

# Goda exempel på redovisning av säkerhetskultur inom företag och organisationer

Slutrapport för TRV 2023/104238



## Innehållsförteckning

1	Bakgrund .....	3
1.1	Hållbarhetsrapportering .....	3
2	Syfte .....	4
3	Metod .....	4
4	Resultat .....	5
4.1	Hållbarhetsrapporter .....	5
4.1.1	Exempel på att sätta mål på sitt trafiksäkerhetsarbete.....	5
4.1.2	Exempel på vad organisationen gör för att öka trafiksäkerheten .....	8
4.1.3	Trafiksäkerhet som affär .....	11
4.2	Intervjuer .....	12
4.2.1	Folksam .....	12
4.2.2	m4 gruppen .....	12
4.2.3	Nordic Infucare .....	14
4.2.4	Närkefrakt.....	14
4.2.5	SCA Skog.....	16
4.2.6	Scania .....	16
5	Diskussion och slutsatser .....	18
5.1	Författarnas reflektioner .....	18
5.1.1	Del i hållbarhetsarbetet eller i hållbarhetsrapporteringen..	19
5.2	Rekommendationer .....	19
6	Källor .....	20

Februari 2025

Författare: Sanna Eveby och Maria Håkansson, Guidance to Zero AB. Olle Arfors, Arfors Management AB

Rapporten är framtagen med ekonomiskt bidrag från Skyltfonden. Ståndpunkter och slutsatser i rapporten reflekterar författaren och överensstämmer inte med nödvändighet med Trafikverkets ståndpunkter och slutsatser inom rapportens ämnesområde.

# 1 Bakgrund

För att kunna redovisa kring sitt trafiksäkerhetsavtryck måste ett företag eller en organisation ha väl utarbetade rutiner för att identifiera och följa upp olyckor och tillbud. Dessa rutiner utgör grunden för att kunna bygga en trafiksäkerhetskultur.

Det finns många företag som hanterar trafiksäkerhetsfrågan på ett seriöst och genomgripande sätt och som också rapporterar sitt arbete inom, exempelvis, sin hållbarhetsrapportering. Denna rapportering kan hjälpa andra företag att hitta sitt sätt att förhålla sig till och förbättra sitt arbete inom trafiksäkerhet. Men det saknas en kartläggning av de företag som har lyckats och vad som har fungerat för just dem.

Det finns idag verktyg som kan användas för rapportering och som tydliggör vilka krav som är rimliga att ställa och leva upp till när det gäller trafiksäkerhet. Det finns även vägledning riktade till arbetsgivare, transportköpare och transportutövare som är bra. Flera företag rapporterar idag på sin trafiksäkerhet men de är enskilda exempel och har inte tidigare jämförts och satts i ett gemensamt sammanhang.

## 1.1 Hållbarhetsrapportering

Social hållbarhetsrapportering enligt EU:s regler handlar om att säkerställa transparens i hur företag påverkar och hanterar sociala frågor, från anställdas rättigheter till mänskliga rättigheter i leverantörskedjan. Syftet är att uppmuntra ansvarstagande, minska negativa sociala konsekvenser och bidra till FN:s Agenda 2030.

CSRD (Corporate Sustainability Reporting Directive) ställer krav på alla stora företag och vissa noterade små och medelstora företag inom EU att göra en social hållbarhetsrapport, antingen som fristående dokument eller som en del av hållbarhetsredovisningen. Alla företag får rapportera men deras hållbarhetsredovisning måste inte uppfylla kraven. CSRD behandlar inte trafiksäkerhet som ett eget ämne. Direktivet fokuserar på bredare hållbarhetsrapportering som inkluderar miljömässiga, sociala och styrningsrelaterade aspekter av företags verksamhet. Dock kan trafiksäkerhet beröras inom ramen för CSRD:s rapporteringskrav, särskilt för företag inom transportsektorn.

Social hållbarhetsrapportering ska inkludera hur företaget arbetar med och påverkar olika sociala frågor. Trafiksäkerhet kan anses ingå i en rad punkter enligt nedan.

### Arbetstagare

- Arbetsförhållanden: Exempelvis arbetsmiljö, arbetsvillkor, säkerhet och jämställdhet.
- Anställdas rättigheter: Fackliga rättigheter, kollektivavtal och rätt till förhandling.
- Lika möjligheter: Åtgärder för att minska diskriminering, samt policyer för mångfald och inkludering.
- Utbildning och utveckling: Insatser för vidareutbildning och karriärutveckling.

### Mänskliga rättigheter

- Leverantörskedjan: Åtgärder för att säkerställa att mänskliga rättigheter respekteras i hela värdekedjan.
- Företagets verksamhet: Förebyggande av barnarbete, tvångsarbete eller diskriminering.

### Lokalsamhälle

- Påverkan på samhällen där företaget är verksamt: Socialt ansvarstagande genom engagemang i lokala projekt och stöd till utsatta grupper.
- Relation till intressenter: Dialog och samarbete med intressenter, såsom lokalsamhällen och NGOs.

Rapporteringen ska baseras på erkända standarder och här finns flera att utgå ifrån:

- GRI (Global Reporting Initiative): Fokus på transparens kring social och miljömässig påverkan.
- ESRS (European Sustainability Reporting Standards): Framtagna av EU för att harmonisera rapporteringen.
- UN Guiding Principles on Business and Human Rights: Riktlinjer för att säkerställa respekt för mänskliga rättigheter.
- FIA Road Safety Index: Hanterar hur företagen arbetar med trafiksäkerhet utifrån hela sin värdekedja och som inkluderar arbetstagare, mänskliga rättigheter och lokalsamhälle.

I rapporten ska ingå specifika resultat kopplade till sociala frågor, som jämställdhetsmål eller arbetsplatsolyckor, identifierade risker, exempelvis sociala risker i leverantörskedjan eller inom företagets egna verksamhet samt mål och strategier, det vill säga planerade insatser för att hantera sociala utmaningar och uppnå långsiktig hållbarhet.

Att trafiksäkerhet är en del av hållbarhetsrapporteringskraven är tydligt när vi utgår från Agenda 2030 och även utifrån kraven på vad en sådan rapport ska innehålla. För många är trafiken en betydande del av arbetsmiljön och arbetsdagen och för vissa ingår resor till och från arbetet. Den trafik som ett företag genererar, antingen genom sina egna anställda eller genom köp av resor, transporter eller tjänster påverkar samhället runt omkring, både lokalt och globalt.

## 2 Syfte

Syftet med projektet var att lyfta och belysa goda exempel där företag har lyckats inkorporera trafiksäkerhet i sitt hållbarhetsarbete på ett framgångsrikt sätt.

Företagen som studerats kommer från många branscher, med fokus på transportköpare, transportutövare och de som har en tjänst/service som kräver att personal reser tjänsten.

## 3 Metod

Inom projektet studerades hur ett antal företag arbetar med trafiksäkerhet i sitt hållbarhetsarbete. Utgångspunkten var företag som redan rapporterar på trafiksäkerhet som en del av sin hållbarhetsredovisning och företag som varit aktiva i att diskutera frågan på ett insiktsfullt, framtåsyftande och uppbyggande sätt. För att hitta dessa företag används erfarenhet från tidigare projekt, omvärldsbevakning samt genomlysning inom egna kontaktnät (frågan ställdes på LinkedIn, via SAFER:s plattform samt personliga kontakter inom olika branscher).

