

1 Indre By Lokaludvalg-forslag til (flere små) høringssvar til at Byrums- og trafikplanen for
2 Middelalderbyen:

3 <https://blivhoert.kk.dk/hoering/byrums-og-trafikplan-middelalderbyen>

4

5 Forslagene formuleres med essensen i de to første linjer ad hensyn til lettere overblik på svar-
6 siden: <https://blivhoert.kk.dk/node/57262/svar>

7

8 Svarene falder i et overordnet svar med flere underordnede, tematisk opdelte under-svar, som
9 afgives hver for i stedet for eet stort høringssvar.

10

11 1 -----

12 **Overordnet**

13

14 Indre By Lokaludvalg kvitterer for det store arbejde, der er lagt i Byrums- og Trafikplanen for
15 Middelalderbyen, men ærgrer sig over, at man vælger kun at anvende ét greb til at reducere
16 trafikken: at fjerne parkeringspladser.

17 Det kan givetvis betyde, at færre rationelle bilister begiver sig ind i Middelalderbyen i håb om at
18 finde parkering, men også, at den enkelte nødvendigvis kommer til at søge længere efter en
19 parkeringsplads, altså mere søgetrafik i dagtimerne.

20

21 Desværre er Middelalderbyens største trafikale udfordringer ikke biler i dagtimerne, men snarere
22 den noget kaotiske trafik aften- og nattetimerne, hvilket de følgende svar vil uddybe.

23

24 **Flagskibsprojekter (dette er for nu til overblik og behøver ikke at komme med i sin 25 nuværende form)**

26

27 I planen er der beskrevet en række flagskibsprojekter

28

29 I mange af flagskibsprojekter foreslås det at gøre fortovene bredere. Såfremt at vejbanen skal
30 være fire meter bred, hvor meget kan fortovene reelt udvides og hvilke byrum og aktiviteter skal
31 bredere fortov understøtte?

32

33 A Nørregade Dyrkøb og Bispetervet

34 Nørregade: Man ønsker at gøre Nørregade til en Cykelgade hvor biler kan køre på cyklernes
35 præmisser. Fortovene skal udvides mest muligt og kørebanen skal indsnævres.

36 Her skal man være opmærksom på at Nørregade i dag er en vej, som mange bruger til f.eks.
37 varelevering til butikker i Middelalderbyen. Dette er noget som skal findes en løsning på, f.eks. ved
38 at have varelevering i et specifikt tidsrum.

39 Dyrkøb: Her vil man nedlægge parkeringspladsen til fordel for et bl.a. et grønt anlæg og et miljø til
40 ikke-kommercielt ophold.

