

Nya regler för Miljözon; En försämring för både ekonomin och miljön

På DN Debatt torsdag 28 feb. berättade infrastrukturminister C. Elmsäter-Svärd (M) och Stockholms miljöborgarråd Per Ankersjö (C) att regeringsbeslut nu togs för att förhindra att äldre fordon körs i Miljözon på alternativa drivmedel för dieselfordon, och att det skulle ge renare luft. Man påstår särskilt, att just ”syntetiska drivmedel” ger inte renare avgaser.

Stämmer det då? De luftföroreningar som t.ex. Regeringen och Stockholms Läns Landsting anger som problematiska, är främst sot och kvävedioxid(NO₂). Regeringen har nyligen gett ett regeringsuppdrag till Transportstyrelsen att utreda hur utsläppen av sot från arbetsmaskiner kan minskas. Bl.a. WHO och Arbetsmiljöverket (AV) anser att giftiga kolväten i dieslavgaser, partikelburna och i gasform, är det största problemet.

Då syntetiska paraffinoljor enligt EU-standard CEN TS 15940, baserade bl.a. på naturgas, fackelgaser och biomassa används istället för råoljebaserad dieselolja, minskar utsläppen av sot med 90 till 99 %. När fordon som körs på den syntetiska paraffinolja EcoPar körs till Bilprovningen och sot mäts i ett s.k. opacitetsmätning fås ett k-värde. Ju lägre k-värde, desto lägre utsläpp av sot. Även EURO2-fordon får k-värden på 0.0, dvs de har inga utsläpp av sot. Även EURO4-fordon med partikkelkatalysator får ha opacitetsvärden på 0.1 och 0.2. Slutsats: Det blir INTE lägre utsläpp av sot med nyare fordon. EURO4-fordon även av äldre modell som saknar partikkelkatalysator, får köra i miljözon.

Hur är det med NO₂ då? Jo, eftersom de flesta partikkelkatalysatorerna (ofta felaktigt benämnda ”partikelfilter”) som fångar och bränner bort partiklar i avgaserna (sot och aerosoler av oförbränt drivmedel) oxiderar NO i avgaserna till den mycket skadligare avgaskomponenten NO₂, blir utsläppen av NO₂ högst med EURO4-fordon med katalysator... Jaha, det var ju NO₂ som man påstod att man i 1:a hand skulle minska...

Hur blir det med giftiga kolväten? Syntetiska paraffinoljor innehåller inga gifter alls. Kolvätena i avgaserna blir mycket mindre giftiga, om fordon körs på paraffinoljor istället för på råoljebaserad, giftig dieselolja. Enligt t.ex. docent Jim Olsson, f.d. avgasforskare på Chalmers Tekniska Högskola, nu pensionär, och även enligt professor Christer Johansson kan man mäta upp mycket mer av giftiga ämnen i avgaserna även från nya fordon med katalysatorer, om de kör på giftiga drivmedel.

Slutligen: De ändrade reglerna för miljözon är inte kostnadseffektiva. En stadsbuss drar ca 20 till 30 kubikmeter drivmedel per år. Om det drivmedlet kostar 2 kr/liter mer pga att det är ett extra rent, syntetiskt dieseldrivmedel, blir merkostnaden per år 40 000 till 60 000 kr/år. Att eftermontera katalysatorer på bussar kostar 250 000 till 350 000 kr. Att köpa en ny buss kostar 1.5 miljoner kr. Om en buss kan användas 4 till 8 år längre tid, blir det ungefär samma kostnad för katalysatorer som för att använda syntet-drivmedel.

Men enligt ovan ger syntetdrivmedlen renare avgaser, och det fungerar oavsett hur bussen körs. I körning i låg hastighet i innerstaden i Miljözon fungerar katalysatorerna ofta dåligt i praktiken. Det är bl.a. Ragnsells erfarenhet.

Slutsats: De nya reglerna för miljözon ger; Giftigare avgaser, sämre luftkvalitet och stora extrakostnader pga att bussbolag, åkerier och entreprenader tvingas köpa nya fordon i förtid eller bygga om dem.

Det är oacceptabelt att Sverige inför regler som kommer att försämra utsläppen som leder till att även icke svenska turistbussar skall omfattas, något som direkt strider mot den fria rörligheten inom EU.

Att Stockholms kommun samtidigt utfärdar dispens från nya reglerna för skärgårdsbåtarna, hundratalet kryssningsfartyg gör lagen ännu mer oacceptabel.

Självklart kommer vi omgående be EU kommissionen se om detta är överensstämmande med våra gemensamma lagar inom EU.

Göteborg den 3/3 2013



Sveriges Bussresearrangörer
Ordförande
Toni Schönfelder
031 301 70 30