

Verksamheters trafiksäkerhetspåverkan som en del i hållbarhetsarbetet


Presentation av ett pågående FOI-projekt, 2022-06-08

Hanna Wennberg

Trafiksäkerhet som en del i hållbarheten...




DELMÅL 12-6



UPPMUNTRA FÖRETAG ATT TILLÄMPA HÅLLBARA METODER OCH HÅLLBARHETS-REDOVISNING

DELMÅL 12-7



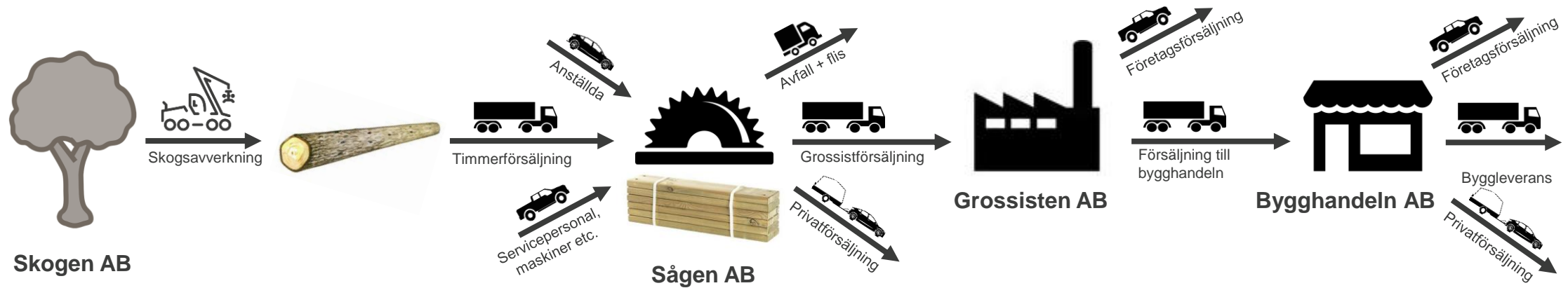
FRÄMJA HÅLLBARA METODER FÖR OFFENTLIG UPPHANDLING

...vad innebär det för en verksamhet?

”40 % av dödsolyckorna på väg kopplas till transporter i organisationers värdekedjor”

Hur kan verksamheter arbeta med sin trafiksäkerhetspåverkan inom ramen för hållbarhetsarbetet och hållbarhetsredovisning?

Vilka behov, drivkrafter och potentialer finns i olika typer av verksamheter och branscher?



Teckenförklaring

- Intervju genomförd
- Kontakt förs / intervju inbokad
- Ingen kontakt tagen / inget svar

	A. Med egna fordon/transporter	B. Utan egna fordon/transporter
1. Transportföretag (persontransport eller godstransport)	<ul style="list-style-type: none"> ● PostNord * ● Bring ● Keolis ● Nobina 	<ul style="list-style-type: none"> ● Schenker * ● Skånetrafiken ● Göteborgs Stads Leasing AB ● Taxi Stockholm ● Bivab
2. Företag som tillverkar/säljer säkerhetsrelaterade produkter och tjänster (ej transportföretag)		<ul style="list-style-type: none"> ● Volvo Cars ● Volvo Group ● Autoliv ** ● Folksam ● Trafikverket * **
3. Övriga företag som tillverkar/säljer produkter och tjänster	<ul style="list-style-type: none"> ● Coop * ● Skanska ● NCC ● Beijer Bygg ● Ahlsell * ● Dagab Inköp & Logistik AB * 	<ul style="list-style-type: none"> ● ICA Gruppen * ● IKEA Supply * ** ● TetraPak ● Husqvarna ● Scania ● Arla Foods AB * ● Preem *

*) Medverkar i Trafikverkets uppdrag hållbara hastigheter som riktar sig till stora transportköpare.

