



Hållbarhetsredovisning 2018

AB Östgötatrafiken

Avdelning: Trafik
Namn: Eva Skagerström
Datum: 2018-02-15
Diarienummer: 2019/0121

Innehållsförteckning

1	Om denna redovisning	3
2	Det här är Östgötatrafiken	3
2.1	Verksamhetsidé.....	4
2.2	Vision	4
2.3	Riktlinjer, policys och mål som styr oss i vårt arbete	4
2.4	Verksamheten	5
3	Östgötatrafikens hållbarhetsarbete	6
4	Miljömässig hållbarhet	6
4.1	Mål och indikatorer	7
4.2	Genomförda aktiviteter och resultat 2018.....	7
4.3	Risker och framtida utmaningar.....	9
5	Mänskliga rättigheter och social hållbarhet.....	10
5.1	Mål och indikatorer	11
5.2	Genomförda aktiviteter och resultat 2018.....	11
5.3	Risker och framtida utmaningar.....	13
6	Ekonomisk hållbarhet.....	14
6.1	Mål och indikatorer	15
6.2	Genomförda aktiviteter och resultat 2018.....	15
6.3	Risker och framtida utmaningar.....	16

7	Medarbetare	18
7.1	Mål och indikatorer.....	18
7.2	Genomförda aktiviteter och resultat 2018.....	18
7.3	Risker och framtida utmaningar.....	19
8	Motverkande av korrupcion	20
8.1	Genomförda aktiviteter och resultat 2018.....	20
8.2	Risker och framtida utmaningar.....	20
9	Bilaga. Trafikföretag/samverkansbolag 2018	21

1 Om denna redovisning

Hållbarhetsredovisningen är ett sätt att redovisa hur företaget arbetar med hållbarhetsfrågor och hur företaget lever upp till det som står i hållbarhetspolicyn. Syftet med redovisningen är att ge en balanserad bild av verksamhetens hållbarhetsarbete. Därför ska både positiva aspekter, resultat samt risker och framtida utmaningar redovisas.

Hållbarhetsredovisningen ska innehålla upplysningar som behövs för att kunna förstå ”konsekvenserna av verksamheten” och för att kunna planera för förbättringar.

Enligt aktiebolagslagen ska en hållbarhetsredovisning lämnas tillsammans med bolagets årsredovisning. Förväntan är att företaget lämnar upplysningar om de mest väsentliga områdena, det vill säga områden inom vilka det finns risk att verksamheten kan ge upphov till allvarliga konsekvenser för miljö, personal etc. Företaget ska också redogöra för de utmaningar i verksamheten som rör områden såsom affärsförbindelser, produkter eller tjänster, inklusive hur företaget hanterar dem.

Företaget ska beskriva sin affärsmodell och hur denna tar hänsyn till hållbarhetsaspekter, det vill säga vilken hållbarhetspåverkan som uppstår genom företagets sätt att göra affärer och bedriva verksamhet.

2 Det här är Östgötatrafiken

AB Östgötatrafiken ägs av Region Östergötland som är regional kollektivtrafikmyndighet i Östergötlands län. Den Regionala kollektivtrafikmyndigheten har det politiska och ekonomiska ansvaret för den samhällsfinansierade regionala kollektivtrafiken i länet. Kollektivtrafikmyndighetens uppgifter hanteras av Regionens trafik- och samhällsplaneringssnämnd (TSN) och ansvarar för övergripande mål och prioriteringar inom kollektivtrafiken.

På uppdrag av vår ägare ansvarar Östgötatrafiken för upphandling, organisering och samordning av den regionala kollektivtrafiken i Östergötland. Östgötatrafiken utgör också tjänstemannastöd till den regionala kollektivtrafikmyndigheten.



2.1 Verksamhetsidé

Genom att erbjuda enkla och trygga resor till våra olika kundgrupper bidrar vi till en hållbar utveckling av regionen.

2.2 Vision

Under 2018 beslutades om en ny vision med tydligt fokus på hållbarhet. Visionen lyder:

Tillsammans driver vi utvecklingen mot en hållbar framtid.

2.3 Riktlinjer, policys och mål som styr oss i vårt arbete

Östgötatrafikens verksamhet berörs av såväl nationella som regionala mål. Vår verksamhet bidrar på flera sätt till de nationella och regionala miljömål som satts upp för omställning till ett hållbart transportsystem. I de nationella miljömålen har regeringen som målsättning att ”Sverige ska bli ett av världens första fossilfria välfärdsländer.” Agenda 2030, FN:s globala hållbarhetsmål som ska nås till 2030 är vägledande för Region Östergötland och även för Östgötatrafiken.

