



GAMLA UPPSALA BUSS



Miljöredovisning 2019



Innehåll

Det här är Gamla Uppsala Buss AB.....	3
Företaget	3
Gamla Uppsala Buss miljöhistoria	3
Bakgrund	3
Miljöcertifierade enligt ISO 14001	3
Miljösamarbeten	4
Fordon	4
Bränsleförbrukning år 2019.....	5
Busstrafikens utsläpp	6
Energi och vatten.....	9
Kemikalier	11
Miljöutbildningar	11
Miljöcertifiering och uppföljande revisioner.....	11
Gamla Uppsala Buss miljöpolicy.....	12
Gamla Uppsala Buss miljömål	12
Måluppfyllelse 2019	13
Mål 1.1 – Andel förnyelsebara drivmedel	13
Mål 1.2 – Utsläpp av NO _x , PM och HC.....	13
Mål 1.3 – Utsläpp av CO ₂	13
Mål 1.4 – Bränslebesparing via sparsam körning.....	14
Mål 1.5 – Glykolförbrukning.....	14
Mål 1.6 – Vagnbyten	15
Mål 2.1 – Aktivt informations- och kunskapsökande	15
Mål 2.2 – Under året införa ny teknisk plattform för vårt miljöledningssystem	15
Vi fortsätter med ständig förbättring.....	16

Det här är Gamla Uppsala Buss AB

Företaget

Gamla Uppsala Buss AB (GUB) är ett av Sveriges största offentligt ägda bussbolag. Bolaget ägs sedan 2012 av Region Uppsala (f.d. Landstinget i Uppsala län).

GUB har lång erfarenhet av busstrafik; bolaget har anor sedan 1906.

Verksamheten idag är framförallt koncentrerad på linjetrafik i Uppsala kommun, men vi utför även skolskjutstrafik, viss beställningstrafik och specialtransporter så som sjukresor samt hyr ut förskolebussar till Uppsala kommuns mobila förskoleverksamhet. I den egna verksamheten inryms även egen verkstad, karosseri, lackverkstad, servicehall samt bussförarutbildning till D-körkortsbeförhållighet och yrkeskompetensbevis (YKB).

Verksamhet: Kollektivtrafik med därtill tillhörande teknisk och administrativ verksamhet.

Antal fordon totalt:	Fler än 200 st, varav 185+1 bussar i linjetrafik.
Antal medarbetare:	C:a 570 st
Ägare:	Region Uppsala
Omsättning:	C:a 488 miljoner kronor

Gamla Uppsala Buss miljöhistoria

Bakgrund

Snabba och effektiva transporter är en förutsättning för det moderna samhället. Samtidigt har transportsektorn en stor påverkan på miljön.

Ökad trängsel, buller, energiåtgång och luftföroreningar visar – inte minst i stadskärnorna – att kollektivtrafiken har en viktig uppgift.

Därför måste bland andra vi på GUB hjälpa till att göra kollektivtrafiken mer konkurrenskraftig, främst gentemot bilen. Ett av sätten är att öka miljöfördelarna och göra dem kända.

Miljöcertifierade enligt ISO 14001

Redan för mer än 20 år sedan insåg vi på GUB att vi måste minska vår miljöpåverkan genom att aktivt arbeta med att hushålla, återvinna och återanvända de material vi kan för att bli så miljövänliga som möjligt.

28 oktober 1998 blev GUB därför som ett av de första svenska bussbolagen miljöcertifierat enligt den internationella standarden ISO 14001.



Företaget har ett miljöledningssystem som ger överblick över verksamhetens miljöpåverkan såväl externt som internt. Basen i miljöarbetet är vår miljöpolicy och våra miljömål.

Miljöengagemanget har förutom en bättre miljö även gett positiva effekter på vår ekonomi och vår konkurrenskraft. Under de år som gått sedan vi fick vårt certifikat har vi hela tiden jobbat med "Ständig förbättring", vilket lett till att vi idag känner en trygghet i att vårt miljöarbete gör skillnad.

Miljösamarbeten

GUB är ett av många företag vars verksamhet påverkar miljön negativt och det är vi fullt medvetna om. Med denna medvetenhet och kunskap om föroreningar och miljöteknisk utveckling ska vi dock alltid kontinuerligt arbeta för att minska vår andel av den miljöbelastningen.

Ett ökat kollektivt resande är ett miljöarbete i sig. En fullsatt buss påverkar miljön mindre negativt än om resenärerna skulle välja att var och en ta bilen istället. Därför måste GUB också vara en aktiv part i samhällets och kollektivtrafikbranschens mål att öka andelen resande i kollektivtrafiken.

Sedan 2018 ingår GUB i initiativet Fossilfritt Sverige som är ett initiativ av regeringen inför klimatmötet i Paris 2015 med målet att Sverige ska bli ett av världens första fossilfria välfärdsländer. Sedan 2019 är GUB även medlem i Uppsala klimatprotokoll som är ett nätverk av företag, offentliga verksamheter, universitet och föreningar som samverkar och inspirerar varandra och andra för att nå Uppsalas klimatmål och bidra till en hållbar värld.