I första hand studerades företagens hållbarhetsrapporter. Under projektets gång genomfördes även djupintervjuer med några utvalda företag, totalt 6 företag. Syftet med intervjuerna var att fånga upp det som görs bortom vad som rapporteras i hållbarhetsrapporterna och hur arbetet har utvecklats över tid.

Följande steg ingick i studien

- Kartläggning av representation av trafiksäkerhet i hållbarhetsrapporter. Med utgångspunkt i företag som sedan tidigare uttryckt sig vilja, eller redan rapporterar, om trafiksäkerhet.
- Företagen valdes ut utifrån hur väl genomarbetad deras beskrivning av trafiksäkerheten är, samt företagets storlek och bransch. Därefter kontaktades några utvalda företag med en förfrågan om att delta i djupintervjuer.
- Djupintervjuer med fokus på hur företagen hanterar frågan i sin organisation och vägen dit.
- Sammanställning av kartläggningen och intervjuerna.
- Dokumentation i en rapport.

## 4 Resultat

### 4.1 Hållbarhetsrapporter

För att kartlägga goda exempel på hur trafiksäkerhet lyfts i företags hållbarhetsrapporter, har över 35 hållbarhetsrapporter gått igenom utifrån nyckelord. Samtliga för verksamhetsåret 2023. De rapporter som inte gav bra och tydliga exempel redovisas inte i denna rapport. Analysen nedan utgår från hur rapporten är formulerad. Den speglar därmed inte företagets hela arbete i frågan utan endast hur den framträder i aktuell rapport.

Tabellen nedan ger en överblick av hur de företag som rapporterar om sitt trafiksäkerhetsarbete gör det. SCA redovisar inte sitt trafiksäkerhetsarbete utåt i sin rapport för 2023 men ingick i intervjuunderlaget och finns därför med i sammanställningen. Några företag som inte finns listade i tabellen nämns i rapporten, då de har goda exempel kopplat till arbetsmiljö i trafiken, även om de inte specifikt nämner trafiksäkerhet som en bärande del.

*Tabell 1 Sammanställning över genomgångna hållbarhetsrapporter som inkluderar trafiksäkerhet. Grön färgmarkering – framgår tydligt, ljusgrön färgmarkering – framgår lite, ljusgul färgmarkering – kan anses, orange färgmarkering – framgår inte.*

	Närkefrakt	SCA	Folksam	Scania	M4 gruppen	HP	Ahola	Volvo group	Uber US	CabOnline	IF	TotalEnergies
Nämner trafiksäkerhet som en del av hållbarhetsrapporteringen	Ja	Nej	Ja	Ja	Ja	Nej	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja
Skriver om trafiksäkerhet på sin hemsida	Ja	Nej	Ja	Ja	Ja	Nej	Nej	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja
Benämner trafiksäkerhet som en hållbarhetsfråga	Ja	Nej	Ja	Ja	Ja	Nej	Nej	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja
Benämner trafiksäkerhet som en arbetsmiljöfråga	Ja	Nej	Nej	Ja	Nej	Ja	Ja	Nej	Ja	Ja	Nej	Ja
Ger exempel på hur deras arbete för trafiksäkerhet ser ut	Ja	Nej	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Nej	Ja	Ja
Nämner deras egna trafikolyckor	Nej**	Nej	Nej	Ja***	Nej	Ja	Nej*	Nej	Ja	Nej	Nej	Ja
Kvantifierar effekter av de egna olyckorna	Nej	Nej	Nej	Nej	Nej	Ja	Nej	Nej	Ja	Nej	Nej	Ja
Ger exempel på vad de gör för att förebygga olyckor inom den egna verksamheten	Ja	Nej	Nej	Nej	Ja	Nej	Ja	Nej	Ja	Ja	Nej	Ja

\* Redovisar antalet dödade/skadade/svårt skadade till följd av en arbetsrelaterad olycka, arbetsuppgifterna är till största delen trafikrelaterade.

\*\* Endast principiellt, inte i tal eller andel

\*\*\* Dödsolyckor tas upp, inget kopplat till övriga skador

#### 4.1.1 Exempel på att sätta mål på sitt trafiksäkerhetsarbete

För flera av de företag vi studerat är trafiksäkerhet en integrerad del av deras produkter eller tjänster. Trots detta är det få som uttrycker mål kopplade till trafiksäkerhet, eller på annat sätt beskriver vad de vill uppnå. Flera företag har mål kopplade till arbetsmiljö, men det framgår ofta inte om de räknar med trafiksäkerhet i detta eller enbart tittar på vad som sker inom inhägnat område. I tre av rapporterna hittade vi tydliga mål gällande trafiksäkerhet.

I Scantias hållbarhetsrapport gör de en tydlig definition av vad de menar när de pratar om det hållbara transportsystemet.

*A sustainable transport system is safe - Transport should be safe not only for drivers and transport users but also all other road users, including pedestrians, cyclists and other road vehicles.*

*- Scania sustainability report 2023*

I CabOnlines årsrapport görs en tydlig koppling mellan deras mål inom social hållbarhet och AGENDA 2030s 3:e mål om God hälsa och välbefinnande. De skriver bland annat:

*We want to be a part of a prosperous society and provide safe and accessible mobility for all.*

*- CabOnline Årsrapport 2023*

Närkefrakt sticker ut som ett företag som har tydliga mål och kriterier för sitt trafiksäkerhetsarbete i sin hållbarhetsrapport. De skriver:

*Närkefrakt ska tillhandahålla en säker och hälsosam arbetsmiljö för sina medarbetare. Vi ska alltid sträva efter att förhindra olyckor och skador som sker i arbetet eller som ett resultat av vår verksamhet. Vi ska vidta adekvata åtgärder för att förhindra olyckor eller skador på våra medarbetare.*

*Förare, medtrafikanter, kunder med flera skall uppleva säkerhet och trygghet genom Närkefrakts agerande.*

*- Närkefrakt*

#### 4.1.1.1 Att följa upp mot målen

Att trafiksäkerhet är en viktig arbetsmiljöfråga har vi redan nämnt. För företag som genererar en stor mängd transporter, eller har transporter som sin primära tjänst, är det viktigt att aktivt arbeta för att förbättra förutsättningarna i trafikmiljön. Detta kan göras på flera sätt. I några av rapporterna hittade vi tydliga exempel.

Närkefrakts mål följs upp med *hur* de ska agera för att uppnå dem:

- Företagsledning, transportplanering, transportörer och förare skapar förutsättningar och tar ett aktivt ansvar för att uppdragen utförs så trafiksäkert som möjligt.
- Följa gällande lagar för arbets-, kör- och vilotider.
- Inte acceptera användande av alkohol eller droger under arbetsutövning.
- Arbeta förebyggande genom att tillhandahålla information och erbjuda relevant utbildning till delägare, förare och personal.
- Inte prata i mobiltelefon eller använda annan kommunikationsutrustning under körning. Det är viktigt att tänka på att allt som tar blick och tanke från trafiken, om det så bara rör sig om någon enstaka sekund, inverkar negativt på körningen.
- Alla ska köra riskmedvetet och anpassa körsättet efter väglag och omgivning.
- Ej acceptera villkor i kunduppdrag som kan riskera att trafiksäkerheten åsidosätts.

- Tillbud, skador och olyckor ska behandlas och utredas utan dröjsmål och låta de erfarenheter dessa ger oss bidra till ständiga förbättringar i vårt trafiksäkerhetsarbete.

