

Mätmetoder för Green Cargos Hållbarhetsredovisning 2007

(daterade 2008-04-17)

Målområde Medarbetare

Medarbetardialogen

Green Cargo genomför årligen en enkätundersökning bland medarbetarna för att mäta utvecklingen inom ett antal strategiskt viktiga områden.

Undersökningen är webbaserad och består av ett antal frågor där medarbetaren graderar varje fråga på en sexgradig skala.

Medarbetarnas svar aggregeras sedan för att översättas till ett *medelvärde* uttryckt som en indexskala från 0 till 100. På detta sätt erhålls index för respektive fråga.

Medarbetardialogen - medarbetarindex

Medarbetarindex beräknas som medelvärdet av samtliga frågor som ingår i enkäten.

Indexet per frågeområde är ett medelvärde av de frågor som ingår i frågeområdet.

De frågeområden som har scorecards är;

- Medbestämmande
- Feedback
- Konfliktfrihet
- Samverkan
- Personliga mål/resurser
- Samordning/effektivitet
- Klimat total

Medarbetardialogen - ledarskapsindex

Ledarskapsindex beräknas som medelvärdet av de frågor som ingår inom området ledarskap.

Medeltal årsman

Medeltal anställda under perioden beräknas som antal Årsmän, FTE (Full Time Equivalent).

Måttet beräknas som summa årsanställda i genomsnitt under innevarande år enligt nedanstående beräkning. Måttet avser att ge en jämförelsebild gentemot de ackumulerade personalkostnaderna för att synliggöra trender och nyanser i personalkostnadsnivå.

Måttet beräknas som;

Antalet arbetade kalenderdagar under aktuell period för tillsvidare anställda inkl. VD reducerat med ev deltid

Antal arbetsdagar i perioden

+

Antalet arbetade timmar för arvodistanställda under den aktuella perioden dividerat med 8

Antal arbetsdagar i perioden

+

Arbetade kalenderdagar vid inlånad arbetskraft

Antal arbetsdagar i perioden

-

Arbetade kalenderdagar vid utlåning av arbetskraft

Antal arbetsdagar i perioden

-

$(\text{Ledighet utan lön i antal arbetsdagar}) + (\text{Ledighet utan lön i antalet arbetade timmar genom 8})$

Antal arbetsdagar i perioden

=

Summa årsanställda under perioden

Summan årsanställda under perioden enligt beskrivningen ovan av innevarande års perioder fram till aktuell månad

Dividerat med antal aktuella perioder under innevarande år

= **Medelantal årsman**

Sjukfrånvaro, %

Medeltal sjukfrånvaro uttryckt som andel sjukfrånvarande av antal årsanställda i genomsnitt under innevarande år. Måttet avser att ge en bild av företagets hälsosituation sett som procentuell andel sjukfrånvarande av antalet årsanställda under innevarande år.

Måttet beräknas som;

$\text{Summan sjukfrånvarande årsanställda under perioden}$

Dividerat med antal aktuella perioder under innevarande år

=

$\text{Summa sjukfrånvarande årsanställda i genomsnitt under innevarande år}$

$\text{Summan sjukfrånvarande årsanställda under innevarande år}$

Dividerat med summa årsanställda i genomsnitt under innevarande år

=

$\text{Summa sjukfrånvarande årsanställdas andel av genomsnittligt årsanställda under innevarande år.}$

Andel medarbetare som deltagit i minst en arbetsplatsträff under innevarande kvartal, %

Arbetsplatsträffen är en betydelsefull aktivitet för företagets verksamhetsutveckling. En väl planerad och genomförd arbetsplatsträff ger medarbetaren ökade förutsättningar att nå målen. Målsättningen med arbetsplatsträffen är att skapa dialog, engagemang och delaktighet.

Arbetsplatsträffen ersätter inte medarbetarsamtalet och tvärtom. Antal medarbetare som deltagit i en arbetsplatsträff under innevarande kvartal rapporteras och sammanställs månatligen. Andelen av alla medarbetare som deltagit i minst en arbetsplatsträff under innevarande kvartal räknas sedan fram baserat på denna rapportering.

Målområde Miljö

Miljöprestanda, gram CO2/tonkm, el- och dieseltåg

Nyckeltalet visar utsläppen av fossil koldioxid från järnvägsverksamheten (el- och dieseltåg) delat med det totala transportarbetet på järnväg.

För den dieseldrivna trafiken samlas data in om den totala dieselförbrukningen för spårburen trafik i liter och den volymen multipliceras med en faktor för gram koldioxid per liter som vi hämtar från www.spi.se kombinerat med livscykeldata från www.ntm.a.se.

