



VÄLKOMMEN!

Workshop:

Trafiksäkerhetsavtryck –

ett verktyg för att nå ett hållbart transportsystem



SAFER
VEHICLE AND TRAFFIC SAFETY CENTRE AT CHALMERS



DET HÄR ÄR SAFER!



- Ett världsledande **kompetenscentrum** för fordons- och trafiksäkerhet.
- Utför excellent **forskning i samverkan** med närmare 50 aktörer från industrin, akademien och samhället.
- **Skapar kunskap** och värde utöver vad en enskild aktör kan åstadkomma på egen hand.
- Bidrar till skapandet av ett **säkert, hållbart, uppkopplat och automatiserat trafiksystem**, där trafiksäkerhet är ett randvillkor.
- En **öppen forskningsarena** där parter kan mötas och samskapa forskning och kunskap.
- 15 år av framgångsrik forskning:
 - Mer än 350 genomförda projekt
 - Närmare 1000 publikationer
 - Cirka 550 aktiva forskare



VAD SKA VI GÖRA TILLSAMMANS IDAG?

Workshop kring potentialen med Trafiksäkerhetsavtryck

- **Lära mer om trafiksäkerhetsavtryck** och bättre förstå vilka **möjligheter** det kan ge med ett systematiskt arbete, uppföljnings- och redovisningsarbete för en ökad trafiksäkerhet.
- Samla utmaningar, möjligheter och potentiella **forskningsfrågor** för vidare arbete.
- **Inspirera** varandra!
- Skapa ett **nätverk** för att fortsätta bygga kunskap tillsammans med oss framåt.



SAFER
VEHICLE AND TRAFFIC SAFETY CENTRE AT CHALMERS



WORKSHOP - AGENDA



13:00-13:05 Välkommen och introduktion till workshopen, *Magnus Granström*

13:05-13:15 Trafiksäkerhetsavtryck – en introduktion, *Claes Tingvall*

13:15-13:40 **Hur kan olika organisationer arbeta med TSA?**

Kommunperspektivet, *Tania Dukic Willstrand, DuWill AB*

Industriperspektivet, *Anna Wrige, Volvo Trucks*

Myndighetsperspektivet, *Maria Krafft, Trafikverket*

13:40-14:20 Gruppdialoger

14:20-14:30 Summering, *Magnus Granström*

14:30 Avslutning



Trafiksäkerhetsavtryck - Safety Footprint

Introduktion

Claes Tingvall, AFRY, Chalmers, MUARC

June 2022

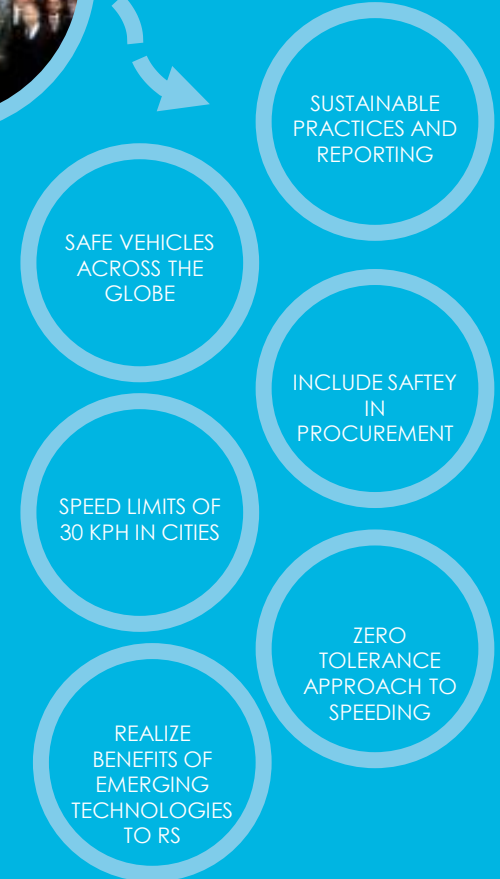
Sustainable Practices and Reporting



In order to ensure the sustainability of businesses and enterprises of all sizes, and contribute to achievement of a range of SDGs including those concerning climate, health, and equity, we recommend that these organizations provide annual public **sustainability reports** including road safety disclosures, and that these organizations require the highest level of road safety according to Safe System principles in their **internal practices**, in policies concerning the health and safety of their employees, and in the processes and policies of the full range of suppliers, distributors and partners throughout their value chain or production and distribution system (Expert Group Recommendation)

