

Framtagning av verktyg för trafiksäkerhetsförbättrande arbete

Tre fallstudier kring hur ett verktyg för ett trafiksäkerhetsförbättrande arbete kan integreras i en organisations hållbarhetsarbete



Ett samverkansprojekt mellan



Projekt: Trafiksäkerhetsavtryck
Trafikverkets Dnr: TRV 2023/27537
Finansiär: Skyltfonden
Projekthuvudman: Sweco
Datum: 2024-07-01
Författare: Carlos Viktorsson, Magnus
Hjälmdahl; Sweco
Tania Willstrand; DuWill
Matilda Magnusson, Aliaksei
Laureshyn; Lunds universitet
Malin Levin; SAFER

1.	Inledning	7
1.1	Syfte och avgränsningar	7
1.1.1	Avgränsningar	8
1.2	Kunskapsläge	8
1.2.1	Definition av trafiksäkerhetsavtryck	10
1.3	Metodbeskrivning	10
2.	Verktuget	12
2.1	Trafiksäkerhetskompassen	12
2.1.1	Steg 1 – Identifiera sin påverkan på trafiksäkerhet	13
2.1.2	Steg 2 – Definiera ambitionsnivå	15
2.1.3	Steg 3 – Inventering	15
2.1.4	Steg 4 – Integrering	16
2.1.5	Steg 5 – Rapportering och uppföljning	16
2.2	Att beskriva sin värdekedja	17
3.	Fallstudier	19
3.1	Chalmers Tekniska Högskola	19
3.1.1	Arbetsgång	21
3.1.2	Applicering av verktuget	21
3.1.3	Reflektioner och slutsatser	24
3.2	Lunds universitet	25
3.2.1	Arbetsgång	26
3.2.2	Applicering av verktuget	26
3.2.3	Reflektioner och slutsatser	30
3.3	Sweco	30
3.3.1	Arbetsgång	32
3.3.2	Applicering av verktuget	33
3.3.3	Reflektioner och slutsatser	36
4.	Slutsatser och rekommendationer	39
4.1.1	Slutsatser och rekommendationer	39
5.	Referenser	42
	Bilaga 1: Val av indikatorer	43
	Bilaga 2: Indikatorer efter påverkansområde	45
	Bilaga 3: Trafiksäkerhetskompassen	46

Förord

Nästan alla verksamheter genererar transporter och resor vilket innebär att de därmed har en påverkan på trafiksäkerheten i samhället. I FN-resolution 74/299¹, antagen år 2020, betonas vikten av att privata och offentliga aktörer tar ansvar för trafiksäkerheten. Resolutionen framhåller också att arbetet med trafiksäkerhet är en del av hållbarhetsarbetet. I Stockholmsdeklarationen "*Improving global road safety*"² uppmanas både privata och offentliga aktörer att inkludera trafiksäkerhet i sin hållbarhetsrapportering och upphandling. Tyvärr ser få företag trafiksäkerhet som en hållbarhetsfråga idag. Det finns behov av tydlig vägledning för hantering av trafiksäkerhet inom hållbarhetsrapportering. Trafiksäkerhet bör integreras i standarder för hållbarhet för att underlätta för verksamheter. Krav och uppföljning vid upphandling kan vara drivkrafter för trafiksäkerhet, men det finns svårigheter med att följa upp hur dessa krav uppfylls.

Trafiksäkerhetsavtryck är en rapportering av en organisations påverkan på trafiksäkerhet. Att mäta och följa upp sitt trafiksäkerhetsavtryck är en aktivitet som är en viktig del av den totala hållbarhetsrapporteringen som organisationer kan visa upp för sina anställda, kunder och samhället i stort.

Sweco, Lunds universitet, DuWill och Chalmers Tekniska Högskola har i detta projekt arbetat med att ta fram ett praktiskt tillämpbart verktyg för ett trafiksäkerhetsförbättrande arbete som kan anpassas utifrån varje organisations nuläge och ambitionsnivå. Målet har varit att ta fram ett verktyg som möjliggör för en organisation att inkludera trafiksäkerhet i sin hållbarhetsagenda genom att implementera ett systematiskt arbetssätt, dels för att förstå på vilket sätt man som organisation påverkar människors säkerhet i trafiken, dels genom att ta fram en metodik för mätning och uppföljning av relevanta indikatorer.

Slutrapporten är framtagen med ekonomiskt stöd från Trafikverket Skyltfonden. Ståndpunkter, slutsatser och arbetsmetoder i rapporten reflekterar författarnas och överensstämmer inte nödvändigtvis med Trafikverkets ståndpunkter, slutsatser och arbetsmetoder inom rapportens ämnesområde.

¹ [FN-resolution 74/299, 2020](#)

² [Stockholm Declaration – Regeringen.se](#)

Sammanfattning

Den här rapporten redovisar ett projekt som haft som syfte att utveckla och skala upp konceptet trafiksäkerhetsavtryck till att bli ett mer tillgängligt och praktiskt koncept för både offentliga och privata organisationer genom att utveckla och utforma ett modulärt samt praktiskt tillämpbart verktyg för trafiksäkerhetsförbättrande arbete som går att anpassas utifrån varje organisations nuläge och ambitionsnivå.

Målsättningen har varit att utveckla en metodik för hur man systematiskt kan integrera trafiksäkerhetsförbättrande åtgärder hos en organisation genom att:

- Identifiera sitt påverkansområde
- Bestämma sin ambitionsnivå och prioritera åtgärder
- Inventera tänkbara indikatorer för att målsätta, följa upp och förbättra sitt trafiksäkerhetsarbete, samt att integrera detta i sitt befintliga hållbarhetsarbete

Med hjälp av verktyget ska en organisation kunna:

- Utvärdera sin nuvarande påverkan på trafiksäkerhet
- Definiera mål och utveckla en handlingsplan för att minska sitt trafiksäkerhetsavtryck

Arbetet har innefattat att genomföra en initial behovsanalys i form av en litteraturstudie; dels för att genomföra en kunskapsöversikt kring området trafiksäkerhet och trafiksäkerhetsavtryck, dels för att identifiera en bra metodik för framtagningen av ett verktyg som kan stötta både offentliga och privata organisationer att arbeta med sin trafiksäkerhet. Tre olika fallstudier har genomförts för att testa verktyget på tre av de organisationer som medverkat i projektet; Chalmers Tekniska Högskola, Lunds universitet samt Sweco.

Följande har tagits fram i projektet:

- En metodik, inspirerad av Sustainable Development Goals (SDGs) kompassen, för hur man systematiskt kan integrera trafiksäkerhet i en organisations verksamhet genom att:
 - Identifiera sitt påverkansområde
 - Bestämma sin ambitionsnivå och prioritera åtgärder
 - Inventera tänkbara indikatorer för att målsätta, följa upp och förbättra sitt trafiksäkerhetsarbete samt att integrera detta i sitt befintliga hållbarhetsarbete
- En lista med förslag på olika indikatorer som kan anpassas till olika organisationer.
- Fallstudier kring erfarenheterna av att applicera verktyget på tre olika organisationer

Följande punkter sammanfattar till stor del slutsatserna som identifierats genom projektet:

- **Behov av att skapa förståelse:**
Det finns ett behov av att skapa förståelse inom organisationen för vad trafiksäkerhet är för den enskilda organisationen; vilka transporter genererar organisationen och hur kan man verka för trafiksäkerhet? Kunskapen kring dessa frågor är låg och de som arbetar med hållbarhet ser inte alltid att detta ligger på "deras bord"
- **Vikten av att integrera trafiksäkerhet i hållbarhetsarbetet:**
Hållbarhet är ett paraply där trafiksäkerhet bör ingå. Genom att arbeta med trafiksäkerhet som en del av sin hållbarhetsstrategi kan en organisation få medvind i frågan om trafiksäkerhetsförbättrande åtgärder

- **Användning av befintliga hållbarhetsverktyg:**
Det finns stora möjligheter att dra nytta av befintliga hållbarhetsverktyg och arbetssätt för att mäta trafiksäkerhet, till exempel genom att rapportera trafiksäkerhetsrelaterade incidenter och analysera data för att identifiera förbättringsområden
- **Vikten av att samarbeta:**
Genom att arbeta i nätverk och samla lämpliga personer i en arbetsgrupp kan organisationer effektivt samordna nödvändiga insatser för att förbättra trafiksäkerheten. Samarbetet behöver också ske utanför organisationen (e.g., leverantörer)
- **Ledningens engagemang:**
Ledningens engagemang är avgörande för att prioritera trafiksäkerhetsfrågor och säkerställa att resurser och stöd tillhandahålls för att genomföra åtgärder. Det är viktigt att sätta upp tydliga mål
- **Kravställning i upphandling:**
Kravställning i upphandling är ett kraftfullt verktyg som kan användas för att främja trafiksäkerheten. Genom att inkludera trafiksäkerhetskrav i våra upphandlingsprocesser kan vi öka medvetenheten och skapa incitament för leverantörer att prioritera trafiksäkerhet
- **Vikten att identifiera "lågt hängande frukter":**
Genom att identifiera och åtgärda enkla samt snabbt genomförbara trafiksäkerhetsförbättrande åtgärder kan en organisation komma i gång med arbetet och snabbt göra märkbara förbättringar i trafiksäkerheten

1. Inledning

Nästan alla verksamheter genererar transporter och resor vilket innebär att de därmed har en påverkan på trafiksäkerheten i samhället. Tyvärr ser få företag för närvarande trafiksäkerhet som en hållbarhetsfråga. Dahlqvist & Frost (2023) påpekar att det saknas tydlig vägledning för hantering av trafiksäkerhet inom hållbarhetsrapportering. Som exempel nämner de Svensk Standard SS 854000:2021, som handlar om styrning och ledning för hållbar utveckling i kommuner och regioner, men som inte inkluderar något om trafiksäkerhet.

I början av 2020 organiserade Sveriges regering i samarbete med WHO den tredje globala konferensen om trafiksäkerhet.³ På denna konferens framkom tydligt att hållbarhet och trafiksäkerhet måste gå hand i hand för att nå de globala hållbarhetsmålen 2030. Trafiksäkerhet ingår i de globala målen och expertgruppens rekommendationer från konferensen är en konkretisering av sambanden mellan trafiksäkerhet och de globala hållbarhetsmålen.

I slutet av augusti 2020 blev Stockholmsdeklarationen *"Improving global road safety"*⁴ antagen av FN:s generalförsamling. I den uppmanas organisationer att rapportera och spåra sitt trafiksäkerhetsavtryck. Att mäta och följa upp sitt trafiksäkerhetsavtryck kan framöver bli en del av organisationers totala hållbarhetsrapportering gentemot anställda, kunder och samhället. Syftet är att tydligt visa och ta ansvar för hur verksamheten påverkar trafiksäkerheten. Andra fördelar kan vara marknadsföring och en kvalitetsstämpel för organisationer samt förbättrade arbetsförhållanden för de anställda. Genom att redovisa och följa upp trafiksäkerhetsavtrycket kan organisationer förbättra sitt arbete inom trafiksäkerhet och därmed minska antalet dödsfall och skador som resulterar från deras verksamhet.

Det finns enligt vår erfarenhet ett stort behov av att ta fram ett praktiskt tillämpbart verktyg för att kunna mäta och arbeta med sitt trafiksäkerhetsavtryck som kan anpassas utifrån varje organisations nuläge och ambitionsnivå.

1.1 Syfte och avgränsningar

Projektet har syftat till att utveckla och skala upp konceptet trafiksäkerhetsavtryck till att bli ett tillgängligt och praktiskt tillämpbart koncept för både offentliga och privata organisationer. Genom att utveckla och utforma ett modulärt verktyg för trafiksäkerhetsförbättrande arbete som går att anpassas utifrån varje organisations nuläge och ambitionsnivå är förhoppningen att tröskeln ska vara tillräckligt låg för att påbörja arbetet.

Målsättningen har varit att göra det attraktivt för organisationer att tänka och arbeta med sitt trafiksäkerhetsavtryck för att kunna minska den. Det har varit viktigt att strategiskt presentera detta arbete som en del av en hållbarhetsrapportering och som en åtgärd som organisationen kan vidta för att nå de globala hållbarhetsmålen. Verktöget för att arbeta med en organisations trafiksäkerhetsavtryck utvecklades och förankrades med tre av de medverkande organisationerna i projektet genom en iterativ process för att utvärdera verktygets attraktivitet, genomförbarhet och nytta.

³ [Road safety conference - RoadSafetySweden](#)

⁴ [Stockholm Declaration – Regeringen.se](#)

Med hjälp av verktyget ska en organisation kunna:

- Identifiera sitt påverkansområde i fråga om trafiksäkerhet
- Bestämma sin ambitionsnivå och prioritera åtgärder
- Inventera tänkbara indikatorer för att sätta upp mål, följa upp och förbättra sitt trafiksäkerhetsarbete, samt att integrera detta i sitt befintliga hållbarhetsarbete

Under projektets gång har förslag på olika indikatorer tagits fram som kan anpassas till olika organisationers trafiksäkerhetsförbättrande arbete utvecklats.

Tre fallstudier har genomförts, vilka vi hoppas ska inspirera andra organisationer att komma i gång med sitt trafiksäkerhetsarbete.

1.1.1 Avgränsningar

Projektet har fokuserat på att ta fram ett verktyg som kan stötta en organisation, oavsett om den är offentlig eller privat, stor eller liten, till att bättre integrera trafiksäkerhet i alla sina verksamheter. Detta har inneburit att projektet inte täckt alla aspekter av trafiksäkerhet eller hållbarhetsarbete i stort, utan snarare koncentrerat sig på den specifika processen för identifiering av påverkan, inventering, rapportering och förbättring av det trafiksäkerhetsrelaterade arbetet inom en organisation. Andra områden som lagstiftning, bredare samhällsengagemang eller teknisk utveckling av till exempel fordonssäkerhetssystem har inte varit i fokus för detta projekt.

1.2 Kunskapsläge

Nästan alla verksamheter genererar transporter och resor och har därför en trafiksäkerhetspåverkan på samhället. En genomgång av Kullgren et al. (2023) visade att av trafikolyckorna med dödlig utgång år 2019 var nästan hälften arbetsrelaterade. En olycka definierades som arbetsplatsrelaterad om minst en av de inblandade trafikanterna befann sig i tjänst eller på väg till sitt arbete. I Stockholmsdeklarationen⁵ uppmanas privata och offentliga aktörer att ta ansvar för sin trafiksäkerhetspåverkan och inkludera den i sin hållbarhetsrapportering. Privata och offentliga organisationer uppmanas även att inkludera trafiksäkerhetskrav i sina upphandlingar.

Att inkludera trafiksäkerhet i hållbarhetsredovisningen möjliggör för synergier mellan olika hållbarhetsaspekter samt minskar risken för eventuellt dubbelarbete, enligt Wennberg, Odbacke, Hyllenius Mattisson & Lundgren (2022). Det är dock få företag som ser på trafiksäkerhet som en hållbarhetsfråga i nuläget. Enligt Dahlqvist & Frost (2023) saknas det tydlig vägledning för hur trafiksäkerhet ska hanteras inom hållbarhetsrapportering. Som exempel tar de upp Svensk Standard SS 854000:2021 "Styrning och ledning för hållbar utveckling i kommuner och regioner"⁶ som inte inkluderar någonting om trafiksäkerhet.

För att underlätta för verksamheter att lyfta in trafiksäkerhet i sitt hållbarhetsarbete bör trafiksäkerhet ingå i standarder för hållbarhet för att de ska kunna integreras, enligt Wennberg et al (2022).

Få företag ser idag fördelarna med att arbeta proaktivt med trafiksäkerhet. Krav och uppföljning vid upphandling kan därför vara starka drivkrafter för trafiksäkerhet.

