- At fokusere på at udnytte eksisterende biler længst muligt, før de udskiftes med elbiler, for at minimere den samlede miljøpåvirkning.

Jeg håber, at mine indvendinger og forslag kan bidrage til en mere nuanceret og effektiv diskussion om, hvordan vi bedst skaber en grønnere og mere levedygtig by.

Svarnr.: 760

Slettet af bruger

Svarnr.: 761

Slettet af bruger

Svarnr.: 762 På vegne af interesseorganisation eller borger Dansk Industri

Høringssvar:
Hørringssvar i bilag

Bilag 1 af 1 for Svarnr. 762: 20260317T14-48_2026-0020101-40 Hoeringssvar fra DI vedr. nulemissionszone paa Indre Vesterbro i Koebenhavn_2026 66269809_1_1.PDF - Side 1 af 4

Svarnr.: 763 På vegne af interesseorganisation eller borger Borger

Høringssvar:
Høringssvar i bilag

Bilag 1 af 1 for Svarnr. 763: 20260317T15-01_hoeringssvar-nulemissionszone-indre-vesterbro_.pdf - Side 1 af 1

Svarnr.: 764 På vegne af interesseorganisation eller borger Borger

Høringssvar:
Jeg [navn på borger] ønsker ikke nulemissionszone , der vi bliver kørt til lægen og forskellige hospitaler og aktiviteter af våres søn.
Så hvis det bliver stemt for, ved vi ikke hvordan vi skal komme til lægen og hospitaler, for hvis man først begynder med de zoner på Vesterbro så vil det blive også i andre dele af København .
Det er lidt tidligt, man skal vente en 10år til dette!

Svarnr.: 765 På vegne af interesseorganisation eller borger Borger

Høringssvar:
Jeg [navn på borger] ønsker ikke nulemissionszone , der vi bliver kørt til lægen og forskellige hospitaler og aktiviteter af våres søn.
Så hvis det bliver stemt for, ved vi ikke hvordan vi skal komme til lægen og hospitaler, for hvis man først begynder med de zoner på Vesterbro så vil det blive også i andre dele af København .
Det er lidt tidligt, man skal vente en 10år til dette!

Svarnr.: 766 På vegne af interesseorganisation eller borger Justitsministeriet

Høringssvar:
Justitsministeriet har ved e-mail af 19. januar 2026 anmodet Rigspolitiet om eventuelle bemærkninger til Københavns Kommunes forslag om etablering af en nulemissionszone på Indre Vesterbro.

Folketinget vedtog den 3. december 2024 en ændring til lov om miljøbeskyttelse, hvorefter kommunerne kan indføre én nulemissionszone i et sammenhængende byområde. Reglerne herfor er fastsat i bekendtgørelse om nulemissionszoner (bekendtgørelse nr. 493 af 15. maj 2025).

Rigspolitiet har på den baggrund indhentet et bidrag fra Københavns Politi, som har anført følgende bemærkninger til forslaget:

"Det er Københavns Politis vurdering, at forslaget om at inddrage især Vesterbrogade i nulemissionszonen rejser en række problemstillinger. Vesterbrogade udgør i dag en central og højt trafikeret færdselsåre, som har stor betydning for den overordnede trafikafvikling på Vesterbro og i de omkringliggende bydele - herunder også trafik til og fra Frederiksberg. Gaden fungerer ikke alene som lokal vej for beboere og erhvervsdrivende, men også som en vigtig forbindelse for gennemkørende trafik, herunder kollektiv trafik, varetransport, taxaer og udrykningskøretøjer og alle, som måtte have deres arbejdsplads i det foreslåede område.

Det er Københavns Politis opfattelse, at forslaget indebærer, at Vesterbrogade i praksis vil blive lukket for alle køretøjer, der ikke opfylder kravene til nulemission. En sådan begrænsning vil efter Københavns Politis vurdering have karakter af en betydelig indskrænkning af den almindelige fremkommelighed på strækningen. Dette adskiller sig markant fra tidligere trafikale tiltag på Vesterbrogade, herunder b.la. en hastighedsforsøgsordning, som Københavns Politi tidligere har forholdt sig til.

Det er derudover Københavns Politis forventning, at en lukning af Vesterbrogade for andet end nulemissionskøretøjer medfører en betydelig omlægning af trafikken til de omkringliggende veje. Københavns Politi vurderer, at en stor del af den trafik, som i dag benytter Vesterbrogade, vil blive presset ud på parallelle og tilstødende gader, både i Københavns, i Frederiksberg samt i Rødovre Kommune. Dette kan medføre øget belastning og forringet miljø på andre strækninger, hvilket kan modvirke nogle af de tilsigtede effekter

af zonen.