14. *Call upon businesses and industries of all sizes and sectors to contribute to the attainment of the road safety related SDGs by applying safe system principles to their entire value chain including internal practices throughout their procurement, production and distribution process, and to include reporting of safety performance in their sustainability reports; (Stockholm Declaration Febr 2020)*

19. *Calls upon businesses and industries of all sizes and sectors to contribute to the attainment of the road safety-related Sustainable Development Goals, including by applying safe system principles to their entire value chain, as appropriate and in line with national laws; (UNGA Resolution Aug 2020)*



Reporting....!!!

Role of the private sector

Corporations and businesses have tremendous influence on society and transport systems through their products; their fleets and how they manage them; their influence on employees, contractors, as well as their potential to financially support road safety. Businesses and industries of all sizes and sectors can contribute to attaining the road safety-related SDGs by applying Safe System principles to their entire value chains (including internal practices throughout their procurement, production and distribution processes) and reporting on safety performance in their sustainability reports. For example, businesses could place contingencies in their contracts with suppliers that:

- specify vehicle safety levels (including for powered two-wheelers) for vehicle fleets that are used in carrying out procured services;
- require that transport drivers, including those using powered two-wheelers and other motorized personal mobility devices, have undergone user training;
- expect suppliers to perform road safety performance self-monitoring and reporting; and

offering protection from financial losses for victims. Other efforts to create a safety "commodity", such as the development of a safety index and the establishment of road safety bonds, are also important means of ensuring sustainable practices by corporations.

Additionally, corporations and private businesses must also address and mitigate actions that negatively impact road safety, including the promotion of cars based on the speed they can achieve; the promotion of high consumption of alcohol or other products that can contribute to impaired driving; and employment policies that can contribute to overcrowded public transport or driver fatigue.



EMPOWERED BY



INNOVATION
FUND

Första gången "Safety Footprint" nämndes var när Maria Krafft talade på Stockholmskonferensen den 20/2 2022.

Den andra gången var en timma senare av Volvo AB Vd Martin Lundstedt där han lovade att man skulle bli först!

Preliminary Definition of Safety Footprint

The number of fatalities and seriously injured persons as a result of road crashes occurring within an organization's entire value chain. All casualties resulting from relevant and significant activities, services and products should be included in the calculation.

Note:

ISO 39001 defines serious injury as "injury with a long term health impact or non-minor harm caused to a person's body or its functions". Further ISO defines road crashes as "collision or other impact on a road...". Pedestrian and bicycle falls are included by the preliminary definition.

Preliminary Definition of Sphere of Influence

Sphere of Influence

The expression "sphere of influence" refers to an organization's potential ability through its activities, products and/or services, improve road traffic safety within its entire value chain. Following from this definition, it also covers all interested parties within the value chain.

Categories of affected people in the value chain analysis

An organization's sphere of influence might be significant and affect many different individuals. To understand the organizations potential to reduce casualties it is helpful to have some categorization of these individuals into groups.