Närkefrakt mäter även utfallet för sina mål.

Mål	Mål 2022	Utfall 2022	Mål 2023	Utfall 2023	Mål 2024
Andel som håller hastigheten	100%	90%	100%	91,5%	100%
Andel ej distraherad av mobil	100%	99%	100%	97%	100%
Andel som använder bilbälte	100%	86%	100%	94%	100%

Figur 1 Indikatorer, mål och utfall för Närkefrakts trafiksäkerhetsarbete. Källa: Närkefrakt.

Andra mått för hur trafiksäkerhetsarbetet inom organisationen gett resultat kan vara att följa upp på antalet sjukdagar relaterat till trafikskador. HP redovisar under avsnittet *Health and Safety* de huvudsakliga anledningarna till sjukskrivning utifrån ett antal kategorier, där bilolycka (Automotive accident) är en av dem. Antal olyckor och andel för olika kategorier redovisas också. Även här är trafiksäkerhet en av kategorierna.

Total Energies följer upp sina olyckor med målet att förebygga alla. De låter även en tredje part verifiera uppgifter om antalet allvarliga trafikolyckor.

Health and Safety		Unit	2019	2020	2021	2022	2023
<b>Occupational Safety</b>							
Millions of hours worked - All personnel	Mh		467	389	389	392	400
Company Employees	Mh		243	211	215	217	212
Contractors Personnel	Mh		224	178	174	175	188
Number of occupational fatalities <sup>1</sup> - All personnel	Nb		4	1	1	3	2
Company Employees	Nb		0	0	1	0	0
Contractors Personnel	Nb		4	1	0	3	2
Number of occupational fatalities per hundred millions hours worked - All personnel	Nb/100 Mh		0.86	0.26	0.26	0.77	0.50
Company Employees	Nb/100 Mh		0.00	0.00	0.46	0.00	0.00
Contractors Personnel	Nb/100 Mh		1.79	0.56	0.00	1.71	1.06
Number of occupational injuries - All personnel	Nb		376	289	285	263	252
Company Employees	Nb		181	134	127	130	108
Contractors Personnel	Nb		195	155	158	133	144
Number of lost days due to accidents at work - All personnel	Nb		8,108	6,764	5,980	5,724	4,800
Company Employees	Nb		4,949	3,429	2,703	3,116	2,508
Contractors Personnel	Nb		3,159	3,335	3,277	2,608	2,292
Number of severe road accidents <sup>2</sup>	Nb		33	27	21	15	11
Light vehicles and public transportation	Nb		9	0	1	3	4
Heavy goods vehicles (truck)	Nb		24	27	20	12	7

Figur 2 TotalEnergies redovisning av skadade och dödade varav trafikolyckor särredovisas.

Även Uber US följer upp sitt trafiksäkerhetsarbete, både i antal olyckor och kopplat till deras incidentrapporter. Det finns över 10 sätt att anmäla en incident, och systemen riktar sig till både förare, kunder och allmänheten.

#### 4.1.2 Exempel på vad organisationen gör för att öka trafiksäkerheten

De som lyfter trafiksäkerhet i sina hållbarhetsrapporter beskriver i första hand vad de gör för insatser för en ökad trafiksäkerhet. Allt ifrån hur de arbetar med arbetsmiljön och ny teknik till investeringar och utbildning. Några exempel som förekommer i flera rapporter är:

- Att tillhandahålla säkra fordon till anställda som reser i tjänsten, utrustade med förarstödsfunktioner som förbättrar trafiksäkerheten ytterligare.
- Förebygga risken för olyckor genom att utbilda personalen och tydliggöra vikten av att följa relevanta säkerhetsföreskrifter.
- Arbetsmiljöpolicyn innehåller vägledning om distansarbete och trafiksäkerhet.

Närkefrakt skickar två gånger i månaden ut trafiksäkerhetsinformation till alla sina delägare och chaufförer via sms för att påverka deras beteende i rätt riktning. Det kan till exempel handla om att göra det lättare att följa en regel eller att agera mer hälsosamt och hållbart. Det handlar inte om att påverka attityder utan beteenden.

Genom att sänka hastigheten kan du som chaufför minska klimatpåverkan och olyckor, sänka kostnaderna för åkeriet och göra vårt varumärke starkare. Tack för att du håller hastigheten!

Använd bilbälte och handsfree, håll hastighet och avstånd! Alla som har risktänk bidrar till ökad säkerhet i trafiken. Var rädd om dig och andra!

Figur 3 Exempel på sms som Närkefrakt skickar ut till sina delägare och chaufförer.

I försäkringsbolagens rapporter lyfts forskning och investeringar på trafiksäkerhetsområdet. Folksam beskriver hur färre trafikskador innebär lägre skadekostnader och därmed lägre försäkringspremier och att trafiksäkerhetsforskningen är en del av erbjudandet som har en positiv inverkan för kunderna. Forskning inom trafiksäkerhet bidrar till att minska lidandet i form av dödsfall och invalidiserande skador i trafiken. If trycker på att trafiksäkerhet är en viktig fråga för hållbar utveckling och att de är dedikerade till att minska dödsfall, skador och materiella skador från trafikolyckor, som en naturlig del av deras skadeförebyggande arbete.

Förutom trafiksäkerhetsforskningen lyfter Folksam att de främjar hållbara transporter, genom att öronmärka investeringar till förbättrad cykelinfrastruktur och genom att belysa hälsovinsterna med aktiva transporter. Under 2023 var Folksam det första företaget i världen med att investera i en obligation som Världsbanken emitterade med syfte att öka trafiksäkerheten i utvecklingsländer.

Folksam deltar i samarbeten som syftar till att påverka europeisk lagstiftning inom trafikområdet, förverkliga Nollvisionen och standardisera analyser för trafikolyckor på internationell nivå. Exempel på samarbeten är ETSC (European Transport Safety Council), GNS (Gruppen för Nollvisionen i Samverkan), RCAR (Research Council for Automobile Repairs) och SAFER (Vehicle and Traffic Safety Centre på Chalmers).

If lyfter ett antal pågående åtaganden inom Aktionsplan för säker vägtrafik 2022–2025, som leds av Trafikverket. Det handlar exempelvis om forskningsrapporter om specifika olyckstyper och att tillhandahålla konsumentinformation om säkra och miljövänliga resor till skolan för barn.

If konstaterar att de, som ett försäkringsbolag, har tillgång till data som kan användas för att bedöma säkerhetsprestanda hos fordon och utveckla strategier och prioriteringar för trafiksäkerhet. Företaget



förser kontinuerligt konsumenter, infrastrukturplanerare, beslutsfattare och säkerhetsexperter med kunskap baserad på resultat från försäkringsdata.

