

Intelligenta transporter

Kungälv

Utvärdering av resultat samt undersökning av
ytterligare möjligheter

Göteborg 2006-06-05

Christoffer Widegren

CW Logistikutveckling

1. Inledning

1.1 Bakgrund

Under hösten 2004 genomfördes en transportutredning enligt modell "Intelligenta Transporter" inom Kungälv kommun. Rapporten belyste nulägesituationen beträffande kommunens transporter samt innehöll ett antal förslag till hur kommunen borde arbeta för att åstadkomma förbättringar på detta område.

Sedan utredningen genomförts har Kungälv kommun arbetat med förslagen och genomfört en del av dem. Det finns emellertid ett starkt behov av uppföljning kring genomförda åtgärder samt även av att belysa vissa frågor lite djupare.

1.2 Syfte

Denna utredning syftar till att ge en fördjupad bild av ett antal transportrelaterade frågor. Syftet är också att följa upp arbetet med 2004 års utredning samt ta fram konkreta förslag till hur kommunen bör arbeta vidare med dessa frågor.

1.3 Mål och avgränsningar

Målet med utredningen är att underlätta och utveckla genomförandet av de åtgärder som föreslagits i tidigare utredning, samt, via fördjupad analys, belysa förbättringspotential inom ytterligare områden.

Arbetet är en kompletterande utredning till Intelligenta Transporter 2004. Någon ny heltäckande utredning har således inte utförts, utan uppgifter som förväntats vara aktuella har använts i detta arbete. Fördjupning/uppföljning och ytterligare analys har skett kring följande frågor:

- Utvärdering av resepolicy
- Internpostdistribution
- Fordon och fordonsorganisation
- Upphandling
- Parkeringsplatser

2. Uppföljning och återblick

2.1 Utredningen 2004

I denna utredning konstaterades bland annat:

- Omfattande bruk av privata fordon (drygt 100 000 mil 2003)
- Ingen samordning av fordonen – bilpool saknas, samtidigt som fordonen ligger spridda ute i organisationen utan något enhetligt ansvar
- Brist på riktlinjer för tjänsteresor
- Ett stort antal äldre fordon – avsaknad av miljö och säkerhetskrav på kommunala fordon
- Bristande samordning av godstransporter

Som åtgärdsförslag föreslogs bland annat:

- Införande av styrande dokument (resepolicy) samt miljö och säkerhetskrav på fordonen
- Upprättande av bilpool
- Satsning på miljöfordon
- Samordnade godstransporter
- Utveckling av centrallagret
- Mobilitetskontor (samlat ansvar för kommunens fordon och transporter)

2.2 Genomförda åtgärder

Sedan utredningen genomfördes så har kommunen gjort följande:

- Utvecklat och antagit en resepolicy
- Upprättat en bilpool
- Börjat fasa in miljöfordon
- Upprättat ett kontinuerligt arbete för utveckling av de frågor som behandlas i rapporten

Bilpoolen innehåller för närvarande fem fordon (av vilka samtliga är miljöfordon). Av kommunens fordonspark på ca 165 lätta personbilar/lastbilar så är tolv stycken klassade som miljöfordon.

År 2005 betalades milersättningar ut motsvarande drygt 77 000 mil, vilket är en minskning med ca 23 000 mil jämfört med 2003.

3. Analys av genomförda åtgärder samt ytterligare aspekter

3.1 Resepolicyn

Den nu gällande resepolicy antogs 2005-06-20. Till strukturen bygger den på den typ av resepolicy som tillämpas inom många stadsdelsförvaltningar inom Göteborgs stad, och som ursprungligen utarbetades av trafikkontoret i Göteborg.

Innehållsmässigt behandlas många centrala frågor – prioriteringar och riktlinjer vid val av färdmedel, övergripande mål/ansvar/syfte, miljömål etc. Områden som utvecklats mer inom senare tids policydokument är miljö- och säkerhetskraven på fordonen. Det har även blivit vanligare att krav även ställs på privata fordon som används vid tjänsteresor.

Kännedomen om resepolicy är varierande. Enligt ett antal indikationer så är de flesta förvaltningschefer medvetna om resepolicy och har en övergripande uppfattning om dess innehåll. Några enhetliga insatser för att kommunicera budskapet ut i hela organisationen har emellertid inte gjorts.

Den största frågan rör den faktiska tillämpningen av resepolicy. Det faktum att bilpoolen har en hög nyttjandegrad, samt att bruket av privata fordon kraftigt har minskat tyder dock på att den har haft en god effekt vad gäller val av färdmedel vid tjänsteresor.