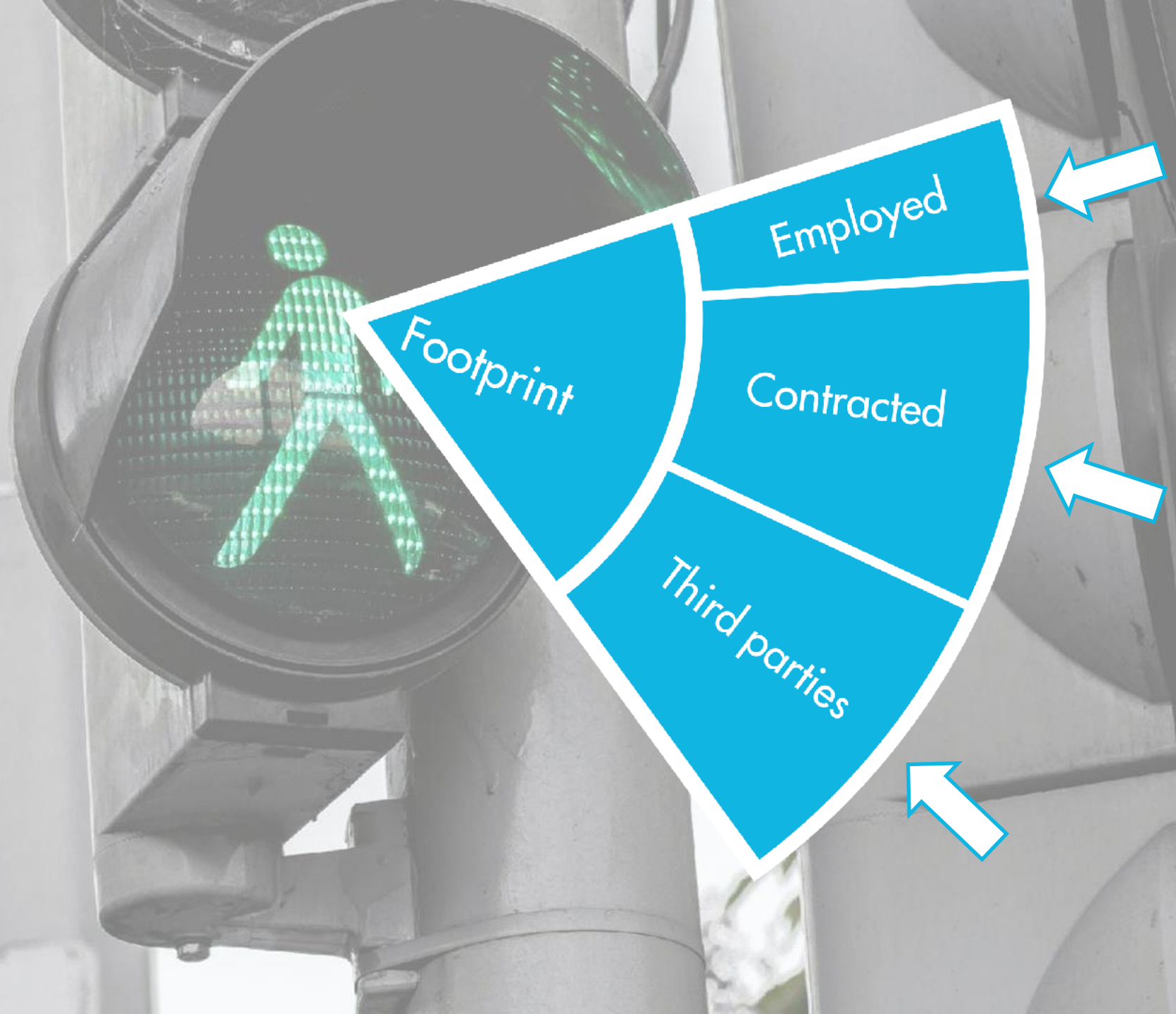
There are in essence four different types of affected persons in terms of the organizations's value chain:

- Employees, either directly by the organization, or by a contracted organization.
- Employees/workers, including self employed, that are non controlled but dependent on the primary organization or their contracted organizations (see GRI 403). They are considered to be a subgroup of contracted.
- The third group is third parties (victims), affected by transports within the organizations supply chain. They can be other drivers and passengers of motor vehicles, cyclists, pedestrians, etc.
- The fourth group is customers, clients or users, in case the organization produces or manages road safety relevant products and/or services. For these organizations also their customers' third parties should be included.

FOOTPRINT

Numerical value of total harm in term of death and serious injuries generated in a value chain:

- ✓ Employees
- ✓ Contractors
- ✓ Third parties
- ✓ Customers, clients or citizens



Footprint Third parties	Demands		Score
Third parties are those casualties resulting from a road crash involving a driver employed or contracted by the organization.	Demand for 3 points	The organization has an estimate of third party killed or seriously injured, divided by age, road user category and country.	
	Dema		
	Dema		

Table 13. Footprint - Third parties

Footprint Customers/clients/users	Demands	Criteria	Points
The footprint for customers to the product/service of the organization	Demand for 3 points	The organization has an estimate of the number of killed and seriously injured customers, by road user category, age/age group and country.	
	De		
	0 p		

Scoring table P/S-F1 Footprint

Footprint Third parties	Demands	Criteria	Points
Third parties are those casualties resulting from a road crash involving a product or service from the organization (but exclude customers)	Demand for 3 points	The organization has an estimate of third party killed or seriously injured, divided by age/age group, road user category and country.	
	Demand for 2 points	The organization has an estimate of third party killed, divided by age/age group, road user category and country.	
	Demand for 1 points	The organization has an estimate for third party killed.	
	0 points	The organization has no relevant safety footprint for third parties.	