Fordon

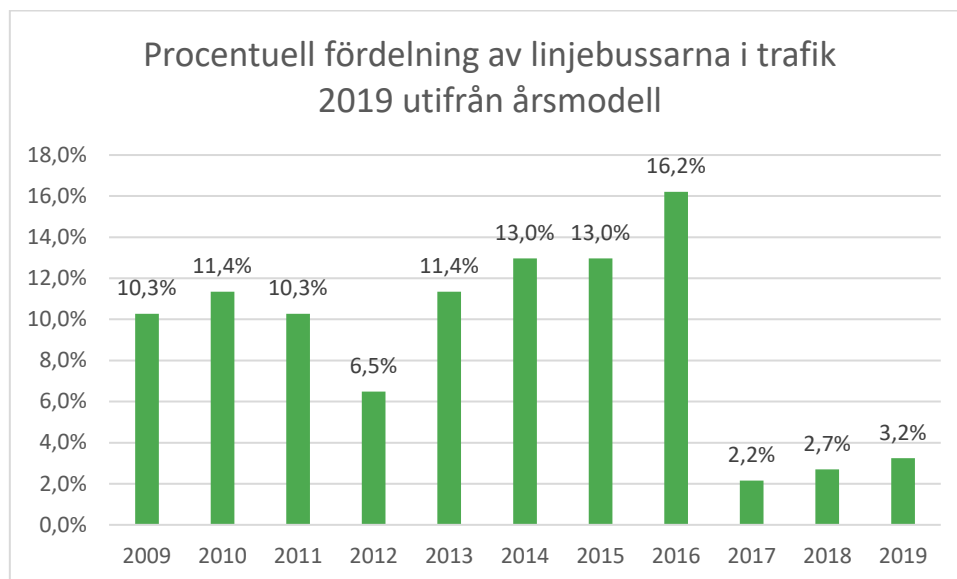
GUB har under år 2019 bedrivit en kollektivtrafik utan nyttjande av fossila bränslen. Samtliga dieselfordon har under året tankats med biodieseln HVO (100% fossilfri). 20 av våra HVO100-drivna dieselbussar är dessutom elhybrider med därav följande lägre bränsleförbrukning.

Utöver de dieseldrivna linjebussarna kördes även de dieseldrivna utbildningsbussarna, mobila förskolans fem bussar, samtliga omsorgsbussar och dieseldrivna servicebilar på HVO.

Sedan den 1 januari 2013 gäller EU:s miljözonsregler i Uppsalas centrum, något som GUB rustat sin fordonsflotta för.

Fordonsparken har under år 2019 bestått av 219 fordon varav 2 släp:

- 92 HVObussar (inkl. förskolebussar, utbildningsbussar, komfortbuss)
- 84 biogasbussar (inkl. utbildningsbuss)
- 20 HVO/elhybridbussar
- 8 HVO-drivna omsorgsbussar
- 12 servicefordon varav 4 st biogasdrivna, resten HVO



Genomsnittsålder för GUB:s linjebussar var 2019 6,2 år.

Bränsleförbrukning år 2019

Drivmedelstyper som använts på Gamla Uppsala Buss AB under år 2019:

- HVO 100%
- Biogas
- Bensin

Under 2019 förbrukade vi:

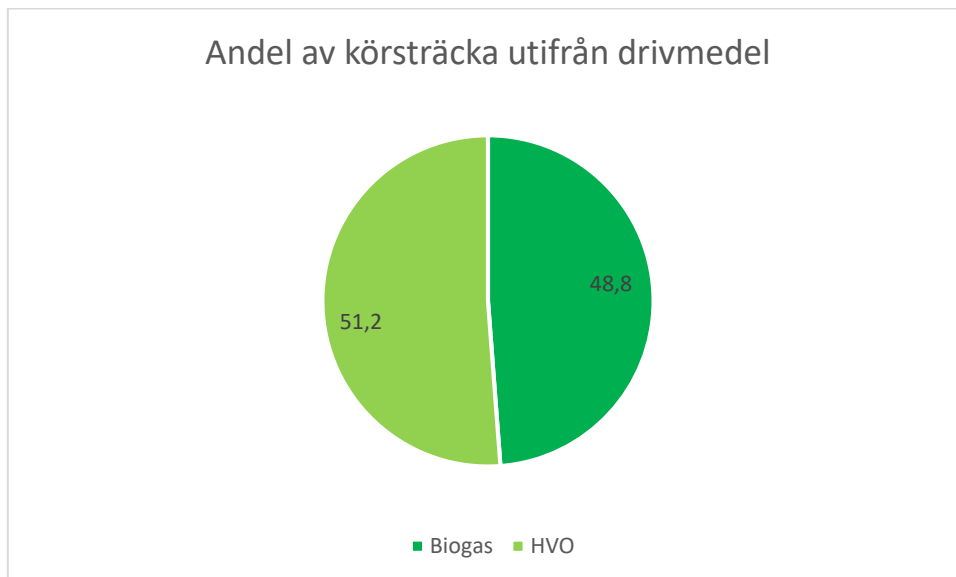
- 0 liter MK I-diesel inkl. HVO och RME (2018 432 852 liter)
- 2 415 055 liter HVO 100% (2018: 2 076 349)
- 3 331 503 m³ biogas (2018 2 714 479)
- C:a 964 liter bensin (2018: 368)

Under 2019 körde vi 466 763 mil (2018: 479 273) med våra HVO-bussar och 538 009 mil (2018: 491 490) med våra biogasbussar. Våra elhybridbussar rullade 96 970 mil (2018: 114 126). Omsorgsbussarna kördes 15 662 mil (2018: 17 596). Totalt kördes 1 117 404 mil (2018: 1 102 485) under arbetsåret 2019. Den kraftiga ökningen av bensinförbrukning härrör främst från ökat åtagande för hållplatsservice, vi använder inte bensin i vår busstrafik.

I snitt förbrukade våra dieseldrivna linjebussar 4,30 l/mil (2018: 4,20) och de gasdrivna bussarna 6,19 m³/mil (2018: 5,51). Ökningen förklaras med en ökad andel ledbussar och bussar utrustade med klimatanläggning samt framkomlighetsproblem i samband med stora vägarbeten som drivit upp förbrukningen.

Andelen naturgas i fordonsgasen uteblev för andra året i rad och gav ett genomsnitt för året på 0,0% (2018: 0,0%).