3.2 Bilpool och parkeringsfrågor

Vid nämndhuset finns i dagsläget fem poolbilar uppställda. Debitering sker efter bokad tid med 80 kr per timme (inklusive drivmedel). Nyttjandegraden är mycket hög och det står utom allt tvivel att en utökning är nödvändig. Ett hinder för denna utökning i dagsläget är emellertid svårigheter att lösgöra ytterligare parkeringsplatser för poolbilar.

Vid nämndhuset förfogar kommunen för närvarande över ca 85 parkeringsplatser (varav 60 i parkeringshuset och 25 på parkeringsdäcket). Ansvaret för dessa parkeringsplatser ligger hos Hus och Mark. Parkeringsplatserna är, enligt en äldre överenskommelse, tilldelade de olika förvaltningar vars verksamheter utgår från nämndhuset.

Användarna av bilpoolen verkar generellt nöjda med dess funktion och det tydligaste önskemålet gäller tillgång till fler fordon.

Kommunen har som ambition att utöka bilpoolen till fler kommunala verksamheter.

3.3 Fordonsorganisation

Det finns, liksom konstaterades vid förra utredningen, ingen funktion med övergripande ansvar för kommunens fordon. En medarbetare ombesörjer i dagsläget drift och underhåll av bilpoolen samt service och drift för socialförvaltningens bilar. Ansvaret för kommunens övriga fordon ligger på respektive enhetschef.

Överlag är slutsatsen att ansvaret för kommunens fordon är utspritt och otydligt. Beställningar sker direkt från användande enhet och det råder oklarheter om hur

långtgående ansvar för fordonen som såväl leverantörer, fordonsansvariga som övriga inblandande enheter har.

Ett resultat av detta har blivit att arbetet med att fasa in miljöfordon i fordonsparken har gått mycket trögt. Detta beror på att många medarbetare som har hand om frågor kring bilar har bristfälliga kunskaper om miljöfordon och kommunens mål. Likaså avspeglar fordonsförteckningen (Appendix A) att många personliga preferenser av fordon ges uttryck då nya skall köpas in.

3.4 Fordonspark

Även om arbetet med infasning av miljöfordon pågått under ett drygt års tid så är resultatet mycket svagt. Endast drygt sju procent av kommunens lätta fordon är i dagsläget miljöfordon.

Inom kommunen finns för närvarande ett gastankställe i Rollsbo samt två etanoltankställen (Statoil – Teknikergatan och JET – Smedsmästaregatan). Miljöfordonsalternativ finns till över 60% av kommunens fordon.

I utredningen från 2004 uppmanades kommunen att särskilt prioritera arbetet med att avyttra de allra äldsta fordonen ur såväl miljö- som säkerhetssynpunkt. Detta tycks inte ha skett då de allra äldsta fordonen ännu finns kvar. Cirka 20% av kommunens lätta fordon är tio år eller äldre. De äldsta finns inom Arbetsmarknadsenheten – genomsnittsåldern på enhetens 13 lätta fordon är nästan 15 år.

Äldreomsorgen har för närvarande sex fordon av SUV-typ (Toyota RAV4). Behovet av denna fordonstyp bör ifrågasättas, då den utsätter framförallt övriga bilister och fotgängare för ökade risker, samtidigt som köregenskaperna blir sämre i och med den höga tyngdpunkten. Säkerheten för föraren är även sämre än i en vanlig personbil – dels på grund av högre voltningsrisk, och dels på grund av att bilens konstruktion försämrar verkan av räcken och andra trafiksäkerhetsanordningar. Om det absolut behövs fordon med fyrhjulsdrift så är det bättre att välja en vanlig personbil med denna funktion.

Andra fordon som sticker ut med tvivelaktiga egenskaper är två mercedes av minibusstyp inom daglig verksamhet. V6-motorer på 190 hk och en bränsleförbrukning på 1,3 l/mil blandad körning överensstämmer dåligt med kommunens arbete i miljöfrågor (framförallt beträffande CO2-utsläppen). Likaså kan man fråga sig om en fyrhjulsdriven "allroadkombi" från Audi som kostar 8700 kr per månad plus moms (nästan dubbelt så mycket som en V70 BiFuel) kan motiveras inom kommunal verksamhet.

3.5 Internpostdistribution

Kommunen har ingen enhetlig funktion för distribution av internpost. Antalet distributionsvägar är många till antalet – ett flertal vaktmästare kör olika turer i kombination med att medarbetare vid vissa enheter hämtar posten själva.