TotalEnergies har flera exempel på sitt arbete för trafiksäkerhet i sin hållbarhetsrapport, både för sin egen verksamhet och för civilsamhället. Dessa initiativ inkluderar:

- *Helmets4Life – TotalEnergies stöttar lokala initiativ genom att dela ut säkra motorcykelhjälm. Under 2023 delade de ut 37 000 hjälmar i 22 länder. Hjälmutdelningen sker tillsammans med en upplysningskampanj riktad mot förare av 2-hjuliga motorfordon.*
- *Utbildningsinsatser – TotalEnergies har ett trafiksäkerhetsutbildningsprogram riktat till skolelever. Under 2023 utbildade de omkring 250 000 skolelever. De har även ett internt trafiksäkerhetsutbildningsprogram för sina förare, både anställda och kontrakterade.*
- *Finansiering – Under 2023 investerade TotalEnergies €54 miljoner inom fyra områden, varav ett är trafiksäkerhet. Finansieringen stöttar projekt ledda av ideella organisationer.*
- *FIA Road Safety Index – TotalEnergies följer systematiskt upp sitt arbete med trafiksäkerhet enligt FIAs verktyg i vilket de även certifierat sig.*

Utbildning är något som nämns i flera rapporter. Ramudden beskriver exempelvis hur de satsar på kompetensutveckling och att de har internutbildningar inom ledarskap, trafiksäkerhet, arbetsmiljö, system och produkter. I CabOnlines initiativ för ökad trafiksäkerhet återfinns saker som krav på att fordon ska vara säkra, rätt utrustade och av hög kvalitet. De införde alkoholås i alla sina fordon, genomför utökade besiktningar av fordonen och arbetar med en omfattande rapporteringskultur riktad till både förare och kunder. CabOnline har en handbok för sina förare som, bland annat, fokuserar på trafiksäkerhet.

Uber US fokuserar också på att utbilda förare, men utöver det utbildar de sig själva som företag genom att anlita organisationer och personer som har expertis inom trafiksäkerhet i sin hållbarhetsrapport. Ett problem de identifierat på detta sätt är vänstersvängar. I USA sker 22% av alla olyckor vid en vänstersväng. För att minska risken är Ubers navigationssystem programmerat för att minimera vänstersvängar och detta har de kunnat göra med minimal påverkan på restiden. Ytterligare trafiksäkerhetsfunktioner i navigationssystemet är varningar för korsande trafik vid 4-vägs korsningar.

På flera av sina marknader ställer Uber krav på att förare av tvåhjuliga motorfordon ska ha hjälm. Innan resan påbörjas ska föraren göra en säkerhetskontroll i uppdragsappen. För att säkerställa hjälmanvändning krävs att de tar en bild på sig själva med hjälmen på. De genomför även lokala samarbeten för att säkra tillgången på säkra hjälmar.

Nykter trafik är något som Uber arbetar aktivt för, just nykterhet är annars något som nämns i väldigt få rapporter.

*Since 2012, we've partnered with Mothers Against Drunk Driving (MADD) to reduce drunk driving throughout the US. We launched a first-of-its-kind coalition with MADD and Anheuser-Busch to raise awareness of and ultimately shift behavior related to drinking and driving. Together, we reached tens of millions of people with our "Decide to Ride" campaign and provided discounted rides to help keep drunk drivers off the road.*

*In addition, we partnered with the Governors Highway Safety Association to support impaired-driving prevention efforts in states across the US.*

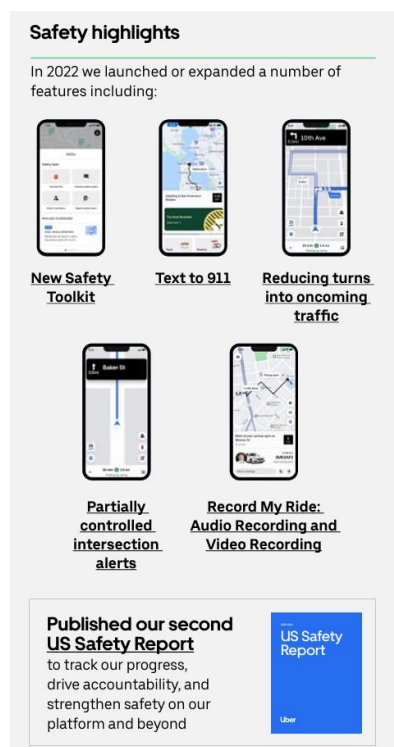
*- Uber 2023 Environmental, Social, and Governance Report*

#### 4.1.2.1 Att synliggöra sitt arbete

Några av företagen sticker ut i hur de lyfter upp trafiksäkerhet som en bärande del i sina rapporter. Det gäller främst Närkefrakt, Uber US och TotalEnergies. Närkefrakt och Uber US har, utöver en hållbarhetsrapport med stort fokus på trafiksäkerhet, flera dokument på sin hemsida som beskriver deras arbete.



Figur 4 Exempel på hur olika satsningar kan lyftas fram i en hållbarhetsrapport, denna från TotalEnergies.



Figur 5 Exempel från Uber US hållbarhetsrapport.

#### 4.1.2.2 Arbete på väg

För företag som utför arbete på väg är arbetsmiljö en viktig hållbarhetsfråga. I de rapporter vi studerat redovisar de tydliga kvantitativa mål för sitt arbetsmiljöarbete, uppföljning av dessa mål och hur de arbetar för att säkerställa en god arbetsmiljö. Huruvida de inkluderar även sina transporter, tjänsteresor och anställdas resa till och från arbetet i detta framgår inte. Hur frågan hanteras kan dock användas som inspiration för hur ett företag kan arbeta med trafiksäkerhet som en arbetsmiljöfråga.

Bygg- och anläggningsbranschen har en medlemsförening, Håll Nollan, där de samverkar för att minska antalet olyckor i branschen. Företagens mål utgår ifrån visionen att alla på våra bygg- och anläggningsarbetsplatser kommer hem oskadda efter varje arbetsdag. Sveriges Branschförening för Säkrare vägarbetsplatser, SBSV, är en förening för företag som tillhandahåller produkter och tjänster kopplade till Arbete på Väg. Målet och syftet med SBSV är att verka för säkrare vägarbetsplatser för både arbetare och trafikanter.

Exempel på mål från några företags hållbarhetsrapporter:

- Svevia ska ha branschens säkraste arbetsplatser och tryggaste trafikmiljöer och målet är noll olyckor.
- Peabs nollvision avseende arbetsrelaterade dödsolyckor och allvarliga olyckor, samt målet om en minskande trend för allvarliga olyckor, omfattar både egna medarbetare och alla som vistas på deras arbetsplatser.
- NCC har som målsättning att helt eliminera allvarliga tillbud och dödsolyckor och att minska alla typer av olyckor.
- Ramudden har ett mål om noll allvarliga olyckor.

Veidekke ger arbetsmiljömål samma vikt som ekonomiska mål och poängterar att ett säkert arbete är en förutsättning för att kunna genomföra projekt i tid och vinna nya kontrakt. De använder följande indikatorer för att följa upp sitt mål om noll allvarliga arbetsmiljöolyckor och en minskning av det totala antalet skador på 20% per år:

- rapportering av oönskade incidenter
- diskussion före jobb/morgonmöten/säkerhetssamtal/barackmöten
- uppföljning av avvikelser avseende hälsa och säkerhet på arbetsplatsen
- omfattande riskhantering

Peab och NCC följer upp antal arbetsplatsolyckor med mer än fyra dagars frånvaro. Ramudden följer upp olyckor som resulterat i en personskada som lett till sjukfrånvaro mer än en dag och som förhindrar medarbetaren från att utföra sina normala arbetsuppgifter under en period (LTI – Lost Time Injury). De redovisar också LTI i förhållande till antalet arbetande.