⁵ [Stockholm Declaration – Regeringen.se](https://www.regeringen.se/stockholm-deklaration)

⁶ [Svensk Standard SS 854000:2021 Styrning och ledning för hållbar utveckling i kommuner och regioner, 2021](https://www.ssi.se/standard/ss-854000-2021)

Trafiksäkerhetskrav förekommer ofta vid upphandling men det finns svårigheter i att följa upp hur dessa krav uppfylls. Lidestam et al. (2023) skriver att det finns ett behov av att standardisera vilka krav som ställs vid upphandling samt hur de ska följas upp och hur eventuella avvikelser ska hanteras.

Det är dock inte alla organisationer som är skyldiga att upprätta hållbarhetsrapporteringar. Mindre företag har inte dessa krav. De kan dock fortfarande bedriva verksamhet som påverkar trafiksäkerheten i samhället och kan gynnas av ett trafiksäkerhetsarbete.

En strategi för att företag ska arbeta systematiskt med trafiksäkerhet har tagits fram av Nævestad, Elvebakk och Phillips (2018). Deras "säkerhetstrappa" riktar sig mot transportföretag och bygger på åtgärder som ger effekt på trafiksäkerheten men som fortfarande är realistiska för mindre företag att genomföra utan att kräva för mycket resurser. Följden på trappstegen motiveras av hur genomförbara de är samt vilken genomslagskraft litteraturen indikerar att de har.

Trappstegen är följande:

1. Förankra arbetet med trafiksäkerhet hos ledning och anställda.
2. Uppföljning och kontroll av förarens hastigheter, körsätt och bältesanvändning. Införande av maximala hastigheter på 80 eller 85 km/h på tunga fordon. Utbildning av förare som fokuserar på att förare inser sina begränsningar och kör med mer försiktighet.
3. Arbetsrelaterade faktorer som påverkar trafiksäkerheten. Transportplanering som minimerar tidspress, stressnivåer och utmattning. Gruppdiskussioner som identifierar risker och åtgärder.
4. Införa safety managementsystem, exempelvis ISO 39001. Fungerande system för avvikelse- och händelserapportering. System för riskbedömning av arbetsuppgifter.

Enligt Nævestad, Elvebakk och Phillips (2018) är ledningens engagemang den mest grundläggande aspekten av att förbättra en organisations trafiksäkerhet. Om inte ledningen genuint stödjer de policys och trafiksäkerhetsåtgärder som bestämts och kommunicerar vikten av dem till de anställda som ska verkställa åtgärderna finns det en risk att de inte tas på allvar. Det är därför viktigt att de i ledarskapspositioner är medvetna om sitt inflytande på trafiksäkerheten.

Andra projekt, certifieringar, vägledning samt indikatorer:

Efter sökande har endast två projekt identifierats som ämnar utveckla en metod för rapportering av organisationers trafiksäkerhetsavtryck. Dessa är dels det föregående projektet Trafiksäkerhetsavtryck Del 1, dels FIA:s arbete med att utveckla Road Safety Index (Hjälmdahl et al. 2023; FIA 2022a; FIA 2022b).

FIA RS Index har ett stegvis tillvägagångssätt baserat på plan-do-check-act principer och standarden för ledningssystem för vägtrafiksäkerhet ISO 39001. Mycket vikt läggs vid att först analysera organisationens värdekedja som grund för vidare arbete med trafiksäkerheten. FIA RS Index värderar sedan organisationens åtaganden och policyer, antalet dödade och allvarligt skadade i organisationens värdekedja, åtgärdsplaner, uppföljning och organisationens säkerhetskultur. Det finns även ytterligare delar av värderingsmetoden för organisationer som producerar säkerhetsrelaterade varor och tjänster. FIA RS Index har även ambitionen att sammanfatta organisationers trafiksäkerhetsavtryck i form av poäng eller ett antal stjärnor (FIA 2022a; FIA 2022b).

Det finns desto mer att läsa om man breddar sig från just avtryck och i stället fokuserar på hur organisationer kan arbeta med trafiksäkerhet utan att sammanfatta till ett kvantifierat avtryck.

2012 lanserades ISO 39001 som är en internationell standard för ledningssystem för trafiksäkerhet. Standarden har kravställningar för hur ledningssystem för organisationer som bedriver verksamhet i vägtransportsystemet ska arbeta för att minska antalet som dör och skadas i transportsystemet. Kraven i standarden inkluderar att organisationer ska ta fram och införa en lämplig trafiksäkerhetspolicy samt sätta mål och åtgärdsplaner för trafiksäkerhet (Standard - Ledningssystem för vägtrafiksäkerhet - Krav med vägledning (ISO 39001:2012, IDT) SS-ISO 39001:2012 - Svenska institutet för standarder, SIS).⁷

Utöver ISO 39001 finns även certifieringen Fair Transport.⁸ Fair transport är transportnäringens hållbarhetscertifiering av godstransporter på väg. Certifieringen inkluderar trafiksäkerhet genom att mäta aspekter som alkohol och uppföljning av hastigheter.

Flera svenska myndigheter har utvecklat verktyg och vägledningar för arbete med trafiksäkerhet. SKR har tagit fram Trafiksäkerhetslyftet som syftar till att stödja kommunernas systematiska trafiksäkerhetsarbete. Trafikverket har material som vänder sig mot arbetsgivare och upphandlare av transporter.

1.2.1 Definition av trafiksäkerhetsavtryck

Trafiksäkerhetsavtryck är ett relativt nytt begrepp och det kan därför fortfarande finnas vissa variationer i hur det definieras.

I det föregående projektet, Trafiksäkerhetsavtryck Del 1, definierades det som "en rapportering av en organisations påverkan på trafiksäkerheten. Avtryck kan mätas på olika sätt men en gemensam nämnare bör vara antal omkomna och allvarligt skadade i trafiken som kan kopplas till den egna verksamheten" (Hjälmdahl et al. 2022, s. 11).

FIA RS Index använder den preliminära definitionen "Antalet dödade och allvarligt skadade personer till följd av trafikolyckor som inträffar inom en organisations hela värdekedja. Alla olyckor till följd av relevanta och signifikanta aktiviteter, tjänster och produkter bör inkluderas i beräkningen" (FIA 2022a, egen översättning).

Gemensamt är definitionen av trafiksäkerhetsavtryck som den påverkan en organisation har på trafiksäkerheten och att avtrycket bör mätas i antalet dödade och svårt skadade som kan kopplas till organisationens verksamhet. FIA betonar vikten av att hela värdekedjan ska ingå.

1.3 Metodbeskrivning

Projektet utfördes i form av fyra arbetsmoment.

- I det första arbetsmomentet utfördes en kunskapsuppdatering, där projektet hämtade information från tidigare projekt och forskning för att säkerställa att de koncept och metoder som utvecklades i projektet bygger på aktuell kunskap.

⁷ Standard - Ledningssystem för vägtrafiksäkerhet - Krav med vägledning (ISO 39001:2012, IDT) SS-ISO 39001:2012 - Svenska institutet för standarder, SIS

⁸ Fair Transport

- Arbetsmoment 2 bestod av att utforma verktyget och metoden baserat på den kunskap som samlats in.
- Inom arbetsmoment 3 genomfördes iterativa inventeringar av trafiksäkerhetsavtryck samt applicering av en första version av verktyget på tre av de medverkande organisationerna inom projektet, vilket gav både specifika resultat för varje organisation och underlag för vidare utveckling av verktyget.
- Slutligen, i arbetsmoment 4, konkretiserades metoden till en process och ett verktyg som en organisation kan använda för att förbättra sin trafiksäkerhet. Målet var att ta fram ett färdigt verktyg som är lättillgängligt och enkelt att använda för organisationer som vill förbättra sitt arbete med trafiksäkerhet.

2. Verktøget

Nedanför följer en beskrivning av verktøget som tagits fram inom projektet. Arbetet har innefattat att genomföra en initial behovsanalys i form av en litteraturstudie; dels för att genomföra en kunskapsöversikt kring området trafiksäkerhet och trafiksäkerhetssavtryck, dels för att identifiera en bra metodik för framtagningen av ett verktyg som kan stötta både offentliga och privata organisationer att arbeta med sin trafiksäkerhet.

Följande kravställning användes vid utvecklingen av verktøget.

- Verktøget ska kunna stötta en verksamhet i att beskriva sin värdekedja i termer av transportpåverkan
- Det ska vara enkelt att använda verktøget så att tröskeln för att påbörja arbetet med att förbättra sin trafiksäkerhet inte känns för hög
- Verktøget ska vara anpassningsbart så att det går att applicera oberoende av organisationens kompetens och mognadsgrad
- Verktøget ska kunna nyttjas av en organisation oavsett om organisationen är privat eller offentlig, stor eller liten

2.1 Trafiksäkerhetskompassen

I vårt arbete har vi utgått från Sustainable Development Goals (SDG) hållbarhetskompas och har anpassat den till vårt arbete. Nedan illustreras de fem steg i den process som anpassningen resulterade i. Den ursprungliga hållbarhetskompassen är utvecklad av GRI (Global Reporting Initiative), FN:s Global Compact och World Business Council for Sustainable Development (WBCSD) utifrån feedback som erhållits från företag, statliga myndigheter, akademiska institutioner och civilsamhällesorganisationer över hela världen.⁹

Trafiksäkerhet är en del av Agenda 2030 främst kopplat till *Mål 3.6. Halvering av antal döda i vägtrafiken* men också inbakat i andra mål som ett verktyg för att kunna möjliggöra det hållbara samhället och bidra till anständiga arbetsvillkor. Inom Agenda 2030 plattformen har flera verktyg tagits fram för att vägleda organisationer att kunna justera deras strategier samt att mäta och följa upp deras bidrag till hållbarhetsmålen. Kompassen är precis ett sådant verktyg som kan vägleda organisationer i sitt trafiksäkerhetsarbete och kan vara ett paraply för hela deras hållbarhetsarbete.

Under varje steg av vår kompass (figur 2) förklarar vi hur vårt verktyg stödjer organisationer i varje steg från att identifiera sin påverkan till hur de kan följa upp sitt arbete långsiktigt. Trafiksäkerhet är en av många hållbarhetsaspekter och bör behandlas i ett större sammanhang för att få kraft och verka.

Vägledningen som föreslås i kompassen innehåller fem steg för organisationer att få ut den fulla potentialen av deras hållbarhetsarbete utifrån ett trafiksäkerhetsperspektiv. Fokus ligger både i att kunna mäta sin påverkan på trafiksäkerhet och att kunna agera på den, vilket i detta sammanhang betyder att kunna identifiera samt förbättra en eventuell negativ påverkan på trafiksäkerhet.

⁹ [SDG Compass – A Guide for Business Action to Advance the Sustainable Development Goals](#)



Figur 1: Trafiksäkerhetskompassen, ett verktyg för att vägleda organisationer i sitt trafiksäkerhetsarbete (anpassad utifrån SDG kompassen)

2.1.1 Steg 1 – Identifiera sin påverkan på trafiksäkerhet

För att möjliggöra ett trafiksäkerhetsförbättrande arbete hos en organisation utan tidigare erfarenhet inom området är det relevant att tydliggöra hur dess verksamheter påverkar och påverkas av transportsystemet beroende på vilka aktiviteter som förekommer i organisationens värdekedja. Här behöver en organisation jobba brett för att kunna kartlägga hela sin verksamhet och identifiera transporter som skapas på grund av organisationen (t.ex. leveranser) och skapas av organisationen (t.ex. resor i tjänsten).

För att göra det enkelt för en organisation att identifiera sina påverkansområden tog vi fram en serie frågor som kopplar till vilka påverkansområden som kan vara aktuella för verksamheten. Frågorna och tillhörande påverkansområden går att se i figur 1 nedan.

De påverkansområden som behöver identifieras i detta steg är **Säkra resor i arbetet**, **Säkra resor till arbetet**, **Köper varor/tjänster som innebär transporter**, **Köper transporter** samt **Genererar transporter**.



Figur 2: Frågorna med tillhörande påverkansområden

Resultatet av detta steg är en lista på vilka påverkansmöjligheter organisationen har kopplat till trafiksäkerhet. Verktöget levererar ett antal frågor som stödjer en organisation i denna fas.

Motivering: Under detta projekt har vi kunnat observera att organisationer numera är vana att identifiera och jobba med sin miljöpåverkan. Det finns arbetsgrupper, uttalande ambitioner, verktyg för att mäta och följa upp uppsatta mål. All denna infrastruktur kan eller snarare bör återanvändas och utvidgas med fördel för att täcka trafiksäkerhetsarbete. Verktöget stödjer organisationer i att identifiera sin påverkan genom att leverera ett antal frågor som stödjer en organisation i att identifiera relevanta påverkansområden. Frågorna fungerar som en checklista där man tar ställning för varje område om det är en del av ens värdekedja eller inte.

2.1.2 Steg 2 – Definiera ambitionsnivå

Efter att en organisation definierat sitt påverkansområde är nästa steg att sätta upp ambitioner som organisationen står för. Vart vill organisationen vara om ett år? Om fem år? Ska den vara ledande? Dessa frågor behöver besvaras för att ha en riktning och kunna styra mot den. Ambitioner sätts från hela organisationen och förankras av den högsta ledningen.

Detta steg är av en mera strategisk karaktär där interna processer och ledningsgrupp behöver engagera sig. Ambitionsnivå tas fram baserad på organisations mål och vision.

Motivering: För att möjliggöra förbättringsarbete med frågan bör det sättas en ambitionsnivå. Många organisationer har redan tagit fram visioner och målsättningar för sitt hållbarhetsarbete. Från dessa och de relevanta påverkansområdena kan organisationen börja arbeta med att bestämma deras ambitionsnivåer för deras trafiksäkerhetspåverkan. Eftersom ledningens engagemang visats vara grundläggande för ett framgångsrikt trafiksäkerhetsförbättringsarbete är det viktigt att de stödjer ambitionen och kommunicerar vikten av arbetet.

2.1.3 Steg 3 – Inventering

När målen har satts upp är nästa steg i processen att inventera nuläget. Frågan som behöver besvaras är – Hur ser processen ut inom olika delar av organisationen?

För att kunna arbeta och följa upp verksamhetens trafiksäkerhetspåverkan används indikatorer. En indikator är ett mått som ska representera det som ska följas upp och används för att kunna redovisa eller bedöma måluppfyllelse.

Indikatorerna i verktyget som tagits fram i detta projekt kan delas in i utfallsindikatorer och andra trafiksäkerhetsrelaterade indikatorer. Utfallsindikatorn beskriver antal dödade och allvarligt skadade i verksamhetens värdekedja medan de andra trafiksäkerhetsrelaterade indikatorerna kan användas för att beskriva verksamhetens trafiksäkerhetspåverkan genom att följa aspekter som påverkar trafiksäkerheten. För att kunna säga något om effekter behöver det som mäts genom indikatorerna analyseras. Att ta fram indikatorer är en process och det är inte alltid att rätt indikatorer finns framtagna från början.

Enligt vårt tänk i projektet har vi utvecklat en lista på indikatorer (se Bilaga 2 "Indikatorer efter påverkansområde") som är baserad på vilken påverkansmöjlighet organisationen har. Indikatorerna i verktyget är uppdelade efter följande påverkansområden:

- Säkra resor i arbetet
- Säkra resor till arbetet
- Utför transporter (gods- eller persontransporter)
- Köper transporter och eller varor/tjänster som innebär transporter
- Genererar transporter

Input till indikatorerna som listas i verktyget kommer från litteratur, andra projekt, myndigheter, certifieringar och från projektgruppen. För en mer genomgående beskrivning av hur vi tagit fram våra indikatorer se Bilaga 1 "Val av indikatorer".

