



Trivector.se

Trivector Rapport 2022:137 / Version 1.1

---

# Verksamheters trafiksäkerhetspåverkan som en del i hållbarhetsarbetet

Slutrapport från FOI-projekt

Lund | Göteborg | Stockholm | Luleå

---

## Dokumentinformation

**Titel:** Verksamhetens trafiksäkerhetspåverkan som en del i hållbarhetsarbetet

**Projektnummer:** 21125

**Rapportnummer:** 2022:137

**Författare:** Hanna Wennberg, Frida Odbacke, Pernilla Hyllenius Mattisson,  
Michael Lundgren

**Kvalitetsgranskning:** Pernilla Hyllenius Mattisson

**Beställare:** Trafikverket FOI-portfölj Planera (TRV 2020/119328)

**Kontaktperson:** Peter Larsson

### Dokumenthistorik:

Version	Datum	Förändring	Distribution
0.9	2022-10-03		Referensgruppen
1.0	2022-10-31		Beställare
1.1	2022-11-04		Beställare

## Förord

De flesta verksamheter genererar transporter. De transporter som utförs i verksamheternas värdekedjor påverkar trafiksäkerheten för såväl medarbetare och närmsta intressenter som för samhället i stort. Detta projekt handlar om att fånga den outnyttjade trafiksäkerhetspotential som finns genom att arbeta med verksamheters trafiksäkerhetspåverkan inom ramen för verksamheternas hållbarhetsarbete och -redovisning. På så vis nyttjas också de synergier som finns mellan trafiksäkerhet och andra hållbarhetsmål, och suboptimering undviks, i linje med intentionerna i Agenda 2030 och Stockholmsdeklarationen.

Då det finns relativt begränsad kunskap och erfarenheter när det gäller att arbeta med verksamheters trafiksäkerhetspåverkan inom hållbarhetsarbete och -redovisning har det här projektet anammat en explorativ ansats. Syftet med projektet är att undersöka nuläge, behov, drivkrafter och potential vad gäller verksamheters trafiksäkerhetspåverkan inom ramen för hållbarhetsarbete och -redovisning.

Projektet har finansierats av Trafikverkets FOI-portfölj Planera (TRV 2020/119328) och pågått under perioden 1 juni 2021 – 31 oktober 2022. FOI-handläggare från Trafikverket har varit Peter Larsson tillsammans med Liza Jakobsson.

Projektet har genomförts av Trivector Traffic AB genom Hanna Wennberg (projektledare), Frida Odbacke och Pernilla Hyllenius Mattisson. I projektet har även Trivector LogiQ AB medverkat genom Michael Lundgren. Till projektet har även en referensgrupp varit knuten som har tagit del av och gett input till projektresultaten.

Lund, 2022-11-04

## Sammanfattning

Trafiksäkerhet är en del i hållbarheten genom Agenda 2030. I denna rapport presenteras resultaten från ett FOI-projekt som handlar om att fånga den outnyttjade trafiksäkerhetspotential som finns genom att arbeta med verksamheters trafiksäkerhetspåverkan inom hållbarhetsarbete och hållbarhetsredovisning. Vikten att privata och offentliga aktörer tar sitt ansvar för trafiksäkerheten, och inkluderar trafiksäkerhet i sin hållbarhetsrapportering, pekas ut i FN-resolution 74/299 som antogs 2020.

Genom att de allra flesta verksamheter genererar resor och transporter, har verksamheterna en trafiksäkerhetspåverkan för såväl medarbetare och de närmsta intressenterna som för samhället i stort. Hållbarhetsarbete/-redovisning är ett relevant sammanhang för att arbeta för ökad trafiksäkerhet för alla företag som har trafiksäkerhet som väsentlig hållbarhetsfråga, vilket i praktiken torde vara de flesta företag. Det gäller särskilt företag som måste hållbarhetsredovisa enligt årsredovisningslagen, men också de företag som bedriver hållbarhetsarbete och tar fram årlig redovisning utan att vara skyldiga att göra så enligt lag.

Integreringen av trafiksäkerhet i hållbarhetsarbete/-redovisning möjliggör att de synergier som finns mellan trafiksäkerhet och andra hållbarhetsmål fångas. Man undviker såväl suboptimering som ”dubbelarbete” genom att ”koppla på” trafiksäkerhet i det man ofta redan gör. Att integrera trafiksäkerhet i hållbarhetsarbete/-redovisning blir ytterligare incitament att arbeta med trafiksäkerhet och bidrar också till att lyfta upp trafiksäkerhet på ledningsnivå tillsammans med företagets andra väsentliga hållbarhetsfrågor.

Då det finns relativt begränsad kunskap och erfarenheter när det gäller att arbeta med verksamheters trafiksäkerhetspåverkan inom hållbarhetsarbete/-redovisning har projektet anammat en explorativ ansats. Syftet med projektet är att undersöka nuläge, behov, drivkrafter och potential vad gäller verksamheters trafiksäkerhetspåverkan inom ramen för hållbarhetsarbete/-redovisning. Intervjuer gjorts med 22 verksamheter (företag, organisationer och myndigheter) från tre huvudsakliga kategorier: (1) transportföretag, (2) företag som säljer/tillverkar säkerhetsrelaterade produkter respektive (3) övriga företag. Granskning har också gjorts av företagets hållbarhetsredovisningar för 2020.

### Få företag ser trafiksäkerhet som en hållbarhetsfråga

I intervjusamtalen är det tydligt att många företag inte ser trafiksäkerhet som en hållbarhetsfråga. För de intervjuade transportföretagen ligger detta synsätt närmare till hands och därmed också att integrera trafiksäkerhet i sitt hållbarhetsarbete/-redovisning. Det finns exempel på transportföretag som inkluderar trafiksäkerhet i de hållbarhetsredovisningar som studerats, till exempel Schenker och Närke Frakt redovisar relativt utförligt hur de arbetar



med sin trafiksäkerhetspåverkan. Det finns också exempel på transportföretag som inte alls behandlar trafiksäkerhet i hållbarhetsredovisningen.

Utöver transportföretagen ser även de företag som tillverkar/säljer säkerhetsrelaterade produkter trafiksäkerhet som en hållbarhetsfråga. Dessa företag lyfter främst fram sin positiva trafiksäkerhetspåverkan genom sina produkter, men kan också resonera om sin negativa trafiksäkerhetspåverkan genom verksamhetens produktion och logistik.

För övriga företag blir det uppenbart att det behövs insatser för att företagen ska börja tänka i dessa banor om trafiksäkerhet. För dessa företag är det nära till hands om att prata om trafiksäkerhet som arbetsmiljöfråga, men då med fokus på vad som sker ”i produktionen” eller ”innanför staketet” och inte för tredje part.

### Möjliggörare för trafiksäkerhet i hållbarhetsarbete och -redovisning

Att verka för en integrering av trafiksäkerhet i hållbarhetsarbete/-redovisning är till stor del en *kommunikativ och pedagogisk uppgift*. Kommunikativ i betydelsen att trafiksäkerhet behöver kommuniceras som en hållbarhetsfråga och som en del i Agenda 2030. Pedagogisk i betydelsen att underlätta förståelsen för den trafiksäkerhetspåverkan en verksamhet har i sin värdekedja och hur denna påverkan kan mätas och följas upp.

För företag i många branscher krävs insatser för att hållbarhetschefer och personer som arbetar med företagans transporter ska börja se trafiksäkerhet som en hållbarhetsfråga. Det som krävs för att integrera trafiksäkerhet i hållbarhetsarbete och -redovisning är för det första att trafiksäkerhet finns med i *GRI och andra standarder för hållbarhetsredovisning*. Detta nämns av flera av intervjupersonerna. Det kan argumenteras för att trafiksäkerhetsrisker är en arbetsmiljöfråga och att trafiksäkerhet därmed är en del av det som i GRI kallas OHS (Occupational Health and Safety). Samtidigt är det få av studerade hållbarhetsredovisningar som lyfter in trafiksäkerhetsrisker i OHS och därmed kan det behöva förtydligas att trafiksäkerhet också bör vara med. Tidigare studier visar också att det behövs en bättre integrering av trafiksäkerhetsrisker i arbetsmiljöarbetet.

Att det ställs krav i *årsredovisningslagen* på att årliga hållbarhetsrapporter också innehåller trafiksäkerhet är ytterligare en drivkraft som nämns av intervjupersonerna. Precis som för standarderna (som exempelvis GRI) kan man återigen argumentera för att trafiksäkerhet redan kan ingå enligt lagtexten men det kan behöva förtydligas.

Det behövs *stöd/verktyg* för att mäta och följa upp verksameters trafiksäkerhetspåverkan och för att integrera i hållbarhetsarbete/-redovisning och för detta pågår utvecklingsprojekt, till exempel genom FIA Road Safety Index. Därutöver kan det även behövas anpassat stöd för olika typer av verksamheter i olika branscher.

## Kravställandet är grunden

Kravställandet är grunden i att arbeta med sin trafiksäkerhetspåverkan inom ramen för hållbarhetsarbete/-redovisning. Det kan handla om att ställa interna trafiksäkerhetskrav på verksamhetens olika processer, men också om att ställa krav på leverantörer. I frågan om att mäta och följa upp sin trafiksäkerhetspåverkan som verksamhet måste krav ställas på leverantörer om att rapportera efterfrågade indikatorer (till exempel olyckor).

Det är tydligt från såväl litteraturgenomgången som intervjustudien att det generellt finns en outnyttjad trafiksäkerhetspotential genom kravställandet vid inköp och upphandling av transporter. Att det finns en tydlig efterfrågan på trafiksäkerhet från kunder/beställare, och på trafiksäkerhet som en del i hållbarheten, är den i särklass viktigaste drivkraften.

Många intervjupersoner menar att *offentliga aktörer* generellt är dåliga på att ställa krav och att kraven dessutom sällan följs upp. Det innebär att företag som arbetar aktivt med trafiksäkerhet inte blir premierade för det och att transportköparna missar möjligheten att driva på trafiksäkerhetsutvecklingen. Kravställandet tycks generellt ha kommit längre på miljösidan. För offentliga aktörer finns en förväntan om att ta ansvar och vara föredöme, men offentliga aktörer ska också utifrån de lagar som styr offentlig upphandling verka för att samhällseliga mål avseende exempelvis hållbarhet nås.

Även *privata transportköpare* har möjlighet att påverka trafiksäkerhetsutvecklingen genom sitt kravställande, både inom och utanför Sverige genom att de verkar på en global marknad. Flera av de intervjuade företagen som är transportköpare ställer också krav, men det varierar hur skarpa kraven är. Kraven är formulerade för att passa för många olika marknader, länder och inköpsområden. Det kan innebära formuleringar i stil med att ”leverantören ska följa aktuella lagar och regler”. Det blir i praktiken vagt och sannolikt inte verkningfullt.

Det behövs således sannolikt stöd för kravställandet när det gäller trafiksäkerhet för såväl offentliga myndigheter som privata transportköpare – även då för uppföljning av kraven som sällan görs med tillräcklig systematik. Även vikten av dialog med transportleverantörerna för att tillsammans skapa förändring lyfts fram i några intervjuer.

I slutändan handlar drivkrafterna för trafiksäkerhet som hållbarhetsfråga om *affärsnytta*. Affärsnytta genom att verksamhetens trafiksäkerhets- och hållbarhetsarbete svarar mot kundkrav och att hållbarhetspaketering ger en ekonomisk besparing, stärker varumärke och att verksamheten uppfattas som en attraktiv arbetsgivare, och så vidare.

## Innehållsförteckning

<b>1. Inledning .....</b>	<b>7</b>
1.1. Bakgrund .....	7
1.2. Syfte och mål .....	7
1.3. Metod.....	8
<b>2. Avstamp i tidigare studier och utredningar .....</b>	<b>13</b>
2.1. Verksamheters roll för trafiksäkerhetsutvecklingen .....	13
2.2. Drivkrafter hos företagen att arbeta med trafiksäkerhet .....	15
2.3. Olika sätt för verksamheter att arbeta för ökad trafiksäkerhet.....	17
2.4. Trafiksäkerhet i hållbarhetsarbete och -redovisning.....	32
2.5. Sammanfattande analys .....	35
<b>3. Nuläge, behov och drivkrafter i verksamheterna.....</b>	<b>37</b>
3.1. Är trafiksäkerhet en hållbarhetsfråga?.....	37
3.2. Trafiksäkerhet i hållbarhetsredovisningarna.....	38
3.3. Trafiksäkerhet ses som en grundläggande faktor .....	41
3.4. Fokus på medarbetarnas säkerhet – tredje part glöms bort.....	42
3.5. Olika drivkrafter bakom ett trafiksäkerhetsarbete .....	43
3.6. Motverkande faktorer .....	44
3.7. ”Vi får trafiksäkerhet på köpet”.....	45
3.8. Vad krävs för att integrera trafiksäkerhet i hållbarhetsarbetet?.....	46
3.9. ”Börja med att ställa krav” .....	48
3.10. Reflektioner om intervjustudien .....	50
<b>4. Potentialer och synergier .....</b>	<b>54</b>
4.1. Trafiksäkerhetspotentialen ur ett samhällsperspektiv .....	54
4.2. Synergier mellan trafiksäkerhet och andra hållbarhetsmål .....	60
4.3. Trafiksäkerhetspotentialen ur ett verksamhetsperspektiv .....	62
<b>5. Slutsatser och rekommendationer .....</b>	<b>73</b>
5.1. Slutsatserna från studien.....	73
5.2. Möjliggörarna för integrering av trafiksäkerhet i hållbarhetsarbete .....	76
5.3. Rekommendationer om fortsatt arbete.....	78
<b>Referenser.....</b>	<b>81</b>

# 1. Inledning

## 1.1. Bakgrund

De flesta verksamheter genererar transporter. De transporter som utförs i verksamheternas värdekedjor påverkar trafiksäkerheten för såväl medarbetare och närmsta intressenter som för samhället i stort. Detta projekt handlar om att fånga den outnyttjade trafiksäkerhetspotential som finns genom att arbeta med verksamheternas trafiksäkerhetspåverkan inom ramen för verksamheternas hållbarhetsarbete och -redovisning. På så vis nyttjas också de synergier som finns mellan trafiksäkerhet och andra hållbarhetsmål, och suboptimering undviks, i linje med intentionerna i Agenda 2030.

2020 antogs FN-resolutionen *Improving global road safety* och FN:s generalförsamling gav därmed sitt stöd för Stockholmsdeklaration som var resultatet av FN:s globala trafiksäkerhetskonferens i Stockholm samma år. Dessa överenskommelser uttrycker en tydlig ambition att engagera företagen i trafiksäkerhetsutvecklingen genom företagens hållbarhetsarbete och -redovisning. Det finns flera olika sätt för verksamheter att arbeta med sin trafiksäkerhetspåverkan, till exempel genom ett systematiskt trafiksäkerhetsarbete i linje med ISO 39001 eller genom det systematiska arbetsmiljöarbetet. Transportköpare i såväl offentlig som privat sektor har också möjlighet att ställa trafiksäkerhetskrav vid inköp och upphandling av fordon, resor och transporter. Den potential som finns genom integrering av trafiksäkerhet i verksamheternas hållbarhetsarbete och -redovisning är till stor del outnyttjad, enligt de expertrekommendationer som utgjorde underlag för Stockholmsdeklarationen, och behöver utforskas vidare.

Det finns relativt begränsad kunskap och erfarenheter när det gäller att arbeta med verksamheternas trafiksäkerhetspåverkan inom hållbarhetsarbete/-redovisning och få tidigare studier har belyst verksamheternas perspektiv på frågan om trafiksäkerhet som hållbarhetsfråga. Den här forskningsstudien anammar därför en explorativ ansats. Studien syftar till att kartlägga och beskriva nuläge, behov och drivkrafter i olika typer av transportgenererande och transporterande verksamheter i Sverige när det gäller att arbeta med trafiksäkerhetspåverkan inom ramen för hållbarhetsarbete/-redovisning. På så vis kompletterar studien andra pågående studier och utvecklingsarbeten genom att ge en bild av hur olika typer verksamheter tänker och resonerar om trafiksäkerhet som en hållbarhetsfråga och om möjligheterna att integrera trafiksäkerheten i hållbarhetsarbete/-redovisning.

## 1.2. Syfte och mål

Syftet med studien är att undersöka nuläge, behov, drivkrafter och potential vad gäller transportgenererande och transporterande verksamheternas trafiksäkerhetspåverkan inom ramen för verksamheternas hållbarhetsarbete och -redovisning. Studien ska ge en bild av trafiksäkerhetspotentialen ur ett samhällsperspektiv kopplat till att arbeta med verksamheternas



trafiksäkerhetspåverkan, men också en bild av vilka potentialer och synergier som finns ur ett verksamhetsperspektiv. Följande frågeställningar belyses:

- ▷ Hur ser nuläget ut vad gäller olika typer av verksamheters arbete med trafiksäkerhet och hållbarhet? Hur tänker och resonerar verksamheterna om trafiksäkerhet generellt och som hållbarhetsfråga?
- ▷ Vilka behov och drivkrafter finns hos olika verksamheter att arbeta med sin trafiksäkerhetspåverkan inom ramen för hållbarhetsarbetet?
- ▷ Vilken trafiksäkerhetspotential finns ur ett samhällsperspektiv genom att arbeta med olika typer av verksamheters trafiksäkerhetspåverkan? Vilka synergier finns med andra hållbarhetsmål?
- ▷ Hur kan en verksamhet arbeta med sin trafiksäkerhetspåverkan inom ramen för hållbarhetsarbete/-redovisning? Vilka är möjliggörarna? Vad blir relevant för fortsatt arbete att fokusera på?

Målet på sikt är att bidra till att minska antalet dödade och skadade i vägtrafiken genom den trafiksäkerhetspåverkan som verksamheter har, vilket ur ett verksamhetsperspektiv även inkluderar en säkrare arbetsmiljö, och samtidigt till en utveckling i riktning mot andra hållbarhetsmål i Agenda 2030 såsom mindre miljö- och klimatpåverkan, attraktivare städer och samhällen samt ökat socialt hänsynstagande.

### 1.3. Metod

#### Sammanställning av tidigare studier och utredningar

Projektet tar avstamp i tidigare studier och utredningar med relevans för kartläggning och analys av nuläge, behov, drivkrafter och potentialer vad gäller att arbeta med verksamheters trafiksäkerhetspåverkan som en del i hållbarhetsarbetet. Det har inneburit sammanställning av studier och utredningar om verksamheters trafiksäkerhetspåverkan, om systematiskt trafiksäkerhetsarbete i verksamheter och om drivkrafterna för att arbeta med trafiksäkerhet ur ett verksamhetsperspektiv. Det har också inneburit en sammanställning av relevanta underlag om arbetsmiljöarbetet i verksamheter liksom om hållbarhetsarbete/-redovisning.

Litteratursökning har gjorts för olika forskningsområden och även baserad på tidigare erfarenheter i projektgruppen och de experter som varit knutna till projektet. De databaser som använts har i första hand varit via [www.transportportal.se](http://www.transportportal.se) (som innehåller VTI:s bibliotekskatalog, K2:s publikationer och TRID / the TRIS and ITRD database och andra databaser med transportlitteratur), Trafikverkets forskningsdatabas och publikationer via DiVA (Digitala Vetenskapliga Arkivet) samt Google Scholar.

Med utgångspunkt i sammanställningen av tidigare studier och utredningar har en enkel struktur tagits fram som åskådliggör olika typer av verksamheter utifrån transportgenerering och potentiell påverkan på trafiksäkerheten. Strukturen ger en översikt för olika typer av verksamheter som är relevanta att fokusera på i fortsatta studier inom projektet. Sammanställningen och analysen presenteras i kapitel 2.

## Analys av hållbarhetsredovisningar utifrån trafiksäkerhetskoppling

En genomgång har gjorts av hållbarhetsredovisningar för olika typer av verksamheter utifrån samma urvalsstruktur som för den intervjustudie som presenteras nedan. Analysen syftar till att ge en bild av hur trafiksäkerhet hanteras i dagsläget, direkt eller indirekt, inom ramen för verksamheternas hållbarhetsarbete och -redovisning. Analysen syftar också till att skapa en bild vad som saknas i hållbarhetsredovisningarna idag utifrån ett trafiksäkerhetsperspektiv. I granskningen gjordes en analys av 23 hållbarhetsrapporter för 2020 (för 22 företag och en regional förvaltning – Skånetrafiken). Resultatet presenteras i avsnitt 3.2.

## Kartläggning av nuläge, behov och drivkrafter i verksamheter

En kartläggning har gjorts av nuläge, behov och drivkrafter i olika typer av verksamheter genom kvalitativa intervjuer. Intervjufrågorna har i huvudsak handlat om: Hur ser nuläget ut vad gäller olika typer av verksamheters arbete med trafiksäkerhet och hållbarhet? Vilka behov och drivkrafter finns hos olika verksamheter i Sverige när det gäller att arbeta med sin trafiksäkerhetspåverkan inom ramen för hållbarhetsarbetet och -redovisning?

Verksamheterna har valts ut med utgångspunkt i analysen av transportgenerering och potentiell påverkan på trafiksäkerheten (se avsnitt 2.5). Det innebär att verksamheter i följande tre huvudsakliga kategorier har fokuserats:

- ▷ Transportföretag, det vill säga företag som tillhandahåller och säljer person- eller godstransporter. Dessa företag har således transporter som sin kärnverksamhet.
- ▷ Företag som tillverkar/säljer säkerhetsrelaterade produkter och tjänster (ej transportföretag) har antagits ha ett särskilt intresse för trafiksäkerhet och både en positiv och negativ trafiksäkerhetspåverkan genom sin verksamhet.
- ▷ Övriga företag som tillverkar/säljer produkter och tjänster. Företagen finns inom olika branscher: livsmedel, förpackning, bygg och anläggning, möbelindustrin etc. Dessa företag köper in transporttjänster, men några av dem har även egna fordon och förare (till exempel Arla Foods och Dagab).

Sammanlagt har 22 verksamheter (företag, organisationer och myndigheter) deltagit i intervjustudien. De intervjuade företagen visas i Tabell 1. De organisationer och myndigheter som intervjuats är följande:

- ▷ Arbetsmiljöverket
- ▷ Byggföretagen
- ▷ SIS / Svenska institutet för standarder
- ▷ Sveriges Åkeriföretag
- ▷ Sveriges Bussföretag
- ▷ Trafikverket – med fokus på Trafikverkets krav på hastighetsredovisning

Tabell 1. Översikt för de företag (och en myndighet) som intervjuats om trafiksäkerhet som en del i deras hållbarhetsarbete /-redovisning.

Transportföretag	Företag som tillverkar/säljer säkerhetsrelaterade produkter och tjänster	Övriga företag som tillverkar/säljer produkter och tjänster
Bring	Autoliv	Arla Foods AB *
Bivab	Folksam	Dagab Inköp & Logistik AB *
Keolis	Volvo Cars	Husqvarna
PostNord *		ICA Gruppen *
Schenker *		Ikea Supply *
Skånetrafiken		Skanska
Taxi Stockholm		TetraPak

\*) Företag som medverkar i Trafikverkets upprop hållbara hastigheter.

Deltagarna i intervjustudien har varit representanter från de valda verksamheterna. För varje verksamhet har ambitionen varit att intervjua både en hållbarhetschef eller liknande och en person med ansvar för transporter, trafiksäkerhet eller liknande. Sammanlagt har 35 intervjupersoner deltagit i intervjustudien.

I de flesta fall har intervjun gjorts enskilt, men det har även förekommit intervjuer där 2–3 personer från verksamheten deltagit i en gruppintervju. Intervjuerna har genomförts på distans via digitalt mötesverktyg med kameran på. Intervjuerna har spelats in i de allra flesta fall (efter intervjupersonens samtycke) och transkriberats och har därefter analyserats med kvalitativ innehållsanalys.

Frågorna i intervjuerna har belyst hur verksamheterna arbetar med trafiksäkerhet och hållbarhet i nuläget liksom vilka drivkrafter, hinder och möjligheter som finns för att arbeta mer systematiskt med trafiksäkerhet och om/hur detta skulle kunna vara en del av hållbarhetsarbetet. Intervjufrågorna har anpassats till aktuell verksamhet och intervjupersons roll, men utgår från den intervjuguide som visas i bilaga 1.

Deltagarna/verksamheterna har rekryterats genom Trivektors kontaktnät, men också genom de företag som medverkar i Trafikverkets upprop för hållbara hastigheter som riktar sig till stora transportköpare. Det innebär att några av de företag som deltagit i intervjustudien kan förväntas vara mer initierade i trafiksäkerhetsfrågor, och i frågan om trafiksäkerheten som en del i hållbarheten, än ett genomsnittligt företag.

För att stämma av resultaten från kartläggningen av nuläge, behov och drivkrafter i verksamheter genomfördes en **workshop med projektets referensgrupp den 26 april 2022**. Följande personer från referensgruppen medverkade:

- ▷ Bawer Coskun, Svenska Taxiförbundet
- ▷ Tania Ducic Willstrand, DuWill
- ▷ Sanna Eveby, Afry
- ▷ Nina Hvitlock, Trivector
- ▷ Liza Jakobsson, Trafikverket

- ▷ Stefan Jonsson, Trafikverket
- ▷ Peter Larsson, Trafikverket
- ▷ Erik Risberg, Sveriges Bussföretag
- ▷ Christina Stave, VTI

Projektgruppen ordnade även en **intern workshop den 11 maj 2022** med några av Trivectors konsulter som arbetar i uppdrag rörande privata och offentliga verksamheters transporter. Under denna workshop diskuterades synergier mellan trafiksäkerhet och andra hållbarhetsmål ur ett verksamhetsperspektiv samt för vilka verksamheter det finns större respektive mindre potential att arbeta med sin trafiksäkerhetspåverkan som en del i hållbarhetsarbetet. Denna workshop utgjorde därmed avstamp för fortsatt arbete i projektet.

### Analys av potentialer och synergier ur samhälls- och verksamhetsperspektiv

Baserat på sammanställningen av tidigare studier och kartläggningen i verksamheter har en analys av potentialer och synergier gjorts. För det första har en analys gjorts av trafiksäkerhetspotentialen ur ett *samhällsperspektiv*, det vill säga vilken potential att minska antalet dödade och allvarligt skadade i trafiken som kan uppnås genom att arbeta med verksamheters trafiksäkerhetspåverkan. Utgångspunkten har framförallt varit den studie som Folksam gjort baserat på Trafikverkets djupstudiematerial samt några andra studier. Analysen visar vilka typer av verksamheter som har stor trafiksäkerhetspåverkan och för vilka det finns god potential att minska denna påverkan. Denna analys återfinns i avsnitt 4.1.

Analys har också gjorts av synergier mellan trafiksäkerhet och andra hållbarhetsmål: vilka andra hållbarhetsmål kan bidra till att trafiksäkerheten förbättras och på vilket sätt kan förbättring av trafiksäkerheten bidra till andra hållbarhetsmål ur ett samhälls- respektive verksamhetsperspektiv? Denna analys återfinns i avsnitt 4.2.

För det andra har ett *verksamhetsperspektiv* anammats med syftet att visa hur trafiksäkerhetspåverkan för en verksamhet kan fångas och förstås. Med utgångspunkt i två typexempel på värdekedjor, för ett varuproducerande företag respektive ett tjänsteproducerande företag, har en analys gjorts av var verksamheternas trafiksäkerhetspåverkan finns. Denna analys återfinns i avsnitt 4.3.

För att stämma av analysen av potentialer och synergier, samt de rekommendationer som studien landade i, genomfördes ett **uppföljande samtal med referensgruppen den 10 oktober 2022**. Följande personer från referensgruppen medverkade:

- ▷ Sanna Eveby, Afry
- ▷ Sofia Gjerstad, Trafikverket
- ▷ Lena Heldén, Svenska Taxiförbundet
- ▷ Nina Hvitlock, Trivector
- ▷ Liza Jakobsson, Trafikverket
- ▷ Stefan Jonsson, Trafikverket
- ▷ Maria Krafft, Trafikverket
- ▷ Peter Larsson, Trafikverket

- ▷ Johan Lindberg, Trafikverket
- ▷ Christina Stave, VTI

I kapitel 5 i denna rapport presenteras samlade slutsatser från studien. Det innebär också en presentation av vilka möjliggörarna är för att integrera trafiksäkerhet i hållbarhetsarbete och -redovisning samt rekommendationer för fortsatt arbete.



## 2. Avstamp i tidigare studier och utredningar

I detta kapitel presenteras en sammanställning av tidigare studier och utredningar med relevans för kartläggning och analys av nuläge, behov, drivkrafter och potentialer vad gäller att arbeta med verksamheters trafiksäkerhetspåverkan som en del av ett hållbarhetsarbete. Syftet är att utgöra en kunskapssammanställning i sig själv, men också att vara ett avstamp för de kartläggningar och analyser i verksamheter som görs inom projektet.

### 2.1. Verksamheters roll för trafiksäkerhetsutvecklingen

Trafiksäkerhetsutvecklingen har varit gynnsam i Sverige. Etappmålen för trafiksäkerhet för 2020 kunde nås vad gäller antal dödade och allvarligt skadade i trafiken (Trafikverket Publikation 2021:099). Samtidigt är det nya etappmålet för 2030 i högsta grad utmanande och innebär att trafiksäkerhetsarbetet behöver intensifieras och säkerställa att effektiva åtgärder vidtas av många olika samhällsaktörer. På nationell nivå arbetar Trafikverket systematiskt i riktning mot Nollvisionen utifrån en etablerad målstyrningsmodell. Trafikverket har av regeringen också fått uppdrag att leda samverkan med aktörer för ökad trafiksäkerhet. Uppföljningar visar att målstyrningsarbetet har varit framgångsrikt i att bidra till systematik, kunskap och samsyn. Däremot har det inte lett till konkreta åtgärder i tillräcklig utsträckning (Wennberg med flera, 2019a).