För den eldrivna trafiken beräknas elanvändningen via antalet kilometer som vi kört och hur tunga tågen varit. Detta mäts i våra datasystem och ligger till grund för till exempel Banverkets debiteringar av banavgifter. Dessa kilometer multipliceras sedan med schabloner för

elanvändning från Banverket. Förbrukningen multipliceras sedan med en faktor för gram koldioxid per kilowattimme vattenkraftel som vi hämtat från www.ntm.a.se.

Transportarbetet mäts i nettotonkilometer (angett som ”tonkm” i nyckeltalet). En nettotonkilometer är lika med ett ton gods transporterat en kilometer och så vidare. (10 ton gods transporterat 100 km ger alltså 1 000 nettotonkilometer).

Inför 2007 års redovisning så har nettotonkilometersiffran för järnväg räknats om enligt en ny modell. Tidigare så har tåg som drivits med både el- och diesel i kombination dubbelräknats på så sätt att hela sträckan registrerats som både el och dieseldriven. Detta är nu korrigerat och de historiska siffrorna i årsredovisningen är omräknade.

Miljöprestanda, gram CO2/tonkm, lastbil

Nyckeltalet visar utsläppen av fossil koldioxid från lastbilsverksamheten delat med det totala transportarbetet på lastbil. Lastbilsverksamheten bedrivs dels inom det egna åkeriet med egna bilar (drygt 30 procent av trafiken) och dels som inköpt trafik med så kallade lejdåkare.

Egen trafik

För den egna trafiken registreras antalet liter diesel som tankas i bilarna och antalet kilometer som bilarna kör.

Dieselvolymen multipliceras med en faktor från Svenska Petroleuminstitutet www.spi.se kombinerat med livscykeldata från www.ntm.a.se för att få utsläppen av koldioxid som den förbrukade dieselmängden motsvarar.

Den körda sträckan med de egna bilarna fördelas på olika lastbilstyper med olika lastkapacitet. Inom varje typ av lastbil antas en genomsnittlig fyllnadsgrad och på så sätt kommer vi fram till ett transportarbete i det egna åkeriet mätt i nettotonkilometer.

Inköpt trafik

För den inköpta trafiken har ett formulär skickats ut till ett antal av lejdåkarna med frågor om dieselförbrukning och körda antal kilometer för Green Cargos räkning. De inkomna svaren motsvarar 35 procent av trafiken och deras resultat har skalats upp relativt omsättningen för att skapa en uppfattning om lejdtrafikens totala transportarbete och dieselförbrukning.

Svaren från lejdåkarna har innehållit uppgifter om dieselförbrukning som multiplicerats med en faktor från Svenska Petroleuminstitutet www.spi.se kombinerat med livscykeldata från www.ntm.a.se för att få utsläppt mängd koldioxid.

Svaren har också innehållit antal körda kilometer för Green Cargos räkning fördelat på olika lastbilstyper med olika lastkapacitet. Inom varje typ av lastbil anger åkarna fyllnadsgrad alternativt antas en genomsnittlig fyllnadsgrad och på så sätt kommer vi fram till ett transportarbete hos lejdåkarna mätt i tonkilometer.

Miljöimage, index från medarbetardialog

Medarbetarna inom Green Cargo har svarat på frågan ”Green Cargo är bäst på miljö inom transport & logistikområdet” på en 6-gradig skala från ”stämmer inte alls” till ”stämmer mycket

bra”. Svaren har vägts samman till ett index. Under 2007 genomfördes dock inte någon medarbetardialog.

Miljövärde, från kunddialog

Ett antal kunder fick frågan ”Green Cargo hjälper oss att förbättra våra miljöprestanda” och de svarade på en 6-gradig skala från ”stämmer inte alls” till ”stämmer mycket bra”. Svaren har vägts samman till ett värde.

Elförbrukning, kWh/m² (avser lager)

Nyckeltalet avser elförbrukningen i våra lagerlokaler och är till för att kunna mäta och verifiera resultatet av energibesparande åtgärder. Avläsning görs varje kvartal av Green Cargo eller av elleverantören, beroende på hur respektive lokalt el-avtal ser ut.

Antal Utfärdade Green Cargo Klimatintyg

De kunder vars transporter med Green Cargo klarar gränsen 10 gram fossil koldioxid per nettotonkilometer kan erhålla ett Green Cargo Klimatintyg. Intyget är ett kvitto på transportlösningens låga miljöbelastning. Antalet Klimatintyg sammanställs av miljöavdelningen.

