

Landstingsstyrelsen

Möjligheterna för Stockholms läns landsting att samordna och effektivisera landstingets varu- och tjänstetransporter**Ärendet**

Landstingsstyrelsen uppdrog 2007-08-21 till landstingsdirektören att kartlägga möjligheterna för Stockholm läns landsting att samordna och effektivisera landstingets varu- och tjänstetransporter (LS 0708-0778).

Förslag till beslut

Landstingsstyrelsen föreslås besluta

att godkänna rapporten och de åtgärder som förvaltningen kommer att arbeta vidare med

Förvaltningens synpunkter

Landstingsfullmäktige har i det miljöpolitiska programmet Miljö Steg 5 antagit som mål att minst hälften av landstingets person- och varutransporter år 2011 ska utföras med förnybara drivmedel. För att säkra måluppfyllelse inom landstingets samtliga verksamhetsområden har landstingsstyrelsen uppdragit åt förvaltningen att särskilt analysera varu- och tjänstetransporterna. Uppdraget har utförts dels som en analys av möjligheterna till effektivisering av Medicarriers varutransporter, och dels som en kartläggning och analys av de landstingsanställdas pendlingsresor (resor till och från arbetet) samt resor i tjänsten. Analyserna presenteras nedan.

Medicariers varutransporter

Analysen har utförts av extern konsult (bilaga 1), och behandlar tre skilda teman för förändring av Medicarrier enligt utdrag nedan. Medicariers andel av landstingets koldioxidutsläpp har beräknats till 0,4 %.

Tema 1: Ökad koordinering av leveranser till vårdinrättningar via en logistikcentral (exempelvis MediCarrier) mot bakgrund att MediCarrier idag endast hanterar en mindre del av varuflödet.

Rekommendation: SLL bör selektivt implementera nya rutiner som en "evolution" av nuvarande lösning, snarare än en radikal förändring av typen "en SLL leveransadress". Varumottagningar kommer även fortsättningsvis att behövas på vårdinrättningar för mottagande av direktleveranser.

Tema 2: Ökad samordning mellan LINK och MediCarrier då verksamheterna delvis påminner om varandra.

Rekommendation: Det är idag inte uppenbart att en sammanslagning av MediCarrier och LINK skulle generera signifikant värde för SLL. Å ena sidan finns effektiviseringspotentialen och möjliga långsiktiga kunskapssynergier, å andra sidan finns risken för störningar i LINKs verksamhet, kostnader kopplade till en sammanslagning, och behov av ledningskapacitet från både LINK och MediCarrier. Om det finns ett organisatoriskt önskemål att omlokalisera LINK från SLSO är MediCarrier ett tänkbart "hem". Beslut bör fattas under hösten 2008 i samband med beslut om alternativa driftsformer av MediCarrier.

Tema 3: Potential för SLL i att ta en roll inom läkemedelsdistribution inför kommande avregleringar.

Rekommendation: Givet de stora förändringar som sker inom läkemedelsdistributionen bör SLL ta fram riktlinjer för hur SLL vill organisera framtidens läkemedelshantering i sin helhet. Frågan bör adresseras i ett separat initiativ som täcker in framtida upphandling, inköp, distribution, och lagerhållning av läkemedel inom SLL.

*

Sammanfattningsvis visar analysen på att SLLs bästa möjlighet för att effektivisera varutransporter är att primärt fokusera på att fortsätta med nuvarande inriktning att gradvis öka varuflödet genom en central logistikpartner i form av volym på standardsortiment samt att utöver detta successivt lansera fler samtransporter av leverantörsförsändelser.

Förvaltningen har inga synpunkter utöver konsultrapporten, men hänvisar till den utredning om alternativa driftsformer för Medicarrier som presenteras i särskilt tjänsteutlåtande (LS 0801-0023). Några åtgärder bedöms sålunda inte som erforderliga.

Landstingsanställdas pendlingsresor samt resor i tjänsten

De landstingsanställdas pendlingsresor beräknas svara för 11 % av landstingets totala utsläpp av koldioxid.

En enkätundersökning, utförd i samverkan med Stockholm Stad, har utförts och resultaten har använts för att beräkna utsläpp av koldioxid från pendlingsresorna. Resultaten presenteras i grafisk form i bilaga 2.

De anställda i landstinget använder till 76 % kollektivtrafiken för sina pendlingsresor. Endast 14 % - företrädesvis män i ålder 51-60 år – använder bil till och från arbetet. Det kan påpekas att de senare resorna ändå svarar för hälften av arbetsresornas totala utsläpp av koldioxid (bilaga 3).