Vaktmästeriet i nämndhuset står för den del av interpostdistributionen som har störst omfattning. Personalen kör en daglig slinga omfattande bland annat Mimers hus, Skomakaren, Kungälv energi, Entreprenad, Räddningstjänsten, värmeverket, turistkontoret, Liljedal och Oasen.

Vaktmästeriet i Mimers hus hämtar dagligen post i nämndhuset och distribuerar denna till utbildningen i Rollsbo, komvux (skomakaren) och Triogatan. Denna enhet ansvarar också för lättgodstransporterna inom fritid och kultur. Leveranser sker en gång per vecka

till biblioteksfilialerna i Ytterby, Kärna, Marstrand, Kode och Diseröd. Några gånger per vecka sker också leveranser av böcker mm till servicehem.

Inom Barn- och ungdomsförvaltningen svarar en vaktmästare vardera från enheterna Västra tullen, Inland och Kusten för posthämtning. Även rektorer hämtar post. I samband med en mattransport som sker veckovis brukar även en del lättgods distribueras.

Inom äldreomsorgen svarar vaktmästarna på boendena för en del av internpostdistributionen. Beträffande övriga omsorgsverksamheter så hämtar medarbetare från varje enhet i regel posten själva i nämndhuset i samband med besök. Så sker även inom IFO som sitter på gångavstånd från nämndhuset.

3.6 Upphandlingar och avtal

Under hösten 2004 upphandlades leverantörer av personbilar och lätta lastbilar. Förfrågan skedde i tio olika fordonsklasser, av vilken en utgjordes av dåvarande utbud av miljöfordon (Enligt Göteborgs stads definition). Förutom prisuppgifter efterfrågas även uppgifter kring leverantörens kapacitet, kundservice och support samt referenser. Ett krav är att samtliga fordon skall klara fyra stjärnor i EURO-NCAP's krocktest.

I dagsläget levereras kommunens fordon från Gatubolaget AB samt Odelius bil. För närvarande är inga nya upphandlingar på gång beträffande fordon.

Beträffande persontransporter så finns detaljerade krav upprättade kring leverantörens interna miljö- och säkerhetsarbete. Krav föreligger också på att uppföljning över använda fordon, förare mm skall kunna ske genom den s.k. transportliggaren. Kommunen har också fria möjligheter att kontrollera att leverantören uppfyller samtliga åtaganden. Vidare föreligger krav om maxålder på de fordon som används, samt utrustningsnivå (bälten, alkoholås HA-fria däck mm). Även omfattande beskrivning av den kompetens som förarna skall inneha finns väl utvecklad. Sammantaget bedöms upphandlingen ha täckt in samtliga viktiga miljö- och säkerhetsaspekter mycket väl beträffande upphandlingen av persontransporter.

3.7 Kommunens nuvarande mål och ambitioner

Redan i upphandlingen från 2004 nämns att kommunen har för avsikt att skapa en eller flera bilpooler. Det står också att kommunen avser att övergå till "ett antal" miljöbilar enligt Göteborgs stads miljöbilsdefinition. Säkerhetsmässigt framgår att bilarna skall klara krocksäkerhetstest enligt föregående stycke.

Nyligen (KS-beslut 060510) antogs ett antal punkter inom det politiska målet om att Kungälv kommun skall vara föregångare i arbetet kring hållbar tillväxt. Specifikt nämns att de tjänstebilar (troligen avses förmånsbilar) som finns snarast skall övergå till miljöfordon. Uppföljning av fordonen är en annan fråga som nämns, liksom parkeringsförmåner.

Sammanfattningsvis finns det tydliga ambitioner att förnya fordonsparken (max fem år gamla fordon enligt upphandling), byta ut så många fordon som möjligt mot miljöfordon, inordna så många som möjligt av kommunens fordon i gemensamma bilpooler samt stärka uppföljningen av fordonen.

4. Förslag till det vidare arbetet

4.1 Miljö- och säkerhetskrav på fordonen

Kommunen måste konkret utveckla och formulera vilka miljö- och säkerhetskrav som gäller för de fordon som köps in. Tjänsteresor är en arbetsmiljöfråga i lika stor utsträckning som kontorsmiljö, och bör därför behandlas som en sådan.

I grunden behöver det inte vara mer komplicerat än att kommunen i mesta möjliga mån väljer miljöfordon. I denna definition ligger nämligen även utförliga och relativt heltäckande krav på en hög säkerhetsnivå.

