



Trivector.se



**Kvalitetssäkring av hastighetsefterlevnad
genom elektroniska körjournaler som en
del i verksamheters hållbarhetsarbete**

Dokumentinformation

Titel: Kvalitetssäkring av hastighetsefterlevnad genom elektroniska körjournaler som en del i verksamheters hållbarhetsarbete

Projektnummer: 21149 (TRV 2021/23252)

Rapportnummer: 2023:04

Författare: Hanna Wennberg, Frida Dahlqvist, Christian Frost

Medverkande: Nina Hvitlock, Leif Linse, Pernilla Hyllenius Mattisson

Kvalitetsgranskning: Anna Clark & Lovisa Indebetou

Beställare: -

Kontaktperson: Ylva Grufman, Trafikverket

Dokumenthistorik:

Version	Datum	Förändring	Distribution
0.2	2023-02-28	Första utkast	Internt
0.3	2023-05-14	Utkast	Intern kvalitetsgranskning
0.4	2023-05-21	Slutrapport	Intern kvalitetsgranskning
1.0	2023-05-31	Slutrapport	Skyltfonden
1.1	2023-06-15	Mindre justering	Skyltfonden

Förord

Trivector har under 2021–2023 genomfört projektet ”Kvalitetssäkring av hastighetsefterlevnad genom elektroniska körjournaler som en del i verksamhetens hållbarhetsarbete”. I projektet studeras trafiksäkerhetspotentialer av integrering av trafiksäkerhetsindikatorer i årliga hållbarhetsrapporteringar genom data från elektroniska körjournaler.

Projektet har genomförts av Trivector Traffic AB genom Nina Hvitlock, Frida Dahlqvist, Hanna Wennberg, Christian Frost med input från Anna Clark och Pernilla Hyllenius Mattisson. Till projektet har även en referensgrupp varit knuten som har tagit del av och gett input till projektresultaten. Nina Hvitlock och Frida Dahlqvist har varit projektledare. Anita Ramstedt har varit kontaktperson på Trafikverket.

Lund, 2023-05-31

Sammanfattning

Syftet med projektet har varit att visa hur verksamheter kan arbeta med sin trafiksäkerhetspåverkan genom systematisk uppföljning av hastighetsefterlevnaden vid de transporter som utförs inom verksamheten. Detta inom ramen för hållbarhetsarbetet och den årliga hållbarhetsredovisningen. Rapporten är framtagen med ekonomiska bidrag från Trafikverket, Skyltfonden. Ståndpunkter och slutsatser i rapporten reflekterar författaren och överensstämmer inte med nödvändighet med Trafikverkets ståndpunkter och slutsatser inom rapportens ämnesområden.

Yrkestrafik spelar en betydande roll när det gäller trafiksäkerhet. Det är viktigt att ha i åtanke att verksamheter behöver se affärsnytta i att arbeta med trafiksäkerhet för att motiveras att göra det. Trots att trafiksäkerhet är en del av hållbarhetsarbetet, så inkluderas det vanligtvis inte i dagens hållbarhetsrapportering och hållbarhetsrapporter. Dessutom saknas tydlig vägledning om hur man ska hantera trafiksäkerhet inom hållbarhetsarbete och hållbarhetsrapportering.

Granskningen av hållbarhetsredovisningar och underlag från intervjuer som genomfördes inom ramen för detta projekt tyder framför allt på att trafiksäkerhet inte betraktas som en hållbarhetsfråga. Åtminstone är det generellt sett inte en väsentlig hållbarhetsfråga för många av de studerade verksamheterna. Även bland de företag vars kärnverksamhet är transporter finns exempel där trafiksäkerhetsperspektivet saknas. Det finns däremot exempel på godstransportföretag som idag beskriver arbetet med uppföljning av hastighetsefterlevnad i hållbarhetsredovisningen där nyckeltal för mål och uppföljning av hastighetsefterlevnad redovisas. Hastighetsuppföljning hanteras här kopplat till hållbara samhällen snarare än till arbetsmiljö.

Även när det finns en stark säkerhetskultur i en verksamhet (t ex inom byggarbetsplatser), är det inte alltid som trafiksäkerhet anses vara en del av denna kultur. På byggarbetsplatser och för byggarbetsmaskiner finns det tydliga riktlinjer och processer som följs, men samma tankesätt appliceras inte på tjänstebilar och skåpbilar på allmänna vägar.

Det finns teknikstöd för att följa upp hastigheter för yrkesfordon och de flesta fordon är utrustade med verktyg för att övervaka bränsleförbrukning och liknande. Dessa verktyg kan även användas för att följa upp hastighetsefterlevnad, men det är viktigt att detta görs på

[Lund](#) | [Göteborg](#) | [Stockholm](#) | [Luleå](#)

aggregerad nivå för att inte kränka personlig integritet. Företag som tillhandahåller elektroniska körjournaler är en viktig spelare i arbetet med redovisning av hastighetsefterlevnad i verksamheter. Verksamheter har svårt att ta emot och bearbeta data med GPS spår från den egna verksamheten, då det kan leda till problem med kränkning mot personlig integritet av anställda. Företagen som tillhandahåller data kan dock bearbeta data och leverera till verksamheterna i en aggregerad form, och detta gör redan flera av företagen idag. Utmaningen idag är inte tekniska lösningar, snarare att det inte finns en utbredd marknad för dessa tjänster.

En annan viktig aktör i arbetet är verksamheter som köper transporter. Genom att ställa krav på uppföljning / rapportering / mål av hastighetsefterlevnad när de köper transporter, skapas en marknad för dessa tjänster. Det är inte enbart offentlig sektor som har den här möjligheten, även privata företag kan ställa krav när de köper transporter.

Ökad medvetenhet och riktlinjer kring hållbarhetsrapportering och redovisning gör det enklare för verksamheter att arbeta med trafiksäkerhet som en del av den årliga hållbarhetsrapporteringen. Det nya CSR-direktivet på EU nivå ger en möjlighet att belysa detta och ger en stor möjlighet för att inkludera trafiksäkerhet som en del av företagets hållbarhetsarbete.

Innehållsförteckning

1. Inledning.....	6
1.1. Bakgrund	6
1.2. Syfte och mål	6
1.3. Metod.....	7
2. Rådande kunskapsläge	8
2.1. Verksamheters trafiksäkerhetspåverkan	8
2.2. Trafiksäkerhet i hållbarhetsarbetet	12
2.3. Uppföljning av hastighetsefterlevnad med teknikstöd i fordon.....	16
2.4. Sammanfattande analys	25
3. Hur följer verksamheter upp hastighetsefterlevnad idag?	27
3.1. Trafiksäkerhet i hållbarhetsredovisningar	27
3.2. Exempel uppföljning av hastighet	33
3.3. Nyttor och drivkrafter för uppföljning av hastighetsefterlevnad	35
3.4. Utmaningar	36
3.5. Sammanfattande analys	39
4. Hur kan hastighetsefterlevnad följas upp och redovisas?	41
4.1. Det finns exempel	41
4.2. Det är viktigt att skydda data om individer	41
4.3. Det är tekniskt möjligt	42
4.4. Det är ekonomin som är starkast drivkraft	42
4.5. Sammanfattning.....	43
Referenser	44

1. Inledning

1.1. Bakgrund

Denna rapport är framtagen med ekonomiska bidrag från Trafikverket, Skyltfonden. Ståndpunkter och slutsatser i rapporten reflekterar författaren och överensstämmer inte med nödvändighet med Trafikverkets ståndpunkter och slutsatser inom rapportens ämnesområden.

En stor del av transporterna av människor och gods utförs av privata och offentliga verksamheter. Dessa transportörer kan vara taxiföretag, bussföretag, åkerier, budfirmor, och så vidare. Även många andra verksamheter än transportörerna, till exempel inom hantverks- och serviceyrken, använder dagligen transportsystemet och påverkar trafiksäkerheten i transportsystemet. Inte minst genom hastighetsefterlevnaden som är i fokus i detta projekt.

Det är lätt att ställa krav, men svårare att följa upp. Särskilt hastighetsefterlevnad upplevs ofta som svårt att följa upp på aggregerad nivå, av såväl verksamheterna som utför transporter som av transportköparna. Samtidigt har hastighetsefterlevnaden stor betydelse för såväl trafiksäkerhet som för miljö, liksom för bränsleekonomi, och borde därför vara en relevant parameter att följa upp i verksamheternas hållbarhetsarbete. Många verksamheter har idag elektroniska körjournaler i sina fordon och med hjälp av denna data ges möjlighet att följa upp hastighetsefterlevnaden för verksamhetens fordon på aggregerad nivå. Genom att integrera denna uppföljning i verksamhetens hållbarhetsarbete, till exempel genom relevanta indikatorer i hållbarhetsredovisning, ges såväl verktyg som incitament för kvalitetssäkring av transporterna utifrån hastighetsefterlevnad. Det finns också möjlighet att leverera denna typ av uppföljning i leverantörsrapporter till beställare, vilket ger transportköpare ett relevant verktyg för uppföljning av krav som ställs vid upphandling. Troligtvis är att den potential som finns att säkra hastighetsefterlevnaden genom elektroniska körjournaler och verksameters hållbarhetsarbete, och därigenom förbättra trafiksäkerheten, är relativt outnyttjad idag.

1.2. Syfte och mål

Syftet med projektet är att visa hur verksamheter kan arbeta med sin trafiksäkerhetspåverkan, inom ramen för hållbarhetsarbetet och den årliga hållbarhetsredovisningen, genom systematisk uppföljning av hastighetsefterlevnaden vid de transporter som utförs inom verksamheten.

Målet är att bidra med kunskapsunderlag och konkreta exempel på indikatorer som kan användas för att inkludera trafiksäkerhetspåverkan, i form av hastighetsefterlevnad, i

hållbarhetsarbetet och hållbarhetsredovisningen. Data från fordonens elektroniska körjournaler används för uppföljningen av hastighetsefterlevnad på aggregerad nivå. Genom att uppföljningen av hastighetsefterlevnad även kan redovisas i leverantörsrapporter blir resultaten från projektet relevanta för såväl beställare som leverantörer av transport, för såväl upphandling som kvalitetssäkring.

1.3. Metod

Projektet har genomförts i 4 olika delar som redovisas i denna rapport:

▷ *Sammanställning av tidigare studier och utredningar*

Genom litteratursökning, intervjuer med företrädare för verksamheter, expertinput och erfarenheter från tidigare eller pågående projekt där Trivector medverkar, har en sammanställning gjorts av rådande kunskapsläge avseende verksameters trafiksäkerhetspåverkan, trafiksäkerhet som en del i hållbarhetsarbete samt uppföljning av hastighetsefterlevnad med teknik.

▷ *Analys av hållbarhetsredovisningar utifrån trafiksäkerhetskoppling*

Analys av befintliga exempel av hållbarhetsredovisningar och expertinput genom intervjuer med företrädare för verksamheter.

▷ *Kartläggning av potential och utmaningar för uppföljning av hastighetsefterlevnad med elektroniska körjournaler*

Utifrån erfarenheter i projektet och tidigare projekt samt expertinput via intervjuer identifierades potentiella utmaningar.

▷ *Analys*

Analys genom intern workshop med experter inom trafiksäkerhet, data, verksameters transporter och hållbarhetsredovisningar.

2. Rådande kunskapsläge

2.1. Verksamheters trafiksäkerhetspåverkan

Verksamheter påverkar trafiksäkerheten på olika sätt

De flesta företag, organisationer och myndigheter genererar resor och transporter. Det innebär att verksamheterna också påverkar trafiksäkerheten – för såväl medarbetare som för samhället i stort.

Verksamheters trafiksäkerhetspåverkan syns i olycksstatistiken. En studie genomförd av Folksam tillsammans med Trafikverket visar att 45 procent av dödsolyckorna som skedde i vägtrafiken i Sverige under 2019 var arbetsrelaterade, det vill säga att den omkomna parten antingen var i arbete eller på väg till/från arbetet, eller att motparten var det. I 36 procent av dödsolyckorna har en upphandlad transporttjänst varit inblandad. (Kullgren med flera, 2022)

För ett transportföretag är verksamhetens trafiksäkerhetspåverkan särskilt tydlig, men även verksamheter i andra branscher genererar resor och transporter och påverkar därigenom trafiksäkerheten. Det finns många företag och myndigheter som utför transporter i egen regi med sina egna fordon och förare. I företag inom bygg- och servicebranschen, bland säljare och i hemtjänsten gör medarbetarna en stor mängd resor i tjänsten mellan arbetsställen, brukare eller kunder. Till exempel lägger hemtjänstpersonal i genomsnitt 25 procent av sin arbetsdag på restid.¹ För resor i tjänsten och egna transporter finns ett arbetsgivaransvar och i många fall ska trafiksäkerhetsrisker beaktas i det systematiska arbetsmiljöarbetet.

Både offentliga myndigheter och privata företag köper transporter, eller varor och tjänster som genererar transporter. Genom att ställa trafiksäkerhetskrav har inköpare och upphandlare möjlighet att påverka leverantörernas sätt att köra och vilka fordon de använder. Kravställandet är grunden i kvalitetssäkring av transporter. Samtidigt är det långt ifrån alla myndigheter och företag som ställer trafiksäkerhetskrav och den trafiksäkerhetspotential som finns genom kravställandet är fortfarande till stor del outnyttjad enligt tidigare studier (Jarlegård & Lacombe, 2021; Wennberg med flera, 2022).