Scoring table P/S-F2 Footprint - Third parties

Consequences of using "Safety Footprint"

"Establish and assign a safety footprint to every large organization's value chain will put road safety at the highest level of priorities, along with health, climate and equity"



OLIKA PERSPEKTIV PÅ TRAFIKSÄKERHETSAVTRYCK!

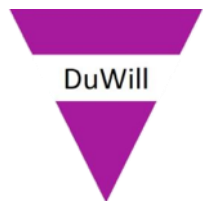
Kommunens, industrins och myndighetens!

- **Varför** jobbar organisation med kartläggning av Trafiksäkerhetsavtryck – vilka fördelar ser man?
- Vad har man identifierat som **genomförbart**?
- Vad gör organisationen **just nu** inom området?



Trafiksäkerhetsavtryck från ett kommunalt perspektiv

Tania Dukic Willstrand, DuWill AB



SAFER





Vad har organisationen
för ansvar när det
gäller trafiksäkerhet?

Vad har organisationen
för rådighet när det
gäller trafiksäkerhet?

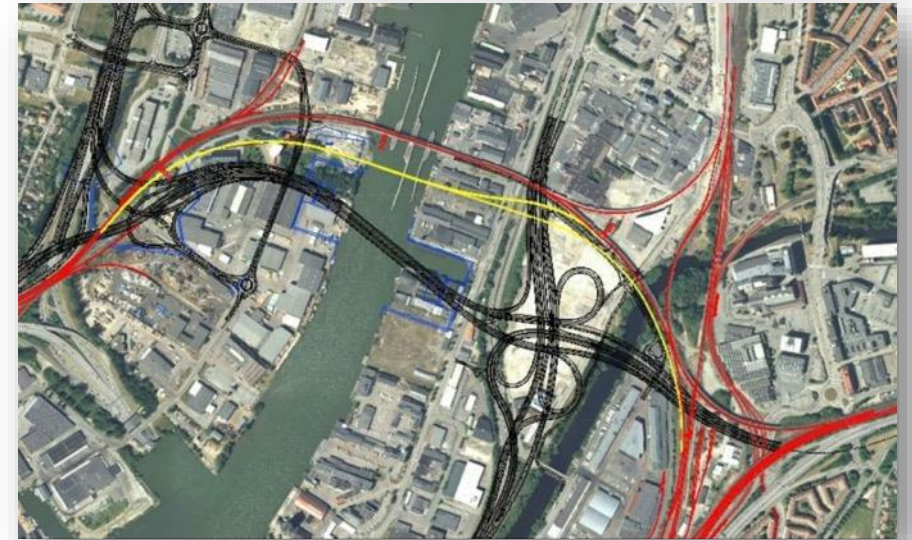


Trafiksäkerhetsavtryck

= rapportering av en organisations påverkan på trafiksäkerhet inom sin värdekedja