41 Der kommer en pladsbelægning i granit over Nørregade og Studiestræde. Dele af Bispetervet vil
42 blive bevaret.

43

44 B Skindergade, Gammeltorv og Vestergade

45 Skindergade: skal være en blandet transit og handelsgade. Ønske om bredere fortov i
46 Skindergade.

1 Gammeltorv: skal anvendes til ikkekommercielt ophold.
2 Her skal man huske på at Gammeltorv ligger umiddelbart i forlængelse af Vestergade og har på
3 lige fod med Vestergade et aktivt natteliv. hvordan påvirker dette det at der er en plads til ikke
4 kommercielt indhold.
5 Vestergade: gaden skal være en transit og cykelgade. fortovene skal udvides så gaden er et godt
6 alternativ til strøget.
7 Her er skal man overveje om gaden har den rigtige erhvervssammensætning. Om folk vælger
8 strøget fordi gaden virker død om dagen pga de mange barer. Om et bredere fortov vil give mere
9 fest i gaden, fordi der er bedre plads til personer udendørs på fortovene.
10 Noget der mangler fra planen er at Kattesundet i dag er en lidt kedelig gade, som reelt gør at
11 personer bliver på Strøget og ikke opdager byrummet syd for strøget.
12
13 C Lille kongensgade, Nikolaj Plads, store Kirkestræde og Højbro Plads.
14 Lille Kongensgade og Store Kirkestræde:
15 Begge gader anlægges som gågader med cykler, beboerkørsel og varekørsel tilladt. Denne gade
16 får samlet belægning fra facade til facade. Cyklister prioriteres højt og der vil være plads til
17 udeservering og varelevering nær facaden.
18 Vi skal være opmærksomme på at restauratører i gaden vil anmode om mere plads til
19 udeservering og at der i denne gade også ligger en natklub og steder som har åbent sent, noget,
20 der kan skabe en fest i gaden.
21
22 Nikolaj Plads:
23 Denne plads skal bruges til ikke kommercielt ophold. Cykelparkeringen på pladsen vil blive fjernet
24 og inventaret vil blive sat op på en ny måde.
25
26 Højbro Plads:
27 Pladsen skal både bruges til kommercielle aktiviteter og ikke-kommercielt ophold.
28 Pladsen vil i højere grad fremstå som et sted, hvor man kan gå og belægningen ændres, så
29 cyklisterne ansøres til at tage hensyn til gående. Beboer- og varekørsel tilladt. enkelte steder på
30 pladsen nedlægges cykelparkeringen.
31
32 D Knabrostræde, Klosterstræde, Hyskenstræde og Naboløs
33 Knabrostræde får et let bredere fortov og den tidligere brolægning under asfalten blotlægges.
34 Gaden har en blanding af restauranter og butikker og materialet siger at den har en rolig stemning,
35 som man ønsker at understrege ved at plante mindre træer.
36
37 Klosterstræde, Hyskenstræde og Naboløs:
38 Disse tre gader får et bredere fortov og brosten på kørebanen. Pga. pladshensyn vil man ikke
39 plante træer i gaden, men fokusere på facadebeplantning og mindre grønne elementer.
40
41
42
43
44
45
46

1 2 -----

2 **En plan der afspejler at vi har en beboet bykerne**

3

4 **Respekten for beboelsen i Middelalderbyen**

5 København har som noget unikt en beboet bykerne. Dette giver en unik stemning til bydelen, som
6 man skal værne om. Beboerne skal tilgodeses i hvordan denne plan føres ud i livet, både hvad
7 angår hvordan man ønsker at bydelen bruges og hvilke behov beboerne har.

8 Men allerede i dag sker der meget i bydelen. Indre By har en uforholdsmæssig stor del af
9 udeserveringen, nattelivet og musikarrangementer i Københavns Kommune. Tallet for Indre By
10 ligger på 40% for hele Kommunen. Bydelen har også mange turister og flere hoteller end andre
11 bydele for uden dem der lejer ud til turister privat.

12 Dette medfører en støj, som har taget overhånd. Skal der beholdes beboelse i Middelalderbyen,
13 må der findes en bedre balance.

14

15 Et andet aspekt af balancen mellem beboere og erhverv, kan man finde i TMU's referat, da punktet
16 blev behandlet. Her blev det foreslået og vedtaget at flere af de tilbageværende P-pladser på
17 gadeplan, skal gå til erhverv og taxier og færre skal gå til beboerne.

18

19 **Borgerdialog**

20 Evalueringen mangler en borgerdialog, som er mere lokal.

21 Kigger man på evalueringen som Teknik- og Miljøudvalget udsendte tidligere i år, kan man se, at
22 der er tre grupper.

23 Besøgende, erhverv og beboere. Man får det indtryk, når man læser deres evaluering, at alle
24 grupper er blandet sammen i samme undersøgelse. Dertil kommer at beboere er beboere i
25 Middelalderbyen, og de har skullet svare på flagskibsprojekter, som de ikke har lokalt kendskab til.
26 Samtidig ser man sætninger i materialet, hvor man kan være i tvivl om, hvorvidt ønsket kommer fra
27 en beboer eller en, som kun kender gaden sporadisk om dagen.

