

Om linje 55 Storo – Kjelsås og forurensning

Kjell Erik Onsrud, leder i samferdselsgruppa i Naturvernforbundet i Oslo og Akershus, slår ned på Sporveisbussenes linje 55 mellom Storo og Kjelsås, og finner at denne erstatningen for trikken betyr en tilleggsforurensning fra brenning av 90 tonn diesel i året.

Men her regner Onsrud som om trikken ikke bruker energi i det hele tatt på å akselerere fra holdeplassene og å klatre opp fra Storo til Kjelsås. Til dette går det med adskillige kilowatttimer. Trikken (av type SL95) veier nemlig over 65 tonn, mens bussen er en ren lettvekt i forhold med sin tomvekt på ca. 10 tonn. For å løfte disse 65 tonnene 50 meter oppover – som vel tilsvarer høydeforskjellen mellom Kjelsås og Storo – hvert 15 minutt i døgnet vil det gå med ca. 200 000 kWh. For å akselerere fra 0 til 40 km/t fra hvert stoppested, og med en motorytelse på oppimot 800 kW, er det et rimelig enkelt regnestykke at det går med ca. 15 -20 kWh pr. tur. Dermed er vi oppe i et totalt årlig energiforbruk på nær en halv million kWh.

Nå tror dessverre mange at elektrisk energi målt i kWh ikke forurenses, men det gjør det. Vi er ikke lenger i den situasjon i landet vårt at vi kan basere kraftproduksjon på vannkraft alene, vi importerer elektrisk energi fra både kull og oljefyrte kraftverk. For å produsere 100 kWh går det med omtrent 20 kg diesel. Med andre ord, for å produsere de nærmere 500 000 kWh som trikkedrift mellom Kjelsås og Storo krever, går det med 100 tonn diesel et eller annet sted i verden. Og da har vi regnet ideelt og med 100% virkningsgrad. Legger vi til for rangering, oppvarming, reell virkningsgrad mm. ser vi at bussen er vel så miljørikkelig.

På strekninger med lavt trafikkgrunnlag (som Storo – Kjelsås) blir antall kilo som skal beveges pr. passasjer enorm med en stor sporvogn. I slike situasjoner blir energiforbruket – og dermed også forurensningen og miljøbelastning – mindre med moderne dieselbusser.

Tore H Wiik
Sivilingeniør