

Katastrofal miljö politik i Göteborg, Malmö, Lund och Stockholm som drabbar turistbussarna Kryssningsfartygen släpper ut mer avgaser än samtliga fordon i Sverige på ett år

Stockholm, Malmö regionen och Göteborg gläds över alla kryssningsfartyg som anlöper våra hamnar, inte minst hotellen, taxi, sightseeingbuss bolag, souvenir shoppar, restauranger, flygbolagen och flygplatserna – samtidigt kräver samma städer miljözoner för turistbussar – svenska BR bussförbundet stöder denna politik och i Stockholm har vi bolaget Ekmans som ägs av Strömma kanal som sköter all busstrafik inkl Interbus där vd:n och tillika ordförande för Stockholms bussförbund ringer efter Polisen så snart en rysk turistbuss dyker upp, det är nog bara svenska turister som med förvånade ögon ser när statsmakten betar sig och bogsera ut bussen från ”miljözonen” i samma zon som kryssningsfartygen spyr ut avgaser, ryska turisterna som är drabbade bryr sig mindre, dom känner sig som hemma, förmodar jag – vill därför ge dig lite underlag hur små hjärnor vi har att göra med i vårt land, och att dom är till skada för hela Sverige och den svenska turistnäringen.

Det anlöper ca 230 kryssningsfartyg enbart Stockholm, detta innebär att man ligger vid kaj ca 20 timmar i snitt, det innebär omräknat sammanlagt 300 dagar – ett enda kryssningsfartyg som ligger vid kaj släpper ut lika mycket Co2 som 5 miljoner bilar per dygn, det är mer bilar än vad som finns i hela Sverige och definitivt mer än i Stor Stockholms området.

Om man räkna om det [hela](#), så släpper samtliga kryssningsfartyg som anlöper svenska hamnar ut lika mycket So2 som 24 miljoner personbilar på ett år.

| I Sverige finns det registerat följande antal fordon 2010 | Fordon | Antal | |
|--|-----------|----------|--|
| | Personbil | 4 342782 | |
| | Lastbilar | 527 260 | |
| | Bussar | 13 867 | |
| Personbilarna gör av med ca 6 miljoner m3 dieselolja och bensin per år i Sverige. Förbränningen ger över 12 miljoner ton koldioxid per år. | | | |

Den tyska mycket välrenommerade miljöorganisationen NABU www.nabu.de delade ut till TUI rese koncernen för sina **kryssningsfartyg Dinosaurie priset** då deras kryssningsfartyg tillhör fartyg som släpper ut tusenfalt mer So² + Co2 än en alla bilar vi har i Sverige.

<http://www.nabu.de/aktionenundprojekte/dinodesjahres/index.html>

Der NABU verleiht den „Dinosaurier des Jahres“ 2011 an die Unternehmen AIDA und TUI Cruises. Ihre angeblich „Weißen Flotten“ sind in Wahrheit schmutzige Rußschleudern. Ein einziger Ozeanriese stößt auf einer Kreuzfahrt so viele Schadstoffe aus wie fünf Millionen Pkw

Här kan du se ett reportage på tyska TV2 = ZDF som förmodligen är Europas bästa och mestrenommerade TV kanal <http://www.zdf.de/ZDFmediathek/beitrag/video/1536388/Diskussion-ueber-saubere-Ozeanriesen#/beitrag/video/1536388/Diskussion-ueber-saubere-Ozeanriesen>

15 av världens största fartyg och dit hör flera nya moderna kryssningsfartyg som även anlöper Stockholm

släpper ut mer So₂ + Co₂ än samtliga bilar i världen.

Angetrieben mit Schweröl stoßen allein die 15 größten Seeschiffe jedes Jahr mehr schädliche Luftschadstoffe wie Schwefeldioxid und Rußpartikel aus, als alle Autos weltweit.

USA hangarfartygen och många andra av US flottan släpper inte ut alls någon Co₂ då man har kärnkraft som drivkälla ombord.

Det krävs 25.000 moderna turistbussar som har motorerna på dygnet om i ett helt år och kör inne i centrum av Stockholm runt, runt för att släpper ut lika mycket på årsbasis som ett enda kryssningsfartyg förorena Stockholms luften som ligger vid kaj en enda dag.

Eftersom jag tillträtt som ordförande för föreningen Sveriges Bussresearrangörer håller jag på och undersöker hur alla dessa märkliga lagar har tillkommit som dessutom BR stödde i vart fall inledningsvis, fram till att storbolagen såg vart det barkade och vad det kostade att skrota moderna bussflottor. Då kräver BR av myndigheterna att det skall skapas regler för avgasrening. Det har Trafikverket gjort, med en teknisk lösning som är allt annat än miljövänlig om man ser det i ett helhetsperspektiv och kretslopp. Att kostnaden att installera en motsvarande avgasrening ligger mellan 200-350.000 kronor leder till att många bussföretag kommer noga att överväga denna installation. Tillkommer stillestånd, och miljösanering av smutsiga filter, tekniska fel kostnaderna bara rinner iväg.