28

29 Evalueringen mangler en borgerdialog, som er mere lokal. Hvis muligt kan vi gentage
30 spørgeskemaundersøgelsen via vores borgerpanel en til en evt. med tre ekstra spørgsmål og se
31 om resultaterne er de samme som forvaltningens evaluering.

32 I en sådan undersøgelse kan vi også bede om lokale erfaringer, som er vigtige, når vi skal forstå et
33 miljø.

34

35 3 -----

36 **Hvordan skal lokalt erhverv og beboere tilgodeses i trafikplanen**

37

38 **Ladepladser til elbiler**

39 Ladepladser til elbiler reduceres ikke i Byrums- og Trafikplanen ligesom erhvervs- og
40 handicappladser.

41

42 **Erhvervspladser**

43 Parkeringspladser til gulpladebiler reduceres ikke i Byrums- og Trafikplanen. Disse pladser kan
44 anvendes af alle i weekenden og efter kl. 17 på hverdage, dvs. primært af interesse for besøgende
45 bilister, men kun ringe interesse for beboere, med mindre man alligevel skal køre inden kl. 7 næste
46 morgen.

Erhvervspladserne bør i videst muligt omfang bestykses med ladestandere, dels for at imødekomme nulemissionszonen, og dels fordi parkeringsbegrænsningen sikrer rotation og dermed mulighed for ikke alene at oplade varevogne om dagen, men også personbiler aften, nat og weekend.

Adgang til Middelalderbyen / Søgetrafik

Indre By Lokaludvalg er helt enig med Svar nr. 74 fra Håndværkerforeningen København (se det i bilaget), at så længe der er fri adgang for alle køretøjer til Middelalderbyen, så må det forventes, at søgetrafikken til en parkeringsplads vil stige, da bilisterne må forventes først at søge en ledig parkeringsplads inde i Middelalderbyen, inden de begynder at cirkulere på gaderne rundt om bydelen og påvirke mobiliteten negativt i øvrige Indre By.

Frederiksholms Kanal

Fjernelse af p pladser langs Frederiksholms Kanal og tilstødende gader med let adgang fra Ring 2 vil ikke medvirke til at reducere trafik i Middelalderbyen, og Bylivsplanen ser ikke ud til at have planer for dette område, som også står sidst i rækkefølgen for projektgennemførelse.

Indre By Lokaludvalg anbefaler, at man bevarer disse p-pladser. Kun når der er etableret tilsvarende parkeringspladser for beboere i BLOX, under Langebro og andre steder inklusiv de tidligere lovede pladser, kan det overvejes at nedlægge disse parkeringspladser på gadeplan, hvis der er bedre bylivsplaner for området.

Cykelparkering

Noget af den ekstra plads kan bruges til cykelparkering; også til ladcykler.

Mange fortove i bydelen er smalle og mange butikker og cafeer sørger aktivt for, at man ikke kan parkere en cykel ved deres facade. Ved at bruge nedlagte P-pladser til cykelparkeringer, vil man kunne rydde op cykelparkeringen.

Til ladcykler, kan man med fordel vælge en opsætning, hvor ladcykler, kan låses fast til stativet. En løsning som allerede findes og er i brug flere steder.

4 -----

Hvordan skal lokalt erhverv og beboere tilgodeses i byrumsplanen?

Udeservering

Der er et forretningspres på for at få mere udeservering, bl.a. fordi at det offentlige område til udeservering kommer gratis med og udlejerne derfor kan kræve en højere husleje.

Vores bydel bliver fattigere, hvis ikke vi har et varieret erhvervsliv. Brugen af det offentlige rum, bør afspejle dette og have en god balance imellem de forskellige erhverv og beboelse.

Det er især ved udeserveringer, vi oplever at fortovene ikke er tilgængelige for gående i Middelalderbyen,

Natteliv

Der står i forvaltningens indstilling til Teknik- og Miljøudvalget, at man ved, at nattelivet er en gene, men nu hvor der er kommet en ny restaurationsplan, vil det blive løst og derfor ikke noget, som man skal tage højde for.