Några av Skanskas viktigaste nyckeltal för att övervaka säkerhetsresultatet är: antal olyckor med frånvaro; allvarliga tillbud som kunde ha resulterat i dödsfall; högre chefers arbetsplatsbesök med fokus på säkerhet; totalt antal olyckor; olyckornas allvarlighetsgrad, samt resultat av alla affärsenheters förbättringsarbete. Uppföljning av säkerhetsarbetet genomförs månadsvis av affärsenheternas ledningsgrupper och kvartalsvis av koncernledningen och styrelsen. Varje affärsenhet genomför en obligatorisk årlig översyn av styrningen av arbetsmiljöprestanda som inkluderar riskidentifiering, beskrivning av kontrollåtgärder och upprättande av en plan för riktade insatser för det kommande året.

Olyckor, tillbud och riskobservationer rapporteras i särskilda system. Sker det en allvarlig olycka eller incident görs det djuputredningar och åtgärder vidtas för att liknande olyckor inte ska inträffa igen. Företagen lyfter sin säkerhetskultur och de arbetar förebyggande med planering och riskbedömning i tidigt skede och med informationsinsatser. Flera företag anordnar en årlig säkerhetsvecka för att öka medvetenheten om arbetsplatssäkerhet och att uppmuntra alla medarbetare till reflektion.

Säkerhetskulturen präglas av omtanke om medarbetare, underentreprenörer och trafikanter. Ramudden skriver i sin rapport att de värnar om medarbetarnas och tredje mans säkerhet och hälsa, samt stöttar samhällena de verkar inom. Även NCC lyfter säkerhetskultur i sin hållbarhetsrapport.

*A strong safety culture that encompasses everyone at the work site – the customer, our own employees and subcontractors – is essential.*

- NCC

Samtliga lyfter den risk som passerande trafik utgör för vägarbetsplatserna.

#### 4.1.3 Trafiksäkerhet som affär

Flera lyfter att trafiksäkerhet är en del av affären. För flera av företagen är affären att bygga nya vägar, bygga om befintliga vägar, samt drift och underhåll av vägar, gator och annan infrastruktur. För till exempel Ramudden och Svevia är affären tjänster och produkter för att skapa säkra och framkomliga trafikmiljöer och vägarbeten.

Ett citat från Svevias rapport: *”Annars kommer nog den största utmaningen att vara trafiken. Vi kommer att ha stort fokus på att trygga trafikmiljön både för alla de som behöver använda E22 under ombyggnationen och för våra medarbetare och leverantörer som arbetar på och vid vägen.”*

Närkefrakt konstaterar att alla påverkas av en hög trafiksäkerhet; chaufförer, kunder, medtrafikanten som omvärld, och att det därav är ett viktigt arbete där de vill ligga i framkant.

*Hur vi uppfattas på vägen är också en avgörande och viktig del i vårt varumärke.*

*- Närkefrakt*

## 4.2 Intervjuer

Från det 30-tal lästa hållbarhetsrapporterna valdes sju företag ut för djupintervjuer med syfte att kartlägga det specifika företagets arbete med trafiksäkerhet och vad de planerar framåt. Företagen som valdes ut representerar logistikföretag, återförsäljare av specifika produkter och tillverkningsindustri. Några av de företag som valdes ut saknade en tydlig beskrivning av sitt trafiksäkerhetsarbete sin hållbarhetsrapport men har på andra sätt visat stort engagemang i frågan. De intervjuade företagen är:

- Folksam
- m4 gruppen
- Nordic Infucare
- Närkefrakt
- SCA
- Scania

Av de sex företagen har tre en hållbarhetsredovisning som täcker en stor del av deras trafiksäkerhetsarbete medan resterande inte har det.

### 4.2.1 Folksam

Folksam är ett svenskt, kundägt försäkringsbolag med ett brett utbud av försäkringar, inklusive hem-, bil-, liv- och företagsförsäkringar, samt tjänstepensionslösningar via dotterbolag som KPA Pension. Folksam arbetar aktivt med hållbarhetsfrågor genom miljömärkta produkter och en strategi som integrerar socialt ansvar, ekonomisk stabilitet och miljöengagemang.

Folksam har beslutat att rapportering om trafiksäkerhet ska integreras i hållbarhetsavdelningens ordinarie arbete för att säkerställa en helhet. Kommande hållbarhetsrapporter kommer att inkludera Folksams rating enligt FIA Road Safety Index, Safety Footprint och mätbara mål. Folksam har en lång tradition av att bedriva forskning inom sina försäkringsområden. Forskningsdelen inom trafiksäkerhet ligger kvar som en viktig pelare.

När trafiksäkerhet integreras mer i hållbarhetsarbetet kommer det att bli lättare för Folksam att ställa krav på sina investeringar. De har börjat fråga om rapportering kring Road Safety Footprint i kontakter med de företag de har större investeringar i.

Folksam kommunicerar både internt och externt om sitt trafiksäkerhetsarbete. Internt läggs det upp nyheter på intranätet, exempelvis när VD varit ute och pratat om trafiksäkerhet, bjudit in WHO, ny bilranking, barnstolsrating mm. Det görs också en årlig dragning för koncernledningen och på valda avdelningar. Externt kommunicerar Folksam med forskningsrapporter, deltagande på konferenser, föredrag, artiklar i tidskrifter och med sitt deltagande i olika projekt nationellt och internationellt för att applicera på forskningen.

### 4.2.2 m4 gruppen

m4 gruppen är en leverantör av logistik-, transport- och maskintjänster som när det gäller transporttjänster främst är verksam inom bygg & anläggning, miljö, tank & bulk och special/industri. m4 ägs av drygt 100 delägarföretag som tillsammans förfogar över omkring 470 lastbilar. Det är huvudsakligen delägarföretagen som utför transporttjänsterna. Cirka 1000 personer sysselsätts inom m4.

m4 gruppen har också flera dotterbolag. Det största är Ernsts Express med cirka 100 bilar och omkring 120 förare. Utöver kvalitets- och miljöcertifiering enligt ISO är Ernst Express också certifierade enligt ISO 39001<sup>1</sup>.

m4 gruppen är ISO-certifierade enligt kvalitet och miljö. Ledningssystemet och alla processer lever upp till krav i ISO 45001 arbetsmiljö och plan för att certifiera sig även för det finns. m4 överväger också certifiering enligt ISO 39001 utifrån ett upphandlings-/marknadsperspektiv.

m4 gruppen är även certifierade enligt Fair Transport<sup>2</sup>. Fair Transport fungerar som ett stöd för seriösa aktörer som köper och säljer transporter. Tack vare certifieringen kan båda parter försäkra sig om att arbetet i den gemensamma transportkedjan utförs trafiksäkert, klimatsmart och med goda villkor för de anställda. m4 hjälper sina delägare att certifiera sina företag.

Inom hela m4, bundet till leverantörsavtalet, med andra ord även i delägarföretagen, gäller samma Trafiksäkerhetspolicy, Alkohol och drogpolicy och några andra policys. De ha en uppförandekod, en Code of conduct, som sammanfattar legala, sociala och miljömässiga åtaganden och hjälper organisationen att skapa mervärden för kunder, leverantörer, anställda, affärspartners och samhälle. Stuckprovsrevisioner utförs för att kontrollera medvetenhet/efterlevnad. Trafiksäkerhetsarbete inom m4 innebär således samverkan med, och påverkan på, delägarföretagen.

