

Danmark har den seneste måneds tid haft historisk høje temperaturer - og det varme vejr følger med ned i metroen, hvor Berlingske har målt 30 grader. Arkivfoto: Erik Refner

Tropisk hede rammer Metroens passagerer

Af Simon Vateur skva@berlingske.dk

Metroselskabet har fravalgt at udstyre togene med klimaanlæg, og det mærkes. Berlingskes termometer viste på en kort tur 30 grader - markant varmere end udenfor. Metroselskabet tester alternative løsninger.

Tropetemperaturet blev ikke tænkt ind i metrobyggeriet. I hvert fald fravalgte man at udstyre togene med klimaanlæg, og derfor må københavnske pendlere i disse varme dage leve med metrotemperaturer, der ofte er højere end udendørstemperaturen i Malawi, Mexico eller Mozambique.

Isamme øjeblik, metron slog dørene op på Kongens Nytorv-stationen, blev Berlingskes termometer mandag ramt af en mur af varme og fugt. Allerede efter ét stop kunne en sveddryppende reporter konstatere, at termometeret viste 30 grader - fem grader mere end temperaturen udenfor.

At varmen er slående, er der ingen tvivl om blandt metroens pendlere.

»Der er enormt varmt i metron, især i myldretiden. Det er ret voldsomt for tiden,« siger Lene Koogi, som dagligt tager turen med metron til DR-byen, hvor hun arbejder.

Med den seneste måneds historisk høje temperaturer oplever Lene Koogi, at turene med metron kan gøre passagererne sløve og uoplagte, og at lunten også - især sidst på dagen - bliver kortere, når svedende pendlere står klempt sammen i den varme metro.

»Det kan være svært at få ilt, og duftene, der kommer op i næsen, er jo ret skarpe, for vi kampsveder jo alle,« siger Lene Koogi og tilføjer, at hun generelt oplever klimaforholdene i regional- og S-togene som værre.

Metro Service, som står for driften af metrosystemet, beklager de høje temperaturer:

»Vi er godt klar over, at det er meget varmt, og det vil vi rigtig gerne beklage. Problemet er, at vi kun har ventilation og ikke aircondi-

tion,« forklarer kommunikationskoordinator Beannie Kauling Sloth.

I stedet for klimaanlæg valgte Metroselskabet i sin tid at satse på ventilation og udluftning i form af luft fra de kølige tunneller, hvor der er en temperatur på 12 grader året rundt.

Tunge og dyre klimaanlæg

Klimaanlæggene ville være tunge og dyre, og metron ville være et grønt, eldrevent alternativ i den offentlige transport, siger Beannie Kauling Sloth og tilføjer, at man ikke havde forventet så høje temperaturer som nu:

»Forventningen var, at dette ikke ville blive det store problem, hvilket kan virke naivt, når man står i et tog, der er rigtigt varmt,« siger kommunikationskoordinatoren.

Metron kan sænke temperaturen ved at lade togene holde på stationerne i længere tid for på den måde at lufte ud, men dette forsinker naturligvis driften, så det skal vægtes og vejes og sker derfor primært uden for myldretiden, forklarer Beannie Kauling Sloth.

Selv om klimaanlæg i metron ikke er på tegnebrættet, planlægger Metroselskabet hen over sommeren at pilotteste flere muligheder for at sænke temperaturen i metron - blandt andet ved at øge ventilationen.

Når det nye metrobyggeri står færdigt, og Cityringen åbner i sommeren 2019, planlægger selskabet bag at lægge en såkaldt kvalitetsafgift oven i de nuværende billetpriser.

Denne varme sommerdag er det - på vej ind i en metro uden aircondition - ikke noget, der møder bifald hos Lene Koogi:

»Jeg synes ikke, der skal være en kvalitetsafgift på noget, der ikke er super kvalitet.«

Luftkvaliteten i metroen forbedres

Af Sebastian Persson spiv@berlingske.dk



Metroselskabet tester i øjeblikket en ændring i metroens ventilationssystem, som skal forbedre luftkvaliteten i de varme vogne. Det kommer dog ikke til at ændre på de høje temperaturer, der møder passagererne.