Som framgår av undersökningen har flertalet av de bilåkande anställda inte behov av bilen för tjänsteresor. Det finns därför skäl att anta att rätt form av incitament skulle kunna förmå en del av gruppen att övergå till kollektivtrafik. Ett positivt incitament skulle kunna vara att alla anställda får tillgång till SL-kort förmånligt, exempelvis på det sätt som personal vid Locum och SL har. Detta innebär emellertid ökade kostnader för landstinget och kan därför ej rekommenderas i nuläget. Ett negativt incitament skulle kunna vara en mindre frikostig tillgång till parkeringsplatser vid arbetsplatsen. Förvaltningen bedömer emellertid att detta skulle ha relativt begränsad betydelse. Någon åtgärd rekommenderas därför ej avseende parkeringsplatserna.

Tjänsteresornas andel av landstingets totala koldioxidutsläpp beräknas till ca 2 %. In- och utrikes flygresor svarar för ca 90 % av dessa utsläpp, bilresor för 9 % och tågresor för resterande del (bilaga 3). Strikt tillämpning av resepolicyen kan troligen medföra viss övergång från flyg- till tågresor och därmed minskade utsläpp av koldioxid. Förvaltningen kommer att pröva åtgärder för att skärpa efterlevnaden av resepolicyen. Ett mer användarvänligt system för videokonferenser, s.k. web-möten, skulle sannolikt också kunna bidra till att vissa tjänsteresor kunde ersättas med virtuella möten från arbetsplatsen. System av detta slag finns idag som kommersiell tjänst på marknaden (bilaga 4). Förvaltningen följer tillsammans med IT-avdelningen utvecklingen för att introducera lämpliga system så snart dessa införskaffats.

Ytterligare en åtgärd som skulle minska utsläppen från såväl pendlingsresor som tjänsteresor lokalt vore att skapa tillgång till lånecyklar nära arbetsplatsen, antingen som ett samarbete med Stockholms stads hyressystem för cyklar eller i egen regi. Locum är preliminärt positiva till att finna lämplig tomtmark för detta i anslutning till landstingets arbetsplatser, och förvaltningen kommer att arbeta vidare för att initiera någon form av länssystem för cyklar.

Sammanfattning

Effektivisering av transporter inom landstinget är betydelsefull ur såväl klimat- som kostnadssynpunkt. Åtgärder bör i första hand koncentreras till de områden som ger stora utsläpp av klimatpåverkande gaser, som genererar stora kostnader eller där väsentliga förbättringar kan förväntas (bilaga 5). Det kan också finnas skäl att vidta åtgärder inom områden där landstinget vill framstå som föregångare.

Frågan om Medicarriers varutransporter är väl genomlyst i bilaga 1. Bolaget har under de senaste åren effektiviserat sin logistik, och den externa bedömningen är att ytterligare förbättringar kan nås inom ramen för det pågående förändringsarbetet. Förvaltningen delar denna uppfattning och förslår inga ytterligare åtgärder.

Personalens pendlingsresor lämnar ett väsentligt bidrag till landstingets totala utsläpp av koldioxid, men medför inga kostnader för SLL. Ca 75 % av dessa resor företas med kollektivtrafiken. Sannolikt skulle andelen kunna öka något om lämpliga incitament infördes (bilaga 5). Detta skulle då minska utsläppen. Kostnaderna för landstinget ökar om SL-kort infördes som förmån, och rekommenderas därför inte.

Andelen tjänsteresor med flyg och egen bil skulle troligen kunna minska till förmån för tågresor om resepolitiken följs striktare. Utsläppen skulle då minska, medan förändringen av kostnader är mer svårbedömd. Tjänsteresorna skulle sannolikt kunna minska om bättre möjlighet till virtuella möten infördes. Detta skulle minska utsläpp och resekostnader, men kräva vissa teknikinvesteringar (bilaga 5). Förvaltningen följer utvecklingen och vidtar åtgärder när så bedöms lämpligt.

Tillgång till lånecykel skulle minska utsläpp av växthusgas och ha en positiv hälsoeffekt. Kostnadseffekten är mer svårbedömd och erfordrar särskild utredning. Förvaltningen kommer att arbeta vidare med denna fråga.

Miljökonsekvenser av beslutet

Om person- och varutransporter inom landstinget effektiviseras kan positiva miljöeffekter uppnås genom minskade utsläpp av växthusgaser.

Mona Boström

Åke Wennmalm