#### Utdrag ur m4s trafiksäkerhetspolicy

##### *Arbetsgivarens ansvar*

- *Säkerställa att förare har rätt förutsättningar att efterleva Trafiksäkerhetspolicy*
- *Säkerställa att arbetet är riskbedömt*
- *Säkerställa att förare har den körkorts-/körtillståndsbekräftelse som krävs för fordonet och rätt utbildning för uppdraget*
- *Säkerställa att alla fordon, maskiner och utrustning inom verksamheten är trafiksäkra, besiktade och underhållna enligt gällande lagar och fordonsbestämmelser*
- *Följ upp att policyn efterlevs inom verksamheten*
- *Tillse att rapporterade brister och skador skyndsamt åtgärdas*

##### *Chaufförens ansvar*

- *Efterleva samtliga policys och rutinbeskrivningar*
- *Dagligen genom fordonskontroll säkerställa fordonets skick*
- *Ta personligt ansvar för att fordonet hålls i gott skick interiört/exteriört*
- *Skyndsamt rapportera eventuella avvikelser/incidenter enligt gällande rutin*

Genom leverantörsavtalet förbinder man sig till att rapportera avvikelser och incidenter inom verksamheten i ett gemensamt system. m4 utreder alla rapporterade incidenter inom ramen för samverkan med skyddsorganisationen. Hösten 2023 förbättrades systematiken med krisberedskap, rotorsaksutredningar och åtgärder vid större incidenter genom något de kallar haverikommission light.

<sup>1</sup> ISO 39001 är ISOs ledningssystem för trafiksäkerhet. Det är uppbyggt enligt en liknande struktur som övriga ledningssystem och kan därmed integreras med i ledningssystem för t ex kvalitetsledning (ISO 9001), miljöledning (ISO 14001) och arbetsmiljö (ISO 45001).

<sup>2</sup> Fair Transport är en hållbarhetscertifiering för åkeriföretags arbete och utveckling vad gäller klimat och miljö, trafiksäkerhet och socialt ansvarstagande Sveriges åkeriföretag står bakom. Samtliga certifierade företag redovisar öppet sitt arbete och redogör sin utveckling inom dessa områden. Alla certifierade företag blir löpande granskade av en oberoende tredjepartsgranskning på samma sätt som ISO certifieringar förpliktar på så sätt säkerställs att hållbarhetsarbetet sker i enlighet med uppsatta krav och kriterier.

### 4.2.3 Nordic Infucare

Nordic Infucare specialiserar sig på behandling av patienter med kroniska sjukdomar i hemmiljö. Företaget erbjuder läkemedel, medicinteknik och omfattande patientstöd. Genom sin affärsmodell kombinerar Nordic Infucare läkemedel, medicinteknik och support för att förbättra patienternas livskvalitet och minska behovet av sjukhusvistelser.

Nordic Infucare har leverantörer som levererar till sju olika lager i Norden. De är kunder hos sina lager, vilket innebär att lagren även har andra kunder. När det gäller lagerflytt mellan lager har lagren själva avtal med olika transportörer så det samordnas mellan olika kunder. Detta ger lägre priser men Nordic Infucare kommer längre ifrån sina transportörer. De kollar just nu på att, i samverkan med sina lager, ställa krav på att minska flytt mellan lager för att minska koldioxidutsläppen och öka trafiksäkerheten.

Nordic Infucare har flera pilotprojekt igång, de har bland annat tagit över vissa transporter till egen verksamhet, och undersöker sjöfrakt, för att minimera antalet transporter på väg. Även detta för att minska koldioxidutsläppen och öka trafiksäkerheten.

För den egna verksamheten som de har direktpåverkan på, framförallt kopplat till deras säljare, finns mål relaterade till trafiksäkerhet. Dessa följs upp aktivt, bland annat genom Road Safety Driving Audits.

### 4.2.4 Närkefrakt

Närkefrakt är en lastbilscentral där fordonsflottan ägs av medlemsäkerierna. De är verksamma i hela Sverige och transporttjänsterna omfattar bygg och anläggning, kranbilstransporter, fjärr och distribution, miljötransporter, terminaltjänster, tipp och återvinning och vinterväghållning. De är certifierade enligt ISO 39001. ISO 39001 är en internationell standard för arbete med vägtrafiksäkerhet. Standarden kan ses som ett komplement till lagstiftningen inom området, med målet att uppnå en säkrare trafikmiljö. Kraven i ISO 39001 omfattar framtagande och implementering av en lämplig trafiksäkerhetspolicy, trafiksäkerhetsmål och handlingsplaner och information om sådant relaterat till trafiksäkerhet som organisationen identifierar att den kan kontrollera och sådant den kan påverka. Att ha ett systematiskt arbetssätt kring trafiksäkerhet underlättar vid val av hur och vad som ska kommuniceras, både internt och externt.

### Närkefrakts trafiksäkerhetspolicy

Närkefrakt ska erbjuda och arbeta för en verksamhet med varaktigt hög trafiksäkerhet. Förare, medtrafikanter, kunder med flera skall uppleva säkerhet och trygghet genom Närkefrakts agerande. Vi ska aktivt bidra till att öka trafiksäkerheten genom att:

- Företagsledning, transportplanering, transportörer och förare skapar förutsättningar och tar ett aktivt ansvar för att uppdragen utförs så trafiksäkert som möjligt.
- Följa gällande lagar för arbets-, kör- och vilotider.
- Inte acceptera användande av alkohol eller droger under arbetsutövning.
- Arbeta förebyggande genom att tillhandahålla information och erbjuda relevant utbildning till delägare, förare och personal.
- Vi skall inte prata i mobiltelefon eller använda annan kommunikationsutrustning under körning. Det är viktigt att tänka på att allt som tar blick och tanke från trafiken, om det så bara rör sig om någon enstaka sekund, inverkar negativt på körningen.
- Vi skall alla köra riskmedvetet och anpassa körsättet efter väglag och omgivning.
- Ej acceptera villkor i kunduppdrag som kan riskera att trafiksäkerheten åsidosätts.
- Tillbud, skador och olyckor ska behandlas och utredas utan dröjsmål och låta de erfarenheter dessa ger oss bidra till ständiga förbättringar i vårt trafiksäkerhetsarbete.

Vårt trafiksäkerhetsmål är att arbeta för en nollvision av trafikolyckor med allvarligt skadade eller döda genom att bearbeta följande områden

- Kör- och vilotider
- Hastighet
- Distraction (mobilanvändning under färd)
- Bältesanvändning

Trafiksäkerhet har nämnts i Närkefrakts hållbarhetsrapporteringar i över 25 år.

I sitt trafiksäkerhetsarbete mäter Närkefrakt hur väl chaufförerna följer både hastighetsbegränsningar och lagar om mobilanvändning för att säkerställa att de inte är distraherade utan har fokus på sin körning. Mätningarna har fallit väl ut och tillsammans med informationskampanjer om hur viktigt det är, känner Närkefrakt sig nöjda.

Närkefrakt får väldigt höga betyg i sina kundundersökningar. Deras kunder uppskattar Närkefrakts systematiska arbete med ständiga förbättringar, företagets resa mot hållbara transporter och fokus på trafiksäkerhet.

Körstil följer åkerierna upp själva. De använder FMS-puckar för att mäta körbeteende och vilotider. Syftet är att slippa ringa runt för att få miljörapport på en bil. En elektrifiering av flottan kommer att ge en mjukare körning.