Det finns således flera sätt för en verksamhet att påverka trafiksäkerheten och olika sammanhang för att kvalitetssäkringen av transporter. Det kan vara genom kravställande vid inköp och upphandling, i ett systematiskt trafiksäkerhetsarbete i linje med ISO 39001 eller annan standard, genom riktlinjerna och rutinerna för resor i tjänsten samt genom det

¹ <https://ka.se/2022/02/21/bilolyckor-i-hemtjansten-okar-tusen-anstallda-har-skadats/>

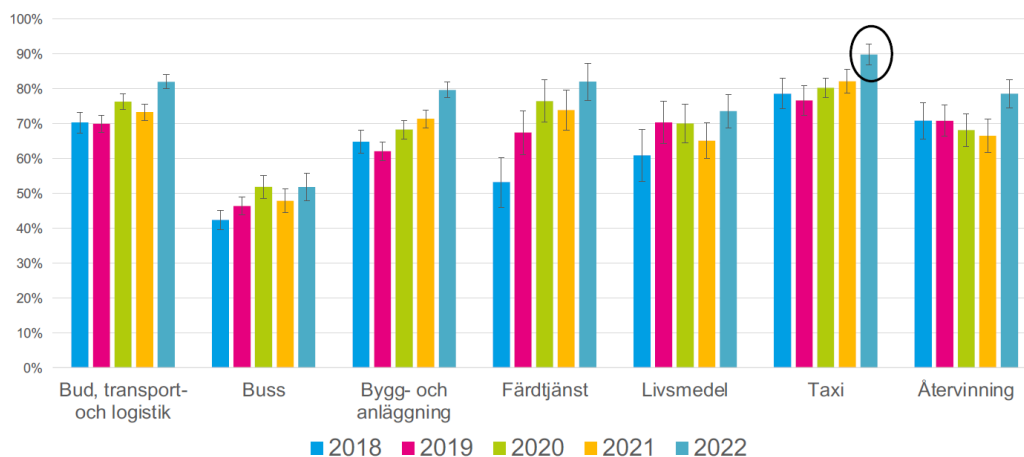
systematiska arbetsmiljöarbetet. Trafiksäkerheten är också en fråga för hållbarhetsarbete och hållbarhetsredovisning, vilket utvecklas vidare i avsnitt 2.2.

Hastighetsefterlevnad i verksamheters resor och transporter

Oavsett i vilket sammanhang som verksamheter arbetar för ökad trafiksäkerhet och med kvalitetssäkring av transporter, är hastighetsefterlevnad en mycket viktig fråga. Hastigheten har stor betydelse för trafiksäkerheten. Hastighetsnivån påverkar också energiförbrukningen kopplat till transporter och utsläpp av luftföroreningar som ger upphov till miljöproblem på lokal, regional och global nivå. För både enskilda verksamheter och samhället i stort finns positiva effekter utifrån flera olika aspekter (trafiksäkerhet, miljö, arbetsmiljö, ekonomi etc.) av att arbeta för ökad hastighetsefterlevnad.

Flera uppföljningar visar på hastighetsöverträdelser hos yrkestrafikanter och andra yrkesgrupper som kör ”företagsbilar”. Sedan 2017 genomför Folksam en årlig uppföljning av hastighetsefterlevnaden i olika branscher som visar att andelen hastighetsöverträdelser har ökat varje år under perioden 2017–2022, från 53 till 78 procent. Vid den senaste mätningen 2022 var så mycket som en fjärdedel av överträdelserna grova, det vill säga fortkörningar över 10 km/tim. Högst andel överträdelser mättes på vägar med 30 och 40 km/tim i hastighetsbegränsning där risken att köra på oskyddade trafikanter är som störst.

Hastighetsmätningarna som gjordes 2022 visar att 78 procent av alla förare körde för fort. Det är en stor ökning jämfört med året innan (70 procent) och hela 20 procentenheters ökning sedan 2018. Även andelen grova hastighetsöverträdelser, det vill säga fortkörningar över 10 km/tim, har ökat något sedan året innan, och utgjorde 2022 26 procent. Branschen med högst andel hastighetsöverträdelser var *taxi* (90 procent) följt av *färdtjänst* och *bud, transport och logistik* (82 procent), se Figur 2-1. Branschen med lägst andel överträdelser var *buss* (51 procent). Totalt 5 088 fordon ingick i mätningen.



Figur 2-1. Andel hastighetsöverträdelser för olika branscher. Bildkälla: Kullgren (2022).

Även Transportstyrelsens tillståndsmätningar indikerar hastighetsöverträdelser hos yrkestrafiken. Transportstyrelsen har i samarbete med Polisen genomfört tillståndsmätningar för att se hur väl yrkestrafikföretag följer krav och regler. I tillståndsmätningen 2019 konstateras att hastighetsefterlevnaden bland yrkestrafikföretag som utför godstransporter har försämrats något. När det gäller kör- och vilotider konstateras att svenska förare blivit bättre på att följa dessa regler, medan utländska förare visar upp en sämre efterlevnad. Tillståndsmätningen 2018 har fokus på buss och taxi. För bussföretagen konstateras en positiv utveckling för kör- och vilotider och teknisk beskaffenhet, medan hastighetsefterlevnaden har utvecklats åt fel håll. För taxifordon har Transportstyrelsen inte haft möjlighet att följa upp hastighetsefterlevnad, utan hänvisar i stället till Folksams studie från det året.

Drivkrafter för trafiksäkerhetsarbetet i verksamheter

Både offentliga och privata aktörer har en betydande trafiksäkerhetspåverkan. Ur ett samhällsperspektiv är det därför rimligt att ålägga verksamheter i offentlig och privat sektor ett ansvar att arbeta för ökad trafiksäkerhet. Många verksamheter gör också detta.

Det har gjorts en del studier genom åren om drivkrafter ur ett verksamhetsperspektiv för att arbeta med trafiksäkerhet (Hyllenius med flera, 2003; Andersson & Vedung, 2008; NTF, 2018; Jarlegård & Lacombe, 2021; Wennberg med flera 2019). Drivkrafterna kan utgöras av företagens egna incitament för att åstadkomma trafiksäkerhetsförbättringar (interna drivkrafter) eller av den styrning som kan komma från andra aktörer (externa drivkrafter). De huvudsakliga drivkrafterna kan sammanfattas enligt följande:

- ▷ **Kundkrav** – att det finns en marknad för trafiksäkra transporter genom att krav ställs visar många studier som en mycket viktig drivkraft för företagets trafiksäkerhetsarbete. Många företag arbetar med trafiksäkerhet även utan att premieras för det, men i vissa fall är kundernas krav den enda drivkraften för arbetet med trafiksäkerhet, kvalitet och miljö. För att upphandlingskrav ska vara trovärdiga och göra skillnad, och för att inte snedvrیدا konkurrensen, är det även viktigt att kraven som ställs också följs upp.
- ▷ **Varumärke** – för många företag finns det ett värde i sig att visa samhällsansvar och agera etiskt och ansvarstagande. Stora företag är enligt tidigare studier mer angelägna om att bygga upp sitt varumärke än mindre företag, men även mindre företag som verkar lokalt vill uppfattas positivt. Varumärkesstrategin kan dels handla om att undvika negativ publicitet (indirekt varumärkesstrategi) eller kan handla om en vilja att förknippas med trafiksäkerhet (direkt varumärkesstrategi). En indirekt varumärkesstrategi för trafiksäkerheten är vanligare hos företagen.
- ▷ **Arbetsmiljökrav och hållbarhetspaketering** – att utgå från de synergier som finns mellan trafiksäkerhet och andra hållbarhetsaspekter och koppla samman

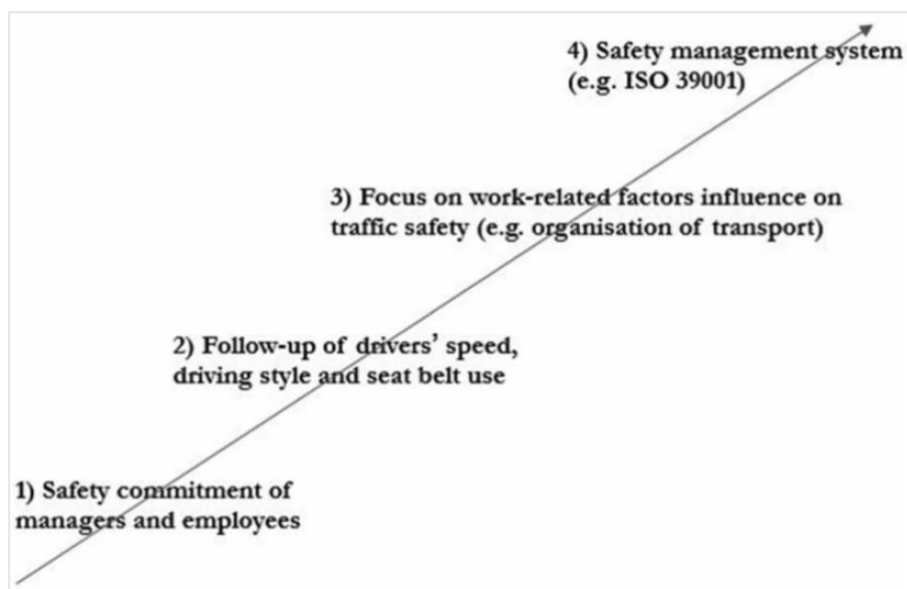
arbetet med trafiksäkerhet, miljö och arbetsmiljö. Eftersom miljö är en viktig drivkraft i företagen främjas trafiksäkerhet när den paketeras med miljöfrågan – ”vi tänker miljö och får trafiksäkerhet” är ett vanligt synsätt i företagen. När det gäller arbetsmiljö har arbetsgivare också ett ansvar att identifiera och hantera risker, vilket även gäller trafiksäkerhetsrisker. Att arbeta med trafiksäkerhet, miljö och arbetsmiljö ger i regel också en ekonomisk besparing.

I slutändan handlar drivkrafterna om **affärsnytta** genom att trafiksäkerhetsengagemanget svarar mot kundkrav och ger konkurrensfördel eller är en imagefråga i förhållande till både kunder och för att kunna attrahera medarbetare. Det är också viktigt att poängtera att utan tydlig affärsnytta är drivkraften svag för verksamheter att arbeta med trafiksäkerhet. Idag är affärsnyttan i arbete med trafiksäkerhet och hastighetsefterlevnad liten i verksamheter. Därmed är det ingen överraskning att många medarbetare i verksamheter kör för fort (se avsnitt ovan).

Viktiga interna drivkrafter för att åstadkomma trafiksäkerhetsförbättringar handlar om **ledarskapet** för trafiksäkerhetsfrågan där företagsledningen har en avgörande roll för företagets trafiksäkerhetsarbete. Genom ledarskapet formuleras mål och argument som kommuniceras till medarbetarna – liksom att ledarskapet säkerställer att åtgärder genomförs, uppföljning görs och trafiksäkerhetsarbetet fullföljs. Tidigare studier lyfter också fram vikten av **systematiskt arbetssätt** och att integrera trafiksäkerhet i verksamhetens ordinarie styrsystem tillsammans med andra frågor.

Tidigare studier lyfter också fram vikten av att omsätta policy till handling. Det handlar om de riktlinjer och rutiner som finns, men också om **säkerhetskulturen**, det vill säga involvering av medarbetare är viktigt för att bygga gemensamma värderingar i förhållande till säkerhet. Nævestad med flera (2018a) menar att en nyckelaktivitet för att bygga en säkerhetskultur är att öka chefers och medarbetares riskmedvetenhet, inte minst genom att skapa rutiner för gemensamma diskussioner mellan ledning och medarbetare kring arbetsrelaterade risker. Detta skapar en ökad medvetenhet i företagets alla led.

Nævestad med flera (2018b) har också tagit fram en modell i form av en ”säkerhetstrappa” för hur transportföretag kan arbeta med att utveckla säkerhetskulturen i verksamheten, se Figur 2-2. Säkerhetstrappan hanterar de åtgärder som påvisats ha störst effekt på trafiksäkerheten, är möjliga att genomföra med begränsade resurser och som inte är för komplicerade eller omfattande. Det första steget är att förändringsarbetet förankras på högsta ledningsnivå och det är också en förutsättning för att säkerhetsarbetet ska kunna genomföras. Nævestad lyfter även betydelsen av att mäta och följa upp förarbeteenden och menar att uppföljning av bland annat förarnas hastighetsefterlevnad resulterar i säkrare körsätt och färre olyckor. Hastighetsuppföljning är således en grundläggande del i verksamhetens arbete för ökad trafiksäkerhet och för att utveckla en säkerhetskultur som omsätter policy till handling.



Figur 2-2. Trappmodell för att utveckla säkerhetskulturen i transportföretag (Nævestad med flera, 2018b).

2.2. Trafiksäkerhet i hållbarhetsarbetet

Trafiksäkerhet är en hållbarhetsfråga och en integrerad del i FN:s globala hållbarhetsmål sedan 2015. Vikten av att integrera trafiksäkerhet i företagens hållbarhetsarbete och hållbarhetsredovisning betonas av Stockholmsdeklarationen och FN-resolution 74/299. Hållbarhetsarbete/-redovisning berör främst de företag som måste redovisa enligt lag och/eller de som ändå bedriver hållbarhetsarbete och tar fram en årlig redovisning – och som har trafiksäkerhet som en väsentlig hållbarhetsfråga.

De expertrekommendationer som utgjorde underlag för Stockholmsdeklarationen talar om verksamhetens hållbarhetsarbete som en outnyttjad potential för trafiksäkerhetsarbetet (Trafikverket Publikation 2019:209). Även Folksam lyfter i sin uppföljning av hastighetsefterlevnaden hos yrkestrafiken fram det ansvar som företagsledningarna har för de individuella förarnas körning, eftersom de styr över exempelvis hållbarhetspolicys, tidsscheman, teknisk utrustning och incitamentsystem. De menar att ”för att nå FN:s globala mål, där antalet omkomna och skadade i trafikolyckor ska minskas med hälften, måste yrkestrafiken engagera sig mer i frågan och ta större ansvar för sin trafiksäkerhetspåverkan” (Axelsson, 2019, s. 2).

Hastighet som hållbarhetsfråga

Hastighetsnivån påverkar trafiksäkerheten, men hastighetsnivån har också betydelse för energiförbrukningen kopplat till transporter och utsläpp av luftföroreningar som ger upphov till miljöproblem på lokal, regional och global nivå. För biltrafik gäller det att få en jämn hastighet med få stopp för att reducera utsläppen. Studier visar att farthinder som placeras tillräckligt tätt leder till både lägre och jämnare hastighetsnivåer vilket är positivt för såväl trafiksäkerhet som miljö (Smidfelt Rosqvist, 2003; Ericsson, 2000). Lägre och jämnare hastigheter med färre accelerationer minskar också buller (Ericsson & Ahlström, 2008). Även uppföljningar av de stora ISA-försöken (Intelligent Speed Adaptation (ISA), att fordonen gick inte att köra i högre hastigheter än den skyltade) i Sverige under 1990-talet visade att bensinförbrukningen och utsläppsmängderna per bil minskade, och trafiksäkerheten förbättrades, men utan att restiderna förändrades (Vägverket Publikation 2002:94).

