

Trafiksäkerhet är en hållbarhetsfråga – men hur resonerar företagen?

Trafiksäkerhet är en del i hållbarheten genom Agenda 2030. Vikten av att privata och offentliga aktörer tar sitt ansvar för trafiksäkerheten, och inkluderar trafiksäkerhet i hållbarhetsrapportering, pekas ut i FN-resolusion 74/299 som antogs 2020. I ett forskningsprojekt finansierat av Trafikverket har Trivector undersökt den outnyttjade trafiksäkerhetspotential som finns genom att arbeta med verksamheters trafiksäkerhetspåverkan inom hållbarhetsarbete och hållbarhetsredovisning.



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. Tidigare studier visar att 45 procent av alla dödsolyckor som skedde i vägtrafiken i Sverige 2019 var arbetsrelaterade och att 36 procent var kopplad till en upphandlad transporttjänst. 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.

Få företag ser trafiksäkerhet som en hållbarhetsfråga

I ett forskningsprojekt har Trivector undersökt hur företagen resonerar om trafiksäkerhet som hållbarhetsfråga och om möjligheterna att integrera trafiksäkerhet i hållbarhetsarbete och -redovisning. Intervjuer har gjorts med 22 verksamheter, främst med hållbarhetschefer och transportchefer. Granskning har också gjorts av företagens hållbarhetsredovisningar för 2020.

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, men det finns också exempel på transportföretag som inte alls behandlar trafiksäkerhet i hållbarhetsredovisningen.

De företag som tillverkar/säljer trafiksäkerhetsrelaterade produkter ser också trafiksäkerhet som en hållbarhetsfråga. Dessa företag lyfter främst fram sin positiva trafiksäkerhetspåverkan genom sina produkter, men kan också resonera om verksamhetens negativa trafiksäkerhetspåverkan.

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 att prata om trafiksäkerhet som arbetsmiljöfråga, men då med fokus på vad som sker ”i produktionen” eller ”innanför staketet”. Få arbetar systematiskt med sin trafiksäkerhetspåverkan för tredje part.



Trafiksäkerhet är en hållbarhetsfråga genom delmål 3.6 i Agenda 2030.



Trafiksäkerhet är en förutsättning för mer hållbara städer och samhällen (mål 11). Trafiksäkerhet är en fråga för hållbarhetsarbete/-redovisning och för upphandling (mål 12) samt en fråga för arbetsmiljöarbetet för många verksamheter (mål 8).

Möjliggörare för trafiksäkerhet i hållbarhetsarbete/-redovisning

Det krävs insatser för att hållbarhetschefer, och personer som arbetar med företagens transporter, ska börja se trafiksäkerhet som en hållbarhetsfråga. 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.

Att trafiksäkerhet finns med i **GRI och andra standarder för hållbarhetsredovisning** är en viktig möjliggörare. Trafiksäkerhetsrisker är en arbetsmiljöfråga och bör därmed vara en del av det som kallas OHS (Occupational Health and Safety) i hållbarhetsredovisning. Samtidigt är det få av de studerade hållbarhetsredovisningarna som lyfter in trafiksäkerhetsrisker och det kan behöva förtydligas. 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 kan man argumentera för att trafiksäkerhet redan ingår, men det kan behöva förtydligas.

Det behövs också **stöd/verktyg** för att följa upp verksameters trafiksäkerhetspåverkan och för att integrera i hållbarhetsarbete/-redovisning. För detta pågår utvecklingsprojekt, till exempel genom det som kallas FIA Road Safety Index.

Kravställandet är grunden

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.

Både tidigare studier och vår intervjustudie visar 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 för ett trafiksäkerhetsarbete.

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. Det finns en förväntan på offentliga aktörer på att ta ansvar och vara föredöme, men

offentliga aktörer ska också utifrån de lagar som styr offentlig upphandling verka för att samhällsliga mål avseende exempelvis hållbarhet nås.

Även privata företag 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”, vilket kan vara vagt.

Hållbarhetsarbete som ytterligare en drivkraft för trafiksäkerhet

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 varumärket och att verksamheten uppfattas som en attraktiv arbetsgivare, och så vidare.

Genom att lyfta in trafiksäkerhet i hållbarhetsarbete/ redovisning utgår man tydligare från och affärsnyttan och möjliggör att de positiva 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 till att lyfta upp trafiksäkerhet på ledningsnivå tillsammans med företagets andra väsentliga hållbarhetsfrågor.



Exempel på positiva synergier mellan trafiksäkerhet och andra hållbarhetsaspekter som lyfts fram av intervjupersonerna i studien.

Mer om forskningsprojektet

Forskningsprojektet ”Verksamhetens trafiksäkerhetspåverkan som en del i hållbarhetsarbetet” är finansierad av Trafikverkets FOI-portfölj Planera. Projektet har genomförts av Trivector Traffic AB (Hanna Wennberg, Pernilla Hyllenius Mattisson och Frida Odbacke) tillsammans med Trivector LogiQ AB (Michael Lundgren). Projektet har pågått under perioden 1 juni – 31 oktober 2022.

För mer information, kontakta Hanna Wennberg,
hanna.wennberg@trivector.se, 010-456 56 08