1 Dette er et sats, og tidligere restaurationsplaner har ikke løst problemet. Nattelivet i Indre By skal
2 håndteres med regler og den nødvendige kontrol, der modsvarer antallet af tilladelser, der er givet
3 og antallet af personer der opholder sig i bydelen især om natten.

4
5 Nattelivet giver problemer på to måder:

6
7 1. Bredere fortov giver bedre mulighed for ophold på fortovet og dermed mere fest i gaden.

8 Såfremt man vælger at gøre en gade med meget natteliv bilfri, vil man opleve at gaden bruges
9 som en gågade og festen i gaden spredt sig til hele gaden og kan rumme flere mennesker.

10 Under byrumsforsøgene i Vestergade, blev festen i gaden ikke dæmpet af denne årsag.

11
12 2. Den biltrafik, der mest kendetegner trafikken i aften- og nattetimerne, når der er flest mennesker
13 i byen, er biltrafik, som ikke har andet formål end at køre. Et betydeligt antal biler cruiser rundt i
14 Middelalderbyen typisk med flere mennesker ombord, høj musik, nedrullede vinduer som en måde
15 at deltage i festen i gaden. Nogle af bilerne er dyre såkaldte muskelbiler, andre modificeret til at
16 larme ekstra meget vha. sportsudstødninger og chiptuning for at opnå effekter som "POPS &
17 BANGS, CRACKLE og BURBLE" i udstødningen. Disse cruisende biler søger ikke p-pladser, men
18 udelukkende opmærksomhed. I det omfang at fjernede p-pladser giver plads til mere byliv, vil
19 denne uønskede og unødvendige trafikform kun tiltage.

21 **Ønske om brug af Middelalderby til udendørs musikarrangementer og sportsarrangementer** 22 **med musik**

23 Allerede i dag oplever vi ofte trafikale ændringer som følge af musik- eller sportsarrangementer.

24 Indre By har i dag en meget stor andel af alle arrangementerne i Københavns Kommune.

25 Byrums- og trafikplan vil primært dæmpe antallet af P-pladser, men der vil fortsat være trafik.

26 Byrums- og trafikplanen vil ikke give bedre plads til sports- og musikarrangementer.

27 Der skal ved udendørs musik- eller sportsarrangementer være en kontrol til stede, som modsvarer
28 de tilladelser, som kommune udsteder.

29
30 5 -----

31 **Forhold som planen ikke nævner, men er vigtige for Middelalderbyen**

33 **Manglende kollektiv transport på gadeplan**

34 Den kollektive transport, der er i Middelalderbyen, ligger under jorden i form af Metroen. Der
35 mangler en kollektiv transport på gadeplan, som forbinder Middelalderbyen med busser til f.eks. et
36 hospital. Skal vi som beboere tage metroen, skal vi skifte bus/metro undervejs til gene for dårligt
37 gående. Disse busser skal holde nær steder som apoteker og madindkøb og have stop nær andre
38 busser til f.eks. hospitaler mm.

39 Disse busser kan køre i to ruter:

- 40 - Kgs. Nytorv -> Gammel Strand -> Rådhuspladsen -> Nørreport
- 41 - På gaderne midt i Middelalderbyen såsom Store Kannikestræde og Skindergade.

42
43 Ved at indføre en mindre, elektrisk bus, der kører rundt i Middelalderbyen, vil man kunne løse
44 dette problem. Denne bus vil også kunne køre hen til turiststeder, så turister nemmere kan komme
45 rundt også selvom de er dårligt gående.

Respekt for Middelalderbyens historiske miljø versus mobilitet

Mange steder i Middelalderbyen er der brosten og andet der hæmmer f.eks. personer i kørestol, Omvendt har Middelalderbyen en historie og et bymiljø, som vi skal værne om. Ofte har personer i kørestol flere problemer med udeservering og andet på de smalle fortove end belægningen.

Der skal være en balance imellem de to hensyn.