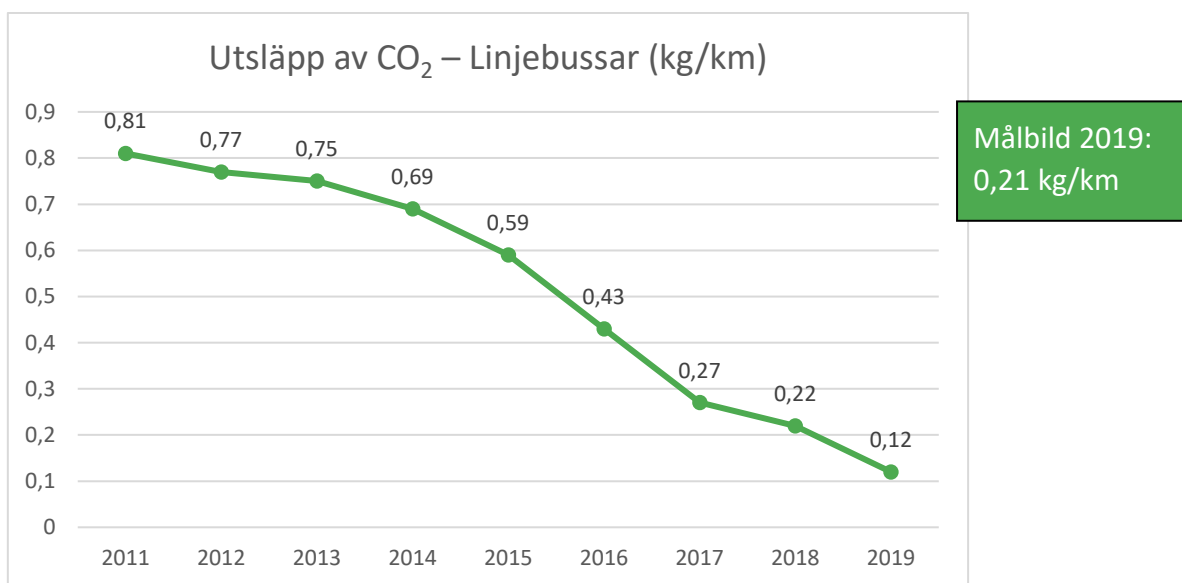
Andelen förnyelsebart drivmedel (HVO och biogas) i busstrafiken blev totalt 100% (2018: 90,5%) för år 2019, vilket uppfyllde årets mål för fossilfri andel (100%).



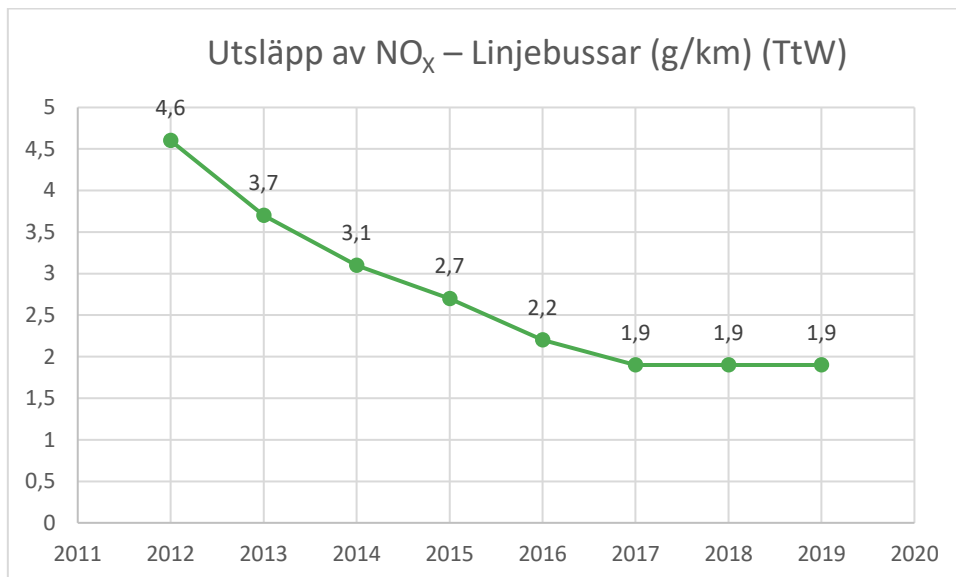
Busstrafikens utsläpp

GUB följer upp linjebussflottans utsläpp avseende CO₂, NO_x, partiklar (PM) och HC med hjälp av Svensk Kollektivtrafiks program FRIDA.

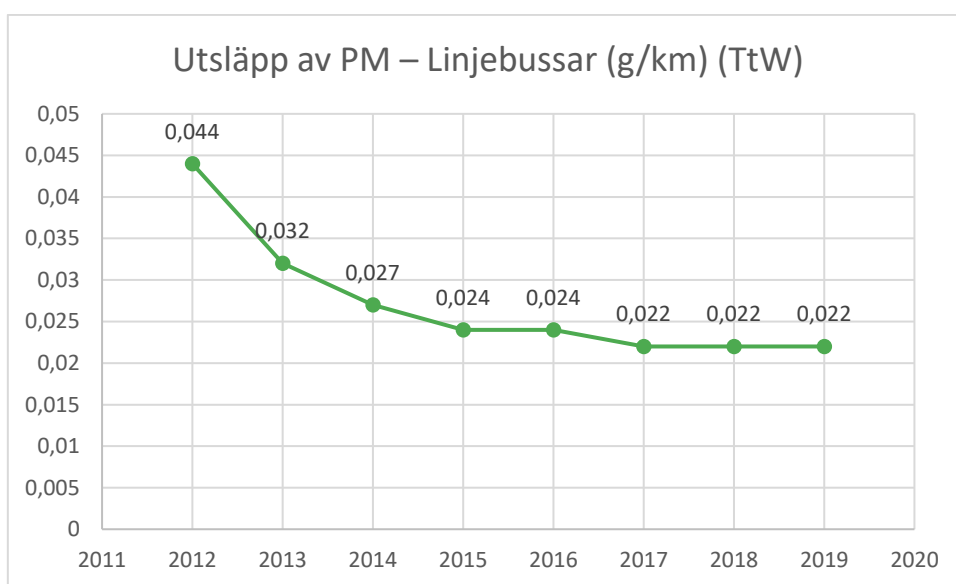
Utsläppen beräknas utifrån fordonsprestanda, bränsletyp och körda kilometer. Uppföljningen är även en del av GUB:s miljömål.



Från och med 2020 mäts i FRIDA CO₂-utsläpp i ett livscykelperspektiv, WtW (=Well to Wheel) där även bränslets produktionsfas ingår. Enligt denna mätmetod är 2019 års resultat 233 g/km.