Enhver, der har kørt med metroen i København inden for de seneste måneder, ved, hvilken følelse der møder en, når toget ankommer, og dørene åbner.

Brændende hedesuser ud af vognene og omklamrer de passagerer, som skal til at stige ind. Tidligere på sommeren bevægede Berlingske sig ned i metroen med et termometer, der hurtigt viste 30 grader.

De høje temperaturer i metroen skyldes, at der ikke er nogen aircondition. Til gengæld har man valgt at bruge et ventilationssystem, der køler toget ned med luft fra tunnelerne, hvor metroen kører. De er altid omkring 12 grader varme. Med en dansk sommer, som bliver ved med at slå rekorder, kan det valg virke mærkværdigt. Beslutningen er imidlertid taget ud fra et miljøhensyn, da et tog med aircondition ville have et energiforbrug, der er 10-15 pct. større. Nu vil Metroselskabet, som står for metroen i København, forsøge at forbedre luftkvaliteten. Derfor tester de i øjeblikket et nyt ventilationssystem, som skal sende mere luft rundt i vognene.

»Helt konkret arbejder vores teknikere med at udskifte togets nuværende computer med

en computer, der har en CO₂-måler, som kan fortælle, hvor meget CO₂ der er i luften inde i toget,« skriver Metroselskabets vedligeholdelseschef, Teddy Frank, i en mail til Berlingske.

Det har ikke været muligt at få et interview pga. sommerferien, men i mailen uddyber han:

»Den nye installation skal sørge for, at der bliver sendt mere luft rundt, og dermed forbedre luftkvaliteten - ikke bare om sommeren, men hele året rundt.«

Temperaturen falder ikke

Det nye system, som i øjeblikket testes, kommer dog ikke til at sænke temperaturen i metroen.

»Vognene bliver ikke koldere. Men luftkvaliteten forbedres, og cirkulationen af luften øges, så det forhåbentligt vil føles mere behageligt at opholde sig i togene,« skriver Teddy Frank.

Den varme sommer har betydet, at der har været ekstra varmt i metroen. Noget, der har fået flere til at brokke sig på de sociale medier. Metroselskabet oplyser, at de har fået flere henvendelser om varmen, ligesom der har været to episoder, hvor passagerer er blevet dårlige i togene.



“
Vognene bliver ikke koldere. Men luftkvaliteten forbedres, og cirkulationen af luften øges.

Teddy Frank, vedligeholdelseschef hos Metroselskabet

Den varme sommer kan mærkes i metroen, som ikke har aircondition. Nu tester Metroselskabet en ændring i ventilationssystemet, der skal gøre luften bedre, men som dog ikke afkøler den. Foto: Malte Kristiansen/Ritzau Scanpix

»Denne sommer har været usædvanligt varm, og vi har modtaget en række kommentarer om togene på de sociale medier. Vi har dog kun kendskab til to episoder, hvor en passager er blevet dårlig i metroen,« skriver Teddy Frank og fortsætter:

»I det ene tilfælde havde vedkommende kort forinden domeret blod og blev hjulpet med vand og sandwich af en metrosteward. I det andet tilfælde blev en passager utilpas og hjulpet af medpassagerer.«

Metroselskabet har kun modtaget en enkelt klage vedrørende varmen via det officielle klagesystem i kundeservice. Metroselskabet oplyser, at de forventer, at en tredjedel af togene vil have installeret det nye system i løbet af sommeren, og at alle tog formentligt vil have fået det nye system mod slutningen af året, hvis resultaterne er positive.

BREV FRA BLADET Hedeslag i Metroen

AF CHEFREDAKTØR JAN JEPPESEN

DEN KØBENHAVNSKE METRO har fået flere passagerer helt op i det røde felt. Den brandvarme og ikke mindst regnfattige sommer gør det næsten umenneskeligt at tage en tur med Metroen. En trykkende varme omklammer passagererne, der må leve med, at Metroen ikke har nogen aircondition. Det er nemlig blevet fravalgt for at spare på energiforbruget. Kompensationen er et ventilations-system, der køler togene ned med luft fra tunnelerne. Men det betyder ikke, at luften bliver koldere inde i togene. Kun at luftkvaliteten bliver forbedret.