Trafiksäkerhet i Agenda 2030

I Agenda 2030 är trafiksäkerheten en del av hälsan genom att delmål 3.6 innebär att minska antalet dödsfall och skador i vägtrafiken. Det innebär således att trafiksäkerhet är en del av hållbarheten. Delmål 12.6 innebär att uppmuntra företag att tillämpa hållbara metoder och hållbarhetsredovisning och delmål 12.7 att främja hållbara metoder för offentlig upphandling. Genom att trafiksäkerhet är en hållbarhetsfråga är det också rimligt att trafiksäkerhet ingår tillsammans med andra hållbarhetsaspekter i företagens hållbarhetsarbete och hållbarhetsredovisning samt i myndigheters och andra transportköparens kravställande. Därutöver kan man också säga att trafiksäkerhetsrisker är en relevant fråga för arbetsmiljöarbete (delmål 8.8).



Figur 2-3. Trafiksäkerhet är en del i hållbarheten genom Agenda 2030 sedan 2015.

Trafiksäkerheten går i regel hand i hand med andra hållbarhetsmål. På en övergripande nivå finns synergier mellan trafiksäkerhet, miljö, hälsa, jämlikhet och andra hållbarhetsmål, även om det går att hitta exempel på motsättningar för enskilda frågor. Det innebär att verksamheter som arbetar för mer klimatsmarta resor och transporter, genom exempelvis bränslesnål körning, i regel också kan uppvisa positiva trafiksäkerhetsvinster och vice versa. Skadekostnaderna minskar och arbetsmiljön förbättras. Det går alltså att argumentera för att ekonomisk, ekologisk och social hållbarhet generellt är samverkande perspektiv.

Hållbarhetsarbete, hållbarhetsredovisning och hållbarhetsrapport

Många verksamheter bedriver ett hållbarhetsarbete eller arbete med CSR (Corporate Social Responsibility). Hållbarhetsredovisning är frivillig information om hållbarhetsarbetet. Detta till skillnad från en hållbarhetsrapport som avser den lagstadgade rapport som ska upprättas i enlighet med årsredovisningslagen för verksamheter över en viss storlek, och enligt EU-lag för alla verksamheter över 500 anställda från år 2024.

Hållbarhetsredovisning kan ha många olika namn, till exempel miljöredovisning, CSR-redovisning eller hållbarhetsredogörelse, och är ett dokument där verksamheten redovisar sitt hållbarhetsarbete under en specifik period. Det kan omfatta verksamhetens hållbarhetsstrategi, hållbarhetsaktiviteter, hållbarhetsmål, utvecklingen av företagets hållbarhetsarbete, utmaningar och möjligheter för företaget att bedriva en hållbar verksamhet. En vanlig indelning av hållbarhetsarbetet är utifrån socialt ansvar, miljömässigt ansvar och ekonomiskt ansvar.

Det finns inga generella regler för vad en frivillig hållbarhetsredovisning ska innehålla. Ett företag kan välja att tillämpa en standard för sin frivilliga hållbarhetsredovisning, exempelvis GRI (Global Reporting Initiative) eller FN:s globala mål, IR (Integrated Reporting) och då finns det riktlinjer i dessa standarder som företaget ska beakta. Det är dock upp till respektive företag att bedöma vilka delar som är relevanta för verksamheten. Dessa standarder innehåller i nuläget inga indikatorer som avser trafiksäkerhetspåverkan. Det är dock rimligt att anta att det finns indikatorer som kan ha en bäring på trafiksäkerhet – eller att trafiksäkerhet kan ha bäring på indikatorer som redan ingår. Till exempel handlar GRI 403 om arbetsrelaterad hälsa och säkerhet där trafiksäkerhet för medarbetare kan vara en relevant aspekt, se Figur 2-4.

About this Standard	
Responsibility	This Standard is issued by the Global Sustainability Standards Board (GSSB) . Any feedback on the GRI Standards can be submitted to standards@globalreporting.org for the consideration of the GSSB.
Scope	GRI 403: <i>Occupational Health and Safety</i> sets out reporting requirements on the topic of occupational health and safety. This Standard can be used by an organization of any size, type, sector or geographic location that wants to report on its impacts related to this topic.
Normative references	This Standard is to be used together with the most recent versions of the following documents. GRI 101: Foundation GRI 103: Management Approach GRI Standards Glossary In the text of this Standard, terms defined in the Glossary are <u>underlined</u> .
Effective date	This Standard is effective for reports or other materials published on or after 1 July 2018. Earlier adoption is encouraged.

Note: This document includes hyperlinks to other Standards. In most browsers, using 'ctrl' + click will open external links in a new browser window. After clicking on a link, use 'alt' + left arrow to return to the previous view.

2 GRI 403: Occupational Health and Safety 2016

Figur 2-4. GRI (Global Reporting Initiative) är en standard för hållbarhetsredovisning. Bilden visar GRI 403 som handlar om arbetsrelaterad hälsa och säkerhet där trafiksäkerhet för medarbetare kan vara en relevant aspekt.

Det finns även en ny Svensk Standard SS 854000:2021 *Styrning och ledning för hållbar utveckling i kommuner och regioner*, som ger en särskild vägledning för genomförande av FN:s Agenda 2030 för hållbar utveckling för kommuner och regioner. Trafiksäkerhetsarbete kan vara en del av detta arbete, men vägledning om hur det ska inkluderas saknas.

Trafiksäkerhet i verksamheters hållbarhetsarbete

Inga tidigare utredningar har hittats som behandlar verksamheters hållbarhetsarbete och hur trafiksäkerhetspåverkan kan hanteras där. Även expertrekommendationerna som utgör underlag för Stockholmsdeklarationen fastslår att det saknas kunskap om hur trafiksäkerhetspåverkan ska kunna rapporteras i förhållande till de globala hållbarhetsmålen och i förhållande till de standarder för hållbarhetsredovisning som finns (Trafikverket Publikation 2019:209). Publikationen talar också om verksamhetens hållbarhetsarbete som en outnyttjad potential för trafiksäkerhetsarbetet, men utan att riktigt kunna uttala sig om hur stor denna potential är och var (till exempel inom vilka typer av verksamheter) som störst potential finns. Där finns det ett behov av att belysa nuläge, behov och drivkrafter ur ett verksamhetsperspektiv och bedöma trafiksäkerhetspotentialen ur ett såväl verksamhets- som samhällsperspektiv.

Folksam lyfter i sin uppföljning av hastighetsefterlevnaden hos yrkestrafiken fram det ansvar som företagsledningarna har för de individuella förarnas körning, eftersom de styr över exempelvis hållbarhetspolicys, tidsscheman, teknisk utrustning och incentivsystem. De menar att ”för att nå FN:s globala mål, där antalet omkomna och skadade i trafikolyckor ska minska med hälften, måste yrkestrafiken engagera sig mer i frågan och ta större ansvar för sin trafiksäkerhetspåverkan” (Axelsson, 2019; Engström, 2018).

Hur ser företagen på trafiksäkerhet som en hållbarhetsfråga?

I en studie av Wennberg med flera (2022) gjordes intervjuer med företag vars hållbarhetsredovisningar granskats. Det blir tydligt att många företag inte ser på trafiksäkerhet som en hållbarhetsfråga. För transportföretagen ligger det dock närmare till hands att se trafiksäkerhet som en hållbarhetsfråga och därmed också integrera trafiksäkerhet i sitt hållbarhetsarbete-/redovisning. Detsamma gäller för de företag som säljer/tillverkar trafiksäkerhetsrelaterade produkter. För övriga företag blir det dock uppenbart att det behövs insatser för att hållbarhetschefer och personer som arbetar med företagens transporter ska börja tänka i dessa banor om trafiksäkerhet. För att möjliggöra en sådan förflyttning i synen på trafiksäkerhet är det viktigt att det ställs krav i årsredovisningslagen, att trafiksäkerhet finns med i GRI och andra standarder för hållbarhetsredovisning och att det finns stöd för hur man ska göra för att arbeta med sin trafiksäkerhetspåverkan.

2.3. Uppföljning av hastighetsefterlevnad med teknikstöd i fordon

Texten i detta kapitel utgår från flera studier som har studerat teknikstöd i fordon som kan stödja hastighetsefterlevnad:

- ▷ Teknikstöd för hastighetsefterlevnad hos yrkestrafiken, RISE 2019
- ▷ Elektroniska körjournaler och ISA, Hvitlock m.fl. 2019
- ▷ KÖR-SMART-projektet Backa, 2MA Technology 2008
- ▷ Grönt Ljus-projektet, Folksam, SalusAnsvar, MHF och Trafikverket, 2012

Teknikstöd för hastighetsefterlevnad hos yrkestrafiken

De teknikstöd som numera finns underlättar uppföljningen av olika trafiksäkerhetsfaktorer, inte minst hastighetsefterlevnaden för verksamheters transporter. RISE har gjort en sammanställning av olika teknikstöd för hastighetsefterlevnad hos yrkestrafiken (Habibovic med flera, 2019). De har också gjort studier som visar att flera transportföretag har teknisk utrustning i sina fordon som på ett eller annat sätt adresserar hastighetsefterlevnad.

Hastighetsregulatorer är vanligt förekommande i tunga lastbilar och bussar, och behöver enligt lag finnas i sådana fordon för att begränsa deras maximala hastighet till ett specifikt värde (90 km/h respektive 100 km/h). I vissa fordon finns det system i form av intelligent

hastighetskontroll (ISA) som informerar/varnar föraren vid hastighetsöverskridning eller gör det svårare (eller omöjligt) för förare att accelerera över hastighetsgränsen.

Studien av RISE visar att det finns flera exempel på system som också registrerar fordonets hastighet och i vissa fall även gällande hastighetsbegränsning. Dessa system tillhandahålls framför allt av diverse systemleverantörer (se Tabell 2-1, Tabell 2-2, Tabell 2-3). Denna hastighetsdata registreras i regel med relativt låg frekvens, vanligtvis två gånger per minut eller mer sällan. Hittills har syftet med registrering av data framför allt varit hantering av fordonssflottan samt uppföljning av bränsleförbrukning. Det är ovanligt med specifik uppföljning av hastighetsefterlevnaden, men det finns exempel där förare som kör i enlighet med hastighetsbegränsningen premieras enligt studie av RISE. Det finns också exempel där transportköparna ställer krav på att fordonen ska vara utrustade med registrerande ISA-system.

Tabell 2-1. Exempel på system för bättre hastighetsefterlevnad i lastbilar. Källa: Habibovic med flera (2019).

System-tillverkare	Funktion	Registrerar fordonets hastighet	Registrerar gällande hastighet	Registrerar bränsleförbrukning	Frekvens	Inbyggt i fordonet	Kostnad
Volvo Group Dynafleet	Registrerar	Ja	Nej	Ja	Vet ej	Ja	Vet ej
Scania Fleet Management	Registrerar	Ja	Nej	Ja	Vet ej	Ja	Vet ej
Scania Scania Zone	Registrerar	Ja	- (bara en förinställd hastighet)	Vet ej	Vet ej	Ja	Vet ej
Transics TX-Sky	Informerar, varnar, registrerar	Ja	Ja	Ja (tillägg)	I urbana miljöer när ratten svänger. I övriga miljöer varannan minut.	Nej	500 kr/månad/fordon
Fältecom Speed Alert	Informerar, varnar, registrerar	Ja	Ja	Ja (tillägg)	Ställs in, från 1 gång per sekund till var 10:e sekund	Nej	Säljs oftast som en del av ett större system. Vid separat köp: Anslutning: 8000 kr/fordon Abonnemangsavgift: 60-70 kr/månad/fordon
Drivec EcoDriving	Informerar, registrerar	Ja	Vet ej	Ja	Vet ej	Nej	ca 20000 kr per enhet i inköp och en abonnemangsavgift på 250 kr/månad/fordon
Veheo Eco Driving	Registrerar, informerar	Ja	Ja	Ja	Ställs in, från var 4:e sekund till var 4:e minut	Nej	Vet ej
Sepab ExyPro	Varnar, registrerar	Ja	Ja	Ja (tillägg)	Vet ej	Nej	Vet ej

Tabell 2-2. Exempel på system för bättre hastighetsefterlevnad i bussar. Källa: Habibovic med flera (2019).

System-tillverkare	Funktion	Registrerar fordonets hastighet	Registrerar gällande hastighet	Registrerar bränsle-förbrukning	Frekvens	Inbyggt i fordonet	Kostnad
Volvo Group Zone Management	Informerar, varnar, registrerar	Ja	- (bara en förinställd hastighet)	Vet ej	Vet ej	Ja	Vet ej
Transics TX-Sky	Informerar, varnar, registrerar	Ja	Ja	Ja (tillägg)	I urbana miljöer när ratten svänger. I övriga miljöer varannan minut.	Nej	500 kr/månad/for don
Fälteom Speed Alert	Informerar, varnar, registrerar	Ja	Ja	Ja (tillägg)	Ställs in, från 1 gång per sekund till var 10:e sekund	Nej	Säljs oftast som en del av ett större system. Vid separat köp: Anslutning: 8000 kr/for don Abonnemangsavgift: 60-70 kr/månad/for don
Drivec EcoDriving	Informerar, registrerar	Ja	Vet ej	Ja	Vet ej	Nej	ca 20000 kr per enhet i inköp och en abonnemangsavgift på 250 kr/månad/for don
Sepab ExyPro	Varnar, registrerar	Ja	Ja	Ja (tillägg)	Vet ej	Nej	Vet ej

Tabell 2-3. Exempel på system för bättre hastighetsefterlevnad i taxibilar. Källa: Habibovic med flera (2019).