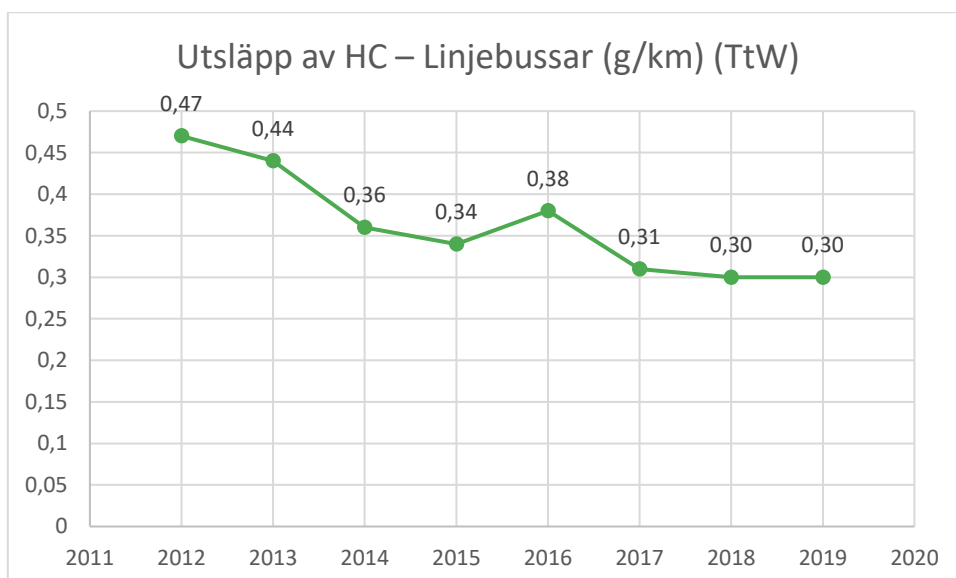


Målbild 2019:
1,8 g/km



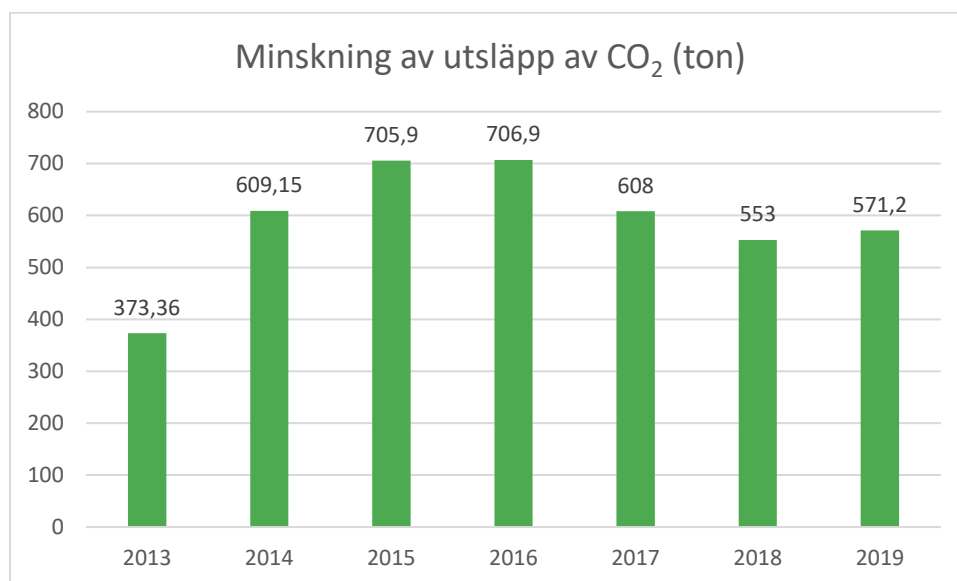
Målbild 2019:
0,021 g/km

Utsläppen av kolväten (HC) har följts upp under åren 2012-2019. Avstämningsrapporter visar på stabilt minskande utsläpp och resultatet 0,30 g/km år 2019. Målbilden för 2019 var satt till 0,29 g/km.



Målbild 2019:
0,29 g/km

Endast detaljmålet för CO₂-utsläpp når målet. Övriga ligger kvar på föregående års resultat. Detta kan förklaras med att andelen bussar med klimatanläggning, liksom andelen ledbussar, ökat i vår fordonsflotta, vilket medfört högre bränsleförbrukning och därav följande utsläpp. Minskningen i CO₂ beror, trots ovanstående, på att ingen fossil diesel använts under året utan endast HVO100%. Alla CO₂-utsläpp 2019 härrör också från bränslets produktionsfas.



Diagrammet till vänster visar GUB:s besparing av CO₂ i ton/år jämfört med hur vi körde innan vi 2013-14 införde bränslebesparingsystemet Pilotfish Fuel Economy. De förare som uppnår målet och "kör grönt" erhåller på månadsbasis en extra ekonomisk ersättning baserat på timmar körd trafik. (Källa: Pilotfish Networks)

En orsak till att minskningen i utsläpp gick ner från år 2017 till 2018 står att finna i att en allt större andel av våra bussar är utrustade med klimatanläggningar, vilket i sig ökar bränsleförbrukningen och de därav följande utsläppen. Den extremt varma sommaren 2018 då klimatanläggningarna gick för fullt under lång tid bidrog också till ytterligare ökad förbrukning jämfört med en mer normal sommar. Slitaget på klimatanläggningarna orsakade också många vagnbyten vilket i sin tur genererade längre körsträckor och därmed också högre utsläpp.

Från och med 2017 beräknas värden för bussar drivna med HVO utifrån en emissionsfaktor som är väsentligen lägre än för motsvarande dieselbussar. Då värdena ovan endast redovisar de besparingar i CO₂-utsläpp som påverkas av förarnas körsätt ser vi därför ett lägre värde på utsläppsbesparingen än tidigare år då även HVO-bussar rapporterades in som dieselbussar. 2017 och senare års värden är alltså inte direkt jämförbara med tidigare års. Ser vi istället på de totala utsläppen av CO₂/km i diagrammet på sid. 6 ser vi att utsläppen fortsatt att minska i stadig takt.