Outputen från ovanstående arbete kommer att resultera i att organisationen tagit fram en lista på indikatorer för varje påverkansområden. Organisationens jobbar aktivt att ta fram data och information för att kunna mäta dessa indikatorer. Här behöver man jobba tvärs med flera funktioner hos organisationen eftersom trafik, resor och transporter ofta är spridda över hela organisationen.

Motivering: Syftet med att dela upp indikatorerna efter påverkansområde är att kunna erbjuda ett anpassningsbart verktyg för en organisation att kunna inventera nuläget. En organisation som mestadels köper in transporter ska kunna föreslå relevanta indikatorer för att skaffa sig en tydlig bild på hur trafiksäkerhetsläget ser ut för just den delen av verksamheten. Ett annat exempel är om en organisation mestadels har anställda som kör i tjänst så föreslås indikatorer för att mäta just den delen.

2.1.4 Steg 4 – Integrering

Detta steg handlar om att ta fram en handlingsplan och börja implementera det nödvändiga arbetet som har identifierats.

Efter att indikatorer valts ut av organisationen och nuvarande status tagits fram genom en inventering av nuläget är nästa steg att påbörja det trafiksäkerhetsförbättrande arbetet. Här behöver organisationen definiera vilka resurser som finns för att genomföra arbetet, vilka har ansvar för olika delar, ta fram en tidsram och sätta deadline när aktiviteter ska bli genomförda. För att göra detta behöver organisationen ta fram en handlingsplan för hur de ska arbeta för att förbättra sina indikatorer och genom det förbättra sin trafiksäkerhetspåverkan.

I handlingsplanen bör organisationen bestämma åtgärder, tilldela resurser samt fördela ansvar för genomförandet. Det är även viktigt att sätta en tidsram för genomförandet av åtgärderna samt bestämma när och hur uppföljningen av åtgärderna ska ske.

Motivering: Trafiksäkerhet bör, liksom det övriga hållbarhetsarbetet hos en organisation, integreras i organisationens verksamhet.

2.1.5 Steg 5 – Rapportering och uppföljning

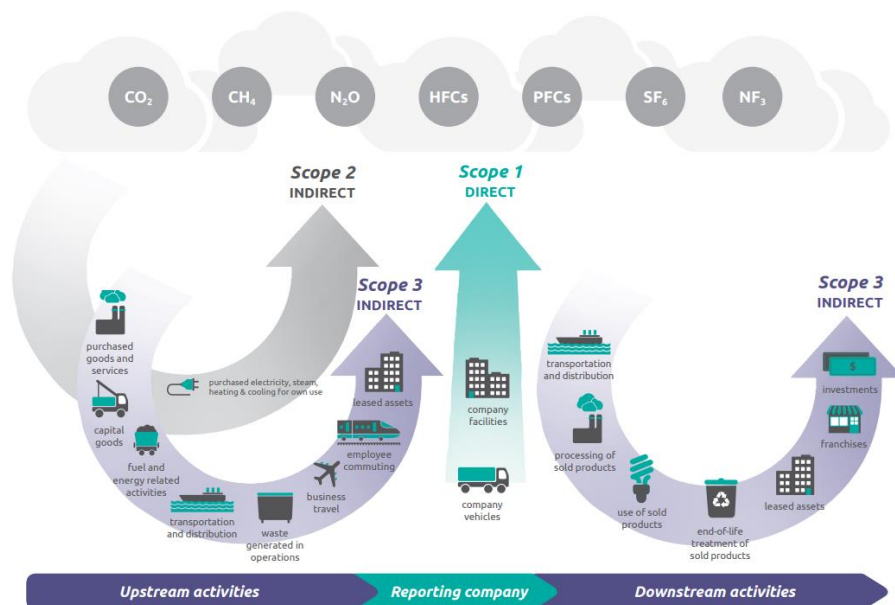
Slutresultatet från processen att ta fram sitt trafiksäkerhetsavtryck är ett antal indikatorer baserade på påverkansmöjligheter som mäts och följs upp med jämna mellanrum. Rapporteringen anses som en del av en större hållbarhetsrapportering. När det gäller trafiksäkerhet finns det än så länge inte någon standard för rapportering som ingår inom någon global rapporteringsstandard. Indikatorerna som tagits fram i de tidigare stegen används för att mäta ett nuläge och ett efterläge. Rapportering görs centralt inom organisationen med stöd från olika funktioner. Uppföljning görs av den ansvarige för att på ett systematiskt sätt följa utvecklingen och styra mot en mindre påverkan på antal döda och skadade i trafiken utifrån den egna verksamheten.

Motivering: Ett förbättringsarbete kräver oftast en cyklisk process vilket gör uppföljningen av arbetet viktigt. Uppföljningen av arbetet kan ske i form av en rapport där utvecklingen följs upp och analyseras. Rapportering i sig kan även vara ett verktyg för att kommunicera trafiksäkerhetsarbetet inom organisationen samt bekräfta organisationens åtagande. Offentlig rapportering av en organisations hållbarhetsarbete används i flera fall för att driva organisationers hållbarhetsarbete i näringslivet. Eftersom trafiksäkerhet inkluderas i Agenda 2030 bör organisationens trafiksäkerhetsarbete redovisas i deras hållbarhetsrapportering i de fall en sådan rapportering genomförs.

2.2 Att beskriva sin värdekedja

Kartläggningen av en organisations aktiviteter, dess värdekedja, är en av grundpelarna för att kunna identifiera en organisations påverkan på sin omvärld såsom miljö eller trafiksäkerhet. För att kunna genomföra nödvändiga förändringar behöver organisationen identifiera vilka deras påverkansmöjligheter är baserade på deras aktiviteter.

Inom projektet har vi identifierat två synsätt som vi har diskuterat i våra fallstudier och som visualiseras i figur 3.



Figur 3: Illustration av en organisationsvärdekedja (WRI, 2013).¹⁰

Kronologisk beskrivning

Här utgår man ifrån uppströms, egna aktiviteter och nedströms.

Uppströms är aktiviteter som sker tidigt i processen och kan vara energiförsörjning och material för tillverkande verksamhet eller transport inom handeln. Dessa aktiviteter innehåller en beskrivning av själva aktiviteter men också vilka människor som är inblandade, d.v.s. samarbetspartner, underleverantör, tredje part.

Egna aktiviteter är aktiviteter som organisationer äger rådighet över och kan agera direkt på såsom personalen, egna byggnader, fabriker, fordon och tillverkade produkter. Här är det enbart den egna processen som styr hur man jobbar med frågan.

¹⁰ [World Resources Institute \(2013\). Technical Guidance for Calculating Scope 3 Emissions. Supplement to the Corporate Value Chain \(Scope 3\) Accounting & Reporting Standard \(version 1.0\)](#)

Nedströms innehåller aktiviteter som kommer från egna aktiviteter, det kan vara en produkt som ska levereras, en tjänst som ska säljs till kund eller sprida kunskap när det gäller högskolor. Här ingår ofta omfattande transporter av både varor och personer.

Beskrivning i termer av tillämpningsområde (Scope)

Miljöarbete som har pågått länge har utvecklat en metodologi för organisation att beräkna sitt utsläpp av växthusgaser som kallas "Green House Gas Protocol". GHG-protokollet, lanserades 1998 som ett globalt standardramverk för mätning och hantering av växthusgasutsläpp från verksamheter och värdekedjor i privat och offentlig sektor. Metoden har utvecklats i flera omgångar där essens är de tre olika tillämpningsområden så kallad "scope".

Enligt GHG-protokollet är grundtanken bakom denna kategorisering att "hjälpa till att avgränsa direkta och indirekta utsläppskällor" och att "säkerställa att två eller flera företag inte redovisar samma utsläpp.

"Scope 1" omfattar direkta utsläpp från källor som ägs eller kontrolleras av företaget.

"Scope 2" omfattar indirekta växthusgasutsläpp från inköpt eller anskaffad energi.

"Scope 3" omfattar alla indirekta utsläpp som uppstår i det rapporterade företags värdekedja.

Denna fördelning kan anpassas till trafiksäkerhet. Även om metodiken är välutvecklad är det inte helt trivialt att ordna och samordna olika tillämpningsområden och det kräver en betydande arbetsinsats för att landa i en beskrivning som organisation kan använda sig av för att kunna identifiera sitt påverkansområde.

Varje organisation som önskar identifiera sitt påverkansområde behöver hitta ett eget sätt att beskriva sin värdekedja. De ovannämnda metoderna är inspirerade av väl utforskade sätt att utföra detta. För att kunna täcka hela verksamheten behöver organisationen jobba med flera funktioner och samarbeta för att vara heltäckande. Denna kartläggning är en avgörande fas för hela arbetet eftersom den utgör grunden för att kunna identifiera en organisations påverkansområden.

3. Fallstudier

Verktuget som tagits fram i projektet testades på tre av projektdeltagarnas organisationer vilket dokumenterades i form av fallstudier.

Vi använde vi oss av Trafiksäkerhetskompassen och genomförde Steg 1, Steg 2 och Steg 3 av verktuget för varje organisation.

Vid **"Steg 1 – Identifiera sin påverkan på trafiksäkerhet"** var det vi i projektgruppen som identifierade organisationernas påverkansområden utifrån frågorna och informationen från de första interna workshoparna. Vår tolkning av organisationernas påverkansområden presenterades sedan för relevanta personer inom respektive organisation för att få bilden bekräftad.

Vid **"Steg 2 – Identifiera sin ambitionsnivå"** utförde vi i projektgruppen en kartläggning av våra respektive organisationers nuvarande ambitionsnivåer med koppling till trafiksäkerhet. Detta gjordes eftersom det inte var möjligt att involvera alla nödvändiga delar hos respektive organisation för att ta ställning kring ambitionsnivå.

Vid **"Steg 3 – Inventera sin trafiksäkerhetspåverkan"** valde vi i projektgruppen ut 4 – 6 relevanta indikatorer per påverkansområde. Detta gjordes för att hålla inventeringen på en överkomlig nivå för att det ska kunna vara enkelt för en organisation att starta inventeringen.

"Steg 4 – Integrering" och **"Steg 5 – Rapportering och uppföljning"** har inte genomförts inom detta projekt. Stegen kräver mer tid och resurser och är tänkta att genomföras i efterhand av den enskilda organisationen för att uppnå ett mer hållbart resultat. Rapportering och uppföljning görs regelbundet månadsvis, alternativt på årlig basis.

3.1 Chalmers Tekniska Högskola

Chalmers är ett tekniskt universitet med säte i Göteborg som bedriver forskning och utbildning i teknik och naturvetenskap. Med över 10 000 studenter och 3 000 anställda är universitetet en dynamisk gemenskap som strävar efter att lösa samhällets största utmaningar. Verksamheten är organiserad genom Chalmers tekniska högskola AB, ägt av Stiftelsen Chalmers tekniska högskola. Tre campusområden ingår: Campus Johanneberg, Campus Lindholmen och Onsala Rymdobservatoriet. Sedan universitetets grundande år 1829 har ingenjörer, arkitekter och sjöbefäl utbildats, och forskningen fortsätter att vara i framkant för att forma framtiden under devisen "Forskning och utbildning för en bättre värld".

Hållbarhetsarbetet på Chalmers

Chalmers systematiska hållbarhetsarbete grundar sig på visionen: "Chalmers – ett globalt framstående tekniskt universitet för en bättre värld." Alla verksamheter och åtgärder skall sträva mot att uppfylla denna vision och bidra till en mer hållbar värld.

Hållbarhetspolicyen är förankrad i Agenda 2030 och de globala målen för hållbar utveckling, samt Klimatramverket för universitet och högskolor. Genom att följa dessa ramar och

riktlinjer tar organisationen aktivt ansvar för att adressera de mest akuta globala utmaningarna och driva på för en hållbar utveckling.

Dessa principer och dokument utgör grunden för Chalmers arbete med att integrera hållbarhet i alla aspekter av verksamheten, och är en viktig del av åtagande för att forma en bättre och mer hållbar framtid.

Chalmers systematiska hållbarhetsarbete bygger på ett antal styrande dokument och riktlinjer som vägleder handlingar och beslut:

- **Chalmers Code of Conduct:** Detta dokument fastställer riktlinjer för hur Chalmers ledning och medarbetare ska agera och uppträda, både internt och externt, och är en central del av hållbarhetsarbetet.
- **Klimatstrategin:** Chalmers strategi för att minska sin klimatpåverkan är en central del av hållbarhetsarbete och beskriver de strategier och åtgärder som vidtas för att minska sin miljöpåverkan.
- **Resepolicy:** Genom att följa resepolicy strävar Chalmers efter att minimera sitt klimatavtryck genom att välja att resa på ett klimatsmart sätt.
- **Etikpolicy:** Etikpolicy anger hur anställda ska agera etiskt inom verksamheten och i relationer med studenter, finansiärer, leverantörer och andra intressenter.
- **Inköpspolicy:** Denna policy säkerställer att anställda tar hänsyn till hållbarhetsaspekter vid alla inköp och upphandlingar.
- **Policy för arbetsmiljö:** Chalmers strävar efter en arbetsmiljö som främjar trivsel, lika villkor, inkludering och individuell utveckling. Denna policy beskriver hur de arbetar för att uppnå detta mål.
- **Policy mot korruption:** Genom att följa policy mot korruption arbetar Chalmers aktivt för att förebygga mutor och korruption, både inom egen verksamhet och i samarbeten med externa parter.
- **Miljöledningssystemet:** Chalmers miljöledningssystem är utformat för att systematiskt utveckla verksamheten för att minska miljöbelastning och är en central del av hållbarhetsarbetet.

Inom EU kommer krav att redovisa sitt hållbarhetsarbete enligt Corporate Sustainability Reporting Directive - CSRD år 2025 ¹¹ med start stora företag. Syftet med det nya direktiv som blev antaget 2023 är att skaffa en standardisering för att rapportera sitt hållbarhetsarbete och kunna bli granskad på samma grund. Direktivet är delat inom tre standarder, så kallad ESRS - European Sustainability Reporting Standards – som täcker miljö, socialt, styrning och övergripande krav. Till sin hjälp har företagen en metod som kallas dubbel väsentlighetsanalys. Analysen tittar på påverkansväsentlighet och finansiell väsentlighet. Påverkansväsentlighet fokuserar på företagets påverkan på hållbarhetsfrågor och tar ett "inifrån-ut" perspektiv. Här inkluderas bedömningen av både positiva och negativa effekter som ett företags verksamhet har på människor och miljö. Beträffande finansiell väsentlighet beaktas hur externa hållbarhetsfrågor påverkar företaget ekonomiskt. Utgångspunkten görs utifrån identifierade risker samt möjlighet kopplade till olika hållbarhetsfrågor. En hållbarhetsfråga är väsentlig ur ett finansiellt perspektiv om den kan orsaka väsentlig finansiell påverkan på företagets utveckling.

Chalmers genomförde en dubbel väsentlighetsanalys år 2023. Resultatet av den visade att medarbetarnas hälsa, säkerhet samt arbetsvillkor bedömdes som en av de viktigaste hållbarhetsfrågorna. Även studenternas hälsa och säkerhet placerades bland högskolans

¹¹ [Corporate Sustainability Reporting Directive - CSRD år 2025](#)

väsentliga hållbarhetsfrågor. Detta ger därmed en utmärkt plattform att fokusera på trafiksäkerhet och förbättringar i detta avseende.