Mange passagerer er sikkert glade for, at der kommer renere luft, men det der virkelig optager mange passagerer i øjeblikket er svedturen. Og risikoen for at blive dårlig, når man står som sild i en tænde i et overfyldt tog, er overhængende.

Metroselskabet oplyser, at der er kun er modtaget én klage via det officielle klagesystem i kundeservice. Men det giver bare ikke noget retvisende billede af problemets omfang, når man læser de mange indlæg, der postes på blandt andet Facebook.

Metroselskabet kunne - i mangel af air-



Metroselskabet kunne overveje at udvide servicebegrebet ved at forsyne Metrostewarderne med vandflasker til kunderne.

condition og en helt ekstrem varm sommerperiode - måske overveje at udvide servicebegrebet ved at forsyne Metrostewarderne med vandflasker som kunne blive omgælt på perronerne til passagererne, inden de går ind i de brandvarme Metrotog.

Venstres leder på Københavns Rådhus, Cecilia Lonning-Skovgaard, har allerede haft kontakt til Movia for at få at vide, hvad selskabet vil gøre for de ældre passagerer, der lider i busserne. Hvis løsningen her er aircondition, så burde det også være muligt at finde en bedre løsning end et ventilationssystem for de tusindvis af Metrokunder.



• Metroen i København. Myldretid på Nørrebro station. FOTO: SØREN BIDSTRUPARKIVFOTO

Metroen er en kørende sauna

UNDERGRUNDEN SYDER



Sebastian Bjerring Jensen | seb@bt.dk

Mange danskere går og pruster og sveder i det varme vejr, men for én særlig gruppe rammer varmen en tand hårdere.

De pendlere, der dagligt lader sig transportere i den københavnske metro, må nemlig i disse tider acceptere, at et manglende klimaanlæg i metroen betyder, at transportmidlet bliver ualmindeligt varmt at opholde sig i.

Det har fået flere af metroens brugere til at brokke sig på de sociale medier.

B.T. har talt med en af dem, der for alvor var ved at bukke under for varmen. Lene Adel Jensen steg for nylig på metroen på Ørestad Station, men hurtigt kunne hun mærke, at det ville blive en anderledes tur.

»Det var en af de her stranddage, og der var så mange mennesker. Stuvende fuld, og folk pressede sig ind mellem hinanden i den her enormt varme metrovogn. Det var meget ubehageligt,« fortæller 56-årige Lene.

Lene tager ofte turen fra Ørestad til Nørreport – og tilbage – så hun tænkte, at hun nok kunne klare varmen.

»Lige fra man steg ind, kunne man mærke, at der hverken var luft eller ventilation. Jeg havde det dog lige så varmt som alle andre, så jeg tænkte, at jeg nok skulle klare den.

Men jeg badede i sved, og pludselig fik jeg det dårligt. Jeg tænkte: 'Nu dratter jeg om',« fortæller hun.

De næste ti minutter blev en ren kamp, og da hun endelig kom ud på Nørreport Station, var hun »fuldstændig ør i hovedet«.

»Det var meget angstprovokerende, og det har faktisk afholdt mig fra at tage metroen siden, og jeg tager den først igen, når det ikke er så varmt. Det var virkelig varmt og ulækkert,« fortæller hun.

Lene beskriver, hvordan der lå 'en sø af sved' på gulvet, og at hun frygter for mulige konsekvenser:

»Det er et spørgsmål om tid, før folk dratter om. Især dem, der har været på stranden og er lidt dehydrerede i forvejen. Min gamle mor ville i hvert fald ikke kunne klare turen,« siger Lene.

»Det er et spørgsmål om energiforbrug«

B.T. har konfronteret Metroelskabet og driftschef Thomas Bech Roskjær med pendlernes mange klager over varmen.