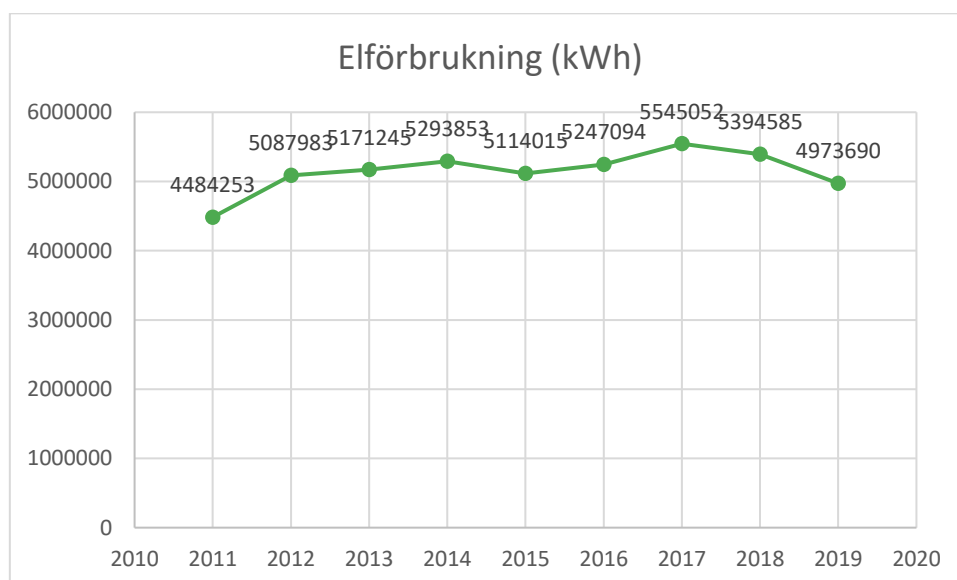
Energi och vatten

Sedan hösten 2014 hyr GUB kontorslokaler och personallokaler på c:a 1 450 m² i Vasakronans fastighet Suttungs gränd 3 (Fjalar). Elförbrukningen för lokalerna på Suttungs gränd uppgick under hyresåret 2019 till 68 697 kWh (2018 66 943 kWh).

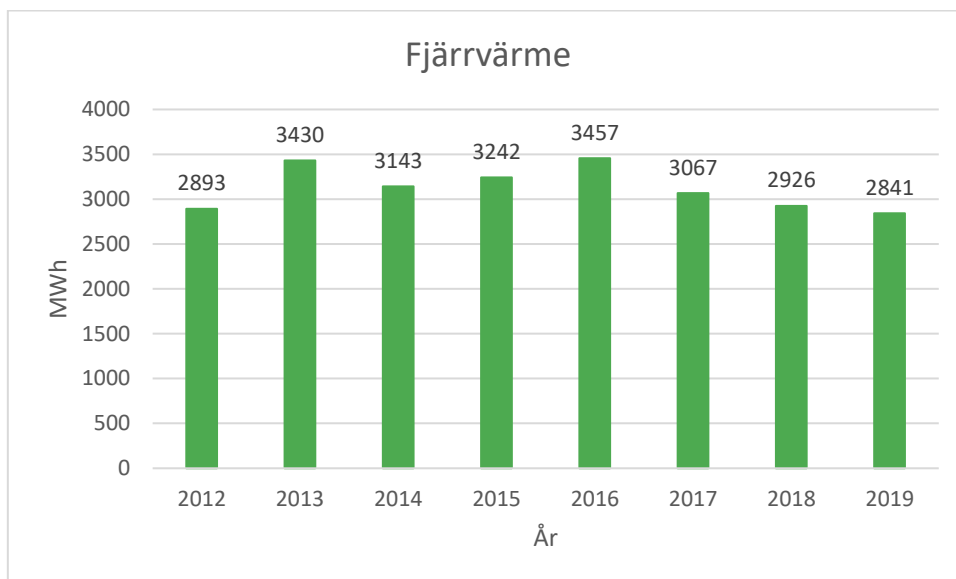
GUB har på bussdepån en total lokalyta om ca 8 800 m² fördelat på i storleksordning: verkstad, servicehall, karosseri/lack och utbildningslokaler. Fastighetsägare är Uppsala kommun.

Fordonen står uppkopplade med motorvärmare, vilket förebygger kallstarter och onödig bränsleåtgång. Största energiåtgången är därför på bussramperna med 146 bussplatser; 117 av dessa är endast uppkopplade på el, övriga har även vattenburen värme. Här är även väderlek och temperatur av stor betydelse.

Elförbrukningen i depåfastigheten har minskat något de senaste åren. Siffrorna är dock svåra att jämföra år från år eftersom antalet övriga hyresgäster/verksamheter växlat i fastighet K1; dessutom har antalet fordon och andel eluppvärmda fordon ökat under perioden, vilket ger en högre elförbrukning. Nytt för i år är att värdena som presenteras är endast GUB:s andel (95%) utifrån fördelningen i avtalet med hyresvärden. Dessa är därför något lägre än de som redovisats tidigare år.



En annan betydande energipost står fjärrvärmens i vår depåanläggning för. Storleken av denna är givetvis starkt avhängig såväl väderlek som verksamhetens omfattning, men även rutiner för att minska värmeförluster eller onödigt höga temperaturer spelar in. Nytt för i år är att värdena som presenteras är endast GUB:s andel (90%) utifrån fördelningen i avtalet med hyresvärden. Dessa är därför något lägre än de som redovisats tidigare år.