Hvordan kan affaldshåndtering finde sted på en bedre måde

De tidlige morgentimer præges af unødvendigt mange skraldebiler, som afhenter affald hos erhverv og hos private husholdninger. De fleste gader er udnævnte til såkaldte røde gader, hvilket betyder, at skraldebilerne allerede kører fra kl. 06 i stedet for fra kl. 07. Eftersom afhentning af erhvervsaffald er liberaliseret, skal hver virksomhed entrere med sin egen affaldshåndteringsvirksomhed i fri konkurrence med mange andre håndtører. Derfor kører skraldebiler fra mange virksomheder samme ruter rundt i gaderne og afhenter enkelte eller få skraldespande hvert sted, med det resultat, at hver gade i Indre By med blandet bolig og erhverv besøges af 3-6 skraldebiler hver dag seks dage om ugen.

Værst står det til med kommunens egen afhentning af affald fra egne bygninger, herunder kulturhuse, institutioner, kontorer mm i toholdsskift, hvilket indebærer skraldebiler i alle nattens timer, selvom der ofte er god plads i Middelalderbyen i dag- og aften timerne. Det er både nødvendigt at hjemtage affaldshåndteringen fra husholdninger, erhverv og kommunale bygninger og naturligvis overgår til el-drift, for at minimere belastningen af Middelalderbyen.

Hvordan kan varelevering finde sted på en bedre måde

Varelevering finder ligesom affaldshåndtering ofte sted om natten til gene for beboerne, pga. motorstøj og specielt kørsel med trådbure og palleløftere på stålhjul over brolægningen. Begrænsning af varelevering til tidsrummet kl. 04-11 er i sig selv ingen hjælp. Hvorfor vælger man at starte mulige støjende aktiviteter som varelevering allerede kl. 04 om morgenen, når kommunale affaldsbiler ikke må være der for at vise hensyn til beboerne? Man er nødt til at regulere, hvilket udstyr og køretøjer leverandørerne bruger. Selvom man flere steder har denne periode på varelevering i tidsrummet kl. 04-11, respekteres den ikke, og når en bil leverer varer udenfor dette tidsrum, ser man sjældent politi følge op på sagen.

Der kan i forbindelse med varelevering også ses på størrelsen af lastbilerne: Hvordan man sikrer sig at de ikke kører halvtomme rundt og om mere varelevering kan ske via ladcykler i stedet for biler.

Varelevering kræver plads. Da man fjernede alle P-pladser i Vestergade, førte det til, at biler, der skulle levere varer, kørte rundt for at finde et egnet sted eller holdt ulovligt.

Det skal afklares, hvordan erhverv i dag får leveret varer. Der er planer om at indsnævre Nørregade, der i dag er en af de primære indgange for varekørsel til Middelalderbyen. Dette kan løses ved at varelevering sker i et givent tidsrum, som også viser hensyn til beboerne i gaden.

1 **Hastighedsbegrænsning på 30 km/t**

2 Hastighedsgrænser på 30 km/t bør indføres hurtigst muligt i Middelalderbyen og 15 km/t på
3 brolagte gader og gågader med kørsel tilladt. Under de nuværende regler og med den aktuelle
4 skiltning på Middelalderbyens gågader er 15 km/t blot en anbefalet maksimal hastighed, således at
5 40 km/t reelt er tilladt, og et køretøj skal over 50 km/t for overhovedet at stå til en hastighedsbøde.
6 Køretøjet skal over 100 km/t på en gågade for at kunne konfiskeres under de nuværende regler for
7 vandvidskørsel. Begge dele er naturligvis livsfarligt og bør imødekommes med mere ansvarlige
8 hastighedsgrænser, således at fartkontrol bliver relevant og kan udløse passende store bøder.

9
10 København er meget glad for brostensbelægning, og det er også smukt, men både støjen og
11 vibrationerne er skadeligt for de gamle fredede bygninger, når køretøjer bevæger sig hurtigt over
12 de toppede sten. Derfor bør der altid indføres kørselsforbud eller hastighedsbegrænsning på 15
13 km/t, hvor der er brosten på kørebanen.