I det Regionala trafikförsörjningsprogrammet för Östergötland beskrivs mål och strategier för kollektivtrafikens utveckling. Programmet är, tillsammans med regionens strategiska plan med treårsbudget, det viktigaste dokumentet för styrningen av den regionala kollektivtrafiken. Det strategiska målet för Östergötlands kollektivtrafik utgår ifrån de tre hållbarhetsperspektiven och lyder: ”Kollektivtrafiken – ett positivt sätt att resa. För medborgaren, samhället och miljön.” Utifrån det strategiska målet har tre målområden identifierats, inom vilka kollektivtrafiken ska utvecklas fram till år 2030

- ett attraktivt och enkelt sätt att resa
- ett verktyg för regional utveckling
- ett klimatpositivt sätt att resa

Mål och indikatorer i det regionala trafikförsörjningsprogrammet ligger till grund för de mål som finns i Östgötatrafikens affärsplan.

Perspektiv och mål 2018-2020



Denna hållbarhetsredovisning utgår ifrån målen och indikatorer i vår affärsplan.

2.4 Verksamheten

All vår trafik, oavsett om det är buss, spårvagn, tåg eller särskild kollektivtrafik som skolskjuts, sjukresor och färdtjänst, upphandlas och körs på entreprenad. Östgötatrafiken äger tågfordonen som trafikerar Östgötapendeln, Norrköpings kommun äger spårvagnarna och övriga fordon ägs av trafikföretagen som utför trafiken.

Östgötatrafiken har ca 175 medarbetare med huvudkontor i Linköping och en stor kundserviceverksamhet i Mjölby där vi samlat funktioner som arbetar med bl. a. trafikledning, trafikinformation, beställningar av färdtjänst och sjukresor samt backoffice för kundservice. Därtill har Östgötatrafiken egna kundcenter vid Resecentrum i Linköping och Norrköping.

I tabellen visas fakta om resande och utbud i kollektivtrafiken under 2018.

	2018
Antal påstigande i den allmänna kollektivtrafiken	31,4 miljoner
Antal resor i beställningstrafiken	1,5 miljoner
Allmän kollektivtrafik	Ett vardagsdygn
Antal påstigande	125 000
Antal turer	4 300
Antal fordon i trafik	300
Körsträcka (mil)	9 000
Antal hållplatser som trafikeras	2 100

3 Östgötatrafikens hållbarhetsarbete

Hållbarhetsarbetet bygger på en helhetssyn där ekonomiska, sociala och miljömässiga faktorer samverkar för ett framgångsrikt resultat. Socialt ansvar, miljöfrågor och ekonomi är därmed tre grundläggande delar inom hållbarhetsarbetet och hållbarhetsredovisningen. Den sociala hållbarheten handlar även om att motverka korruption och diskriminering och att stärka de mänskliga rättigheterna. I denna redovisning har vi valt att redovisa korruption i ett eget avsnitt. Detta gäller även området medarbetare eftersom vi då på ett bättre sätt speglar strukturen i vår hållbarhetspolicy.

4 Miljömässig hållbarhet

Östgötatrafikens viktigaste bidrag till en hållbar miljö och låg klimatpåverkan handlar om att så många som möjligt ska välja kollektivtrafiken före bilen så ofta som möjligt. Det är också viktigt att kollektivtrafiken i sig har en så liten negativ påverkan på miljön som möjligt. Östergötlands kollektivtrafik ligger i framkant när det gäller omställning till fossilfri energi. All linjelagd kollektivtrafik på land drivs av fossilfria drivmedel eller el som kommer från förnybara källor. Genom att ersätta fossila drivmedel med fossilfria har de klimatpåverkande

utsläppen minskat i hög grad. I takt med att kollektivtrafikens marknadsandel ökar relativt resande med bil skapas klimatnytta och de totala utsläppen från trafiken i vårt län minskar. Genom att minska antalet bilresor bidrar kollektivtrafiken till bättre luft, mindre trängsel och buller och en i övrigt förbättrad stadsmiljö.

4.1 Mål och indikatorer

Nedan redovisas mål och indikatorer från affärsplanen som är kopplade till miljömässig hållbarhet.

KPI	Ingångsvärde	Mål 2018	Utfall 2018	Måluppfyllelse
Ökad marknadsandel	23% (2017)	≥24%	21%	✗
Minskade klimatpåverkande utsläpp (g/km)	≤175 (mål 2019)	minska	90 g/km	✓

4.2 Genomförda aktiviteter och resultat 2018

Ökad marknadsandel

Ett övergripande mål för Östgötatrafiken är att öka kollektivtrafikens marknadsandel i förhållande till resande med bil. Fokus ligger på att erbjuda kollektivtrafik som ett attraktivt alternativ till bil i stråk och områden där många invånare pendlar.

Kollektivtrafiken utvecklas ständigt för att möta förändringar i östgötarnas resbehov. I samband med tidtabellsskiftet i december 2017 genomfördes en större trafikomläggning av stadstrafiken i sydvästra Linköping. Förändringen innebar fler avgångar och nya snabbare linjestreckningar för områdena Lambohov, Mjärdevi, Universitetet, Vallastaden samt US. En omläggning som resulterat i ökat resande under året. Även i Norrköpings stadstrafik har förbättringar genomförts och Östgötapendeln fick ett ökat utbud under söndagar.