DIREKT PÅVERKAN
=
Egen verksamhet

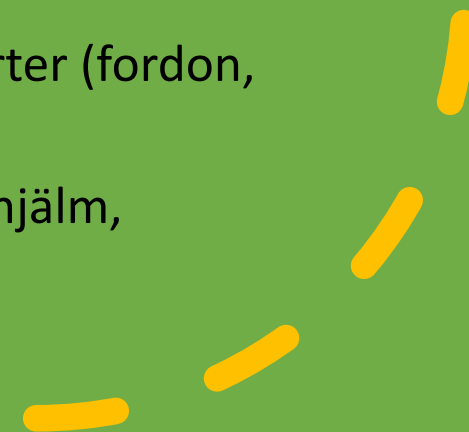


STÖDJANDE PÅVERKAN
=
Väghållaransvaret

Indikatorer direkt påverkan



- Antal dödade och skadade genom resor/transporter som genererats genom kommunens verksamhet
- Andel egna fordon som har högsta säkerhetsklassning enligt EURONCAP
- Bältespåminnare på egna fordon
- Alkolås på egna fordon
- Uppföljning av hastighet/bälte/alkohol på egna fordon/förare
- Trafiksäkerhetspolicy/resepolicy för anställda där hastighet/bälte/alkohol ingår
- Särskild säkerhetsutbildning/träning för anställda som kör i tjänst
- Trafiksäkerhetskrav i upphandling av transporter (fordon, utbildning, hastighet, mm)
- Andel egna cyklar med säkerhetsutrustning (hjälm, reflexvästar, ljus, vinterdäck)



Industriperspektivet – Volvokoncernen

- **Säkerhet är fundamentalt för Volvo**
- **Trafiksäkerhetsavtryck**
 - **Viktig del av hållbarhetsarbetet**
 - **Säljargument**

Industriperspektivet – Volvokoncernen

- **Fordonstillverkare => dubbla roller**
- **Prediktivt trafiksäkerhetsavtryck**



Myndighet - Trafikverket

Maria Krafft

Trafikverket - Värdekedjor trafiksäkerhet

- Infrastruktur
- Leda trafiksäkerhetsarbetet nationellt
- Upphandlade transporter
- Egna resor

Etappmål, Arbetsmiljömål, ISO 39001 certifieringsbara



Värdekedja infrastruktur och Leda samverkan

- **Målstyrning**
 - Etappmål, Indikatorer, analysrapport och resultatkonferens
- **Påverka systemets säkerhetsnivå**
 - Investeringar, trimningsåtgärder och underhåll inom statlig infrastruktur
 - EuroNcap, ATK och Infoupdrag riktat till medborgare och trafikanter (RU)
- **Analysera och sprida kunskap**
 - Prognoser och scenarier
 - Expertstöd, effektsamband och bristbeskrivningar
- **Aktörssamverkan**
 - Leda samverkan globalt och nationellt + stötta regionerna
 - Aktionsplan och annan samverkan för säker vägtrafik



NOLLVISIONEN
TILLSAMMANS
RÄDDAR VI LIV

Värdekedja: transportköpare

- Fokus upphandling
 - Hastighetsefterlevnad och alkoholås
 - Upprop Hållbara hastigheter 2019



Trafikverkets färdplan – införande av kravställning på hastighetsefterlevnad i entreprenader

- Våren 2022 införs krav på metoder, rutiner eller system för att säkerställa hastighetsefterlevnad vid transporter i entreprenader.
- Två pilotprojekt genomförs 2022 innehållande krav på mätning och redovisning av avvikelser gällande hastighetsefterlevnad på aggregerad nivå. Fler piloter planeras 2023-2024.
- I upphandlingsdokument senast år 2025 införs krav på att leverantören mäter och redovisar avvikelser i hastighetsefterlevnad på aggregerad nivå.
- Färdplan beslutad av GD.

WORKSHOP OCH DIALOG!



- **VARFÖR:** Hur skulle din organisation kunna dra nytta av trafiksäkerhetsavtrycket - vilka fördelar ser ni?
- **VAD:** Vad skulle er organisation behöva mäta för att påbörja systematisk uppföljning och redovisa ett trafiksäkerhetsavtryck?
- **HUR:** Hur skulle dessa mätningar kunna gå till?
- **VEM:** Vem skulle behöva engageras i arbetet för att göra detta?



VAD KOM VI FRAM TILL?



- **VARFÖR:** Hur skulle din organisation kunna dra nytta av trafiksäkerhetsavtrycket - vilka fördelar ser ni?
- **VAD:** Vad skulle er organisation behöva mäta för att påbörja systematisk uppföljning och redovisa ett trafiksäkerhetsavtryck?
- **HUR:** Hur skulle dessa mätningar kunna gå till?
- **VEM:** Vem skulle behöva engageras i arbetet för att göra detta?