***) Piloter FIA-projekt "Road Safety Footprint".

Övriga organisationer vi pratar med:

- Byggföretagen
- Sveriges Åkeriföretag
- Sveriges Bussföretag
- Svenska Taxiförbundet
- Arbetsmiljöverket
- SIS / Svenska institutet för standarder
- Agenda 2030-sekretariatet

Genomgång av hållbarhetsredovisningar

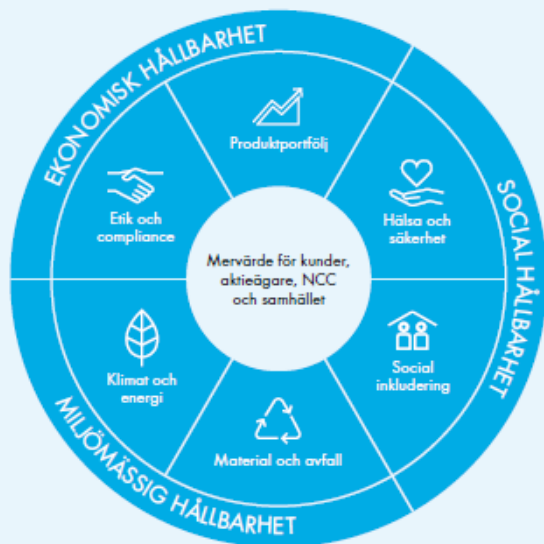


	1. Transportföretag							2. Säkerhetsrelaterade företag			3. Övriga företag											
Hur transporterna påverkar omvärlden	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Säkerhet – arbetsmiljö (OHS)	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Agenda 2030	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Mål 11 (om kopplat till trafiksäkerhet)		✓	✓						✓													
Mål 3.6 (trafiksäkerhet)									✓													
Trafiksäkerhet		✓	✓		✓	✓	✓	✓	✓	✓												

Our core is construction

Årsredovisning 2020

NCC:s positiva påverkan genom kärnaffären



NCC:s hantering av resurser



NCC:s utgångspunkter



Mål och utfall

Fokusområde	Exempel på delområden	Målutfall 2020	Kommentar målutfall
<p>Hälsa och säkerhet Vi arbetar i en miljö utan olyckor</p>	<ul style="list-style-type: none"> Trygga och säkra arbetsplatser Design och materialval som främjar god hälsa hos alla intressenter i värdekedjan 	<p>Olycksfallsfrekvens</p> <p>Mål till 2020: 50% minskning av olyckor jämfört med 2015 och €3,5 i olycksfallsfrekvens¹⁰.</p>	Olycksfallsfrekvensen har minskat från 7,0 2019 till 6,7 2020, vilket är den lägsta nivån sedan mätningen påbörjades. NCC arbetar proaktivt och i Hälsa och säkerhetskapitel beskrivs NCC:s arbetsmiljö som ett av våra långsiktiga mål. Från 2021 kommer NCC att redovisa utfallet på LTI4 ¹⁰ .
<p>Social inkludering Vi är en drivande partner i ett inkluderande samhälle</p>	<ul style="list-style-type: none"> Bättre livskvalitet för anställda, kunder och samhället Mångfald och jämställdhet bland anställda Ökad social hållbarhet vid upphandling Stärka lokalsamhällets inflytande 	<p>Mål, kön: Ett kön utgör högst 70% av ett team. Utfall 2020: 48% (45%).</p> <p>Mål, mångfald: Teamet speglar samhället avseende etnicitet. Utfall 2020: 47% (46%).</p> <p>Mål, ålder: En åldersgrupp (≤34 år, 35-49 år, ≥50 år) utgör högst 70% av ett affärsområde. Utfall 2020: På affärsområdenivå uppfylls målet.</p>	Mätningen av könsfördelningen inkluderar, sedan 2019, ledningsgrupper från koncernledning till avdelningsledning eller motsvarande. NCC har kommit något närmre målet att spegla samhället. 2020 består NCC:s koncernledning av tre kvinnor och fyra män.
<p>Material och avfall Vi sluter materialflöden</p>	<ul style="list-style-type: none"> Hållbara materialval Cirkulära flöden Resurseffektivitet och minimering av avfall 	<p>Bygg- och konstruktionsavfall per omsättning, (Ton/MSEK)</p> <p>Utfall 2020: Sortering: 58% NCC har både ökat sorteringen och minskat den totala mängden avfall. En stor framgång är att vi minimerat totalavfallet med 40% relativt omsättning!</p>	Genom riktade insatser och ett engagemang i organisationen har mängden bygg- och konstruktionsavfall minskat under 2020, både i absoluta tal och relativt till byggande verksamhetens omsättning. Den totala mängden avfall har minskat med 29 procent jämfört med 2015 och 5 procent jämfört med 2019. Mängden avfall per omsättning har minskat från 1,64 år 2015 till 0,98 ton avfall/MSEK år 2020 en minskning med 40 procent relativt omsättning.
<p>Klimat och energi Vi är klimatneutrala</p>	<ul style="list-style-type: none"> Minskad energianvändning och mindre utsläpp av växthusgaser Klimatanpassning Ökad biologisk mångfald 	<p>Växthusgasutsläpp från NCC:s egna verksamhet per omsättning i miljon kronor, (CO₂e (ton)/MSEK)</p> <p>Utfall 2020: Reduktion av CO₂e-utsläpp: 42%</p>	Koldioxidutsläppen, både relaterat till inköpta bränslen samt till el, fjärrvärme och fjärrkyla, har minskat sedan basåret 2015. Anledningen är energieffektiviseringar, ökad användning av förnybara bränslen samt övergång till el från förnybara källor. Relativt utsläppet har NCC:s växthusgasutsläpp från den egna verksamheten minskat med 42 procent sedan 2015.
<p>Etik och compliance Vi är en pålitlig partner som agerar med höga etiska normer och transparens</p>	<ul style="list-style-type: none"> Sunda affärer och ingen korruption Större transparens och kontroll av leverantörskedjor Hållbara inköp 	<p>Antal Ask me-frågor och Tell me-ärenden</p> <p>Indexvärde i NCC Pulse för compliance</p> <p>80 (79) Hög värdering: 75-100 Medel värdering: 60-74 Låg värdering: 0-59</p>	Index 80 (79) består av frågor om NCC värderingar; ärlighet, tillit, respekt och framåtanda. Index inkluderar även tillförlitlighet i rapportering av oegentligheter samt hur väl individer använder NCC:s code of Conduct som guide för hur vi agerar på NCC.
<p>Produktportfölj Vi erbjuder de bästa hållbara lösningarna</p>	<ul style="list-style-type: none"> Leverera de bästa hållbara lösningarna till samhället 	<p>För att kunna följa NCC:s produktutveckling i linje med marknadens ökande efterfrågan på hållbara produkter och tjänster, mäter NCC hur företagets produktportfölj utvecklas genom att följa nettoförsäljningen av hållbara produkter, tjänster och koncept.</p>	

