

Medlemstidning för Gröna Bilister

Nr 1, 2009. Årg. 16

Distribueras gratis till medlemmar i Gröna Bilister samt till ca 1 000 personer inom politik, myndigheter, massmedia, företag, forskning m.m.

ISSN 1401-5714 • Upplaga 3 500 ex.

Ansvarig utgivare:

Jakob Lagercrantz

Redaktör:

Martin Prieto Beaulieu,
tel. 070-213 20 55
redaktionen@gronabilister.se

Medarbetare/Reportrar:

Eva Håkansson
Gunnar Hadders
Adam Kristensson
Christoffer Widegren
Michael Koucky
Mattias Goldmann

Tidningens adress:

c/o Gröna Bilister, se nedan.

Prenumeration:

För företag, institutioner m.m:
290 kr per år. Beställs via kansliet.

Produktion:

Non Commercial, Stockholm

Layout/Repro:

Sven Björnekull, www.bjornekulldesign.se

Tryck:

Wikströms Tryckeri AB. Uppsala 2009

Miljömärkt trycksak



Annonser:

Kontakta Martin Prieto Beaulieu,
tel. 070-213 20 55,
martin.prieto.beaulieu@gronabilister.se

Omslagsfoto: VW

Nästa nummer (2/09) utkommer i juni.
Material och annonser bör vara redaktören
tillhanda senast 15 maj.

GRÖNA BILISTER

GRÖNA BILISTER

Kungsgatan 16
753 32 Uppsala
Tel. 018-320 220

E-post:

kansliet@gronabilister.se

Internet:

www.gronabilister.se

Medlemsavgift

Medlemsavgiften 2009 är 280 kr
(för medlemmar i SNF och i WWFs Vänner 195 kr).
Familjemedlemskap (en tidning) 320 kr.
Pg. 32 34 83-8.

Läs mer om föreningen på sidan 22-23.

Innehåll

Alltid i T&M

Ledare	3
Gröna sidorna	20-21
Föreningsnytt	22-23

Mer i detta nummer

Nyheter	4
VW Passat EcoFuel - Snål tjänstebil med imponerande räckvidd	6
Rapport – Bilföretaget som tar störst klimatansvar	8
Kampanj – Vi tar inte bilen under milen	10
Cecilia Carlqvist – En drivande kraft med fötterna på jorden	12
Miljöbil – bara för den starke?	13
Bilspport - Biogas på tävlingsbanan	15
Hyr miljöbil automatiskt	16
Taxis miljöarbete – var god dröj	17
Bilttest – Mercedes B 170 NGT	18
Test av två elmoppar – håller de måttet?	20
Frågelådan	21
Föreningsnyheter	22-23

"När jag snabbtestade den nya gasdrivna VW Passaten kände jag: Äntligen!"

NYHET



Snål tjänstebil med imponerande räckvidd

FOTO: VW

Inte bara en bil som mer än väl uppfyller mina behov som miljöbilist. Dessutom finns det en energi och en målmedvetenhet i den satsning som bolagen Volkswagen och E.ON gör på marknaden.

DET PARTNERSKAP och de satsningar som parhästarna VW och E.ON gör är precis modellen för vad som behövs för att bryta igenom marknaden.

Självklart måste basen vara stabil. Från E.ON en tydlig satsning på biogas med tillräckliga resurser för att nå ett mål om utbyggda biogas mackar och utökad biogasproduktion. Från VW ett brett sortiment av miljöbilar, både gas och etanol, med mycket bra prestanda.

NÅ, ÖVER TILL BILEN. Passat EcoFuel har en metangasoptimerad motor (bivalent) på 1,4 liter, dvs. en ganska liten motor. Men den ger imponerande 150 hästkrafter till en förhållandevis låg förbrukning. Min egen två år gamla VW Touran drar nästan 40 % mer gas än Passaten. Impo- nerande.

Hemligheten ligger i den effektiva 1,4 TSI-motorn, ett "downsizing"-koncept

där små motorer ger mer effekt på ett energieffektivt sätt.

Det ligger både bensintankar och gas- tankar i bilen. Räckvidden på gas är imponerande 48 mil (30 Nm³ gas) och det finns ett stöd i en bensintank på 31 liter. Den där bensinen är inget önskebränsle, men det gör att man kan färdas var som helst i Sverige (och Europa) utan att vara låst av tillgängligheten på gas.