Det krävs insatser från olika aktörer, både offentliga och privata, för att trafiksäkerhetsutvecklingen ska fortskrida i linje med intentionerna. Genom Stockholmsdeklarationen, som var resultatet av globala ministerkonferensen i trafiksäkerhet 2020 och som FN:s generalförsamling ställt sig bakom genom Resolution 74/299, pekas också en ny ”era” för trafiksäkerheten ut. Trafiksäkerheten ska gå hand i hand med andra hållbarhetsmål. De expertrekommendationer som utgjorde underlag till Stockholmsdeklarationen talar om en *sustainable development goal integration* (Trafikverket Publikation 2019:209). Initiativet innebär också en tydlig ambition att engagera privata aktörer i trafiksäkerhetsutvecklingen genom företagens hållbarhetsarbete, se till exempel punkt 14 i Stockholmsdeklarationen:

**Organisationer av alla storlekar och inom alla branscher uppmanas att bidra till de globala hållbarhetsmålen genom att implementera säkra systemprinciper i hela värdekedjan och inkludera trafiksäkerhet som en del i sin hållbarhetsrapportering.**

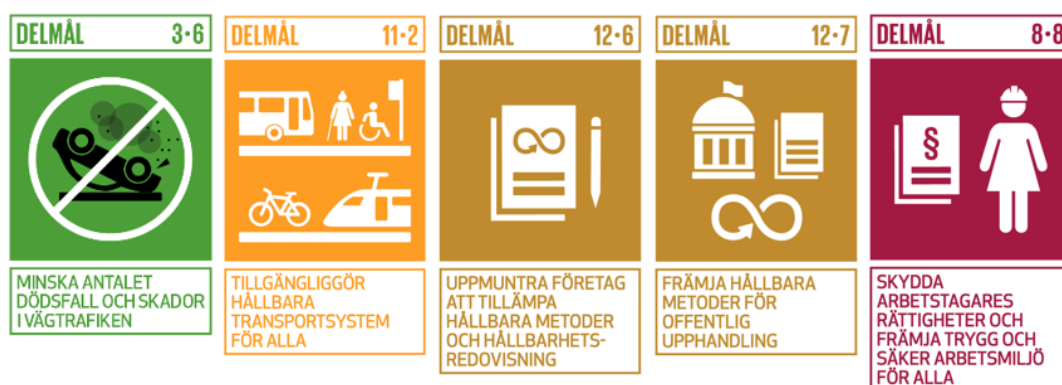
*Stockholmsdeklarationen / FN Resolution 74/299*

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 incentivsystem. 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).

I Agenda 2030 är trafiksäkerheten en del av hälsan (mål 3). Delmål 3.6 innebär att minska antalet dödsfall och skador i vägtrafiken. Trafiksäkerhet är också en förutsättning för hållbara städer och samhällen (mål 11). Agenda 2030 har också mål om hållbar konsumtion och produktion: 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 rimligt att trafiksäkerhet ingår tillsammans med andra hållbarhetsaspekter i företagens hållbarhetsarbete/-redovisning och i transportköparens kravställande. Därutöver kan man också säga att trafiksäkerhetsrisker är en relevant fråga för arbetsmiljöarbetet (delmål 8.8).

De nämnda expertrekommendationerna konstaterar att det finns en betydande potential att arbeta med verksamheters trafiksäkerhetspåverkan och att denna potential går att fånga genom verksamheternas hållbarhetsarbete och -redovisning (Trafikverket Publikation 2019:209). Det representerar ett verksamhetsdrivet angreppssätt för aktörers medverkan i trafiksäkerhetsarbetet, som komplement till den potential som också finns för myndigheter att ställa krav på verksamheter vid inköp och upphandling av fordon, resor och transporter.



Figur 1. Trafiksäkerhet är en del i hållbarheten genom Agenda 2030 sedan 2015.

Inom Trafikverkets forskningsprogram *Nollvisionen – från idé till genomförande* har studier gjorts om policy, implementering och innovationsprocesser med fokus på Nollvisionen (Trafikverket Publikation 2016:119; Trafikverket, 2020). Flera studier har fokuserat på trafiksäkerhetsarbetet på nationell nivå inom Trafikverket och genom aktörssamverkan, se till exempel Hysing (2019; 2020) om förutsättningar för frivilligt ansvarstagande hos aktörer som kan utgöra underlag för föreslaget projekt. Aktörssamverkan blir alltmer viktigt för att hantera komplexa samhällsutmaningar såsom trafiksäkerhet och andra hållbarhetsaspekter. Det är dock viktigt att aktörer engageras på sätt som blir relevanta och hållbarhetsarbete/-redovisning är en möjlighet.

De flesta verksamheter genererar transporter. De transporter som utförs i verksamheternas värdekedjor påverkar trafiksäkerheten för såväl företagets medarbetare och närmsta intressenter (till exempel kunder och leverantörer) som medborgare och trafikanter i allmänhet som rör sig i transportsystemet, det vill säga det som brukar kallas tredje part. En studie genomförd av Folksam tillsammans med Trafikverket visar att 45 procent av dödsolyckorna i vägtrafiken i Sverige under 2019 var arbetsrelaterade (Kullgren med flera, 2022). I kapitel 4 ges en sammanställning och analys av trafiksäkerhetspotentialen ur ett samhällsperspektiv kopplat till integrering av trafiksäkerhetsarbete i verksamhetens hållbarhetsarbete och -redovisning.

## 2.2. Drivkrafter hos företagen att arbeta med trafiksäkerhet

Offentliga och privata aktörer har en stor inverkan på trafiksäkerheten genom sina resor och transporter. Ur ett samhällsperspektiv är det tydligt och logiskt att ålägga verksamheter i offentlig och privat sektor ett ansvar att arbeta för ökad trafiksäkerhet. Många verksamheter gör också detta. Frågan är dock med vilka drivkrafter som företag, organisationer och myndigheter arbetar med trafiksäkerhet. Vilka är incitamenten ur ett verksamhetsperspektiv för att genomföra åtgärder för ökad trafiksäkerhet?

Det har gjorts en del studier om drivkrafter hos transportföretag att arbeta systematiskt med trafiksäkerhet. 2003 rapporterade Trivector ett FUD-projekt som innebar kartläggning av hur svenska transportföretag och andra företag med tunga transporter arbetar med trafiksäkerhet, vilka metoder/verktyg som används och om effekter (Hyllenius med flera, 2003). I ett Skyltfondenprojekt studerade Andersson & Vedung (2005) kvalitetssäkring av upphandlade busstransporter i Stockholms län, Uppsala län och Västra Götalands län. Samma forskare studerade senare på uppdrag åt Vägtrafikinspektionen drivkrafter hos transportköpare, speditörer och transportsäljare för att uppnå säkra godstransporter (Andersson & Vedung, 2008). De drivkrafter som lyfts fram i dessa studier känns i stort igen från senare års studier (till exempel NTF, 2018; Jarlegård & Lacombe, 2021; Wennberg med flera 2019a; Wennberg med flera 2022a).

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 drivkrafter som finns för att arbeta för ökad trafiksäkerhet handlar i stort sett om följande enligt tidigare studier:

- ▷ **Kundkrav** – att det finns en marknad för trafiksäkra transporter genom att krav ställs lyfts fram av otaliga studier som en mycket viktig drivkraft för företagens trafiksäkerhetsarbete. Många företag arbetar med trafiksäkerhet även utan att premieras av 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 är det även viktigt att kraven 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 det handla om en vilja att förknippas med trafiksäkerhet (direkt varumärkesstrategi). En indirekt varumärkesfrågan för trafiksäkerheten är vanligare hos företagen.

- ▷ **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. Att arbeta med trafiksäkerhet, miljö och arbetsmiljö ger i regel också en ekonomisk besparing.
- ▷ **Ledarskapet** – företagsledningen har en avgörande roll för företagets trafiksäkerhetsarbete. Ledarskapet formulerar mål och argument som kommuniceras till medarbetarna. I en förändringsprocess är det viktigt också att få med sig eldsjälar och ledarskapet har då ett ansvar att ta hand om dessa personers engagemang. Ledarskapet ser till att åtgärder genomförs, uppföljning görs och trafiksäkerhetsarbetet fullföljs.
- ▷ **Systematiskt arbetssätt och ledningssystem** – när trafiksäkerhetsfrågorna integrerats i företagets ledningssystem eller motsvarande kvalitetssäkringssystem kan detta komma att utgöra en mycket viktig drivkraft för trafiksäkerhetsförbättringar utifrån ett systematiskt arbetssätt. Generellt är ett systematiskt arbetssätt en betydande drivkraft.
- ▷ **Säkerhetskultur** – involvering av medarbetare är viktigt för att bygga gemensamma värderingar i förhållande till säkerhet. Grundläggande i byggandet av säkerhetskultur på en arbetsplats är att skapa rutiner för gemensamma diskussioner mellan ledning och medarbetare kring arbetsrelaterade risker. Detta skapar en ökad medvetenhet i företagets olika led. Det behövs tydliga rutiner för till exempel avvikelserapportering med en enkelhet och så lite ”pappersarbete” som möjligt. Avvikelsehantering behöver breddas till att mer handla om risker i trafiken och konsekvenser av dåliga/felaktiga beställningar, och inte enbart handla om till exempel fordonsfel.

När frågan om anledningar att arbeta med trafiksäkerhet ställdes i en enkät till olika typer av transportföretag blir det tydligt att kundkrav, image och arbetsmiljökrav var de viktigaste drivkrafterna. Intervjuer med branschorganisationer kunde bekräfta samma bild (Wennberg med flera, 2019a). Sammantaget kan sägas att drivkrafterna handlar om *affärsnytta* – att företagets trafiksäkerhetsengagemang svarar mot kundkrav och ger konkurrensfördel eller är en imagefråga i förhållande till både kunder och medarbetare.

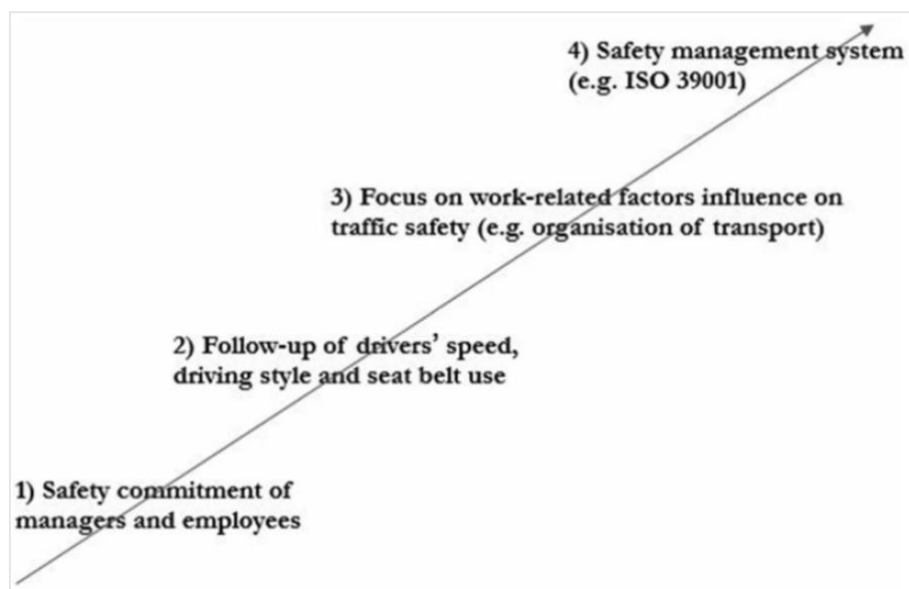
### 2.3. Olika sätt för verksamheter att arbeta för ökad trafiksäkerhet

Det finns flera olika sätt för en verksamhet att arbeta med och påverka trafiksäkerheten, såväl för medarbetare som för tredje part. Beroende på typ av verksamhet blir olika sammanhang relevanta för att arbeta med trafiksäkerhet. I det här kapitlet presenteras några sådana sammanhang:

- ▷ krav vid inköp och upphandling av transporter,
- ▷ systematiskt trafiksäkerhetsarbete,
- ▷ policy och riktlinjer för tjänsteresor och
- ▷ det systematiska arbetsmiljöarbetet.

Hållbarhetsarbete och hållbarhetsredovisning, och hur trafiksäkerheten knyter an till det sammanhanget, beskrivs närmare i avsnitt 2.4.

Att det finns olika sammanhang för trafiksäkerhetsarbetet framhålls också i en studie av Nævestad med flera (2018a) som har tagit fram en trappliknande modell för hur transportföretag kan arbeta med att utveckla säkerhetskulturen i verksamheten, se Figur 2. Syftet med modellen är att underlätta för mindre företag då en stor del av transportföretagen i Europa är småföretag som har begränsade resurser i form av tid, ekonomi och kunskap om trafiksäkerhetsarbete. Säkerhetstrappan hanterar därför de åtgärder som påvisats ha störst effekt på trafiksäkerheten, är möjliga att genomföra med begränsade resurser och som inte är för komplicerade eller omfattande.



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

Det första steget i att utveckla säkerhetskulturen i ett företag är att förändringsarbetet förankras på högsta ledningsnivå och det är också en förutsättning för att säkerhetsarbetet ska kunna genomföras (Nævestad med flera, 2018a). För att utveckla de beteendeförändringar som önskas krävs att ledningen visar att trafiksäkerhet är en viktig fråga. Därmed ökar sannolikheten att även medarbetarna prioriterar denna fråga högt.



Genom att exempelvis lägga resurser på trafiksäkerhöjande åtgärder, mäta och följa upp trafiksäkerhetsindikatorer, satsa på utbildning och berömma trafiksäkert beteende kan ledningen visa sitt engagemang för säkerhetsfrågan.

Nævestad med flera (2018a) lyfter även betydelsen av att mäta och följa upp förarbeteenden och menar att uppföljning av förarnas hastighetsefterlevnad, körstil och bältesanvändning resulterar i säkrare körsätt och färre olyckor (steg 2). Det tredje steget handlar om att utveckla en medvetenhet om hur arbetsrelaterade faktorer påverkar trafiksäkerheten. Denna åtgärd riktar sig till att hantera tidspress och hastighetsöverträdelser och innefattar åtgärder för att minimera negativ säkerhetspåverkan till följd av exempelvis tidspress och stress som kan resultera i att förare kör för fort. Implementering av ledningssystem för trafiksäkerhet lyfts som ett sista steg i säkerhetstrappan (steg 4). Då denna punkt är relativt generell berör den inte nödvändigtvis de viktigaste riskfaktorerna när det kommer till säkerhetskulturer. Den kräver att systemen utförs på rätt sätt.

Det finns exempel på studier om säkerhetskulturer i svenska företag. Stave med flera (2021) har tillsammans med Bivab AB och gjort en före- och eftermätning med positiva resultat från intervention på lednings- och organisationsnivå i sex svenska bussbolag. Vadeby med flera (2019) har gjort en studie som hanterade hastighetsefterlevnaden hos den organiserade taxitrafiken, men kunde inte se betydande förändringar mellan mättillfällena. En studie genomfördes av Linderholm med flera (2008) med syftet att kartlägga yrkesförarkulturer med särskilt fokus på lastbilsförare.

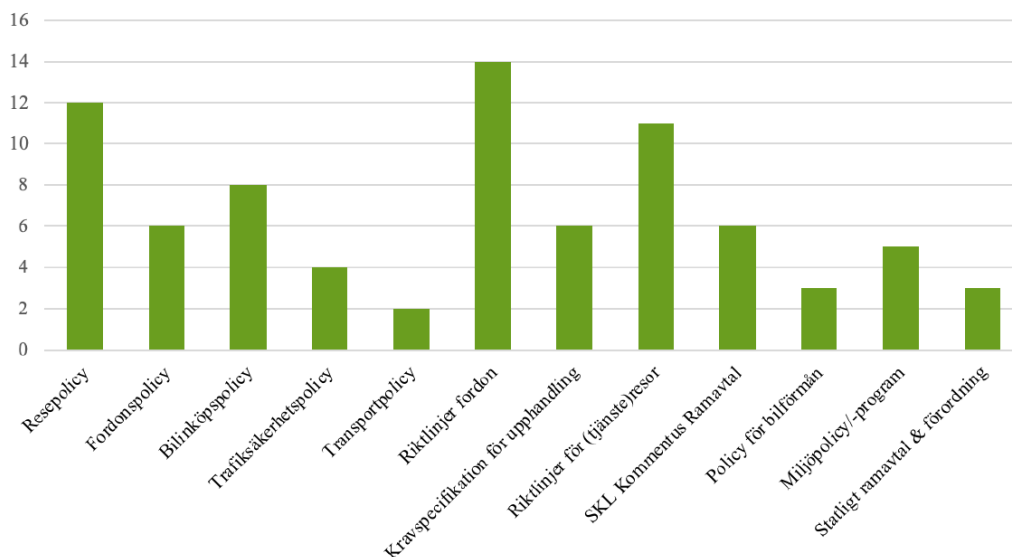
### Krav vid inköp och upphandling

Kravställande är grunden för kvalitetssäkring av transporter. Regeringen pekade 1999 ut ”kvalitetssäkring av transporter” i *11-punktprogram för ökad trafiksäkerhet* vars genomförande infördes som mål i Vägverkets regleringsbrev. Kvalitetssäkring av transporter bedrevs då av Vägverket som ett gemensamt trafiksäkerhets- och miljöprojekt som en del i sektorsarbetet, men Vägtrafikinspektionens utvärdering 2004 menar att det fanns en tyngdpunkt på miljösidan. Vägverket gjorde under 2000-talet flera utredningar och finansierade studier om miljö- och trafiksäkerhetskrav vid upphandling och kvalitetssäkring av transporter, till exempel om andel transportköpare som ställer krav (Vägverket Publikation 2008:141), jämförelser av upphandlingskrav inom miljö och trafiksäkerhet (Vägverket Publikation 2008:142) och om alkohol och ISA för kvalitetssäkring av transporter (Trafikverket Publikation 2011:114).

Genom att transportköpare ställer trafiksäkerhetskrav vid inköp och upphandling finns stor möjlighet att påverka trafiksäkerhetsutvecklingen, både i Sverige och globalt. Både privata företag och myndigheter kan ställa trafiksäkerhetskrav och följa upp att krav efterlevs. Trots att frågan om kravställande har varit på tapeten i många år, är det långt ifrån alla företag och myndigheter som ställer trafiksäkerhetskrav och den trafiksäkerhetspotential som finns genom kravställandet är fortfarande outnyttjad till stor del outnyttjad.

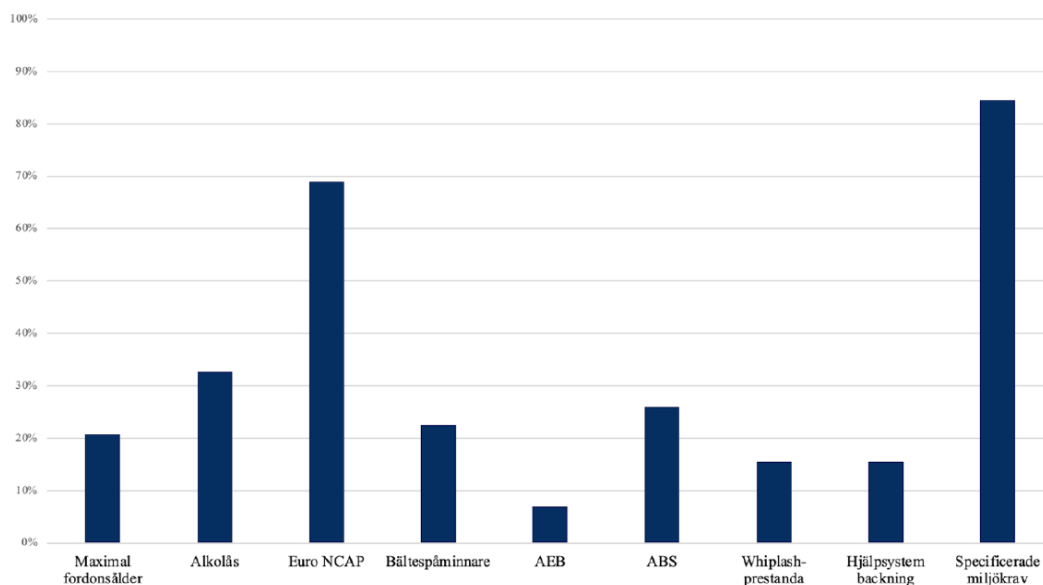
63 procent av alla nyregistrerade fordon ägs av en juridisk person enligt statistik från BIL Sweden presenterad av Jarlegård & Lacombe (2021). De krav som ställs på fordonen är

därför av stor relevans för trafiksäkerheten. En kartläggning av vilka trafiksäkerhetskrav som inkluderas i fordonsrelaterade styrdokument för ett hundratal organisationer i offentlig och privat sektor har gjorts i ett examensarbete av Jarlegård & Lacombe (2021). Figur 3 ger en översikt av vilka typer av fordonsrelaterade styrdokument som analyserats.

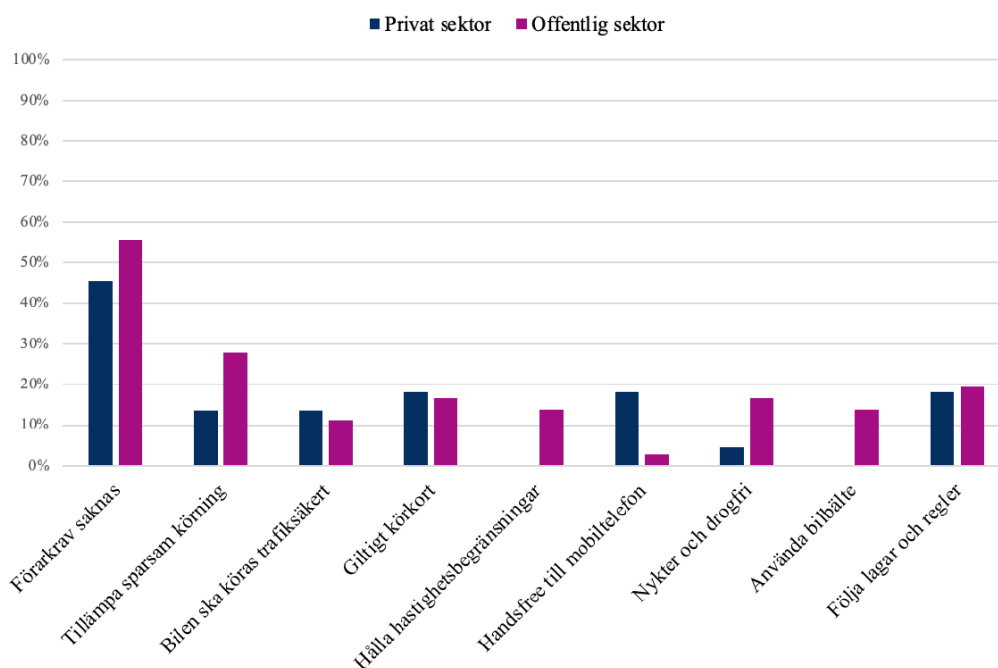


Figur 3. Översikt för de olika typer av fordonsrelaterade styrdokument som studerats av Jarlegård & Lacombe (2021). Totalt rör sig det om en kartläggning av dokument i ett hundratal organisationer.

Studien visar att svenska organisationer i nuläget lägger större fokus på att ställa miljömässiga krav snarare än trafiksäkerhetskrav på de fordon som köps in (eller leasas) till organisationen. Specificerade miljökrav är det vanligaste förekommande kravet och återfinns i 84 procent av styrdokumenterna, se Figur 4. Kopplat till fordonssäkerhet så är Euro NCAP det vanligaste kravet och något slags krav på betyg i Euro NCAP återfinns i 69 procent av de styrdokument som påverkar fordon som används i verksamheten. Utöver krav på fordon kan krav ställas på föraren som brukar fordonet, se Figur 5.



Figur 4. Hur vanligt förekommande olika kravställningar var i styrdokument (Jarlegård & Lacombe, 2021).



Figur 5. Förekomst av förarkrav i styrdokument (Jarlegård & Lacombe, 2021).

Även European Transport Safety Council (ETSC) uppger att “grön upphandling” har en helt annan status än “säker upphandling” och är dessutom högre prioriterat i EU. Grön upphandling ses idag som ett sätt för att driva på innovation och förse företag med starka incitament för att utveckla miljövänliga produkter. Säkerhet ges idag inte samma utrymme inom upphandling, men om det fick samma status så finns det goda möjligheter att samma typ av genomslag skulle kunna uppnås även inom säkerhet (ETSC, 2015).

Intervjuer med företagen i Jarlegård & Lacombes studie visar att *ekonomi* har en avgörande roll i fordonsfrågan, såväl för privata som offentliga organisationer vilket i vissa fall kan motverka implementering av miljö- och säkerhetskrav. *Image* är också en faktor som spelar in när en organisation väljer att kravställa. Sociala och miljömässiga initiativ uppskattas av intressenter och kan gynna organisationen ekonomiskt. Det kan också finnas en *förväntan* på offentliga myndigheter att i högre grad agera etiskt och moraliskt korrekt och vara ett gott exempel. Studien visar också att offentlig sektor i större uträkning ställer fordonskrav. Dock är det mindre förekommande i den offentliga sektorn att styrdokument innehåller förarkrav.

Kraven som ställs på trafiksäkerhet kan i många fall vara föråldrade. Till exempel ställs krav på ABS-bromsar även om dessa system är standard och inte nödvändiga att kravställa. Jarlegård & Lacombes intervjuer visar att fordonsrelaterade styrdokument ofta utformas internt. Att ta hjälp av extern kompetens för att formulera fordonskraven är ytterst ovanligt. Ofta är det skattelagstiftning och interna miljömål som är utgångspunkten. Intervjuerna visar även att de krav som ställs följs upp vid upphandling men sällan därefter.

Kommuners kravställande för säkra fordon, resor och transporter har undersökts genom en enkätundersökning där 67 av de 290 kommunerna deltog (Wennberg med flera, 2019b). Den låga svarsfrekvensen indikerar att det var svårt att hitta rätt ingångar hos kommunerna och

att många kommuner hade svårt att svara på frågor om vilka krav de ställer. Undersökningen visar att ett flertal kommuner ställer trafiksäkerhetskrav inom person- och godstransporter, men långt ifrån alla följer upp kraven som ställs. Följande konstateras också bland de 67 kommuner som deltog i studien:

- ▷ Tre av fyra kommuner har resepolicy eller liknande riktlinjer som anger arbetsgivarens syn på trafiksäkerhet vid medarbetarnas tjänsteresor. Bara var tredje av dessa följer upp kraven som ställs i resepolicyen.
- ▷ Tre av fyra kommuner ställer alltid trafiksäkerhetskrav på sina egna personbilar, men endast hälften av dessa följer även upp kraven.
- ▷ Mer än hälften av kommunerna ställer alltid trafiksäkerhetskrav på person- och godstransporter, oavsett om den är egen eller upphandlad.
- ▷ Mer än hälften av kommunerna ställer krav på att leverantörer av transporter kan uppvisa systematiskt trafiksäkerhetsarbete genom certifiering enligt ISO 39001 eller genom att följa en branschstandard. Detta görs oftare för godstransporter.
- ▷ Nykterhet följt av bältesanvändning får störst fokus i kommunernas kravställande, medan relativt få ställer krav på att det finns hastighetsstyrningssystem i fordonen.
- ▷ Av de kommuner som ställer trafiksäkerhetskrav, följer endast hälften upp kraven.

Som stöd för kravställandet kan offentliga myndigheter och privata transportköpare använda sig av det stöd som ges genom *Fair Transport*<sup>1</sup> som riktar sig till transportköpare som vill upphandla hållbara godstransporter utifrån trafiksäkerhet, arbetsmiljö och klimat.

När det gäller fordonskrav är förordning (2020:486) om miljö- och trafiksäkerhetskrav för myndigheters bilar<sup>2</sup> styrande för statliga myndigheter. Enligt förordningen ska myndigheterna årligen redogöra för Transportstyrelsen för sina inköp och leasing av bilar samt upphandlingar av bilhyra och taxiresor under det föregående kalenderåret. Det ska framgå vilka avsteg som har gjorts från miljö- och trafiksäkerhetskraven samt vilka särskilda skäl som har motiverat dessa. Statliga myndigheter kan avropa bilar från de statliga ramavtal som Statens inköpscentral vid Kammarkollegiet tillhandahåller.

För kommuner och regioner finns inte motsvarande lagkrav. Det blir upp till varje kommun eller region att ställa krav vid upphandling av fordon, även om de också kan ta utgångspunkt i den statliga förordningen. Adda (tidigare SKL Kommentus) tillhandahåller *ramavtalet Fordon 2018*<sup>3</sup> som kommuner och regioner kan avropa från (upphandling pågår för Fordon 2022). Avtalet omfattar personbilar, förmånsbilar och transportfordon och ställer krav på både miljö och säkerhet. För trafiksäkerhet avser kraven krockskydd utifrån Euro NCAP (vuxenskydd, fotgängarskydd och whiplashskydd).

<sup>1</sup> <https://fairtransport.se/for-transportkopare/>

<sup>2</sup> [https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/forordning-2020486-om-miljo--och\\_sfs-2020-486](https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/forordning-2020486-om-miljo--och_sfs-2020-486)

<sup>3</sup> <https://www.adda.se/upphandling-och-ramavtal/vara-ramavtal-och-upphandlingar/ramavtal-och-avtalskategorier/forдон/forдон-2018/>

## Systematiskt trafiksäkerhetsarbete

Flera av transportföretagen arbetar systematiskt med trafiksäkerhet. Ett systematiskt trafiksäkerhetsarbete innebär ett långsiktigt arbetssätt som innefattar ständiga förbättringar genom analys, planering, genomförande av åtgärder, uppföljning och så vidare. Detta kan göras utifrån ledningssystemstandarden för vägtrafiksäkerhet (ISO 39001) eller med stöd i någon av de branschgemensamma standarder för trafiksäkerhetsarbete som finns.

### *Systematiskt trafiksäkerhetsarbete med ISO 39001*

Sedan 2012 finns en ledningssystemstandard för vägtrafiksäkerhet som standardiserar och systematiserar arbetet med trafiksäkerhet, ISO 39001. ISO 39001 bygger sitt innehåll kring ansvar, insikt och indikatorer. *Ansvar* innebär att högsta ledningen inom organisationer måste tydliggöra ansvarstagande, ledarskap, planering och angreppssätt. *Insikt* innebär att användarna måste göra sig en bild av hur de påverkar och påverkas av trafik och trafiksäkerhet. *Indikatorer* innebär att användarna måste sätta upp indikatorer för trafiksäkerhet som kan mätas och följas upp. Dessa indikatorer benämns trafiksäkerhetsfaktorer och det är upp till användaren att välja trafiksäkerhetsfaktorer där verksamheten har störst påverkan.