3.1.1 Arbetsgång

Frågan om trafiksäkerhetsavtrycket har flera infallsvinklar, bland annat arbetsmiljö, transporter in och ut från universitet och fordonsansvar, vilket gör att vi har arbetat brett med kontakter inom organisationen. Under projektets gång har vi involverat följande funktioner i dialog och inventering:

- Hållbarhetsfunktion, inklusive miljöexpert
- HR-funktion
- Arbetsmiljöfunktion
- Transportcentralen
- Serviceavdelningen (har hand om fordon som ägs av Chalmers)
- Studentkåren som stödjer studenter inom frågor kring fysisk och social miljö
- Transportcentralen som ansvarar för transport som görs med fordon
- Fastighetsbolag som underhåller byggnader på campusområden och övrig infrastruktur.

Arbetsgången kan sammanfattas i dessa steg:

1. En workshop för att kartlägga trafiksäkerhetsförbättrande aktiviteter som i nuläget genomförs, och dialog kring andra aktiviteter som skulle kunna vara rimliga att implementera.
2. Presentation av trafiksäkerhetskompassen och dialog kring en tidig version av verktyget som utvecklats i projektet.
3. Samtal med avdelningar på Chalmers för att identifiera vilka indikatorer som skulle kunna ha relevans för organisationen.
4. Presentation och dialog om verktyget tillsammans med övriga aktörer i projektet för att gemensamt reflektera över användbarheten och dess implementering i praktiken.

3.1.2 Applicering av verktyget

Steg 1: Identifiera påverkan på trafiksäkerhet

Chalmers har använt sig av en värdekedjebeskrivning i termer av uppströms, rapporterande bolag (d.v.s. Chalmers egna) och nedströms, se figur 4 ¹².

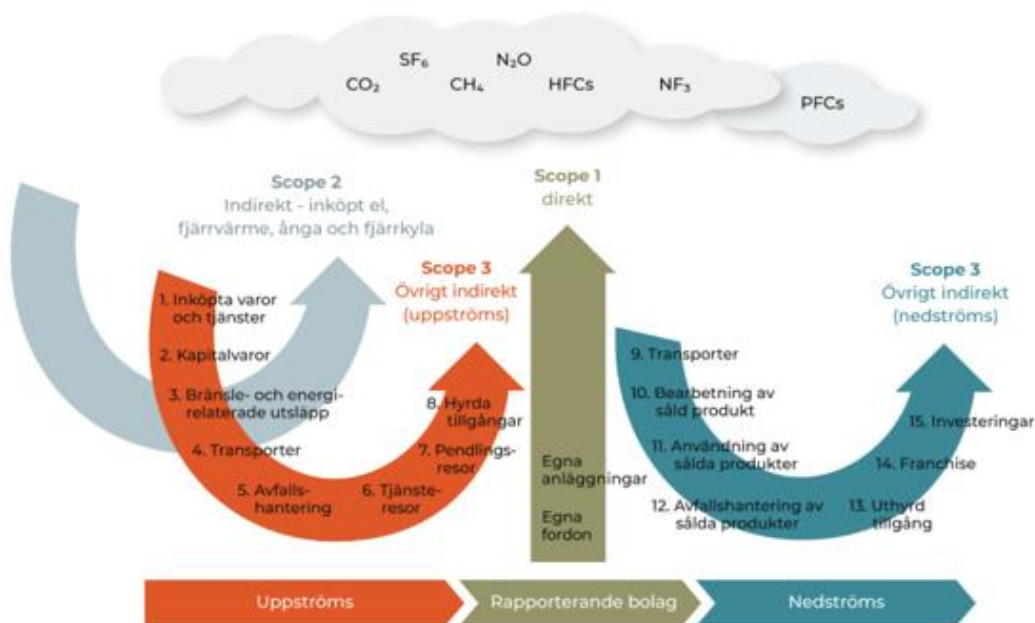
Nedan har vi tagit fram Chalmers påverkansmöjligheter genom hela sin värdekedja, vilka kan summeras enligt punkterna.

- **Uppströms** (inkommande transporter):
 - Chalmers har anställda som reser i tjänsten
 - Chalmers har anställda som pendlar till/från arbetet
 - Chalmers köper in transporter som, till exempel bussresor för konferensbesökare som Chalmers är värd för och åker till konferensmiddag eller annat studiebesök

¹² [Klimatbokslut 2023 \(chalmers.se\)](https://www.chalmers.se/klimatboks2023)

- Chalmers köper in varor och tjänster som innebär transporter såsom material, mat och städtjänster
- **Egen verksamhet:**
 - Chalmers har egna transporter med egna fordon.
 - Chalmers köper in fordon för att kunna utföra sin verksamhet
 - Chalmers har ansvar för campusområdes säkerhet
- **Nedströms** (av verksamheten genererade resor):
 - Chalmers verksamhet genererar resor från studenter på sina olika campus
 - Chalmers campus verksamhet har kunder, samarbetspartner och besökare

Bland anställda räknas både konsulter, projektanställda och deltidsarbetande. Värt att notera är att transporter finns uppströms och nedströms (se figur 4) vilket kan vara svårt att åtskiljas. Lärdomen för organisationer som beskriver sin värdekedja är att den behöver vara heltäckande. Sedan, var man väljer att placera olika områden kan vara en konsekvens av andra strategier inom organisationen och hur man är organiserad.



Figur 4: Illustration över utsläpp relaterade till en verksamhet och dess värdekedja, enligt GHG-protokollet ur Klimatbokslut 2023, Chalmers.

Den största potentialen för positiv påverkan återfinns sannolikt genom att inkludera trafiksäkerhet som en del i kravställningen vid upphandling av transporter och att influera studenter, anställda och besökare på Campus, till exempel att erbjuda möjligheter till säker cykling.

Steg 2: Definiera ambitionsnivå

För närvarande har Chalmers inte fastställt en specifik ambitionsnivå för trafiksäkerhet, och organisationen strävar efter att fortsätta driva detta arbete internt. Det är viktigt att notera att som en del av organisationer som omfattas av Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD) kommer vi behöva definiera en tydlig ambitionsnivå för trafiksäkerhet. Detta är en EU-förordning som kräver att stora företag, inklusive statliga institutioner som Chalmers, redovisar sin hållbarhetsprestanda på ett enhetligt och strukturerat sätt. Detta kommer att vara en viktig del av vår fortsatta hållbarhetsstrategi och engagemang för att säkerställa att trafiksäkerheten för universitetets anställda och studenter förbättras kontinuerligt.

Steg 3: Inventering av passande indikatorer för mätning och uppföljning

Inom ramen för projektet inventerade vi en rad indikatorer som skulle kunna passa organisationen att fokusera sin mätning och uppföljning på, med syfte att förbättra sitt trafiksäkerhetsarbete. Nedan presenterar vi ett urval av dessa:

Tabell 1 Indikatorer för Chalmers Tekniska Högskola

Påverkans- område		Indikatorer
Uppströms	Säkra resor i arbetet	Anställda som reser i tjänsten - Antal anställda döda/skadade på väg i arbete per transportslag. - Trafiksäkerhetspolicy för anställda där följande ingår - Användning av säkerhetsutrustning (bälte, hjälm, ljus, vinterdäck, reflexer) - Förbud mot alkohol/droger i trafiken - Policy som motverkar utmattning /trötthet/stress (genom till exempel schemaläggning etc) Transporter med egna fordon Antal döda/skadade under egna transporter per transportslag. Chalmers köper in fordon för att kunna genomföra verksamhet
	Säkra resor till och från arbetet	Anställda som pendlar till/från arbetet Antal anställda döda/skadade på väg t/f arbete per transportslag. Konsulter som pendlar till/från arbetet Antal anställda döda/skadade på väg t/f arbete per transportslag.
	Köper in transporter	Chalmers köper in transporter Till exempel bussresor för konferensbesökare som Chalmers är värd för och åker till konferensmiddag eller annat studiebesök. Antal döda/skadade under köpta transporter per transportslag.
	Köper in varor/tjänster som innebär transporter	Inköp av varor och tjänster som innebär transporter såsom material, mat och städtjänster. Antal döda/skadade under transporter av köpta varor och tjänster per transportslag.
Egen verksamhet		Campusområdet Drift och underhåll på campusområde för säkra transporter och resor med gång, cykel och fordon.

		Inköp av fordon Antal fordon som har högst säkerhetsprestanda.
Nedströms	Genererar transporter	Tredje partspåverkan Studenters resor till, från och på Campus Antal döda/skadade studenter till och från Chalmers Campus per transportslag. Kunders, samarbetspartners och besökares resor till och från Campus Antal döda/skadade [inte studenter] till och från Chalmers Campus per transportslag.

3.1.3 Reflektioner och slutsatser

Nedanför följer ett antal slutsatser inklusive rekommendationer för en väg framåt och för en tydligare implementering av trafiksäkerhet i hållbarhetsagendan på Chalmers.

1. Integration av trafiksäkerhet i hållbarhetsarbetet

Det finns en betydande möjlighet att sammanföra trafiksäkerhetsaspekter i hållbarhetsarbetet. Genom att belysa resultaten från väsentlighetsanalysen, där säkerhet är topp prioriterat, kan vi tydligt visa hur trafiksäkerhet är en integrerad del av hållbarhetsinsatserna.

För att säkerställa en integrerad och holistisk syn på trafiksäkerhet kan vi föreslå att implementera åtgärder inom befintliga processer och arbetsströmmar vid Chalmers.

Nedan följer några exempel på hur trafiksäkerhet kan integreras i befintliga policys och riktlinjer:

- **Code of Conduct:** Inkludera tydliga riktlinjer och förväntningar för anställda och studenter när det gäller trafiksäkerhet. Detta kan innefatta uppmaningar att följa trafikregler, använda skydd som cykelhjälm och reflexer, och att vara medveten om risker och säkerhetsaspekter vid transporter till och från campus.
- **Klimatstrategin:** Genom att inkludera mål och åtgärder för att främja säkra och hållbara transportsätt, såsom kollektivtrafik, cykling och gång, kan man bidra till både minskad klimatpåverkan och förbättrad trafiksäkerhet samtidigt.
- **Resepolicyn:** Integrera krav på säkra transportmedel och rutiner för resande på samma sätt som man redan jobbar med miljöaspekter, samt erbjuda incitament för att välja trafiksäkra alternativ, som exempelvis bussresor.
- **Etikpolicyn:** Genom att inkludera principer för respekt och hänsyn i trafiksituationer, såsom att visa hänsyn till andra trafikanter och att undvika riskfyllda beteenden, kan vi främja en etisk och säker trafikmiljö.
- **Inköpspolicyn:** Säkerställ att leverantörer och entreprenörer följer definierade trafiksäkerhetsstandarder vid transport av varor och tjänster till och från Chalmers. Här är upphandling ett kraftfullt verktyg som man kan med fördel använda sig av. Genom att ställa tydliga krav vid upphandlingar, såsom att upphandla busstransporter som håller en hög säkerhetsgrad eller att enbart 5 stjärniga personbilar används av personalen kan vi göra betydande framsteg för att främja trafiksäkerhet.
- **Policy för arbetsmiljö:** Genom att inkludera åtgärder för att främja säkra och hälsosamma transportsätt till och från arbetsplatsen, samt att tillhandahålla

resurser och stöd för anställda som reser säkert, kan vi skapa en arbetsmiljö där trafiksäkerhet är prioriterad och främjas aktivt.

2. Användning av befintliga hållbarhetsverktyg

Dra nytta av befintliga hållbarhetsverktyg och arbetssätt för att mäta trafiksäkerhet, till exempel genom att rapportera incidenter och analysera data för att identifiera områden för förbättring.

3. Samarbete inom organisationen

Genom att arbeta i nätverk och samla lämpliga personer i en arbetsgrupp kan insatser effektivt samordnas för att förbättra trafiksäkerheten.

4. Ledningens engagemang

Ledningens engagemang är avgörande för att prioritera trafiksäkerhetsfrågor och säkerställa att resurser och stöd tillhandahålls för att genomföra åtgärder. Den låga mognadsgraden av trafiksäkerhetskrav försvårar att uppnå ledningens engagemang i frågan. Genom att arbeta med trafiksäkerhet som en del av hållbarhetsstrategin kan organisationen få medvind i frågan.

5. Identifiera ”långt hängande frukter”

Genom att börja med att identifiera och åtgärda enkla och snabbt genomförbara åtgärder kan vi snabbt göra märkbara förbättringar i trafiksäkerheten och komma i gång med arbetet.

6. Kravställning i upphandling

Kravställning i upphandling är ett kraftfullt verktyg som kan användas för att främja trafiksäkerheten. Genom att inkludera trafiksäkerhetskrav i våra upphandlingsprocesser kan vi öka medvetenheten och skapa incitament för leverantörer att prioritera trafiksäkerhet.

3.2 Lunds universitet

Lunds universitet bedriver forskning och utbildningar inom teknik, naturvetenskap, juridik, samhällsvetenskap, ekonomi, medicin, humaniora, teologi, konst, musik och teater. Med cirka 47 000 studenter och över 8 000 anställda bedriver universitetet sin verksamhet på totalt fyra orter i Skåne. Större delen av verksamheten sker i Lund men det finns även campus i Helsingborg, Malmö och Ljungbyhed.

Hållbarhetsarbetet på Lunds universitet

I universitetets hållbarhetspolicy går det att läsa om universitetets ambition att vara en drivkraft för hållbar utveckling och bidra till att genomförandet av hållbarhetsmålen i Agenda 2030. Universitetet skriver i flera ledande policys och strategiska dokument att de ska ”förstå, förklara och bidra till att förbättra vår värld och människors villkor och därigenom vara en drivkraft för hållbar utveckling”. Universitetet rankades på en åttondeplats i QS World University Rankings: Sustainability som utvärderar universitetens sociala och klimatpåverkan som utbildnings- och forskningsinstitutioner.

Lunds universitet gör som statlig myndighet årlig redovisning av miljöledningsarbetet (Enligt förordning (2009:907) om miljöledning i statliga myndigheter). Det finns därmed kunskap och erfarenheter att arbeta med andra hållbarhetsfrågor i vilket trafiksäkerhet skulle kunna inorporeras som en ytterligare hållbarhetsaspekt.

Exempel på föreskrifter och policydokument som kan användas för att vägleda verksamheten:

- **Resepolicy:** Genom att följa resepolicy strävar Lunds universitet efter att minimera sitt klimatavtryck genom att välja att resa på ett klimatsmart sätt.
- **Arbetsmiljöpolicy:** Förutsättningen för en framgångsrik verksamhet är att medarbetare och studenter erbjuds en arbetsmiljö som är utvecklande, stimulerande, säker och trygg.
- **Miljöledningssystemet:** Samlar miljö- och hållbarhetsarbetet vid Lunds universitet.
- **Policy för hållbar utveckling:** Är utgångspunkten för universitetets miljö- och hållbarhetsarbete.
- **Strategi för hållbar utveckling för Lunds universitet 2019–2026:** Syftar till att ge universitetets hållbara arbete riktning och fastställa övergripande målbilder för utvecklingen.
- **Hållbarhetsplan för Lunds universitet 2020–2026:** I planen formulerar och fastställer universitetet hållbarhetsmål och åtgärder för hållbarhetsarbetet.