IKEA Sustainability Report FY20

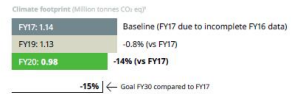


Introduction | **Becoming People & Planet Positive: Progress FY20** | Stakeholder engagement | Sustainability governance | SDG index

Healthy & sustainable living - **Circular & climate positive** - Fair & equal - IKEA social entrepreneurship - IWAY

Becoming climate positive

Product transport (5% of the total IKEA value chain climate footprint in FY20)



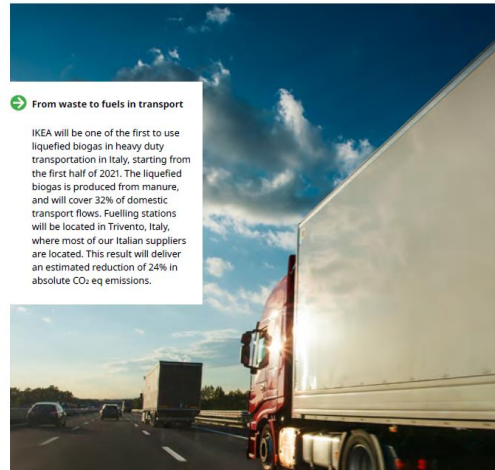
Goal FY30
By 2030, reduce our absolute GHG emissions from product transport by 15% compared to 2017.



In FY20, the total amount of transported goods dropped considerably due to the COVID-19 pandemic (8.2% less in FY20 compared to FY16), having increased by 1.2% between FY16 and FY19.

This was the main contributing factor to the decrease in our product transport related GHG emissions of 14% compared to FY16. In addition, transport efficiency also improved by 5.2%. The share of alternative fuels jumped from 1% the previous year to 3% in FY20. The main reason was that we scaled up the sustainable biofuel for ocean shipping, which was piloted during FY19. Although minor, it is a significant step towards increasing the use of renewable fuels, which is needed to reach our strategic goal and drastically reduce the GHG emissions from our transports.

