



Notat

Emne: Besvarelse af spørgsmål fra medlem af Borgerrepræsentationen

Fra: Metroselskabet

Til: Københavns Kommune

Kopi til:

Dato: 2021-06-25

Københavns Kommune, Økonomiforvaltningen har d. 21. juni 2021 anmodet Metroselskabet om bidrag til besvarelse af spørgsmål fra medlem af Borgerrepræsentationen i sagen om hørbare tog på M3 Cityringen og M4 Nordhavn. Nedenfor følger Metroselskabets input til svar.

1. *Hvorfor fremlagde Metroselskabet ikke straks Rambøll-rapporter for offentligheden om kilden til støj- og vibrationsproblemer vedrører de nye Metro-togvogne på M-3, Cityringen?*

For god ordens skyld kan det indledningsvis oplyses, at Metroselskabet er omfattet af Offentlighedsloven. Det indebærer, at bl.a. færdige rapporter og analysearbejder udarbejdet for Metroselskabet er tilgængelige for offentligheden i det omfang arbejderne er omfattet af retten til aktindsigt. Det gælder også de analyser, som Rambøll laver for Metroselskabet om hørbare tog.

I den konkrete sag kan Metroselskabet oplyse, at selskabet har anvendt rådgivning fra Rambøll ad to omgange: Rambøll har udarbejdet et bruttokatalog, der beskriver hvilke tiltag, der teoretisk set ville kunne have en effekt på et system som Cityringen. Hvert tiltag er efterfølgende vurderet ud fra mulige positive og negative effekter, og tre tiltag er udvalgt som egnet til test på udvalgte strækninger i systemet. Dette skete i 2019/2020.

Rapporten har længe være tilgængelig for offentligheden og er blandt andet givet til Keld Lykke den 8. september 2020. På et af møderne mellem Netværket Nej til Metrostøj og Metroselskabet den 5. maj 2021 blev bruttokataloget med de 8 tiltag gennemgået for netværket, som samtidig havde mulighed for at stille spørgsmål til Rambøll, som også deltog på mødet. På samme møde orienterede selskabet om, at tre konkrete tiltag vil blive testet i løbet af sommeren 2021, og at netværket vil blive orienteret igen, når analyserne af tiltagene er udarbejdet. Dette er fortsat Metroselskabets plan.

Da Metroselskabet i starten af 2021 kunne se, at vibrationsniveauerne i tunnellerne var steget bad selskabet Rambøll om rådgivning og analysearbejde til at finde årsagen til stigningen. Resultat af analysen viser, at en væsentlig årsag til stigningen skyldes en reduktion i omfanget af hjulvedligehold til et niveau, som regnes som det normale for sådanne togsystemer. Operatøren har siden maj øget omfanget af hjulvedligehold, og vibrationsniveauerne er tilbage på niveau fra sensommer 2020. Analysearbejdet er dog ikke afsluttet endnu, men analysen vil kunne udleveres til interesserede, når den fulde analyse foreligger i 2. halvår 2021.



2. *Er Økonomiforvaltningen bekendt med, om der er overvejelser om udskiftning til større svelleblokke med blødere dæmpemåtter (kaldet LVT HA)? Hvis nej hvorfor ikke? Vil det være muligt at lave et forsøg med en sådan udskiftning på en relevant strækning, og hvad vil det i givet fald koste?*

Metroselskabet kan oplyse, at udskiftning af svelleblokke fra Standard LVT til LVT-HA er et af de forslag, der er nævnt i Rambølls bruttokatalog fra 2020. Det er dog ikke en løsning, som Rambøll anbefaler:

For det første vil et skifte til den større LVT-HA blok kræve en fuld lukning af metrolinjerne i en sammenhængende periode på ca. 4 måneder. Arbejdet med udskiftningen vil ikke kunne afbrydes undervejs eller ændres. Det eksisterende sporsystem skal brydes op og fjernes fra tunnelen og erstattes med et helt nyt system. Arbejdet skal udføres med stor præcision for at sikre, at tunnelens nederste betonlag, dræn og tunnelelementer ikke beskadiges. En skade på betonen eller andre elementer vil betyde yderligere lukning. Det er dermed også et tiltag med meget store økonomiske konsekvenser.

For det andet er det ikke sikkert, at det vil have en positiv effekt at gennemføre tiltaget, da tiltaget ikke virker på alle frekvenser.

Af disse grunde er det såvel Metroselskabets som Rambølls anbefaling, at dette tiltag ikke testes.

3. *Er Økonomiforvaltningen bekendt med, om der er kontaktet ekspertise ift. en afklaring af det tilsyneladende uforklarlige fænomen med, at metrostøjen i nogle kortere perioder er fraværende og efterfølgende er stærkt belastende?*

Metroselskabet kan oplyse, at efter sommeren 2020 steg vibrationsniveauet målt i tunnellerne. Grundet stigningen i vibrationsniveauet valgte Metroselskabet at indhente hjælp fra eksterne rådgivningsbistand ved Rambøll og leverandøren og driftsoperatøren for M3/M4 Hitachi Rail til at afdække årsagerne til stigningerne. Efter indledende dataanalyse fandt Rambøll ingen entydige forklaringer og sammenhænge. Dog anbefalede Rambøll, at vedligeholdelsen af hjulene blev øget og udtagning af de tog som skaber flest vibrationer, hvilket har været effektueret siden ultimo april. Data viser, at siden disse tiltag er iværksat er det målte vibrationsniveau i tunnellerne (på det sted i tunnellerne, hvor der er opsat måleudstyr) faldet til et niveau svarende til sensommer 2020. På baggrund heraf kan det nu konkluderes, at en væsentlig årsag til stigningen skyldes en reduktion i omfanget af hjulvedligehold. I de kommende måneder vil selskabet overvåge, at vibrationsniveauet forbliver stabilt på det nuværende niveau.

På baggrund af vibrationsmålingerne kan det konstateres, at nogle tog genererer flere vibrationer end andre. En del af Rambølls analysearbejde går på at undersøge, hvorfor nogle tog genererer større vibrationer end andre. Dette arbejde er endnu ikke afsluttet. Samtidig undersøger selskabet, om forskellen på togene er større eller mindre end i andre sammenlignelige systemer. Rambølls analyse bygger på data baseret fra to vibrationsmålere placeret i de to tunneller nord for Trianglen Station. Det betyder, at vibrationsmålingerne ikke 1:1 kan sammenlignes med naboers oplevelser i boliger langs hele M3 Cityringen og M4 Nordhavn.