System-tillverkare	Funktion	Registrerar fordonets hastighet	Registrerar gällande hastighet	Registrerar bränsle-förbrukning	Frekvens	Inbyggt i fordonet	Kostnad
Folksam Köra säkert	Informerar, varnar, registrerar	Ja	Ja	Nej	Vet ej	Nej	Gratis tillägg till ordinarie bilförsäkring under förutsättningen att kunden har Telia Sense (99 kr/månad/for don)
Moderna Enerfy	Registrerar (info i appen)	Ja	Vet ej	Ja	1-4 gånger per sekund	Nej	Fast månadspremie 214 kr plus en rörlig körpremie som beror på körstilen
Paydrive Paydrive	Registrerar (info i appen)	Ja	Ja	Vet ej	Vet ej	Nej	Vet ej
Transics TX-Sky	Informerar, varnar	Ja	Ja	Ja (tillägg)	I urbana miljöer när ratten svänger. Varannan minut i övriga miljöer.	Nej	500 kr/månad/for don
Sepab ExyPro	Varnar, registrerar	Ja	Ja	Ja (tillägg)	Vet ej	Nej	Vet ej
Taxisystem AB	Registrerar (oklart om det informerar/varnar)	Ja	Ja	Vet ej	En gång per sekund eller mer sällan	Nej	Vet ej

Elektroniska körjournaler och ISA

Potentialen att som verksamhet arbeta med sin hållbarhetspåverkan genom att förse sina fordon med elektroniska körjournaler med ISA-system har undersökts av Hvitlock med flera (2020). De konstaterade positiva effekter för såväl trafiksäkerhet som miljö av detta system där den positiva trafiksäkerhetseffekten kom av att fordonen utöver sina elektroniska körjournaler var utrustade med ISA-system. Genom att nyttja den uppföljningsmöjlighet för hastighetsefterlevnaden som finns genom de elektroniska körjournalerna i sig ges också ett verktyg för kvalitetssäkring av verksamhetens transporter. En växande andel av de fordon som används inom bygg och anläggning eller i kommuners fordonsflottor är utrustade med

elektroniska körjournaler som ett sätt att digitalisera reseräkningar och underlätta ekonomisk och skattemässig redovisning.

En del av studien fokuserade på att analysera kördata från elektroniska körjournaler, med och utan ISA-system, för att kunna dra slutsatser om hur stor påverkan ISA-systemen hade på de verkliga hastigheterna. Enheterna för elektroniska körjournaler var kopplade till bilens OBD2-uttag (OBD är *onboard device*, bilens dator) eller till batteriet under motorhuven. Punktinformation samlades in innehållande:

- ▷ position (i koordinatsystemet EPSG:4326)
- ▷ enhets-id
- ▷ rese-id
- ▷ tidpunkt
- ▷ hastighet
- ▷ skyltad hastighet på vägen
- ▷ information om ISA är aktiverat eller inte

För att utföra analyserna indelades punktdata i segment där varje segment representerade en kontinuerlig sträcka där den skyltade hastigheten var samma över hela sträckan.



Figur 2-5. Segmentindelning vid analys av positioneringsdata i projektet Elektroniska körjournaler och ISA (Hvitlock m.fl. 2020).

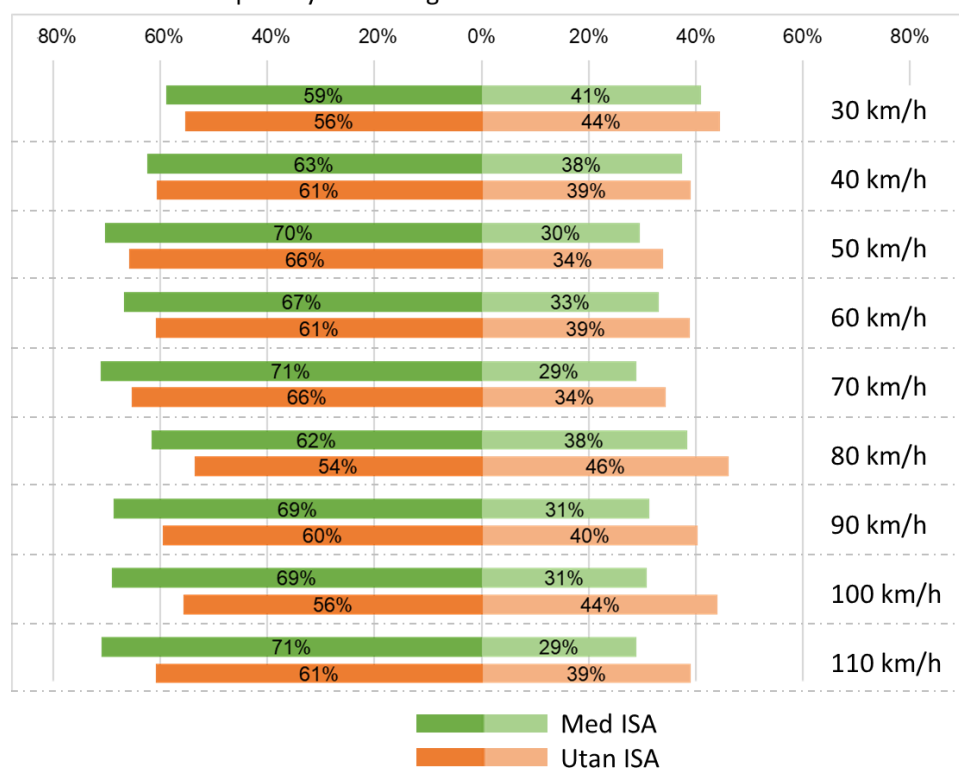
Data analyserades och sammanställdes för varje skyltad hastighet och på en aggregerad nivå för cirka 350 000 resor som genomfördes med 2 500 fordon mellan 31 augusti och 15 september år 2019. Med hjälp av insamlade data sammanställdes data för respektive segment (t ex medelhastighet, maxhastighet, andel av sträcka där skyltad hastighet (jämfört med NVDB) överskrids, mm).

Exempel på hur sammanställningarna visualiserades visas i tabeller och figurer nedan.

Tabell 2-4. Exempel på sammanställning från analys av segment med skyltad hastighet 60 km/h.

analys	värde	med isa (%)	utan isa (%)	medel med isa	medel utan isa	std med isa	std utan isa	n med isa	n utan isa
medelhastighet	60	94.1	91.3	45.4	46.6	12.2	13	40444	24312
maxhastighet	60	66.9	61.2	58.9	60.1	11.8	12.9	40444	24312
fortkörningsindex (FI > 0)	4	29.3	27.7	13.3	14.2	9.7	10.4	13064	9216
fortkörningsindex				4.3	5.4	8.3	9.4	40444	24312

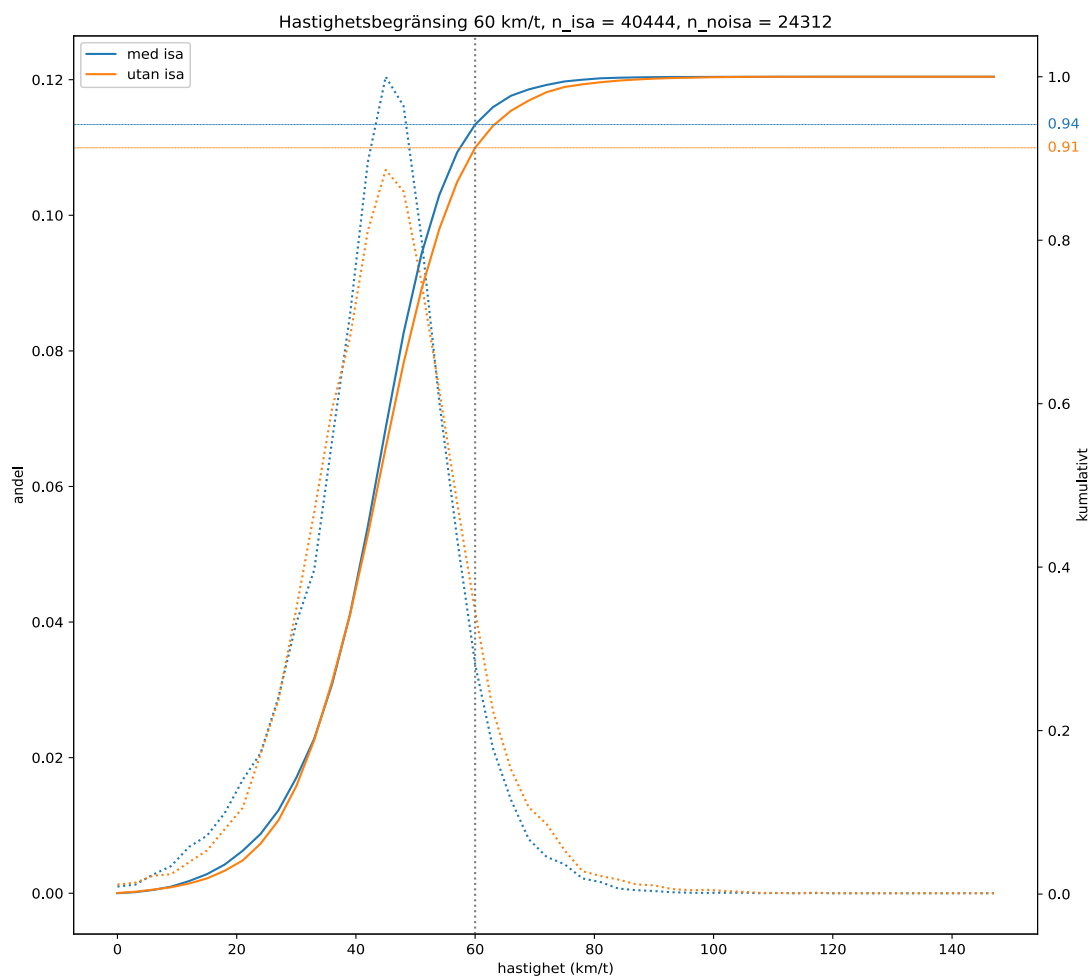
Andel tillfällena som hastighetsgränsen hålls (t.v.) respektive överskrids (t.h.), per skyltad hastighet samt med och utan ISA



Figur 2-6. Hastighetsefterlevnad visualiserad i staplar för olika skyltade hastigheter, med och utan ISA. Den mörkare delen av staplarna, till vänster, anger andel körtilfällena som hastigheten aldrig överskrider skyltad hastighet (maxhastigheten under skyltad hastighet). Den ljusare delen av staplarna, till höger, anger andel körtilfällena som hastighetsgränsen överskrids. Källa: Hvitlock m.fl 2020.

Fördelning av medelhastigheter för segment:

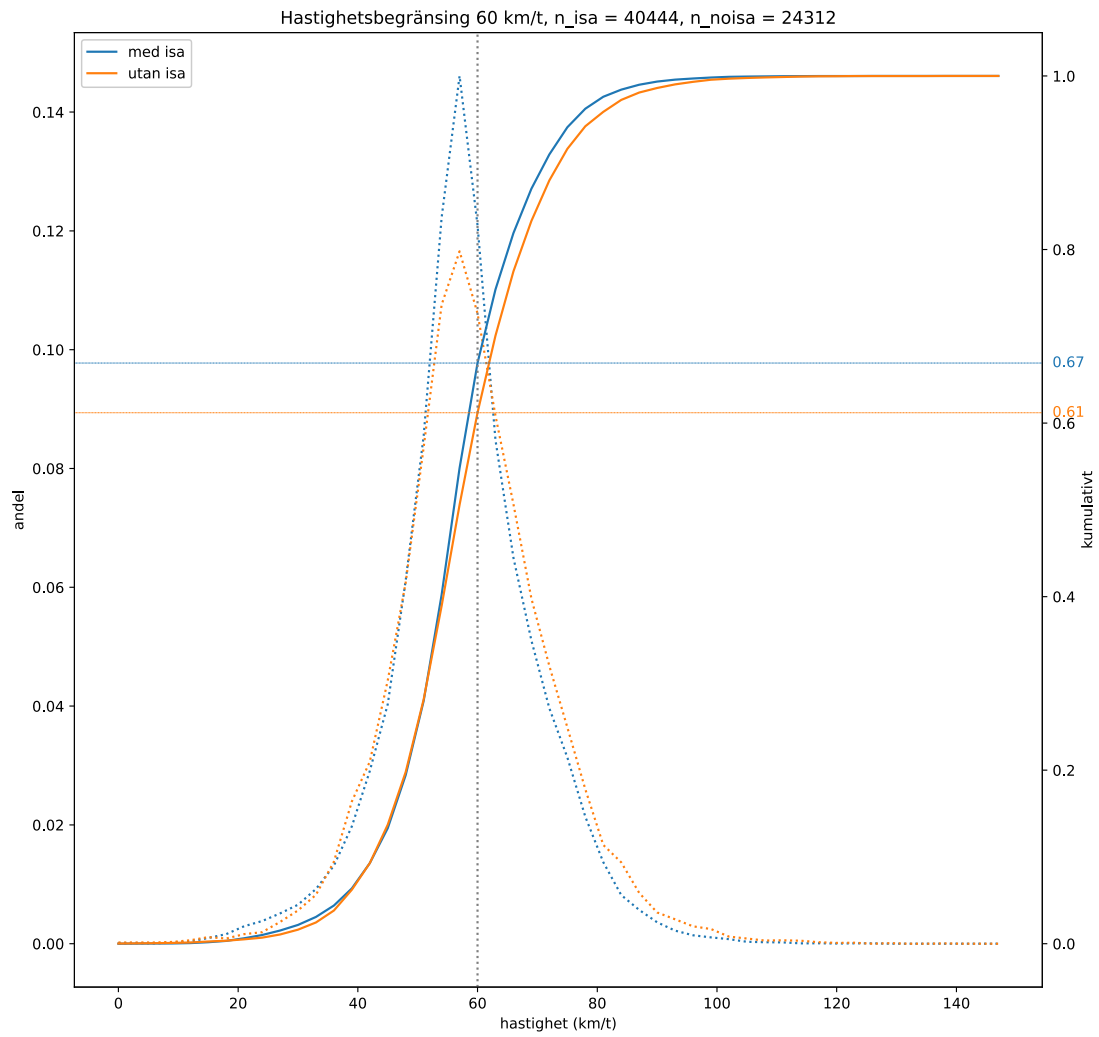
Figur 2-7 visar exempel på kombinerat histogram och ackumulerad andel över hur medelhastigheterna per segment är fördelade vid hastighetsbegränsning på 60 km/tim. Den vertikala linjen visar skyltad hastighet och de horisontella hjälplinjerna visar andelen segment där medelhastigheten har varit lägre än skyltad hastighet.