ISO 39001 definierar inte något specifikt och slutgiltigt resultat som måste uppfyllas. Standarden bygger istället på PDCA-metodiken som är ett arbetssätt för kontinuerlig förbättring och utveckling. Beståndsdelarna i ISO 39001 är sorterade utifrån *planera (plan)*, *göra (do)*, *studera (check)* och *agera (act)*, se Figur 6.

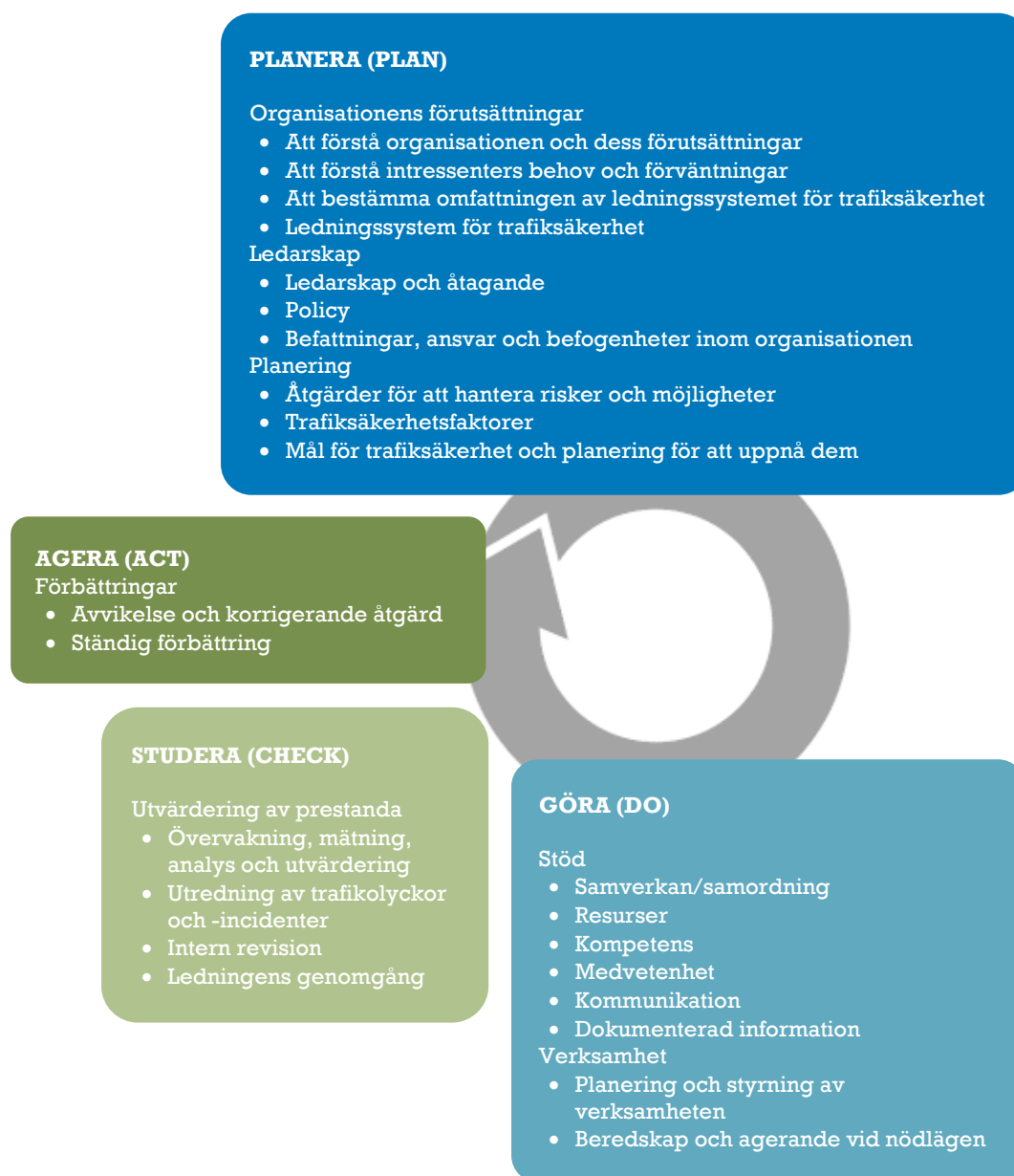
### *Få företag är certifierade enligt ISO 39001*

Även om ISO 39001 funnits som standard i snart tio år, är det inte så många organisationer som är certifierade enligt standarden ännu. Enligt webbplatsen [www.certifiering.nu](http://www.certifiering.nu) finns det 27 företag med ackrediterade certifieringar med ISO 39001 i Sverige med sammanlagt 79 arbetsställen (2022-08-17). Att det inte är fler kan bero på att det inledningsvis dröjde ett tag innan det fanns ackrediterade certifieringsorgan, men det beror också på att efterfrågan hos transportköparna varit relativt låg (NTF, 2018).

I Sverige är det myndigheten Swedac som har mandat från regeringen att vara ackrediteringsorgan. Swedac ansvarar för att utfärda ackreditering för de certifieringsorganisationer som väljer att erbjuda denna tjänst. Enligt Swedacs webbplats (2022-08-17) är fyra företag ackrediterade certifieringsorgan för ISO 39001.

Det finns också certifieringsorganisationer som erbjuder certifiering utan ackreditering, men dessa certifieringar är svårare att få uppgifter om. Den största aktören har varit Sveriges Åkeriföretag och har utfärdat över 100 "icke-ackrediterade" ISO 39001-certifieringar. Numera hänvisar dock Sveriges Åkeriföretag till Scandinavian Business Certification AB som tar över Sveriges Åkeriföretags certifieringar och erbjuder ackrediterad ISO-certifiering mot ISO 9001 (Kvalitet), 14001 (Miljö), 39001 (Trafiksäkerhet) och 45001 (Arbetsmiljö).





Figur 6. Översikt för beståndsdelarna i ledningssystem för vägtrafiksäkerhet, ISO 39001. Standarden bygger på den så kallade PDCA-metodiken (Plan-Do-Check-Act) som är ett arbetssätt för kontinuerlig förbättring och utveckling. Bildkälla: Wennberg med flera (2019b).

### *Erfarenheterna från certifiering med ISO 39001*

Många av de företag som har certifierat sig i trafiksäkerhet enligt ISO 39001 ser en stor nytta med det. I en studie av NTF (2018) intervjuades tio företag som certifierats genom ett ackrediterat företag eller genom Sveriges Åkeriföretag. Företagen har i de flesta fall varit certifierade i kvalitet (ISO 9001) och/eller miljö (ISO 14001) innan man certifierades i ISO 39001. Beslutet att certifiera sig har för flera av de intervjuade företagen berott på att kunder ställt krav eller att det varit ett krav vid upphandling. Detta krav har dock främst gällt miljöcertifiering, men även kvalitetscertifiering, och enbart för något företag trafiksäkerhetscertifiering. De flesta företagens uppfattning är att ISO 39001-certifieringen

är ganska okänd i Sverige, i motsats till certifieringarna i kvalitet och miljö som har funnits längre och berör fler företag.

Genom certifieringen i ISO 39001 har företagen blivit tydligare med att kommunicera trafiksäkerhet till sina anställda. I certifieringen finns rutiner för hur verksamheten ska fungera vid olika tillfällen vilket också ger en tryggare och bekvämare arbetsmiljö. Certifieringen bidrar till att bra säkerhetssystem väljs när nya fordon köps in, vilket också påverkar arbetsmiljön positivt. I fordonen finns ofta flera tekniska stödsystem som kan hjälpa föraren att köra trafiksäkert. Många av företagen har system som hjälper föraren att planera sin körning och som mäter körsätt. Mätningarna följs upp kontinuerligt och kommuniceras till föraren. Inom standarden finns ett antal trafiksäkerhetsfaktorer som företagen måste beakta.

Certifieringen i ISO 39001 bidrar också till att trafiksäkerheten aldrig tappar fokus, när vardagen och den ekonomiska verkligheten annars skulle kunna göra att man prioriterar fel. Flera av företagen hade redan ett utvecklat trafiksäkerhetsarbete och certifieringsprocessen har mer handlat om att anpassa sitt arbetssätt och säkerställa att man uppfyller standardens kriterier. Genom certifieringen får företagen ett mer strukturerat arbetssätt, mer ordning och reda, och en röd tråd genom allting. Man får en större insikt i hur olika saker påverkar varandra, till exempel hur stress påverkar skadestatistiken. Allt går mycket snabbare och enklare när rutiner finns, och dokumentation finns kvar av sådant som man annars skulle glömt. Det systematiska arbetssättet gör också att man hittar kostnadsfördelar. Genom att vara certifierad och köra trafiksäkert minskar kostnader för skador på personal och fordon.

Flera intervjuade företag nämner att man ser certifieringen som en affärsnytta och konkurrensfördel. Andra företag nämner att det inte ger något extra mervärde med ISO 39001, att man inte får bättre avtal eller bättre betalt. Att vara certifierad i både kvalitet, miljö och trafiksäkerhet upplevs dock som en goodwill för företaget. Sammanfattningsvis upplevs att certifieringen ger ett tydligt ställningstagande för trafiksäkerhet vilket mottas positivt av medarbetare, kunder, myndigheter och andra intressenter. Certifieringen leder till en större trafiksäkerhet och en bättre arbetsmiljö för personalen vilket är mycket viktigt. Kvaliteten höjs på företaget och man blir också en mer attraktiv arbetsgivare.

För att få fler företag att certifiera sig är det angeläget att det ställs krav om ISO 39001 i upphandlingar. Trafikverket, Transportstyrelsen och andra myndigheter borde marknadsföra ISO 39001-standarderna mer, menar NTF. På så vis blir standarderna mer kända och transportköpare börjar ställa krav i upphandlingar. Vikten av marknadsföring och kravställande lyfts också fram i andra studier, se till exempel SÅ rapport 2012, Atterlind (2013) och Classon & Sahlqvist (2013).

### ***Branschgemensamma standarder***

Det finns också branschgemensamma standarder för ett systematiskt trafiksäkerhetsarbete. Sveriges Åkeriföretag och Transportföretagen står bakom *Fair Transport*, en plattform som ska hjälpa transportköpare att välja rätt och stärka seriösa, ansvarstagande åkeriföretag. Fair Transport täcker flera ansvarsområden: arbetsmiljö, miljö och klimat samt trafiksäkerhet.

Följande krav ställs på företag vad gäller trafiksäkerhetsansvar:

- ▷ Har en trafiksäkerhetspolicy
- ▷ Följer upp och utbildar utifrån sin trafiksäkerhetspolicy
- ▷ Har rutiner för att service och besiktningar görs kontinuerligt
- ▷ Följer upp tillbud/olyckor/skador relaterade till trafiksäkerhet
- ▷ Har anpassade checklistor för säkerhetskontroll av fordon och förare
- ▷ Har rutiner för felanmälningar på fordon
- ▷ Följer upp hastighetsöverträdelser och vidtar åtgärder
- ▷ Kan presentera årliga mål och utfall från året innan

Ett Fair Transport-företag kan också presentera vilka ISO-standards företaget följer, om det tas hänsyn till trafiksäkerhet vid transportplanering samt om vägarbetstidslagen och kör- och vilotider följs upp regelbundet och åtgärdas vid behov. Man kan också fylla i vilka system för uppföljning som företaget använder sig av.

Enligt Fair Transports webbplats<sup>4</sup> är 314 företag anslutna till Fair Transport vilka tillsammans har 7431 fordon och 15 390 anställda (2022-08-15).

Inom taxibranschen tillhandahåller Svenska Taxiförbundet en certifiering för *Säker Grön Taxi* som är ett kvalitets- och miljöledningssystem utvecklat specifikt för taxi. Det följer grunderna för ISO 14001 (miljö) och hjälper taxiföretag att styra mot en hög och jämn kvalitet med en minimal miljöpåverkan. Anslutning kan ske antingen till trafiksäkerhets- och kvalitetsdelen *Säker Taxi* eller till miljödelen *Grön Taxi* (eller båda). Enligt förbundets webbplats<sup>5</sup> är 12 taxiföretag certifierade med en eller båda delarna (2022-08-17).

### ***Systematiskt trafiksäkerhetsarbete i kommuner***

Även kommuner är en viktig aktör i trafiksäkerhetsarbetet. Kommuner har flera olika roller och påverkansmöjligheter när det gäller trafiksäkerhet: som *väghållare* genom kommunal trafik- och samhällsplanering, som *kravställare* vid drift och underhåll samt byggsleden liksom för egna och upphandlade fordon, resor och transporter, som *påverkare* gentemot medborgare, och så vidare. I ett Skyltfonden-finansierat projekt som utforskade hur ISO 39001 kan tillämpas i en kommunal verksamhet identifierades olika roller genom vilka Göteborgs Stad (trafikkontoret) kan påverka trafiksäkerheten, se Tabell 2.

Ända sedan Nollvisionens införande 1997 har trafiksäkerhetsarbetet i kommunerna varit i fokus och behovet av systematik i trafiksäkerhetsarbetet på lokal nivå är tydligt för att trafiksäkerhetsmålen ska uppnås. 2004 utvecklade SKL (numera SKR) tillsammans med Trivector en metod som hjälper kommuner att kvalitetssäkra trafiksäkerhetsarbetet: *kommunal trafiksäkerhetsrevision* (Lindberg med flera, 2004). Trafiksäkerhetsrevisionen förvaltas av SKR<sup>6</sup> och tillämpas fortfarande av kommuner, även om tillämpningen var

<sup>4</sup> <https://fairtransport.se/>

<sup>5</sup> <https://www.taxiforbundet.se/om-oss/saker-gron-taxi/>

<sup>6</sup>

<https://skr.se/skr/samhallsplaneringinfrastruktur/trafikinfrastruktur/trafikplaneringtrafiksakerhet/trafiksakerhet/trafiksakerhetsrevision.3274.html>

betydligt mer utbredd genom de stöd och ekonomiska incitament som gavs genom Vägverkets sektorsansvar. SKR har under 2022 initierat en översyn och omarbetning av trafiksäkerhetsrevisionen.

Tabell 2. Roller i trafiksystemet som identifierades för trafikkontoret i Göteborg i ett Skyltfonden-finansierat projekt om hur ISO 39001 kan tillämpas av en kommunal väghållare. Källa: Mattsson (2013).

Väghållare	Upphandlare
<p>Rollen som väghållare har stor påverkan på trafiksäkerheten genom:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➔ Tillgodose behov av infrastruktur: ny- eller ombyggnad av infrastruktur, drift och underhåll av infrastruktur samt samråd.</li> <li>➔ Myndighetsutövning: lokala trafikföreskrifter, parkeringstillstånd, dispenser, markupplåtelse, evenemangstrafik osv.</li> </ul>	<p>Rollen avser de fall av upphandling där trafikkontoret själva äger hela frågan.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➔ Upphandling av varor: spårvagnar, tjänstecyklar och skyddsutrustning.</li> <li>➔ Upphandling av tjänster: konsulter, entreprenörer, kollektivtrafik (tillköp), parkeringsövervakning och flyttning av fordon osv.</li> </ul>
Kravställare	Påverkare
<p>Rollen avser krav som kan ställas på upphandlingar i andra delar av kommunen och som arbetsgivare.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➔ Kravställare externt: stadens egna fordon, tjänstecyklar, stadens upphandlare transporter och kollektivtrafik.</li> <li>➔ Arbetsgivarekrav: resepolicy och egen utbildning i trafiksäkerhet.</li> </ul>	<p>Rollen avser de arbetsuppgifter som handlar om information, kommunikation och marknadsföring av olika slag, till exempel rörande förändring av resbeteenden, säkra beteenden i trafiken, undervisningsmaterial till skolor, foldrar och resor till/från arbetet.</p>

### *Teknikstöd för uppföljning*

De teknikstöd som numera finns underlättar uppföljningen av olika trafiksäkerhetsfaktorer, inte minst hastighetsefterlevnaden för verksamheters transporter. 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.

RISE har gjort en sammanställning av olika teknikstöd för hastighetsefterlevnad hos yrkestrafiken (Habibovic med flera, 2019). I deras rapport finns översiktstabeller som visar exempel på system för bättre hastighetsefterlevnad i lastbilar, bussar respektive taxibilar. 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 framförallt av diverse systemleverantörer som eftermarknadssystem. Denna hastighetsdata registreras i regel med relativt låg frekvens, vanligtvis två gånger per minut eller mer sällan. Hittills har syftet med registrering av data framförallt varit flotthantering 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 studien av RISE. Det finns också exempel på där transportköparna ställer krav på att fordonen ska vara utrustade med registrerande ISA-system.

Ytterligare ett teknikstöd i fordon är elektroniska körjournaler. 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 var utrustade med ISA-system utöver sina elektroniska körjournaler. 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. Potentialen att även använda de elektroniska körjournalerna inom ramen för hållbarhetsarbetet är dock underutnyttjad och undersöks vidare av Hvitlock med flera från Trivektor i ett pågående Skylfonden-projekt (TRV 2021/23252).

## Tjänsteresor

Tjänsteresor kan vara både resor till möten och de resor som utförs i tjänsten i andra ärenden som mellan arbetsställen, kunder eller liknande. Till exempel lägger hemtjänsten 25 procent av sin arbetstid på att resa mellan brukare. För tjänsteresorna finns ett arbetsgivaransvar och trafiksäkerhetsrisker vid resor i tjänsten ska arbetsgivare hantera inom det systematiska arbetsmiljöarbetet (se nästföljande avsnitt om arbetsmiljöarbete).

I många företag är tjänsteresandet omfattande och har stor påverkan på miljö och klimat när tjänsteresorna också innebär flyg till länder långt bort. Exempelvis genomförs över 50 000 tjänsteresor per år inom både Electrolux och Volvo, varav över hälften av resorna sker till länder utanför Europa, enligt en kartläggning av Nätverket Schyst resande (2021).

### *Mötes- och resepolicy*

Många verksamheter, både i privat och offentlig sektor, har idag en mötes- och resepolicy och/eller -riktlinjer som visar verksamhetens ställningstagande avseende hur resandet i verksamheten ska ske. Många av dessa policys har idag fokus på ett klimatsmart agerande även om trafiksäkerhetsdelar ofta inkluderas men då på en mer övergripande nivå.

Exempel på innehåll är till exempel en prioriteringsordning som i grova drag innebär att resfria möten ska övervägas i första hand, att korta resor ska göras med gång, cykel eller kollektivtrafik och att längre resor ska göras med tåg framför flyg. Vid behov av resor med bil ska i första hand pool-/verksamhetsbilar användas och att privatbilar endast får användas om inget annat finns att tillgå. Utifrån Trivektors erfarenhet av arbete i flera verksamheter kan vi konstatera att trafiksäkerhet idag ofta inkluderas på ett mer övergripande sätt, till exempel i form av en mening om att man ska agera på ett trafiksäkert sätt i trafiken, att man ska följa gällande lagstiftning, eller lite mer precist om att använda hjälm vid cykling.

Eftersom mötes- och resepolicy/riktlinjer redan finns i många verksamheter och därmed är ett välkänt begrepp så finns det goda möjligheter att använda dessa som ingång för att inkludera trafiksäkerhet på ett tydligare sätt genom att lyfta delar som har stor betydelse för trafiksäkerheten, till exempel färdmedelsval, hastighetsefterlevnad och bältesanvändning.

Trafikverket tillhandahåller skriften *Mötes- och resepolicy – Inspiration, fakta och exempel* som är en handledning för en verksamhet som vill ha inspiration och stöd i arbetet med att effektivisera möten och resor i den egna verksamheten. Syftet med skriften är att introducera ett effektivt arbetssätt samt ge inspiration, tips och verktyg som underlättar arbetet med att ta fram och implementera en mötes- och resepolicy. Publikationen togs fram av Vägverket som en del i deras sektorsarbete. Trafikverket har i flera år även lett en satsning för att stötta svenska myndigheter i att öka andelen digitala möten: *REMM – resfria/digitala möten i myndigheter*. REMM startade 2011 som ett regeringsuppdrag med 19 myndigheter och 2016 fick ytterligare 65 myndigheter i uppdrag i sina regleringsbrev att arbeta enligt REMM.<sup>7</sup>

### ***Verksamheters arbete med hållbart resande***

En annan möjlig ingång för trafiksäkerhet för resor i tjänsten är i de handlingsplaner för hållbart resande, vanligen kallade *grön resplan* eller *mobilitetsplan*, som börjar bli allt vanligare i verksamheter. Grön resplan används både av verksamheter i deras strävan att bli mer klimatsmarta och som ett verktyg att reducera parkeringsefterfrågan vid ny- och ombyggnad, vilket många kommunala parkeringsnormer idag öppnar upp för. Idag har dessa handlingsplaner fokus på insatser som minskar klimatpåverkan eller parkeringsefterfrågan, men det är rimligt att även inkludera trafiksäkerhet. Att det finns en mötes- och resepolicy är i regel en utpekad insats i en handlingsplan för hållbart resande.

Verksamheter som vill uppmuntra till mer hållbart resande, i tjänsten och/eller för arbetspendlingen, kan genomföra kampanjer och likande påverkansåtgärder och det blir då naturligt att inkludera trafiksäkerhet i dessa kampanjer. Det kan till exempel vara att subventionerna cykelhjälm till anställda, inte minst i samband med kampanjer om förmåncyklar, och att det finns cykelhjälm att tillgå om man använder tjänstecykel. Arbetsplatser pekats ut som en relevant plattform för kunskapshöjande och beteendepåverkan insatser för ökad trafiksäkerhet av Wennberg med flera (2022b; 2022c).

### ***Tjänsteresor i hållbarhetsarbete/-redovisning***

En kartläggning av tjänsteresorna har gjorts av Nätverket Schyst resande<sup>8</sup> baserat på intervjuer med 27 företag (inom branscherna industri, kläd-, sko- och sportföretag och bygg) och genomgång av hållbarhetsredovisningar. Trafiksäkerhet behandlas inte i kartläggningen, men däremot vikten att välja klimatsmarta och miljövänliga alternativ samt andra aspekter som rör miljö och socialt ansvarstagande. Rapporten slutsatser är ändå relevanta för ett arbete med tjänsteresor ut ett trafiksäkerhetsperspektiv.

<sup>7</sup> <https://bransch.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/Planera-och-utreda/planera-person--och-godstransporter/Planera-persontransporter/Hallbart-resande/REMM--resfria-moten-i-myndigheter/>

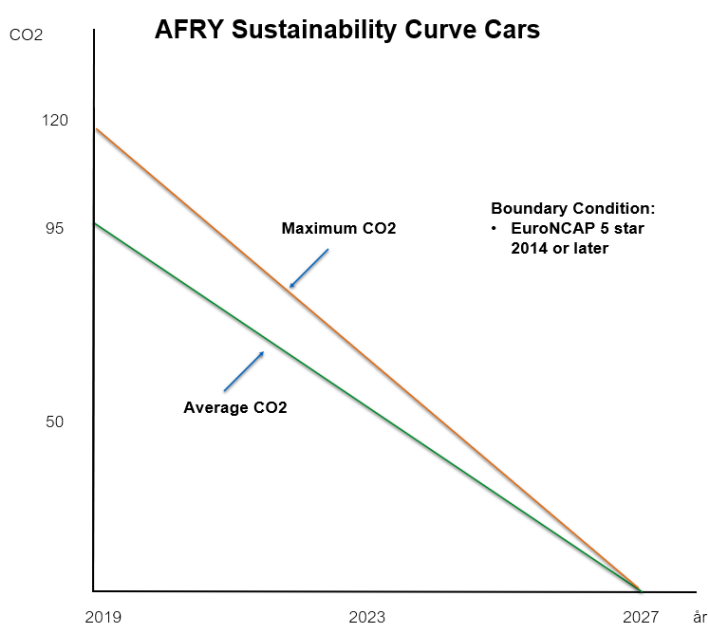
<sup>8</sup> Nätverket Schyst resande är ett samarbete mellan Unionen, Childhood, Fair Action, Hotell- och restaurangfacket, IOGT-NTO-rörelsen, RealStars och Union to Union. Nätverket som funnits i tio år avslutar sin verksamhet i juli 2022. Webbplatsen <https://schystresande.se/> finns kvar till årsskiftet.

I rapporten konstateras att företagens tjänsteresande endast utgör en liten del av företagens hållbarhetsarbete. I de intervjuer som genomförts är det också många företrädare för företag som påpekar att det viktigaste ur hållbarhetssynvinkel är vad som sker i produktionen och hur transporterna av tillverkat gods är utformade. Det är för många företag också en riktig iakttagelse, enligt rapporten, men samtidigt ska tjänsteresornas betydelse inte underskattas (Nätverket Schyst resande, 2021).

### Fordonspolicy

Fordonspolicyn är ett verktyg för att arbeta för fordonsflotta i en verksamhet som svarar mot trafiksäkerhetskrav, miljökrav och andra relevanta krav. I föregående avsnitt om krav och uppföljning vid inköp och upphandling presenterades några källor till relevanta fordonskrav att utgå ifrån vid framtagning av en fordonspolicy.

Ett exempel på ett tillvägagångssätt för att hantera krav på ett företags förmåns- och tjänstebilar uppvisas av Afry som har tagit fram en bilpolicy som innebär att kraven på företagets förmåns- och tjänstebilar skärps gradvis och i takt med teknikutvecklingen. Det innebär en *process* för att ligga i framkant när det gäller både trafiksäkerhets- och miljökrav. En utmaning vid införande av krav på förmåns- och tjänstebilar är att övertyga HR-avdelning eller liknande om kraven. HR måste balansera mot de krav som enskilda medarbetare ställer utifrån sina behov och förutsättningar. Det kan vara krav på stor/rymlig bil, bil med dragkrok, och så vidare. Av den anledningen är det viktigt att ställa rimliga krav utifrån det utbud av bilar som finns på marknaden och att gradvis skärpa kraven allteftersom utbudet ökar. Genom bilpolicyn får företaget ett enkelt sätt att kommunicera krav och utveckling över tid. Det blir också mätbart vid uppföljning. (Tingvall & Lindstrand, 2022)



Figur 7. Hållbarhetskurva för krav på förmåns- och tjänstebilar. Trafiksäkerhetskrav hanteras som ramvillkor utifrån krocksäkerhet i EuroNCAP. Källa: Tingvall & Lindstrand (2022).



## Trafiksäkerhet i det systematiska arbetsmiljöarbetet

Trafiksäkerhet är en väsentlig arbetsmiljöfråga för många yrkesgrupper. De som arbetar med vägtransporter eller på/vid vägen och de som transporterar sig mellan arbetsställen, kunder eller liknande utsätts för trafiksäkerhetsrisker i tjänsten. Trafiksäkerhet behöver därför integreras i det systematiska arbetsmiljöarbetet.

### *Arbetsgivaren ansvarar för det systematiska arbetsmiljöarbetet*

Arbetsgivaren ansvarar för att se till att arbetet kan utföras utan att arbetstagaren utsätts för ohälsa eller olycksfall. Det gäller även om arbetet består av att köra ett fordon eller på annat sätt befinna sig i trafiken. Genom *Arbetsmiljölagen (1997:1160)*<sup>9</sup> ställs krav på arbetsgivare att skapa en god arbetsmiljö och att förebygga ohälsa och olycksfall i arbetet. Enligt lagen ansvarar arbetsgivaren bland annat för att systematiskt planera, leda och kontrollera verksamhetens arbetsmiljö och se till att de som arbetar inom verksamheten har den kunskap som krävs för att utföra sitt arbete på ett säkert sätt och att de har kännedom om eventuella risker. Arbetsgivaren är därutöver skyldig att rapportera olycksfall eller tillbud till Arbetsmiljöverket som har inneburit dödsfall eller svårare personskada.

I *föreskriften om systematiskt arbetsmiljöarbete (AFS 2001:1)*<sup>10</sup> finns ytterligare regler för hur arbetsgivare ska arbeta med arbetsmiljö. Arbetsgivare ska bedriva ett systematiskt arbetsmiljöarbete vilket innebär att de kontinuerligt ska undersöka, genomföra och följa upp verksamhetens arbetsmiljö. Som del i detta ingår att arbetsgivaren regelbundet ska:

- ▷ undersöka arbetsförhållandena och utreda olyckor och allvarliga tillbud
- ▷ bedöma risker för att någon kan komma att drabbas av ohälsa eller olycksfall i arbetet
- ▷ genomföra åtgärder för att förebygga ohälsa och olycksfall i arbetet
- ▷ årligen följa upp det systematiska arbetsmiljöarbetet

Det ställs även krav på att arbetsgivare utöver detta ska upprätta rutiner för det systematiska arbetsmiljöarbetet och ta fram en arbetsmiljöpolicy som beskriver hur arbetsförhållanden inom verksamheten behöver se ut för att förebygga ohälsa och olycksfall och uppnå en tillfredställande arbetsmiljö.

*Arbetsmiljöverket* tillhandahåller en del stöd för att förebygga trafiksäkerhetsrisker i arbetsmiljöarbetet.<sup>11</sup> Det finns även stöd i form av information och checklistor som till viss del inbegriper trafiksäkerhetsrisker genom organisationen *Prevent*<sup>12</sup> som ägs av Svenskt Näringsliv, LO och PTK.

<sup>9</sup> [https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/arbetsmiljolak-19771160\\_sfs-1977-1160](https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/arbetsmiljolak-19771160_sfs-1977-1160)

<sup>10</sup> <https://www.av.se/arbetsmiljoarbete-och-inspektioner/publikationer/foreskrifter/systematiskt-arbetsmiljoarbete-afs-20011-foreskrifter/>

<sup>11</sup> <https://www.av.se/halsa-och-sakerhet/sakerhet-i-trafiken/>

<sup>12</sup> <https://www.prevent.se/>

### *Många arbetsplatsolyckor är trafikolyckor*

Det finns även forskningsstudier som belyst trafiksäkerhet ur ett arbetsmiljöperspektiv. Till exempel visas att de flesta arbetsrelaterade olyckorna i själva verket är trafikolyckor av Nævestad med flera (2018b) och ETSC (2015). Detta samband gäller också omvänt, nämligen att ett stort antal trafikolyckor är arbetsrelaterade (Nævestad med flera, 2015).