En sådan trafikforskydning vil efter Københavns Politis vurdering desuden indebære en væsentlig risiko for øget trængsel, længere rejsetider og flere konflikter mellem trafikanter. Det gælder ikke mindst i myldretidsperioder, hvor trafikken i forvejen er tæt. Øget trafik på mindre veje kan desuden få negative konsekvenser for trafiksikkerheden, særligt for bløde trafikanter som fodgængere og cyklister, der i højere grad færdes på disse strækninger.

Københavns Politi skal endvidere bemærke at Vesterbrogade, fra et beredskabs- og udrykningsperspektiv, spiller en væsentlig rolle. Gaden anvendes i dag som en vigtig adgangs- og gennemkørselsvej for politi og det øvrige beredskab. Selvom b.la. udrykningskøretøjer i udgangspunktet vil være undtaget fra nulemissionskrav, ændrer dette ikke ved, at den generelle trafikafvikling på de omkringliggende veje vil blive forringet, hvis Vesterbrogade ikke længere kan anvendes af almindelig trafik. Øget trængsel på alternative ruter kan i sidste ende påvirke responstiderne negativt.

Københavns Politi skal i den forbindelse fremhæve, at fremkommelighed for udrykningskøretøjer i høj grad afhænger af den faktiske trafikale situation på vejnettet. Hvis trafikken koncentreres på færre veje, øges risikoen for kødannelser og blokeringer, som kan vanskeliggøre eller forsinke udrykningskørsel - også selvom udrykningskøretøjer har særlige rettigheder.

Københavns Politi skal i forhold til håndhævelsen bemærke, at det ikke fremgår af forslaget, hvordan førere af køretøjer vil blive orienteret om, hvor nulemissionszonen starter og slutter. Dette bør være tydeligt af hensyn til håndhævelsen.

I den forbindelse bemærkes det særligt, at det medsendte Bilag 2 "kort over zonen" kan give anledning til fejlfortolkning, idet det er uklart, hvorvidt de veje, hvorpå den blå markering af zonen er anbragt, er omfattet af zonen. Dette er yderligere underbygget af, at der i forslaget på side 4 er angivet, at "Halmtorvet og Skelbækgade fra Kødboderne til Halmtorvet indgår i zonen. De øvrige veje, der afgrænser zonen, indgår ikke i zonen." Det er altså ikke entydigt på kortet, hvorvidt veje markeret med blåt er omfattet.

Københavns Politi skal derfor henstille til, at formidlingen af zonens omfang bør overvejes nøje.

Københavns Politi skal endvidere i den forbindelse bemærke, at en effektiv håndhævelse forudsætter klare og entydige regler, herunder skiltning, der understøtter kontrollen.

Vesterbrogade er kendetegnet ved et stort antal forskellige trafikanter, herunder pendlere, erhvervskørsel, varelevering, taxaer og besøgende udefra, som ikke nødvendigvis er bekendt med lokale trafikreguleringer. Københavns Politi vurderer, at dette øger risikoen for fejl og overtrædelser, hvilket igen kan medføre et øget behov for kontrol og vejledning.

Københavns Politi bemærker i den forbindelse, at Københavns Politis begrænsede ressourcer til trafikkontrol prioriteres der, hvor de har størst effekt for trafiksikkerhed, hvorfor Københavns Politi ikke nødvendigvis kan allokere mange ressourcer til særskilt håndhævelse af reglerne i en sådan zone.

På baggrund af ovenstående er det Københavns Politis samlede vurdering, at særligt inddragelsen af Vesterbrogade i den foreslåede nulemissionszone ikke er trafikalt, fremkommeligheds- eller beredskabsmæssigt hensigtsmæssig."

Rigspolitiet kan henholde sig til Københavns Politis bemærkninger.

Svarnr.: 767 På vegne af interesseorganisation eller borger Borger

Høringssvar:
Til Københavns Kommune,

Jeg skal hermed som beboer på Vesterbro protestere mod indførelse af en nul emissionszone på Vesterbro.
Indsigelsen er vedhæftet som PDF dokument til denne email.

Bilag 1 af 1 for Svarnr. 767: 20260324T13-46_Kbh_Nulemissionszone_166257616_1_1nm.PDF - Side 1 af 1

Svarnr.: 768 På vegne af interesseorganisation eller borger Dansk Erhverv

Høringssvar:
Notat fra Dansk Erhverv, modtaget efter høringsperiodens udløb den 29. april, er vedhæftet som bilag.

Bilag 1 af 1 for Svarnr. 768: 20260513T08-10_Notat - Justering af nulemissionszone paa Indre Vesterbro - Dansk Erhverv.pdf - Side 1 af 3

Høringsbilag