



Klaus Grimar  
Center for Trafik  
Njalsgade 13  
Postboks 450  
1505 Kbh. V

08. december 2008

Journalnr.  
Skriv Journalnr.

/FSA

## Støjberegninger på Nørrebrogade

Støjberegningsmetoden bygger grundlæggende på trafikale data:

- Trafikmængde
- Trafiksammensætning
- Trafikkens hastighed

Trafikale data, som er angivet i udkastet til helhedsplan for Nørrebrogade omfatter kun trafikmængden. Der mangler trafiksammensætningen, herunder antal tunge køretøjer samt information om der er sket ændringer i hastigheden. Derudover udføres støjberegninger normalt som det gennemsnitlige støjniveau over døgnets 24 timer og ikke kun i perioder med spidsbelastninger. Støjberegninger uden ovenstående parametre vil være behæftet med store usikkerheder.

Vi kan godt komme med et ukvalificeret skøn over de manglende parametre, som har stor indflydelse på det samlede støjniveau, men der vil som sagt knytte sig store usikkerheder til støjvurderingen.

Nedenstående tabel viser fx effekten af forskellige reduktioner i andel tunge køretøjer.

Andel tunge	50 km/t	80 km/t
5 til 0%	0,7 dB	1 dB
10 til 0%	1,4 dB	1,9 dB
15 til 0%	2,0 dB	2,6 dB

Kilde: Vejtrafik og støj, udgivet af Vejdirektoratet

Trafikmængden er faldet under forsøget og der er en klar sammenhæng mellem trafikmængden og støj jf. nedenstående tabel. En halvering af trafikken medfører en støjreduktion på 3 dB og tilsvarende giver en fordobling af trafikken en stigning på 3 dB.

### Sammenhængen mellem trafikmængde og støj:

Reduktion i trafik	Reduktion i støj
20 %	1,0 dB
30 %	1,6 dB
40 %	2,2 dB
50 %	3,0 dB
75 %	6,0 dB

Kilde: Vejtrafik og støj, udgivet af Vejdirektoratet

### Center for Miljø

Kalvebod Brygge 45  
Postboks 259  
1502 København V

Telefon  
33 66 58 00

Telefax  
33 66 71 33

EAN-nr. 5798009595959

P-nr.. 1.003.252.395

E-mail  
miljoe@tmf.kk.dk

www.tmf.kk.dk

Det skal bemærkes, at en ændring i støjniveauet på 2-3 dB er en hørbar jf. Miljøstyrelsens støjvejledning Nr.4, 2007.

Udkastet viser tilnærmelsesvis en halvering af trafikmængden ved Fælledvej, Ægirsgade og ved Ole Jørgensens Gade, samt en reduktion på ca. 65% af trafikmængden på strækning mellem Stengade og Griffenfeldsgade. Hvis vi tager udgangspunkt i, at antal tunge køretøjer og hastigheden er uændret i før og under forsøget kan overslagsmæssigt effekten vurderes således, at strækning mellem Stengade og Griffenfeldsgade har opnået en støjreduktion på ca. 4,2 dB og øvrige 3 strækninger har fået en reduktion på ca. 3 dB.