3.2.1 Arbetsgång

Under projektets gång har följande avdelningar och funktioner varit involverade i dialog eller inventering:

- Arbetsmiljöfunktion
- Inköps- och upphandlingsfunktion
- Sektion LU Byggnad, både som hållbarhetsfunktion och som universitetets avtalspart gentemot lokalernas fastighetsägare
- Sektion LU Service, driver verksamhet som innebär transporter, till exempel post- och budhantering inom universitetet
- Studenthälsan, arbetar med att främja studenters hälsa genom förebyggande insatser samt genom att erbjuda stöd till de som drabbats av studierelaterad ohälsa
- Studentkårer, stödjer studenter inom frågor kring fysisk och social miljö
- Dokumenthanteringsfunktion

Arbetsgången kan sammanfattas genom följande steg:

- Samtal med avdelningar och funktioner runt på Lunds universitet för att kartlägga trafiksäkerhetsförbättrande aktiviteter som i nuläget genomförs, och dialog kring andra aktiviteter som skulle kunna vara rimliga att implementera
- Samtal med avdelningar och funktioner för att identifiera vilka indikatorer som skulle kunna ha relevans för organisationen
- Samtal med avdelningar och funktioner för att utföra inventering av indikatorer

3.2.2 Applicering av verktyget

Steg 1 Identifiera påverkan på trafiksäkerhet

Under appliceringen av verktyget för Lunds universitet användes främst begreppen direkt och indirekt påverkan. Inom dessa identifierades följande påverkansområden:

- **Direkt påverkan:**
 - LU har anställda som reser i tjänsten
 - LU har anställda som pendlar till/från arbetet
 - LU har utför transporter med egna eller leasade fordon
- **Indirekt påverkan:**
 - LU köper in resor med till exempel buss för att kunna genomföra verksamheten
 - LU köper in varor och tjänster som innebär transporter (till exempel material, mat, avfallshantering)
 - Genererade transporter (främst studenters transporter men även andra besökare)

De transporter som Lunds universitet utför och som har en direkt påverkan är främst de resor som anställda genomför i tjänsten, det vill säga påverkansområdet "Säkra resor i arbetet". Det sker transporter med motorfordon inom delar av LU:s verksamhet, till exempel LU Service som bland annat sköter post- och budhantering samt lokalvård på universitetet. Denna verksamhet är dock relativt begränsad och den större delen transporter som anställda gör under sin arbetstid är de anställdas tjänsteresor samt de kortare transporter som sker när anställda ska ta sig mellan olika byggnader och olika delar av universitetsområdet. De kortare transportererna sker antagligen till stor del med cykel eller till fots.

En större bredd transporter faller under indirekt påverkan från Lunds universitet. En stor del resor genereras dagligen då studenter och anställda transporterar sig till universitetets campusområden. Det sker även många transporter på grund av leveranser av varor och andra tjänster inom universitetsområdet. Dessa transporter ska även ofta samexistera. Det finns en betydande mängd infrastruktur inom universitetsområdet där anställda och studenter transporterar sig dagligen. Universitetet även som "kund" till fastighetsägarna har ett visst inflytande på säkerheten i universitetsområdet.

Den största potentialen för positiv påverkan återfinns sannolikt i upphandling som innebär transporter och att influera studenters och anställdas pendlingsresor.

Steg 2 Definiera ambitionsnivå

I nuläget har Lunds universitet inte målsättningar eller ambitioner som specifikt berör trafiksäkerhet. Universitetet har dock höga ambitioner för det generella hållbarhetsarbetet samt bestämda målsättningar som kan relateras till trafiksäkerhet.

Steg 3 Inventering av passande indikatorer för mätning och uppföljning

Inom ramen för projektet inventerade vi en rad indikatorer som skulle kunna passa organisationen att fokusera sin mätning och uppföljning på, med syfte att förbättra sitt trafiksäkerhetsarbete. Nedan presenterar vi ett urval av dessa.

Tabell 2 Indikatorer för Lunds universitet

Påverkansfaktorer		Indikatorer	Svar eller kommentar
Direkt påverkan	Säkra resor i arbetet	Antal anställda som skadats eller dödats i transporter under arbetet (per transportmedel)	I nuläget går det att hitta information hur många skador och tillbud som involverat fordon. Ingen information om fotgängares singelolyckor som skett i tjänst.
		Säkra (egna och leasade) motorfordon. 5 stjärnor Euro NCAP eller motsvarande. Alkolås	Enligt förordning (2020:486) om miljö- och trafiksäkerhetskrav för myndigheters bilar ska personbilar som en myndighet köper eller ingår leasingavtal ha 5 stjärnor i EuroNCAP eller motsvarande samt alkolås. Alla myndigheteters bilar inköpta innan förordningen ska utrustas med alkolås innan årsskiftet 2024/2025.
		Ställs det säkerhetskrav på hyrda motorfordon?	Ja. Upphandling av hyrbilar ska följa statligt ramavtal. Hyrbilar ska ha 5 stjärnor i Euro NCAP eller motsvarande (får ej ha utfärdats längre tid tillbaka än fem år).
		Säkra tjänstecyklar (cykelljus, reflexer, vinterdäck, regelbundet underhåll)	Det finns i nuläget ingen gemensam strategi för hur tjänstecyklar på universitetet ska hanteras.
		Säkerhetsutrustning till cykelresor i tjänst (cykelhjälm, reflexer)	Inga krav eller samlad information om tillgänglig säkerhetsutrustning.
	Säkra resor till arbetet	Antal anställda som skadats eller dödats i transporter på väg till arbetet (per transportmedel)	Information om antal rapporterade färdolyckor finns. Ingen information om vilka färdmedel går att ta del av i nuläget.
		Finns det säkerhetsutrustning som även kan användas till personliga cyklar?	Nej.
		Utbildning i Trafiksäkerhet? (och andel personer som genomfört utbildningen?)	Nej.
		Finns det möjlighet för lättare service av privat cykel?	Inget gemensamt ramverk. Finns cykelpumpar omkring på universitetsområdet.
		Förs det en dialog med medarbetarna om säkert resande till och från arbetet och hur arbetsgivaren kan stötta det?	Nej.
Indirekt påverkan	Köper varor/tjänster som innebär transporter	Vid upphandling ställs krav på att utförarna certifierade med ISO 39001, Fair Transport eller liknande standard?	Nej.

		Trafiksäkerhetskrav ställs vid upphandling av varor/tjänster?	Nej.
		Ställs krav på att utföraren av transporter genomför och redovisar resultat av egenkontroller av hur ställda trafiksäkerhetskrav efterlevs?	Nej.
		Görs regelbunden uppföljning av hur väl trafiksäkerhetsrelaterade krav/rutiner efterlevs?	Nej.
	Köper person- eller godstransporter	Vid upphandling ställs krav på att utförarna certifierade med ISO 39001, Fair Transport eller liknande standard?	Nej.
		Trafiksäkerhetskrav ställs vid upphandling av transporter?	Vid upphandling av busstransporter följs Buss Nordic som är en gemensam uppsättning funktionskrav för bussar. Statligt ramavtal för taxitjänster inkluderar att förarna är utbildade i trafiksäkerhet samt att anbudsgivarna har en trafiksäkerhetspolicy. Inga krav för godstransporter.
		Ställs krav på att utföraren av transporter genomför och redovisar resultat av egenkontroller av hur ställda trafiksäkerhetskrav efterlevs?	Inte av LU. Enligt statligt ramavtal för taxi ska trafiksäkerhetsarbetet vara öppet för insyn av Kammarkollegiet.
		Görs regelbunden uppföljning av hur väl trafiksäkerhetsrelaterade krav/rutiner efterlevs?	Inte av LU.
	Genererade transporter	Antal studenter som skadats eller dödats på i transporter på väg till schemalagda studier (per transportmedel)	Rapporterade färdolycksfall går att hitta eftersom de diarieförs men informationen samlas inte in och följs inte upp.
		Underhåll av infrastruktur inom campusområdet	Ansvar för underhåll åligger fastighetsägarna. Drift för att säkerställa säker access till lokalerna (t.ex. snöröjning, sandning etc.) regleras i hyresavtalet är fastighetsägarens ansvar.
		Förs det en dialog med studentorganisationer om trafiksäkerhet?	Nej (dock endast respons från två av nio studentkårer).

3.2.3 Reflektioner och slutsatser

En utmaning vid framtagandet av indikatorerna är storleken på Lunds universitets verksamhet och att aspekter som relaterar till trafiksäkerhet är spridd mellan avdelningar, institutioner och fakulteter. Det finns i nuläget ingen gemensam strategi eller samlad kunskap för hur dessa aspekter ska hanteras. Det finns till exempel en policy med förhållningsregler för hur anställda ska köra bil i tjänsten, men den är utformad och används endast av sektionen LU Service. Mycket av det som står i den policyn skulle även vara aktuellt för övriga anställda som ska köra i tjänst när de till exempel hyr en bil. För att undvika dubbelarbete och ta vara på existerande kunskap inom verksamheten bör hanteringen av trafiksäkerhetsaspekter kartläggas ytterligare och användas i framtagandet av gemensamma arbetssätt.

Trafiksäkerhet kan till stor del integreras med hållbarhetsarbetet som redan sker på universitetet. Framför allt bör den finnas i åtanke när universitetet sätter målsättningar för att ställa om hur de anställda reser till och från sin arbetsplats. När universitetet som arbetsgivare, uppmuntrar till aktiva färdmedel borde även åtgärder för trafiksäkerhet finnas med.

En tydlig möjlighet för att positivt påverka trafiksäkerheten i samhället som inte alls utnyttjas i nuläget är upphandling av varor och tjänster som innebär transporter. Det är en stor mängd transporter som sker på grund av universitetets verksamhet varje dag. Både universitetets anställda och studenter samt Lundabor i allmänhet skulle påverkas positivt av att till exempel leveranser sker av företag som arbetar aktivt med hastighetefterlevnad. Att lyfta trafiksäkerhet i upphandling kan även bidra med större förändringar genom att öka medvetenheten och skapa incitament för andra organisationer att prioritera trafiksäkerhet.

Efter samtal med personer runt om i universitetsförvaltningen kan vi även reflektera kring vikten av att vara tydliga med att använda ett gemensamt språk och definiera vad vi menar med trafiksäkerhet, trafikolyckor, och likande termer. Det är även viktigt att förklara hur verksamheten har en påverkan på trafiksäkerhet och att den både kan vara positiv och negativ.

3.3 Sweco

Sweco är ett privat arkitektur- och ingenjörskonsultbolag där över 22 000 experter årligen arbetar i fler än 150 000 projekt, varav cirka 29 000 i Sverige. Sweco erbjuder multidisciplinära tjänster inom segmenten: byggnader och stadsdelar; vatten, energi och industri; samt transportinfrastruktur. Verksamheten bedrivs genom åtta geografiska affärsområden som tillsammans täcker ett 15-tal marknader i Europa. Sweco bedriver även projektexport till länder världen över. Swecos strategi är att växa genom en kombination av förvärv och organisk tillväxt. De senaste 20 åren har Sweco genomfört fler än 160 förvärv.

Hållbarhetsarbetet på Sweco

Sweco har anslutit sig till "Business ambition for 1.5°C" och satt upp klimatmål i linje med vad som krävs för att begränsa den globala uppvärmningen till 1,5°C. Under 2022 lämnades Swecos klimatmål in för validering och godkännande av Science Based Targets initiative (SBTi). Under 2023 beslutade Sweco om en översyn av bolagets koncernmål för klimatneutralitet där mål och åtgärder ska tas fram för att påskynda omställningen inom bland annat Swecos mobilitet och kontor.

Swecos hållbarhetsarbete vilar på tre strategiska perspektiv där bolaget har möjlighet till direkt eller indirekt påverkan.

1. **Genomföra kundprojekt som bidrar till hållbar utveckling:** Sweco utför kundprojekt som bidrar till en hållbar utveckling genom att exempelvis utforma resurseffektiva och motståndskraftiga stadsdelar och byggnader, utveckla system för produktion, överföring och lagring av förnybar energi, minska klimatpåverkan från industrier, bygga ut och ställa om transportinfrastrukturer och värna om naturvärden och biologisk mångfald.
2. **Öka hållbarhetsprestandan i kundprojekten:** I nära dialog med kunder verkar Sweco för att ytterligare öka hållbarhetsprestandan i pågående projekt genom optimering av design, materialval, resurshantering och arbetsmetoder. Med hjälp av automation, digitala lösningar och AI kan Swecos experter föreslå lämpliga åtgärder för förbättrad hållbarhetsprestanda.
3. **Agera hållbart i Swecos verksamhet:** Sweco har ansvar att agera hållbart i sin egen verksamhet och fokus är att skapa värden för ägare och kunder, vara en attraktiv och motiverande arbetsplats för medarbetarna, minska verksamhetens miljöpåverkan samt följa affärsetiska och sociala riktlinjer. Bolagets övergripande koncernmål är att verksamheten ska vara klimatneutral senast 2040, med en halvering av utsläppen till 2030, samt att uppnå 40 procent andel kvinnor i koncernen senast 2040.

Sweco har som mål att bedriva den egna verksamheten hållbart, med minsta möjliga miljö- och klimatpåverkan, i en inkluderande kultur och utifrån en robust affärsetik.

Följande policy och processer på koncernövergripande nivå används för att vägleda verksamheten:

- **Sweco Code of Conduct:** Swecos uppförandekod är ett styrdokument som definierar hur medarbetare på Sweco ska agera sinsemellan, mot kunder, affärspartners, leverantörer, konkurrenter och myndigheter i varje situation där medarbetaren representerar Sweco. Koden utgör Swecos policy för kvalitet, miljö, hälsa, säkerhet samt mänskliga rättigheter och definierar Swecos företagsansvar i samhället.
- **Riktlinje för trafiksäkerhet:** Dessa riktlinjer specificerar Swecos Code of Conduct gällande arbetsmiljö och säkerhet vid tjänsteresor i trafikmiljö. Tjänsteresor har identifierats som en av Swecos vanligaste och återkommande arbetsmiljörisker och riktlinjerna omfattar därmed såväl motortrafik som oskyddade färdmedel och kollektivtrafik.
- **Klimatmålet 2040:** Sweco har sedan en tid målet att vara klimatneutrala senast år 2040 med en halvering av företagets klimatpåverkan till år 2030 jämfört med år 2020. Enligt Hagainiativets sammanställning ingår Sweco därmed i de 20 av de 100 största börsbolagen i Sverige som har halveringsmål i linje med vad vetenskapen säger krävs för att klara Parisavtalets klimatmål.
- **Mobilitets- och resepolicy:** Policyn är ett övergripande styrdokument för hur Sweco uppnår ett miljövänligt, effektivt och säkert resande med hänsyn tagen till arbetsmiljö och sociala faktorer som trygghet, jämställdhet och balans mellan arbete och fritid. Den omfattar även tillhörande aktiviteter som boende och konferens. Det genomgående temat är att hitta alternativa lösningar, planera resandet och dela på befintliga resurser. Policyn omfattar alla resor som görs i tjänsten och betalas av Sweco men ska även ses som vägledande för resor till och från arbetsplatsen.
- **Riktlinjer för inköp:** Riktlinjer för inköp är framtagna i syfte att bidra till Swecos övergripande verksamhetsmål och tar avstamp i Swecos hållbarhetsförklaring. Syftet är att underlätta för Swecos medarbetare att göra rätt.

- **Hållbarhetskrav för leverantörer:** Kraven handlar om att bidra till en hållbar utveckling och ta ansvar för att undvika att Sweco medverkar till dåliga arbetsförhållanden, korruption och miljöförstöring genom Swecos leverantörer.
- **Riktlinjer arbetsmiljö:** Swecos riktlinjer för arbetsmiljö samlar handfast och praktisk information för chef och medarbetare ska veta hur agera i olika frågor som berör arbetsmiljön. Utgångspunkten för arbetsmiljöarbetet är att arbetsgivaren ska verka för en god arbetsmiljö genom att förebygga risker i arbetet för att förhindra olycksfall och ohälsa. Alla tillbud och olyckor ska rapporteras till närmsta chef, och i Swecos system för rapportering av arbetsmiljöhändelser (IA-portalen).
- **Sweco@work:** Swecos ledningssystem Sweco@work ger grunden för en gemensam syn på Swecos verksamhet med fokus ett gemensamt synsätt med företagets kunder och företagets syn på kvalitetsarbete (kvalitets-, miljö- och arbetsmiljöstyrning). Syftet är att uppnå en minskad miljöpåverkan, lojala kunder och medarbetare och ett ökat ekonomiskt resultat.