UTRUSTNINGEN ÄR ANPASSAD efter gas- drift, och det är första gången jag ser en färd dator som ger data efter vilket bränsle jag kör på, (gas eller bensin).

Bilen jag körde var naturligtvis ut- rustad med den dyrare DSG-växellådan (hela 19 000 kronor), men den ger en mjuk växling både i automat och manu- ellt läge. Sju växlar ger en effektiv och mjuk köning. Den växlar så mjukt att man knapp anar skiftningarna.

Men här kommer det märkliga. Au- tomatlådan ger lägre förbrukning än den manuella växellådan. Detta är ett mön- ster man sett med dessa nyutvecklade au- tomatlådor hos vissa märken. Hos andra, som när jag ser på tekniska specifika- tio-



FOTO: VW

nerna för Volvo till exempel, är förhållan- det det motsatta.

Hur kör man då sparsam körning med en automatväxlad bil? Rådet är nog att låta automatlådan styra, men ägna all din energi åt att planera din körning. Skulle behovet att motorbromsa uppstå finns den möjligheten också.

NACKDELAR? Ja, bilen är kanske i stör- ta laget. Och priset är satt för att möta tjänstebilsegmentet, väl högt för oss privatpersoner. Men så är det ofta på nybilsmarknaden. De nya fordonen går till största delen till företag och kom- muner, och kommer ut tre år senare på begagnatmarknaden.

JAKOB LAGERCRANTZ | GRÖNA BILISTER

I samband med Almedalen 2008 lanserade Gröna Bilister och Sjukgymnastförbundet tillsammans sin idé om fördelarna med en mer samordnad trafik- och folkhälsopolitik. Det skulle ge både bättre miljö och friskare människor. Nu har de två organisationerna fått 355 000 kronor från Vägverket för fortsatt arbete med kampanjen Inte bilen under milen.



FOTO: SVENSK CYKLING / THOMAS JOHANSSON

Vi tar inte bilen under milen



FÖRSLAGET FICK OMEDELBART ett mycket positivt gensvar från politiker och organisationer samt stort genomslag i medierna, berättar Jakob Lagercrantz, ordförande i Gröna Bilister. Samtidigt engagerade idén båda organisationerna inom områden där dessa tidigare inte varit så aktiva. Kampanjen har nu fått stöd från Vägverket för att kunna växla upp och bli mer omfattande.

Gröna Bilister och Sjukgymnastförbundet uppmanar såväl kommuner som organisationer och privatpersoner att ansluta sig till kampanjen.

VI BLIR ALLTMER STILLASITTANDE, samtidigt som klimatförändringarna accelererar. Hittills har de två problemställningarna behandlats var för sig. Ett smartare folkhälsoarbete som bidrar till minskad klimatpåverkan skulle kunna få dubbel effekt.

– Vi vill öka människors medvetenhet om nyttan av att istället för att köra bil korta sträckor gå, cykla eller använda kollektivtrafik. Det vinner både närmiljön, klimatet, privatekonomin och folkhälsan på, säger Sjukgymnastförbundets ordförande Anna Hertting.

– År för år har körsträckan i bil ökat medan folkhälsan blivit allt sämre. Kan vi bli bättre på att låta bilnycklarna ligga kvar på hallbordet när vi går hemifrån, är mycket vunnet, säger Kristina Birath,

kampanjansvarig på Gröna Bilister.

PENGARNA FRÅN VÄGVERKET vill man satsa på att snabbt nå längre. Man anser att det exempelvis är dags för en över-

syn av de politiska styrmedlen. Varför får man milersättning om man tar bilen, men inte om man cyklar eller tar bussen? Varför är det skattefritt att ge anställda ett gymkort så att de kan trampa motionscykel, men inte att ge dem en riktig cykel att trampa till och från jobbet på? Pengarna kommer också att användas till att ge kampanjen en egen webbplats

