

## Mätmetoder för Green Cargos Hållbarhetsredovisning 2018

Data gäller Green Cargo AB inklusive dotterbolag

### Målområde Säkerhet

#### **Trafiksäkerhetsindex**

Trafiksäkerhetsindex är ett övergripande mått på trafiksäkerhetsnivån inom företaget. Indexet bygger på en värdering av alla inträffade olyckor i järnvägsproduktionen under en viss tid, baserat på de olycksdefinitioner som Transportstyrelsen fastställt. Varje olycka tilldelas ett riskvärde, beroende på allvarlighetsgrad, som påverkar indexnivån nedåt. Vid index 100 har inga olyckor inträffat. Indexet är justerat för volymförändringar för att vara jämförbart över tid.

#### **Antal genomförda "Säkra vanor"**

Genomförd Säker vana innebär att en beteendeförändring genomförts bland medarbetarna på ett antal orter i Sverige. Den säkra vanan beslutas av den lokala kärngruppen som driver arbetet med Säkra vanor med utgångspunkt från den riskbild som finns på orten. En säker vana anses vara uppnådd när alla medarbetare på orten genom självobservation under 21 dagar har redovisat att man levt efter den beslutade säkra vanan. Genomförda säkra vanor redovisas på avsedd serverplats och visas på intranätet under fliken Säkra vanor löpande under året.

#### **Antal dödsolyckor eller medarbetare som skadats svårt**

Antal dödsolyckor och medarbetare som skadats svårt definieras i samband med att trafiksäkerhetsindex för järnväg sammanställs för det gångna året. Medarbetare som skadats svårt definieras som skador som innebär att en kroppsdel förloras eller att skadorna är så svåra att vårdinsatsens längd överskrider 6 månader.

#### **Arbets skador eller arbetssjukdom**

Antal arbets skador anmälda till Försäkringskassan (inkl. dödsolyckor/svårt skadade).

### Målområde Medarbetare

#### **Medelantal årsman**

Medeltal anställda under perioden beräknas som antal Årsman, 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. Vi mäter IB-värde (ingående balans) på året och UB-värde (utgående värde) på året för att få ett ungefärligt medelvärde för gruppen månadsanställda. För timavlönade mäter vi all arbetad tid för året genom 100% årsarbetstid för att få fram antal FTE:er den gruppen.

#### **Åldersfördelning**

Medelberäkning för ålder.

Vi beräknar ett IB-värde och ett UB-värde för året för att få fram ett ungefärligt medelvärde på åldersfördelning för respektive kön. Medelvärdet grundar sig på beräknad ålder genom antal fastanställd personal oavsett förlagd arbetstid (headcount).

#### **Könsfördelning**

Medelberäkning för kön

Vi beräknar ett IB-värde och ett UB-värde för året för att få fram ett ungefärligt medelvärde på könsfördelning. Medelvärdet grundar sig på antal kvinnor resp. män, genom antal fastanställd personal oavsett förlagd arbetstid (headcount).

### ***Könsfördelning chefspositioner***

Medelberäkning av könsfördelning på chefspositioner

Vi beräknar ett IB-värde och ett UB-värde för året för att få fram ett ungefärligt medelvärde på könsfördelning för dem som har en chefsposition. Medelvärdet grundar sig på antal kvinnor resp. män, genom antal fastanställd personal oavsett förlagd arbetstid (headcount) med chefsposition.

### ***Sjukfrånvaro, %***

Måttet avser att ge en bild av företagets hälsosituation under perioden samt i genomsnitt under året. Medeltal sjukfrånvaro beräknas som; Timmar hämtade ur SAP HR (PU-kuben) och mäts exklusive arvodister. Summeras per kostnadsställe samt ackumulerat över året.

### ***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. Uppgifterna hämtas från lönesystemet SAP HR.

### ***Målområde Miljö***

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 1000 nettotonkilometer).

#### ***Tågtrafik***

Antalet nettotonkilometer för el- och dieseldriven tågtrafik tas fram ur våra interna system. För den eldrivna tågtrafiken hämtas elförbrukningen från Trafikverkets system, vilket sammanfattas på fakturor från leverantören. All el i järnvägsdriften är förnybar energi från vattenkraft och en liten del vindkraft. All diesel i järnvägsdriften är fossil energi, utan inblandning av förnybara komponenter.

#### ***Lastbilstransporter***

Tidigare år har ett formulär skickats till ett antal lejdåkare med frågor om dieselförbrukning och körda antal kilometer för Green Cargos räkning. Resultatet har skalats upp relativ omsättning, för att skapa en uppfattning om lejdtrafikens totala transportarbete och dieselförbrukning. Svaren från lejdåkarna har haft olika kvalitet och i många fall har det ingått uppskattningar och bedömningar i materialet. För 2018 års rapportering har underlag från inköpt lastbilstrafik hämtats från miljö- och emissionsredovisningssystemet "SÅ Klimat Calc". Green Cargo använder systemet för att beräkna utsläppen per nettotonkilometer. I systemet kan vi se uppgifter för både bil, dvs ren fjärrtrafik med endast lastbilekipage och forsling, mestadels lokal distribution till och från järnväg. Med hjälp av systemet kan vi förfina uppgifterna om de lastbilstransporter vi utför med hjälp av externa åkerier. Uppgifter som hämtas ur systemet är euroklass, motorkörsträcka, drivmedelskvalitet, total drivmedelsmängd samt snittvikt för gods per lastbil. Dessa uppgifter ligger sedan till grund för övriga miljöberäkningar.

### ***Liter diesel per 1000 nettotonkilometer***

Nyckeltalet visar liter diesel som förbrukats inom järnvägsverksamheten totalt delat med antalet

producerade nettotonkilometer totalt för eltåg och dieseltåg sammanslaget. Antalet liter diesel samlas in via fakturaunderlag och antalet nettotonkilometer tas fram ur våra interna system.

***Koldioxidekvivalenter, övriga emissioner och energiförbrukning***

För 2018 års rapportering går vi över från att rapportera på andelen koldioxidutsläpp till att beräkna utsläpp av koldioxidekvivalenter (CO<sub>2</sub>e). För att beräkna CO<sub>2</sub>e, kväveoxider, partiklar och kolväten samt energiförbrukning utgår vi från den totala mängden transportarbete per transportslag.

För redovisade emissioner, såsom koldioxidekvivalenter (CO<sub>2</sub>e), kväveoxider, partiklar och kolväten kombineras det totala transportarbetet per transportslag med emissionsfaktorer som för CO<sub>2</sub>e ellok är hämtade från [Vattenfalls miljödeklaration](#), och CO<sub>2</sub>e för diesel, både tåg och lastbil, från [Energimyndigheten](#). För kväveoxider, partiklar och kolväten kombineras emissionsfaktorer från [NTM, Nätverket för transporter och Miljön](#). Dessa faktorer uppdateras inte årligen utan endast vid större förändring för att bibehålla jämförbarheten i årsredovisningen.

**Målområde Kvalitet**

***Punktlighet till kund inrikes, % (inom utlovad timme, järnväg)***

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