¹ Scope: GHG Protocol, scope 3 emissions: Upstream transportation and distribution and connected fuel- and energy-related activities of tier 1 product transport suppliers.



From waste to fuels in transport

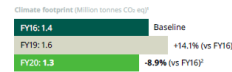
IKEA will be one of the first to use liquefied biogas in heavy duty transportation in Italy, starting from the first half of 2021. The liquefied biogas is produced from manure, and will cover 32% of domestic transport flows. Fuelling stations will be located in Triverto, Italy, where most of our Italian suppliers are located. This result will deliver an estimated reduction of 24% in absolute CO₂ eq emissions.

Introduction | **Becoming People & Planet Positive: Progress FY20** | Stakeholder engagement | Sustainability governance | SDG index

Healthy & sustainable living - **Circular & climate positive** - Fair & equal - IKEA social entrepreneurship - IWAY

Becoming climate positive

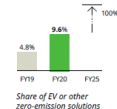
Customer travel & home deliveries (6% of the total IKEA value chain climate footprint)



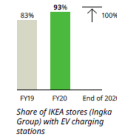
Goal FY30
By 2030, reduce the GHG emissions from customer travel and home deliveries by 50% in relative terms (per person) compared to 2016.³

Sub-goals

By 2025, aim for 100% of transport for customer deliveries and services to use electric vehicles (EV) or other zero-emission solutions.⁴



By 2020, provide access to EV charging stations in all IKEA touchpoints.⁵



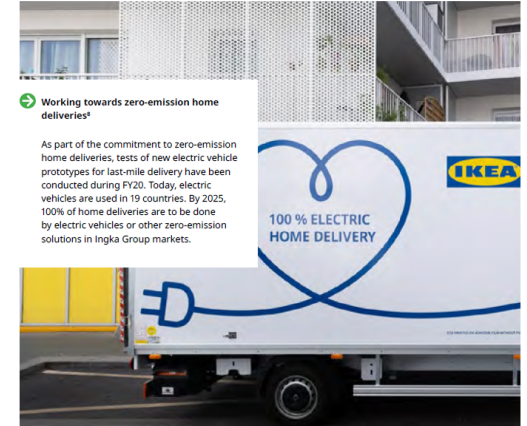
The climate footprint from customer travel and home deliveries decreased significantly in FY20, mainly as a result of reduced store visitation due to COVID-19.

Most customers reach IKEA stores by car. By offering charging stations at many IKEA stores, customers are enabled to use electric cars and the IKEA business is part of encouraging the electrification of transport.

Currently, 32 markets are committed to provide access to electric vehicle (EV) charging stations in all stores by the end of 2020.⁶ In FY20, these markets added around 1,000 new electric charging stations for customers, offering charging stations at 93% of the stores.⁷ The current forecast is that we will manage to reach our goal of 100% by the end of calendar year 2020.

The number of home deliveries using EV and other zero-emissions solutions more than doubled, from 4.8% in FY19 to 9.6% in FY20.

A new model for customer travel and home deliveries will be aligned across the IKEA business in order to report customer travel and home deliveries for all IKEA franchisees in future.



Working towards zero-emission home deliveries⁸

As part of the commitment to zero-emission home deliveries, tests of new electric vehicle prototypes for last-mile delivery have been conducted during FY20. Today, electric vehicles are used in 19 countries. By 2025, 100% of home deliveries are to be done by electric vehicles or other zero-emission solutions in Ingka Group markets.

¹ Scope: GHG Protocol, scope 3 emissions: Downstream transportation and distribution of Inter IKEA Group operations and IKEA retail part of our franchisee business.
² The calculation models for customer travel and home deliveries were updated in FY20.

³ Scope: Inter IKEA Group and the IKEA retail business of Ingka Group.
⁴ IKEA retail operations of Ingka Group.
⁵ Scope: Only IKEA stores (with parking lots) operated by Ingka Group.
⁶ This goal is for IKEA Retail (Ingka Group) only.

Säkerhet

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

Systematiskt säkerhetsarbete

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

Säker hantering av kundens gods

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

våra verksamhetsområden där gods hanteras kontrolleras.

