

Án Borgarlínu bætum við loftið og samgöngurnar

Eftir Jónas Elíasson

Morgunblaðið | 2. október 2020 | Aðsent efni | 830 orð | 1 mynd

Andstæðingar einkabílsins trúa því að stækkun strætókerfisins minnki mengun og bæti umhverfið, en engar líkur eru á því. Mengun mun aukast.

Morgunblaðið er farið að skrifa ekki-fréttir og það á forsiðu. Í fjögurra dálka fyrir sögn er okkur tilkynnt 24/9: *Borgarlína leysir ekki vanda*. Þar til viðbótar kemur svo að hún skapar heilmikinn vanda, fjárhagsvanda, umferðarvanda og mengunarvanda. Vonandi kemur eitthvað um það í næstu blöðum.

Eins og áður var getið (Mbl. 23.07. sl.) er lífsstíllshópur – trúarhópur – sem trúir því að einkabíllinn sé af hinu vonda og vill útrýma honum. Þetta er réttlætt með að hreinleiki andrúmsloftsins og loftslagsvandinn krefjist þess. Menn eigi að hjóla, ganga eða fara með strætó. Strætó bs. hefur hlýðnast þessu og vill þetta kerfið svo helmingi fleiri séu innan 400 metra frá næstu stoppistöð (Ársskýrsla Strætó 2019, hér eftir nefnd Á19). Með þessu er strætó að ganga erinda hins pólitíska meirihluta í Rvk. Hann vill með borgarlínu þrefalda notendafjölda strætó, sem samkvæmt A19 er að bæta 24.000 við þá 12.000 manns sem nota strætó nú þegar.

Trúarhópurinn fagnar þessu, hann hefur sömu afstöðu til einkabílsins og hjálpræðisherinn til brennivínsins, þótt þeir falli stundum sjálfir í freistni. Annað er varla hægt, með miklu fleiri bíla en brennivínsflöskur í kringum sig. Svo er syndin lævís og lipur eins og Jón Kristófer kadett í hernum fékk að reyna. En svo eru líka hinir vantrúuðu, þ.e. bíleigendur, þeir geta haft svo einbeittan brotavilja að þeir nota ekki strætó jafnvel þótt aðeins séu 4 metrar í stoppistöðina en ekki 400. Svo spyrja má: Mun fjölgunin takast og kemur einhver umhverfisbót út úr þessu?

Strætó rak 28 daglínur innanbæjar 2019, þar af má ætla út frá tölum í Á19 að meðalfarþega fjöldi yfir árið í þeim tólf vinsælustu hafi verið um 10 manns í vagni, 14 mest, 8 minnst, eftir línunum. Hljómar lítið, en vandinn í rekstri áætlunarvagna er nákvæmlega þessi, þar sem álagið er mjög breytilegt í rúmi og tíma. Svo nýtingin á þessum 12 leiðum er alveg viðunandi, því Strætó er í gangi 16 tíma á sólarhring en álagstíminn er ekki nema um 6 tímar á dag, auk þess sem fjöldi stoppistöðva hefur minna en 60 farþega á dag, en þangað eru sendir um 60 vagnar daglega.

Tíu manns í vagni svarar til eldsneytiseyðslu 4,5 l/100 km á farþega. Tiltölulega svipað, e.t.v. heldur betra en sparneytinn einkabíll.

Við förum aftur í Á19, þar eru 16 línur af 28 eftir. Þar eru tölurnar meðalfjöldi 3, mest 5 minnst 1. Meðaleldsneytiseyðsla 15 l/100 km á farþega, sama og eyðslufrekustu bensínhákar. Hætt er við að viðbótarfarþegarnir 24.000 sem sækja á með stækkuðu kerfi, verði eitthvað nær þessari eyðslutölu en hinni. Þá verður stækkun strætókerfisins ægiovond fyrir umhverfið og loftslagið.

Meðaleyðsla á farþega hjá strætó er 325 lítrar á ári. Sparneytinn bíll sem notar 325 lítra á ári í innanbæjarakstri í að fara með eigandann í vinnuna 250 sinnum á ári eyðir 1,3 l á ferð og kemst 13 km, sem verður að telja nálægt þeirri vegalengd sem meðal Reykvíkingur þarf að ferðast fram og til baka í vinnuna. Strætó og einkabíllinn eru þar nokkuð í jafnvægi hvað útblástursmengun varðar. Miðað við tölurnar að ofan gæti talan 325 farið upp í 350-380 lítra á ári ef ferðum er fjölgað. Þetta svarar til umframeyðslu jarðefnaeldsneytis, 1.400.000 lítra á ári, miðað við óbreytt ástand eða um 3,5 tonn á dag, sem bætist þá ofan á þá 10-20 tonna umframeyðslu jarðefnaeldsneytis á degi sem fyrir er nú þegar. Hún er vegna umferðartafa sem 25 ára aðgerðaleyfi í málefnum stofnbrautaumferðar í Reykjavík hefur orsakað.

Því miður er þetta ekki eina dæmið um að velmeinandi trúarhópar fari villur vegar í sinni predíkun. Hið erfiða í slíkum málum er hin trúarlega sannfæring predíkaranna: Að það sé siðferðileg skylda þeirra að berja sína skoðun í gegn, hvað sem tautar og raular. Þeir ganga einfaldlega út frá því að trúin sé rétt, stækkun strætókerfisins minnki mengun og bæti umhverfið. Eins og sjá má hér að ofan eru engar líkur á því. Nokkuð öruggt er að útblástursmengun eykst. Svipað má segja um rykmengun. Í því máli má Rvk. skammast sín fyrir að þvo nánast aldrei göturnar.

Trúin að mengun væri einkabílum að kenna átti ákveðinn rétt á sér fyrir 50-60 árum. Að sá trúarlegi kanon sem smíðaður var þá skuli lifa enn er e.t.v. ekki mikið, miðað við að Biblían var gefin út eftir kirkjuþingið í Nikeu 325 e. Kr. og lifir enn eftir nær 17 aldir. Það sem gera þarf er að draga nefið út úr erlendum trúar- og fræðibókum, vinna úr gögnum, leggjast yfir ástand íslenskra samgöngumála, og finna út það sem gera þarf hér á Íslandi, með nýsköpun og frjóa hugsun að vopni. Sem dæmi má nefna að engin raunveruleg rannsókn á mengunarástandi vegna almenningssamgangna hefur farið fram hér í Reykjavík. Þetta er þrátt fyrir að afkastamesta verkfræðistofan í skrifum á borgarlínuguðspjöllum, sem væntanlega verða gefin út í einni Biblíu á sínum tíma, á í sínum fótum nýjustu tækni og vísindi í tölvuforritum til mengunarrannsókna. Þau voru á sínum tíma unnin fyrir Rvk. En í dag er það trúin sem gildir hjá borgarstjórn Rvk., ekki raunveruleikinn.

Höfundur er prófessor. jonaseliassonhi@gmail.com