Figur 2-7. Fördelning av medelhastigheter vid hastighetsbegränsning 60 km/h med och utan ISA-system.
Källa: Hvitlock m fl 2020

Fördelning av maxhastighet för segment:

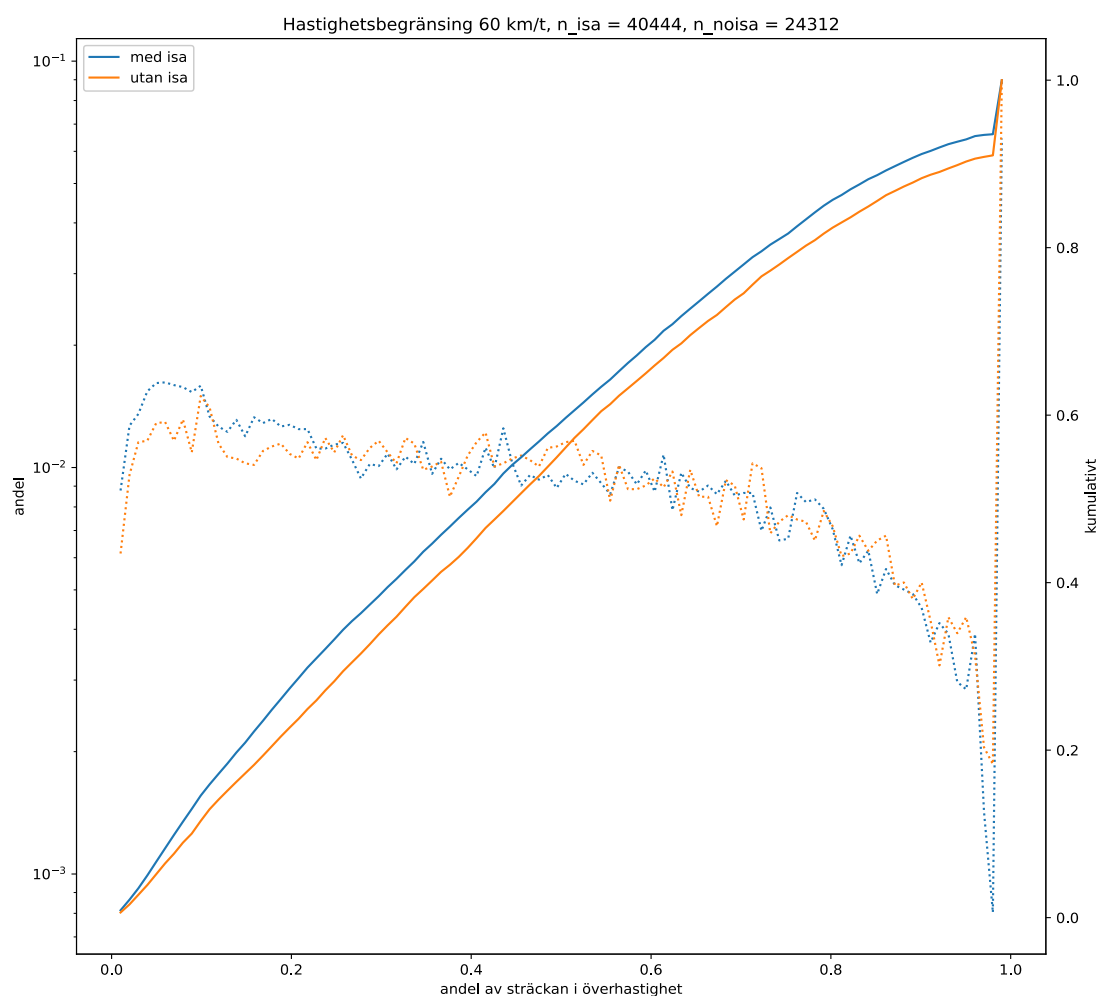
Figur 2-8 liknar den föregående figuren men visar högsta uppmätta hastighet per segment.



Figur 2-8. Fördelning av maxhastigheter vid hastighetsbegränsning 60 km/h med och utan ISA-system.
Källa: Hvitlock m fl 2020

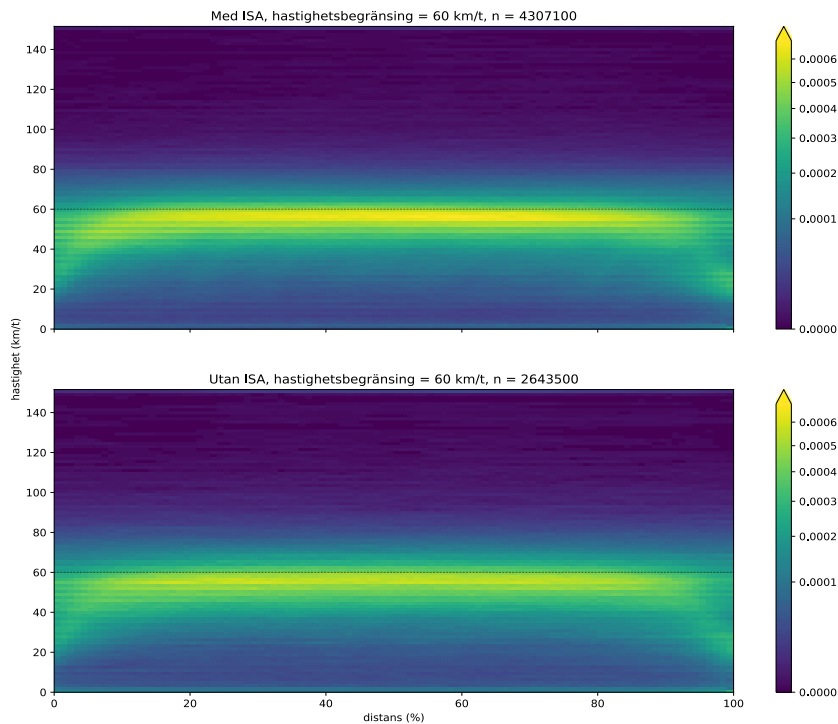
Andel av sträckan där skyltad hastighet överskrids:

Grafen i Figur 2-9 visar hur stor den andel av sträckan är där hastigheten har varit över skyltad hastighet, dock begränsat till att enbart visa de segment där hastigheten någon gång överskridits. Eventuell topp vid andel strax före 1 beror till viss del på att hastighetsbegränsning felidentifierats där flera vägar går parallellt och GPS-positionen är förskjuten i sidled av någon orsak. Detta kan leda till att t.ex. resor på en motorväg som går genom ett samhälle kan tolkas som att gå på en parallell lokal väg med lägre hastighetsbegränsning. En annan orsak är korta vägsträckor med lägre hastighet mellan sträckor skyltad med högre hastighet. På dessa sträckor händer det att föraren av fordonet inte saktar in i tillräckligt god tid eller tillräckligt snabbt för att hinna få ner fordonets hastighet under gränsen vilket leder till att hela sträckan körs i överhastighet. ISA kan hjälpa här om den har prediktiva egenskaper som kan rekommendera hastighetssänkning i för tid.



Figur 2-9. Andel av körsträcka där skyltad hastighet överskrids vid hastighetsbegränsning 60 km/h med och utan ISA-system. Källa: Hvitlock m fl 2020

Fortkörningsindex:



Fortkörningsindexet representerar den ökning av olycksrisk som finns i relation till hastighetsöverträdelsen och beräknades med ekvationen nedan (VTI-rapport 658, 2009):

$$FI = \frac{1}{S_{tot}} \sum_{v \in A} \left(\left(\frac{v}{v_{lim} + x} \right)^3 - 1 \right) \Delta s$$

där

$$A = \{v: v \geq v_{lim} + x\}$$

och x är en förskjutningsfaktor på 2 km/h för att tillåta en viss mätosäkerhet.

Hastighetsfördelning över distans:

I Figur 2-10 visas exempel på hastighetsfördelning över distans för alla segment vid en hastighetsbegränsning på 60 km/tim. Ljusare områden anger högre koncentration av värden. Vid lägre hastigheter blir fördelningen mer diffus då dessa segment ofta ligger inom tätorter med många start och stop. Speciellt tydligt blir detta fenomen vid 50 km/tim då det är bashastighet och således representerar det största antalet resor med mycket hastighetsvariation.

Figur 2-10. Normaliserad fördelning av hastighet över distans vid hastighetsbegränsning 60 km/h med och utan ISA-system.

Exempel på praktiskt genomförande: KÖR SMART-projektet

Uppföljning av hastighetsefterlevnad och effekten av ISA-system har testats i praktiken inom projektet *Kör Smart* som genomfördes av Göteborgs stad och 2MA Technology år 2008. Syftet med projektet var att utforska vilken effekt ISA-system har på körbeteende och hastighetshållning. Ett förändrat körbeteende väntades få direkt påverkan på bränsleförbrukningen och därmed utsläppen, men även för trafiksäkerheten.

I projektet utrustades samtliga fordon i Göteborgs stads fordonsflotta med elektroniska körjournaler och ISA-system. Loggdata samlades in i två etapper – med och utan att ISA-systemet var aktiverat. Med hjälp av insamlade data sammanställdes information om hastigheter och hastighetsöverträdelser på en aggregerad nivå för samtliga fordon. Indikatorer för hastighetsefterlevnad redovisades i form av fortkörningsindex (mått på fortkörning uträknad på flera indikatorer) och andel hastighetsöverträdelser för den totala sträckan samt för respektive hastighetsbegränsning. Utöver detta undersöktes även förändringar i bränsleförbrukning och bränslekostnader samt ECO index.

Resultatet visade att ISA-systemet generellt hade tydlig effekt på både hastighetsefterlevnad och bränsleförbrukning. Andelen av den totala sträckan som kördes över gällande hastighet minskade från 25 % till 14 % och fortkörningsindex minskade från 6,4 till 2,7 då ISA-systemet aktiverades. Beräkningar på bränsleförbrukningen visade även att bränslekostnaderna minskade med 14 %.

2.4. Sammanfattande analys

Yrkestrafik spelar en betydande roll när det gäller trafiksäkerhet. Det är viktigt att ha i åtanke att verksamheter behöver se affärsnytta i att arbeta med trafiksäkerhet för att motiveras att göra det. Trots att trafiksäkerhet är en del av hållbarhetsarbetet, så inkluderas det vanligtvis inte i dagens hållbarhetsrapportering och hållbarhetsrapporter. Dessutom saknas tydlig vägledning om hur man ska hantera trafiksäkerhet inom hållbarhetsarbete och hållbarhetsrapportering.

Det finns teknikstöd för att följa upp hastigheter för yrkesfordon, och de flesta fordon är utrustade med verktyg för att övervaka bränsleförbrukning. Dessa verktyg kan även användas för att följa upp hastighetsefterlevnad, men det är viktigt att detta görs på aggregerad nivå för att inte kränka personlig integritet.

Ökad medvetandet och riktlinjer kring hållbarhetsrapportering och redovisning gör det enklare för verksamheter att arbeta med trafiksäkerhet som en del av årlig hållbarhetsrapportering. Nya CSR-direktivet på EU nivå ger en möjlighet att belysa detta och kan utgöra en stor möjlighet för att inkludera trafiksäkerhet som en del av företagets hållbarhetsarbete.

3. Hur följer verksamheter upp hastighetsefterlevnad idag?

I detta kapitel presenteras resultaten från de intervjuer som gjorts med:

- ▷ verksamheter som använder elektroniska körjournaler i sin verksamhet eller som på annat sätt följer upp hastighetsefterlevnad,
- ▷ leverantörer av elektroniska körjournaler och
- ▷ försäkringsbolag

Fokus för kapitlet är vilka drivkrafterna är och vilken potential som finns för att följa upp hastighetsefterlevnad samt utmaningar kopplat till detta. Intervjustudien kompletteras med genomgång av hållbarhetsrapporter (för intervjuade företag men även andra som hittats via webben). I avsnittet ges även exempel på hur olika verksamheter arbetar med nyckeltal för uppföljning av hastighetsefterlevnad idag.

3.1. Trafiksäkerhet i hållbarhetsredovisningar

En hållbarhetsredovisning ska innehålla redogörelse för de väsentliga hållbarhetsriskerna och den hållbarhetspåverkan som finns kopplade till företagets verksamhet (se avsnitt Figur 2-3 för mer information om hållbarhetsredovisning). I detta kapitel presenteras resultatet från den inventering av hållbarhetsredovisningar som har genomförts. Resultatet ger en överblick av hur säkerhet, trafiksäkerhet och specifikt hastighetsefterlevnad hanteras i hållbarhetsredovisningar i dag. I granskningen gjordes en analys av 24 hållbarhetsrapporter (för 23 företag och Skånetrafiken (förvaltning av Region Skåne)). Verksamheterna representerar de tre kategorierna: (1) transportföretag, (2) företag som säljer/tillverkar säkerhetsrelaterade produkter och tjänster respektive (3) övriga företag, se översikt i Figur 3-1.

	Transportföretag								Säkerhetsrelaterade företag				Övriga företag													
Hur transporterna påverkar omvärlden	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Säkerhet – arbetsmiljö (OHS)	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Trafiksäkerhet	✓		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓													
Hastighetsefterlevnad				✓	✓	✓			✓																	
Agenda 2030	✓	✓	✓	✓	✓	✓		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Mål 3 (om kopplat till trafiksäkerhet)	✓			✓	✓			✓	✓	✓	✓	✓														
Mål 11 (om kopplat till trafiksäkerhet)		✓	✓					✓	✓	✓																

Figur 3-1. Översikt för hållbarhetsredovisningar för 24 företag/organisationer.