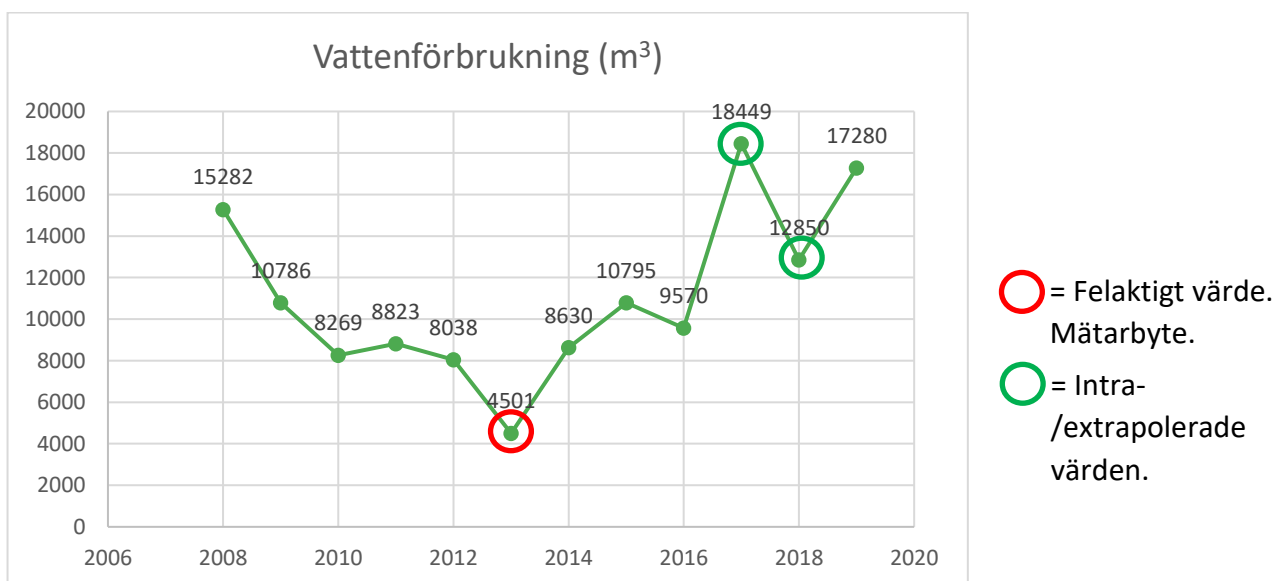


Varje dygn då vädret tillåter tvättas c:a 120-140 fordon i GUB:s fordonstvätt. Tvätt av fordon är behovsprövat, för att hushålla med resurserna så långt som möjligt.

Efter ombyggnad av fordonstvätten (vattenåtervinning) som skedde under våren 2009 sjönk vattenförbrukningen drastiskt. (Siffrorna visar anläggningens totalförbrukning). Under 2013 bytte vattenleverantören Uppsala Vatten och Avfall ut anläggningens vattenmätare, vilket medförde ett fel i avläsningen för året.

Under 2015 ökade vattenförbrukningen jämfört med tidigare år. Anledningen till ökningen är att man blev tvungen att öka uttaget av färskvatten i fordonstvätten/underspolningen, dels som en arbetsmiljöåtgärd för servicehallspersonalen, dels för att bussarna skulle bli rena.

De stora fluktuationerna de senaste åren beror huvudsakligen på att bussarna under 2017 och 2019 kunde tvättas väsentligen fler dagar till följd av mildt väder, samt ändrade rutiner för rengöring av tvätthallar och tätare vattenbytesintervall i vattenåtervinningssystemet. Att vattenåtervinningssystemet krånglade under en del av år 2017 har också bidragit.



Kemikalier

På ett trafikbolag utgör kemikalieanvändningen en stor miljöbelastning. GUB:s verksamhet innefattar lackering, karosseri, verkstad och service/tvätthall.

För att ha full kontroll på de kemikalier som används, finns en kemgrupp som arbetar med hantering och användning av kemikalier.

För att alla anställda ska kunna få den information de behöver över en speciell produkt, finns alla kemprodukter som används på GUB registrerade med tillhörande säkerhetsdatablad i GUB:s Kempärm. Kempärmen, som finns tillgänglig i onlinesystem via GUB:s intranät och personalingång på hemsidan, omfattar kemikalierregister, säkerhetsdatablad och riskbedömningar.

Vid inköp av nya kemiska produkter görs en bedömning av produkten ur både arbetsmiljö och miljöhänsyn med hjälp av systemet för Kempärmen.

Som ett led i kemikalieminskningen har GUB modifierat tvättutrustningen i tvätthallen så att tvättmedelsåtgången anpassas till rådande väderlek. Alla anställda som arbetar med kemikalier får kontinuerlig utbildning i detta.

Sedan ett antal år tillbaka används vattenbaserade färger i lackverkstaden, vilket leder till en minskad miljöbelastning. Lackverkstaden återvinner också stor del av det lösningsmedel som används.

Miljöutbildningar

För att ha ett levande miljöengagemang i ett stort företag är kontinuerliga utbildningar nödvändiga. Dessa utbildningar innehåller bl.a. grundutbildning miljö, kemikaliehantering, sparsam körning m.m.

Miljöcertifiering och uppföljande revisioner

GUB har sedan 1998 varit miljöcertifierat enligt standarden ISO 14001.

För att kontrollera effektiviteten och efterlevnaden av miljöledningssystemet utförs årligen en uppföljande revision av extern revisor från certifieringsorganet Intertek Certification AB.

Vid 2019 års uppföljande revision som genomfördes i juni, konstaterades endast två mindre avvikelser.

Gamla Uppsala Buss miljöpolicy

GUB SKA I SIN VERKSAMHET STÄNDIGT VERKA FÖR ATT MINSKA DE NEGATIVA EFFEKTERNA PÅ MILJÖN SAMT ERBJUDA ETT ATTRAKTIVT OCH MILJÖMEDVETET KOLLEKTIVT RESANDE.

Detta uppnår vi genom att:

- effektivisera användandet av material-, energi- och övriga resurser i vår verksamhet.
- arbeta aktivt för förbättringar av infrastruktur, tillgänglighet och kundservice, för ett ökat kollektivt resande.
- arbeta med förebyggande insatser vad avser utsläpp, avfall och andra miljöstörningar.
- successivt byta till fordon med förbättrad miljöprestanda och som kan drivas med fossilmå fria bränslen eller med el.
- ställa krav på våra leverantörer att de ska vara miljömedvetna och ha en god miljöstandard.
- aktivt medverka i Region Uppsalas och kommunens utveckling för att minska kollektivtrafikens miljöstörningar.
- utbilda alla anställda så att de deltar i företagets miljöarbete.
- förslag till miljöåtgärder ses positivt och tillvaratas i vårt ständigt förbättrade miljöarbete.
- informera om vårt arbete för att minska miljöpåverkan.
- miljölagar och förordningar ses som självklar miniminivå.