14
15 Slebne brosten til cykler er fantastisk og er med til at definere København som cykelby. Slebne
16 brosten er også et must på kørebanen, hvor man ikke kan begrænse bilernes hastighed til 15 km/t.

17 **Opgør med gratis parkering i weekenden, der modvirker mindre trafik i Middelalderbyen**

18 Gratis parkering fra lørdag kl. 17 til mandag kl. 08 overalt i Københavns Kommune er en opfordring
19 til at tage bilen til byen. Det skaber både mere trafik og flere parkerede biler i byen. Byrums- og
20 Trafikplanen bør revidere gratis parkering som trafikreducerende tiltag.

21
22 Indtil videre er gratis parkering for elbiler et udmærket tiltag for at få bilkøbere til at vælge grønt -
23 ikke mindst i byen, men man bør på et tidspunkt overveje, om elbiler udefra fortsat skal have gratis
24 parkering i København.

25 **Større problemer med parkering om aften og natten**

26
27 Mere p-kontrol i aften- og nattetimerne skal imødekomme det parkeringskaos, der præger
28 Middelalderbyen efter fyraften. Det ville naturligvis være bedre og billigere at begrænse antallet af
29 køretøjer, der kan køre ind i Middelalderbyen

30 **Bedre kontrol med om hastigheder og trafikregler overholdes**

31
32 Rødkørsel, dvs. kørsel over for rødt, er særligt farligt på stærkt befærdede gader som for eksempel
33 Stormgade ved Vester Voldgade og Frederiksholms Kanal, hvor mange fodgængere og cyklister
34 krydser. Det går hårdest ud over de bløde trafikanter, når køretøjer ikke standser for rødt.
35 Automatiske rødkørselskameraer skal indgå i en forsøgsordning med det formål, at de hurtigst
36 muligt bliver mere udbredte og permanente.

37
38 Fartkontrol skal gøres oftere på de steder og tidspunkter, hvor hastigheden skaber utryghed og
39 risiko for ulykker. Automatiske fartkameraer, såkaldte fartfælder, er en oplagt håndhævelse af
40 færdselsreglerne med minimalt ressourcetræk for politiet.

41 **Opgør med hvad der kan kaldes en cykel, for at give bedre forhold til cyklister**

42
43 På trods af investeringer i cykelstier, falder antallet af cyklister i Verdens bedste cykelby. En af
44 årsagerne er det støt stigende antal knallerter bl.a. foranlediget af diverse madudbringningstilbud.
45 KK bør tage aktivt stilling til denne køretøjstype, særligt de benzindrevne, som forurener, støjer og
46

1 generer byen, ved at forbyde dem på alle cykelruter, som allerede er tilfældet udvalgte steder på
2 Havneruten. Ved indførelse af nulemissionszoner løses problemet med benzinknallerterne
3 automatisk.

4

5 **Håndhævelse af hvordan turistbusser bruger Indre By**

6 Som det er nu, må turistbusserne kun være udvalgte steder i Indre By. Flere turister er begyndt at
7 cykle, men der er turister, som ikke har denne mulighed. Turistbusser overholder sjældent
8 tomgangsregulativet, men holder med motoren kørende i længere tid i centrum af København, og
9 når de kører, er det ofte til / fra / i de mest følsomme byområder. Tur-operatørerne anvender ofte
10 så store busser, at de er nødt til at køre op over fortovet for at kunne komme om hjørnerne eller
11 passere andre køretøjer til stor skade for byen og bløde trafikanters tryghed.