Hållbarhetsredovisning hos Sweco

Hållbarhet är en integrerad del av Swecos affär och bolaget redovisar finansiella och icke-finansiella upplysningar i en årlig integrerad årsredovisning. Januari 2024 trädde EU:s nya direktiv om hållbarhetsrapportering (CSRD) i kraft. Sweco genomförde redan 2021 en väsentlighetsanalys för att identifiera de mest relevanta hållbarhetsfrågorna i sin värdekedja. Prioriteringen av de hållbarhetsfrågor som ingår i analyserna är vägledande för att förstå vilka områden Sweco har störst påverkan inom. Under 2023 gjordes en översiktlig granskning av analysen och de hållbarhetsfrågor som tidigare tilldelas högst prioritet bedömdes vara fortsatt relevanta; minskning av klimatpåverkan och klimatanpassning, energiomställning, cirkularitet, biologisk mångfald samt stadsplanering. Alla fem är områden där Sweco har stor möjlighet att bidra med expertis i kundprojekt.

Sweco arbetar kontinuerligt med att utveckla rapporteringen och presentera en övergripande och transparent information över bolagets hållbarhetsarbete. Under 2023 har information kopplat till bland annat bolagets koldioxidutsläpp, EU-taxonomin, arbetsvillkor samt affärsetik uppdaterats. Jämfört med 2020, som är Swecos basår för klimatrapportering, har även utsläppsnivåer och emissionsfaktorer uppdaterats för att bättre återspegla genomförda utsläppsjusteringar. Koncernmålet om klimatneutralitet senast 2040 är oförändrat.

3.3.1 Arbetsgång

Arbetet har fokuserat på att få till en dialog med personer ansvariga eller involverade i följande verksamheter hos den svenska delen av Sweco:

- Klimatrapportering inklusive rapportering av CO₂ från våra tjänsteresor
- Inköp- och upphandling
- Service av tjänstecyklar inklusive eventuell service av anställdas privata cyklar
- Trafiksäkerhet och arbetsmiljö
- Human Resources (HR) som har hand om personalarbetsvillkor
- Företagsfordon
- IA systemet (ett avvikelserapporteringssystem för att rapportera och hantera händelser som till exempel arbetsskador, tillbud och olyckor)

Arbetsgången kan sammanfattas i följande steg:

- Identifiering av relevanta personer att tillfråga hos Sweco

- Samtal med utpekade personer på Sweco kring Swecos trafiksäkerhetsarbete samt vilja att föra en dialog kring utvecklingen av passande indikatorer
- Utskick av ett första förslag på indikatorer för att mäta Swecos trafiksäkerhetsavtryck
- En första workshop för att diskutera förslag på indikatorer för att mäta Swecos trafiksäkerhetsavtryck
- En kartläggning av Swecos påverkansområde kopplat till trafiksäkerhet för att ta fram ett förslag på indikatorer anpassade till Swecos påverkansområde med syfte att inventera samt mäta Swecos trafiksäkerhetsavtryck
- Workshop med identifierade personer på Sweco för att diskutera framtagna indikatorer i fråga om vad som skulle kunna ha relevans för organisationen för att kunna mäta samt arbeta med sitt trafiksäkerhetsavtryck

3.3.2 Applicering av verktyget

Steg 1 Identifiera påverkan på trafiksäkerhet

Utifrån en kartläggning av Swecos verksamhet formulerades ett antal frågor med koppling till trafiksäkerhet. Dessa frågor användes sedan för att identifiera påverkansområden hos Sweco i termer av direkt påverkan, indirekt påverkan och tredjeparts påverkan.

Nedanför följer en redovisning av vilka påverkansområden och typ av påverkan på trafiksäkerhet som identifierades hos Sweco:

- **Direkt påverkan:**
 - Sweco har anställda som reser i tjänsten
 - Sweco har anställda som pendlar till/från arbetet
- **Indirekt påverkan:**
 - Sweco köper in resor med till exempel taxi för att kunna utföra sina tjänster (persontransporter)
 - Sweco köper in varor och tjänster som innebär transporter såsom material, mat och städtjänster
- **Tredje part:**
 - Swecos verksamhet har kunder, samarbetspartner och besökare som besöker kontoren dagligen

De resor och transporter som Sweco genomför som har en **direkt påverkan** på trafiksäkerhet är resor som anställda genomför i tjänsten samt till och från arbetet. En stor del resor genereras dagligen då anställda transporterar sig till och från sina respektive kontor.

De resor som Sweco köper in för att kunna utföra sina tjänster anses ha en **indirekt påverkan** på trafiksäkerhet eftersom det är utföraren av transporterna som köps in som anses ha påverkan på trafiksäkerheten. Det sker även transporter på grund av leveranser av varor och andra tjänster till och från Swecos kontor som även dom faller inom kategorin indirekt påverkan.

De resor som utförs av besökare till och från Swecos kontor anses vara av en **tredje part** med en tredjepartspåverkan på trafiksäkerhet.

Tjänsteresor har identifierats som en av Swecos vanligaste och återkommande arbetsmiljörisker vilket omfattar såväl motortrafik som oskyddade färdmedel och kollektivtrafik.

Steg 2 Definiera ambitionsnivå

Sweco framhåller att trafiksäkerhet är en integrerad del av företagets systematiska arbetsmiljöarbete. Varje grupp inom företaget genomför årliga riskbedömningar som inkluderar trafiksäkerhetsfrågor för olika transportmedel. Enligt riktlinjerna för trafiksäkerhet ska möjligheten att genomföra möten digitalt för att eliminera behovet av resor alltid prioriteras. Om riskerna med en resa anses stora, till exempel vid snöoväder, ska resan planeras om eller ställas in. Medarbetarens säkerhet ska alltid sättas först.

Alla tillbud och olyckor ska rapporteras till närmsta chef, och i Swecos system för rapportering av arbetsmiljöhändelser (IA-portalen), så snart som möjligt. IA-portalen tillhandahåller även stöd för riskhantering och arbetsmiljö på rapporterade olycksplatser.

Swecos trafiksäkerhetspolicy ställer krav på utrustning och säkerhet för företagets fordon, inklusive cyklar, personbilar, minibussar och tunga fordon. Detaljerade krav inkluderar utrustning som ringklocka, bromsar, belysning och dubbdäck för cyklar, samt säkerhetsfunktioner och underhållskrav för motorfordon.

Sweco har även en policy för trafiksäkerhet som ställer specifika krav på cykling i tjänsten och erbjuder cykeldagar med cykelservice på kontoren. På ett av Swecos kontor har man infört ett bokningssystem för cykelservice för att hantera tidigare kapacitetsproblem. En ny cykelverkstad har även öppnats för medarbetarna att serva sina cyklar. Inspirationen till verkstaden kom från en tävling som kontoret deltog i under 2023.

Det finns en ambition att genomföra riktade utbildningar till medarbetare på Sweco kopplat till trafiksäkerhet, framför allt till nya medarbetare.

Steg 3 Inventering av passande indikatorer för mätning och uppföljning

Utifrån steg 1 och 2 identifierades ett antal indikatorer som skulle kunna passa organisationen att fokusera sin mätning och uppföljning på, med syfte att förbättra sitt trafiksäkerhetsarbete. Nedan presenterar vi ett urval av dessa:

Påverkansfaktorer		Indikatorer	Svar eller kommentar
Direkt påverkan	Säkra resor i arbetet	Arbetar ni på ett systematiskt sätt för att trafiksäkra resor i tjänsten med utgångspunkt i policy, riktlinjer och handlingsplan?	Sweco arbetar systematiskt med att trafiksäkra resor inom tjänsten som en del i Swecos arbetsmiljöarbete. Alla grupper på Sweco riskbedömer årligen sin verksamhet. Arbetsdokumentet "Uppföljning av riskanalyser", alla arbetsgrupper på Sweco ska ha sett denna årligen.
		Ställer ni krav på hastighetsefterlevnad i verksamhetens policy och riktlinjer för resor i tjänsten? (explicita krav, inte bara att medarbetare ska "följa gällande lagar och regler")	Sweco ställer krav på hastighetsefterlevnad men följer inte upp.
		Ställer ni krav på att säkra fordon används vid tjänsteresor då privatfordon ska användas i tjänsten eller fordon ska hyras?	Sweco ställer krav på Euro NCAP – minst fyra eftersom transportbilar inte har Euro NCAP 5.

		Genomför ni utbildning i Trafiksäkerhet?	Det genomförs ingen specifik utbildning kring trafiksäkerhet. Det finns en pågående diskussion om utbildningar men inget konkret än.
		Tillhandahåller ni bra och ändamålsenliga tjänstecyklar? Det vill säga med effektiva bromsar, bra däck för säsongen, kedjeskydd, ringklocka, fungerande belysning fram och bak samt reflexer, att de är utrustade med rätt utrustning?	Sweco tillhandahåller bra och ändamålsenliga tjänstecyklar med effektiva bromsar, bra däck för säsongen, kedjeskydd, ringklocka, fungerande belysning fram och bak samt reflexer. Cyklarna är utrustade med rätt utrustning. Kan följas upp lokalt, görs inte idag men är fullt möjligt.
	Säkra resor till och från arbetet	Antal anställda som skadats eller dödats i transporter på väg till arbetet (per transportmedel)	Sweco har statistik på antalet skadade eller dödade i transporter på väg till arbetet (per transportmedel). Sweco använder sig av det webbaserade systemet "Informationssystem för arbetsmiljöhändelser", (IA) för rapporter av avvikelser i arbetsmiljön.
		Förs det en dialog med medarbetarna om säkert resande till och från arbetet och hur arbetsgivaren kan stötta det?	Dialog sker med medarbetare kring uppföljning av riskanalyser som delvis täcker pendling. Kontorspolycyn säger att anställda ska kunna åka kollektivt. Sweco ser hellre att man åker kollektivt eller med cykel.
		Har ni rutiner för rapportering av olycksfall och allvarliga tillbud vid resor i tjänsten och för resor till och från arbetet?	Det finns rutiner och det rapporteras. Fokus nu är att få medarbetarna att rapportera, svårt att följa upp.
		Erbjuder ni cykelservice av medarbetarnas egna cyklar som används för arbetspendling?	Lokala initiativ finns för att erbjuda cykelservice av medarbetarnas egna cyklar. Styr inte centralt.
		Följer ni upp och säkerställer att det finns utrustning för enkel cykelservice tillgänglig som medarbetarna kan använda på sina privata cyklar. Exempel kan vara kedjeolja och mikrofiberdukar för att rengöra drivlinan.	Lokala initiativ finns för uppföljning av att det finns utrustning för enkel cykelservice tillgänglig till medarbetarna. Ingen central uppföljning sker i nuläget.
		Finns information på hemsidan om hur man reser säkert och hållbart till arbetsplatsen?	Det finns information på hemsidan om hur man reser hållbart, men inte i kombination med att resa säkert.
Indirekt påverkan	Sweco köper in resor med till exempel taxi för att kunna genomföra verksamheten	Ställs krav på att utföraren av persontransporter är certifierad enligt ISO 39001 eller någon annan branschgemensam standard, eller kan visa på ett systematiskt trafiksäkerhetsarbete på annat sätt?	Sweco ställer inga krav på att utföraren av persontransporter är certifierad enligt ISO 39001 eller någon annan branschgemensam standard, eller kan visa på ett systematiskt trafiksäkerhetsarbete på annat sätt. Krav ställs på miljöpåverkan men inte trafiksäkerhet.

	(persontransporter)	Ställs krav på att utföraren av persontransporter genomför och redovisar resultat av egenkontroller av hur ställda trafiksäkerhetskrav efterlevs?	Sweco ställer inga krav på att utföraren av persontransporter genomför och redovisar resultat av egenkontroller av hur ställda trafiksäkerhetskrav efterlevs.
		Ställer ni trafiksäkerhetskrav i avtal med persontransportbolag? (till exempel krav på taxibolagets fordon och på hur fordonen framförs vad gäller hastighetsefterlevnad, bältesanvändning och andra relevanta trafiksäkerhetsfaktorer)	Sweco ställer inga trafiksäkerhetskrav i avtal med persontransportbolag utöver gällande lagkrav.
		Trafiksäkerhetskrav ställs vid upphandling? (till exempel krav på fordon och på hur fordonen framförs vad gäller hastighetsefterlevnad, bältesanvändning och andra relevanta trafiksäkerhetsfaktorer)	Sweco ställer inga trafiksäkerhetskrav vid upphandling.
		Ställs krav på att entreprenören eller utföraren av persontransporter/gods-transporter/tjänster har policy/policies kopplat till trafiksäkerhet som till exempel inkluderar hastighetsefterlevnad, nykterhet i trafik, bältesanvändning?	Sweco ställer delvist krav på att entreprenören eller utföraren av persontransporter/gods-transporter/tjänster har policy/policies kopplat till trafiksäkerhet. I taxiavtal ja, men inte som regel i upphandlade varor. Även indirekt via ISA-krav (internationell revisionsstandard).
	Sweco köper in varor och tjänster som innebär transporter såsom material, mat och städtjänster	För verksamheten dialog med transportköpare om hur krav och leveransförutsättningar påverkar möjligheten att utföra trafiksäkra transporter?	Det förs ingen dialog idag med transportköpare.
		Görs regelbunden uppföljning av hur väl trafiksäkerhetsrelaterade krav/rutiner efterlevs (vid inköp och upphandling)?	Det görs ingen regelbunden uppföljning av hur väl trafiksäkerhetsrelaterade krav/rutiner efterlevs (vid inköp och upphandling)
Tredje part	Genererade transporter	Följer ni upp antalet besökare till era kontor?	Sweco följer inte upp centralt antalet besökare till deras kontor.
		Uppmuntrar ni era besökare att resa säkert till era kontor?	Sweco uppmuntrar inte centralt besökare att resa säkert till Swecos kontor. En kommentar från Sweco är att möjligheten finns att i mötesinbjudan vara tydlig med hur en besökare kan ta sig till ett kontor.
		Uppmuntrar ni till Digitala möten?	Sweco uppmuntrar till digitala möten.

3.3.3 Reflektioner och slutsatser

Tjänsteresor har identifierats som en av Swecos vanligaste och mest återkommande arbetsmiljörisker vilket omfattar såväl motortrafik som oskyddade färdmedel och kollektivtrafik. Sweco har tydliga riktlinjer kring trafiksäkerhet som är gemensamma för hela

företaget. Riktlinjerna är en del av Swecos Code of Conduct och återfinns på den interna webbplatsen. Swecos riktlinjer för trafiksäkerhet har som syfte att styra valet av fordon samt beteende i trafiken. Det genomgående temat i policyn idag är att hitta alternativa lösningar, planera resandet och dela på befintliga resurser. Policyn omfattar alla resor som görs i tjänsten och betalas av Sweco men ska även ses som vägledande för resor till och från arbetsplatsen.

Det råder osäkerhet kring vilken ISO-standard som är aktuell för Sweco, och frågan om certifiering mot ISO 39001 diskuteras. Sweco har ett egenutvecklat ledningssystem *Sweco@Work* som det kan finnas intresse av att matcha mot andra ledningssystem. Ett alternativt är att integrera ISO 39001 inom *Sweco@Work*.