Trafiksäkerhet

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

Hastighetsmätningar

Det bästa sättet att undvika olyckor är att köra enligt gällande hastighetsbegränsning. För att kontrollera hur väl våra chaufförer håller hastighetsbegränsningarna gör vi två gånger per år särskilda hastighetsmätningar.

Varje vår och höst anlitar vi NTF (Säker Trafik i Jönköping) för att utföra hastighetsmätningar. Resultatet presenteras för våra samarbetspartner och vi diskuterar hur vi kan arbeta tillsammans för att motverka att överträdelse sker i framtiden.

När olyckan är framme

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

”

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



Alfred Bülow, Kvalitet & Miljöspecialist



Alkolås i våra fordon

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

Andel fordon med alkolås

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

32

Trafiksäkerhetspolicy



Närkefrakt ska erbjuda och arbeta för en verksamhet med varaktigt hög trafiksäkerhet. Förare, medtrafikanter, kunder m.fl. skall uppleva säkerhet och trygghet genom Närkefrakts agerande.

Vi ska aktivt bidra till att öka trafiksäkerheten genom att:

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



Trafiksäkerhetsmål

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

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

Kör- och vilotider

Index för kör- och vilotider 2020
Redovisar antal överträdelser per aktiv förare

Klass	Beskrivning
6.1a	Mer än 10 timmar av daglig körtid
7	Otillräcklig vila på en 4,5 timmars period
8.2	Mindre än 9 timmars dygnsvila (singelförare)

Aktivitet	Ansvarig
Löpande information till chaufförer	Delägarservice
Uttskick av överträdelser	Delägarservice

Tidpunkt	2017	2018	2019	2020	2021
Delmål 6.1a	0,080	0,073	0,067	0,060	0,053
Utfall 6.1a	0,081	0,069	0,092	0,046	
Delmål 8.2	0,143	0,132	0,121	0,110	0,099
Utfall 8.2	0,387	0,324	0,228	0,313	
Delmål 7	0,660	0,607	0,553	0,500	0,447
Utfall 7	0,659	0,786	0,324	0,359	

Hastighet

Andel under överhastighet

Mål 2021: 100%

Mål 2020: 95%

Resultat 2020: 83%



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

Hastighet: År 2015-2020

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

Distraction, mobilanvändning under färd

Under våren 2020 började vi att mäta distraction 1 ggr/år via NTF, Säker trafik.

Mål 2021: 100%

Mål 2020: 100%

Resultat 2020: 98,6%

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

138 st. mätningar varav 2 st. var överträdelser (98,6% var ej distraherade av mobil under körning)

Olika trafiksäkerhetsingångar i verksamheter

Typ av verksamhet	Arbetsmiljöarbete	Systematiskt trafiksäkerhetsarbete	Krav vid inköp och upphandling	Hållbarhetsarbete/-redovisning
Transportföretag	● ● ●	● ● ● ISO 39001	● Fordon	● ● ●
Företag (ej transportföretag) med egna transporter och resor	● ● ●	● ● ● ISO 39001	● Fordon	● ● ●
Företag som är transportköpare	-	-	● ● ●	● ●
Myndighetsägda bolag i transportbranschen	● ● ●	● ● ● ISO 39001	● ● ●	● ● ●
Myndighetsägda bolag i andra branscher	● ●	-	● ● ●	● ●
Offentliga myndigheter	● ●	● ● ● TS-revision	● ● ●	-



Är trafiksäkerhet en hållbarhetsfråga?



Trafiksäkerhet ses som en grundläggande faktor... en hygienfaktor... som möjligen tas för givet...

” 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)

” Det är nog mer att 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 förbättras.” (10)

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

Vad krävs för att kunna integrera trafiksäkerhet i hållbarhetsarbetet och hållbarhetsredovisningen?

Att trafiksäkerhet finns med i GRI och andra standarder för hållbarhetsredovisning:

”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 ställs krav i årsredovisningslagen:

”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)

Att det finns stöd för hur man ska göra:

”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 det, 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)



Det finns många "win-wins" för företagen, men vi kan bli bättre på att lyfta fram dem.