Arbetsmiljöverket har analyserat de sammanlagt 404 arbetsolyckor med dödlig utgång som inträffade i svensk arbetskraft under perioden 2011–2020. Utöver dessa förolyckades ytterligare 90 personer på arbetet i Sverige, som inte ingår i den svenska arbetskraften och därmed inte finns med i den här statistiken. Transport är en av de branscher som är mest drabbade av dödsolyckor på arbetet och lastbilschaufförer är den mest utsatta yrkesgruppen med omkomna 66 lastbilschaufförer under perioden (Arbetsmiljöverket, 2021).

I Arbetsmiljöverkets redovisning av ett regeringsuppdrag 2017 anges att av totalt 34 omkomna i arbetet under 2015 var det 11 personer som omkom när de utförde sitt arbete på eller vid väg. De flesta dödsolyckor i arbetet på eller vid väg har varit kollision- och singelolyckor som drabbat arbetstagare som befunnit sig i fordon. Arbetstagare som arbetar med transport, främst lastbilschaufförer, är de som drabbats mest av allvarliga arbetsolyckor och dödsfall i trafiken. Många av de olyckor som lastbilschaufförer omkommit i har varit singelolyckor. Flera yrkesgrupper som utför arbete på och vid väg utanför fordon drabbas av dödsolyckor. Omgivande trafik medför stora risker att bli påkörd. Påkörningsolyckor drabbar flera olika yrkeskategorier såsom vägarbetare, brandmän, miljöarbetare och lastbilschaufförer (Arbetsmiljöverket, 2017).

Många kör i tjänsten utan att vara yrkestrafikanter. En yrkesgrupp som kör mycket i tjänsten är anställda inom bygg och anläggning. Byggbranschen har alltmer börjat uppmärksamma trafiksäkerhetsriskerna och initierat arbete med att integrera trafiksäkerhet i det systematiska arbetsmiljöarbetet i samarbete med Prevent (se nedan för mer information om Prevent). Fokus ligger främst på krocksäkerhet hos servicebilar och säker lastning.

En bransch som också är utsatt i trafiken är personal inom hemtjänsten. En granskning som fackförbundet Kommunal har gjort med hjälp av underlag från Arbetsmiljöverket och VTI visar att hemtjänstpersonal oftare är inblandade i trafikolyckor än bussförare och taxichaufförer.<sup>13</sup> Bilolyckorna i hemtjänsten har nästan fördubblats sedan 2011. Enligt forskarna på VTI är stressiga scheman med minutstyrning en orsak till de många olyckorna. Arbetsmiljöverket menar att arbetsgivarna också missar att riskbedöma hemtjänstens bilresor trots att hemtjänstpersonal lägger i snitt 25 procent av sin arbetsdag på restid.

### *Bättre integrering av trafiksäkerhet i arbetsmiljöarbetet behövs*

För att uppnå bättre arbetsmiljö behöver trafiksäkerhet bättre integreras i det systematiska arbetsmiljöarbetet. Arbetsmiljöverket konstaterar i sin rapportering av ett regeringsuppdrag 2017 att företag och organisationer behöver ta större ansvar för arbetsmiljön och lyfta in trafiksäkerhet som en viktig del i det systematiska arbetsmiljöarbetet. För att få det att hända

<sup>13</sup> <https://ka.se/2022/02/21/bilolyckor-i-hemtjansten-okar-tusen-anstallda-har-skadats/>

behöver föreskrifterna för systematiskt arbetsmiljöarbete tydliggöras så att trafiksäkerhet ingår och är en självklar del i det systematiska arbetsmiljöarbetet.

Det är också viktigt att trafiksäkerhet lyfts i upphandling och kravställning både vid inköp av fordon och vid inköp av tjänster där arbetstagare transporterar sig med ett fordon. Vidare skriver Arbetsmiljöverket att arbetsmiljöperspektivet bör uppmärksammas ytterligare i nollvisionsarbetet, till exempel som ett verktyg för förbättrad hastighetsefterlevnad bland dem som kör i arbetet (Arbetsmiljöverket, 2017).

## 2.4. Trafiksäkerhet i hållbarhetsarbete och -redovisning

Trafiksäkerhet är en hållbarhetsfråga och en integrerad del i FN:s globala hållbarhetsmål sedan 2015. Vikten av att integrera trafiksäkerhet i företagets hållbarhetsarbete och hållbarhetsredovisning betonas av Stockholmsdeklarationen och FN-resolution 74/299 (se avsnitt 2.1). Hållbarhetsarbetet/-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.

### *Vad innebär hållbarhetsredovisning?*

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 enligt årsredovisningslagen för verksamheter över en viss storlek, se faktaruta nedan.

En 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.

### **Fakta: Vad säger lagen om hållbarhetsredovisning?**

Företag som uppfyller två eller alla tre av följande villkor, under båda de två senaste räkenskapsåren, ska upprätta en hållbarhetsrapport:

- ▷ Medelantalet anställda har varit mer än 250 personer.
- ▷ Den redovisade balansomslutningen har varit mer än 175 miljoner kronor.
- ▷ Den redovisade nettoomsättningen har varit mer än 350 miljoner kronor.

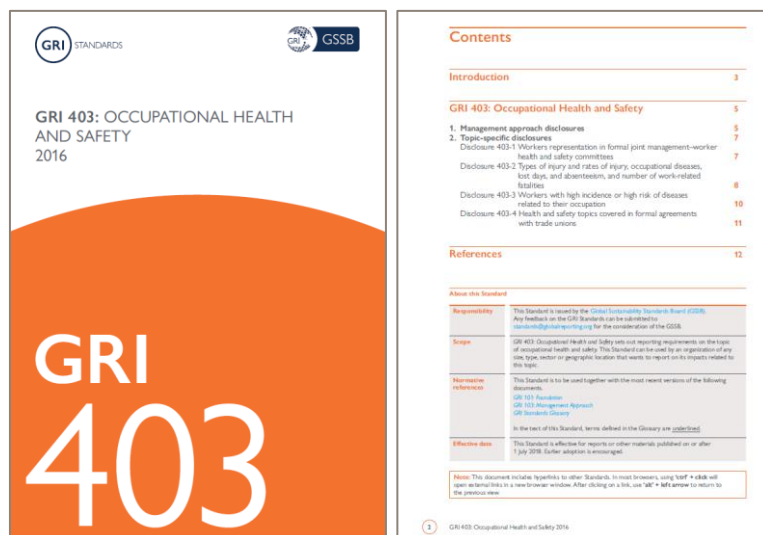
Hållbarhetsrapporten kan utformas på två sätt: som en del av förvaltningsberättelsen eller som en separat bilaga skild från årsredovisningen. Hållbarhetsrapporten ska innehålla upplysningar för verksamhetens konsekvenser på följande områden:

- ▷ miljö (användning av energi, vatten, växthusgasutsläpp och andra föroreningar)
- ▷ sociala och personalrelaterade frågor (jämfästhet, arbetsvillkor, hälsa och säkerhet)
- ▷ respekt för mänskliga rättigheter
- ▷ motverkande av korruption

Företaget ska redogöra för de hållbarhetsrisker i verksamheten som affärsförbindelser, produkter eller tjänster medför, inklusive hur företaget hanterar dessa risker. Företaget ska också beskriva sin affärsmodell och hur denna tar hänsyn till hållbarhetsaspekter, det vill säga vilken hållbarhetspåverkan som uppstår genom företagets sätt att göra affärer. Man ska även redovisa hur hållbarhetsarbetet styrs i organisationen genom exempelvis policys, mål och resultatindikatorer.

Mer information om hållbarhetsrapportering finns i årsredovisningslag (1995:1554), se 6 kap. 10–14 §, 7 kap. 31 a § och 8 kap. 15 a §), eller på Bolagsverkets webbplats<sup>14</sup>.

Det finns inga generella regler för vad en frivillig hållbarhetsredovisning ska innehålla. Ett företag kan välja att tillämpa en standard för sin 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. 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. Till exempel handlar GRI 403 om arbetsrelaterad hälsa och säkerhet där trafiksäkerhet för medarbetare kan vara en relevant aspekt, se Figur 8.



Figur 8. 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.

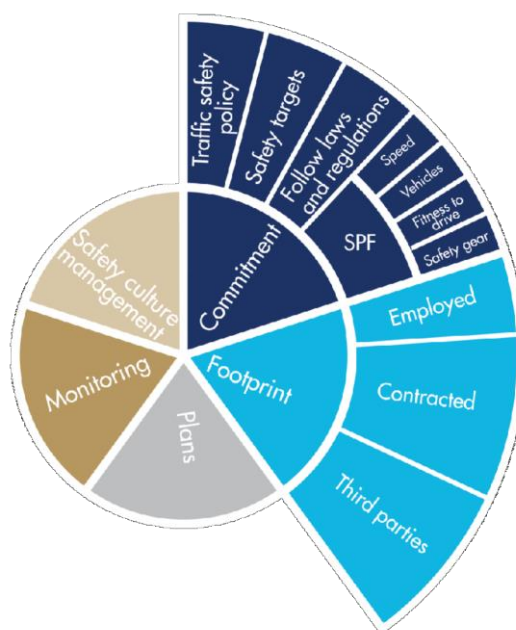
### Metoder för att mäta verksamheters trafiksäkerhetspåverkan

För att kunna integrera trafiksäkerhet i hållbarhetsredovisning behöver metoder tas fram för att mäta den trafiksäkerhetspåverkan som verksamheter har såsom redan finns för andra områden, till exempel klimatpåverkan. Det pågår utveckling av verktyg för att mäta verksamheters trafiksäkerhetsavtryck. Afry har genom medel från FIA Road Safety Grant Programme tagit fram en prototyp för *FIA Road Safety Index (FIA RSI)* som sedan pilottestats på några företag och myndigheter. Med FIA RSI kan organisationer mäta sitt fotavtryck när det gäller trafiksäkerhet på motsvarande vis som koldioxidavtryck mäts (totala mängden utsläpp växthusgaser). Fotavtrycket kan användas för att sätta mål, formulera strategier och samla in nyckeltal till sin hållbarhetsredovisning.

FIA RSI utgår från ett poängsystem som ger stöd i att avgöra hur långt en organisation har kommit i sitt trafiksäkerhetsarbete. Processen innehåller flera steg: (0) kartläggning av leverantörs-/värdekedjan, (1) åtagande (commitment), (2) fotavtryck i trafiksäkerhet (footprint), (3) planering (plans), (4) uppföljning av trafiksäkerhetsutvecklingen (monitoring) och (5) säkerhetskultur (safety culture), se Figur 9. Dessa steg behöver organisationen arbeta sig igenom för att skatta sitt index. Den första utgåvan av FIA RSI som omfattar steg 0–2 lanseras hösten 2022. Steg 3–5 kommer i en senare utgåva.

FIA Road Safety Index omfattar både trafiksäkerhet för företagets anställda och leverantörer och för tredje part, det vill säga personer som drabbas av trafikolyckor som sker i företagets värdekedja. Med värdekedja menar man de fysiska flöden som sker i ett företags verksamhet och omfattar allt från råvarutransport och leveranser till tjänsteresor, service och underleverantörers transporter.

I förstudien har det i flera fall varit en ögonöppnare för verksamheterna att vägtransporter är inkluderade i många steg vid inköp av produkter eller tjänster och att det är långt fler än de egna medarbetarna eller huvudleverantörerna som genererar trafiksäkerhetsavtryck. Förstudien visar även att det finns en efterfrågan på denna typ av bedömningssystem, flera av företagen i förstudien visar stort engagemang och vill ligga i framkant av utvecklingen. En av utmaningarna som identifierats handlar om att det kan vara svårt att samla in den data som behövs för att på ett fullständigt sätt bedöma företagets trafiksäkerhetsavtryck (steg 2), särskilt när det kommer till tredje part. Huruvida denna data finns tillgänglig skiljer sig mellan länder och mellan olika marknader.



Figur 9. Översikt för FIA Road Safety Index. SPF = Safety Performance Indicators. Bildkälla: Afry.

I ett mindre projekt finansierat av Skyltffonden har Sweco tillsammans med Göteborgs Stad och Partille kommun undersökt hur kommunala verksamheters *trafiksäkerhetsavtryck* kan mätas. Följande indikatorer presenteras av Hjälm Dahl med flera (2022):

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

För varje indikator ges rekommendationer för hur kommuner och regioner ska kunna mäta dessa och göra uppföljningar. Liksom i Afrys projekt identifierar Hjälm Dahl med flera (2022) svårigheten att kartlägga samtliga fall av skadade och dödade i en verksamhets värdekedja. Det saknas ofta fullständiga data, de behöver hämtas från olika system och skador kan definieras på olika sätt. Att identifiera trafiksäkerhetspåverkan på tredje part är en särskilt stor utmaning.

## 2.5. Sammanfattande analys

De flesta verksamheter genererar resor och transporter och påverkar därigenom trafiksäkerhetsutveckling i Sverige och globalt. Det finns flera olika sätt för en verksamhet att arbeta för ökad trafiksäkerhet som blir olika relevanta beroende på typ av verksamhet. I det här kapitlet har några sådana sätt att arbeta för ökad trafiksäkerhet presenterats: krav vid inköp och upphandling av transporter, systematiskt trafiksäkerhetsarbete, policy och riktlinjer för tjänsteresor och det systematiska arbetsmiljöarbetet – samt att integrera trafiksäkerhet i hållbarhetsarbete och -redovisning som är i fokus för den här studien.

Hållbarhetsarbete och -redovisning är en relevant plattform för trafiksäkerhetsfrågan för alla företag som har trafiksäkerhet som en väsentlig hållbarhetsfråga genom att verksamheten genererar resor och transporter. Det gäller särskilt företag som måste hållbarhetsredovisa enligt årsredovisningslagen, men också de som bedriver hållbarhetsarbete och tar fram årlig redovisning utan att vara skyldiga att göra så enligt lag.

För fortsatt kartläggning av nuläge, behov och drivkrafter när det gäller att arbeta med verksamheters trafiksäkerhetspåverkan som en del i hållbarhetsarbete och -redovisning är det relevant att studera verksamheter med olika förutsättningar och olika drivkrafter. Det är relevant att täcka in både företag som utför egna transporter (där transportköparnas krav utgör en viktig drivkraft och där arbetsgivaren har ett arbetsmiljöansvar) och företag som köper in transporter (som bör ställa och följa upp krav på leverantörer). Det kan också vara företag som också har en positiv trafiksäkerhetspåverkan genom att de producerar

säkerhetsrelaterade produkter (ett sådant företag ingick i den förstudie som gjordes för FIA Road Safety Index). I övrigt bör olika branscher täckas upp som kan tänkas generera resor och transporter, till exempel tillverkningsföretag och företag inom bygg och anläggning.

Sammantaget konstateras att följande kategorier av verksamheter är relevanta att studera för fortsatt kartläggning i denna studie:

- ▷ Transportföretag, det vill säga företag som tillhandahåller och säljer person- eller godstransporter. Dessa företag har således transporter som sin kärnverksamhet.
- ▷ Företag som tillverkar/säljer säkerhetsrelaterade produkter och tjänster (ej transportföretag) som kan antas ha ett särskilt intresse för trafiksäkerhet och både en positiv och negativ trafiksäkerhetspåverkan genom sin verksamhet.
- ▷ Övriga företag som tillverkar/säljer produkter och tjänster. Detta är den stora mängden företag och förutsättningarna ser olika beroende på bransch. Dessa företag köper in transporttjänster, men kan även utföra transporter i egen regi.

En kartläggning av nuläge, behov och drivkrafter för dessa typer av verksamheter när det gäller att arbeta med trafiksäkerhetspåverkan som en del i hållbarhetsarbete och -redovisning presenteras närmare i kapitel 3.

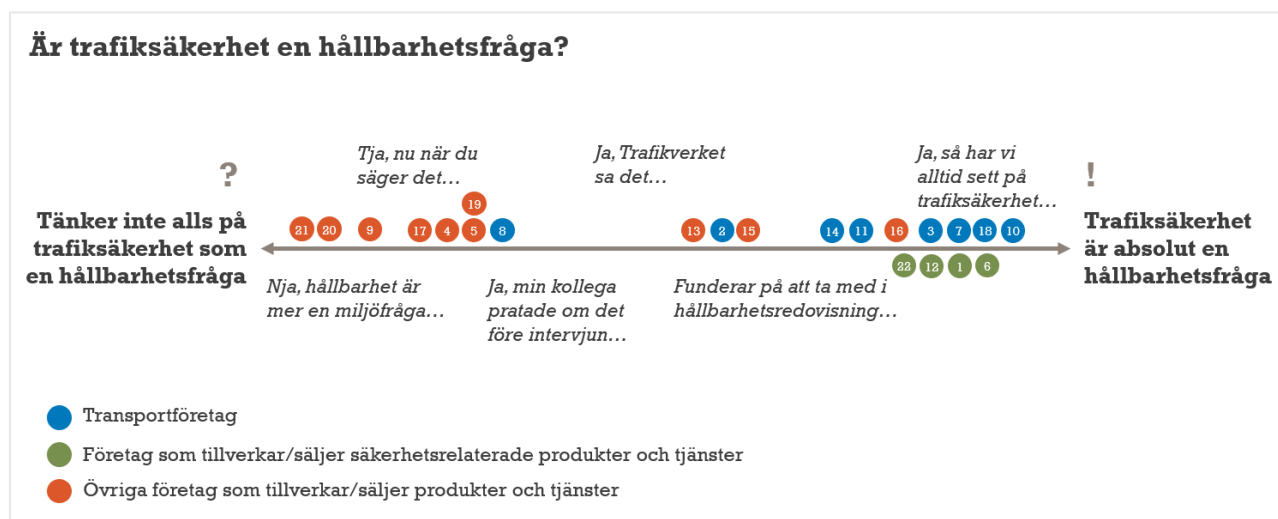


### 3. Nuläge, behov och drivkrafter i verksamheterna

I detta kapitel presenteras resultaten från de intervjuer som gjorts i verksamheter. Fokus för kapitlet är på hur verksamheten ser på trafiksäkerhet som en hållbarhetsfråga och vilka som är behoven och drivkrafterna för att verksamheter ska kunna arbeta med trafiksäkerhet inom ramen för hållbarhetsarbete och -redovisning. I avsnitt 3.2 ges även en översikt för hur trafiksäkerhet hanteras i hållbarhetsredovisningar i dagsläget.

#### 3.1. Är trafiksäkerhet en hållbarhetsfråga?

Det är tydligt i intervjusamtalen att många företag inte ser på trafiksäkerhet som en hållbarhetsfråga. Figur 10 ger en fingervisning av hur respektive intervjuad verksamhet förhåller sig till trafiksäkerhet som hållbarhetsfråga.



Figur 10. Synen på trafiksäkerhet som en hållbarhetsfråga hos de företag, organisationer och myndigheter som har intervjuats. Siffrorna i cirkelarna (1–22) hänvisar till den intervjuade verksamheten.

För transportföretagen ligger det närmare till hands att se trafiksäkerhet som en hållbarhetsfråga och därmed också att integrera trafiksäkerhet i sitt hållbarhetsarbete och -redovisning. Transportföretagen placerar sig generellt längre till höger på skalan i figuren ovan än övriga företag.

De intervjuade åkeriföretagen ser generellt ut att ha kommit längre än andra transportföretag när det gäller att integrera trafiksäkerhet i hållbarhetssammanhanget. Branschorganisationen Sveriges Åkeriföretag menar att de länge arbetat samlat med trafiksäkerhet, arbetsmiljö och klimat genom Fair Transport. Trots det är inte trafiksäkerhet den hållbarhetsfråga som har mest i fokus i åkeribranschen, säger ett åkeriföretag som själva arbetar aktivt:

*Ska jag vara ärlig så tror jag inte att trafiksäkerhet är det som diskuteras mest [i åkeribranschen]. Nu har vi det här upppropet [Trafikverket upprop Hållbara hastigheter], men det är mycket fokus på klimatomställningen. Med all rätt. Så inte jättemycket fokus på trafiksäkerhet. (10)*

De myndigheter och organisationer från bussbranschen som intervjuats uttrycker en viss skepsis till synen på trafiksäkerhet som en hållbarhetsfråga:

*Bussbranschen är inte alls där ännu. Det är en resa vi precis har påbörjat och vi har precis löst biljetten. (2)*

*Hållbarhetsfrågan har nu ett stort fokus och det är möjligt att trafiksäkerhet skulle få en skjuts genom att kopplas till hållbarhet. Dock är trafiksäkerhetsfrågan idag mest kopplad till arbetsmiljö i hållbarhetsarbetet. (8)*

*Jag förstår inte riktigt meningen med att lyfta in trafiksäkerheten i ett hållbarhetsarbete. (8)*

Företag som säljer/tillverkar trafiksäkerhetsrelaterade produkter ser tydligt att trafiksäkerhet är en hållbarhetsfråga. I samtalen lyfter dessa företag först och främst fram sitt bidrag till att minska antalet dödade och allvarligt skadade i trafiken genom sina produkter, men pratar även om att deras verksamhet (till exempel ingående och utgående logistik kopplad till produktionen) har en negativ trafiksäkerhetspåverkan och att det är en väsentlig fråga för hållbarhetsarbete/-redovisning.

För övriga företag blir det uppenbart att det behövs insatser för att hållbarhetschefer och personer som arbetar med företagens transporter ska börja tänka i dessa banor om trafiksäkerhet. Få av dessa företag ser på trafiksäkerhet som en hållbarhetsfråga. Några menar att det kan vara så att trafiksäkerhet är en hållbarhetsfråga för den avdelning som arbetar med transporterna på företaget, men inte för den avdelning som arbetar med hållbarhetsarbetet/-redovisningen:

*I hållbarhetsredovisning för [13] finns inte detta med, men för transportdelen av företaget är trafiksäkerhet och hållbarhet kopplade. Sen skulle de säkert kunna bli bättre på att kommunicera ut detta i de offentliga dokumenten. De som jobbar med transport ser till exempel att hastigheter kopplar till både ekonomi och miljö. (13)*

### **3.2. Trafiksäkerhet i hållbarhetsredovisningarna**

Utöver att intervjua företag om deras syn på trafiksäkerhet som hållbarhetsfråga, studerades också hållbarhetsredovisningar för företagen. En hållbarhetsredovisning ska innehålla redogörelse för de väsentliga hållbarhetsriskerna och den hållbarhetspåverkan som finns kopplade till företagets verksamhet (se avsnitt 2.4 för mer information om hållbarhetsredovisning). I granskningen av hållbarhetsredovisningar identifierades hur verksamheterna beskriver de risker och den påverkan som deras transporter innebär, både generellt och specifikt för trafiksäkerhet. I granskningen gjordes en analys av 23 hållbarhetsrapporter för 2020 (för 22 företag och en myndighet – Skånetrafiken). Verksamheterna representerar de tre intervjukategorierna: (1) transportföretag, (2) företag som säljer/tillverkar säkerhetsrelaterade produkter och tjänster respektive (3) övriga företag, se översikt i Figur 11.

	1. Transportföretag								2. Säkerhetsrelaterade företag				3. Övriga företag									
Hur transporterna påverkar omvärlden	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Säkerhet – arbetsmiljö (OHS)	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Trafiksäkerhet		✓	✓		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓									
Agenda 2030	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Mål 3 (om kopplat till trafiksäkerhet)		✓			✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓										
Mål 11 (om kopplat till trafiksäkerhet)			✓	✓			✓	✓		✓	✓											

Figur 11. Översikt för 2020 års hållbarhetsredovisningar för 23 företag/organisationer.

I samtliga 23 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. Flera av verksamheterna beskriver vilka mål de har för minskat klimatavtryck och redovisar resultat för förändrade utsläpp kopplat till sin verksamhet.

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 man för flera av företagen kan anta att det förekommer en betydande mängd resor i tjänsten. I varuproducerande företag fokuseras 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).

De globala hållbarhetsmålen i *Agenda 2030* är utgångspunkten för samtliga studerade hållbarhetsredovisningar. 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. 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. Dock läggs generellt 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 Schenker hur

trafiksäkerhet är i fokus i deras verksamhet och att de gör regelbundna uppföljningar av förarnas hastighetsefterlevnad (se Figur 12). Närkefrakt är det transportföretag som har med mest omfattande redovisning av trafiksäkerhetsfaktorer av studerade företag (se Figur 13) och redovisar hastighetsefterlevnad, kör- och vilotider och mobilanvändning under färd. 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.

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 (se avsnitt 2.4) och har inom ramen för det utvecklingsprojektet börjat att kartlägga och mäta även sin trafiksäkerhetspåverkan kopplat till verksamheten.

Granskningen av hållbarhetsredovisningar tyder 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. Få företag belyser hur verksamheten medför trafiksäkerhetspåverkan för tredje part, trots att företagen genererar resor och transporter i så pass betydande omfattning att de redovisar transporternas klimatpåverkan.



Figur 12. Schenkers hållbarhetsredovisning 2020 nämner trafiksäkerhet och skriver ut antalet trafikolyckor under året och andra trafiksäkerhetsfaktorer, till exempel alkohols i fordonen.



Figur 13. Närke Frakts hållbarhetsredovisning 2020 redovisar ett antal trafiksäkerhetsfaktorer, till exempel hastighetsefterlevnad, kör- och vilotider och mobilanvändning under färd.

### 3.3. Trafiksäkerhet ses som en grundläggande faktor

Intervjuerna handlade också om vilken betydelse trafiksäkerheten har för verksamheten i förhållande till andra hållbarhetsfrågor. Under intervjusamtalen framkom en syn på trafiksäkerhet som en grundläggande förutsättning som man inte frångår i verksamheten och flera intervjupersoner talade om trafiksäkerhet som en ”hygienfaktor”:

*Man kan väl säga att trafiksäkerhet varit en hygienfaktor som vi har värderat högt. Ska man frånga något så är det inte trafiksäkerheten. Det ligger väl i generna. [- -] Det var ju också därför som ISO 39001 kom in så sent hos oss. Jag tänkte att 'det har de ju ändå' utan att behöva mäta. (3)*

Trafiksäkerhetsnivån är relativt hög i Sverige generellt och det sker generellt få trafikolyckor kopplade till den egna verksamheten. Det kan också innebära att trafiksäkerhet riskerar att tas för givet. En intervjuperson uttrycker detta enligt följande:

*I Sverige så tänker man inte så mycket på det här med trafiksäkerhet eftersom säkerheten är så hög. Man tänker liksom inte på att ta en leverantör som kör säkert, för det är ju en basnivå för oss. Hade man bott i ett annat land där man mer förväntar sig att krocka på väg till jobbet är det en annan fråga. (9)*



Trafiksäkerhetsfrågan har varit på agendan under lång tid. Flera intervjupersoner menar att det numera är många andra hållbarhetsfrågor som är i fokus hos såväl kunder som i samhället i stort, inte minst klimat och andra miljöfrågor. En intervjuperson nämner också ett fokus på förebyggande arbete mot terror.

På senare år har det dock blivit enklare att arbeta med trafiksäkerhet genom de teknikstöd i fordonen som både kan stödja förarna och följa upp olika trafiksäkerhetsfaktorer, till exempel hastighetsefterlevnad. Det kan både lyfta trafiksäkerhetsfrågan och bidra till att frågan inte behöver lyftas lika mycket enligt två av intervjupersonerna:

*Trafiksäkerhet är en hygienfaktor som diskuterats sedan urminnes tider. Det är nog så att genom de digitala möjligheter som kommit nu så kan man gå från att ta stickprov till att lättare följa upp och ha full kontroll. Det är snarare så att förutsättningarna förbättrats. (10)*

*Förr pratade man mer om trafiksäkerhet. Idag finns fler system som styr, till exempel bältespåminnare, alkolås och hastighetsbegränsare. Kunder och samhället verkar inte ha ett lika stort fokus på trafiksäkerhet som förut. Vi har fler systemstöd idag och behovet av att prata om trafiksäkerhet har minskat. (20)*

Trafiksäkerhetsfrågan verkar således i flera av verksamheterna vara något av en självklarhet att arbeta med och möjligen också tas trafiksäkerheten för givet. Det verkar finnas en generell förväntan på att medarbetare och leverantörer följer trafikreglerna, men det görs sällan uppföljningar av huruvida detta stämmer överens med verkligheten. Dock nämner flera att de arbetar för att förare inom verksamheten ska ges rätt förutsättningar för att kunna följa trafikreglerna.

### 3.4. Fokus på medarbetarnas säkerhet – tredje part glöms bort

De flesta av de intervjuade verksamheterna ser att deras transporter har en påverkan på trafiksäkerheten för tredje part. Dock är det få av verksamheterna som aktivt arbetar med detta. Fokus ligger på medarbetarnas säkerhet inom ramen för ett arbetsmiljöarbete för vilket det finns ett tydligt arbetsgivaransvar:

*Tredje part är prioriterad såtillvida att det ska fungera. Men medarbetarnas trafiksäkerhet ligger högre upp på agendan. Där har vi arbetsgivaransvar. Vi får se vilka betydande aspekter vi kan jobba med och man får börja där man står. (9)*

Under intervjusamtalen är det flera intervjupersoner som pratar om säkerheten ”i produktionen”, ”i våra lokaler” eller ”innanför staketet”, till exempel:

*OHS är med som ett viktigt område i sustainability-scopet, men trafiksäkerheten har inte pekats ut där än. Det handlar mer om en säker arbetsmiljö i produktionen. (9)*

Några få verksamheter betonar vikten av att förebygga olyckor där tredje part blir skadad och de vill ta sitt ansvar. Några verksamheter pratar om detta i termer av att de vill framstå som ett ansvarstagande företag och att de indirekt arbetar med frågan eftersom de vill vara rädda om sitt varumärke, det vill säga att de vill undvika att deras chaufförer är inblandade i trafikolyckor.

För transportföretagen är det generellt tydligare att verksamheten har en trafiksäkerhetspåverkan för tredje part. Detta verkar gälla mer för transportföretagen inom åkeribranschen än för de transportföretag som utför persontransporter.

För företag i byggbranschen är det tydligt att den huvudsakliga ingången att arbeta med sin trafiksäkerhetspåvekan är arbetsmiljöarbetet. För byggföretag ligger det nära till hands att prata om säkerhet på vägarbetsplatser och om byggarbetares risk att bli påkörda av andra trafikanter. När det gäller egen trafiksäkerhetspåverkan är fokus framförallt på fordonssäkerhet genom att man uppmärksammat att hantverksbilar har sämre krocksäkerhet än personbilar. Fokus är också på säker lastning av fordonen. På vilket sätt resorna och transportererna även påverkar tredje part nämndes i intervjuerna, men var mindre i fokus i samtalen med byggbranschens representanter.