12

13 HopOn/HopOff busserne er et særskilt problem, som bør løses ved et forbud eller i det mindste et
14 stop for de store diesel dobbeltdækkere og deres kørsel på for eksempel Nytorv-Domhusporten-
15 Lavendelstræde, hvor cyklister

16

17 6 -----

18 **Spørgsmål til forvaltning/politi der skal afklares for at planen kan virke**

19

20 For at Byrums- og trafikplanen for Middelalderbyen skal fungere, skal man sikre sig at
21 forudsætningerne er på plads. Dette betyder:

22 - Hvordan vil kommunen regulere antallet af tilladelser og sørge for at der er et blandet
23 erhverv i hele bydelen?

24

25 - Hvordan vil kommunen håndhæve at disse tilladelser overholdes?

26

27

28 - Når forvaltningen støder på en ulovlig udlevering sker der ofte det at de rådgiver den
29 ansvarlige til hvordan den kan lovliggøres. Er dette en led i en generel strategi og har
30 forvaltningen et overblik over hvor mange tilladelser, der er plads til?

31

32

33 - Hvordan vil de se på hhv. hvor meget udeservering og natteliv, der er plads til?

34

35 - Hvor mange ressourcer har politiet til at håndhæve festen i gaden, narkosalg og
36 hobbykørsel i Middelalderbyen?

37

38 - Mange af vores gader er smalle og der er brug for "overskudsplads" til f.eks. hvis en
39 bredere bil kommer forbi. Hvordan vil forvaltningen sikre sig at der er plads, som ikke
40 inddrages af erhverv?

41

42 - For nyligt har man ændret området omkring Nørrebrogade bl.a. ved at fjerne P-pladser og
43 gøre det sværere at være bilist. Denne plan minder om hvad man vil med Middelalderbyen.
44 Hvad har dette gjort ved området og er der som følge af dette projekt kommet ting frem
45 såsom hvilke butikker der klarer sig godt og om enkelte erhverv bliver tilgodeset?

46

Disse erfaringer kan bruges strategien for Middelalderbyen.

7 -----

Løsninger til at håndhæve intentionen i planen

Adgangsbegrænsning

Det er usandsynligt, at reduktion af antal p-pladser vil reducere særligt den mest uønskede trafik i ydertimerne. Det kan alene opnås ved at reducere mængden og arten af køretøjer, der kan køre ind i Middelalderbyen. Flere sammenlignelige byer har indført Pullerter, som med kort, kode, radiobrik (BroBizz) eller nummerpladescanning kan lade godkendte passere, men forhindre uønskede køretøjers adgang.

Nummerpladescanning

Der er allerede en aktiv Miljøzone omkring København, som afholder ældre dieselmotorer på gule og snart også hvide nummerplader ved hjælp af nummerpladegenkendelse, automatisk opslag i Motorregistret med udsendelse af bødeforlæg til ikke godkendte køretøjer. Dette system er lige velegnet til nulemissionszoner som til øvrig begrænsning af biltrafikken i Middelalderbyen.

Indre By Lokaludvalg anbefaler nummerpladegenkendelse som allerede administreret i den nuværende Miljøzone af Sund & Bælt. Det vil desuden give uvurderlig, anonymiseret viden om de forskellige køretøjstypers belastning af Middelalderbyen fordelt over døgnets timer.

Noisetraps

Der bør afsættes midler til at opsætte et passende antal af disse støjfælder i Københavns Kommune.

Trafikstøj har sundhedsskadelige virkninger på mennesker og kan ved længere tids påvirkning føre til egentlige helbreds-effekter. Især støj om natten vurderes som skadelig, da støj om natten kan gøre det vanskeligere at falde i søvn, give dårligere søvnkvalitet, forstyrre søvnen og medføre for tidlig vækning. ref: <https://mst.dk/luft-stoej/stoej/trafikstoej/trafikstoej-og-sundhed/>

København og andre bymidter i større byer har - trods trafik reducerende foranstaltninger - et stigende støjproblem, som bedst kan beskrives som adfærdsskabt. Selv om antallet af køretøjer og deres fart er markant mindre end på motorveje, har det længe være kutyme for et mindretal at føre sig frem i og på modificerede køretøjer for at tiltrække sig opmærksomhed. Midlerne er modificerede udstødninger og motorstyringer kombineret med aggressiv kørsel, høj musik og tilråb for åbne vinduer, hvor der er flest mennesker i gaderne at imponere, dvs. særligt i aften- og natlivet.