Gamla Uppsala Buss miljömål

VI SKALL MINSKA TRAFIKENS UTSLÄPP AV FARLIGA ÄMNEN OCH PARTIKLAR

GUB:s största miljöpåverkan kommer från trafiken. Bussarna släpper ut skadliga ämnen i form av koldioxid, kvävedioxider och partiklar. Alla dessa utsläpp skall minskas genom t ex användning av förnyelsebara energiformer.

VI SKA GENOM KONTINUERLIG UTBILDNING OCH EGET ENGAGEMANG SAMT GENOM SAMARBETE MED BESTÄLLARE, MYNDIGHETER, BRANSCHEN OCH LEVERANTÖRER AKTIVT ARBETA FÖR ATT FÖREBYGGA OCH MINIMERA VÅR MILJÖPÅVERKAN.

All personal skall ha en sådan utbildning att de aktivt kan delta i företagets miljöåtgärder, kunna fatta miljöriktiga beslut vid eventuella olyckor och bidra till att miljöåtgärden blir så liten som möjligt.

Vi ska i vårt deltagande i kommunens och i branschens utvecklingsarbete, informera om vårt miljöarbete och dela med oss av våra kunskaper och erfarenheter.

Måluppfyllelse 2019

Den största miljöpåverkan GUB har är genom trafikens utsläpp. Detta är också ett av GUB:s övergripande miljömål – att sänka koldioxidutsläppen – vilket vi arbetar med dels genom att minska andelen fossila drivmedel, dels genom att köra på ett sådant sätt att bränsleförbrukningen hålls nere.

Under år 2019 har målen 1.1, 1.2 och 1.3 varit inriktade på just förbrukning och utsläpp.

Mål 1.1 – Andel förnyelsebara drivmedel

VI SKA ÖKA ANDELEN KM I VERKSAMHETEN KÖRDA PÅ FÖRNYELSEBARA DRIVMEDEL

Målbild 2019: 100% fossilfri andel

Avstämning av Miljömålsprogrammet för 2019 visar att andelen kilometer körda på förnyelsebart drivmedel kunde uppfyllas och landande på **100%**.

Målet löper vidare med 100% fossilfri trafik år 2020 i enlighet med Region Uppsalas vision.

Mål 1.2 – Utsläpp av NO_x, PM och HC

VI SKA MINSKA UTSLÄPP AV NO_x, PM och HC ENLIGT BRANSCHENS MÅL

Målbild 2019: NO_x ≤1,8 g/km, PM ≤0,021 g/km och HC ≤0,29 g/km.

Avstämning för året visar på ett resultat av NO_x=**1,9 g/km**, PM=**0,022g/km** samt HC=**0,30 g/km** d.v.s. målbilden är inte riktigt uppnådd men nära på.

Målet löper vidare år 2020: NO_x ≤1,8 g/km (1,9 2019), PM ≤0,021g/km (0,022 2019) samt HC ≤0,29 g/km (0,30 2019).

Mål 1.3 – Utsläpp av CO₂

VI SKA MINSKA VÅR KLIMATPÅVERKAN GENOM ATT MINSKA UTSLÄPPEN AV CO₂

Målbild år 2019: ≤0,22 kg/km.

Utsläppen av CO₂ fortsätter att gå åt rätt håll; resultatet för 2019 blev **0,12 kg/km**.

GUB:s arbete med sparsam körning, fossilfritt bränsle, elhybridbussar samt förnyelse av övriga bussflottan har stor betydelse för detaljmålet. Från och med 2020 rapporterar det branschgemensamma verktyget FRIDA CO₂-utsläppen i ett livscykelperspektiv, WtW (= Well to Wheel) där bränslets produktionsfas också räknas in enligt schablon.

Målet löper vidare under 2020 och är satt till ≤233 g/km i ett livscykelperspektiv (WtW), vilket motsvarar att vi minst ska nå resultatet för år 2019.

Mål 1.4 – Bränslebesparing via sparsam körning

VI SKA SPARA BRÄNSLE MED HJÄLP AV SPARSAM KÖRNING

Målbild år 2019: $\geq 96\%$ av förarna ska köra grönt och vi ska spara $\geq 6,0\%$ jämfört med basmatis, d.v.s. vår förbrukning innan systemet för sparsam körning infördes, i genomsnitt över året.

De fortsatta framkomlighetsproblemen till följd av osedvanligt många vägarbeten och byggnationer i Uppsala under året har gjort det svårare för förarna att uppnå besparingsmålen. Det i kombination med fler bussar med förbrukningshöjande klimatanläggningar och en ökad andel ledbussar har gjort att vi inte nått riktigt i mål. Andelen förare som kör grönt slutade på **96,5 %** men besparingen blev **5,9 %** jämfört med basmatisen.

Målet för 2020 är, då de flesta av byggnadsarbetena beräknas fortgå och/eller ersättas av nya arbeten, att vi sätter som mål att inte försämma oss jämfört med 2019.

Målet blir alltså även för 2020 $\geq 96\%$ gröna förare och en besparing på $\geq 6,0\%$.