### 3.5. Olika drivkrafter bakom ett trafiksäkerhetsarbete

Drivkrafterna bakom trafiksäkerhetsarbetet i företagen är olika, men många drivkrafter som identifierats genom intervjuerna är ganska lika de drivkrafter som lyfts fram i tidigare studier (se avsnitt 2.2). I flera av verksamheterna verkar det finnas *inre drivkrafter* som kommer ur ett moraliskt eller ideologiskt sätt att tänka kring trafiksäkerhet. Flera lyfter fram vikten av att ta sitt ansvar för trafiksäkerheten och att drivkraften handlar om att driva sin verksamhet på ett ansvarsfullt sätt:

*Det handlar om att ta ansvar för det vi gör och göra det på ett ansvarsfullt sätt. Kör man 3500 fordon i Sverige så gäller det att göra det på ett rätt och riktigt sätt. Sen finns det ju positiva bieffekter av att göra det, att hålla hastigheten, att det sparar pengar. Det skulle jag säga är sekundärt, men vi kan använda det som en drivkraft. (10)*

Även målen i Agenda 2030 lyfts fram som en drivkraft i något fall:

*Det handlar om global hälsa och säkerhet som är ju grunden för oss, så hållbarhetsmål 3 då, särskilt delmål 3.6. Det är vår motor och drivkraft. (1).*

En annan stark drivkraft bakom att arbeta med trafiksäkerhet är att värna om sitt *varumärke*, vilket vi ser exempel på hos flera av verksamheterna. Verksamheterna ser nytta av att lyfta fram sitt trafiksäkerhetsarbete i den externa kommunikationen och på så vis visa att de bryr sig om frågan:

*Kunderna ska veta att transportererna är schyssta för leverantörerna, det ska både vara miljömässigt och socialt hållbart. (19)*

Även för mindre företag som verkar på en lokal marknad är det viktigt att värna om sitt varumärke och att uppfattas som en ”god samhällsmedborgare”, menar de intervjuade branschorganisationerna. Att köra för fort genom ”orten” eller på annat sätt bete sig hänsynslöst i trafiken uppfattas sannolikt inte som att vara en god samhällsmedborgare.

Krav kan utgöra starka *yttre drivkrafter* till att arbeta för ökad trafiksäkerhet för ett företag. Det kan handla om exempelvis kravställande i upphandling av transporter eller lagstadgade krav för det systematiska arbetsmiljöarbetet. En av intervjupersonerna betonar vikten av att

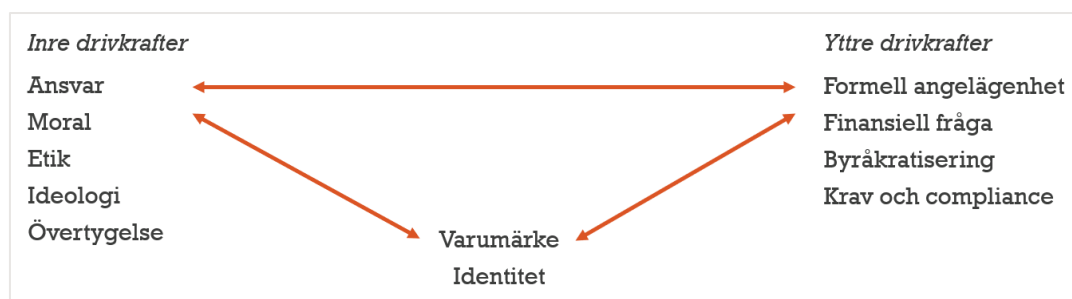


trafiksäkerhetsfrågan blir mer en ”formell angelägenhet” för att genom de yttre drivkrafterna få ett bredare genomslag:

*Jag tror det är så enkelt att för många som är i andra branscher, där detta inte ens är en reflektion, där behöver det bli en formell angelägenhet. (1)*

*Rationellt och pragmatiskt... inte lägga i så mycket moralisk värdering... att få det till att bli en finansiell och byråkratisk angelägenhet, till exempel krav på årsrapporter, det är då det kommer att få genomslag. (1)*

Flertalet intervjupersoner tar upp både inre och yttre drivkrafter, och sannolikt finns det också en samverkan mellan dessa drivkrafter och företagets varumärke och identitet. Figur 14 visar exempel på olika sätt att prata om inre och yttre drivkrafter hos intervjupersonerna.



Figur 14. Exempel på sätt att prata om inre och yttre drivkrafter hos de intervjuade verksamheterna.

Flera intervjupersoner lyfter även fram de positiva *synergier* som finns mellan trafiksäkerhet och andra hållbarhetsmål som i sig också kan utgöra en drivkraft för trafiksäkerhetsarbetet. Exempel på sådana positiva synergier är bränslesnål körning som leder till minskade utsläpp, lägre bränslekostnader och mindre olycksrisk. Att integrera trafiksäkerhet i hållbarhetsarbete och -redovisning blir ytterligare incitament att arbeta med trafiksäkerhet.

### 3.6. Motverkande faktorer

Goda intentioner i företaget om att arbeta för ökad trafiksäkerhet kan hindras av olika motverkande faktorer. Förare måste ges förutsättningar att agera trafiksäkert om intentionerna på policynivå ska omsättas till handling. Vissa förutsättningar råder företaget själva över, andra förutsättningar råder beställare och kunder över.

Motverkande faktorer som nämns av flera intervjupersoner är pressade tidsscheman, snäva tidtabeller, korta leveranstider och stressade kunder. Viten kopplade till tidsaspekter kan motverka trafiksäkerhetskrav och bidra till stress. Tidsaspekten beskrivs till exempel såhär:

*Förarna blir stressade av tidtabellen de har att förhålla sig till. I vårt fall får vi vite om vi inte kommer i tid. Så det blir lite motsägelsefullt att man får viten om man inte stressar och kör för fort. (3)*

*Hastigheten är också en fråga där branschen inte har så gott rykte generellt. Det visar ju de uppföljningar som gjorts. Sen är där också en motverkande del där många kunder kan vara*

*ute i sista minuten och lägger ett tryck på förare att köra fort. Framförallt till flygplatser där det är dyrt att missa flyget. (11)*

Regelverket om kör- och vilotider bidrar till ökad trafiksäkerhet, men några menar också att regelverket genom att vara så strikt kan bidra till hastighetsöverträdelser i vissa situationer. Så här uttrycker en av intervjupersonerna det:

*Man kan få hastighetsöverträdelser för att föraren vill snabba sig hem. Om man kör långa turer, som man ibland gör inom turist- och beställningstrafiken, så kan det hända att man ökar på farten för att hinna sista biten. Det är inte så roligt att låta resenärerna vänta om man har 10 minuter hem. (2)*

Förutsättningarna ser också olika ut bland de intervjuade verksamheterna. Företagen som intervjuats är generellt stora företag, men särskilt branschorganisationerna lyfter fram hur förutsättningarna ser ut i mindre företag.

Flera av företagen är också bolag som ägs gemensamt av många mindre företag, till exempel utgörs Bivab av 34 bussbolag, Taxi Stockholm av 837 taxiåkerier och Schenker av 130 samarbetsåkerier. Många av dessa företag är små och kan få hjälp och stöd genom bolaget, inte minst för att arbeta med trafiksäkerhetsfrågan på ett mer systematiskt sätt än ett småföretag annars skulle ha gjort.

Samtidigt innebär den decentraliserade organisationsstrukturen en utmaning när det kommer till att föra ut mål och intentioner. På ett stort företag kan en företagsledning tydligare peka ut vad medarbetarna ska göra och hur de ska bete sig i tjänsten. Samarbetsbolagen i nämnda åkeribranscher får förlita sig på gott samarbete. Två intervjuade verksamheter uttrycker denna utmaning i byggandet av säkerhetskultur enligt följande:

*Det är också ett problem att vi är så decentraliserade. Det är viktigt med kommunikationen och pedagogiken för att få ut detta till så många förare. (11)*

*Sen är det också kulturbyggandet som är viktigt. Vi har varit lite dåliga på det. Det är en fråga som jag gärna tar med mer. Sen är det med så många förare en utmaning att nå ut. (11)*

### **3.7. "Vi får trafiksäkerhet på köpet"**

Det finns många positiva synergier mellan trafiksäkerhet och andra hållbarhetsmål. Många intervjupersoner nämner olika positiva synergier, ingen nämner några direkta motsättningar. Några menar att man generellt i branschen kan bli bättre på att visa upp de synergier som finns, vilket kan bidra till att lyfta upp trafiksäkerhetsfrågan högre på agendan hos verksamheterna.

*Jag kan inte se några motsättningar. Det spelar ju bra ihop med miljö... med arbetsmiljö... tittar vi på alkoholåsen så passar det bra ihop social hållbarhet och hälsa. Så det finns inget som är motstridigt. (10)*

Under intervjusamtalen framkom en mängd olika synergier som verksamheterna ser mellan trafiksäkerhet och andra målsättningar. Ett vanligt exempel som lyfts upp är att man arbetar

med att minska sin bränsleförbrukning för att minska kostnader och att detta bidrar till ett säkrare körsätt. Några intervjupersoner uttrycker sig såhär:

*Trafiksäkerhetsarbetet kan bidra till en ökad hållbarhet, exempelvis genom att förarna i större utsträckning kör i rätt hastighet och med en mjukare körning. Detta leder till mindre slitage, mindre behov av reservdelar och minskad bränsleförbrukning. (7)*

*När man tar fram en tidtabell med mer luft i så får man ju bättre trafiksäkerhet, mindre sjukskrivningar, mindre utsläpp och slitage på däck. (3)*

Flera av företagen ser hur ekonomin går hand i hand med trafiksäkerhetsarbetet och i många fall är det ekonomiska drivkrafter bakom arbetet.

*Det är troligtvis andra drivkrafter, inte minst ekonomiska drivkrafter, men trafiksäkerhet blir en 'positiv bieffekt'. Det blir då också viktigt att kunna se sambanden/synergierna. (2)*

*Det är lite förvånande att branschen inte gjort detta tidigare. I och med att vi är en lågmarginalbransch så borde de kostnadsbesparingar vi kan göra vara intressanta. (11)*

En intressant observation är att trafiksäkerhet ofta beskrivs som något som "fås på köpet" – det är ofta klimat eller ekonomi som är ingången och trafiksäkerhet som blir en del av utfallet, sällan tvärtom.

*Alla de 'wins' som finns är en viktig drivkraft – ur ekonomiskt, miljömässigt och socialt hållbarhetsperspektiv. Genom att bidra till lägre koldioxidutsläpp och bättre arbetsmiljö, arbetar vi också med trafiksäkerhet. (4)*

*När vi pratar om sustainability så pratar vi inte trafiksäkerhet. Men gör man det ena så kan man få det andra. Gör man hållbarhetsgrejer så blir det kanske bra för trafiken också. Det är ju detta jag vill ha med mig, att vi kan lyfta på en sten och få en annan på köpet. (9)*

Trafiksäkerheten passar bra ihop med arbetsmiljöarbetet. Mindre stress hos föraren leder till en bättre arbetsmiljö, men även till en ökad trafiksäkerhet för både medarbetare och tredje part. En av de intervjuade verksamheter som utför egna transporter beskriver att:

*Först och främst så tänker jag att alla våra medarbetare ska känna sig trygga på arbetet. Det är det första som jag tänker på [- -] vi vill ju att alla våra medarbetare ska vara i samma skick när de kommer hem som när de kommer till jobbet. Det är vårt huvudfokus att ingen ska känna sig otrygg eller vara rädd för att skada sig under arbetstid, utan de ska känna sig trygga. (15)*

### **3.8. Vad krävs för att integrera trafiksäkerhet i hållbarhetsarbetet?**

Under intervjusamtalen diskuterades möjligheten att integrera trafiksäkerhet i hållbarhetsarbete och hållbarhetsredovisning. Som redan påtalats i avsnitt 3.1 är det många företag som inte ser trafiksäkerhet som en hållbarhetsfråga, men som ändå efter lite resonering under intervjun kunde se att trafiksäkerheten skulle kunna passa in där (även om frågan inte hanteras så i dagsläget). Det var bara enstaka intervjupersoner som inte alls kunde se möjlighet till sådan integrering.

Det som krävs för att integrera trafiksäkerhet i hållbarhetsarbete och -redovisning är för det första att trafiksäkerhet tydligare finns med i GRI och andra standarder för hållbarhetsredovisning. Detta nämns av flera av intervjupersonerna. Det kan argumenteras för att trafiksäkerhetsrisker är en arbetsmiljöfråga och att trafiksäkerhet därmed är en del av det som i GRI kallas OHS (Occupational Health and Safety). Samtidigt är det få av studerade hållbarhetsredovisningar (se avsnitt 3.2) som lyfter in trafiksäkerhetsrisker i OHS och därmed kan det behöva förtydligas att trafiksäkerhet också bör vara med:

*Det skulle vara bra med en standard för vad man skulle inkludera i hållbarhetsredovisningen så att man "kräver" lika siffror av alla kollektivtrafikbolag. (7)*

Att det också ställs krav i årsredovisningslagen på att årliga hållbarhetsrapporter också innehåller trafiksäkerhet är ytterligare en drivkraft som nämns av intervjupersonerna. Precis som för standarderna (som exempelvis GRI) kan man återigen argumentera för att trafiksäkerhet redan kan ingå enligt lagtexten (se avsnitt 2.4) men det kan behöva förtydligas. En intervjuperson lyfter fram vikten att formalisera trafiksäkerheten och att ställa krav på årsrapporter:

*Att få det till att bli en finansiell och byråkratisk angelägenhet, till exempel krav på årsrapporter, det är då det kommer att få genomslag. (1)*

Samma intervjuperson lyfter också fram behovet av stöd och verktyg för hur man ska göra för att integrera trafiksäkerhetspåverkan som en del i hållbarhetsarbete och -redovisning:

*Vi på [---] har en djup trafiksäkerhetsförståelse, men vi vet ju inte hur vi ställer de krav som krävs. Vad ska det innebära? Ska vi be våra leverantörer att återkomma till oss med hur många människor som skadas i deras transporter, är det så enkelt? Vad behöver de i så fall göra för att tillhandahålla oss den informationen? Vilka rutiner behöver de, är det arbetsmiljörutiner eller så för att hålla koll på detta med trafikskadade. Om man är transportör så har man ju ändå koll på det. (1)*

Ytterligare en intervjuad verksamhet menar att det går att hitta inspiration i hur man tänker för klimatavtryck, när det kommer till att fånga trafiksäkerhetsavtrycket. Det handlar om att överföra systematiken från klimatområdet till trafiksäkerhetsområdet.

*Att fånga carbon footprint är en resa där det ständigt sker förbättringar. Det kommer att vara likadant med rad safety footprint. Det finns likheter, hur man jobbar systematiskt med en fråga, där kan vi verkligen dra lärdomar. Den systematiken kan appliceras på trafiksäkerhet. (16)*

Att verka för en integrering av trafiksäkerhet i hållbarhetsarbete och -redovisning är till stor del en kommunikativ och pedagogisk uppgift. Kommunikativ i betydelsen att trafiksäkerhet behöver tydligt kommuniceras som en hållbarhetsfråga och som en del i Agenda 2030. Pedagogisk i betydelsen att underlätta förståelsen för den trafiksäkerhetspåverkan en verksamhet har i sin värdekedja och hur denna påverkan kan mätas och följas upp. En intervjuperson uttrycker detta enligt följande:

*Det är framförallt är en pedagogisk uppgift. Drivkrafterna finns inte där ännu. Vi måste visa på hur trafiksäkerhetspåverkan i en verksamhets värdekedja kan mätas och följas upp, att konkretisera trafiksäkerhet och hållbarhet. Det går inte att sälja in den här idén och man inte kan visa upp vad idén innebär. (2)*

*För de flesta är det svårt att förstå vad en värdekedja är. Kanske är det mer intuitivt och konkret för ett varuproducerande företag än för ett tjänsteproducerande. (2)*

### 3.9. "Börja med att ställa krav"

Att trafiksäkerhet finns med som en parameter i de standarder som används för hållbarhetsredovisning är viktigt, men flera intervjupersoner menar att allting börjar i kravställandet och att det finns en tydlig efterfrågan på trafiksäkerhet som en hållbarhetsfråga.

Intervjuerna handlade till stor del om synen på trafiksäkerhet som hållbarhetsfråga. Flera intervjupersoner såg inte på trafiksäkerhet på det viset och tyckte inte heller att det var självklart att integrera trafiksäkerhet i hållbarhetsredovisning. Många av dem tyckte att fokus istället bör ligga på att få till rätt kravställning.

Många intervjupersoner menar att offentliga aktörer generellt är dåliga på att ställa krav och att kraven dessutom sällan följs upp. Det innebär att företag som arbetar aktivt med trafiksäkerhet inte blir premierade för det och att transportköparna missar möjligheten att driva på trafiksäkerhetsutvecklingen. Några intervjupersoner uttryckte detta såhär:

*Anledningen att vi gick in i trafiksäkerhetsledningssystemet var för att det var ett kommande krav i trafikupphandlingar. (3)*

*Vi hade gärna sett att man kontrollerar mer, för att vi är så bra då [skratt]. Det är faktiskt svårt för oss idag att dra nytta av att vara ordningsamma. (10)*

*Efter 15 år i branschen har jag insett att det är ekonomin som styr. Kommunerna är så hårt hållna och det blir pengarna som styr, medan sociala villkor och trafiksäkerhet får lida. Man kanske inte uttalar det så, men det är så det är. (11)*

Betydelsen av att offentliga myndigheter går i frontlinjen och ställer krav blir inte minst tydligt genom att flera aktörer lyfter fram Trafikverkets upprop hållbara hastigheter och att Trafikverket prövar att ställa krav på hastighetsredovisning för ett par pilotprojekt bland sina byggentreprenader:

*Nu kommer ju också krav på system för hastighetsefterlevnad, det håller ju Trafikverket på att utveckla i pilotprojekt. Så det kommer säkert till vår bransch sen också. (3)*

*Jag tror att det kommer mer krav, speciellt genom det där uppropet för hållbara hastigheter. Innan har det bara varit krav på att man ska arbeta aktivt med trafiksäkerhetsfrågor, men man har inte sagt så mycket om hur. Jag ser det som nästa naturliga steg att man ställer krav på det här hastighetsuppföljningarna. (10)*

Flera intervjupersoner menar att kravställandet kommit längre på miljösidan. Kraven som ställs på trafiksäkerhet är inte heller så tydliga och specificerade jämfört med miljökraven:

*Det här miljökravsbilagorna som vi sett i många år, har vi inte sett på samma sätt för trafiksäkerhet. Det är väldigt specifikt vad gäller krav på miljö och hur det arbetet ska gå till och följas upp. Det står till och med vad miljöledningssystemet ska innehålla. Det gör det inte alls för trafiksäkerhet. (3)*

Uppföljning av kraven som ställs görs för sällan och inte med tillräcklig systematik. Det är generellt också svårare att följa upp beteenden och lättare att följa upp fordonskrav.

*Det är det som är det svåra, att hitta en kravställning som är möjlig att följa upp. Det är uppföljningsdelen som man verkligen måste genomföra och vara tydlig med. (11)*

Flera intervjupersoner lyfter olika nya digitala system som möjliggör hastighetsuppföljning. Det ger nya möjligheter för både kravställandet och det systematiska trafiksäkerhetsarbetet hos transportföretagen. Samtidigt påtalar några intervjupersoner att det kan finnas hinder genom GDPR och personlig integritet, men att många ändå lyckas implementera hastighetsuppföljning genom involvering av facket och medarbetare från början.

*Facket har sagt ja. Vi har också en facklig förtroendeman med i projektet. Gör man upp det från början och talar om varför så kan ju inte någon arbetstagarorganisation vara emot det. Så länge man följer lagar och regler och så. (3)*

*Hastighetsuppföljningen kan också användas som argument i diskussioner om tidtabeller. Det förekommer även att företag i turist- och beställningstrafiken använder förarstödsystem, men det gäller framförallt större bussföretag. Man hämtar ganska snabbt in investeringskostnaden genom det bränsle man sparar. (2)*

Flera av företagen som är transportköpare ställer krav, men det varierar hur skarpa kraven är. Kraven är formulerade för att passa för många olika marknader, länder och inköpsområden. Det innebär formuleringar i stil med att ”leverantören ska följa aktuella lagar och regler”. Två intervjupersoner uttrycker detta såhär:

*Förr var vi kanske lite mer specifika när det gäller krav. Nu i ett sådant här stort och globalt företag så gäller våra avtal alla länder och alla leverantörer, inte bara transporter. Då blir det mer generella avtal, inte lika specifika. Man skriver mer att hålla sig till gällande lagar och regler. De ska funka för olika länder och förutsättningar. (9)*

*I någon mån har man som större företag som upphandlar transporter alltid satt krav. Man sätter ju krav på att leverantörer ska följa lagar men det har ju bara räckt till en viss grad. (1)*

Precis som att offentliga myndigheter kan påverka trafiksäkerhetsutvecklingen genom sitt kravställande, har även de stora privata transportköparna stora möjligheter att påverka, både inom och utanför Sverige. Ett av de intervjuade företagen, ett stort tillverkningsföretag på en global marknad, berättar att de påverkar transportleverantörer även globalt:

*Vi hade precis en transportör från Serbien som menade att den här trafiksäkerhetsstandarderna var något nytt för dem och att det skulle de genast ta tag i. De har gjort precis det som vi krävt tidigare med ISO 14000-certifiering. Så nu ser de detta som nästa steg. [- -] Åkeribranschen i Sverige har ju arbetat med dessa frågor ett tag och är medveten om dessa frågor. De ser det som ett självklart arbete för att överleva. (9)*

Samma tillverkningsföretag berättar också om en händelse som var upprinnelsen till att de började att ställa tydligare krav på trafiksäkerhet i upphandling av godstransporter. Denna händelse presenteras närmare i Figur 15 nedan i syfte att tjäna som ett exempel på att offentliga myndigheter kan göra skillnad i mer än kravställandet. I det här fallet är det en

norsk myndighet [Statens vegvesen] som påverkar andra transportköpare genom sin uppföljning av de dödsolyckor som sker i vägtrafiken.

**Stort svenskt företag började ställa krav på certifiering med ISO 39001 efter en dödsolycka i Norge**

”Vi var indirekt inblandade i en svår trafikolycka för två år sedan. En av våra transportörer var inblandad i en dödsolycka i Norge. I utredningen var jag med i Oslo och lämnade uppgifter. Transportören hade lämnat vårt gods till kunden. Sen på väg till annat uppdrag så hände den här olyckan. Egentligen var vi kanske inte direkt inblandade men hamnade ändå i utredningen. Vi kände ju vår transportör och gjorde vad vi kunde. En av åtgärderna som rekommenderades var att vi skulle ha den här standarden [ISO 39001]. Jag tyckte det var bra. Vi som transportköpare sitter ju en bit ifrån. Vi jobbar inte dagligen med sådana här frågor, men vi kan ju ställa krav och det blev att vi sätter vi in det här i vår kvalificering.”



Bilden har inte med den beskrivna händelsen att göra.

Figur 15. Exempel från intervjuerna på ett stort svenskt företag som började ställa krav på certifiering med ISO 391001 efter att en av deras leverantörer varit inblandad i en dödsolycka i Norge.

Transportköparnas förhållande till transportleverantörerna handlar om mer än att ställa krav. I ett samtal med ett annat stort globalt tillverkningsföretag lyfts betydelsen av dialog och nära samverkan med transportleverantörerna fram. Intervjupersonen menar att det är viktigt att prata om vart vi ska och varför, men inte nödvändigtvis specificera hur, för att företaget tillsammans med sina transportleverantörer kan åstadkomma förändring.

*Det finns verkligen en möjlighet att jobba med de här frågorna som transportköpare. Att vi [privata aktörer] är en viktig del i den här kedjan. Och vi kan göra mycket. Och nu gäller det att hitta rätt sätt att göra det på, och det är bredare än att bara ställa krav. (16)*

*50 miljoner skadade och 1,3 miljoner... att få helheten på den här frågan och visa vad en aktör som vi i vår roll och i samarbete med våra service providers... vad kan vi göra tillsammans? För att belysa frågan i en större kontext än att... inte bara komma och 'nu har vi bestämt att ni ska lämna in de här uppgifter och ni måste rapportera exakt'. Utan verkligen får igång diskussionen kring detta. (16)*

### 3.10. Reflektioner om intervjustudien

#### En utforskande intervjustudie

Sammanlagt har 35 intervjupersoner från 22 verksamheter (företag, organisationer och myndigheter) deltagit i denna intervjustudie. Dessa personer har bidragit med sina erfarenheter utifrån nuvarande arbetssätt i verksamheterna och i branschen i stort, men också med sina tankar och reflektioner om behov och drivkrafter när det gäller att integrera trafiksäkerhet i hållbarhetsarbete och -redovisning. Det har generellt varit många givande



intervjusamtal där sannolikt både forskarna och intervjupersonerna fick med sig nya perspektiv och insikter hem.

Stor möda har lagts i studien på att rekrytera intervjupersoner från en bredd av verksamheter. Det har i många fall behövts argument om varför en hållbarhetschef ska delta i en studie om trafiksäkerhet, vilket inte minst vittnar om att många idag inte ser på trafiksäkerhet som en hållbarhetsfråga. Ambitionen har varit att både prata med en hållbarhetschef eller liknade och en transportchef, trafiksäkerhetsansvarig eller liknande på företagen. I regel har vi blivit hänvisade till transportsidan, och har fått argumentera för att även få prata med personer involverade i hållbarhetsarbete/-redovisning. För vissa företag, särskilt för transportföretagen, har det varit naturligt att transporterna är en del av hållbarhetsarbetet och där har argumentationen inte krävts på samma sätt.

De intervjuade verksamheterna i denna intervjustudie har rekryterats genom Trivektors kontaktnät, men också genom de företag som medverkar i Trafikverkets upprop för hållbara hastigheter som riktar sig till stora transportköpare. Man kan förvänta sig att de företag som väljer att vara med i en sådan här studie är generellt mer intresserade av trafiksäkerhet och hållbarhet, särskilt de företag som är rekryterade genom Trafikverkets upprop. Det är något att beakta när man drar slutsatser från studien.

Urvalsstrategin utgick från tre huvudsakliga typer av verksamheter: transportföretag, företag som tillverkar/säljer säkerhetsrelaterade produkter och tjänster samt övriga företag. Ambitionen var också att fånga nuläge, behov och drivkrafter hos såväl företag med transporter i egen regi som företag som köper in transporter. Intervjustudien har lyckats väl med att få en bra täckning vad gäller urvalsstrategin.

### Få ser trafiksäkerhet som en hållbarhetsfråga

Det blir tydligt att många företag inte ser på trafiksäkerhet som en hållbarhetsfråga. För transportföretagen ligger dock detta synsätt närmare till hands och därmed också att integrera trafiksäkerhet i hållbarhetsarbete/-redovisning. Detsamma gäller de företag som tillverkar/säljer säkerhetsrelaterade produkter. För övriga företag blir det 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 trafiksäkerheten 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 identifiera och arbeta med sin trafiksäkerhetspåverkan i hela sin värdekedja.

Det finns också ”övriga företag” som arbetar med sin trafiksäkerhetspåverkan inom ramen för hållbarhetsarbete och -redovisning, till exempel Ikea som är en av pilotverksamheterna i utvecklingsprojektet FIA Road Safety Index (det är även Autoliv och Trafikverket). Bland företagen som medverkar i Trafikverkets upprop hållbara hastigheter som exempelvis Arla Foods och Dagab, som både har egna transporter och köper in transporter, finns det också en sådan ambition. Detta är företag som arbetat länge med trafiksäkerhet och hållbarhet, men det visar också på betydelsen av att en myndighet som Trafikverket går i frontlinjen och

samlar andra aktörer i syftet att föra upp trafiksäkerhetsfrågan på hållbarhetsagendan. Detta får sannolikt ringar på vattnet. Till exempel fanns det ett par intervjuade verksamheter, som inte medverkar i Trafikverket upprop, som kände till uppoppet och att Trafikverket prövar att ställa krav på hastighetsredovisning.

### Transportföretagen visar vägen

För de intervjuade transportföretagen ligger det närmare till hands att se trafiksäkerhet som en hållbarhetsfråga och därmed också att integrera trafiksäkerhet i sitt hållbarhetsarbete och -redovisning. Det finns exempel på transportföretag som inkluderar sitt trafiksäkerhetsarbete i de hållbarhetsredovisningar som studerats, till exempel Schenker och Närke Frakt redovisar relativt utförligt hur de arbetar med sin trafiksäkerhetspåverkan. Det finns också exempel på transportföretag som inte alls behandlar trafiksäkerhet i hållbarhetsredovisningen.

Inom transportbranschen ser åkeriföretagen ut att ha kommit längre än andra transportföretag när det gäller att integrera trafiksäkerhet i hållbarhetssammanhanget. Det kan bero på att branschorganisationen Sveriges Åkeriföretag sedan länge har arbetat samlat med trafiksäkerhet, arbetsmiljö och klimat genom Fair Transport. Såväl i åkeribranschen som i andra branscher är inte trafiksäkerhet den hållbarhetsfråga som är mest i fokus – det är istället klimatfrågan. Samtidigt är det många som lyfter fram att klimat- och trafiksäkerhetsfrågor går hand i hand med varandra och att man får ”trafiksäkerhet på köpet” när man arbetar med insatser för mer klimatsmarta godstransporter.

### Byggbranschens trafiksäkerhetspåverkan

Studien var särskilt intresserad av att rekrytera fler byggföretag då detta är en bransch som genererar många resor och transporter. I slutändan fick vi endast till deltagande från ett byggföretag, men vi har också pratat med branschorganisationen Sveriges Byggföretag.

Utifrån dessa samtal blir det tydligt att den huvudsakliga ingången för byggföretag att arbeta med sin trafiksäkerhetspåverkan är genom arbetsmiljöarbetet. För byggföretag ligger det nära till hands att prata om säkerhet på vägarbetsplatser och om byggarbetares risk att bli påkörda av andra trafikanter. De är andra trafikanters framfart som bör hanteras i första hand, enligt byggföretagen. Detta är såklart också en viktig trafiksäkerhetsfråga och en stor utmaning. Samtidigt var det vår ambition att även utforska hur byggbranschen ser på sin egen trafiksäkerhetspåverkan och vi styrde även samtalen i denna riktning.