Det är emellertid viktigt att även ha kriterier för de fordon som faller utanför miljöbilsdefinitionen så att inte godtyckliga val kan ske i de fall då inget ändamålsenligt alternativ inom denna kategori finns att tillgå. Grundläggande krocksäkerhetskrav och relevant säkerhetsutrustning kan exempelvis vara lämpligt på säkerhetssidan, liksom riktlinjer om maximal bränsleförbrukning och CO₂-utsläpp på miljösidan. Dyliga krav bör föreligga för alla fordonstyper som nyttjas inom kommunens verksamheter.

Även maxålder bör finnas för kommunens fordon – t.ex. tre år för personbilar, och fem eller sju år för servicefordon och lätta lastbilar.

Genomsnittsåldern för kommunens fordon är i dagsläget 5,5 år.

I kommande upphandlingar kan även avtalas att leasingbilsföretaget skall vara aktiva med att hjälpa kommunen att välja de miljövänligaste fordonen för respektive verksamhet. I första hand bör alternativa drivmedel prioriteras och i andra hand bränslesnåla fordon. Kommunen kan också begära att däcken skall ersättas med HA-fria alternativ när de fabriksmonterade däcken skall bytas ut.

4.2 Övergripande ansvar för kommunens fordon och transporter

Skapandet av en ansvarig enhet för kommunens fordon är en *förutsättning* för att kunna omsätta kommunens riktlinjer i praktiken. Oavsett hur tydliga direktiv som finns kring val av fordon så innebär dagens fria och flytande ansvar att fordon av olika orsaker ändå kommer att väljas godtyckligt.

Det föreslås att arbetet med att samla det övergripande ansvaret för kommunens fordon inleds så fort som möjligt. Denna enhet bör stå som formell ägare av fordonen, samt beställare på leasingkontrakten. Uppgifter som förslagsvis hamnar under funktionen är:

- Administration av fordon (skatt, försäkring, skador, besiktning, service, reparationer, debitering/hyra/fakturering till enheter mm)
- Vägledning vid val av fordon (samtliga inköp av nya fordon skall godkännas av fordonsansvarig)
- Uppföljning av fordon (uppföljning av andel miljöfordon, drivmedel, mätarställningar mm)
- Bilpool (drift av bokningssystem, drift underhåll och skötsel av poolbilar mm)

Följande områden är också tänkbara:

- Upphandling av fordon (finansiering, restvärde, försäkring mm)
- Externa transporter (inköpta transporter, t.ex. mattransporter)
- Internpost (sorterar möjligen under externa transporter i framtiden)

För att inte uppbyggandet av enheten skall bli ett alltför stort och tidsödande projekt så föreslås att kommunen först och främst inriktar sig på de fyra förstnämnda punkterna. Övriga områden kan sedan fasas i verksamheten efterhand.

En stor fördel med att samla alla kommunens transporter och resor under samma enhet är att det ökar förutsättningarna för ett aktivt avtalsägarskap, där kommunen säkerställer att den erhåller den kvalitet som man betalar för. Den övergripande bilden av hela transportverksamheten underlättar också bedömningen av vilka resor och transporter som är mest fördelaktiga att handla upp respektive utföra i egen regi.

Det är viktigt att kommunen arbetar med miljö- och säkerhetskrav på transporter i samtliga tjänsteupphandlingar som innehåller transportarbete i nämnvärd omfattning. Detta kan t.ex. vara entreprenader, renhållning, flyttjänst mm.

4.3 Internpost

Den stora mängden utförare beträffande kommunens transporter av lättgods indikerar ett dåligt optimerat transportsystem. Den sammanlagda kostnaden för dessa transporter är mycket svår att uppskatta – framförallt för de medarbetare som lägger en mindre del av sin arbetstid på dessa uppgifter.

Förutom själva körtiden för godset så måste även den spilltid som åtgår för uppgiften räknas in för att bilden skall bli rättvisande. En körtur på 20 minuter kan mycket väl generera en total tidsåtgång på en timme om spilltider (väntetider, gångtider, anskaffning av färdmedel), och strukturella tidsförluster (omdisponering av övriga arbetsuppgifter och fragmentering av arbetsdagen) räknas in.

Samtliga godstransporter bör sammanställas till ett enhetligt och detaljerat underlag för att därefter optimeras och tilldelas erforderliga resurser. Detta är också i stort sett den enda möjligheten för kommunen att kunna uppskatta kostnaden för internpostdistributionen, samt göra en rättvis jämförelse mellan olika alternativ att ombesörja verksamheten på.