Mål 1.5 – Glykolförbrukning

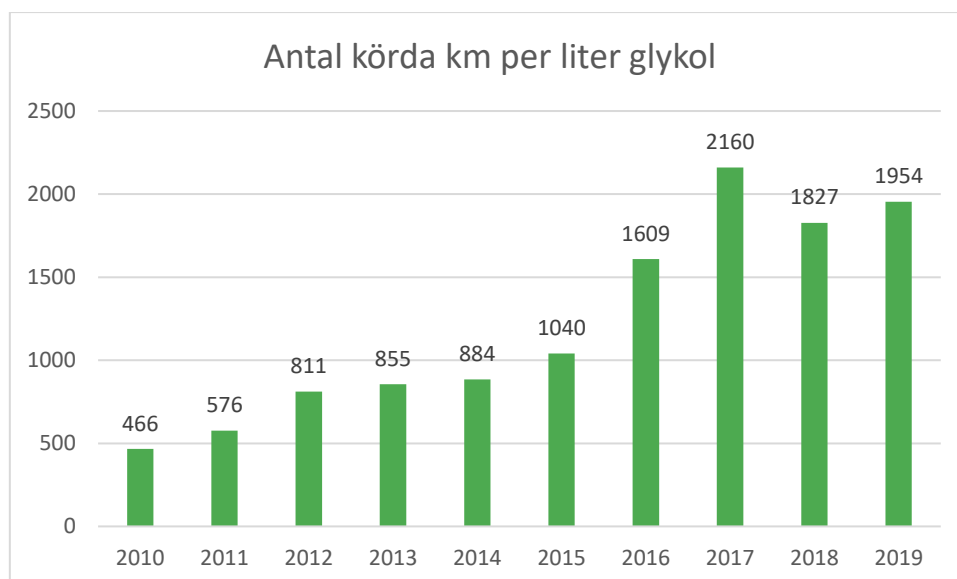
VI SKA MINSKA GLYKOLFÖRBRUKNINGEN I RELATION TILL ANTALET KÖRDA KM

Målbild 2019: ≥ 200 km per liter glykol.

Avstämningen visar att vi kört **1 954 km/liter**, det vill säga målet har långt ifrån uppnåtts.

Glykolförbrukningen har varit högre än planerat under 2019, huvudsakligen till följd av flera större motorhaverier under året. Målet på minst 200 km/l var också mycket ambitiöst satt då vi 2017 som var ett rekordår uppnådde 2160 km/l. Resultatet 2019 är dock något bättre än 2018.

Målet för 2020 sätts åter till ≥ 200 km per liter glykol.



Mål 1.6 – Vagnbyten

VI SKA MINSKA VAGNBYTEN I RELATION TILL ANTAL KÖRDA KM

Målbild år 2019: ≥6 100 km innan vagnbyte.

Målet för år 2019 är ej uppfyllt då vi endast körde **5 307 km** mellan vagnbytena. Resultatet är dock ett rejält steg upp jämfört med 2018 års 4 750 km/byte.

En betydande orsak till att resultatet för 2019 ej nådde det uppsatta målet var att många bussar måste bytas in till följd av bränslebrist, så väl vad gäller biogas som HVO och avgasreningstillätsen AdBlue. TL har sedan andra halvåret 2019 arbetat intensivt med att komma till rätta med denna och andra orsaker till vagnbyten som borde kunna undvikas. I detta arbete ingår även en förbättrad dialog med tekniska avdelningen.

Under senare delen av 2019 kunde också ett förbättrat resultat gällande körsträcka per vagnbyte ses men tyvärr inte tillräckligt för att rädda helårsresultatet. Inför 2020 finns dock goda förhoppningar om att ett mål i nivå med 2019 års bör vara uppnåeligt.

Målet är starkt väderberoende men med förhoppning om gynnsamma förhållande sätts **mål för 2020 fortsatt till ≥6 100 km/byte**. Detta är fortfarande ett tufft mål, även om det uppnåddes under 2017.

Mål 2.1 – Aktivt informations- och kunskapssökande

VI SKA AKTIVT SÖKA INFORMATION OCH KUNSKAP FÖR ATT SKAPA EFFEKTIVISERINGAR OCH MILJÖFÖRBÄTTRINGAR

SKAPA FÖRUTSÄTTNINGAR OCH PÅVERKA FÖR EN EFFEKTIV OCH MILJÖANPASSAD

- DEPÅ
- FORDONSLOTTA

Målbild år 2019: Minst två förändringar som påverkar miljön positivt ska införas under år 2019.

Avstämning visar att **tre åtgärder** med direkt påverkan identifierats under 2019:

- Gått med i samarbetsnätverket Uppsala klimatprotokoll
- Genomfört upphandling av däck med nydanande krav på hållbarhet
- Infört alkolåssystem utan lösa plastmunstycken

Målet löper oförändrat vidare under 2020.

Mål 2.2 – Under året införa ny teknisk plattform för vårt miljöledningssystem

I syfte att effektivisera vår miljöledning söker vi efter och planerar att införa en ny plattform för vårt miljöledningssystem som ersättning för det nuvarande som infördes 2010.

Målbild år 2019: Under året införa en ny plattform för miljöledningssystemet.

Avstämning visar att **förberedelsearbetet fortskridit men inget nytt system har införts.**

Mål för 2020 är fortsatt att under året införa en ny plattform för miljöledningssystemet.

Vi fortsätter med ständig förbättring

Ständig förbättring är ledstjärnan i miljöledningssystemet och det genomsyrar hela GUB:s verksamhet.

Genom revidering av arbetsätt, kontinuerliga miljömöten och ett positivt arbetsklimat jobbar vi för en bättre livsmiljö i Uppsala. Det interna revisionsarbete som bedrivits under år 2019 har lett till förbättringar i arbetsätt och därmed också i miljöledningssystemet.

Ledningssystemet utvecklas vidare och vi söker därför efter en ny teknisk plattform för lättare åtkomst och spridning av vårt miljöledningssystem under 2019.

Under år 2020 fortsätter det aktiva miljömålsarbetet utifrån Miljömålsprogram 2020 som också är en del i GUB:s Affärsplan.

- Under 2020 fortsätter vi att arbeta aktivt med framkomlighet tillsammans med UL och Uppsala kommun.
- Under början av 2020 levererades 8 nya ledbussar (biogas) som ersätter 7 normalbussar (HVO). Inför 2021 levereras ytterligare 15 biogasledbussar med lätthybridteknik som ersätter äldre bussar med lägre miljöklass.
- Andelen dieselbussar som drivs med ren HVO bibehålls på 100% år 2020.
- Vår biogasleverantör räknar med att kunna leverera fordonsgas utan naturgasinblandning även under 2020.
- Genom ett aktivt deltagande i projekteringen av den nya bussdepån för stadstrafiken som Region Uppsala bygger i Fyrislund bidrar vi i möjligaste mån till en så miljöeffektiv anläggning som möjligt utifrån våra behov.
- GUB fortsätter att arbeta och samverka för en framtida elektrifiering av stadsbusstrafiken.



GAMLA UPPSALA BUSS