Miljö och klimat

Lugn och jämn körning Fyllnadsgrad
Lägre drivmedelsförbrukning

Mindre däckslitage och underhåll

Kundnöjdhet

Bekvämare resa
för resenärer

Ekonomi

Färre fordonsskador

Mindre stress

Arbetsmiljö

"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)

"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)

"När vi pratar om sustainabilitiy 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)

"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)

Allt kokar i slutändan ner till kravställande

- ▶ Det är inte självklart att lyfta in trafiksäkerhet i hållbarhetsredovisning – flera tycker att fokus bör ligga på att få till rätt kravställning.
- ▶ Samtidigt handlar även hantering av trafiksäkerhet genom hållbarhetsarbete om kravställande och uppföljning.
- ▶ Många menar att offentliga aktörer är generellt dåliga på att ställa krav – och att kraven sällan följs upp.
- ▶ Kraven som ställs på trafiksäkerhet är ofta inte så tydliga och specificerade som miljö.
- ▶ Flera av företagen som är transportköpare ställer krav, men det varierar hur skarpa kraven är.



Fortsatt arbete i FOI-projektet

Aug 2021

Sammanställning av studier och utredningar om verksamheters trafiksäkerhetsarbete

Analys av hållbarhetsredovisningar utifrån trafiksäkerhetskoppling

Kartläggning av nuläge, behov och drivkrafter i verksamheter genom intervjuer

Maj 2022

Bedömning av trafiksäkerhetspotentialen ur ett samhällsperspektiv

Analys av potentialer och synergier ur ett verksamhetsperspektiv

Expert-workshop 1
26 april 2022

Sep 2022

Rekommendationer med ansats för fortsatt arbete

Expert-workshop 2
tbd

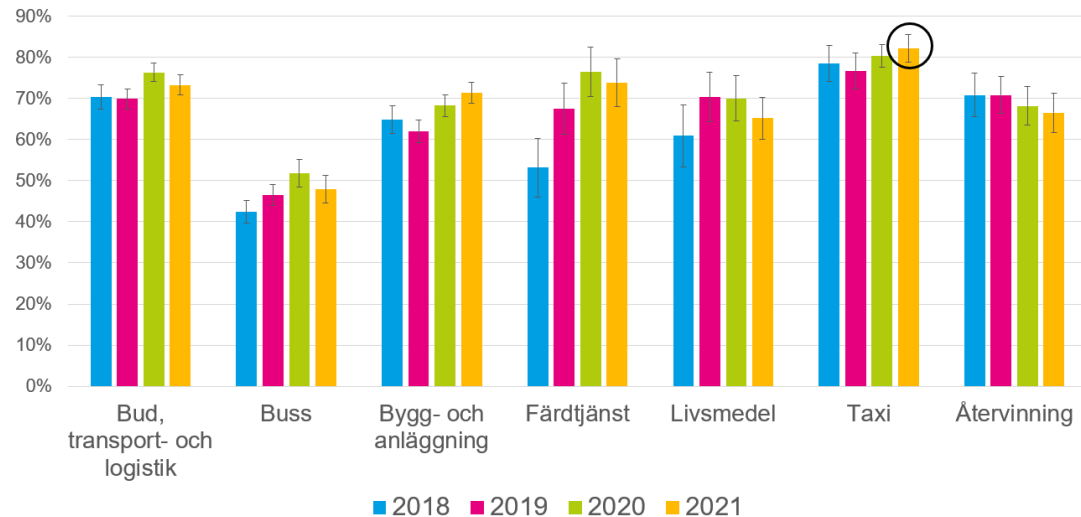
Rapport och slutseminarium

Okt 2022

Skyltfonden-projekt: Kvalitetssäkring av hastighetsefterlevnad genom elektroniska körjournaler som en del i verksamheters hållbarhetsarbete

Hur kan man använda data från elektroniska körjournaler för att få fram nyckeltal att för kvalitetssäkring av transporter och i hållbarhetsredovisning?

Andel överträdelser per bransch (alla mätningar)



7

Folksam



Hanna Wennberg

hanna.wennberg@trivector.se, 010-456 56 08

Pernilla Hyllenius Mattisson

pernilla.hyllenius@trivector.se, 010-456 56 07

Frida Odbacke

frida.odbacke@trivector.se, 010-456 56 31