När det gäller egen trafiksäkerhetspåverkan var fokus framförallt på fordonssäkerhet genom att man uppmärksammat att hantverksbilar har sämre krocksäkerhet än personbilar. Fokus var också på säker lastning av fordonen. På vilket sätt resorna och transporterna även påverkar tredje part nämndes, men var mindre i fokus i samtalen med byggbranschens representanter.

## Transportköparna behöver stöd i kravställandet

Att det finns en tydlig efterfrågan på trafiksäkerhet från kunder/beställare, och på trafiksäkerhet som en del i hållbarheten, är den i särklass viktigast drivkraften för verksamheterna att arbeta med trafiksäkerhet. I princip samtliga intervjuade verksamheter lyfter fram att kravställande är grunden.

Många intervjupersoner menar att offentliga aktörer generellt är dåliga på att ställa krav och att kraven dessutom sällan följs upp. Det innebär att företag som arbetar aktivt med trafiksäkerhet inte blir premierade för det och att transportköparna missar möjligheten att driva på trafiksäkerhetsutvecklingen. Kravställandet tycks generellt ha kommit längre på miljösidan.

Även de privata transportköparna har stora möjligheter att påverka trafiksäkerhetsutvecklingen genom sitt kravställande, både inom och utanför Sverige genom att de verkar på en global marknad. Flera av de intervjuade företagen som är transportköpare ställer också krav, men det varierar hur skarpa kraven är. Kraven är formulerade för att passa för många olika marknader, länder och inköpsområden. Det kan innebära formuleringar i stil med att ”leverantören ska följa aktuella lagar och regler”. I ett par intervjuade verksamheter lyfts även betydelsen av dialog med transportleverantörerna fram.

Det behövs således sannolikt stöd för kravställandet när det gäller trafiksäkerhet för såväl myndigheter som privata transportköpare – även då även för uppföljning av kraven som sällan görs med tillräcklig systematik.

## Intervjustudien kan ligga till grund för en kvantitativ studie

De skillnader i resonemangen mellan verksamheter i olika branscher som lyfts fram ska ses som tendenser. Det går inte utifrån intervjuunderlaget att generalisera för en hel bransch, och det har inte heller varit ambitionen med intervjustudien. Intervjustudiens syfte har varit att utforska nuläge, behov och drivkrafter hos verksamheter generellt och att täcka upp för olika typer av verksamheter.

Det skulle vara intressant att i fortsatt arbete genomföra en kvantitativ enkätundersökning bland ett större mängd företag i olika branscher för att kunna uttala sig om skillnader mellan branscher och kunna generalisera mer. Detta valdes bort inom ramen för denna studie då vi av tidigare erfarenhet vet att det är svårt att nå ut och få svar på enkäter riktade till privata företag.

Med hjälp av resultaten från intervjustudien finns goda möjligheter att utforma en relevant enkätundersökning riktad till verksamheter i olika branscher. Denna sprids med fördel genom olika branschorganisationer (fler än som medverkat i denna studie). Ytterligare förslag på relevanta frågor för fortsatt forskning beskrivs i avsnitt 5.3.

## 4. Potentialer och synergier

I detta kapitel presenteras resultatet från den analys av potentialer och synergier ur ett samhälls- respektive verksamhetsperspektiv som har genomförts. Utgångspunkten har varit genomgången av tidigare studier och utredningar samt de kartläggningar som har gjorts i verksamheter genom intervjuer och genomgång av hållbarhetsredovisningar.

### 4.1. Trafiksäkerhetspotentialen ur ett samhällsperspektiv

De allra flesta verksamheter genererar transporter. Transporterna som utförs inom ramen för verksamheternas värdekedjor påverkar trafiksäkerheten. De som påverkas är såväl företagets medarbetare och närmsta intressenter (till exempel leverantörer) liksom de som brukar kallas *tredje part*, det vill säga övriga trafikanter som rör sig i trafiken.

#### 45 procent av dödsolyckorna är arbetsrelaterade

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 omkomne antingen var i arbete eller på väg till/från arbetet, eller att motparten var det. För dödsfallen var det 18 procent som var arbetsrelaterade (och därmed också att betrakta som arbetsplatsolycka). Motsvarande siffra för motparterna var 62 procent. Dödsfallen var ofta så kallade tredjeparter i olyckor som involverade godstransporter med anställda förare (Kullgren med flera, 2022).

För en betydande andel av dödsolyckorna fanns en upphandlad transporttjänst eller ett upphandlat fordon. Kullgren med flera (2022) bedömer att en upphandlad transporttjänst fanns inblandad i 36 procent av dödsolyckorna (52 procent för dödsfallen och 84 procent för motparterna). Vad gäller de fordon som var inblandade var 20 procent upphandlade av en juridisk person, det vill säga ett företag, en verksamhet eller en organisation. För motparternas fordon var motsvarande siffra 69 procent.

#### Yrkestrafikens olycksinblandning

En samlad bild av yrkestrafikens påverkan på trafiksäkerheten ges av nedanstående tabeller som är hämtade från SOU 2021:31 och visar antalet lindrigt skadade, svårt skadade och omkomna personer i olyckor med tung lastbil, taxi respektive buss inblandad. Under 2019 omkom sammantaget 87 personer i olyckor som kan kopplas till dessa tre trafik kategorier. Det kan förekomma vissa överlappningar i statistiken mellan de tre kategorierna.

Störst inblandning i trafikolyckor hade tung lastbil och taxibilar, men för olyckor med lastbil inblandad var det en större andel omkomna och allvarligt skadade personer jämfört med taxiolyckorna vilket beror på den svårare allvarlighetsgrad som en olycka med en stor, tung lastbil i regel medför. Det kan också vara så att dessa olyckor sker i olika hastighetsmiljöer (utanför/innanför tätort). Antal personer i olyckor med buss inblandad var färre än för övriga två kategorier, men trots det var runt 400 personer årligen inblandade i olyckor med buss.

Tabell 3. Antal personer i olyckor med lastbil över 3,5 ton inblandad. Källa: Strada / SOU 2021:31.

	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Omkomna	62	53	57	48	70	58
Svårt skadade	146	150	152	141	130	107
Lindrigt skadade	682	956	961	998	720	717

Tabell 4. Antal personer i olyckor där förare med taxilegitimation varit inblandad. Källa: Strada / SOU 2021:31.

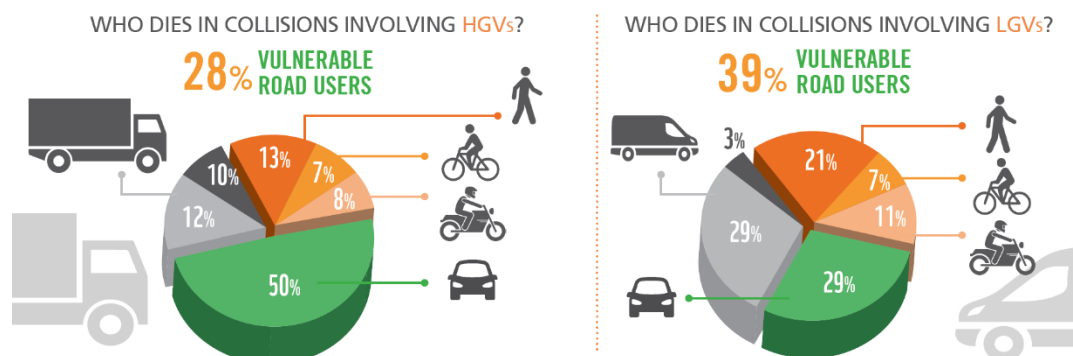
	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Omkomna	5	7	11	10	20	19
Svårt skadade	123	83	110	102	108	93
Lindrigt skadade	675	1 014	1 032	1 038	960	926

Tabell 5. Antal personer i olyckor med buss inblandad. Källa: Strada / SOU 2021:31.

	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Omkomna	12	3	7	11	6	10
Svårt skadade	47	52	54	86	48	36
Lindrigt skadade	289	328	319	364	289	381

Även Trafikverkets årliga analysrapport visar på inblandningen av tung trafik i dödsolyckor. I Sverige omkom 45 personer i olyckor med tung lastbil inblandad under 2021, vilket motsvarar 21 procent av det totala antalet omkomna i vägtrafiken. I den absoluta merparten av olyckorna har motparten till lastbilen orsakat olyckan (Trafikverket Publikation 2022:093).

Analyser av godstransporternas inverkan på trafiksäkerheten har också analyserats av ETSC (2020) för 27 medlemsstater i EU samt Storbritannien. Totalt dödades 3310 personer i kollisionsolyckor som involverade tung lastbil (över 3,5 ton) och 2630 personer i kollision med lätt lastbil (under 3,5 ton) under 2018. Bilförare och oskyddade trafikanter var särskilt utsatta i dessa olyckor, se Figur 16. ETSC konstaterar också att dödsolyckorna med tung lastbil inte minskat i samma takt som andra dödsolyckor.



Figur 16. Omkomna personer i olyckor som involverade tung lastbil över 3,5 ton (till vänster) respektive som involverade lätt lastbil (till höger). Källa: ETSC (2020).

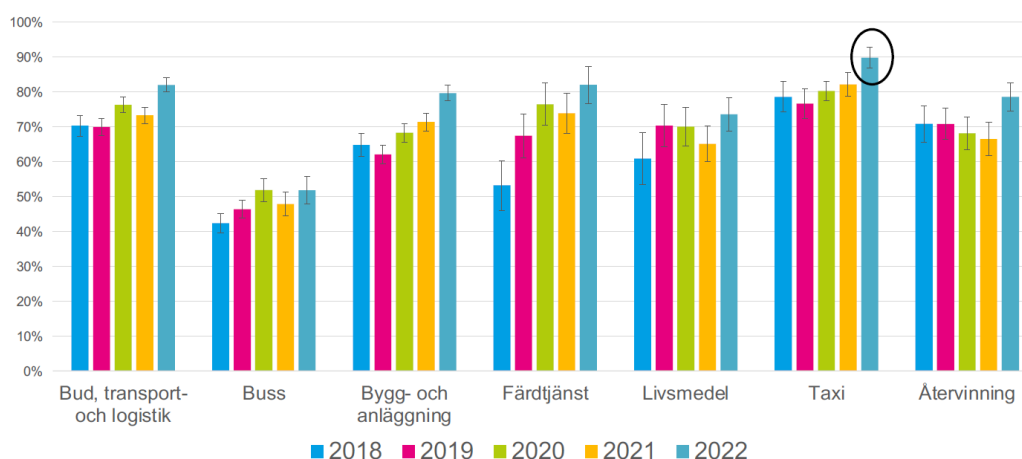
## Hastighetsefterlevnaden påverkar trafiksäkerheten för tredje part

En betydande andel av trafiken på vägarna utgörs av yrkestrafik. Hastighetsefterlevnaden hos yrkestrafiken har en direkt inverkan på trafiksäkerheten för tredje part vad gäller olycks- och skaderisk, men också en indirekt inverkan på trafiksäkerheten genom att yrkestrafikens hastighetsbeteende påverkar trafikrytmen generellt på vägarna.

Folksam har gjort årliga mätningar av hastighetsefterlevnaden hos yrkestrafiken. Hastighet har mätts med laserpistol för fordon (personbilar, lätta lastbilar, tunga lastbilar och bussar) med företagsloggor på olika sorters vägar och gator i Storstockholm och Uppsala län. Det bör noteras att begreppet yrkestrafik egentligen endast avser ”vägtrafik där transporttjänster tillhandahålls mot ersättning” (SOU 2021:31, s. 62) vilket avser gods-, buss- och taxitrafik. Folksams mätning inkluderar även fler branscher och avser således hastighetsefterlevnaden för vägtransporter i förvärvsverksamhet.

Hastighetsmätningarna som gjordes 2022 visar att 78 procent av alla förare körde för fort. Det är en stor ökning jämfört med förra årets mätning (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 förra årets mätningar, och utgör nu 26 procent. Branschen med högst andel hastighetsöverträdelser var *taxi* (90 procent) följt av *färdtjänst* och *bud, transport och logistik* (82 procent), Figur 17. Branschen med lägst andel överträdelser var *buss* (51 procent). Totalt 5088 fordon ingick i mätningen.

Företag som är certifierade enligt ISO 39001 hade en lägre andel hastighetsöverträdelser (56 procent) jämfört med icke-certifierade företag (79 procent). Andelen överträdelser har dock ökat för både företag med och utan certifiering, se Figur 18. Samtidigt är det endast sex företag i 2022 års mätning som var certifierade så denna jämförelse ger endast en indikation på betydelsen av certifiering (Folksam, 2022).



Figur 17. Andel hastighetsöverträdelser för olika branscher. Källa: Kullgren (2022).



Figur 18. Andelen hastighetsöverträdelser för företag med och utan ISO 39001-certifiering. Taxi är exkluderade. Källa: Folksam (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 istället till Folksams studie.

### Bilbältesanvändning och krocksäkerhet hos fordonen

Bilbältesanvändning påverkar primärt säkerheten för den som kör och inte för tredje part. Användningen av bilbälte är också ett beteende som skiljer sig mellan olika grupper av trafikanter. NTF har gjort en observationsundersökning av bältesanvändningen i landets samtliga 290 kommuner (NTF, 2021). Resultaten visar att 95,8 procent av både förarna och passagerarna i framsätet använde bälte. Bältesanvändningen var dock lägre i det som NTF kallar hantverksbilar: 87,1 procent bland förare och framsättespassagerare. När hantverksbilar inte ingår i den totala bältesanvändningen är det 97,0 procent bland förare och vuxna passagerare i framsätet som använder bilbältet. Bältesanvändningen i mindre hantverksbilar är alltså 10 procentenheter lägre än för övriga personbilar.

Fordonens egenskaper kan ha inverkan på både förarens säkerhet och för tredje part genom hur fordonen ger stöd för förarens interaktion med andra trafikanter och hur fordonen påverkar skaderisken för oskyddade trafikanter vid kollision. Vad gäller de fordon som används i förvärvsverksamhet kan det konstateras att säkerheten är eftersatt för lätta transportbilar jämfört med personbilar. Detta är fordon av typen ”skåpbilar” som används av hantverkare, budfirmor och många andra yrkesgrupper. Transportbilarna undergår inte konsumentkrocktester i lika stor utsträckning som personbilar, och det gör att säkerhetsutvecklingen inte skyndas på. Trafikverket har dock genom Euro NCAP testat 19



olika modeller av skåpbilar för förekomsten av krockundvikande och krocklindrande system. Testerna visar att skåpbilars säkerhet ligger flera år efter personbilars.<sup>15</sup>

### Sammantaget om trafiksäkerhetspotentialen ur ett samhällsperspektiv

De flesta verksamheter genererar resor och transporter och påverkar därigenom trafiksäkerheten för såväl *medarbetare* och de närmsta intressenterna som för samhället i stort, det vill säga för det som brukar kallas *för tredje part*.

Verksamheter har en *direkt trafiksäkerhetspåverkan* genom sina resor och transporter utifrån exempelvis mängden resor och transporter och i vilka miljöerna som dessa görs (exponering) liksom utifrån sättet som transporterna framförs (till exempel hastighetsefterlevnad). Genom att verksamheter står för en betydande andel av trafiken på vägarna kan resorna och transporterna också ha en *indirekt trafiksäkerhetspåverkan* genom att påverka trafikrytmen (medelhastigheten) för alla andra trafikanter. Man kan även argumentera för att medarbetare som uppmuntras och stöttas till god hastighetsefterlevnad på arbetet, sannolikt tar med sig detta beteende vid privata resor. Det sistnämnda har vi inte funnit någon studie som kan verifiera, men det skulle vara en relevant fråga för fortsatt forskning att studera.

Verksamheter med särskilt stor potentiell trafiksäkerhetspåverkan är transportföretagen, det vill säga de företag som säljer transporter, till exempel lastbilsåkerier, bussföretag, taxiföretag och budfirmor. Lastbilsåkerier har stor inblandning i dödsolyckor i vägtrafiken och taxitrafiken uppvisar sämst hastighetsefterlevnad bland yrkestrafikanter, enligt studier.

Många verksamheter genererar dock resor och transporter utan att vara transportföretag. Det finns flera exempel på företag utanför transportbranschen som utför godstransporter i egen regi med sina egna fordon och förare. I företag inom exempelvis bygg och anläggning, servicebranschen, hemtjänsten och hemsjukvården gör medarbetarna en stor mängd resor i tjänsten mellan arbetsställen, brukare och kunder. För dessa resor och transporter finns ett arbetsgivaransvar och i många fall behöver trafiksäkerhetsrisker beaktas i det systematiska arbetsmiljöarbetet på arbetsplatsen.

Både offentliga myndigheter och privata företag köper transporter eller varor som innebär transporter. På så vis påverkar dessa myndigheter och företag trafiksäkerheten. Genom att ställa trafiksäkerhetskrav vid inköp och upphandling av transporter har transportköparna möjlighet att påverka leverantörernas sätt att köra och vilka fordon de använder.

Beroende på typ av verksamhet blir olika sammanhang relevanta för att arbeta med trafiksäkerhet. I föregående kapitel beskrivs några sådana sammanhang: krav vid inköp och upphandling av transporter, systematiskt trafiksäkerhetsarbete, policy och riktlinjer för tjänsteresor och systematiskt arbetsmiljöarbete.

Tabell 6 ger en översikt för relevansen för olika sätt att arbeta för ökad trafiksäkerhet för olika typer av verksamheter. *Hållbarhetsarbete och -redovisning* är ett relevant

<sup>15</sup> <https://via.tt.se/pressmeddelande/skapbilar-testas-och-sakerhetsklassas-for-forstagan?publisherId=44450&releaseId=3289370>

sammanhang för alla företag som har trafiksäkerhet som en väsentlig hållbarhetsfråga genom att verksamheten genererar resor och transporter. Det gäller särskilt företag som måste hållbarhetsredovisa enligt årsredovisningslagen, men också de som bedriver hållbarhetsarbete och tar fram årlig redovisning utan att vara skyldiga att göra så enligt lag.

Tabell 6. Relevans för olika sätt att arbeta för ökad trafiksäkerhet för olika typer av verksamheter. Ju fler prickar, desto större relevans.





		Krav vid inköp och upphandling	Tjänsteresor	Systematiskt arbetsmiljöarbete	Systematiskt trafiksäkerhetsarbete	Hållbarhetsarbete/-redovisning
Transportutförare	Transportföretag (transportsäljare)	●		● ● ●	● ● ●	● ● ●
	Företag, myndigheter och organisationer med transporter i egen regi (ej transportsäljare)	●		● ● ●	● ● ●	● ● ●
Transportköpare	Företag, myndigheter och organisationer som köper transporter	● ● ●				● ●
Arbetsgivare	Företag, myndigheter och organisationer med medarbetare som utför resor i tjänsten	●	● ● ●	● ● ●		●

## 4.2. Synergier mellan trafiksäkerhet och andra hållbarhetsmål

Trafiksäkerheten går hand i hand med andra hållbarhetsmål. På en övergripande nivå är det främst synergier det är frågan om, men för enskilda frågor och intressen går det sannolikt att hitta motsättningar. En analys av synergier ur ett samhällsperspektiv sammanfattas i Tabell 7. Analysen är gjord främst utifrån en svensk kontext. Till exempel vittnar samtalen med de globala företagen i intervjustudien om att i ett mer globalt perspektiv kan trafiksäkerhet vara en av flera säkerhetsfrågor som påverkar möjligheten att gå och cykla istället för att köra bil (till exempel kan risken för överfall vara större i mer våldsutsatta länder). Likaså kan betydelsen av trafiksäkerhetsåtgärder för att minska fattigdom (mål 1) och ge tillgång till utbildning (mål 4) vara större i länder med mer utbredd fattigdom, sämre tillgång till sjukvård och välfärdssystem och en större utsatthet för trafikolyckor jämfört med Sverige.

Tabell 7. Översikt för exempel på synergier mellan trafiksäkerhet och andra hållbarhetsmål i Agenda 2030.

Hållbarhetsmål	Synergier med trafiksäkerhet
 <p>1 INGEN FATTIGDOM</p>	Trafikolyckor bidrar till fattigdom när familjeförsörjare omkommer eller förlorar sin arbetsförmåga. Särskilt relevant i ett globalt perspektiv.
 <p>3 GOD HÄLSA OCH VÄLBEFINNANDE</p>	Trafiksäkerhet är en del av hälsomålet i Agenda 2030 genom delmål 3.6 och är en förutsättning för främjandet av aktiv mobilitet (gång och cykling) som ger positiva hälsovinster.
 <p>4 GOD UTBILDNING</p>	Möjligheten till trafiksäkra förflyttningar för barn påverkar också möjligheten att få tillgång till utbildning. Särskilt relevant i ett globalt perspektiv.
 <p>5 JÄMSTÄLLDHET</p>	Trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter bidrar till ett mer jämställt transportsystem genom att kvinnor vistas i högre grad i trafiken som gående och är mer utsatta för fallolyckor. Kvinnor värderar också trafiksäkerhetsåtgärder högre än vad män gör.
 <p>7 HÅLLBAR ENERGI FÖR ALLA</p>	Trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter är en förutsättning för överflyttning från bil till mer hållbar mobilitet som kan minska transportsektorns energianvändning. Lägre hastigheter hos motorfordonstrafiken ger också lägre drivmedelsförbrukning.
 <p>8 ANSTÄNDIGA ARBETSVILLKOR OCH EKONOMISK TILLVÄXT</p>	Mindre risk att dödas och skadas i arbetet genom att resor i tjänsten och transporter genomförs på ett trafiksäkert sätt bidrar till en säker arbetsmiljö.

<p><b>10</b> MINSKAD OJÄMLIKHET</p> 	<p>Trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter bidrar till självständig och hållbar mobilitet för grupper som är beroende av gång, cykel och kollektivtrafik (barn, äldre, personer med funktionsnedsättning, socioekonomiskt svaga grupper)</p>
<p><b>11</b> HÅLLBARA STÄDER OCH SAMHÄLLEN</p> 	<p>Mer attraktiva städer och samhällen genom åtgärder som innebär lägre hastigheter för motorfordonstrafiken. Trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter är en förutsättning för hållbar mobilitet – och för inkluderingen av barn och äldre i ett hållbart transportsystem.</p>
<p><b>13</b> BEKÄMPA KLIMATFÖRÄNDRINGARNA</p> 	<p>Trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter är en förutsättning för överflyttning från bil till mer hållbar mobilitet som kan minska transportsektorns klimatpåverkan. Lägre hastigheter hos motorfordonstrafiken ger också lägre utsläpp av växthusgaser.</p>
<p><b>15</b> EKOSYSTEM OCH BIOLOGISK MÅNGFALD</p> 	<p>Mindre påverkan på miljö och ekosystem på lokal och regional nivå genom att minska de motoriserade transporterna och att transporterna genomförs med lägre hastighet.</p>

Även ur ett verksamhetsperspektiv finns tydliga positiva synergier mellan trafiksäkerhet och andra hållbarhetsaspekter. Det innebär att verksamheter som arbetar för mer klimatsmarta transporter, genom exempelvis bränslesnål körning, i regel också kan uppvisa positiva trafiksäkerhetsvinster. Skadekostnader minskar och arbetsmiljön förbättras. Några exempel på synergier som nämndes av de företag som intervjuats framgår av Figur 19. Många företag uttrycker det som att man ”får trafiksäkerhet på köpet”, se avsnitt 3.7. Med andra ord finns det en positiv växelverkan mellan ekologisk, ekonomisk och social hållbarhet.



Figur 19. Trafiksäkerhet går hand i hand med många andra hållbarhetsaspekter. Bilden är ett montage av några sådana synergier som nämndes av de företag som intervjuats.

### 4.3. Trafiksäkerhetspotentialen ur ett verksamhetsperspektiv

Verksamheter påverkar trafiksäkerheten genom de transporter som verksamheten utför själv eller ger upphov till. Utan att vara ett transportföretag, kan man säga att de allra flesta verksamheter påverkar trafiksäkerheten genom att de säljer och/eller köper varor som transporteras på något sätt eller genom att verksamheten genererar resor på annat sätt.

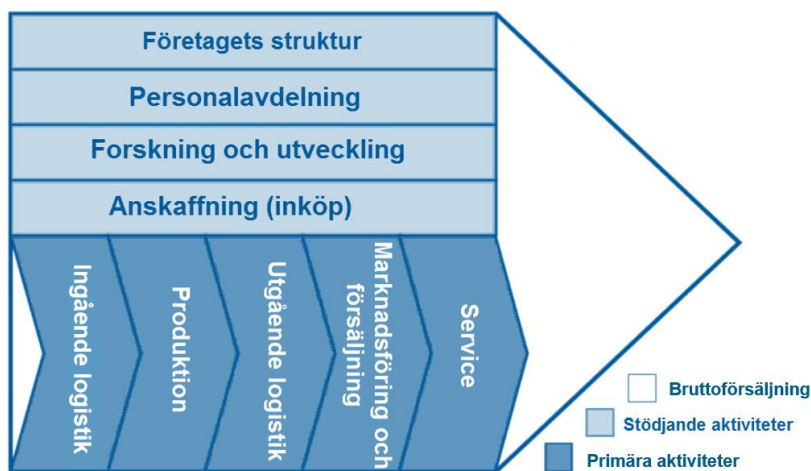
För att hitta de mest effektiva sätten att minska sin trafiksäkerhetspåverkan, kan verksamheten kartlägga hela sin värdekedja och analysera var det finns betydande trafiksäkerhetspåverkan. För att visa hur detta principiellt kan gå tillväga utgår detta kapitel från två typexempel på en värdekedja: dels för ett *varuproducerande företag* (Trävaror AB), dels för ett *tjänsteproducerande företag* (Bussbolaget AB).

Innan dessa exempel presenteras ges först en beskrivning av vad en *värdekedja* innebär och hur en värdekedja kan omsättas till det som i verksamhetens ledningssystem brukar kallas för *huvudprocesskarta*.

#### Från värdekedja till huvudprocesskarta

En värdekedja är en analysmodell som utvecklats av Michael Porter vid Harvard Business School och som presenterades för första gången 1985, se Figur 20. Värdekedjan beskriver de aktiviteter som sker i ett företag och som skapar värde. Genom att ett företag utför de olika aktiviteterna på ett effektivt sätt kan ett högre kundvärde genereras.

Värdekedjan ser organisationen som ett system med *input* och *output* och med *processer* som transformerar input till output. Värdekedjan är alla de aktiviteter som utförs för att föra en vara eller tjänst från idé till distribution, vilket inkluderar design, produktion, marknadsföring och distribution. För varuproducerande företag startar värdekedjan med att skapa tillgång till det råmaterial som används för att producera varorna och fortsätter med alla övriga steg fram till distribution och användning av köpare.



Figur 20. Värdekedjan såsom definierad av Michael Potter.

I värdekedjan ingår fem *primära aktiviteter*: (1) ingående logistik, (2) tillverkning/produktion, (3) utgående logistik, (4) marknadsföring och försäljning samt (5) service. Vad som ligger inom dessa aktiviteter varierar mellan olika typer av verksamheter inom olika branscher. För ett tjänsteproducerande företag är det produktion, marknadsföring och försäljning samt service som är de centrala aktiviteterna. Därutöver finns det *stödjande eller möjliggörande aktiviteter* som behövs för att de primära aktiviteterna ska kunna utföras, till exempel ledarskap, administration och resurser, forskning och utveckling samt inköp.

Begreppet värdekedja är centralt i detta sammanhang där verksamheters trafiksäkerhetspåverkan ska mätas och följas upp, se avsnitt 2.4 som nämner två utvecklingsprojekt som tar fram verktyg för att stödja verksamheter i att arbeta med att minska trafiksäkerhetspåverkan i hela sin värdekedja. Vikten av att integrera verksamheters trafiksäkerhetspåverkan som en del i hållbarhetsarbete och -redovisning lyfts fram som en av de nio rekommendationerna som togs fram av en expertgrupp som underlag till Stockholms-deklarationen (Trafikverket Publikation 2019:209). I expertgruppens rapport ges några exempel på hur verksamheter i olika branscher kan påverka trafiksäkerheten i olika delar av sin värdekedja, se Tabell 8 på nästa sida.

Många verksamheter har en *huvudprocesskarta* som grunden i sitt ledningssystem, en av flera nödvändiga bilder och perspektiv för att beskriva en verksamhet. En huvudprocesskarta består av verksamhetens viktigaste processer som realiserar verksamhetsidén. Tillsammans beskriver processerna de aktiviteter som sker i ett företag som skapar värde för kunden. Man känner igen värdekedjans primära och sekundära aktiviteter i en huvudprocesskarta: de primära aktiviteterna finns som huvudprocesser (till exempel ”leverera produkter och tjänster” i exemplet nedan) och de sekundära aktiviteterna finns som stödprocesser omkring huvudprocesserna (till exempel upphandling av produkter/tjänster, hantering av krav, IT och ekonomi samt HR i exemplet nedan).

De exempel på huvudprocesskartor som visas nedan är framtagna för tjäna som en pedagogisk illustration av hur verksamhetens trafiksäkerhetspåverkan kan förstås och mätas. Exempelen är fiktiva men är tänkta svara mot försättningarna i ett företag i trävarubranschen (varuproducerande företag) och i ett bussföretag (tjänsteproducerande företag). Det bör noteras att det inte finns några standardkartor – alla verksamheter har sin egen unika huvudprocesskarta och även företag i samma bransch kan ha olika huvudprocesskartor genom att företagen har olika verksamhetsidéer. Trots det kan exemplen vara vägledande.