Trafiksäkerhet som hållbarhetsfråga

De globala hållbarhetsmålen i *Agenda 2030* är utgångspunkten för 23 av de 24 studerade hållbarhetsredovisningarna. Verksamheterna väljer ut de mål som de ser som mest relevanta att fokusera på. Åtta av verksamheterna nämner *mål 3* (God hälsa och välbefinnande) kopplat till trafiksäkerhet. Det finns ytterligare företag som har med trafiksäkerhet i hållbarhetsredovisningarna, men utan att nämna trafiksäkerhet i samband med mål 3 i *Agenda 2030*. Fyra av transportföretagen/-myndigheterna (Nobina, Skånetrafiken, Taxi Stockholm och Keolis) och två av företagen som tillverkar/säljer säkerhetsrelaterade produkter och tjänster (Volvo Group och Volvo Cars) nämner *mål 11* (Hållbara städer och samhällen) i relation till trafiksäkerhet. Foria, som inte nämner *Agenda 2030* i sin hållbarhetsredovisning, hanterar däremot också trafiksäkerhet kopplat till hållbara samhällen. Denna koppling mellan transporter och trafiksäkerhet saknas hos övriga företag trots att flera av dem sannolikt köper både transporttjänster själva och varor som innebär att annan aktör beställer transporttjänster.

I de flesta av *transportföretagens* hållbarhetsredovisningar går det att se en tydlig koppling mellan transporter (deras kärnverksamhet) och trafiksäkerhet. Generellt läggs fokus på medarbetarnas säkerhet i trafiken och på resenärernas säkerhet (Nobina och Skånetrafiken). Ett fåtal transportföretag beskriver mer ingående hur de arbetar proaktivt med trafiksäkerhet, där exempelvis arbetsmiljöarbete och förarsystem lyfts fram. Hos dessa är kopplingen till en trafiksäkerhetspåverkan för tredje part tydligare. Till exempel beskriver DB Schenker hur trafiksäkerhet är i fokus i deras verksamhet och att de gör regelbundna uppföljningar av förarnas hastighetsefterlevnad (se Figur 3-2). Även i Forias hållbarhetsredovisning hanteras trafiksäkerhet som en prioriterad hållbarhetsfråga där bland annat arbetet med incidentrapportering och hastighetsuppföljning beskrivs (se Figur 3-3). Närkefrakt är det transportföretag som har med mest omfattande redovisning av trafiksäkerhetsfaktorer av

studerade företag (se Figur 3-4) och redovisar hastighetsefterlevnad, kör- och vilotider och mobilanvändning under färd. DB Schenker och Närkefrakt är de enda av de studerade företagen som redovisar antalet trafikolyckor som skett kopplat till deras verksamhet under året. Bland transportföretagen finns ett par exempel på hållbarhetsredovisningar där trafiksäkerhet inte nämns alls. I dessa fall kopplas säkerhetsfrågorna snarare till arbetsmiljö eller kunders trygghet.

3 **DRÖMVA RÄDDNING**

Säkerhet

Säkerhetsfrågorna är centrala i vårt dagliga arbete. Vi arbetar med säkerhet utifrån flera olika perspektiv såsom trafiksäkerhet, säkerhet i vår verksamhet och säkerhet relaterat till våra kunders gods.

Systematiskt säkerhetsarbete
 DB Schenker driver ett systematiskt säkerhetsarbete med syfte att uppfylla krav, kostnadseffektivitet och en långsiktig kvalitet i våra affärsrelationer. Vi har en intern säkerhetsorganisation som arbetar med alla våra bolag och som snabbt agerar när en incident har inträffat. Centralt har vi en säkerhetsavdelning som stödjer hela organisationen och ser till att krav och behov uppfylls på ett bra sätt. Avdelningen arbetar också med att systematiskt höja säkerheten. Under 2020 har till exempel förbättringar skett gällande säkerhet kring våra chaufförer.

Säker hantering av kundens gods
 DB Schenker Sverige har ett AEO-tillstånd som handlar om att säkerställa säkerheten vid hantering av våra kunders gods. AEO-tillståndet omfattar tullförenklningar (AEOC) samt säkerhet och skydd (AEOS). Kravet för säkerhet och skydd (AEOS) innebär att alla som vistas inom

vår verksamhetsområden där gods hanteras kontrolleras.

Trafiksäkerhet
 Trafiksäkerhetsfrågorna är i fokus för både oss och våra samarbetspartner. Vi är mycket angelägna om att både de chaufförer som kör för oss och allmänheten känner sig säkra i trafiken. Därför arbetar vi systematiskt tillsammans med våra samarbetspartner för att förebygga och minimera antalet olyckor i trafiken.

Hastighetsmätningar
 Det bästa sättet att undvika olyckor är att köra enligt gällande hastighetsbegränsning. För att kontrollera hur väl våra chaufförer håller hastighetsbegränsningarna gör vi två gånger per år särskilda hastighetsmätningar. Varje vår och höst anlitar vi NTF (Säker Trafik i Jönköping) för att utföra hastighetsmätningar. Resultatet presenteras för våra samarbetspartner och vi diskuterar hur vi kan arbeta tillsammans för att motverka att överträdelse sker i framtiden.

När olyckan är framme
 För att snabbt kunna agera när olyckan är framme har vi ett system, Infolarm, som gör att vi effektivt säkerställer att berörda parter får information om vad som inträffat. Systemet gör att vi kan agera snabbt oavsett tid på dygnet. Under 2020 rapporterades elva trafikolyckor. Samtliga incidenter analyseras och följs upp.

Vår attityd i trafiken spelar stor roll för att undvika olyckor. Därför genomför vi hastighetsmätningar för att följa upp att hastigheten efterlevs.

Alfred Bülow, Kvalitet & Miljöspecialist



Alkolås i våra fordon

Successivt installeras fler alkolås (alternativt nyckelsäkerhetsskåp) i våra lastbilar. Idag har 51 procent av våra fordon installerat alkolåsutrustning. Vårt eget Åkeri, Schenker Åkeri AB, installerar alkolås i alla nyinköpta fordon och är sedan flera år upppe på 100 procent.

År	Total fordonsflootta	Schenker Åkeri
2018	47%	100%
2019	48%	100%
2020	51%	100%

32

Figur 3-2. DB Schenkers hållbarhetsredovisning 2020 nämner trafiksäkerhet och skriver ut antalet trafikolyckor under året och andra trafiksäkerhetsfaktorer, till exempel alkolås i fordonen.

Bland *företagen som tillverkar/säljer säkerhetsrelaterade produkter och tjänster* nämns trafiksäkerhet, men fokus ligger här på trafiksäkerhet kopplat till deras kunder och produkter och inte på transporterna som genereras av deras verksamhet. Till exempel har Autoliv som mål att förhindra 100 000 dödsolyckor till år 2030 genom sina innovationer. Det kan noteras att Autoliv är ett av pilotföretagen som deltar i utvecklingen av FIA Road Safety Index och har inom ramen för det utvecklingsprojektet börjat att kartlägga och mäta även sin trafiksäkerhetspåverkan kopplat till verksamheten.

Trafiksäkerhet som arbetsmiljöfråga

Samtliga studerade hållbarhetsredovisningar behandlar säkerhetsaspekter. Störst vikt läggs vid medarbetares säkerhet ur ett arbetsmiljöperspektiv inom ramen för det som brukar kallas OHS (*Occupational Health and Safety*). Risker i trafiken lyfts inte fram särskilt, trots att det för flera av företagen kan antas att en betydande mängd resor i tjänsten förekommer. I varuproducerande företag ligger fokus på medarbetarnas säkerhet och i många fall kunders säkerhet, medan det hos transportföretagen fokuseras på förarens säkerhet. Ur ett arbetsmiljöperspektiv blir påverkan för tredje part mindre relevant att presentera och därför är fokus på medarbetarnas och de närmsta intressenterna (leverantörer och kunder).

Synergier med arbete för miljö- och klimatpåverkan

Trafiksäkerheten går i regel hand i hand med andra hållbarhetsmål och på en övergripande nivå finns synergier mellan bland annat miljö- och klimatarbete och trafiksäkerhet. I samtliga 24 hållbarhetsredovisningar finns beskrivningar av hur transporterna påverkar omvärlden. Det varierar på vilket sätt och hur omfattande detta beskrivs. Majoriteten av verksamheterna beskriver sin *klimatpåverkan* och redovisar nyckeltal för koldioxidutsläpp som i vissa fall specifikt kopplas till transporter. Flera av verksamheterna beskriver vilka mål de har för minskat klimatavtryck och redovisar resultat för förändrade utsläpp kopplat till sin verksamhet.

Som en strategi för att minska utsläppen från fordonsflottan beskriver två av företagen hur de aktivt arbetar med att främja sparsam och effektiv körstil (eco-driving) som bland annat innebär att hastiga inbromsningar ska undvikas men även att förare håller lägre och jämnare hastighet. Nobina redovisar nyckeltal för hur stor andel av körda kilometer som har genomförts med nudging för eco-driving där föraren får ständig återkoppling på körsättet.

Hastighetsefterlevnad i hållbarhetsredovisningar

Det finns exempel på företag som lyfter hastighetsefterlevnad i sin hållbarhetsredovisning. Närkefrakt, Foria och DB Schenker beskriver att hastigheten är den faktor som har störst betydelse för trafiksäkerheten och att de årligen genomför stickprovskontroller för hastighetsefterlevnad med hjälp av NTF. Närkefrakt och Foria är däremot de enda företagen som redovisar nyckeltal för uppföljning av hastighetsefterlevnad (se Figur 3-5 och Figur 3-6). Närkefrakt redovisar även mål för hastighetsefterlevnad och målsättningen är att alla

resor ska genomföras inom gällande hastighet år 2021. Både mål och utfall redovisas för alla år den senaste femårsperioden (2015–2020). Foria redovisar nyckeltalet för hastighetsefterlevnad i relation till andra företag samt över tid (2015–2021). Även Folksam lyfter hastighetsefterlevnad men inte kopplat till egna transporter utan kopplat till deras forskningsverksamhet där de har bidragit med kunskap genom att mäta yrkestrafikens hastighetsefterlevnad.

Hastighet

Andel under överhastighet

Mål 2021: 100%

Mål 2020: 95%

Resultat 2020: 83%



Aktivitet	Ansvarig
Stickprovskontroll 1gg/år	Delägarservice/LG
Information via brev till delägare	Delägarservice

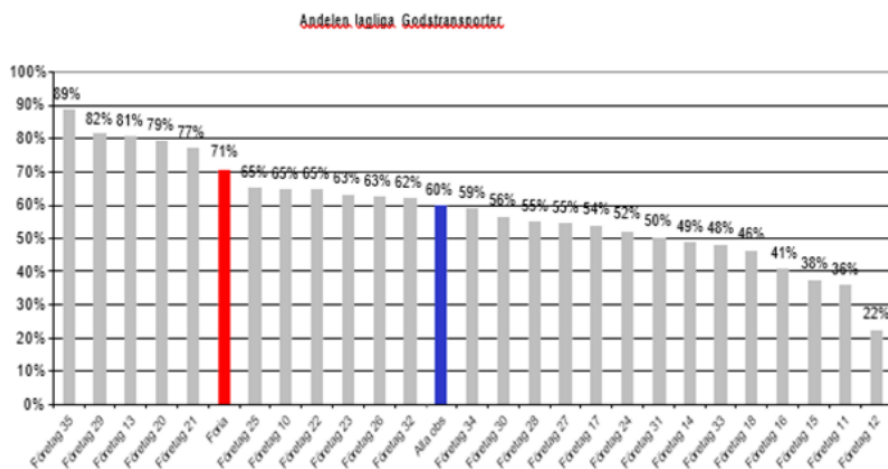
Hastighet: År 2015-2020

År	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Mål	81%	85%	89%	93%	93%	95%	100%
Resultat	79%	91%	72%	76%	84%	83%	

Figur 3-5. Redovisning av uppföljning av hastighetsefterlevnad i Närkefrakts hållbarhetsredovisning 2020. Mål och utfall av årliga hastighetsmätningar redovisas för den senaste femårsperioden. Det som redovisas är andelen transporter där den uppmätta hastigheten var under gällande hastighet.

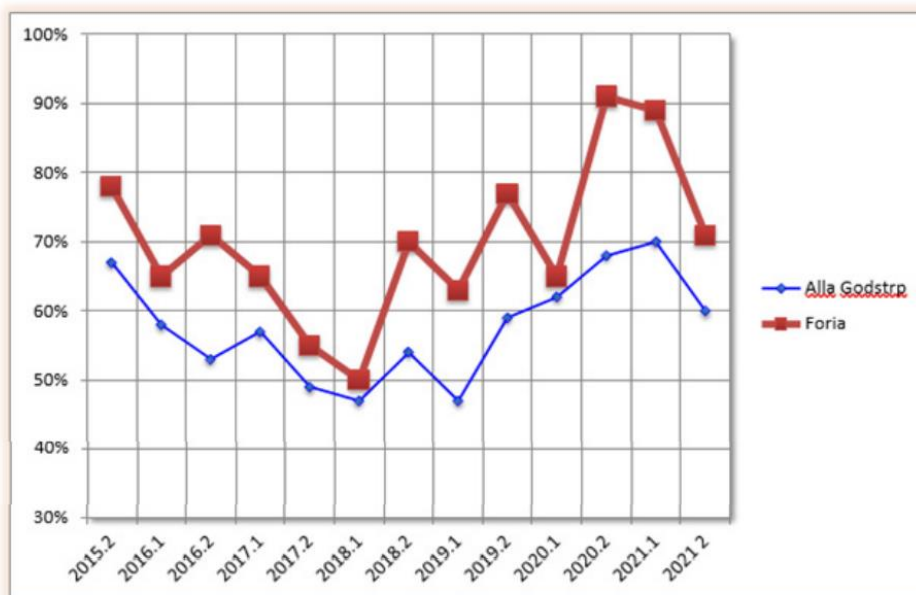
2 Resultatet av samtliga mätningarna avseende lagliga hastigheter för godstransporter

I grafen presenteras den totala andelen lagliga transporter på de tre hastighetsområdena.



3 Resultatet av samtliga mätningarna avseende lagliga hastigheter över tid

I linjediagrammet nedan redovisas utvecklingen av lagligt genomförda transporter över tid i procent för Forias transporter.



Figur 3-6. Redovisning av uppföljning av hastighetsefterlevnad i Forias hållbarhetsredovisning 2021. Utfallet av hastighetsmätningarna redovisas som andel godstransporter med lagliga hastigheter i relation till andra företag samt över tid.

3.2. Exempel uppföljning av hastighet

Nedan redovisats exempel och erfarenheter av hur de olika intervjuade företagen arbetar med uppföljning av hastighet.

