



**Læs i dette nummer:** Præcise støjberegninger kræver også præcist input. Omfattende presseomtale fra Klimaveje.  
Hvis du har ændringer i din e-mailadresse, kan du rette ved at [KLIKKE HER](#).

---

## Suppler støjberegningen med en dækstøjsmåling

Støjen fra veje i Københavns-området plus veje i resten af landet med over 16.000 køretøjer i døgnet er blevet kortlagt med en ny beregningsmetode, Nord2000. Metoden er bestemt af EU-direktiv 2002/49 og nærmere beskrevet i Miljøstyrelsens vejledning nr. 4/2006.

»Den teoretiske metode er meget mere præcis end den metode, vi brugte tidligere,« fortæller projektleder i Grontmij | Carl Bro Acoustica i Viborg, Hans Bjerregaard, der har været med til at beregne støjen for mange af strækningerne.

Men uanset hvor god en teoretisk model er, så bliver resultatet ikke bedre end de tal, der puttes ind.

»Hvad nytter det, at vi skal bruge en teoretisk model, der kan beregne støjen med adskillige decimalers nøjagtighed, når dét, vi putter ind i modellen, ofte er behæftet med stor usikkerhed,« påpeger Hans Bjerregaard, der især peger på, at teorien skal kombineres med konkrete målinger af dækstøjen.

Heldigvis kan dækstøjen forholdsvist nemt måles ved hjælp af en CPX-måling, hvor man gennemkører strækning med en specialbygget trailer.

Dækstøj er den altdominerende støjkilde, så snart hastigheden kommer over ca. 40 km/timen, og dækstøjen kan variere med helt op til 8 dB alt efter, hvilken belægning, der er på vejen!

[LÆS hele historien HER](#).

---

## Pressen greb klimabomben

"Klimabombe under de danske veje". Sådan lød overskriften på Grontmij | Carl Bros [pressemeddelelse](#) og administrerende [direktør Birgit W. Nørgaards indlæg](#) i forbindelse med konferencen Klimaveje i sidste måned.



Og pressen tog vores beregninger om, at vi ikke bare får vand fra oven, men også fra neden, til sig. Den første april bragte DR et længere indslag, hvor formanden for teknik- og miljøudvalget i Kommunernes Landsforening, Jens Stenbæk sagde, at beregningerne bekræftede hans værste anelser. Medielavinen rullede et par dage, indtil Anders Fogh Rasmussen fik sig et nyt job. Men den startede igen i påsken, hvor blandt andre Ingeniøren, Jyllands-Posten, Berlingske Tidende og TV2 tog historien op igen.

Udsigten til en ekstraregning til kommunerne på 20 mia. kr. er da heller ikke nær så opmuntrende som de seneste dages vejrudsigter. Selv om 50-90 år ud i fremtiden kan synes uendeligt fjernt, så begynder det at gå galt længe før. En lidt overset detalje i debatten er nemlig, at vejene ødelægges før, vi ser egentlige oversvømmelser.



### Langtidsvirkning

»Vi ved, at bæreevnen og levetiden for en vej halveres, hvis grundvandsspejlet er omkring 20 cm under jordoverfladen. Det er ikke så underligt, at vand får underlaget til at blive blødt, men at virkningen holder i en måned efter, at vandet er sunket igen, er overraskende - og meget værre,« forklarer markedschef Jørn R. Kristiansen fra Grontmij | Carl Bro.

Et voldsomt regnskyl ville ikke få den store betydning, hvis der ikke var denne "langtidsvirkning". Et par dage med nedsat bæreevne betyder kun lidt set over tid. Men hvis vi nu får regnskyl med en måneds mellemrum, betyder det faktisk, at vejenes levetid mange steder halveres. I stedet for 15 års levetid skal vi måske om få år regne med 7 år. En halvering af levetiden betyder en fordobling af vedligeholdelsesudgifterne.

»Så vi må håbe, at pressen fortsat holder fokus på problemet, så vi kan få bevilget i hvert fald nogle af de penge, der skal til for at opretholde en kommunal infrastruktur i fremtiden,« påpeger Jørn Kristiansen.

---

Tryk [HER](#) for at afmelde eller tilmelde dette nyhedsbrev

Nyhedsbrevet **PÅ VEJ** udgives af Vejmanagement hos Grontmij | Carl Bro. Du er velkommen til at kontakte konsulent Rita Kjeldsen på telefon 8228 1480 eller mail [rki@gmcb.dk](mailto:rki@gmcb.dk), hvis du ønsker yderligere oplysninger, et møde eller ønsker at oprette flere modtagere til nyhedsbrevet