

Turistbussbranschen har lösningen på transportnäringens miljöproblem

Transportbranschen står inför mycket stora miljöutmaningar inför framtiden. Det har nu gått så långt att många städer och länder diskuterar och har beslutat att stoppa ex.vis. turistbussar att köra in i stadskärnor av rädsla för miljöfarliga utsläpp. Men det finns redan en lösning, som har kommit bort i debatten, som så gott som helt eliminerar skadliga koldioxid- (CO₂) och kvävedioxid- (NO_x) utsläpp! Syntetisk diesel (även kallad grön diesel), GTL (Gas To Liquid) eller BTL (Biomass to Liquid).

De Europeiska Turistbuss företagen är idag en stor industri med ungefär 65.000 företag. Det totala antalet fordon är ungefär 250.000 med en omsättning på c:a 2.500 Miljarder kronor. European Alliance for Coach Tourism (EACT), representerar de Europeiska Turistbussföretagens intressen inom Europa.

I Sverige finns det ungefär 140 företag, ner från 900 för 10 år sedan, med c:a 2600 turistbussar. En av orsakerna till denna utveckling är bl.a. ett byråkratiskt och stelbent regelverk för persontransporter på landsväg.

Den Europeiska bussturism industrin sysselsätter direkt mer än 1 million personer såsom turistbussförare och vidare inom turistindustrin, guider, försäljare, administrativ och teknisk personal. Dessutom har indirekt c:a 7 miljoner sin arbetsplats inom hotell, restauranger, museer, äventyrsparker, etc.

Det är konstaterat att 1 resa skapar 7 jobb.

Alla dessa arbeten är helt beroende på turistbuss branschens framgångar som transporterar miljoner kunder varje år till såväl storstäder som avlägsna regioner.

Men branschen står inför stora utmaningar.

Först måste vi konstatera att en turistbuss INTE är en buss eller lastbil. En mängd regleringar förhindrar idag industrin att växa eftersom lagstiftare inte vet skillnaden mellan dessa tre (Kör- och vilotider, minimilöner, moms- och km beskattning, körjournaler, inre marknadens regler, m.fl.).

Den största utmaningen ligger just nu på miljösidan. För tillfället diskuterar framförallt storstäder som Paris, London, Rom, Berlin m.fl. runt om i Europa förbud för turistbussar att köra in i stadskärnorna p.g.a. rädslan för miljöfarliga utsläpp av diesel.

Men det finns redan en lösning, syntetisk diesel (GTL/BTL). **Avgasutsläppen av koldioxid (CO₂), och kväveoxid (NO_x) kommer därmed nästan helt att elimineras med dessa bränslen. Det innebär inte heller några förändringar av motorerna utan kan användas direkt!**

Moderna turistbussar med dieselmotorer, Euro 6, är några av mest miljövänliga fordonen idag, men detta kommer inte att räcka. Efterfrågan på nästan utsläppsfria motorer växer. Hydrogen (vätgas) motorer kan efter nästa decennium vara en ersättning, men under tiden, finns GTL/BTL som ersättare för diesel. Dessa uppfyller EN15940 standarden, CEN (European Committee for Standardization). Europeisk standard spelar en viktig roll inom EU: s inre marknad, till exempel genom en harmoniserad standard blir det accepterat av alla medlemsländer.

Det finns allt fler länder som inför de nya reglerna. Sverige har en praktisk lösning, som kan införas med mycket, mycket kort tid. Eftersom vi har över 20 års erfarenhet med användning av syntetisk diesel ex.vis. i Kirunas gruvor och genom tusentals bussar och lastbilar. I Europa har ex.vis.det holländska statligt ägda transportföretaget Co-bussen GTL i alla sina fordon. Deras fartyg på floden Rhen har även antingen GTL eller BTL bränslen.

Det finns cirka 15 producenter av GTL eller BTL bränsle i Europa. Infrastrukturen för distribution av dessa kan snabbt byggas ut i hela EU för att tillfredsställa efterfrågeökningen, enligt tillverkarna.

För de europeiska busstillverkarna, är produktionen av turistbussar betydande och det är naturligt och viktigt att stödja dessas verksamhet.

Frågan man kan ställa sig är varför har dieseln ersättare kommit bort i miljödebatten?

SVERIGES BUSSRESEARRANGÖRER (SB)

Toni Schönfelder

Ordförande

Kjell Peterson

Styrelsemedlem, EU ansvarig

Syntetisk diesel innehåller låga halter av aromatiska kolväten och mer paraffiner. Den kan användas rent i dieselmotorer

GTL-bränsle, som ibland också kallas grön diesel, är färglöst och i stort sett helt fritt från svavel och aromatiska ämnen. Det har visat sig medföra kraftigt reducerade utsläpp av kväveoxider, partiklar och andra luftförorenare.