

Katastrofal miljöpolitik

Publicerad: januari 2012

Katastrofal miljö politik i Sverige när miljöpartiets företrädare förser beslutsfattarna med direkta osanningar i Göteborg, Malmö, Lund och Stockholm - tockholm, Malmö regionen och Göteborg gläds över alla kryssningsfartyg som anlöper våra hamnar, inte...Läs mer

mot nedanstående

Katastrofal miljö politik i Sverige, vem är det som förser beslutsfattarna med direkta osanningar i Göteborg, Malmö, Lund och Stockholm?

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 ordförande för Stockholms bussförbund som 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, 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 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 Co2 som 24 miljoner personbilar på ett år.

I Sverige finns det registerat följande antal fordon 2010

Fordon Antal

Personbil 4 342 782

Lastbilar 527 260

Bussar 13 867

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 än en enda bil.

<http://www.nabu.de/aktionenundprojekte/dinodesjahres/index.html> (So2 är svavel och inte Co2) 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 mest renommerade 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 anlöper Stockholm släpper ut mer 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 So2 + Co2 då man har kärnkraft som drivkälla ombord.

Eftersom jag tillträtt som ordförande för föreningen Sveriges Bussresearrangörer håller jag på och undersöker hur alla dessa märkliga lagar har tillkommit.

Nu meddelas det att Transportstyrelsen vill påtvinga alla bussar en ny teknisk lösning som i slutändan är allt annat än miljövänlig om man ser det i ett helhetsperspektiv och kretslopp.

Alla berörda måste bli medvetna om att det är skillnad mellan lokal och regionalbussar och turistbussar.

Att mäta turistbussarnas utsläpp är närmast försumbart, då en turistbuss kör till ett museum, nöjespark, teater, stadium och stänger av motorn.

Att då tvingas installera en avgasrening som kostar mellan 200-350.000 kronor leder till att många bussföretag kommer nogga att överväga denna installation.

Därutöver får vi nya tekniska problem, ny oprövad teknik är alltid ett vågspel speciellt när det gäller turistbussar som kör långt i in och utlandet. Vid fel finns ingen hjälp att få och vad gör man av de mycket kontaminerade filter som betraktas som gift avfall och därmed kräver speciell sanering?

Varför förtiger man att det finns ett prisvärt alternativ med ett i

Sverige framställt bränsle som tillåter att man med nuvarande regler kör med EURO 3 motorer inne i miljözonen med betydligt lägre utsläpp än fordon med filter? Även domstol efter dom i Malmö har bekräftat att Eco Par bränslet ger fördelar och är tillåten i miljözonerna. Varför detta tystas ned är för mig helt obegriplig, vilka eller vem har intresse av att man förtiger sanningen och möjligheterna för bussbolagen att köra med EURO 3 fordon med utsläppsvärden under nuvarande krav på utsläpp? Jag måste tillstå med allt mer fakta som jag gräver fram är alla åtgärder som man genomfört mot turistbussen helt obegripliga. Vem är det som för fram osanningar för den svenska regeringen och myndigheterna i Sveriges 4 städer med införa begränsningar som i slutändan stryper turism och är orsak till en kapital förstörelse utan dess like?

Det krävs 25.000 moderna turistbussar som har motorerna på dygnet om i ett helt år och kör runt, runt i centrum av Stockholm runt, för att släppa ut lika mycket på årsbasis som ett enda kryssningsfartyg förorenar Stockholm, Malmö eller Göteborgs luften på en enda dag. Sedan tillkommer alla färjor som lägger till i berörda städer som kräver minst 1 tim tomkörning för att få upp arbetstemperaturen, med oväntat höga utsläpp.

Ett Kryssningsfartyg, släpper ut med svavel-dioxid, SO₂ + Co₂ mer än Sveriges ca 5 miljoner fordon. .

Personbilarna gör av med ca 6 miljoner m³ dieselolja och bensin per år. Förbränningen ger över 12 miljoner ton koldioxid per år.

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