4.4 Styrdokument

För att nå ut bättre med resepolitiken så är det en bra idé att skapa en s.k. "populärutgåva". Detta är en grafiskt tilltalande sammanfattning av resepolitikens viktigaste delar (syfte, prioriteringsordning vid val av färdmedel) som bör distribueras såväl elektroniskt som fysiskt (anslag och liknande). Detta dokument bör fokusera på riktlinjerna för de korta resorna som utgör den absoluta majoriteten av tjänsteresorna inom kommunen. Kommunikation kan även ske genom arbetsledare och chefer på arbetsplatsträffar och liknande. Kommunen bör även ta hjälp av sin KUSTOM-informatör för att informera och utbilda medarbetarna.

I samband med detta arbete så är det också en bra idé att uppdatera den nuvarande resepolitiken. Uppdateringsförslag kan exempelvis vara utvecklade och förtydligade miljö- och säkerhetskrav på fordonen, uppföljningsrutiner samt framtida mål kring andel miljöfordon.

Speciellt uppföljningsrutinerna är mycket viktiga att arbeta med. För att kunna uppskatta minskningen av koldioxidutsläpp måste såväl kommunens drivmedelsförbrukning som antalet körda mil med privata fordon analyseras.

4.5 Bilpoolen

Det finns ett antal utvecklingsmöjligheter för bilpoolen. Först och främst måste den utökas så att den möter den huvudsakliga efterfrågan vid nämndhuset. Parkeringsplatser åt poolbilar måste prioriteras före andra fordon, då dessa trots allt är ämnade att vara huvudalternativet vid bilresor.

Nästa fas bör vara att utöka poolen mot de enheter där tillräckligt användarunderlag föreligger (lämpligt underlag motsvarar 1500-2000 mil per år och bil). Exempel på nya uppställningsplatser kan vara Rollsbohus och Filaregatan.

En mer rättvis debiteringsform är att debitera både tid och körsträcka. För denna debiteringsform rekommenderas någon form av elektronisk körjournal, då det är ett omfattande arbete att följa upp manuella dito. Körjournaler är för övrigt en viktig fråga för samtliga kommunala fordon. Vid en eventuell revision måste kommunen kunna presentera belägg för att fordonet enbart använts i tjänst, annars föreligger risk för skattetillägg för såväl den anställde som kommunen.

5. Vinster inom ekonomi och miljö

5.1 Miljö

Som exempel på miljömässigt vinst antas att kommunen ökar andelen miljöfordon till 50%. Detta skulle innebära totalt 83 miljöfordon (dvs ytterligare 71 st). Genomsnittsbilen släpper ut 198 gram koldioxid per personkilometer (enligt emissionsfaktor från vägverket och naturskyddsföreningen). Med 1500 mil per år och bil motsvarar detta knappt 211 ton koldioxid per år.

Övergång till gasdrivna fordon och tecknande av avtal för "grön gas" (garanterar att kommunens förbrukning av gas i nätet ersätts av motsvarande mängd biogas) skulle kunna reducera koldioxidutsläppen med närmare 190 ton (ca 90%) per år enligt exemplet ovan. Övergång till E85 motsvarar ca 170 ton (ca 80%), medan körning på naturgas ger en besparing på drygt 40 ton (ca 20%).

Oavsett vilka typer av miljöfordon och drivmedel som väljs så påvisar ovanstående exempel att potentialen till minskade koldioxidutsläpp är betydande.

5.2 Ekonomi

Kostnaderna för bilersättningar var drygt 2 540 kkr under 2003. För 2005 var motsvarande summa 2 078 kkr (i båda fallen har 33% lagts på den skattepliktiga delen av bilersättningen). Detta innebär att besparingar gjorts på drygt 460 kkr eller ca 18%.

Kommunens utgifter för bilersättningar är ca 27 kr per mil, vilket är ungefär den milkostnad som erhålls vid en beläggningsgrad på 1700-1800 mil på en införskaffad poolbil (Fiat Punto BiPower). De största besparingsmöjligheterna ligger dock överförandet av bruk av privatfordon till befintliga kommunala fordon – något som verkar ha skett i betydande utsträckning.

Med tanke på beläggningsgraden på de nuvarande poolbilarna så ter sig inga större effektiviserings/besparingsmöjligheter föreligga på dessa fordon. Däremot finns det möjligheter att göra ytterligare miljövinster utan att det behöver öka kostnaderna.