Trods indførsel af periodiske syn for motorcykler siden 1. januar 2022 samt mulighed for at stoppe motorcykler til et vejsidesyn, er støj fra motorcykler og den måde, de køres på, fortsat et problem: <https://bilmagasinet.dk/guides/vejsidesyn-til-motorcykler>
<https://www.tv2lorry.dk/lorryland/fra-i-dag-gaelder-der-helt-nye-og-strengere-regler-for-motorcyklejere>

1
2 Selvom motorcykler kan være meget støjende, så overgås de i antal af støjende, modificerede
3 biler, muskelbiler, partybusser og biler med høj musik, herunder taxaer, så det er langt fra nok at
4 gøre noget ved motorcykler, hvis man vil adressere Københavns gadestøj.
5
6 Pr 1. januar 2020 trådte skærpede regler i kraft med forhøjet bødestraf for køretøjer modificeret til
7 eller ført således at de støjer unødvendigt. Ref:
8 <https://www.retsinformation.dk/eli/ft/201812L00202>
9
10 Det var sammenfaldende med Corona-nedlukning og synes ikke at have haft nogen effekt på
11 støjen og adfærden i bybilledet. Dette kan evt. underbygges ved at søge aktindsigt i, hvor mange
12 gange Københavns Politi har gjort brug af disse nye bestemmelser.
13
14 Generelt præges bybilledet i København af, at Politiet mangler ressourcer til at håndhæve
15 ordensreglementet og desværre også ofte færdselsreglerne.
16
17 Ligesom moderne sensorteknologi har gjort fart- og rødkørsel-kameraer mulige, findes der nu også
18 akustiske sensorer, der måler art, styrke og retning på støjkluder og automatisk registrerer med
19 billedokumentation:
20
21 Paris' borgmester, Anne Hidalgo, gør noget ved støjforurening:
22 <https://musictech.com/news/paris-sound-sensors-medusa-sound-pollution/>
23 Paris 2022
24 [https://www.theguardian.com/world/2022/feb/15/noise-radar-in-paris-will-catch-raucous-cars-and-](https://www.theguardian.com/world/2022/feb/15/noise-radar-in-paris-will-catch-raucous-cars-and-motorbikes)
25 [motorbikes](https://www.theguardian.com/world/2022/feb/15/noise-radar-in-paris-will-catch-raucous-cars-and-motorbikes)
26
27 Ligeledes i Spanien og London:
28 [https://ing.dk/artikel/trafikstoej-draeber-stoej-radar-skal-bekaempe-ulovlig-larm-motorcykler-biler-](https://ing.dk/artikel/trafikstoej-draeber-stoej-radar-skal-bekaempe-ulovlig-larm-motorcykler-biler-248725)
29 [248725](https://ing.dk/artikel/trafikstoej-draeber-stoej-radar-skal-bekaempe-ulovlig-larm-motorcykler-biler-248725)
30
31 Der bør afsættes midler til at opsætte et passende antal af disse støjfælder i Københavns
32 Kommune. I en evalueringsperiode kan Politiet manuelt vurdere støjfældernes registreringer og evt
33 nøjes med at indkalde støjende biler til syn, indtil man har opnået nok erfaring med og tillid til
34 systemet til automatisk bødeudskrivning som for fartfælder og rødkørselskameraer.
35
36 I hele perioden kan Kommunen dokumentere det generelle støjniveau i trafikken, samt de
37 tidspunkter, det står værst til. Denne viden er ikke tilgængelig for nuværende, men er yderst
38 relevant, både hvis man vil gøre noget ved det nuværende alt for høje støjniveau samt hvis man vil
39 gennemføre Lynetteholm-projektet med 10.000-vis af lastbiltransporter gennem byen