Exempel från leverantörer av elektroniska körjournaler

Två leverantörer av elektroniska körjournaler har intervjuats, TotalCar och InfoBric Fleet. Båda företagen har möjlighet att erbjuda redovisning av (aggregerade) hastighetsindikatorer till sina kunder (verksamheter med yrkestransporter).

TotalCar

TotalCar är en leverantör av säkerhets- och komfortlösningar till svenska fordonsflottor och erbjuder GPS-baserade produkter och tjänster, däribland ISA-system och alkoholås samt tjänster för olika typer av uppföljning. För uppföljning av hastighetsefterlevnad används GPS-data som jämförs med data från NVDB om gällande hastighetsgräns. TotalCar erbjuder även rapportsammanställningar för bland annat hastighetsefterlevnad. De har ett stort antal rapportmallar som enkelt kan anpassas för varje enskild kunds önskemål (med hänsyn till att gällande lagstiftning avseende delning av personliga data följs). Det finns inte ett enskilt

nyckeltal för uppföljning av hastighetsefterlevnad som används utan det är upp till varje kund att beskriva hur de vill att hastighetsefterlevnaden ska redovisas.

Exempel på indikatorer som efterfrågas för uppföljning av hastighetsefterlevnad:

- ▷ Antal hastighetsöverträdelser per dag
- ▷ Maximal hastighetsöverträdelse
- ▷ Del av körsträcka med hastighetsöverträdelser

Infobric Fleet

Infobric Fleet tillhandahåller produkter och tjänster för automatiserade fleet managementlösningar, elektroniska körjournaler och driftsuppföljnings- och positioneringstjänster för fordon. I deras grundutbud ingår en tjänst för uppföljning av körbeteende som syftar till att öka säkerheten, minska slitage och sänka kundernas bränslekostnader. I denna körbeteendemodul redovisas en poäng för körbeteende (0-100 poäng) som baseras på 4 säkerhetsfaktorer:

- ▷ hastiga inbromsningar
- ▷ acceleration
- ▷ kurvtagning
- ▷ hastighet

I den totala körbeteendepoängen viktas de olika faktorerna med avseende på hur stor påverkan de anses ha på trafiksäkerheten. Hastiga inbromsningar är den faktor som väger tyngst. De olika säkerhetsfaktorerna poängsätts även var för sig. Hastighetspoängen baseras på hastighetsöverträdelsens storlek, hur länge och hur allvarligt det varit med hänsyn till gällande hastighetsgräns. Informationen redovisas på en aggregerad nivå.

Tjänsten är framtagen i samarbete med försäkringsbolaget Paydrive. Paydrive erbjuder bilförsäkring med premierat körbeteende, så kallat pay-as-you-drive.

Flera exempel på tjänster för uppföljning av hastighetsefterlevnad

Ovan redovisas exempel som har samlats in via intervjuer. Det finns flera företag som tillhandahåller liknande lösningar, t ex ABAX och GreaterThan, 2MA m.fl. Dessa har inte intervjuats i denna studie.

Verksamheters arbete med uppföljning av hastighetsefterlevnad

Intervjuer har genomförts med företrädare för kommunala verksamheter och verksamheter inom byggbranschen för att förstå hur de arbetar med uppföljning av hastighetsefterlevnad. Det kan konstateras att hastighetsefterlevnad i de intervjuade verksamheterna inte följs upp idag i någon större utsträckning.

De intervjuade **byggföretagen** har av skattemässiga skäl elektroniska körjournaler installerade i samtliga tjänstebilar och skåpbilar. Data kan även användas för andra ändamål (t ex fakturering), men hastigheter följs inte upp.

I ett av de intervjuade företagen som nyligen har bytt leverantör för elektroniska körjournaler, har man däremot funderat på att börja följa upp körbeteende mer systematiskt då tjänsten ingår i leverantörens grundutbud. Det är dock inte beslutat ännu.

Det finns exempel på kommunala verksamheter där man arbetar aktivt med att förbättra förarnas körbeteenden. Företrädare för Kungsbacka och Lunds kommun intervjuades som en del av detta projekt. De har elektroniska körjournaler i verksamheternas fordon, och använder data främst för uppföljning av emissioner / miljöfrågor. I viss mån har kommunerna även använt data i uppföljning av körbeteende, men det är inte en lika prioriterad fråga som emissioner.

Försäkringspremier med uppföljning av hastighetsefterlevnad

Företrädare för ett försäkringsbolag har intervjuats i denna studie. Likt Paydrive (som nämnts ovan) som samarbetar med InfoBric, har detta företag ett samarbete med ABAX, en annan leverantör av elektroniska körjournaler. Nu genomförs försöket på norska marknaden. Även här erbjuds fördelaktig försäkringspremie för företagen som har höga poäng i körbeteende. Poängen redovisas på aggregerad- / företagsnivå till försäkringsbolaget så att individuella körbeteende inte delas mellan företagen. Poängen för körbeteende baseras på flera faktorer, inklusive hastighetsefterlevnad.

Intervjuade inom andra verksamheter har även nämnt att försäkringsbolagen har en viktig roll i trafiksäkerhetsarbete, men att det kan bli svårt att involvera dem på ett aktivt sätt. Detta kan bero på att fordonsskador (t ex parkeringsskador) för försäkringsbolagen sammantaget är mer kostsamma jämfört med personskador.

3.3. Nyttor och drivkrafter för uppföljning av hastighetsefterlevnad

Utifrån underlaget från intervjuerna framgår att den främsta drivkraften i uppföljning av hastighetsefterlevnad är ekonomi. Företag som tillhandahåller elektroniska körjournaler kan erbjuda nya tjänster för sina kunder, och hitta nya säljkanaler genom samarbete med andra företag (försäkringsbolag). Samtidigt kan försäkringsbolag erbjuda nya tjänster till sina kunder och hitta nya säljkanaler i samarbete med företag som tillhandahåller elektroniska körjournaler, och eventuellt minska sina skadekostnader.

En annan drivkraft för företagen är varumärket – genom erbjudande av tjänster som ökar trafiksäkerhet och hjälper samhället i en hållbarare riktning, stärker de sitt varumärke.

Miljö och klimat är också en drivkraft för de verksamheter som intervjuer genomförts hos. Genom att uppmuntra lägre hastigheter och ecodriving i framtagning av körscor (index som visar hur bra /) och aggregerade analyser av körbeteende, kan data användas för att minska den negativa påverkan på miljön och klimatet också, och detta lyfts fram av flera intervjuade personer.

3.4. Utmaningar

Leverantörer av elektroniska körjournaler (& försäkringsbolag)

Låg efterfrågan. Det finns i princip ingen efterfrågan från verksamheter att följa upp hastighetsefterlevnad specifikt. Framför allt beror det på att få verksamheter ser nyttan med proaktivt trafiksäkerhetsarbete. Upplevelsen är också att det snarare är mer intressant att följa upp körbeteende där det finns en tydligare koppling till miljövänligt körsätt, minskad bränsleförbrukning och uppföljning av utsläpp. Dessa drivkrafter är större än trafiksäkerhetsaspekten. Men en drivande faktor är framför allt att företagen vill framstå som ansvarstagande.

Låg acceptans. Utmaningar för viljan att följa upp hastigheter tros delvis vara integritetsrelaterat. Leverantören av elektroniska körjournaler har tillgång till detaljerad data och de har även tillstånd att dela detaljerad data så länge det inte bryter mot integritetsregler. Det är också en fråga om förtroendekapital. Fackförbund och andra intressenter är motståndare till uppföljning av individuella förarens körbeteenden. Trots att det är tillåtet att dela data om körbeteende på en aggregerad nivå finns det en låg acceptans för detta.

Uppföljning av lagbrott. Något som också påverkar viljan att följa upp hastigheter är att hastighetsöverträdelser är ett lagbrott vilket kan vara känsligt att redovisa. Detta anses vara viktigt att beakta.

Utformning av nyckeltal. Det kan finnas utmaningar med hur ett nyckeltal för körbeteende tas fram men även hur processen kontrolleras och görs transparent. Ett förslag är att det införs någon typ av certifiering för hur ett nyckeltal för hastighetsefterlevnad tas fram.

Kravställning från offentliga beställare. En av de viktigaste åtgärderna för att få fler att följa upp hastighetsefterlevnad är att offentliga beställare börjar ställa krav i sina upphandlingar vilket inte görs idag. Här är det även viktigt att följa upp upphandlingskraven och säkerställa att transporterna genomförs enligt de ställda kraven.

Körbeteende i stället för hastighet. Uppfattningen i försäkringsbranschen och hos leverantörer av elektroniska körjournaler är att hastiga inbromsningar är den enskilt starkaste indikatorn för trafiksäkert körbeteende och att den väger tyngre än exempelvis hastighet.

Detta är framför allt kopplat till fordonskador som har betydelse för både företagens och försäkringsbolagens ekonomiska kostnader, vilket är en stor drivkraft.

Trafikverkets roll

För att skapa acceptans kan det vara en fördel om Trafikverket som har högt anseende i branschen tar ett större ansvar och en mer samordnande och vägledande roll. Trafikverket behöver framför allt förmedla krav eller rekommendationer för uppföljning av hastighetsefterlevnad. På så sätt klargörs att det går att följa upp och samtidigt följa lagar och regler för integritet och datahantering.

Byggföretag

Hastighetsefterlevnad är inte en prioriterad fråga inom byggbranschen. Det tros delvis bero på att personskador som orsakats av verksamhetens transporter inte är särskilt vanligt förekommande. Skador på fordonen är däremot fler vilket snarare har att göra med förarbeteende och oaktsamhet än om hastigheter. Det är vanligare att riktade insatser görs om det finns ett upplevt problem snarare än att arbeta förebyggande.

Säkerhetskultur. Det finns en utbredd säkerhetskultur inom byggbranschen, men trafiksäkerhet verkar inte vara en del av denna kultur – det kan anses vara socialt accepterat för de flesta verksamma i branschen att köra över hastighetsbegränsningar.

Företagsledningens roll. För att hastighetsefterlevnad ska bli en mer prioriterad fråga inom byggföretagen är uppfattningen att det behövs ett tydligt ställningstagande från företagsledningen, vilket kan vara en utmaning. Även om det finns tekniska system på plats skulle det innebära en kostnad att implementera ett system för hur det ska regleras och följas upp. Intervjupersonerna tror också att det finns ett intresse hos tjänstepersoner och chefer av att arbeta med frågan då det är förmånsbilar som kör snabbast och dessa förare har ett mer aggressivt körbeteende än hantverkarna.

Krav från beställare. Krav från beställare är en stor drivkraft. Finns det inga krav är det inte sannolikt att det kommer att genomföras eftersom det kostar pengar. Det ställs idag en hel del krav på uppföljning av koldioxidutsläpp vilket har inneburit att fler företag arbetar med att minska användningen av fossila bränslen. Det är däremot inte nödvändigtvis så att byggföretagen kommer att börja följa upp hastighetsefterlevnad om det efterfrågas av enstaka beställare. Om uppföljning av hastighetsefterlevnad skulle efterfrågas av bara en kund måste projektet vara tillräckligt intressant för att de ska lägga ett anbud.

Kommuner

Inte en prioriterad fråga. I kommunens verksamhet görs nästan alla resor inom tätort där det är låga hastigheter. Där förekommer det framför allt materiella skador och inte särskilt många personskador.

Ledningens roll & målträngsel. För att hastighetsefterlevnad ska bli en mer prioriterad fråga inom kommunen är uppfattningen att det behövs ett tydligt ställningstagande från ledningen. Detta kan vara en utmaning då det finns många andra mål som redan idag följs upp och mäts.

Bristande stöd och riktlinjer. Standard för uppföljning efterfrågas.

Stress. Fordonsskador och kostnader kopplat till detta är en stor drivkraft. I kommunernas verksamhet är det tydligt att vård- och omsorgsverksamheten är överrepresenterade när det gäller kostnader för fordonsskador. Anledningen till att det sker så många olyckor i just denna verksamhet tros ha att göra med pressade scheman inom hemtjänsten som gör att de känner att de behöver köra för fort. Det är viktigt att informera medarbetarna om vilka effekter fortkörning har men även att det tydliggörs att hastighetsefterlevnad är något som prioriteras och att medarbetarna inte får lov att överskrida några hastighetsbegränsningar.

Integritet och behandling av personuppgifter

Kontroller och uppföljning med hjälp av positioneringsteknik har blivit allt vanligare. Metoden möjliggör dock en närgången övervakning av fordonens användning och av anställda vilket också medför risk för integritetsintrång (Integritetsskyddsmyndigheten 2021). Det är en fråga som ofta kommer upp – hur kan man följa upp hastighetsöverträdelser och samtidigt bevara individers integritet?

Enligt personuppgiftslagen (SFS 1998:204) behöver behandlingen av personuppgifter vara nödvändig och relevant för ändamålet. Exempel på när behandling av personuppgifter är tillåten är vid rättslig skyldighet, som exempelvis Skatteverkets krav på redovisning kopplat till bil, och drivmedelsförmåner, om arbetsgivaren anser att intresset väger tyngre än integritetsskyddet eller om behandlingen behövs för att genomföra en arbetsuppgift av allmänt intresse. Behandling av personuppgifter ska vara sakligt motiverad inom verksamheten och får inte utföras på ett alltför omfattande eller närgånget sätt. Arbetsgivaren ska också kunna visa att ändamålet inte kan uppnås genom andra, mindre integritetskränkande metoder. Det är i regel inte tillåtet att med hjälp av IT-system övervaka hur anställda utför sina arbetsuppgifter i realtid (Integritetsskyddsmyndigheten 2021).

Arbetsgivare har möjlighet att vid behov följa upp anställdas prestationer på olika sätt. Det kan vara berättigat att mäta prestationer för att exempelvis planera, organisera, leda och följa upp arbetet. Detta förutsätter dock att behandlingen av uppgifter genomförs på rätt sätt och

inte är oskäligt eller kränkande för de anställda. Arbetsgivaren behöver även ta ställning till om ändamålet motiverar att uppföljning görs på individnivå eller om det kan vara tillräckligt att följa upp på gruppnivå (Integritetsskyddsmyndigheten 2021).