Organisationerna menar att ökad fysisk aktivitet kan minska statskassans kostnader för sjukskrivningar och samtidigt gynna arbetsgivaren i form av friskare personal och minskat produktionsbortfall. Göteborg har beräknat miljönyttan med cykling. Enligt beräkningarna slipper Göteborg varje dag 31 ton växthusgaser, 75 kilo cancerframkallande partiklar och 40 kilo försurande svavelot tack vare stadens cyklister. Med dessa siffror som grund står det klart att en ökad andel fysiskt aktiva i form av cyklister bör vara ett självklart samhällspolitiskt mål, menar Sjukgymnastförbundet och Gröna Bilister. Men också kollektivtrafiken ger hälsovinster. En ökad andel resenärer med buss, spår-



FOTO: SVENSK CYKLING / THOMAS JOHANSSON

vagn och tåg borde därför vara en viktig del av en offensiv klimatpolitik.

SVERIGE ÄR INTE SÅ LÅNGT FRAM i dessa frågor som vi gärna vill tro, sade LSRs ordförande Anna Hertting i sitt inledningsanförande under Almedalsveckan. Mattias Goldmann från Gröna bilister menade att miljö, energi och hälsa var några av de hetaste frågorna under Almedalsveckan.

Organisationerna menar att trots ökad medvetenhet bedrivs politiken fortfarande enligt stuprörsmodellen. Varje del behandlas som ett separat problem som man försöker hitta lösningar på.

SJUKGYMNASTFÖRBUNDET OCH GRÖNA BILISTER tror att det går att komma långt på frivillig väg. Varje arbetsgivare kan ge anställda friskvård på betald arbetstid och försöka lösa företagets resebehov på sätt som minskar klimatpåverkan. Skolan kan i samarbete med föräldrar arbeta för minskat bilskjutsandet till skolan och andra aktiviteter.

Efter att ha testat kampanjens grundidéer lokalt kommer de två organisationerna nu att driva kampanjen på nationellt plan.



FOTO: LSR

GERT HELLSTRÖM | LSR

Test av två elmoppar – håller de måttet?

Gröna Bilister har testat två kinesiska EU-moppar klass I. De kostar cirka 15 000 kronor, vilket är ungefär det dubbla jämfört med priset för motsvarande bensinvariant. Den merkostnaden tjänar du dock snabbt in med tanke på att det bara kostar mellan 1 och 2 kronor att ladda mopparna. Och dessutom slipper du oljebyte och annan traditionell motorservice.

BÅDA MOPPARNA är mycket pigga och lätta att köra, liksom att ladda i vägguttaget hemma. Det är en mycket speciell känsla att susa fram tyst i uppåt 45 km/h.

Mopedernas största nackdel är att batterierna är tunga och skrymmande. Det sitter ett batteri där bagageutrymmet i normala fall finns hos bensinmopeder. Man får lägga en korg mellan benen eller hänga matkassarna på en av mopedens krokar istället. Större passagerare än ett barn i barnsits går nog inte heller.

Båda modellerna är tunga att parkera på det stabila stödet. Den som inte orkar få upp moppen på det får nöja sig med det enkla stödet, som är vingligt.

Till mopedernas fördel talar förstås att de inte ger några hälsovådliga avgasutsläpp och mycket små eller inga utsläpp av koldioxid, det senare beroende på vilken el du laddar batterierna med hemma. Utsläppen bli inte bättre än den el du laddar batterierna med.

Slutsatsen blir att dessa små spännande fordon håller måttet. De kommer därför sannolikt att bli en allt vanligare del av stadsbilöden. Men tillverkarna behöver fundera över hur de kan bättra på bagageutrymmet.

ADAM KRISTERSSON | GRÖNA BILISTER



FOTO: MARTIN PRIETO BEAULIEU

Fakta

	TianMa (ej bild)	Elmoppo futuro
Effekt	1 500 W	1 000 W
Toppfart	<45 km/h	45 km/h
Batterikapacitet	35-70 km	Upp till 60 km
Laddningstid	<10 timmar	6-8 timmar
Laddningskostnad	<2 kr	<2 kr
Vikt	115 kg	104 kg
Maxlast	100 kg	
Leverantör	HERE AB Lund, www.synas.nu	Elmoppo www.elmoppo.se
+	Pigg, billig i drift, miljövänlig, enkel	Enkel att köra, tyst
-	Inget bagageutrymme, tung att parkera på det stabila dubbelstödet	Inget bagageutrymme, tung att parkera på det stabila dubbelstödet