Närkefrakt upplever att det är lite svårt att få till samråd med chaufförerna då de inte är arbetsgivare. Regelbundna åkarmöten hålls två gånger per år och då pratar de trafiksäkerhet i 30 min, men det är ofta bara åkeriägarna som deltar. Närkefrakt samlar skyddsombuden för att prata arbetsmiljösäkerhet (TYAs folder) och trycker på att rapportera tillbud och olyckor till Arbetsmiljöverket.

De beskriver, lite skämtsamt, sitt arbetssätt för systematiskt tjtande.

#### 4.2.5 SCA Skog

SCA Skog är ett affärsområde inom SCA-koncernen och Europas största privata skogsägare med 2,7 miljoner hektar skog i norra Sverige och Baltikum. SCA Skogs verksamhet sträcker sig från skogen till massafabrikerna vid kusten med fokus på hållbart skogsbruk, avverkning och råvaruförsörjning till SCA:s industrier.

SCA Skog är en transportköpare och omkring 300 bilar kör på heltid åt SCA Skog. SCA Skog är en av Sveriges största transportköpare, både väg och järnväg. 21 % av volymen transporteras på järnväg och 79 % med bil. Järnvägen står för 45 % av transportarbetet och bil 55 %. Med andra ord, de långväga transporterna går på järnväg. Förutom timmertransporterna, kör även tjänstepersonerna mycket i tjänsten.

2017–2018 skedde flera trafikolyckor där timmerbilar och personbilar var inblandade, varav flera dödsolyckor. SCA tog kontakt med NTF för att arbeta med sin trafiksäkerhetskultur.

Idag har SCA genomfört ett antal olika trafiksäkerhetsutbildningar som har varit lyckade:

- Med alla chaufförer
- Lastning och lossning
- Med åkeriägarna om arbetsgivaransvar
- Internt på SCA med alla tjänstemän

SCA ställer krav i upphandlingar på bland annat arbetsmiljö, men vill gå ett steg längre och arbeta med kulturen. När det är extremväder uppmanas åkerierna att stanna hemma, för att skydda både förare och omgivningen. SCA har sett en positiv effekt och förståelse hos både förare och industrierna som tar emot. Det har skapats en annan flexibilitet. Det är samma med tjänstepersonernas resor, de ställs också in eller ersätts av digitala möten om vädret är dåligt.

SCA Skog arbetar med systematisk ärendehantering och har samma system för anställda och entreprenörer. Löpande och månadsvis görs en genomgång av inkommande ärenden för att diskutera och lära sig. Ärenden löses enskilt eller klumpas ihop där det finns samband. Det initieras ofta projekt för att få till förbättringar. Efter utbildningarna ökar benägenheten att rapportera in tillbud. Det är viktigt att entreprenörerna får respons på sin rapportering. Ju mer respons de ger desto mer rapporter får de in.

Varje månad skrivs en rapport som används i rapporteringen uppåt hela vägen till SCA:s ledning. Rapporten innehåller information om tillbud, olyckor, etcetera. Det sker en omedelbar rapportering om någon, anställd eller tredje man, blivit allvarligt skadad och SCA stöttar om det hänt något.

SCA Skog har tydliga mål och kommunicerar löpande med sin personal om arbetsmiljö och risker, både enskilt och i arbetslagen. De arbetar aktivt med teknikutveckling för framtidens hållbara skogsbruk, inklusive transporterna. Det sker många tillbud där timmertransporter välter. SCA har två pågående parallella ex-jobb för att fördjupa sig i frågan, ett tekniskt och ett beteendeoriktat.

Varje vecka skickas ett nyhetsbrev ut till alla åkerier, där första punkten är arbetsmiljö och säkerhet. SCA kommunicerar också externt om utveckling och projekt när de ser ett behov av att påverka andra. Till exempel ett pågående projekt tillsammans med Trafikverket, där de testar geofencing i fyra byar/tättbebyggda områden och med ett 30-tal timmerbilar, för att kunna påverka såväl branschen som fordonstillverkarna.

#### 4.2.6 Scania

Scania specialiserar sig på tunga lastbilar, bussar och industriella motorer. De har huvudkontor i Södertälje men är verksamt i över 100 länder. Företaget fokuserar på hållbara transportlösningar genom innovationer som minskar koldioxidutsläpp och främjar cirkulär ekonomi, med mål att leda omställningen till ett hållbart transportsystem.



Då Scania både bygger fordon och genererar transporter genom hela sin verksamhet har deras dubbla materialitetsanalys<sup>3</sup> visat att trafiksäkerhet är ett väsentligt ämne i alla delar av verksamheten. Frågan är viktig här och nu, men även som en långsiktig hållbarhetsfråga.

Scania är tydliga med att den integrerade års- och hållbarhetsrapporten är till en bred målgrupp, inte bara finansiella institutioner och investerare. Trafiksäkerhet är en viktig del av begreppet hållbara transporter. De nya CSRD-kraven kommer påverka hur de utformar sin hållbarhetsrapport framåt. Scania lyfter också att det kan finnas intressekonflikter mellan hur stor uppmärksamhet olika hållbarhetsfrågor får, både i intern och i extern kommunikation. Internt är trafiksäkerhetsfrågan stor och Scania jobbar både med att förbättra sin egen verksamhet genom att bli en tydligare kravställare och med att utveckla medarbetarnas kompetens.

Scania jobbar även med ett målgruppsanpassat budskap, där hållbarhetsrapporten är en del, samtidigt som andra grupper, så som nya och framtida medarbetare, kunder och andra intressenter, kan nås via andra kanaler. De arbetar aktivt med att få ut målgruppsanpassad information om sitt hållbarhetsarbete, inklusive trafiksäkerhet, via sin hemsida, LinkedIn, Facebook och andra kanaler. Behovet att berätta är konstant.

---

<sup>3</sup> Dubbel materialitetsanalys, kallas även dubbel väsentlighetsanalys, är en process som används i hållbarhetsrapportering för att identifiera och bedöma vilka hållbarhetsfrågor som är viktigast för ett företag.

## 5 Diskussion och slutsatser

Av de 35 företag som valdes ut, på basis att trafik och trafiksäkerhet är en bärande del av deras verksamhet, är det nio som benämner trafiksäkerhet som en hållbarhetsfråga och endast två som tydligt beskriver det som en arbetsmiljöfråga, för ytterligare fem går det att tolka in som en arbetsmiljöfråga.

Genomgång av hållbarhetsrapporter och intervjuer visar att det finns många företag som hanterar trafiksäkerhetsfrågan på ett seriöst och genomgripande sätt, men mycket av det som görs visas inte utåt. Av de företag som rapporterar sitt trafiksäkerhetsarbete som en del av hållbarhetsarbetet återfinns flera goda exempel som andra kan lära och inspireras av. Om även de som inte rapporterar aktivt kring trafiksäkerhet idag skulle göra det, skulle det finnas än mer goda exempel som skulle kunna inspirera ännu fler.

Flera företag har en väl utvecklad systematik kring sitt trafiksäkerhetsarbete och rapporterar kontinuerligt exempelvis genom:

- Uppföljning av hastighetsefterlevnad
- SMS-utskick med trafiksäkerhetsinformation till förare
- Att säkerställa att alla förare använder skyddsutrustning och varselkläder när de är i tjänst
- Standarder och verktyg de använder för att säkerställa att de arbetar på rätt sätt, så som Fair Transport och FIA Road Safety Index.

Flera av de hållbarhetsrapporter vi har tagit del av påvisar ett väl utvecklat säkerhetsarbete gentemot anställda såväl som leverantörer och partners. Dock nämns inte trafiksäkerhet eller trafikolyckor som begrepp, eller som ett område man bevakar eller följer upp.