Beträffande internposten så är det svårt att uppskatta besparingspotentialen utan att göra ingående tidsstudier kring hur mycket tid som alla inblandade lägger ner på hanteringen. En samordning av internpostdistributionen till samma utförande enhet skulle dock utan tvivel kunna spara åtskilliga arbetstimmar per dag. Detta grundas på att de mindre flödena av internpost inom skola och äldreomsorg troligen skulle kunna ombesörjas med befintliga personalresurser vid nämndhuset och Mimers hus.

Fordonsförteckning för Kungälv's kommun's förvaltningar

Regnr	Modell	Årsmodell	Miljöfordon	Enhet	Övr info
UZL675	Saab 9-3	2004		Soc/ÄO	Gatubolaget
UZD813	Vw Golf C	2004		Soc/ÄO	Gatubolaget
UZM876	Vw Golf C	2004		Soc/ÄO	Gatubolaget
WGS876	Vw Golf C	2005		Soc/ÄO	Gatubolaget
UZY491	Buss 9 Pers Toyota	2004		Soc/ÄO	Gatubolaget
UUH789	Toyota Corolla	2004		Soc/ÄO	Gatubolaget
UUH792	Toyota Corolla	2004		Soc/ÄO	Gatubolaget
UTT040	Toyota Corolla	2004		Soc/ÄO	Gatubolaget
UTS986	Toyota Corolla	2004		Soc/ÄO	Gatubolaget
UUN980	Toyota Corolla	2004		Soc/ÄO	Gatubolaget
UZY296	Toyota Corolla	2004		Soc/ÄO	Gatubolaget
WPL643	Toyota Corolla	2005		Soc/ÄO	Gatubolaget
XEB058	Toyota Corolla	2005		Soc/ÄO	Gatubolaget
XKE196	Toyota Corolla	2006		Soc/ÄO	Gatubolaget
WZE433	Vw Caddy	2005		Soc/ÄO	Gatubolaget
UUR047	Vw Golf Variant	2004		Soc/ÄO	Gatubolaget
UUY546	Vw Golf Variant	2004		Soc/ÄO	Gatubolaget
UO325	Vw Golf Variant	2004		Soc/ÄO	Gatubolaget
UNY804	Renault Kangoo	2004		Soc/ÄO	Gatubolaget
UKW742	Saab 9-5 Kombi	2003		Soc/ÄO	Gatubolaget
XKT808	Toyota Hilux Van	2006		Soc/ÄO	Gatubolaget
XKT817	Toyota Hilux Van	2006		Soc/ÄO	Gatubolaget
WDX402	Toyota Yaris Verso	2004		Soc/ÄO	Gatubolaget
WFO579	Toyota Yaris Verso	2004		Soc/ÄO	Gatubolaget
WFO584	Toyota Yaris Verso	2004		Soc/ÄO	Gatubolaget
WGB575	Toyota Yaris Verso	2004		Soc/ÄO	Gatubolaget
WGB571	Toyota Yaris Verso	2004		Soc/ÄO	Gatubolaget
WGB566	Toyota Yaris Verso	2004		Soc/ÄO	Gatubolaget
WGB570	Toyota Yaris Verso	2004		Soc/ÄO	Gatubolaget
WGH743	Toyota Yaris Verso	2004		Soc/ÄO	Gatubolaget
WKC441	Toyota Yaris Verso	2004		Soc/ÄO	Gatubolaget
XFF449	Toyota Yaris Verso	2006		Soc/ÄO	Gatubolaget
UPM169	Toyota Yaris	2004		Soc/ÄO	Gatubolaget
UPM168	Toyota Yaris	2004		Soc/ÄO	Gatubolaget
UPE229	Toyota Yaris	2004		Soc/ÄO	Gatubolaget
UXO179	Toyota Yaris	2004		Soc/ÄO	Gatubolaget
WBC807	Toyota Yaris	2004		Soc/ÄO	Gatubolaget
WBX563	Toyota Yaris	2004		Soc/ÄO	Gatubolaget
WKS361	Toyota Yaris	2005		Soc/ÄO	Gatubolaget
WMK187	Toyota Yaris	2005		Soc/ÄO	Gatubolaget
WYS380	Toyota Avensis Verso	2005		Soc/ÄO	Gatubolaget
XFB593	Toyota Verso City	2005		Soc/ÄO	Gatubolaget
XFK811	Toyota Verso City	2005		Soc/ÄO	Gatubolaget
WAO907	Toyota RAV4	2004		Soc/ÄO	Gatubolaget
WBS585	Toyota RAV4	2004		Soc/ÄO	Gatubolaget
WBS587	Toyota RAV4	2004		Soc/ÄO	Gatubolaget
UYO108	Toyota RAV4	2004		Soc/ÄO	Gatubolaget

