



Notat

Til Finn Rudaizky (MB)

Metroselskabet I/S – Svar på spørgsmål motiveret af åbent brev af 14. juni 2021 fra Nej til metrostøj, Netværk af Cityringens støjramte husstande

I en e-mail af 18. juni 2021 har du til Økonomiforvaltningen stillet følgende "politikerspørgsmål:

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

Motivation

Spørgsmålene stilles på baggrund af vedhæftede åbne brev til BR af 14/6-21 fra "NETVÆRK AF CITYRINGENS STØJRAMTE HUSSTANDE"

Økonomiforvaltningens svar

Økonomiforvaltningen har forelagt dine spørgsmål for Metroselskabet og har modtaget vedlagte svar af 25. juni 2021. Økonomiforvaltningen har følgende uddybende bemærkninger:

Ad 1.

Metroselskabet oplyser, at selskabet har anvendt rådgivning fra Rambøll i to omgange i 2019/2020. Rambøll har dels udarbejdet et bruttokatalog, der beskriver hvilke tiltag, der teoretisk set vil 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.

29-06-2021

Sagsnummer i F2
2021 - 2962

Dokumentnummer i F2
155041

Sagsnummer eDoc
2021-0171408

Sagsbehandler
Anne Skak

De færdige rapporter og analysearbejder udarbejdet for Metroselskabet har været tilgængelige for offentligheden i det omfang, som arbejderne er omfattet af retten til aktindsigt. Således er rapport udleveret til Kjeld Lykke den 8. september 2020.

Den 5. maj 2021 har Metroselskabet gennemgået bruttokataloget med de 8 tiltag for netværket, som samtidig har haft mulighed for at stille spørgsmål til Rambøll. 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.

Ad 2.

Metroselskabet oplyser, 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 af følgende årsager:

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 både Metroselskabets som Rambølls anbefaling, at dette tiltag ikke testes.

Ad 3.

Metroselskabet konstaterede efter sommeren 2020 en stigning i vibrationsniveau målt i Cityringens tunneller. Grundet stigningen valgte Metroselskabet at indhente hjælp fra ekstern rådgivningsbistand ved Rambøll og leverandøren og driftsoperatøren for M3/M4 Hitachi Rail til at afdække årsagerne til stigningerne.

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.

Videre proces

Dit spørgsmål og Økonomiforvaltningens svar offentliggøres på Økonomiudvalgets hjemmeside under "Spørgsmål til Økonomiudvalget".

Bilag

1. Metroselskabets notat af 25. juni med svar på spørgsmål stillet den 18. juni 2021.