Det finns verktyg tillgängliga för de som vill påbörja ett mer genomgripande trafiksäkerhetsarbete. Under arbetet med den här rapporten har en rad initiativ nämnts, både i hållbarhetsrapporterna och under intervjuerna:

- För de som önskar vägledning om hur de kan komma igång finns Trafikverkets idéskrifter. De finns dels som checklistor och dels som en skrift med inspiration och råd för hur det går att skapa systematik och bygga säkerhetskultur som ger god trafiksäkerhet för medarbetare och alla andra i trafiken.
- För företag som bedriver arbete på väg erbjuder branchorganisationen SBSV, som verkar för säkrare vägarbetsplatser för både arbetare och trafikanter, utbildningar och konferenser.
- För företag som arbetar med transporter finns Fair transport som nyligen lanserat ett verktyg som är kompatibelt med CSRD-kraven och ämnar underlätta för transportörer att visa hur de uppfyller kraven.
- För företag som vill ta ett större grepp om hur de arbetar med trafiksäkerhet i sin organisation finns FIA Road Safety Index.

Mycket information, utbildning och förankring återstår innan trafiksäkerheten blir allmänt uppfattad som en viktig beståndsdel i stora organisationers hållbarhetsrapportering. Men när denna insikt kommer, finnas goda förutsättningar i många organisationer att snabbt få detta på plats.

### 5.1 Författarnas reflektioner

Syftet var från början att välja ut företag att intervjua utifrån hur väl de beskriver sitt trafiksäkerhetsarbete i sin hållbarhetsrapportering. Det visade sig dock vara svårt att hitta tillräckligt med goda exempel som också vill prioritera en intervju, därför har även företag som saknade tydlig beskrivning av sitt trafiksäkerhetsarbete i hållbarhetsrapporten valts ut. Fokus har då varit på att utforska vilka delar som de skulle kunna rapportera om samt vad de ser som nästa steg i sin rapportering.

Det finns många exempel på företag som inkorporerar trafiksäkerhet i sitt hållbarhetsarbete på ett framgångsrikt sätt, men det är dock inte alltid de rapporterar externt kring det. Kopplat till syftet har

vi lyckats hitta goda exempel på hur företag arbetar med trafiksäkerhet, men kopplat till metoden, att fokusera på de som rapporterar, skulle arbetet behöva bedrivas på engelska i större utsträckning, för att spegla fler av de företag där vi sett de främsta exemplen.

I intervjuerna framkom att kundernas kravställning ibland måste väga tyngre än företagets egen viljeriktning för att det ska gå att få ekonomi i affären. Det är helt enkelt svårt att tillhandahålla extra trafiksäkerhetsfokus när det inte efterfrågas i upphandlingar. De företag vi pratat med försöker diskutera med sina beställare vilka krav som ställs och vilka som bör ställas. En uppfattning som framkommit är att kommun, och annan offentlig verksamhet, ofta ställer för låga krav och att de brister i uppföljning.

Sammantaget för samtliga hållbarhetsrapporter är att ett gång- och cykelperspektiv saknas. Människors möjligheter att säkert kunna röra sig i samhället till fots och med cykel hänger starkt samman med ökad folkhälsa och minskat bilberoende. Därför är trafiksäkerhet i städerna, både utifrån faktiska olyckor och utifrån upplevd säkerhet, en mycket viktig aspekt.

Framåt kommer kopplingen till arbetsmiljö att bli viktigare att redovisa kring. Transporters påverkan på samhället kommer också att ta större plats, inte bara utsläppsmässigt utan även säkerhetsmässigt.

### 5.1.1 Del i hållbarhetsarbetet eller i hållbarhetsrapporteringen

Års- och hållbarhetsrapporter generellt kommer att bli tråkigare, mer fokuserade på siffror och torra fakta.<sup>4</sup> Hur företag i framtiden kommunicerar sitt trafiksäkerhetsarbete återstår att se. De nya, stärkta, kraven på rapporteringen riskerar att styra mot mer formella hållbarhetsrapporter som fokuserar på att svara mot alla specifika krav snarare än att berätta om arbetet i ett sammanhang.

Hållbarhetsrapporternas främsta målgrupp är investerare i företagen som ska bedöma risken med investeringarna. Detta kommer i större utsträckning, inte minst med den förväntade utvecklingen med mindre berättande och mer kravstyr, att kunna läsas av med AI. Företagens utmaning blir då att kommunicera med beställare, kunder, partners, anställda och allmänheten via andra kanaler. Det viktiga är dock att företagen fortsätter följa upp sitt trafiksäkerhetsarbete och att de har en transparens kring hur de arbetar med trafiksäkerhet, samt att de fortsätter dela med sig av goda exempel för att inspirera varandra.

## 5.2 Rekommendationer

Mät er trafiksäkerhet och rapportera den i era hållbarhetsrapporter men se även till att kommunicera målgruppsanpassat. Viktiga faktorer att följa upp och rapportera kring är:

- Hastighetsuppföljning
- Säkerhetsutrustning så som bältes- och hjälmanvändning
- Andel fordon i fordonsflottan med hög säkerhetsklassning
- Alkohol- och drognykterhet
- Utveckling av inrapporterade olyckor och tillbud
  - o Möjliggör särredovisning av vägtrafikolyckor och notering av inblandad tredje man
- Olyckor i vägtrafiksystemet
  - o Antal olyckor och skadegrad
  - o Antal sjukdagar som en följd av olyckorna
- Certifieringar och verktyg
  - o ISO 45001 och ISO 39001
  - o Fair Transport
  - o FIA Road Safety Index
  - o Responsible Trucking CSR Europe eller motsvarande

<sup>4</sup> Denna spaning framkom först i intervjun med Maria Jobenius, forskare på KTH och Senior Sustainability Strategist på Scania. Resonemanget i denna rapport är dock författarnas egen tolkning och analys.

*What gets measured gets done.*

## 6 Källor

Ahola, Sustainability report 2023 samt Ahola, Hållbarhetsrapport 2023

Cabonline Group Holding Annual Report and Sustainability Report 2023

Fair Transports webbsida 2025-01-15

Folksam, Års- och hållbarhetsrapport 2023

HP, Sustainable Impact Report 2023

Håll Nollans webbsida 2025-02-15

If Sustainability Report 2023

M4 gruppen Hållbarhetsredovisning 2023

NCC, Our core is construction, Annual and Sustainability Report 2023

Närkefrakt, Hållbarhetsredovisning 2023

Peab, Med sikte på framtiden, Års- och hållbarhetsredovisning 2023

Ramudden Hållbarhetsrapport 2023

SBSVs webbsida 2025-01-15

SCA Årsredovisning 2023

Scania, Driving the Shift, Års- och hållbarhetsredovisning 2023

Skanska, Års- och hållbarhetsredovisning 2023

Spendrups, Hållbarhetsredovisning 2023

Svevia, Års- och hållbarhetsredovisning 2023

TotalEnergies Sustainability & Climate 2024 Progress Report

Trafikverket, Trafiksäkra verksamheten: Så kan man arbeta med systematik och säkerhetskultur för ökad trafiksäkerhet, Trafikverket 2024

Uber, 2023 Environmental, Social, and Governance Report

Veidekke Annual and sustainability report 2023

Volvo group annual report 2023