WDJ807	Toyota RAV4	2004		Soc/ÄO	Gatubolaget	
WEY729	Toyota RAV4	2004		Soc/ÄO	Gatubolaget	
WYX241	Toyota RAV4	2005		Soc/ÄO	Gatubolaget	
WBB986	Vw Golf C	2004		Rexegården	Gatubolaget	
WAZ617	Vw Golf C	2004		Rexegården	Gatubolaget	
XKU019	Toyota Previa	2006		Handikappomsorgen	Gatubolaget	
UZL879	Toyota Corolla	2004		Kärna Hemtjänst	Gatubolaget	
WBC768	Toyota Corolla	2004		Kärna Hemtjänst	Gatubolaget	
WPL610	Toyota Corolla	2005		Kärna Hemtjänst	Gatubolaget	
WUU053	Toyota Corolla	2005		Handikappomsorgen	Gatubolaget	
WUU031	Toyota Corolla	2005		Handikappomsorgen	Gatubolaget	
XRU598	Toyota Corolla	2006		KKKR Hemtjänst	Gatubolaget	
WBT701	Vw Golf Variant	2004		Rexegården	Gatubolaget	
WFD421	Volvo V70 Bifuel	2004	Ja	Samhällsbyggnadskontoret	Gatubolaget	
WDJ804	Toyota RAV4	2004		Kärna Hemtjänst	Gatubolaget	
WRA135	Toyota RAV4	2005		Kärna Hemtjänst	Gatubolaget	
XEB146	Toyota RAV4	2005		Rexegården	Gatubolaget	
XUC964	VW Golf Variant 2,0 Bifuel	2006	Ja	Handikappomsorgen	Gatubolaget	
TGF086	Volvo V70N 2,4 Bifuel	2002	Ja	Ers Bil Kungälv	Gatubolaget	
THL699	Volvo V70N 2,4 Bifuel	2002	Ja		Gatubolaget	
TPO257	Volvo V70N 2,4 Bifuel	2002	Ja	Ersätter Reg nr. TGF086	Gatubolaget	
TFS861	Volvo V70N 2,4 Bifuel	2002	Ja	Poolbil	Gatubolaget	
WSD922	VW Golf Variant 2,0 Bifuel	2005	Ja	bilpool 2000 mil/år	Gatubolaget	
WGW855	Fiat Punto Bipower	2005	Ja	ink 2000mil/år	Gatubolaget	
WKO808	Fiat Punto Bipower	2005	Ja	poolbil	Gatubolaget	
UTD275	Citroen xsara	2004		Upphandling		
WSO597	Audi A6 Allroad 2,5 Tdi	2005		Upphandling		
USK511	Volvo V70	2004		Centralt/förm.bil		
AER205	Volkswagen Caravelle	1990		Arbetslivscentrum		
EJK109	Toyota Hiace	1998		Arbetslivscentrum		
BLZ931	Volvo 945	1992		Räddningstjänsten		
EPC297	Volvo 245	1987		Räddningstjänsten		KFÖRB
JCF567	Toyota Landcruiser	1997		Räddningstjänsten		
SRT670	Jeep Cherokee	1991		Räddningstjänsten		
TPG485	Toyota RAV4	2002		Räddningstjänsten		
TUP413	Toyota Corolla Verso	2002		Räddningstjänsten		
UFJ583	Toyota Landcruiser	2003		Räddningstjänsten		
UOX500	Toyota Hilux D-cab	2004		Räddningstjänsten		
UZC431	Vw Pickup	2004		Räddningstjänsten		
WDA165	Toyota Prius	2004	Ja	Räddningstjänsten		
JBM424	Vw Caravelle	1995		Mimers Hus		
OPO153	Volvo 244	1989		Mimers Hus		
RDD639	Opel Vectra	1999		Mimers Hus		
WYL358	Volvo V70	2005	Ja	Mimers Hus		