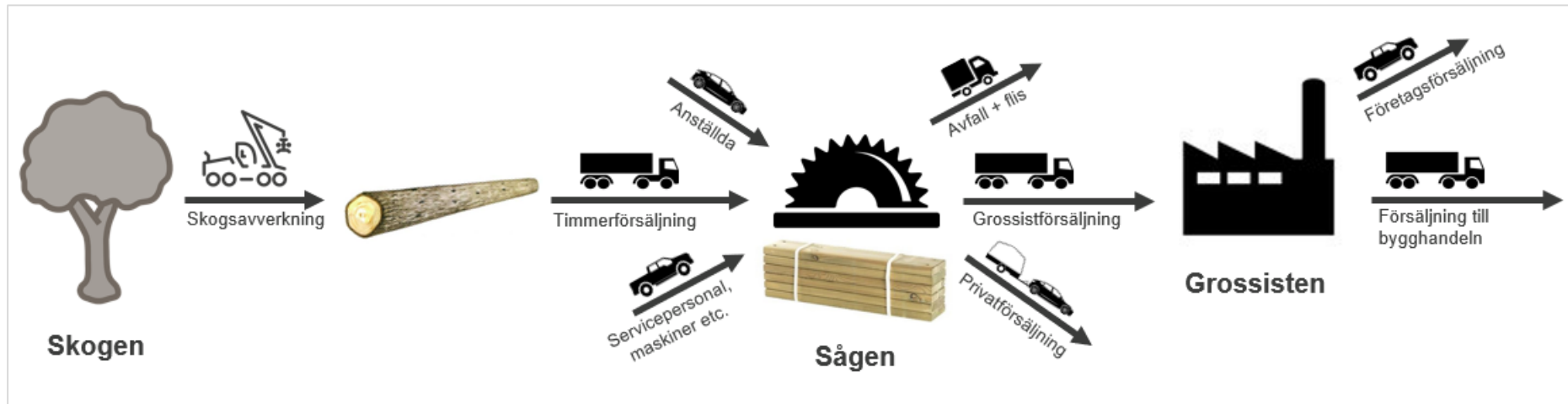
Tabell 8. Exempel på hur verksamheter i olika branscher kan påverka trafiksäkerheten i olika delar av sin värdekedja. Källa: Expertgruppens rekommendationer / Trafikverket Publikation 2019:209 (egen översättning).

	Ingående logistik	Tillverkning/ produktion	Utgående logistik	Marknadsföring och försäljning	Service
<b>Biltillverkare</b>	Kräva att komponentleverantörer följer en ledningssystemstandard för trafiksäkerhet.	Ta alla möjligheter att utveckla så säker design som möjligt inklusive hastighetsbegränsare och andra förarstöd.	Kräva att distributionsföretag väljer säkraste rutten till återförsäljare och att förare följer säkerhetsregler.	För varje marknad tillhandahålla fordon med minst 8 av FN rekommenderad minsta säkerhetsstandard.	Tillhandahålla utbildning i bilens säkerhetssystem och kostnadsfri säkerhetskontroll till bilens nuvarande och kommande ägare.
<b>Kläd-tillverkare</b>	Kräva att fabriker ordnar säkra transporter för de anställda.	Sätta upp mål för trafiksäkerhet och följa upp efterlevnaden för transportleverantörer.	Endast kontraktera transportleverantörer som tillämpar en ledningssystemstandard för trafiksäkerhet.	Uppmuntra aktiv och säker mobilitet genom kläddesign och marknadsföring.	Designa cykelhjälm och erbjuda till lägre pris till kunder.
<b>Kommun</b>	Kräva att leverantörer betar sig säkert, använder säkra fordon och följer en ledningssystemstandard för trafiksäkerhet.	Kräva att medarbetare väljer det säkraste resealternativet och betar sig trafiksäkert under tjänsteresor.	Säkerställa att leveranser sker med tjänster som uppfyller trafiksäkerhetskrav.	Publicera uppföljning av utvecklingen av trafiksäkerhetsfaktorer publikt.	Ge råd till medborgare om säkert resande inklusive säkra skolvägar.
<b>Försäkringsbolag</b>	Kräva att lokaler, marknadsföring och andra leverantörer följer en ledningssystemstandard för trafiksäkerhet.	Endast köpa fordon med högsta standard i Euro NCAP till företagets fordonsflotta.	Minska onödigt resande genom digital kommunikation.	Belöna säkerkörning genom att erbjuda försäkringstagare hastighetsövervakningssystem.	Tillhandahålla säkerhetsutrustning såsom cykelhjälm och barnskydd för bil till kunder.
<b>Mobilitetsleverantör</b>	Navigationstjänster/kartor kan använda trafiksäkerhet och miljö som ramvillkor.	Endast köpa fordon med högsta standard i Euro NCAP och minsta klimatpåverkan.	Använda geofencing för att säkerställa att tjänster utförs på trafiksäkert och klimatsmart sätt.	Publicera tjänsternas påverkan på trafiksäkerhet och miljö	Ge råd till kunder om säker användning av tjänster inklusive säkra ruttval.

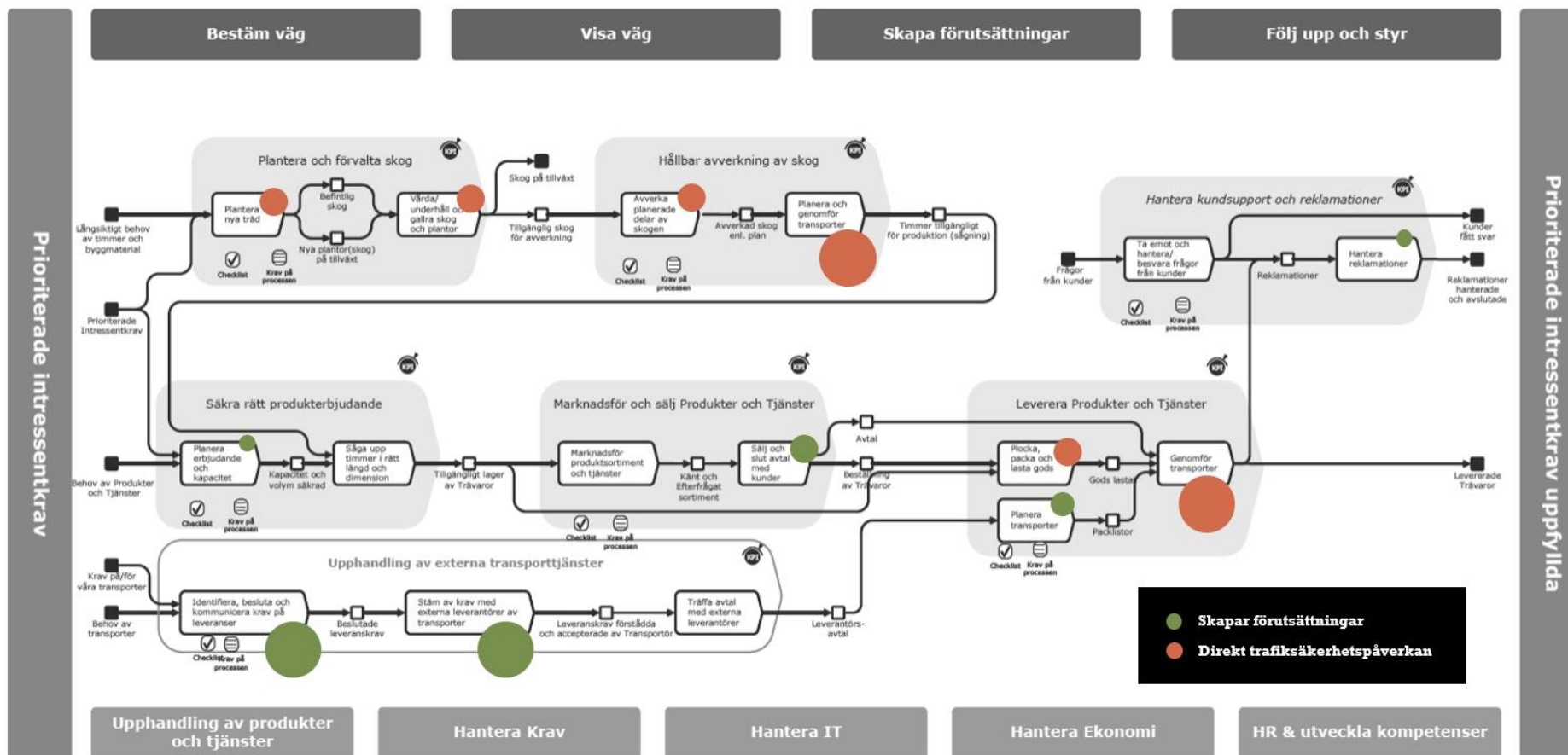


## Exemplet Trävaror AB

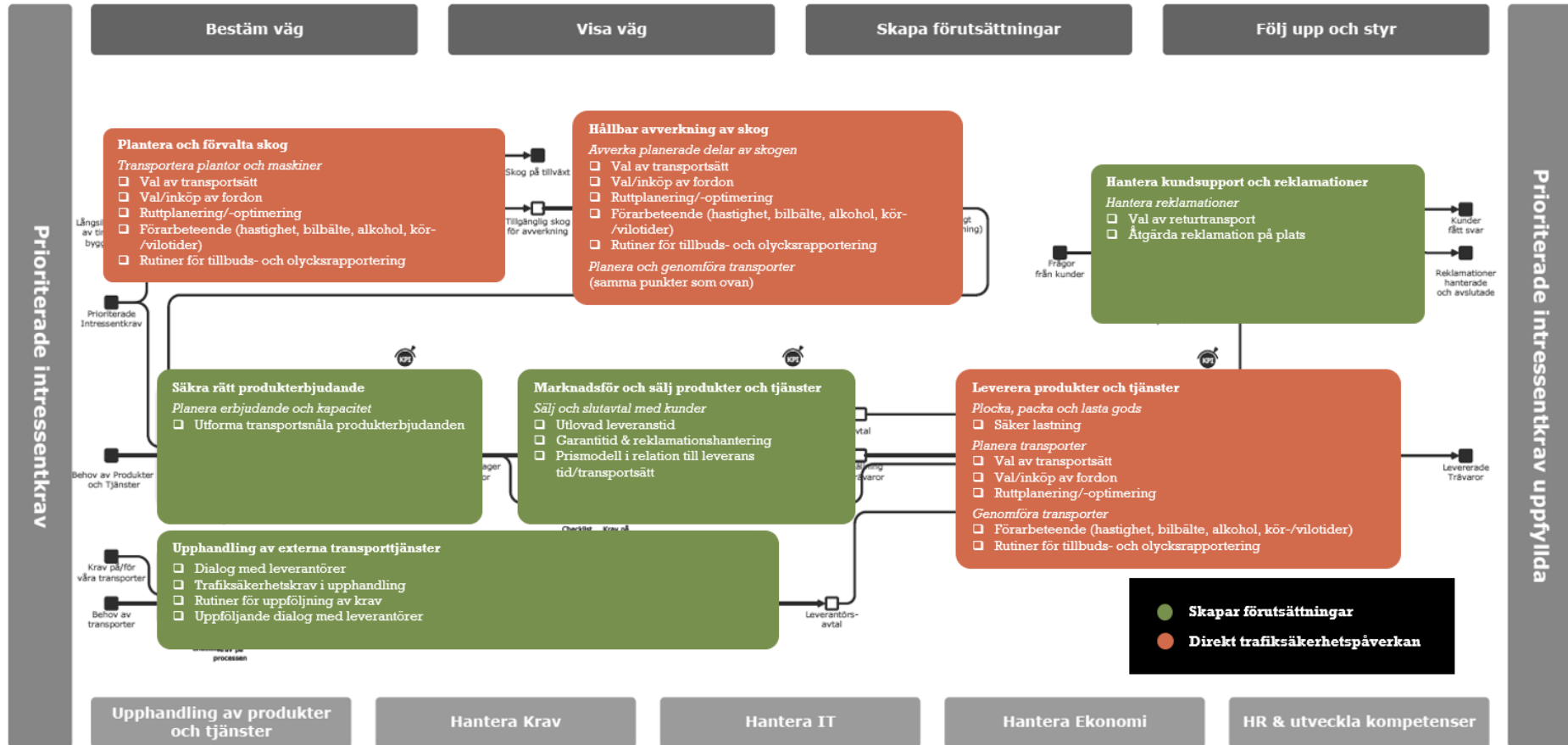
Trävaror AB levererar trävaror av olika slag till grossisthandeln. Företaget innehar skog och ett sågverk. Företaget har både egna fordon och förare som kan utföra transporter, men köper också in transporter.



**Trävaror AB:** Företagets värdekedja omsatt till en huvudprocesskarta kan se ut enligt följande. Trafiksäkerhetspåverkan kan identifieras i flera av delarna i värdekedjan (röda cirklar där storleken anger omfattningen av trafiksäkerhetspåverkan från liten till stor). I flera delar skapas förutsättningar för att minska verksamhetens trafiksäkerhetspåverkan (gröna cirklar).



**Trävaror AB:** Exempel på insatser för att minska verksamhetens trafiksäkerhetspåverkan kan pekats ut enligt följande.

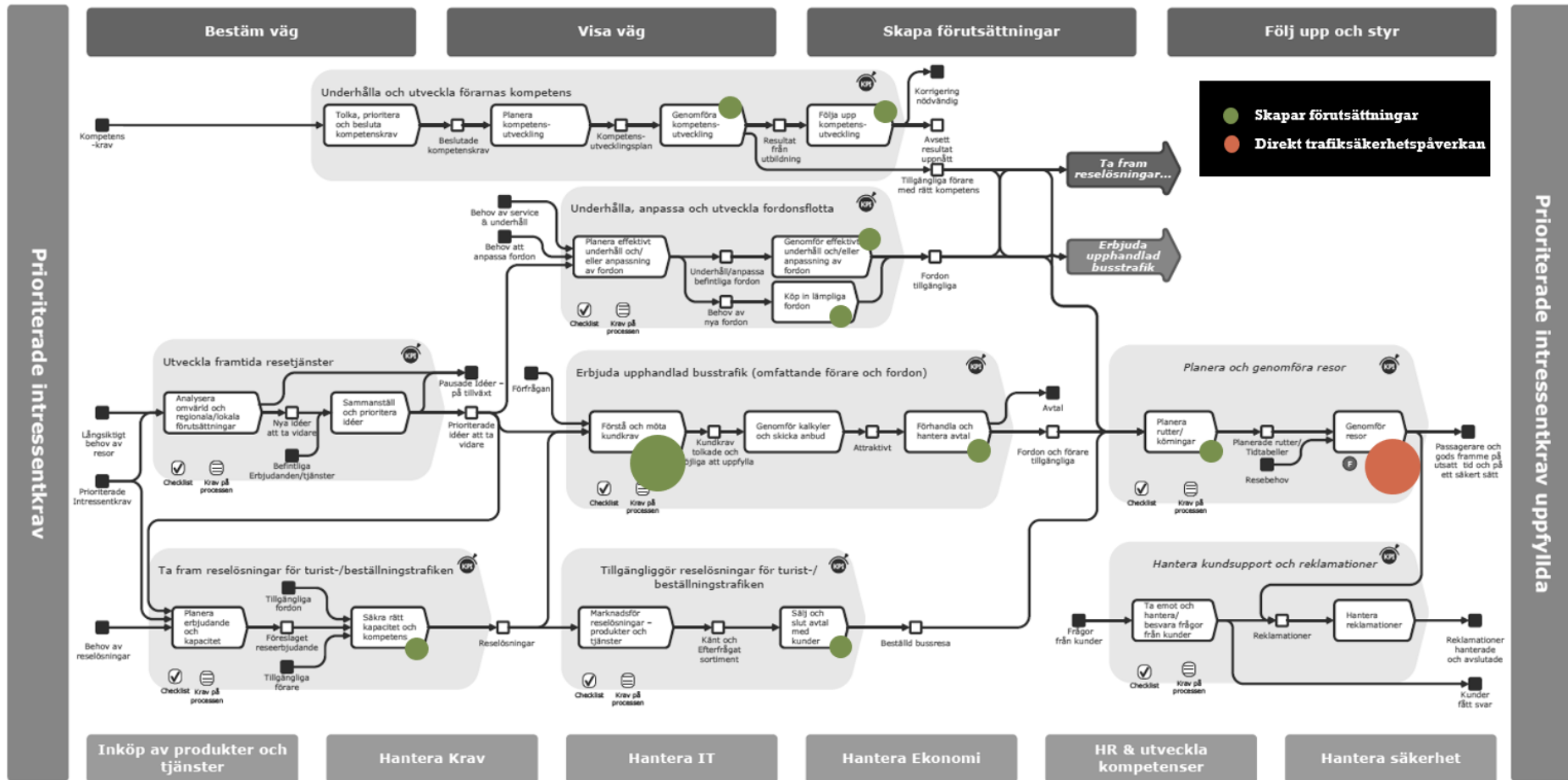


### Exemplet Bussbolaget AB

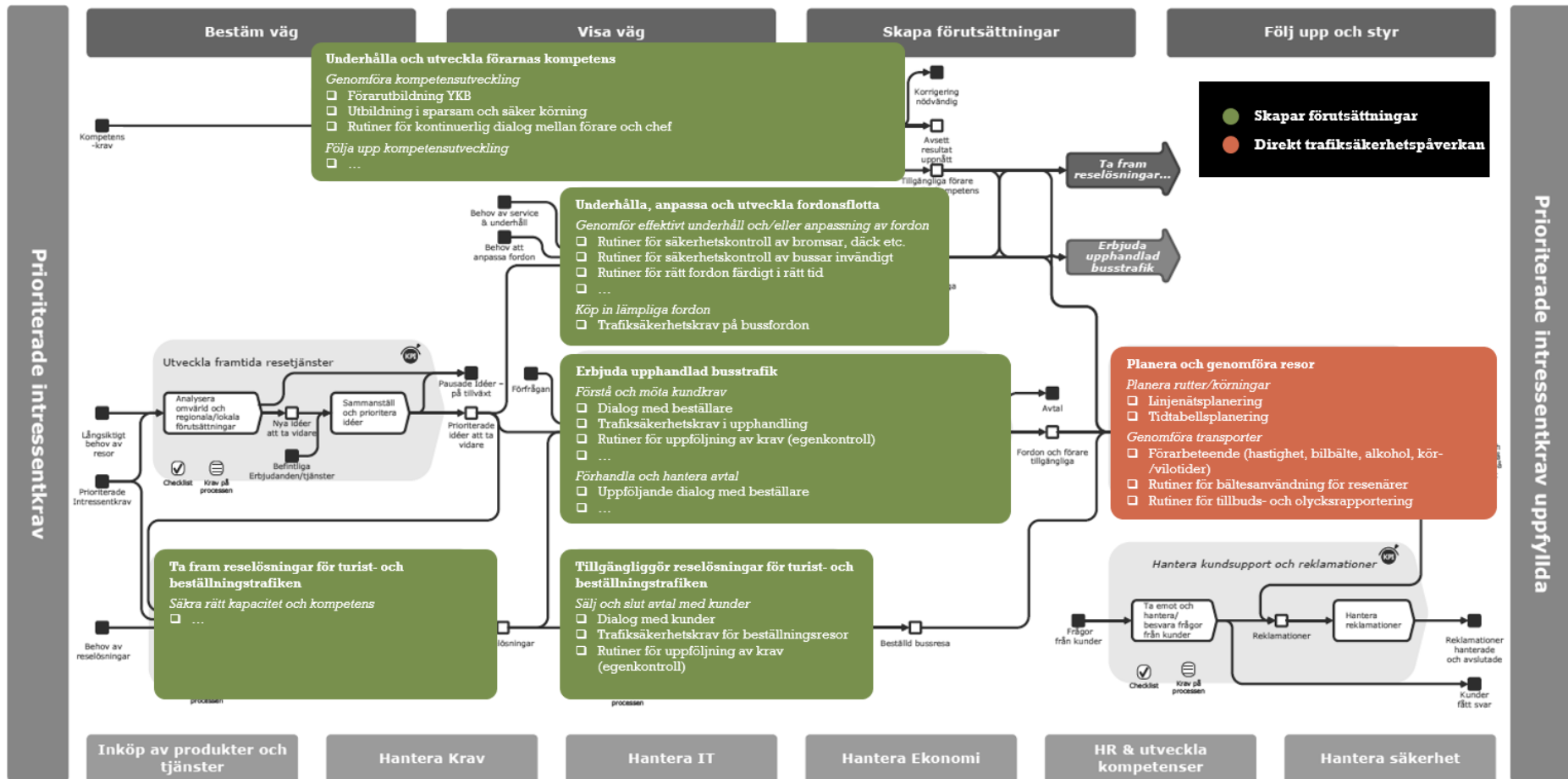
Bussbolaget AB säljer tjänster som innebär att köra resenärer från A till B. Företaget har anställda förare och innehar olika fordon passande för olika ändamål. Företaget levererar både tjänster inom den upphandlade trafiken (linjebuss) och kommersiell trafik (turist- och beställningstrafik).



**Bussbolaget AB:** Företagets värdekedja omsatt till en huvudprocesskarta kan se ut enligt följande. Trafiksäkerhetspåverkan kan identifieras i flera av delarna i värdekedjan (röda cirklar där storleken anger omfattningen av trafiksäkerhetspåverkan från liten till stor). I flera delar skapas också förutsättningar för att minska verksamhetens trafiksäkerhetspåverkan (gröna cirklar).



**Bussbolaget AB: Exempel på insatser för att minska verksamhetens trafiksäkerhetspåverkan kan pekas ut enligt följande.**



## Sammantaget om trafiksäkerhetspotentialen ur ett verksamhetsperspektiv

Det första steget för att minska sin negativa trafiksäkerhetspåverkan för en verksamhet är att skapa sig en bild av var i värdekedjan som verksamheten har sin transportgenerering – genom egna transporter eller transporter (eller varor) som köps in. För det sistnämnda krävs också en kartläggning av leverantörerna – eller snarare leverantörskedjan eftersom det ofta är fråga om en kedja som omfattar företag/leverantörer i flera led.

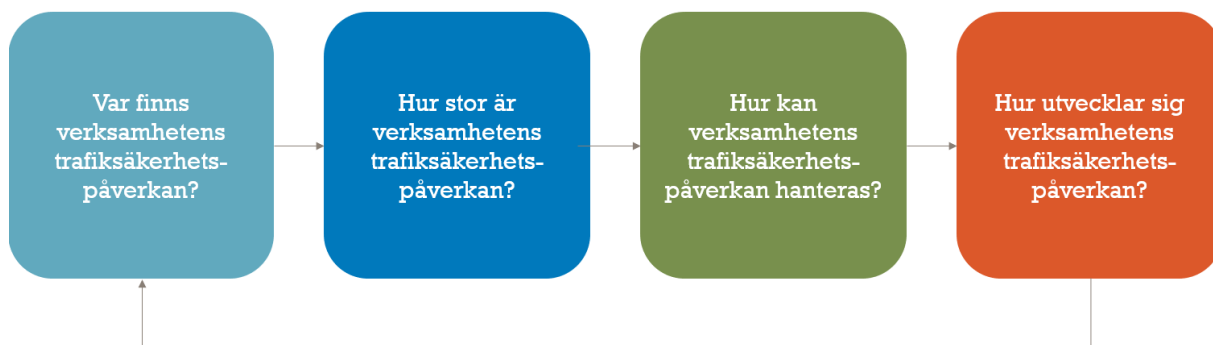
Utifrån insikt om var verksamhetens trafiksäkerhetspåverkan finns, kan denna mätas med indikatorer. Dessa kan utgöras av utfallsindikatorer (antal tillbud, olyckor eller skadade personer) eller tillståndsindikatorer (till exempel andel körda kilometer inom gällande hastighetsgräns, andel bältade resenärer, andel fordon som uppfyller trafiksäkerhetskrav).

Genom att systematiskt samla in uppgifter om antal olyckor i sin värdekedja (i så många led som möjligt i leverantörskedjan) kan man få en bild av verksamhetens trafiksäkerhetspåverkan – eller ”trafiksäkerhetsavtryck” för att använda samma term som verktyg som nämns i avsnitt 2.4. Detta handlar om att finna sätt att samla uppgifter om olyckor som redan finns hos företaget och företagets leverantörer, uppgifter som i regel ska finnas i enlighet med arbetsmiljölagstiftningen.

I de två exempel som beskrivs ovan visas i vilka huvudprocesser (delar i en värdekedja) som trafiksäkerhetspåverkan kan antas finnas för ett varuproducerande företag (Trävaror AB) respektive tjänsteproducerande företag (Bussbolaget AB). Ambitionen med dessa exempel är att ge en fingervisning om var det finns en trafiksäkerhetspåverkan, liten eller stor.

Genom att veta var verksamhetens betydande trafiksäkerhetspåverkan finns kan lämpliga insatser genomföras för att öka trafiksäkerheten för medarbetare, kunder, leverantörer och tredje part utifrån var rådigheten är som störst.

En viktig del i ett systematiskt arbete är också att regelbundet följa upp utvecklingen för verksamhetens trafiksäkerhetspåverkan och de insatser som görs och återkoppla resultatet till verksamheten. Detta kan sammanfattas i följande bild:



Figur 21. Schematisk bild över en verksamhets arbete med sin trafiksäkerhetspåverkan.



Några exempel på insatser för ökad trafiksäkerhet för de två exempelföretagen, Trävaror AB och Bussbolaget AB, är följande:

- ▷ Rutiner för tillbuds- och olycksrapportering
- ▷ Rutiner för kontinuerlig dialog mellan förare och chef
- ▷ Yrkeskompetensbevis (YKB) – grundutbildning och fortbildning
- ▷ Utbildning i sparsam och säker körning
- ▷ Val av transportsätt
- ▷ Trafiksäkerhetskrav vid val/inköp av fordon inklusive förarstödsystem
- ▷ Ruttplanering/-optimering
- ▷ Förarbeteende (hastighet, bilbälte, alkohol, kör-/vilotider etc.)
- ▷ Säker lastning
- ▷ Rutiner för bältesanvändning för resenärer

För inköp och upphandling av transporter nämns följande insatser:

- ▷ Dialog med leverantörer
- ▷ Trafiksäkerhetskrav i upphandling
- ▷ Rutiner för uppföljning av krav
- ▷ Uppföljande dialog med leverantörer

Exempelföretagen ovan, Trävaror AB och Bussbolaget AB, genererar en betydande mängd transporter. Tidigare studier visar att även tjänsteresorna kan vara omfattande hos företag, men att dessa sällan fångas genom företagets hållbarhetsarbete-/redovisning som i regel har fokus på transporter. Man kan anta att det finns en viss mängd tjänsteresor kopplat till flera av processerna för de två exempelföretagen. Det finns dock andra exempel på verksamheter som genererar tjänsteresor i större utsträckning, till exempel ett hemtjänstföretag eller städföretag, som skulle kunna tjäna som relevant exempel för tjänsteresorna. Principen för att kartlägga trafiksäkerhetspåverkan i sin värdekedja är dock densamma.

Sammanfattningsvis kan vi något förenklat säga att alla verksamheter bygger på att hantera olika prioriterade krav. Per definition kommer några av dessa krav vara motstridiga, det är därför av väsentlig betydelse att en verksamhet bygger en förmåga inom kravhantering, och dessutom kopplar ihop uppdrag med mål, krav, strategier och nödvändiga förmågor utifrån vars och ens situation.

## 5. Slutsatser och rekommendationer

Detta kapitel presenterar slutsatserna från studien och de huvudsakliga möjliggörarna för en integrering av trafiksäkerhet som en del i hållbarhetsarbete och -redovisning. Möjliggörarna har identifierats genom intervjustudien och genomgången av litteraturen och har sedan vidareutvecklats och konkretiserats. Rekommendationer för fortsatt arbete ges också.

### 5.1. Slutsatserna från studien

#### Verksamheter i olika branscher påverkar trafiksäkerheten

De allra flesta verksamheter genererar resor och transporter och påverkar trafiksäkerheten för såväl medarbetare och de närmsta intressenterna som för samhället i stort (tredje part). Verksamheter med särskilt stor trafiksäkerhetspåverkan är *transportföretagen*, det vill säga de företag som säljer transporter, till exempel lastbilsåkerier, bussföretag, taxiföretag och budfirmor. Lastbilsåkerier har stor inblandning i dödsolyckor i vägtrafiken och taxitrafiken uppvisar sämst hastighetsefterlevnad bland yrkestrafikanterna, enligt tidigare studier.

Många verksamheter genererar resor och transporter utan att vara transportföretag. Det finns flera exempel på företag utanför transportbranschen som utför godstransporter i egen regi med sina egna fordon och förare. I företag inom exempelvis bygg och anläggning, servicebranschen, hemtjänsten och hemsjukvården gör medarbetarna en stor mängd resor i tjänsten mellan arbetsställen. För dessa resor och 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, tjänster och entreprenader som innebär transporter eller genererar resor. På så vis påverkas trafiksäkerheten. Genom att ställa trafiksäkerhetskrav vid inköp och upphandling har *transportköparna* möjlighet att påverka fordonsval och leverantörernas sätt att köra.

#### Hållbarhetsarbete relevant sammanhang för många företag

Beroende på typ av verksamhet blir olika sammanhang relevanta för att arbeta med trafiksäkerhet. I rapporten beskrivs några sådana sammanhang: krav vid inköp och upphandling av transporter, systematiskt trafiksäkerhetsarbete, policy och riktlinjer för tjänsteresor och systematiskt arbetsmiljöarbete.

Hållbarhetsarbete och -redovisning är ett relevant sammanhang för alla företag som har trafiksäkerhet som en väsentlig hållbarhetsfråga genom att verksamheten genererar resor och transporter. Det gäller särskilt företag som måste hållbarhetsredovisa enligt årsredovisningslagen, men också de som bedriver hållbarhetsarbete och tar fram årlig redovisning utan att vara skyldiga att göra så enligt lag.

Integreringen av trafiksäkerhet i hållbarhetsarbete/-redovisning möjliggör att de synergier som finns mellan trafiksäkerhet och andra hållbarhetsmål fångas. Man undviker såväl

suboptimering som ”dubbelarbete” genom att ”koppla på” trafiksäkerhet i det man redan gör. Att integrera trafiksäkerhet i hållbarhetsarbete och -redovisning blir ytterligare incitament att arbeta med trafiksäkerhet och bidrar också till att lyfta upp trafiksäkerhet på ledningsnivå tillsammans med företagets andra väsentliga hållbarhetsfrågor.

### Synen på trafiksäkerhet som hållbarhetsfråga

I den här studien har intervjuer gjorts med 22 verksamheter (företag, organisationer och myndigheter) från tre huvudsakliga kategorier: (1) transportföretag, (2) företag som säljer/tillverkar säkerhetsrelaterade produkter och tjänster respektive (3) övriga företag. Granskning har också gjorts av 23 företags hållbarhetsredovisningar för 2020.