Arbetsinsats

Arbetsinsatsen som krävdes för att genomföra de tre stegen hos Sweco kan beskrivas på följande sätt:

- Det uppstod tidigt ett behov av att definiera trafiksäkerhetsavtryck för att tydligt kunna förklara vad syftet med våra indikatorer var.
- Det var inget större problem att identifiera relevanta personer att tillfråga hos Sweco. Desto svårare var det att hitta en gemensam tid för gemensamma möten som passade alla personer.
- En utmaning var att utforma ett första förslag på indikatorer som både var relevanta och mätbara och som fångade upp de viktigaste aspekterna av Swecos trafiksäkerhetspåverkan.
- Svårt att uppskatta hur lång tid det skulle kunna ta att fylla i alla indikatorer som berörde andelar eller mängder.

Rekommendationer

Nedanför följer ett antal rekommendationer på vidare steg som Sweco skulle kunna ta för en tydligare implementering av trafiksäkerhet både inom verksamheten och inom sitt hållbarhetsarbete.

1. Integrera trafiksäkerhet i det befintliga hållbarhetsarbetet

Sweco har goda förutsättningar att implementera trafiksäkerhetsperspektivet i det befintliga hållbarhetsarbetet. Genom att använda befintliga hållbarhetsverktyg och arbetssätt för mätning i samband med IA-systemet för incidentrapportering finns goda förutsättningar att implementera trafiksäkerhetsperspektivet i det pågående arbetet. En förbättringspotential skulle vara att tydligare marknadsföra riktlinjerna med koppling till hållbarhetsarbetet. En möjlig ingång är via Swecos mobilitets- och resepolicy som har potential att tydligare påvisa vikten av trafiksäkerhet som en del av hållbarhetsarbetet. En rekommendation är att trafiksäkerhetshöjande åtgärder eller lösningar bör finnas med samt tydliggöras i policyn.

2. Starta med "långt hängande frukter"

Identifiera långt hängande frukter och sätt i gång redan idag. Att besluta kring nyttjandet av ISO 39001 eller likande ledningssystem är ett exempel på en långt hängande frukt. Ett annat exempel på en aktivitet är de riktade utbildningar kring trafiksäkerhet för nya anställda som diskuteras.

3. Samarbeta både internt och externt

Etablera ett samarbete mellan flera funktioner för att vara heltäckande. Identifiera nyckelpersoner som kan driva arbetet vidare och etablera en arbetsgrupp, till exempel i form av en styrgrupp. Se även över om det kan behövas ett samarbete med externa aktörer som kan vara behjälpliga som är goda exempel.

4. Nyttja ledningens engagemang

Det finns ett stort intresse hos ledningen att arbeta med trafiksäkerhet. Riktlinjer för trafiksäkerhet finns på plats och mognadsgraden tycks hög för att arbeta mer proaktivt med trafiksäkerhetsförbättrande åtgärder.

5. Upphandling som verktyg att förbättra trafiksäkerhet

Kravställning i upphandling är ett kraftfullt verktyg som kan användas för att främja trafiksäkerheten. Sweco är ett stort företag med många kontor runt om i Sverige men även i resten av världen. Genom att inkludera trafiksäkerhetskrav i Swecos upphandlingsprocesser kan organisationen dels öka medvetenheten kring trafiksäkerheten i hela värdekedjan dels skapa incitament för leverantörer att prioritera trafiksäkerhet.

4. Slutsatser och rekommendationer

Syftet med detta projekt har varit att utveckla och skala upp konceptet trafiksäkerhetsavtryck till att bli ett mer tillgängligt och praktiskt koncept för både offentliga och privata organisationer genom att utveckla och utforma ett modulärt samt praktiskt tillämpbart verktyg för trafiksäkerhetsförbättrande arbete som går att anpassas utifrån varje organisations nuläge och ambitionsnivå.

Följande har tagits fram i projektet:

- En metodik, inspirerad av Sustainable Development Goals (SDGs) kompassen, för hur man systematiskt kan integrera trafiksäkerhet i en organisations verksamhet genom att:
 - Identifiera sitt påverkansområde
 - Bestämma sin ambitionsnivå och prioritera åtgärder
 - Inventera tänkbara indikatorer för att målsätta, följa upp och förbättra sitt trafiksäkerhetsarbete samt att integrera detta i sitt befintliga hållbarhetsarbete
- En lista med förslag på olika indikatorer som kan anpassas till olika organisationer
- Fallstudier kring erfarenheterna av att applicera verktyget på tre olika organisationer som kan fungera som inspiration för andra organisationer att komma i gång med sitt trafiksäkerhetsarbete

4.1.1 Slutsatser och rekommendationer

Våra huvudsakliga slutsatser och rekommendationer från projektet kan sammanfattas i följande punkter. Rekommendationerna har som syfte att beskriva en väg framåt och för en tydligare implementering av trafiksäkerhet i hållbarhetsagendan hos en organisation.

- **Behov av att skapa förståelse:**
Det finns ett behov av att skapa förståelse inom organisationen för vad trafiksäkerhet är för den enskilda organisationen; vilka transporter genererar organisationen och hur kan man verka för trafiksäkerhet? Kunskapen kring dessa frågor är låg och de som arbetar med hållbarhet ser inte alltid att detta ligger på "deras bord".

Skapa förståelse för vad trafiksäkerhet är inom just er organisation genom att:

- Definiera trafiksäkerhet och dess betydelse för just er organisation
- Identifiera vilka transporter er verksamhet ger upphov till
- Identifiera specifika trafiksäkerhetsrisker inom organisationen
- Presentera relevant statistik och data som visar vikten av trafiksäkerhet
- Förklara hur trafiksäkerhet integreras i det dagliga arbetet
- Erbjud utbildnings- och träningsprogram för anställda
- Involvera hela organisationen

- **Vikten av att integrera trafiksäkerhet i hållbarhetsarbetet:**

Hållbarhet är ett paraply där trafiksäkerhet bör ingå. Genom att arbeta med trafiksäkerhet som en del av sin hållbarhetsstrategi kan en organisation få medvind i frågan om trafiksäkerhetsförbättrande åtgärder.

Ett sätt att integrera trafiksäkerhet i hållbarhetsarbetet är att integrera trafiksäkerhet i styrande dokument, till exempel i följande policy dokument:

- Företagets uppförandekod
- Arbetsmiljöpolicy
- Resepolicy
- Inköspolicy

- **Användning av befintliga hållbarhetsverktyg:**

Det finns stora möjligheter att dra nytta av befintliga hållbarhetsverktyg och arbetssätt för att mäta trafiksäkerhet, exempelvis rapporteringen av trafikolyckor eller risker i organisationens incidentrapporteringssystem som kan användas för att analysera data och för att identifiera förbättringsområden.

Dra nytta av befintliga hållbarhetsverktyg och metoder för mätning; exempelvis rapporteringen av trafikolyckor eller risker i organisationens incidentrapporteringssystem som kan användas för att analysera data och för att identifiera förbättringsområden.

- **Vikten av att samarbeta:**

Genom att arbeta i nätverk och samla lämpliga personer i en arbetsgrupp kan organisationer effektivt samordna nödvändiga insatser för att förbättra trafiksäkerheten. Samarbetet behöver också ske utanför organisationen (e.g., leverantörer).

Genom att nätverka och samla rätt personer i en arbetsgrupp kan organisationen effektivt samordna sina insatser för att förbättra trafiksäkerheten. Samarbeta även med externa parter, såsom transportutförare och leverantörer.

- **Ledningens engagemang:**

Ledningens engagemang är avgörande för att prioritera trafiksäkerhetsfrågor och säkerställa att resurser och stöd tillhandahålls för att genomföra åtgärder. Det är viktigt att sätta upp tydliga mål.

För att engagera ledningen i trafiksäkerhetsarbetet kan följande steg vara användbara:

- Utbilda och informera ledningen om vikten av trafiksäkerhet och dess påverkan på företagets verksamhet och anställdas välbefinnande.
- Följ upp och utvärdera trafiksäkerhetsprestationer regelbundet och rapportera resultaten till ledningen för att visa på framsteg och behov av eventuella förbättringar

- **Vikten av att identifiera "långt hängande frukter":**

Genom att identifiera och åtgärda enkla samt snabbt genomförbara trafiksäkerhetsförbättrande åtgärder kan en organisation komma i gång med arbetet och snabbt göra märkbara förbättringar i trafiksäkerheten.

Rekommendationen här blir att börja med att identifiera och åtgärda enkla och snabbt genomförbara trafiksäkerhetsförbättrande åtgärder för att snabbt komma i gång med arbetet och göra märkbara förbättringar i trafiksäkerheten.

- **Kravställning i upphandling:**

Kravställning i upphandling är ett kraftfullt verktyg som kan användas för att främja trafiksäkerheten. Genom att inkludera trafiksäkerhetskrav i våra upphandlingsprocesser kan vi öka medvetenheten och skapa incitament för leverantörer att prioritera trafiksäkerhet.

Rekommendationen här blir att inkludera trafiksäkerhetskrav i organisationens upphandlingsprocesser för att både öka medvetenheten och skapa incitament för leverantörer att prioritera trafiksäkerhet.

Slutligen

- **Använd vårt verktyg som stöd:**

Trafiksäkerhetskompassen med tillhörande arbetsfiler finns tillgänglig på följande webbplats: <https://www.saferresearch.com/projects/traffic-safety-footprint-ii>

5. Referenser

Dahlqvist, F. & Frost, C. (2023). "Kvalitetssäkring av hastighetsefterlevnad genom elektroniska körjournaler som en del i verksamheters hållbarhetsarbete".

FIA (Federation Internationale de l'Automobile) (2022a). "FIA Road Safety Index: Framework document". FIA.

FIA (Federation Internationale de l'Automobile) (2022b). "FIA Road Safety Index: Manual". FIA.

Hjälmdahl, M., Willstrand, T., Andersson, S., Nilsson, A., Archer, C., Abu Izam, M., Alyward, A. & Lundgren, M. (2023). "Trafiksäkerhetsavtryck - om hur en kommun kan arbeta med att förbättra sin trafiksäkerhet".

Kullgren, A., Stigson, H., Rizzi, M. & Tingvall, C. (2023). "Fatalities in value chains—an attempt to classify road traffic crashes in accordance with the United Nations General Assembly resolution 74/299".

Lidestam, H., Dukic Willstrand, T., Bryman, R. & Levin, M. (2023). "Slutrapport: Uppföljning av trafiksäkerhetskrav vid upphandling av godstransporter – TRV 2021/115451".

Nævestad, T-O., Elvebakk, B. & Phillips R.O. (2018). "The safety ladder: developing an evidence-based safety management strategy for small road transport companies". *Transport Reviews*, 38:3, 372-393, DOI: 10.1080/01441647.2017.1349207.

Toledo, G. & Shiftan, Y. (2016). "Can feedback from in-vehicle data recorders improve driver behavior and reduce fuel consumption?". *Transportation Research Part A*.

Trafikverket. (2023). "Analys av trafiksäkerhetsutvecklingen 2022". Borlänge:Trafikverket.

Wennberg, H., Odbacke, F., Hyllenius Mattisson, P. & Lundgren, M. (2022). "Verksamheters trafiksäkerhetspåverkan som en del i hållbarhetsarbetet". *Trivector Rapport 2022*:137.

World Resources Institute (2013). *Technical Guidance for Calculating Scope 3 Emissions. Supplement to the Corporate Value Chain (Scope 3) Accounting & Reporting Standard (version 1.0)* Länk: [Scope3_Calculation_Guidance_0.pdf \(ghgprotocol.org\)](https://ghgprotocol.org/Scope3_Calculation_Guidance_0.pdf)

Bilaga 1: Val av indikatorer

Indikatorerna som väljs ut av organisationen ska vara relevanta och belysa områden som är viktiga att förbättra. Det finns en stor mängd indikatorer och organisationer kan välja vilka de vill arbeta med beroende på deras identifierade påverkansområden, deras ambitionsnivå, var de bedömer att majoriteten av transporter sker eller inom de områden där de har störst rådighet att påverka.

Utfallsindikatorer för att mäta trafiksäkerhetsavtryck

Det centrala måttet inom trafiksäkerhetsavtryck är antal skadade och svårt omkomna i organisationens värdekedja. Antalet som skadas eller dör är en utfallsindikator som beskriver effekten som verksamheten har på människor. Indikatorn bör mätas i de påverkansområdena som är relevanta för organisationen.

När det kommer till *Säkra resor i arbetet* är arbetsgivare i Sverige skyldiga att arbeta förebyggande så att arbetet inte ska innebära en risk för de anställda. Detta inkluderar arbete där anställda befinner sig i trafiken.¹³ Organisationer ska samla in information på hur många av deras anställda som skadas i trafiken. Det betyder dock inte att de följer upp den systematiskt. Även färdolycksfall, när en person är på väg mellan sitt hem och sin arbetsplats, är något som arbetsgivare ska ha information om. Även om skador som sker under arbete i trafiken faller under arbetsgivaransvaret så verkar detta inte vara helt etablerat. I granskningen av arbetsrelaterade dödsolyckor i trafiken var det inga olyckor som utredes av polisen som arbetsmiljöbrott och endast 40 % av dödsfallen rapporterades till arbetsmiljöverket (Kullgren et al. 2023).

Andra trafiksäkerhetsrelaterade indikatorer

Antalet allvarligt skadade och döda kan vara lågt, speciellt om endast data från delar av värdekedjan samlas in. Utöver utfallsindikatorerna kan ytterligare trafiksäkerhetsrelaterade indikatorer användas för att beskriva organisationens påverkan på trafiksäkerheten. Indikatorerna kan även vara ett sätt att följa upp och rikta trafiksäkerhetsförbättringsarbetet inom organisationen.

Exempel på områden där andra trafiksäkerhetsrelaterade indikatorer kan vara aktuella att följa inom en organisation tas upp på övergripande nivå nedan.

Trafiksäkerhet kan lyftas i policyer för att styra verksamheten och hur den förhåller sig till trafiksäkerhet. Beroende på vilken verksamhet som utförs kan olika policyer och deras innehåll vara aktuella. Värt att notera är att det nödvändigtvis inte endast handlar om att policyer ska ha innehåll som är positivt för trafiksäkerheten. Det innebär också att organisationen inte ska ha policyer som motverkar trafiksäkerheten. Till exempel kan tidspress påverka säkerheten negativt och det bör därför inte förekomma straffavgifter och liknande för sena leveranser. Även kompensation som syftar på att belöna produktivitet kan resultera i osäkert beteende (Nævestad, Elvebakk, Phillips 2018).

Vilka fordon som används av organisationen och i organisationens värdekedja påverkar trafiksäkerheten både för personen som använder fordonen och för de som utsätts för det. Hur detta mäts och vilka fordon som det gäller kan variera beroende på organisationens verksamhet. Vanligt förekommande är säkerhetsklassificeringen Euro NCAP men den har

¹³ <https://www.av.se/halsa-och-sakerhet/sakerhet-i-trafiken/>

en nackdel att den endast klassificerar begränsande typer av fordon (Lidestam et al. 2023). Även om det i nuläget inte finns en passande säkerhetsklassning för alla fordonstyper kan organisationer fortfarande sätta ambitioner på att använda säkrare fordon. Utmaningen kan vara att förstå vilken teknologi som är relevant för deras behov och användning av fordonen. Exempelvis påverkar den trafikmiljö som fordonen ska användas i vilka säkerhetsfunktioner som bör inkluderas. För fordon som främst ska användas i stadsmiljö bör funktioner som skyddar oskyddade trafikanter prioriteras (FIA 2022a).

För cyklar finns det inte någon säkerhetsklassning. Detta betyder givetvis inte att en organisation inte kan arbeta med säkrare cyklar. Till exempel kan organisationer se till att cyklarna som används har god belysning, bra bromsar och byter till vinterdäck. De kan även sätta upp rutiner för underhållet av cyklarna.