CZS782	Vw Golf Variant	1998		Trafik/Gata	
UPE185	Toyota Avensis	2004		Trafik/Gata	
AXZ565	Nissan King Cab	1998		VA-verket	
AZR484	Nissan King Cab	1999		VA-verket	
FWM375	Nissan Double Cab	1999		VA-verket	
RAT897	Mercedes 312 D	2000		VA-verket	
RON398	Nissan King Cab	2000		VA-verket	
TSA789	Nissan Double Cab	2003		VA-verket	
UMP608	Nissan King Cab	2004		VA-verket	
UZT266	Nissan King Cab	2004		VA-verket	
AKD950	Citroen Jumpy skåp	1997		Entreprenad	
BWZ133	Vw-pickup	1990		Entreprenad	
FCJ882	Mercedes 312 D	1999		Entreprenad	
HFT552	Citroen Jumper	1997		Entreprenad	
KRD448	Nissan Double Cab	1999		Entreprenad	
PNO061	Nissan King Cab	1993		Entreprenad	
TGC066	Mercedes 311	2002		Entreprenad	
TGC068	Mercedes 311	2002		Entreprenad	
XFR794	Vw-pickup	2006		Entreprenad	
FJA364	Vw Caravelle	1995		Broan/Arntorp (Tekn)	
RLA046	MELEX 252 (Elbil)	2000		Marstrand	
TKC895	MELEX 252 (Elbil)	2003		Marstrand	
ANF863	Peugeot Partner	1997		Hus och Mark- Fastighet	KFÖRB
ATA851	Citroen Berlingo	1997		Hus och Mark- Fastighet	
BES007	Citroen Berlingo	1998		Hus och Mark- Fastighet	
BLO100	Citroen Berlingo	1998		Hus och Mark- Fastighet	
DAO209	Citroen Berlingo	1998		Hus och Mark- Fastighet	
GRW204	Citroen Berlingo	1995		Hus och Mark- Fastighet	
HWJ335	Citroen Berlingo	1999		Hus och Mark- Fastighet	
JJH857	Vw Caddy	1999		Hus och Mark- Fastighet	
KLO101	Citroen Berlingo	1998		Hus och Mark- Fastighet	KFÖRB
LGU207	Citroen Berlingo	1998		Hus och Mark- Fastighet	
NWF796	Nissan King Cab	1988		Hus och Mark- Fastighet	
OHK741	Citroen Berlingo	1997		Hus och Mark- Fastighet	
OTA850	Citroen Berlingo	1997		Hus och Mark- Fastighet	
RPZ207	Renault Kangoo	2000		Hus och Mark- Fastighet	
SLR125	Toyota Yaris Verso	2001		Hus och Mark- Fastighet	
TDA633	Citroen Berlingo	2002		Hus och Mark- Fastighet	
HYS932	Nissan King Cab	1997		Fritid	
JCK774	Citroen Berlingo	1998		Fritid	
WGB513	Iveco Daily	2005		Fritid	
ACW171	Vw Taro	1991		Samhällsbyggnad	
EMG356	Opel Corsa	1999		Samhällsbyggnad	
NBE863	Toyota Hilux Pickup	1999		Samhällsbyggnad	
RZX354	Toyota Prius	2000	Ja	Samhällsbyggnad	

ALR708	Vw Pickup	1991		AME		
AWG174	Vw Synchro	1989		AME		
BTY105	Vw Pickup	1987		AME		
GYF309	Vw LT 31	1994		AME		
HGZ151	Toyota Previa	1991		AME		
HTC123	Vw Caravalle	1990		AME		
HWH140	Vw Pickup	1990		AME		KFÖRB
MHD725	Renault Trafic	1989		AME		
MUE359	Vw Pickup	1986		AME		
OTB657	Vw Taro	1990		AME		
OYA974	Vw Pickup	1990		AME		
PTX436	Vw Pickup	1994		AME		
UBY100	Vw kombi	1994		AME		
CER867	Opel Astra kombi	1998		Daglig verksamhet		
CJW244	Vw kombi 2.5	1995		Daglig verksamhet		
JYF953	Opel vectra kombi	1999		Daglig verksamhet		
UFA079	Renault Kangoo	2003		Daglig verksamhet		
WAP126	Mercedes Benz 3.0	2004		Daglig verksamhet		
WBF175	Mercedes Benz 3.0	2004		Daglig verksamhet		
DSM083	Opel Astra	1996		LSS Habteam		
HOS493	Vw Caravelle	1991		Gruppbestad		
SKC860	Vw Caravelle	2001		Gruppbestad		
HND373	Citroen Jumper	1996		Rollsbo/Bultgatan		
PSP089	Mitsubishi Space runner	1996		Rehab		
UKO086	Toyota Hiace	2003		Rehab		
XDC019	Vw Caddy	2006		Rehab		
XDS808	Vw Caddy	2006		Rehab		
BBR497	Ford Transit	1991		Mimers hus		
FKS734	Toyota Hiace	1992		Mimers hus		