#### *Få ser trafiksäkerhet som en hållbarhetsfråga*

I intervjusamtalen är det tydligt att många företag inte ser på trafiksäkerhet som en hållbarhetsfråga. Inte i början under samtalen i alla fall, men efter lite resonering kan de flesta ändå (inte alla) tänka sig att trafiksäkerhet, i egenskap av att vara delmål 3.6 i Agenda 2030, ändå är en del i hållbarheten. Det tyder på att synen på trafiksäkerhet som en hållbarhetsfråga, och möjligheten att integrera trafiksäkerhet i hållbarhetsarbete och -redovisning, till stor del är en fråga om kommunikation.

#### *Transportföretagen visar vägen*

För de intervjuade transportföretagen ligger det närmare till hands att se trafiksäkerhet som en hållbarhetsfråga och därmed också att integrera trafiksäkerhet i sitt hållbarhetsarbete och -redovisning. Det finns exempel på transportföretag som inkluderar sitt trafiksäkerhetsarbete i de hållbarhetsredovisningar som studerats, till exempel Schenker och Närke Frakt redovisar relativt utförligt hur de arbetar med sin trafiksäkerhetspåverkan. Det finns också exempel på transportföretag som inte alls behandlar trafiksäkerhet i hållbarhetsredovisningen.

Inom transportbranschen ser åkeriföretagen ut att ha kommit längre än andra transportföretag när det gäller att integrera trafiksäkerhet i hållbarhetssammanhanget. Det kan bero på att branschorganisationen Sveriges Åkeriföretag sedan länge har arbetat samlat med trafiksäkerhet, arbetsmiljö och klimat genom Fair Transport. Såväl i åkeribranschen som i andra branscher är inte trafiksäkerhet den hållbarhetsfråga som är mest i fokus – det är istället klimatfrågan. Samtidigt är det många som lyfter fram att klimat- och trafiksäkerhetsfrågor går hand i hand med varandra och att man till viss del får ”trafiksäkerhet på köpet” när man arbetar med insatser för mer klimatsmarta godstransporter.

#### *Positiv och negativ trafiksäkerhetspåverkan*

Utöver transportföretagen ser även de företag som tillverkar/säljer säkerhetsrelaterade produkter trafiksäkerhet som en hållbarhetsfråga. Dessa företag lyfter främst fram sin positiva trafiksäkerhetspåverkan genom sina produkter, men kan också resonera om sin negativa trafiksäkerhetspåverkan genom verksamhetens produktion och logistik.

### *Fokus på arbetsmiljö i byggföretagen*

Den huvudsakliga ingången för byggföretag att arbeta med sin trafiksäkerhetspåvekan är genom arbetsmiljöarbetet. För byggföretag ligger det nära till hands att prata om säkerhet på vägarbetsplatser och om byggarbetares risk att bli påkörda av andra trafikanter. När det gäller egen trafiksäkerhetspåverkan var fokus i intervjusamtalen framförallt på fordonssäkerhet genom att branschen alltmer uppmärksammat att hantverksbilar har sämre krocksäkerhet än personbilar. Fokus var också på säker lastning av fordonen. På vilket sätt resorna och transporterna även påverkar tredje part nämndes, men var mindre i fokus i samtalen med byggbranschens representanter.

### **Drivkrafter för att arbeta med trafiksäkerhet**

Drivkrafterna för att verksamheter ska arbeta med trafiksäkerhet som en del i hållbarhetsarbete och hållbarhetsredovisning kan utgöras av den styrning som kan komma från andra aktörer (externa drivkrafter) eller av företagens egna incitament för att åstadkomma trafiksäkerhetsförbättringar (interna drivkrafter).

Andra aktörers *kravställande* är en grundläggande drivkraft., det vill säga att det finns en tydlig efterfrågan hos kunder/beställare på trafiksäkerhet och på trafiksäkerhet som en del i ett hållbarhetssammanhang. Kravställande som drivkraft lyfts fram av otaliga studier. Det finns en outnyttjad trafiksäkerhetspotential genom kravställandet vid inköp och upphandling av transporter, visar litteraturgenomgången. Även flera intervjupersoner i den här studien menar att det är i kravställandet man bör börja. Att det finns en tydlig efterfrågan på trafiksäkerhet från kunder/beställare, där krav både ställs och följs upp, är den i särklass viktigaste drivkraften för verksamheterna att arbeta med trafiksäkerhet. Kravställandet behandlas vidare i avsnitt 5.3 nedan.

Genom att lyfta in trafiksäkerhet i hållbarhetsarbete/-redovisning så utgår man tydligare från och drar nytta av de positiva synergier som finns mellan trafiksäkerhet och andra hållbarhetsmål. Synliggörande av synergier kan bidra till att lyfta upp trafiksäkerhetsfrågan högre på agendan hos verksamheterna. Även i tidigare studier lyfts en *hållbarhetspaketering* fram som en viktig drivkraft. Att arbeta med trafiksäkerhet, miljö och arbetsmiljö ger i regel också en ekonomisk besparing. Integrering av trafiksäkerhet i hållbarhetsarbete/-redovisning är också ett ytterligare ett sätt att få upp trafiksäkerhetsfrågan på bordet på ledningsnivå i företagen – för att få till ett *ledarskap* för trafiksäkerhetsfrågan som lyfts fram som en viktig framgångsfaktor i många studier.

I slutändan handlar drivkrafterna för trafiksäkerhet som hållbarhetsfråga om *affärsnytta*. Affärsnytta genom att verksamhetens trafiksäkerhets- och hållbarhetsarbete svarar mot kundkrav och att hållbarhetspaketering ger en ekonomisk besparing, stärker varumärke och att verksamheten uppfattas som en attraktiv arbetsgivare, och så vidare.

## 5.2. Möjliggörarna för integrering av trafiksäkerhet i hållbarhetsarbete

### Lagar, standarder och verktyg

För företag i många branscher krävs insatser för att hållbarhetschefer och personer som arbetar med företagets transporter ska börja se trafiksäkerhet som en hållbarhetsfråga. Det som krävs för att integrera trafiksäkerhet i hållbarhetsarbete och -redovisning är för det första att trafiksäkerhet finns med i *GRI och andra standarder för hållbarhetsredovisning*. Detta nämns av flera av intervjupersonerna. Det kan argumenteras för att trafiksäkerhetsrisker är en arbetsmiljöfråga och att trafiksäkerhet därmed är en del av det som i GRI kallas OHS (Occupational Health and Safety). Samtidigt är det få av studerade hållbarhetsredovisningar som lyfter in trafiksäkerhetsrisker i OHS och därmed kan det behöva förtydligas att trafiksäkerhet också bör vara med. Tidigare studier visar också att det behövs en bättre integrering av trafiksäkerhetsrisker i arbetsmiljöarbetet.

Att det också ställs krav i *årsredovisningslagen* på att årliga hållbarhetsrapporter också innehåller trafiksäkerhet är ytterligare en drivkraft som nämns av intervjupersonerna. Precis som för standarderna (som exempelvis GRI) kan man återigen argumentera för att trafiksäkerhet redan kan ingå enligt lagtexten men det kan behöva förtydligas.

Det behövs *stöd/verktyg* för att mäta och följa upp verksamhetens trafiksäkerhetspåverkan och för att integrera i hållbarhetsarbete/-redovisning och för detta pågår utvecklingsprojekt, till exempel FIA Road Safety Index. Därutöver kan det även behövas anpassat stöd för olika typer av verksamheter i olika branscher.

### Kommunicera trafiksäkerhet som en hållbarhetsfråga

Att verka för en integrering av trafiksäkerhet i hållbarhetsarbete och -redovisning är till stor del en kommunikativ och pedagogisk uppgift. Kommunikativ i betydelsen att trafiksäkerhet behöver kommuniceras som en hållbarhetsfråga och som en del i Agenda 2030. Pedagogisk i betydelsen att underlätta förståelsen för den trafiksäkerhetspåverkan en verksamhet har i sin värdekedja och hur denna påverkan kan mätas och följas upp (till exempel genom stöd/verktyg som nämns ovan).

Medvetenheten om trafiksäkerhet som hållbarhetsfråga behöver stärkas och då krävs kommunikationsinsatser riktade till företagsledning och företagets hållbarhetschefer. Denna typ av kommunikationsinsatser görs redan till viss del inom Trafikverkets uppdrag leda samverkan inom trafiksäkerhet, till exempel genom uppropet hållbara hastigheter. Det är också viktigt att få med sig andra myndigheter (statliga myndigheter, regioner och kommuner) och branschorganisationer så att dessa kan vara ambassadörer för trafiksäkerhet som hållbarhetsfråga.

### Synliggöra synergier

Ur både samhälls- och verksamhetsperspektiv finns tydliga positiva synergier mellan trafiksäkerhet och andra hållbarhetsaspekter. Många intervjupersoner talar om en positiv växelverkan mellan ekologisk, ekonomisk och social hållbarhet. De flesta av de intervjuade

verksamheterna menar att i ett arbete med klimatsmarta transporter, genom exempelvis bränslesnål körning, kan man i regel också uppvisa positiva trafiksäkerhetsvinster. Skadekostnader och stress minskar och arbetsmiljön förbättras. Dessa synergier kan i sig utgöra en drivkraft för trafiksäkerhetsarbetet. Integreringen av trafiksäkerhet i hållbarhetsarbete/-redovisning möjliggör att de synergier som finns mellan trafiksäkerhet och andra hållbarhetsmål fångas. För att åstadkomma det är det viktigt att tydliggöra och kommunicera synergier.

### Insikt om verksamhetens trafiksäkerhetspåverkan

Om en verksamhet ska arbeta med sin trafiksäkerhetspåverkan inom ramen för hållbarhetsarbete/-redovisning är det första steget att skapa sig en bild av var i värdekedjan som verksamheten har sin transportgenerering och därmed sin trafiksäkerhetspåverkan. Denna påverkan kan ske genom egna resor eller transporter eller genom transporter (eller varor, tjänster och entreprenader) som köps in genom leverantörer (ofta i flera led). Utifrån insikt om var verksamhetens trafiksäkerhetspåverkan finns, kan denna mätas med indikatorer och lämpliga insatser kan genomföras för att öka trafiksäkerheten för medarbetare, kunder, leverantörer och tredje part utifrån var rådigheten är som störst. En viktig del i alla former av systematiskt arbete är också att regelbundet följa upp utvecklingen för verksamhetens trafiksäkerhetspåverkan och de insatser som görs och återkoppla resultatet till verksamheten.

### Kravställandet är grunden – men stöd behövs

Kravställandet är grunden i att arbeta med sin trafiksäkerhetspåverkan inom ramen för hållbarhetsarbete och -redovisning. Det kan handla om att ställa interna trafiksäkerhetskrav på verksamhetens olika processer, men också om att ställa krav på leverantörer. I frågan om att mäta och följa upp sin trafiksäkerhetspåverkan som verksamhet måste krav ställas på leverantörer om att rapportera efterfrågade indikatorer (till exempel olyckor).

Det är tydligt från såväl litteraturgenomgången som intervjustudien att det generellt finns en outnyttjad trafiksäkerhetspotential genom kravställandet vid inköp och upphandling av transporter. Att det finns en tydlig efterfrågan på trafiksäkerhet från kunder/beställare, och på trafiksäkerhet som en del i hållbarheten, är den i särklass viktigaste drivkraften, lyfter i princip samtliga intervjuade verksamheter fram.

Möjlighet finns att ställa krav på transporten i sig, men varor som köps in medför i regel också en transport. Inte sällan ingår transporten i varuköpet och det är svårt att krävställa transporten särskilt. Offentliga myndigheter köper också ofta tjänster eller entreprenader som innebär transporter eller resor, och för dessa finns generellt en outnyttjad möjlighet att krävställa vad gäller trafiksäkerhet.

Många intervjupersoner menar att *offentliga aktörer* generellt är dåliga på att ställa krav och att kraven dessutom sällan följs upp. Det innebär att företag som arbetar aktivt med trafiksäkerhet inte blir premierade för det och att transportköparna missar möjligheten att driva på trafiksäkerhetsutvecklingen. Kravställandet tycks generellt ha kommit längre på miljösidan. För offentliga aktörer finns en förväntan om att ta ansvar och vara föredöme,

men offentliga aktörer ska också utifrån de lagar<sup>16</sup> som styr offentlig upphandling verka för att samhällseliga mål avseende exempelvis hållbarhet nås. Vid köp av gods- och persontransporter finns dessutom ett *beställansvar* som innebär att aktörer som köper transporter kan straffas om yrkesmässig trafik bedrivits utan yrkestrafiktillstånd.<sup>17</sup>

Även *privata transportköpare* har möjlighet att påverka trafiksäkerhetsutvecklingen genom sitt kravställande, både inom och utanför Sverige genom att de verkar på en global marknad. Flera av de intervjuade företagen som är transportköpare ställer också krav, men det varierar hur skarpa kraven är. Kraven är formulerade för att passa för många olika marknader, länder och inköpsområden. Det kan innebära formuleringar i stil med att ”leverantören ska följa aktuella lagar och regler”. Det blir i praktiken vagt och sannolikt inte verkningfullt.

Det behövs således sannolikt stöd för kravställandet när det gäller trafiksäkerhet för såväl offentliga myndigheter som privata transportköpare – även då även för uppföljning av kraven som sällan görs med tillräcklig systematik. Även vikten av dialog med transportleverantörerna för att tillsammans skapa förändring lyfts fram i några intervjuer.

### 5.3. Rekommendationer om fortsatt arbete

#### Intervjustudien kan ligga till grund för en kvantitativ studie

De skillnader mellan verksamheter i olika branscher som lyfts fram i rapporten ska ses som tendenser. Det går inte utifrån intervjuunderlaget att generalisera för en hel bransch, och det har inte heller varit ambitionen med intervjustudien. Syftet har varit att utforska nuläge, behov och drivkrafter hos verksamheter generellt och för olika typer av verksamheter.

Det skulle vara intressant att i fortsatt arbete genomföra en kvantitativ enkätundersökning bland en större mängd företag i olika branscher för att kunna uttala sig om skillnader mellan branscher och generalisera. Detta valdes bort inom ramen för denna studie då vi av tidigare erfarenhet vet att det är svårt att nå ut och få svar på enkäter riktade till privata företag. Med hjälp av resultaten från intervjustudien finns goda möjligheter att utforma en relevant enkätundersökning riktad till verksamheter i olika branscher. Denna sprids med fördel genom olika branschorganisationer.

#### Data- och statistikunderlag för trafiksäkerhetspåverkan

Det finns behov av underlag för arbetet med verksameters trafiksäkerhetspåverkan. Till exempel är det svårt att säga hur olycksdrabbade olika branscher är. Det finns en del underlag från Folksam:s studier av dödsolyckorna i vägtrafiken och från Arbetsmiljöverkets statistik om tillbud och olycksfall i arbetet. För fortsatt arbete kan det vara relevant att fördjupa sig mer i hur representerade olika branscher är bland dödsolyckor och också för olyckor med

<sup>16</sup> Till exempel lagen om offentlig upphandling (LOU) och lagen om upphandling inom områdena vatten, energi, transporter och posttjänster (LUF). Läs mer om offentlig upphandling här: <https://www.upphandlingsmyndigheten.se/regler-och-lagstiftning/om-regler-for-upphandling/>

<sup>17</sup> <https://www.transportstyrelsen.se/sv/vagtrafik/Yrkestrafik/Bestallansvar/>



allvarliga personskador. För dödsolyckor finns Trafikverkets djupstudiematerial att utgå från, men det finns inte motsvarande för allvarliga personskador. Det kan vara intressanta att titta närmare på olyckor (dödade och allvarligt skadade personer) som skett inom ett geografiskt avgränsat område, till exempel för en kommun. Det kan också vara relevant att använda försäkringsdata där det i regel finns uppgifter om samtliga parter i olyckan.

Det är också svårt att säga hur mycket resor som genereras från olika branscher. Det finns uppgifter att tillgå om gods- och persontransporter i Sverige (yrkestrafiken). Däremot är det svårt att hitta uppgifter om hur mycket resor i tjänsten som görs. Vanliga resvaneundersökningar avser i regel arbetsresor och i vissa fall en del av tjänsteresandet. För företag i exempelvis bygg- och servicebranschen som dagligen kör mellan arbetsställen finns det, till vår kännedom, inga uppgifter. Uppgifter finns, till exempel genom bilprovningen, men sannolikt inte samlat och tillgängligt. Det kan vara relevant för fortsatt arbete att undersöka hur uppgifter om resor i tjänsten för verksamheter i olika branscher kan inhämtas.

### Undersöka yrkestrafiktillstånd som möjliggörare

Några av de möjliggörare som diskuteras i avsnitt 5.2 är relevanta att undersöka vidare. Ett exempel är det vid köp av gods- och persontransporter finns ett beställansvar som innebär att aktörer som köper transporter kan straffas om yrkesmässig trafik bedrivits utan yrkestrafiktillstånd. Prövning av yrkestrafiktillstånd görs av Transportstyrelsen. I vilken utsträckning det i prövningen är möjligt att beakta verksamhetens trafiksäkerhetsarbete har inte undersökts i denna studie. Inom flyg och järnväg finns till exempel krav på säkerhetsledningssystem, medan motsvarande krav sannolikt inte finns på vägsidan. Detta är en intressant möjlighet för fortsatt arbete att studera.

### Fortsätta att utforska trafiksäkerhetspåverkan tillsammans med olika typer av verksamheter

För fortsatt arbete är det intressant att tillsammans med olika typer av verksamheter utforska vidare hur trafiksäkerhetspåverkan kan hanteras inom sammanhang av relevans för verksamheten. Det är då intressant att fokusera på olika typer av verksamheter: transportföretag, transportköpare, företag med egna transporter, företag med stor mängd resor i tjänsten, och så vidare. För samtliga typer är hållbarhetsarbete/-redovisning ett relevant sammanhang. Ett sådant arbete kan ha som syfte att kunna visa på exempel för andra verksamheter att hitta stöd och inspiration från.

### Säkerhetskultur – exempel och framgångsfaktorer

Vår studie har fokus på förutsättningar för att integrera trafiksäkerhet i hållbarhetsarbete och hållbarhetsredovisning, vilket för upp trafiksäkerhetsfrågan på ledningsnivå i företagen. Det är också viktigt att trafiksäkerhetsfrågan genomsyrar verksamheten – att frågan inte stannar i policys utan även omsätts till handling. En av intervjupersoner uttryckte detta som att ”få in trafiksäkerheten i vårt DNA” och talade om vikten av att arbeta med sin säkerhetskultur.

I fortsatt arbete är det relevantt att genomföra fallstudier i några exempel på företag som arbetar aktivt med systematiskt arbetssätt för ökad trafiksäkerhet och med sin säkerhetskultur. Syftet kan vara att ta fram exempel och framgångsfaktorer för andra att inspireras av. En studie om säkerhetskulturer i bussbolag har redan gjorts av Stave med flera (2021) samt om hastighetsefterlevnad i taxitrafiken av Vadeby med flera (2019) vilket kan utgöra en del av utgångspunkterna.

### Direkt och indirekt trafiksäkerhetspåverkan

Verksamheter har en direkt trafiksäkerhetspåverkan genom sina resor och transporter utifrån exempelvis mängden resor och transporter och i vilka miljöerna som dessa görs (exponering) liksom utifrån sättet som transporterna framförs (till exempel hastighetsefterlevnad). Genom att verksamheter står för en betydande andel av trafiken på vägarna kan resorna och transporterna också ha en indirekt trafiksäkerhetspåverkan genom att påverka trafikrytmen (medelhastigheten) för alla andra trafikanter. Man kan även argumentera för att medarbetare som uppmuntras och stöttas till god hastighetsefterlevnad på arbetet, sannolikt tar med sig detta beteende vid privata resor.

Fortsatt forskning kan handla om att studera vilken indirekt trafiksäkerhetspåverkan som verksamheterna har genom sin påverkan på trafikrytmen och andra trafikanters hastighetsefterlevnad och/eller studera om man tar med sig beteenden från sin arbetsplats till privata resor. En sådan studie kan vara möjlig att genomföra i samband med de studier som föreslås ovan med verksamheter, till exempel om säkerhetskulturer.

## Referenser

Andersson, M., Vedung, E. (2005). Länkar i beställarkedjan: En implementerings- och utvärderingsstudie om kvalitetssäkring av upphandlade busstransporter i tre län. Cajoma Consulting & Uppsala universitet, Institutet för bostads- och urbanforskning och Statsvetenskapliga institutionen.

Andersson, M., Vedung, E. (2008). Drivkrafter för trafiksäkra transporter. Cajoma Consulting.

Afry och FIA (2020). FIA Road Safety Index – Feasibility Study. FIA Road Safety Grant Programme, 2020-07-03.

Arbetsmiljöverket (2017). Olycksförebyggande åtgärder för arbetstagare som arbetar på eller vid väg: Resultatet av ett regeringsuppdrag att kartlägga risker och föreslå förebyggande åtgärder. Arbetsmiljöverkets beteckning: 2016/009242.

Arbetsmiljöverket. (2021). Arbetsolyckor med dödlig utgång – En jämförelse av antalet dödsolyckor i arbete under åren 2011–2020.

Atterlord, N.K. (2013). Framgångsfaktorer för etablering av ledningssystem-standarderna ISO 14001 och ISO 39001. Examensarbete från Linnéuniversitet, Miljöanalytikerprogrammet.

Axelsson, A. (2019). Yrkestrafikens hastighetsefterlevnad 2019. Folksam Forskning.

Classon, A., Sahlqvist N. (2013). Ledningssystem för trafiksäkerhet - lokalisering av framgångsfaktorer för spridning av ledningssystemet ISO 39001. Examensarbete från KTH Industriell teknik och management, Tillämpad maskinteknik.

ETSC (2015). Reducing road risk at work through procurement. European Transport Safety Council.

ETSC (2020). How to improve the safety of goods vehicles in the EU? PIN Flash Report 39. European Transport Safety Council.

Folksam Forskning (2022). Mätning av yrkestrafikens hastighetsefterlevnad 2022.

Habibovic, A., Amanuel, M. och Chen, L. (2019). Teknikstöd för hastighetsefterlevnad hos yrkestrafiken. RISE Research Institute of Sweden.

Hjälmdahl, M., Willstrand, T. med flera (2022). Trafiksäkerhetsavtryck: Om hur en kommun kan arbeta för att förbättra sin trafiksäkerhet. Ett samverkansprojekt mellan Sweco, Safer, DuWill, NTF, Göteborgs Stad och Partille kommun.

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.

Hyllenius, P., Neergaard, K., Lindberg, J., Modig, K. (2003). Trafiksäkerhetsarbete inom företag med tunga transporter. Trivector Rapport 2003:26. Lund, Sverige: Trivector Traffic AB.

Hysing, E. (2019). Responsibilization: The case of road safety governance. *Regulation & Governance* 15 (2): 356-369. <https://doi.org/10.1111/rego.12288>

Hysing, E. (2020). Designing collaborative governance that is fit for purpose: theorising policy support and voluntary action for road safety in Sweden. *Journal of Public Policy*, <https://doi.org/10.1017/S0143814X2000029X>

Jarlegård, H., Lacombe, B. (2021). Styrdokument som verktyg för att öka trafiksäkerheten. Examensarbete inom Samhällsbyggnad avancerad nivå 30 hp. KTH, Skolan för arkitektur och samhällsbyggnad.

Kullgren, A. (2022). Yrkestrafikens hastighetsefterlevnad: 5088 mätningar på vägar i Stockholm och Uppsala under våren 2022. Presentation på Tylösandsseminariet 2022. <https://www.mhf.se/presentationer-2022/>.

Kullgren, A., Stigson, H., Ydenius, A. med flera (2022). Värdekedjor i dödsolyckor 2019. Presentation på Tylösandsseminariet 2022. <https://www.mhf.se/presentationer-2022/>

Lindberg, J., Söderström, L., Nilsson, A., Linderholm, L. (2004). Analys och revision av kommuners trafiksäkerhetsarbete: Huvudrapport. Trivector Rapport 2004:2. Stockholm, Sverige: Trivector Traffic AB.

Mattsson K. (2013). ISO 39001: Hur kan den tillämpas av kommunal väghållare: Trafikkontoret Göteborgs stad – ett pilotfall. Sweco.

Nævestad, T. O., Phillips, R. O., Elvebakk, B. (2015). Traffic accidents triggered by drivers at work – A survey and analysis of contributing factors. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour* 34(2015): 94–107.

Nævestad, T. O., Elvebakk, B., Phillips, R. O. (2018a). The safety ladder: developing an evidence-based safety management strategy for small road transport companies. *Transport reviews*, 38(3), 372–393.

Nævestad, T.-O, Phillips, R.O., Storesund Hesjevoll, I. (2018b). How can we improve safety culture in transport organizations? A review of interventions, effects and influencing factors in *Transportation Research Part F: Psychology and Behaviour*. 54, 28–46.

NTF (2018). ISO 39001 – Certifiering i trafiksäkerhet: Intervjuer med gods- och persontransportföretag. NTF Rapport 2018:2.

NTF (2021). Användning av bilbälte 2021: Resultat från NTF:s mätning av bilbältesanvändning. NTF Rapport 2021:6.

Nätverket Schyst resande (2021). Så får vi ett hållbart tjänsteresande: en granskning av svenska företag med internationell verksamhet och produktion. <https://schystresande.se/sida/visa-vagen-till-ett-hallbart-tjansteresande/> (2022-10-03)

Regeringskansliet (1999). 11 punkter för ökad trafiksäkerhet. Promemoria från Näringsdepartementet, 1999-04-09.

SOU 2021:31. Kontroller på väg. Betänkande av utredningen om effektivare kontroller av yrkestrafik på väg.

Stave, C., Vadeby, A., Henriksson, P. (2021). Säkerhetskultur i bussbolag. VTI PM 2021:1. Linköping, Sverige: VTI, Statens väg- och transportforskningsinstitut.

Sveriges Åkeriföretag (2012). Erfarenheter av ledningssystem för trafiksäkerhet och den nya internationella standarden ISO 39001. SÅ rapport 2012.

Stockholm Declaration. Third Global Ministerial Conference on Road Safety: Achieving Global Goals 2030 Stockholm, 19–20 February 2020. <https://www.roadsafetysweden.com/about-the-conference/stockholm-declaration/>

Tingvall, C., Lindstrand, S. (2022). Bilpolicy - hur man kan kombinera trafiksäkerhet och klimatpåverkan samtidigt. Presentation på Transportforum 2022, Linköping.

Trafikverket Publikation 2011:114. Alkolås och ISA för kvalitetssäkring av transporter: Redovisning av enkätundersökning i kommuner och landsting 2010.

Trafikverket Publikation 2019:209. Saving lives beyond 2020: The next steps. Recommendations of the Academic Expert Group for the 3rd Global Ministerial Conference on Road Safety.

Trafikverket Publikation 2021:099. Analys av trafiksäkerhetsutvecklingen 2020: Målstyrning av trafiksäkerhetsarbetet mot etappmålen 2020.

Trafikverket Publikation 2022:093. Analys av trafiksäkerhetsutvecklingen 2021: Målstyrning av trafiksäkerhetsarbetet mot etappmålen 2030.

UN Resolution 74/299. Improving global road safety. <https://undocs.org/en/A/RES/74/299>

Vadeby, A., Silvano, A. P., & Forsman, Å. (2019). Ökad hastighetsefterlevnad hos den organiserade trafiken: En pilotstudie avseende taxi. VTI rapport 1024. Linköping, Sverige: VTI, Statens väg- och transportforskningsinstitut.

Vägverket Publikation 2008:141. Andel transportköpare som ställer miljö- och trafiksäkerhetskrav vid upphandling av transporter.

Vägverket Publikation 2008:142. Andel transportköpare som ställer miljö- och trafiksäkerhetskrav vid upphandling av transporter. Utvärdering och jämförelse av

upphandlingskrav inom miljö och trafiksäkerhet: Case-study på Volvo Logistics, Saab Automobile, DHL och Schenker.

Vägtrafikinspektionen (2004). Trafiksäkerhetens utveckling efter beslutet om nollvisionen 1997 med fokus på 11-punktsprogrammet. TR 80 2004:4.

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

Wennberg, H., Evanth, K., Hyllenius Mattisson, P. (2019b). 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.

# Bilaga 1: Intervjuguide

## Nuläge

- ▷ Viktigaste hållbarhetsfrågorna för er som företag
- ▷ Hur ser ni på er trafiksäkerhetspåverkan som företag?
- ▷ Vilka är era mål/ambitioner när det gäller trafiksäkerhet?
- ▷ Hur arbetar ni med trafiksäkerhet?

## Trafiksäkerhet som en del i hållbarhetsarbetet – frågor riktade till hållbarhetsansvarig

- ▷ Skulle du säga att trafiksäkerhet är en hållbarhetsfråga?
- ▷ Vad tänker du om att integrera trafiksäkerheten i hållbarhetsarbetet? (möjligheter, fördelar, nackdelar)
- ▷ Kan nyckeltal från uppföljningen av kraven på transporter och resor redovisas i hållbarhetsredovisningen?
- ▷ Kan man tänka som för klimatpåverkan och fånga den trafiksäkerhets-påverkan som sker inom de transportkedjor som företaget står för?

## Företagets arbete med trafiksäkerhet – frågor riktade till transport-, inköpsansvarige etc.

- ▷ Hur arbetar ni med trafiksäkerhet?
  - ▷ Om egna fordon, resor och transporter: Arbetar ni med trafiksäkerhetskrav på dessa? Arbetar ni med kvalitetssäkring av era transporter? Systematiskt trafiksäkerhetsarbete?
  - ▷ Om ni köper in fordon, resor och transporter: Ställer ni trafiksäkerhetskrav? Hur följs kraven upp? Är kraven tillräckliga?
- ▷ Är trafiksäkerhetsfrågan en del av arbetsmiljöarbetet?
- ▷ Hur ser ni på trafiksäkerhetspåverkan vad gäller tredje part och samhällsperspektivet?
- ▷ Är trafiksäkerhetspåverkan intressant att följa upp och presentera i hållbarhetsredovisningen? (nyckeltal)

## Drivkrafter, hinder och främjande faktorer

- ▷ Hur skulle er verksamhet kunna lyfta trafiksäkerheten mer och arbeta ännu mer systematiskt med er trafiksäkerhetspåverkan?
- ▷ Vilka är drivkrafterna för att arbeta med trafiksäkerhet?
- ▷ Finns det faktorer som hindrar och försvårar arbetet?
- ▷ Finns det faktorer som främjar och stödjer arbetet?