Hvordan kan det være, at der ikke er et klimaanlæg i metroen?

»Vi har i år en ekstraordinær varm sommer over København, og vi oplever i disse dage en regulær hedeølge. På en almindelig dansk sommerdag er varme ikke noget stort problem i metroen, men denne sommer er ekstrem, og vi beklager, at vi ikke kan afhjælpe den nuværende hede bedre. Vi har oprindeligt valgt ikke at have aircondition, som kan køle toget af på særligt varme sommerdage. Det har vi gjort af hensyn til at spare på metroens energiforbrug. Et airconditionanlæg bruger meget energi, når det er i brug, og hele året rundt vil toget skulle bruge ekstra energi for at kunne transportere et sådant tungt anlæg, som et airconditionanlæg desværre er.«

B.T. har talt med en borger, der var

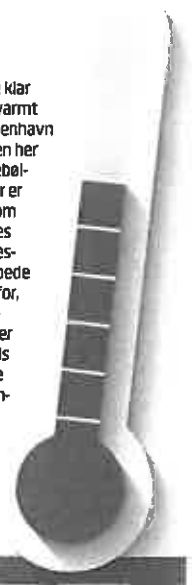
ved at få et lidebehødvende i metroen grundet varmen. Gambler i ikke med borgernes sikkerhed, når i byder dem sådan en temperatur?

»Den ekstremt høje varme kan mærkes overalt – også i metroen. Onsdag var ifølge DMI den varmeste dag i København i 43 år. Det er desværre ikke rart for vores kunder, og det beklager vi. En gennemsnitlig metrotur tager ni minutter, og kunderne kan med fordel tage vand med rundt i sommerlandet – også på rejsen.«

Hvilke tiltag gør i jer for at sørge for, at folk ikke dehydrerer eller andet i metroen disse dage?

»Ud over at opfordre vores kunder til at huske vand, har vi her under hedeølgen valgt at uddele vandflasker på Lufthavnen metrostation. Turister og hjemvendte danskere er

måske ikke klar over, hvor varmt der er i København og i metroen her under hedeølgen. Når der er så varmt som nu, har vores operatør desuden skærpede procedure for, hvor længe vores kunder eksempelvis må opholde sig i et strandet tog.«



SA VARMT VAR DET

B.T. tog i går temperaturen i tre forskellige transportformer. Temperaturen blev målt klokken cirka 14 og var:

Metroen: 31,6 grader
Bussen: 31,1 grader
S-tog: 35,8 grader

Enhedslisten er lydhøre over for ønsket om en mere kølig metro

Charlotte Lund (EL), medlem af Metroselskabets bestyrelse ...

Enhedslistens Charlotte Lund, der er medlem af Københavns Borgerrepræsentation og et af de ni medlemmer i Metroselskabets bestyrelse, forstår godt passagerernes frustrationer.



Metrotogene er som en sauna på skinner, lyder kritikken fra passagererne denne sommer. Arkivfoto: Christian Lindgren/Ritzau Scanpix

Pendlere kræver køligere tog: Politikerne må hive penge op

METROEN ER HOT. Metroselskabet fastholder, at aircondition i Metrotogene er en dårlig løsning. Metropendlernes talskvinde Tina Weber kræver politikerne på banen for at få køligere tog i sommerperioden.

AF JAM JEPPESEN
jje@amagerbladet.dk

KØBENHAVN: Metropendlernes talskvinde, Tina Weber, er forarget over, at Metroselskabet kan acceptere de ulideligt varme forhold i togene denne sommer. Som beskrevet i sidste uges avis var en mor så omklamret af sved, at hun frygtede at tabe sin søn på gulvet.

Tina Weber kræver, at politikerne i Metroselskabets bestyrelse tager affære for at sikre afkølede tog i sommerperioden. Og hun køber ikke argumentet om, at denne sommer er værre end tidligere somre.