Samtidigt förtiger man att det finns ett prisvärt alternativ med ett i Sverige framställt bränsle Eco Par som tillåter att man med nuvarande regler kör med EURO 3 motorer inne i miljözonen, det har även en domstol med en dom i Malmö bekräftat. Varför detta tystas ned är för mig helt obegriplig, vilka har intresse av att man förtiger sanningen och möjligheterna för bussbolagen att köra med EURO 3 fordon och ändå ligga under nuvarande krav på utsläpp? Man blir bara förvånad vilka är det som vill förtiga bra alternativa lösningar? <http://www.toni-schonfelder.com/pdf/20111208-5.pdf>

Jag måste tillstå med allt mer fakta som jag gräver fram är alla åtgärder som man genomfört mot turistbussen helt obegripliga och man måste ställa frågan vem som ligger bakom alla osanningar som leder till för branschen ekonomiska skador som är förbluffande?

Vem har ljugit för den svenska regeringen och myndigheterna i Sveriges 4 städer med att införa begränsningar som stryker turism och är orsak till en kapital förstöring utan dess like?

Det svenska ordspråket att sila mygg och svälja kameler har fått en ny innebörd.

Jag fick ett förtydligande från en svensk expert på området, för er som vill använda informationen om den fullständigt obegripliga regleringen av turistbussar och skapade miljözoner.

Frågan är också varför turistbussarna överhuvudtaget är inbegripna i miljözonerna – som numera sakta får en ny karaktär och kallas för trängselskatt.

Kravet måste vara att turistbussen skall vara befriad oavsett vad man kallar miljözonen för. Svårare än så är det inte.

Ett Kryssningsfartyg, som kör på tung bunkerolja, full av svavel, släpper ut med svavel-dioxid, SO₂, mer än Sveriges ca 5 miljoner personbilar.

Ett enda Kryssningsfartyg släpper ut mer sot än Sveriges 5 miljoner personbilar.

Personbilarna gör av med ca 6 miljoner m³ dieselolja och bensin per år.

Förbränningen ger över 12 miljoner ton koldioxid per år.

Det finns i Sverige totalt ca 13 867 Bussar

Det krävs 25.000 bussar vars motorer går dygnet och där alla står samtidigt i Stockholm centrum för att uppnå samma utsläpp som ett enda kryssningsfartyg släpper ut en enda dag när det är på besök i någon av de svenska hamnarna. Kravet att turistbussar skall vara befriade från alla miljöskatter, miljözoner, eller andra

byråkratiska påhitt torde därmed vara en självklarhet.

Det finns lösningar för kryssningsfartygen, det skulle vara att dessa pluggas in till strömnätet vid ankomst – det innebär att alla kryssningsfartyg får denna anslutning och med samma kontakt i hela världen (*vem tar fram en världs standard?*) Skulle detta vara möjligt krävs det likaväl som för färjetrafiken att motorerna startas upp ca en timme innan avgång för att varmköras.

Varje enskild Finlandsfärja i Stockholm släpper ut vid varje start tillfälle lika mycket utsläpp än vad ca 100 turistbussar vars motorer körs dygnet kan släppa ut, på ett år.

Hoppas du förstår jämförelsen som visar hur fel allt är.

Det spelar ingen roll hur man beräkna avgaserna – självklart skall alla medverka att minska utsläppen för vår miljö och hälsa, därför är vätegasen den för miljön bästa under tiden vi väntar på en ny generation motorer, får man leva i några år med hybrid drivna bussar, men även dessa tycks vara försenade varför det återstår Eco Par bränslet som det bästa alternativet.

Viktigast av allt är att man inte belastar näringen med orimliga krav som leder till fortsatt ekonomisk utslagning och en omåttlig kapital förstöring. Därför är Eco Par bränslet ett bra alternativ fram till dess andra lösningar kommer till rimliga villkor. Därför är den av BR hyllade avgasreningen absolut fel som medför installationskostnader, stå tid samt kommande underhåll vilket sammanlagt är ekonomisk orealistisk och med avgasreningen får man ändå högre utsläppsvärden än med Eco Par bränslet utan några tillsatser överhuvudtaget. I vårt arbete från föreningen att få bort olika regler, lagar som hindrar från utveckling ingår också att peka på felaktigheter som fördyra eller omöjliggör ett effektivt utnyttjande av turistbussarna, det inkludera orimliga beslut att turistbussar med EURO 3 motorer inte skall få köra in i våra 4 städer som tillämpar regelverket.

Kom ihåg att Eco Par är det idag det enda vettiga ekonomisk försvarbara alternativet.