Arbetsgivare som använder elektroniska körjournaler i syfte att uppfylla Skatteverkets krav på redovisning i fråga om bil- och drivmedelsförmåner har rättsligt stöd att göra detta och behöver inte samtycke från förarna. Detta förutsätter dock att arbetsgivaren endast behandlar uppgifter som är relevanta för ändamålet (Integritetsskyddsmyndigheten 2014).

Fakta: Vad säger lagen om behandling av personuppgifter?

Personuppgiftslagen (SFS 1998:204)

Enligt 10 § i Personuppgiftslagen (1998:204) är behandling av personuppgifter tillåten om den registrerade samtycker till behandlingen eller om behandlingen är nödvändig för att:

- ▷ ett **avtal med den registrerade skall kunna fullgöras** eller åtgärder som den registrerade begärt skall kunna vidtas innan ett avtal träffas,
- ▷ den personuppgiftsansvarige skall kunna fullgöra en **rättslig skyldighet**,
- ▷ vitala intressen för **den registrerade skall kunna skyddas**,
- ▷ en **arbetsuppgift av allmänt intresse skall kunna utföras**,
- ▷ den personuppgiftsansvarige eller en tredje man till vilken personuppgifter lämnas ut **skall kunna utföra en arbetsuppgift i samband med myndighetsutövning**, eller
- ▷ ett ändamål som rör ett **berättigat intresse** hos den personuppgiftsansvarige eller hos en sådan tredje man till vilken personuppgifterna lämnas ut skall kunna tillgodoses, **om detta intresse väger tyngre än den registrerades intresse av skydd mot kränkning av den personliga integriteten**.

3.5. Sammanfattande analys

Granskningen av hållbarhetsredovisningar och underlag från intervjuerna tyder framför allt på att trafiksäkerhet inte betraktas som en hållbarhetsfråga. Åtminstone är det generellt inte en väsentlig hållbarhetsfråga för många av de studerade verksamheterna. Även bland de företag vars kärnverksamhet är transporter finns exempel där trafiksäkerhetsperspektivet saknas. Det finns dock några exempel där trafiksäkerhet utgör en betydande del av

hållbarhetsredovisningen och där flera indikatorer och nyckeltal för uppföljning av trafiksäkerhet redovisas.

Det finns exempel på godstransportföretag som idag beskriver arbetet med uppföljning av hastighetsefterlevnad i hållbarhetsredovisningen där nyckeltal för mål och uppföljning av hastighetsefterlevnad redovisas. Hastighetsuppföljning hanteras här kopplat till hållbara samhällen snarare än till arbetsmiljö.

Även när det finns en stark säkerhetskultur i en verksamhet (t ex inom byggarbetsplatser), är det inte alltid att trafiksäkerhet anses vara en del av denna kultur – på byggarbetsplats och med byggarbetsmaskiner finns det tydliga riktlinjer och processer som följs, men samma tankesätt appliceras inte på tjänstebilar och skåpbilar på allmänna vägar.

En viktig aktör i arbetet är företag som tillhandahåller elektroniska körjournaler. Verksamheter har svårt att ta emot och bearbeta data med GPS spår, då det kan leda till problem med kränkning mot personlig integritet. Företagen som tillhandahåller data kan dock bearbeta data och leverera i en aggregerad form, och detta gör redan flera av företagen idag. Utmaningen idag är inte tekniska lösningar, snarare att det inte finns en utbredd marknad för dessa tjänster.

En annan viktig aktör i arbetet är verksamheter som köper transporter. Genom att ställa krav på uppföljning / rapportering / mål av hastighetsefterlevnad när de köper transporter skapas en marknad för tjänster. Det är inte enbart offentlig sektor som har den här möjligheten, även privata företag kan ställa krav när de köper transporter.

4. Hur kan hastighetsefterlevnad följas upp och redovisas?

4.1. Det finns exempel

Exempel som man kan utgå ifrån avseende trafiksäkerhet som en del av hållbarhetsredovisningar redovisades i avsnitt 3.1, och exempel på uppföljning av hastighet har redogjorts för i avsnitt 3.2.

	Transportföretag	Säkerhetsrelaterade företag	Övriga företag
Hur transporter påverkar omvärlden	✓ ✓ ✓ ✓ ✓ ✓ ✓ ✓ ✓ ✓	✓ ✓ ✓ ✓ ✓	✓ ✓ ✓ ✓ ✓ ✓ ✓ ✓ ✓ ✓ ✓ ✓ ✓ ✓ ✓ ✓ ✓ ✓ ✓ ✓
Säkerhet - arbetsmiljö (OHS)	✓ ✓ ✓ ✓ ✓ ✓ ✓ ✓ ✓ ✓	✓ ✓ ✓ ✓ ✓	✓ ✓ ✓ ✓ ✓ ✓ ✓ ✓ ✓ ✓ ✓ ✓ ✓ ✓ ✓ ✓ ✓ ✓ ✓ ✓
Trafiksäkerhet	✓ ✓ ✓ ✓ ✓ ✓ ✓ ✓ ✓ ✓	✓ ✓ ✓ ✓ ✓	✓
Hastighetsefterlevnad		✓ ✓ ✓	✓
Agenda 2030	✓ ✓ ✓ ✓ ✓ ✓ ✓ ✓ ✓ ✓	✓ ✓ ✓ ✓ ✓	✓ ✓ ✓ ✓ ✓ ✓ ✓ ✓ ✓ ✓ ✓ ✓ ✓ ✓ ✓ ✓ ✓ ✓ ✓ ✓
Mål 3 (om kopplat till trafiksäkerhet)	✓	✓ ✓ ✓ ✓ ✓	
Mål 11 (om kopplat till trafiksäkerhet)	✓ ✓ ✓	✓ ✓ ✓	

Figur 4-1 Överblick av hållbarhetsrapporter från 24 verksamheter som inventerades inom ramen för detta projekt.

4.2. Det är viktigt att skydda data om individer

Det är viktigt att data om individer skyddas, för personlig integritet och enligt lag. Företag som tillhandahåller elektroniska körjournaler samlar in data om hur individuella fordon framförs, och tillsammans med verksamhetens kunskap om vem som kör, är det lätt – med individuella körspår – att identifiera vem som har framfört fordonet, och eventuellt har kört över hastighetsgränser. Arbetsgivare som använder elektroniska körjournaler i syfte att uppfylla Skatteverkets krav på redovisning i fråga om bil- och drivmedelsförmåner har rättsligt stöd att göra detta och behöver inte samtycke från förarna. Detta förutsätter dock att arbetsgivaren endast behandlar uppgifter som är relevanta för ändamålet (Integritetsskyddsmyndigheten 2014).

Att inte peka ut om individer har överträtt hastighetsgränser i arbetsresor betyder dock inte att data om hur verksamheter efterföljer hastighetsgränser inte kan redovisas. Det handlar om att aggregera och anonymisera data så att identifiering av individen inte kan ske. Processer behöver finnas på plats för att se till att databaser om individen inte korskörs med databaser med fordonen. Det går att aggregera körspår- / GPS-data, t ex genom att ta

genomsnittliga mått uträknat från data. Till exempel genom att ta genomsnittliga hastigheter för en viss tidsperiod över en viss sträcka över x antal fordon, eller för hela verksamheten, och bara redovisa data om det är minst 5 olika fordon som har körts på sträckan. Exakt vägledning av hur data kan anonymiseras kan inte ges då det beror på storlek av verksamheten och hur mycket data som samlas in.

4.3. Det är tekniskt möjligt

Det finns mycket teknikstöd för uppföljning av hastigheter av yrkesfordon och de flesta fordonen är utrustade med verktygen (för t ex uppföljning av bränsleförbrukning). Teknikstöd inkluderar verktyg som har som huvudändamål att följa upp och eller begränsa hastigheter (t ex ISA), men även data som samlas in för att följa upp bränsleförbrukning kan användas för att följa upp hastigheter på verksamhetsnivå.

4.4. Det är ekonomin som är starkast drivkraft

Det är tekniskt möjligt att följa upp hastigheter – det finns både teknisk utrustning i de flesta fordon, och det är tekniskt möjligt att aggregera och anonymisera data så att personlig integritet inte kränks. Det är också tydligt att trafiksäkerhet är en del av hållbarhetsarbete, där hastighetsefterlevnad är en viktig och vetenskapligt förankrat sätt att uppfölja och redovisa trafiksäkerhetsarbete.

Samtidigt är det få företag som idag redovisar hastighetsöverträdelse som en del av deras hållbarhetsarbete. Detta beror på att det idag inte finns något ekonomiskt incitament för verksamheter att redovisa trafiksäkerhetsarbete (och hastighetsefterlevnad) i hållbarhetsrapporter. Vinstmarginaler i transportbranschen är väldigt låga, och om inte incitament kommer antingen i form av lagkrav eller krav från transportköpare, finns det lite incitament för verksamheter att redovisa hastighetsefterlevnad eller för företag som tillhandahåller datainsamlingstjänster (elektroniska körjournaler) att ta fram produkter som redovisar hastighetsefterlevnad på ett sätt som skyddar personlig integritet.

Här kan lagstiftning på EU-nivå spela roll då nya hållbarhetsrapporteringsdirektivet (*CSR Direktivet*) kräver alla verksamheter i EU med flera än 500 anställda att redovisa hållbarhetsarbete i årliga hållbarhetsrapporter. Det är viktigt i detta sammanhang att kommunicera att trafiksäkerhet är en del av hållbarhetsarbete och bör redovisas i verksamhetens hållbarhetsrapporter.

Det finns också bra exempel från Trafikverket om hur krav kan ställas i upphandling av transporter. Dessutom är framtida förslag att det blir krav i alla entreprenadupphandlingar. Transportköparen har en mycket viktig roll i kravställning, ett viktigt verktyg för att göra det lönsamt för transportföretag.

4.5. Sammanfattning

Syftet med projektet har varit att visa hur verksamheter kan arbeta med sin trafiksäkerhetspåverkan inom ramen för hållbarhetsarbetet och den årliga hållbarhetsredovisningen. Detta genom systematisk uppföljning av hastighetsefterlevnaden hos de transporter som utförs inom verksamheten. Arbetet i denna rapport visar att det är fullt möjligt för verksamheter att följa upp hastighetsefterlevnad och att det är tydligt att trafiksäkerhet är – och bör – vara en del av hållbarhetsrapportering.

Det finns flera exempel från verksamheter av hur detta kan göras. Utmaningen för att det ska bli verklighet är framför allt att det till stor del saknas drivkrafter. Här har framför allt transportköpare en stor och viktig roll i att ställa krav. Ny EU-lagstiftning med krav om årlig hållbarhetsrapportering kan också ge en möjlighet att lyfta och kommunicera vikten av att inkludera trafiksäkerhet som en del av årliga hållbarhetsrapporter.

Referenser

- Axelsson, A. (2019). Yrkestrafikens hastighetsefterlevnad 2019. Folksam Forskning.
- Engström, E. (2018). Yrkestrafikens hastighetsefterlevnad 2018 och effekten av certifiering enligt Ledningssystemstandarden för vägtrafiksäkerhet ISO 39001. Folksam Forskning.
- Ericsson, E. (2000). Urban driving patterns - characterisation, variability and environmental implications. Doktorsavhandling. Lunds universitet, Institutionen för Teknik och samhälle.
- Ericsson, E., Ahlström, P. (2008). Kapitel 5 Miljö i Hydén, C. (red.) Trafiken i den hållbara staden. Studentlitteratur, Lund.
- Folksam (2022). Yrkestrafikens hastighetsefterlevnad 2019. Folksam Forskning.
- Hvitlock, N., med flera (2020). Elektroniska körjournaler och ISA - effekter och potential inom trafiksäkerhet. Trivector Rapport 2020:182. Projekt för Skylfonden (TRV 2019/27988). Lund, Sverige: Trivector Traffic AB.
- Integritetsskyddsmyndigheten (2014). Samtycke behövs inte för elektroniska körjournaler. <https://www.imy.se/om-oss/arkiv/nyhetsarkiv/samtycke-behovs-inte-for-elektroniska-korjournaler/>
- Integritetsskyddsmyndigheten (2021). Kontroll och övervakning av anställda. <https://www.imy.se/verksamhet/dataskydd/dataskydd-pa-olika-omraden/arbetsliv/kontroll-och-overvakning-av-anstallda/>
- SFS 1998:204. *Personuppgiftsdatalag*. https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/personuppgiftslag-1998204_sfs-1998-204
- Smidfelt Rosqvist, L. (2003). On the Relations between Driving Patterns, Exhaust Emissions and Network Characteristics in Urban Driving. Doktorsavhandling. Lunds universitet, Institutionen för Teknik och samhälle.
- Trafikverket Publikation 2022:051. Aktionsplan för säker vägtrafik 2022–2025.
- Trafikverket Publikation 2022:093. Analys av trafiksäkerhetsutvecklingen 2021: Målstyrning av trafiksäkerhetsarbetet mot etappmålen 2030.
- Trivector Rapport 2020:33 (författad av Hanna Wennberg och Katarina Evanth). Trafiksäkerhetsrevision av Trafikkontoret, Göteborgs Stad : Revisionsrapport. Lund, Sverige: Trivector Traffic AB.

Vadeby, A. (2021). Vad skulle hända om alla höll hastighetsgränsen?: Effekter på antal omkomna

VTI rapport 658 (2009). *UPPÅT – Uppföljning av åkeriers trafiksäkerhetsarbete.*

Vägverket Publikation 2002:94. LundaISA : Sammanfattning av ISA-projektet i Lund.
<http://trafikverket.diva-portal.org/smash/get/diva2:1363748/FULLTEXT01.pdf>

Wennberg, H., Evanth, K., Hyllenius Mattisson, P. (2019a). Systematiskt trafiksäkerhetsarbete i linje med ISO 39001 : Kommunernas roll som upphandlare och kravställare för säkra fordon, resor och transporter. Trivector Rapport 2019:159. Lund, Sverige: Trivector Traffic AB.

Wennberg, H., Nilsson, A., Åström, J. (2019b). Utvärdering av målstyrningen av trafiksäkerhetsarbetet. Trivector Rapport 2019:28. Lund, Sverige: Trivector Traffic AB.