»Varmen i Metrotogene er ingen nyhed. Der er alt for varmt år efter år. Det peaker bare helt vildt denne sommer. Metroselskabet undervurderer passagerernes intelligens. Se på selskabets Facebook-tråd. Der har været klaget over varmen i togene siden 2002,« siger Tina Weber.

»Nu må politikerne én gang for alle lå løst et reelt problem. Det er da sødt, at der bliver uddelt vandflasker fra lufthavnen, men det løser ikke problemet med de alt for varme



tog. Nu skal der findes en holdbar løsning, og derfor må politikerne hive nogle penge op af lommen. Det er ikke rimeligt at sige, at der kommer luft ind i togen, når dørene åbnes over jorden. For under jorden er det sindssygt varmt. Forleden dag var der 32 grader inde i et tog. Og det er der også andre somre.«

Tina Weber foreslår, at Metroselskabet bruger en del af pengene fra kvalitetstillægget, der indføres i 2019 for at dække en merudgift til MetroCityringen, til at få installeret aircondition.

»Jeg har ikke brug for bedre kvalitet, men afkøling om sommeren.«

Ozonskadeligt stof

Metroselskabets driftschef Thomas Bech Roskjær forsvarede, at aircondition blev fravalgt, da de nuværende Metrotog blev bestilt tilbage i 1990'erne.

»Vi købte ikke airconditionanlæg først og fremmest på grund af to ting. Dels på grund af forbruget af energi til at transportere de tunge airconditionanlæg samt ikke mindst

på grund af energien. I midten af 1990'erne svarede det til cirka 40 procent af togets samlede energiforbrug. Dengang brugte airconditionanlæg også det ozonskadelige stof R12. Med til afvejningen hørte også, at en passagers rejse i Metroen normalt er hurtigt overstået. I dag varer en rejse typisk mindre end ti minutter,« forklarer Thomas Bech Roskjær.

Han vurderer, at sommeren i år har været helt ekstraordinær varm.

»Der har bestemt været dage, hvor det havde været rart med et airconditionanlæg. Særligt i de situationer, hvor der er driftsforstyrrelser. Men Metroen kører 365 dage om året, og det er en belastning at køre med et anlæg, som under normale vejrforhold skønnes at være til gavn fem-ti dage om året.«

Metropendlernes talskvinde foreslår, at en del af pengene fra kvalitetstillægget bruges til at afkøle tog om sommeren?

»Kvalitetstillægget er en del af finansieringen af Cityringen. Til Cityringen, Nordhavn og Sydhavn er der indkøbt 39 tog. De er alle uden aircondition,

Varmen i Metrotogene er ingen nyhed. Det er alt for varmt år efter år. Det peaker bare helt vildt denne sommer. Metroselskabet undervurderer passagerernes intelligens.

TINA WEBER, Metropendlernes talskvinde

tion, da 23 af de kommende 24 Metrostationer er underjordiske. Kun Østtårn Station er placeret på højbane. Varme forventes derfor ikke at blive et problem på de kommende metrolinjer M3 og M4.

På de eksisterende linjer, M1 og M2, udstifter vi i løbet af året computere i ventilationssystemet, som gerne skulle sikre bedre luftcirkulation i Metroens tog. Der er dog ikke tale om nedkøling af tog,« fastslår driftschefen.

Vi må tilpasse Metroen

Enhedslistens Charlotte Lund, der er medlem af Københavns Borgerrepræsentation og et af de ni medlemmer i Metroselskabets bestyrelse, forstår godt passagerernes frustrationer.

»De har jo fuldstændigt ret. Det er jo som en sauna derude. Men jeg synes i høj grad, at det er noget, vi skal kigge på for at se, om ikke det kan forbedres. For det er vilkår, der er udfordrende - særligt måske for folk, der ikke har et godt helbred,« siger hun til TV2 Lorry.

»Hvis de her varme somre er kommet for at blive, så må vi jo tilpasse Metroen. Så det bliver mere tåleligt for passagererne. Så det synes jeg, vi skal tage videre i bestyrelsen,« siger hun.

■ **Hvad er din mening?**
Skriv mail til red@amagerbladet.dk