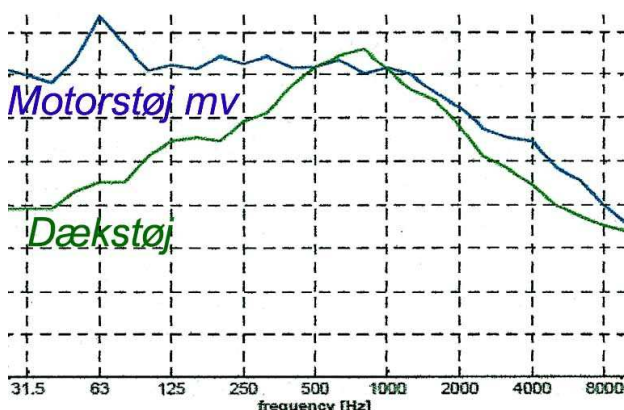


# Støj fra trafikken består ikke kun af dækstøj

Hidtil har myndighederne foregivet, at **trafikstøj overvejende handler om dækstøj** ved 1.000 Hz, hvilket skulle retfærdiggøre brugen af de lette-støjskærme, som typisk stadig opsættes. Imidlertid er denne forestilling ikke rigtig, for dækstøj er ikke den eneste komponent i trafikstøjen, og måske ikke den vigtigste. Tunge køretøjer udsender lavfrekvent støj, hvis styrke overgår dækstøjen og hvis langtidseffekter er dystre.

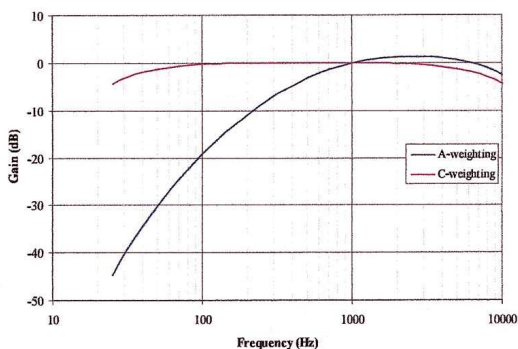
Mens kommunerne i hovedstadsområdet stadig mere aggressivt tillader byggeri tæt på de mest befærdede motorveje, råber WHO vagt i gevær! De danske støjgrænser (58 dB  $L_{den}$ ) er i forvejen alt for høje, og WHO anbefaler en nedsættelse til 53 dB!

**Dækstøjen** fra personbiler koncentrerer sig ganske vist omkring 1.000 Hz, og omkring 800 Hz for tunge køretøjer. Hollænderne [Schreurs E, Koeman T, et Jabben J, 2008. *Low frequency noise impact of road traffic in the Netherlands*. Acoustics 08 Paris] har vist, at støjen fra **tunge køretøjers fremdriftsaggregater** (dieselmotor, gearkasse, kardanaksel) når et højere støjniveau end dækstøjen. Støjen er **lavfrekvent** og toppe omkring 63 Hz, jf. nedenfor.



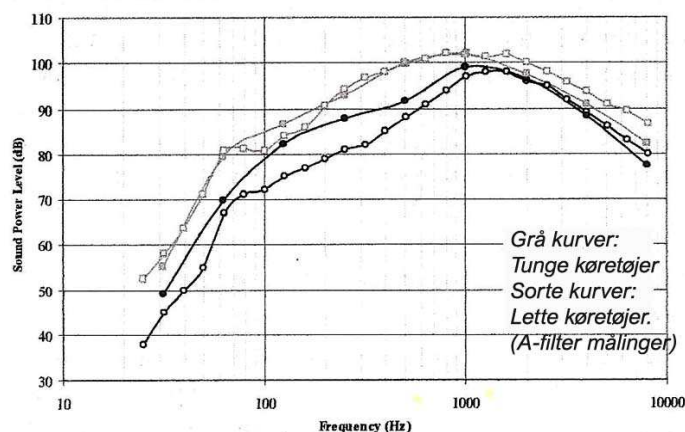
Tunge køretøjers støj-frekvenskurver

Også personbiler afgiver fremdriftsstøj, der toppe omkring 63 Hz, men her er støjniveauet lavere end dækstøjen. Hastigheden skal under ca. 40 km/t før fremdriftsstøjen fra personbiler overdøver dækstøjen. Hollænderne viste endvidere, at målinger med det såkaldte A-filter skjuler den lavfrekvente støj fra tunge køretøjer ganske kraftigt, se flg. graf:



Men ved at subtrahere A-filter målingen fra C-målingen, fås et reelt billede af den lavfrekvente støj, som ellers

trylles væk med den sædvanlige, 'misvisende og ufarlige' A-måling, der ses nedenfor:



De danske myndigheders konsekvente brug af A-filter målinger, skjuler således den lavfrekvente støj, selvom netop de dybe svingninger vokser i betydning, proportionalt med den stigende trafikmængde og øgede andel af tung trafik.

## Almindelige støjskærme er virkningsløse

Hollænderne konkluderede, at veje der er belastet med en stor andel af tunge køretøjer, som eksempelvis **de mest befærdede motorvejsstrækninger, ikke har megen gavn af almindelige støjskærme, der ikke væsentligt dæmper** den lavfrekvente støj. På de mest trafikerede motorvejsstrækninger i Storkøbenhavn er der behov for en mere seriøs indsats mod lavfrekvent støj fra tung trafik. I vores nærmeste storbyer, Berlin og Hamborg, hvor arbejdstagermobiliteten også skal løse byens problemer, formår myndighederne at **afbalancere mobiliteten med hensynet til borgernes velfærd og sundhed**. På de mest støjramte ringveje nedsættes hastigheden - om natten helt ned til 30 km/t for ikke at forstyrre folks nattesøvn. Det er dog ikke nok ift den lavfrekvente støj, hvorfor tunge køretøjer forbydes i følsomme perioder, samtidigt med at motorringveje overdækkes i erkendelse af støjskærmens helt utilstrækkelige effekt. Det er sket på dele af Berliner Ring og i Altona, Hamborg, på strækningen nord for Elb-tunnelen. Bystyret har endvidere formået at skabe aktiviteter ovenpå overdækningen, som helt eller delvist har betalt de betragtelige omkostninger ved overdækningen.