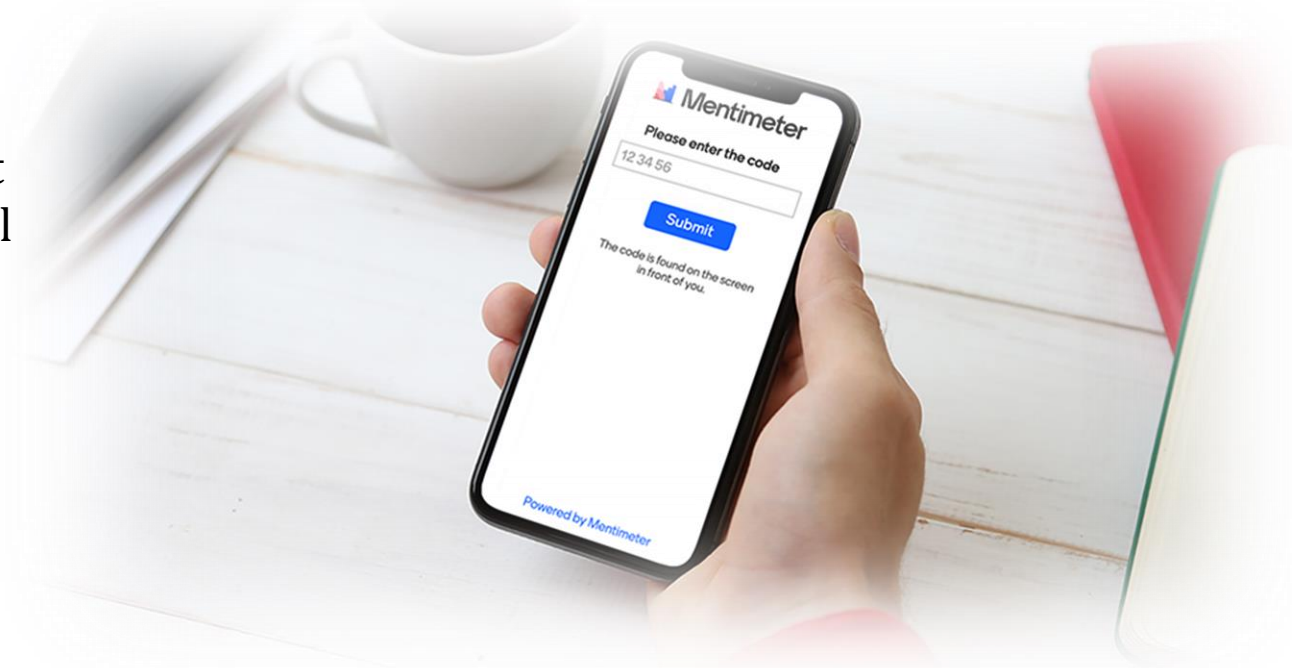


VAD TYCKER VI NU?

Dela era tankar för vidare samverkan och utveckling av konceptet!

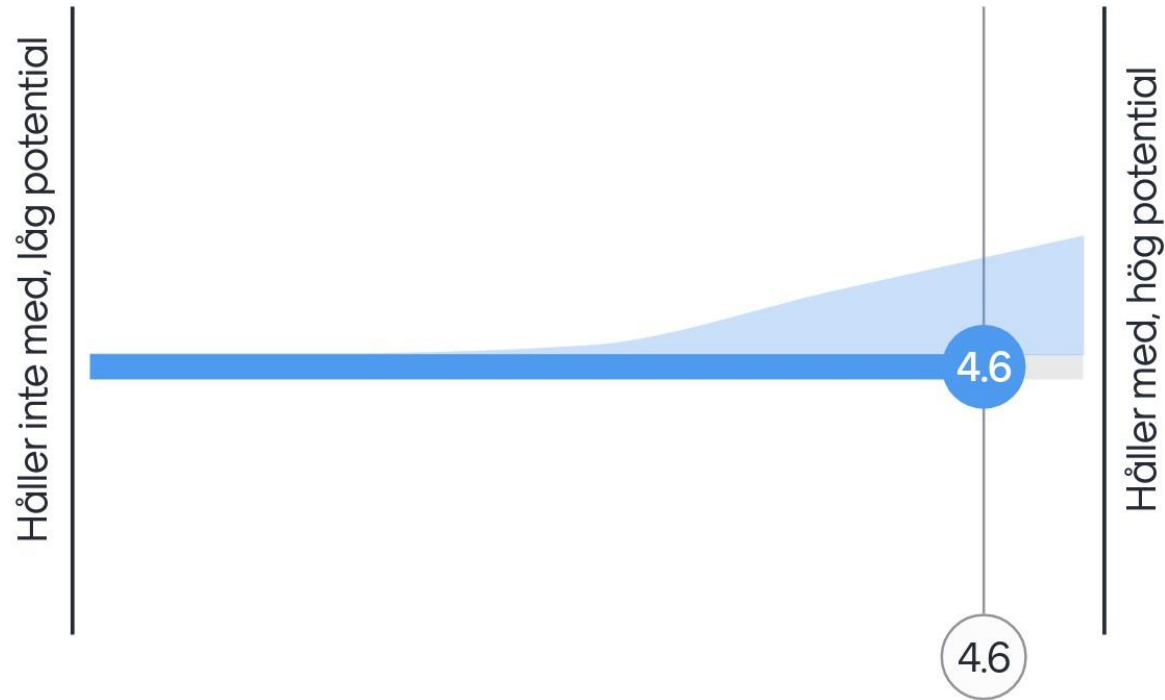
Logga in till Menti.com och använd koden **2166 2876**:

1. **Vad tycker du om konceptet TSA** – har den övergripande tanken potential att bidra till en ökad trafiksäkerhet potential?
2. Vilken är er **största utmaning**?
3. Vill ni fortsätta ha dialog med SAFER inom området Trafiksäkerhetsavtryck? Möjlighet att anmäla sig till vårt **kompetensnätverk**!



Vad tycker du om konceptet Trafiksäkerhetsavtryck?

SAFER



Vilken är er största utmaning?

SAFER

Olycksdata i hela värdekedjan för fordonstillverkande.

Uppföljning-av vad? Vem? Vilka?

Acceptans/förståelse bland medlemmarna

Balansen mellan meningsfulla indikatorer och arbetet för att samla in dem.

Finansiering/avsättning av resurser

Hur ska man börja jobbet och insamling av data för tredje man.

Globalt, "eget ansvar"?

Visa på mervärde

Gammalmodiga uppfattningar, Ej tillräcklig erfarenhet av påverkande kommunikation inom org

21



SAFER
VEHICLE AND TRAFFIC SAFETY CENTRE AT CHALMERS



Vilken är er största utmaning?

Global utmaning

Övertyga hållbarhetsfolket att trafiksäkerhet ska in där

Få med organisationen på tåget

Kravställning

Koppla flera behövande kompetenser/områden som bidrar tillsammans till TSA

Tillgång till data om skador där tredjeparter är offer i värdekedjan

Hur många frågor kan mina kollegor och kunder hantera samtidigt?

Att få en effekt ute i transportsystemet

Att integrera konceptet och få acceptans i alla delar av verksamheten.

Vilken är er största utmaning?

SAFER

Antal skadade i värdekedjan.

Vem ska ansvara för frågan i en liten organisation?

- rätt balans

Tredje part som drabbas i upphandlade transporter som skett just i vår värdekedja

Sälja in konceptet till hela ledningen.

Att det är så bilfixerat! Alla andra fordon då?

Att välja rätt systemnivå

Hur få in fler målgrupper för att tänka in hela samhället?

Ha fortsatt öppna sinnen!

21



SAFER
VEHICLE AND TRAFFIC SAFETY CENTRE AT CHALMERS



Vilken är er största utmaning?

SAFER

Skapa en bild över värdekedjan

Kartlägga värdekedjan

Många led i värdekedjan

Rapportering

Att det ska vara lagom enkel

Få högsta ledningen att prioritera frågan

Uppföljning

Hitta vad vi ska börja med

Hitta enkla uppföljningsverktyg

21



SAFER
VEHICLE AND TRAFFIC SAFETY CENTRE AT CHALMERS





TACK FÖR I DAG!

Workshop:

Trafiksäkerhetsavtryck –

ett verktyg för att nå ett hållbart transportsystem



SAFER
VEHICLE AND TRAFFIC SAFETY CENTRE AT CHALMERS