Säkerhetsutrustning som cykelhjälm, reflexer, och broddar är något som kan göra stor skillnad för oskyddade trafikanter och är något som organisationer kan arbeta med att göra tillgängligt. Arbetet med säkerhetsutrustningen bör dock inte stanna där eftersom den måste användas för att komma till nytta. Användningen av cykelhjälm är fortfarande relativt låg, 2021 uppmättes 46 % av observerade cyklister använda hjälm (Trafikverket 2023). Säkerhetskulturen i en organisation kan därför vara central för att ändra attityden för användandet av säkerhetsutrustning.

Uppföljning av förarens hastighet, körsätt och säkerhetsbältesanvändning har en positiv koppling till trafiksäkerhet (Nævestad, Elvebakk och Phillips 2018). Insamling av hastighetsefterlevnad kan fortfarande vara känsligt med avseende på integriteten och även om det är tillåtet att dela data på en aggregerad nivå är acceptansen låg (Dahlqvist och Frost 2023). Det finns dock exempel där åkerier tillsammans med förare och facket kommit fram till modeller där hastighetsefterlevnaden följs upp (Lidestam et al. 2023). Förarens körstil kan också användas som proxy för trafiksäkerhet hos förare. Mätningar på plötslig inbromsning har tydligast kopplat till trafiksäkerhetsutgången (Toledo och Shiftan, 2016). Detta stämmer med uppfattningen i försäkringsbranschen och hos leverantörer av elektroniska körjournaler att hastiga inbromsningar är den starkaste indikatorn för trafiksäkert körbeteende, starkare än hastighet (Dahlqvist och Frost 2023).

Bilaga 2: Indikatorer efter påverkansområde

DIREKT PÅVERKAN	Indikator	Andelar och hur mäta	Indikator	Andelar och hur mäta	Indikator	Andelar och hur mäta	INDIREKT PÅVERKAN	Indikator	Andelar och hur mäta	TREDJE PART	Indikator	Andelar och hur mäta		
Resor i arbetet	Arbetar ni på ett systematiskt sätt för att trafiksäkra resor i tjänsten med utgångspunkt i policy, riktlinjer och handlingsplan?	Hur ofta följer ni upp arbetet?	Resor till och från arbetet	Förs det en dialog med medarbetarna om säkert resande till och från arbetet och hur arbetsgivaren kan stötta det?	Hur ofta följer ni upp eller kontrollerar att det förs en dialog med medarbetarna om säkert resande till och från arbetet?	Utför transporter	Är verksamheten certifierad i lednings-systemstandarden för vägtrafiksäkerhet ISO 39001 och/eller certifierad i Fair Transport, eller likvärdigt?	-	Köper transporter och eller varor/tjänster som innebär transporter	Ställs krav på att entreprenören eller utföraren av vägtrafiksäkerhet godstransporter/tjänster har policy/policies kopplat till trafiksäkerhet som till exempel inkluderar hastighetsefterlevnad, nykterhet i trafik, bältesanvändning?	-	Genererar transporter	Följer ni upp antalet besökare till era kontor?	Om ja, ange antalet besökare per år, i nästa kolumn
Guidande frågor: - Har verksamheten medarbetare som reser i tjänsten? - Har verksamheten anställda som transporterar sig i tjänsten? - Förflyttar sig anställda i trafiken under arbetstiden?	Ställer ni krav på hastighetsefterlevnad i verksamhetens policy och riktlinjer för resor i tjänsten? (explicita krav, inte bara att medarbetare ska "följa gällande lagar och regler") Ställer ni krav på att säkra fordon används vid tjänsteresor då privatfordon ska användas i tjänsten eller fordon ska hyras?	Hur följer ni upp hastighetsefterlevnaden och hur ofta sker kontroller?	Guidande frågor: - Har verksamheten anställda som pendlar in till arbetet? - Har verksamheten anställda som förflyttar sig i transportsystemet för att ta sig till jobbet?	Har ni rutiner för rapportering av olycksfall och allvarliga tillbud vid resor i tjänsten och för resor till och från arbetet?	Går det att få fram siffror på antalet olycksfall och allvarliga tillbud vid resor i tjänsten och för resor till och från arbetet? (om ja, ange ett antal från det föregående året, i nästa kolumn)	Guidande frågor: - Utför er verksamhet transporter (av varor och eller persontransporter) ? Tänk: bil, lastbil, buss, lådcykel?	Finns rutiner för att regelbundet följa upp och återkoppla hastighetsefterlevnaden (på aggregerad nivå) för de fordon som används i verksamheten?	Går det att se antalet avvikelser från gällande hastighetsgräns? (Om ja, ange ett antal i nästa kolumn)	Guidande frågor: - Köper verksamheten transporter (av varor och eller persontransporter)? Tänk: bil, lastbil, buss, lådcykel? - Köper verksamheten in varor som innebär transporter? - Köper verksamheten in tjänster som innebär transporter eller andra förflyttningar i transportsystemet?	Ställs krav på att utföraren av persontransporter genomför och redovisar resultat av egenkontroll av hur ställda trafiksäkerhetskrav efterlevs?	-	Guidande frågor: - Medför verksamheten transporter hos en tredje part? - Har verksamheten besökare/kunder? - Har verksamheten användare som behöver förflyttas sig i transportsystemet?	Uppmuntrar ni era besökare att resa säkert till era kontor?	Uppmuntrar ni till Digitala möten?
	Har organisationen/företaget utbildning i Trafiksäkerhet? (Ja/nej?) [andel personer som genomfört utbildningen?	Ja/nej? Andel personer som genomfört utbildningen?		Följer ni upp och säkerställer att det finns utrustning för enkel cykelservice tillgänglig som medarbetarna kan använda på sina privata cyklar.	(Igen) Går det att se antalet lokala kontor som erbjuder cykelservice av medarbetarnas egna cyklar som används vid arbetspendling? (om ja, ange ett antal i nästa kolumn)		Har ni rutiner för rapportering av olycksfall och allvarliga tillbud som sker under transporter? (till exempel trafikhandelsrapportering)	Går det att se antalet olyckor och eller allvarliga tillbud som sker under transporter? (Om ja, ange ett eller flera antal sådana i nästa kolumn)		Ställs krav på att utföraren av persontransporter är certifierad enligt ISO 39001 eller någon annan branschgemensam standard, eller kan visa på ett systematiskt trafiksäkerhetsarbete på annat sätt?	-			
	Tillhandahåller ni bra och ändamålsenliga tjänstecyklar? Det vill säga med effektiva bromsar, bra däck för säsongen, kedjeskydd, ringlocka, fungerande belysning fram och bak samt reflexer, att de är utrustade med rätt utrustning?	Hur ofta följer ni upp eller kontrollerar att tjänstecyklarna är bra och har rätt utrustning?		Finns information på hemsidan om hur man reser säkert och hållbart till arbetsplatsen?	-		Har verksamheten rutiner för att säkerställa att förare har rätt kunskap och kompetens för att utföra trafiksäkra persontransporter?	-		Görs regelbunden uppföljning av hur väl trafiksäkerhetsrelaterade kravrutiner efterlevs (vid inköp och upphandling)?	-			
	Har ni rutiner för rapportering av olycksfall och allvarliga tillbud vid resor i tjänsten och för resor till och från arbetet?	Går det att få fram siffror på antalet olycksfall och allvarliga tillbud vid resor i tjänsten och för resor till och från arbetet? (om ja, ange ett antal från det föregående året)								Trafiksäkerhetskrav ställs vid upphandling (t.ex. krav på fordon och på hur fordonen framförs vad gäller hastighetsefterlevnad, bältesanvändning och andra relevanta trafiksäkerhetsfaktorer)?	-			
	Ställer ni trafiksäkerhetskrav på	-								För verksamheten dialog med transportköpare om hur krav och föreskrifter efterlevs?	-			

Ovanstående figur är en ögonblicksbild av listan på indikatorer som tagits fram i projektet. Indikatorerna är tänkta att användas i kombination med trafiksäkerhetskompassen för att en stötta en organisation med att inventera, mäta och följa upp sin påverkan på trafiksäkerhet.

Den kompletta listan finns att hämta på följande webbsida:
<https://www.saferresearch.com/projects/traffic-safety-footprint-ii>

Bilaga 3: Trafiksäkerhetskompassen

Verktyget är en guide till hur en organisation kan arbeta med sin trafiksäkerhetspåverkan.

Verktyget hjälper dig att komma i gång:

1. Med att identifiera era transporter – i hela värdekedjan.
2. Guida dig utifrån ett stort antal indikatorer (se Bilaga 2 "Indikatorer efter påverkansområde") som kan användas för att mäta, följa upp och förbättra organisationens trafiksäkerhetspåverkan.



Figur 1: Trafiksäkerhetskompassen, ett verktyg för att vägleda din organisation i ert trafiksäkerhetsarbete (anpassad utifrån SDG kompassen)

Följande sidor beskriver varje steg av kompassen.

Steg 1: Identifiera organisationens påverkan på trafiksäkerhet

För att göra det enkelt för en organisation att identifiera sina påverkansområden har vi tagit fram en serie frågor som kopplar till vilka påverkansområden som är aktuella för verksamheten.

Frågorna och tillhörande påverkansområden går att se i figuren nedanför.

De påverkansområden som behöver identifieras i detta steg är **Säkra resor i arbetet**, **Säkra resor till arbetet**, **Köper varor/tjänster som innebär transporter**, **Köper transporter** samt **Genererar transporter**.



Figur 2: Frågorna med tillhörande påverkansområden

Resultatet av detta steg är en lista på vilka påverkansmöjligheter organisationen har kopplat till trafiksäkerhet. Verktöget levererar ett antal frågor som stödjer en organisation i denna fas.

Det finns arbetsgrupper, uttalande ambitioner, verktyg för att mäta och följa upp uppsatta mål. All denna infrastruktur kan eller snarare bör återanvändas och utvidgas med fördel för att täcka trafiksäkerhetsarbete.

Verktöget stödjer organisationer i att identifiera sin påverkan på trafiksäkerhet genom att leverera ett antal frågor som stödjer en organisation i att identifiera relevanta

påverkansområden. Frågorna fungerar som en checklista där man tar ställning för varje område om det är en del av ens värdekedja eller inte.

Viktigt att tänka på:

- Att beskriva hela sin värdekedja.
- Välja ett arbetssätt i linje med organisations hållbarhetsarbete.
- Involvera alla relevanta intressenter internt för att beskriva och förankra.

Steg 2. Definiera ambitionsnivå

Efter att en organisation definierat sitt påverkansområde är nästa steg att sätta upp ambitioner som organisationen står för. Vart vill organisationen vara om ett år? Om fem år? Ska den vara ledande? Dessa frågor behöver besvaras för att ha en riktning och kunna styra mot den. Ambitioner sätts från hela organisationen och förankras av den högsta ledningen.

Detta steg är av en mera strategisk karaktär där interna processer och ledningsgruppen behöver engagera sig. Ambitionsnivå tas fram baserad på organisations mål och vision.

För att möjliggöra förbättringsarbete med frågan bör det sättas en ambitionsnivå. Många organisationer har redan tagit fram visioner och målsättningar för sitt hållbarhetsarbete. Från dessa och de relevanta påverkansområdena kan organisationen börja arbeta med att bestämma deras ambitionsnivåer för deras trafiksäkerhetspåverkan. Eftersom ledningens engagemang visats vara grundläggande för ett framgångsrikt trafiksäkerhetsförbättringsarbete är det viktigt att de stödjer ambitionen och kommunicerar vikten av arbetet.

Viktigt att tänka på:

- Ledningens engagemang är nödvändig för att utveckla en hållbar ambitionsnivå.
- Utnyttja befintliga mål från andra hållbarhetsområden.
- En extern samarbetspartner kan med fördel nyttjas för detta steg

Steg 3. Inventering av trafiksäkerhetspåverkan

För att kunna arbeta och följa upp verksamhetens trafiksäkerhetspåverkan används indikatorer. En indikator är ett mått som ska representera det som ska följas upp och används för att kunna redovisa eller bedöma måluppfyllelse.

Enligt vårt tänk i projektet har vi utvecklat en lista på indikatorer (se Bilaga 2 "Indikatorer efter påverkansområde") som är baserad på vilken påverkansmöjlighet organisationen har. Indikatorerna i verktyget är uppdelade efter följande påverkansområden:

- Säkra resor i arbetet
- Säkra resor till arbetet
- Utför transporter (gods- eller persontransporter)
- Köper transporter och eller varor/tjänster som innebär transporter
- Genererar transporter

Outputen från ovanstående arbete kommer att resultera i att organisationen tagit fram en lista på indikatorer för varje påverkansområde. Organisationen jobbar aktivt att ta

fram data och information för att kunna mäta dessa indikatorer. Här behöver man jobba tvärs med flera funktioner hos organisationen eftersom trafik, resor och transporter ofta är spridda över hela organisationen.

Viktigt att tänka på:

En organisation som mestadels köper in transporter ska kunna föreslå relevanta indikatorer för att skaffa sig en tydlig bild på hur trafiksäkerhetsläget ser ut för just den delen av verksamheten. Ett annat exempel är om en organisation mestadels har anställda som kör i tjänst så föreslås indikatorer för att mäta just den delen.

Steg 4. Integrering

Detta steg handlar om att ta fram en handlingsplan och börja implementera det nödvändiga arbetet som har identifierats.

Efter att indikatorer valts ut av organisationen och nuvarande status tagits fram genom en inventering av nuläget är nästa steg att påbörja det trafiksäkerhetsförbättrande arbetet. Här behöver organisationen definiera vilka resurser som finns för att genomföra arbetet, vilka har ansvar för olika delar, ta fram en tidsram och sätta deadline när aktiviteter ska bli genomförda. För att göra detta behöver organisationen ta fram en handlingsplan för hur de ska arbeta för att förbättra sina indikatorer och genom det förbättra sin trafiksäkerhetspåverkan.

I handlingsplanen bör organisationen bestämma åtgärder, tilldela resurser samt fördela ansvar för genomförandet. Det är även viktigt att sätta en tidsram för genomförandet av åtgärderna samt bestämma när och hur uppföljningen av åtgärderna ska ske.

Viktigt att tänka på:

- Arbetet med trafiksäkerhet behöver integreras med andra hållbarhetsmål och arbetssätt
- Integrera trafiksäkerhet i styrande dokument och mål

Steg 5. Rapportering och uppföljning

När det gäller trafiksäkerhet finns det än så länge inte någon standard för rapportering som ingår inom någon global rapporteringsstandard. Indikatorerna som tagits fram i de tidigare stegen används för att mäta ett nuläge och ett efterläge. Rapportering görs centralt inom organisationen med stöd från olika funktioner. Uppföljning görs av den ansvarige för att på ett systematiskt sätt följa utvecklingen och styra mot en mindre påverkan på antal döda och skadade i trafiken utifrån den egna verksamheten.

Ett förbättringsarbete kräver oftast en cyklisk process vilket gör uppföljningen av arbetet viktigt. Uppföljningen av arbetet kan ske i form av en rapport där utvecklingen följs upp och analyseras. Rapportering i sig kan även vara ett verktyg för att kommunicera trafiksäkerhetsarbetet inom organisationen samt bekräfta organisationens åtagande.

Offentlig rapportering av en organisations hållbarhetsarbete används i flera fall för att driva organisationers hållbarhetsarbete i näringslivet. Eftersom trafiksäkerhet inkluderas i Agenda 2030 bör organisationens

trafiksäkerhetsarbete redovisas i deras hållbarhetsrapportering i de fall en sådan rapportering genomförs.

Viktigt att tänka på:

- Rapportera både internt och externt och för olika intressegrupper, t.ex:
 - Kunder
 - Samarbetspartners
 - Underleverantörer
 - Anställda
- Flera standarder kan behövas
- Att följa upp är grunden till förbättringar
 - Kräver ett systematiskt arbetssätt