Övriga emissioner

För övriga redovisade emissioner, såsom kväveoxider, partiklar och kolväten, används samma underlag från Green Cargo som för beräkningar av utsläpp av koldioxid. Dessa data kombineras med emissionsfaktorer från NTM (Nätverket för transporter och Miljön, www.ntm.a.se).

Målområde Samhälle

Antalet genomförda direkta aktiviteter

Direkta aktiviteter är aktiviteter som har en direkt koppling till vår verksamhet och där vi bidrar med olika typer av spetskompetens som finns inom vårt företag. Exempel på direkta aktiviteter är:

- x antal praktikplatser – samarbete med olika yrkesföreberedande gymnasieskolor
- x antal praoplatser – högstadium och gymnasium
- x antal examensarbeten där vi ombesörjer extern handledning
- x antal föreläsningar/föredrag om Green Cargo och vår verksamhet
- x antal medverkanden i en rad olika påverkans- och intresseorganisationer, exempelvis:
 - Branschföreningen Tågoperatörerna
 - UIC – representation i Freight forum
 - Olika arbetsgruppen inom STIF samt ordförandeskap
 - Åkeriföreningen samt Åkeriförbundet
 - NTM – Nätverket Transporter och Miljö
 - SVN – Social Venture Network (styrelseledamot)

Green Cargo Volontär

Green Cargo Volontär innebär att alla medarbetare får använda åtta timmars betald arbetstid per år för ideellt arbete. Green Cargo volontär är en så kallad indirekt aktivitet, som inte har direkt koppling till vår verksamhet.

Målområde Kund

Punktlighet till kund_inrikes, % (inom utlovad timme, järnväg)

Andel lastade vagnar i inrikes trafik som ankommit till mottagaren inom utlovad leveranstimme.

Plockkvalitet (logistik), reklamationer/tusen orderrader

Antal reklamerade orderrader per 1000 orderrader. Branschstandard är 2,0.

Faktureringskvalitet (bil), krediteringar/tusen order

Antal krediteringar per 1000 order på grund av felaktig fakturering.

Kundnöjdhet (kundens helhetsbedömning)

Kundens helhetsbedömning av i vilken utsträckning Green Cargo motsvarar dennes förväntningar. Ett värde mellan 0 och 100, som baseras på svaren i kunddialogen på följande uppmaning: ”Med hänsyn tagen till samtliga aspekter i Din relation till Green Cargo ber vi Dig göra en helhetsbedömning av i vilken utsträckning Green Cargo motsvarar Dina förväntningar. Ange ett tal mellan 0 och 100.”

Kunddialogen är en återkommande webb-baserad kundundersökning där Green Cargo undersöker kundens nöjdhet och prioriteringar. Under 2007 genomfördes dock inte någon kunddialog.

Målområde Säkerhet

Trafiksäkerhetsindex, järnväg

Trafiksäkerhetsindex bygger på en värdering av alla inträffade olyckor under viss tid. Olyckor ges ett i förväg bestämt värde beroende på allvarlighetsgrad. Alla olycksvärden sätts samman i en formel där resultatet blir ett indexvärde som presenteras på en hundra gradig skala. Index 100 indikerar att inga olyckor inträffat. Indexvärdet sänks av olycksantal och allvarlighetsgrad. Index jämförs månads- och årsvis mot satta mål.

Trafiksäkerhetsindex, vägtrafik

Trafiksäkerhetsindex bygger på en värdering av alla inträffade olyckor under viss tid. Olyckor ges ett i förväg bestämt värde beroende på allvarlighetsgrad. Alla olycksvärden sätts samman i en formel där resultatet blir ett indexvärde som presenteras på en hundra gradig skala. Index 100 indikerar att inga olyckor inträffat. Indexvärdet sänks av olycksantal och allvarlighetsgrad. Index jämförs månads- och årsvis mot satta mål. Det är första året som aktuellt mätetal visas. Mätningarna startade först i februari 2007.

Olyckskostnader järnväg, MSEK

Olyckskostnader är ett begrepp för ett mätbart jämförelseverktyg i arbetet med att minska antalet olyckor. Det används för att enkelt kunna presentera schabloniserade olyckskostnader nedbrutet till regionnivå och för att motivera personalen. Varje olycka i kategorierna

Kollision, Påkörning, Urspåring och Plankorsningsolycka ges ett schablonbelopp som jämförs per region mot uppställda mål. Schablonkostnaden baseras på ett genomsnitt av direkta kostnader för återställning av spår, fordon, last, m.m. Enbart olyckor där Green Cargo eller personalen har kunnat påverka händelsen och endast plankorsningsolyckorna som inträffat utanför Banverkets infrastruktur noteras för kostnad.