En stor del av resorna med kollektivtrafik sker i Linköping eller Norrköping. För att nå målet om ökad marknadsandel är framkomlighet för kollektivtrafiken i städerna av stor betydelse



såväl för stadstrafiken som för den regionala kollektivtrafiken som passerar någon av städerna. Under året har Östgötatrafiken installerat teknik i fordonen så att de är förberedda för olika system av trafikljusprioritering. Arbetet har bedrivits i samarbete med de två stora kommunerna och under året har Linköpings kommun upphandlat system för trafikljusprioritering. Östgötatrafiken deltar också i ett innovationsprojekt för att förbättra framkomligheten genom att ta tillvara möjligheterna med ny teknik som IOT, ”Internet of Things.”

Ökad marknadsandel påverkas båda av resandet med kollektivtrafik men också av resandet med bil. Även om antalet resor ökat i kollektivtrafiken har antalet resor med bil ökat än mer vilket resulterat i att marknadsandelen minskat under året.

Ökad klimatnytta

Ett målmedvetet miljöarbete har resulterat i att Östergötland är bland de främsta när det gäller kollektivtrafik som kör på fossilfria drivmedel vilket inneburit kraftigt minskade utsläpp av klimatpåverkande gaser. Sedan 2016 kör den linjelagda kollektivtrafiken på fossilfria drivmedel till 100 procent.

Under året har upphandling av stadstrafiken i Linköping och Norrköping pågått, en trafik som idag kör på biogas. I upphandlingen har krav ställts på att förutom biogas så ska ett antal eldrivna bussar trafikera i städerna från och med juni 2020. Elbussarna är mer energieffektiva samt bidrar till en tystare och mer attraktiv stadsmiljö.

Under året genomfördes upphandling av skärgårdstrafik samt särskild kollektivtrafik i form av färdtjänst, sjukresor och skolskjutsar. Denna trafik körs idag till viss del av fossila drivmedel men från och med sommaren 2019 kommer även denna trafik att köra helt fossilfritt vilket bidrar till fortsatt ökad klimatnytta.

Förutom att ersätta fossila drivmedel kan arbete med att minska drivmedelsförbrukningen bidra till att ytterligare minska den negativa klimatpåverkan. All kollektivtrafik upphandlas och körs av trafikföretag. I upphandlingen ställs krav på att företagen årligen ska lämna in en



miljöredovisning och bland annat visa på hur de arbetar aktivt med att minska drivmedelsförbrukningen.

4.3 Risker och framtida utmaningar

De två större städerna Linköping och Norrköping, har sedan några år tillbaka fått allt större problem med framkomlighet för kollektivtrafiken. Trenden mot ökad förtätning i städerna riskerar att orsaka ytterligare försämringar i framkomligheten.

För att kunna göra kollektivtrafiken till ett attraktivt alternativ till bilen behöver kollektivtrafiken prioriteras så att restiden inte blir för lång. Detta kräver ett nära samarbete med kommunerna vilka ansvarar för gator och vägar. I detta arbete behöver även kollektivtrafikens framkomlighet balanseras mot framkomligheten för cykel- och gångtrafikanter. Försämrad framkomlighet innebär förutom minskad attraktivitet för kollektivtrafiken även högre trafik kostnader, vilket riskerar att utbudet av kollektivtrafik måste minskas för att klara de ekonomiska ramarna.

Efterfrågan på fossilfria drivmedel ökar stadigt utifrån uppsatta mål om minskad klimatpåverkan från transporter. Genomförda och kommande förändringar av styrmedel och lagstiftning gör att behovet av fossilfria drivmedel ökar i allt snabbare takt. Samtidigt ställs ökade krav på att drivmedlen ska vara hållbara ur flera perspektiv vilket begränsar tillgången. Detta innebär att tillgången på fossilfria drivmedel är mycket osäker och dessutom leder till ökade kostnader.

En stor del av resandet i kollektivtrafiken görs med Östgötapendeln. Under kommande år finns risk för begränsningar i tilldelad kapacitet för Östgötapendeln med sämre utbud som konsekvens. Trafikverket reviderar styrande riktlinjer med syftet att öka robustheten i det nationella tågsystemet. Riktlinjerna ställer krav på längre tidsspann mellan tåg för att öka punktligheten hos framförallt de snabbgående tågen.

Östgötapendeln riskerar också att drabbas av stora störningar. Det eftersatta underhållet på järnvägen har medfört stora upprustningsbehov. Under kommande år kommer stora åtgärder att behöva genomföras för att förbättra säkerheten på järnvägen.

Generellt är det en utmaning att avsätta tillräckliga resurser för att arbeta med uppföljning. I takt med att antalet fordon som kör på fossilfria drivmedel ökar blir också behovet av uppföljning allt större. För att följa upp vad entreprenörerna redovisar i sina miljöredovisningar och säkerställa att de arbetar aktivt med området skulle det krävas ytterligare resurser eller omfördelningar av befintliga resurser.

5 Mänskliga rättigheter och social hållbarhet

Kollektivtrafiken ökar tillgängligheten och valfriheten för länets invånare genom att de får tillgång till utbildning, arbete och andra viktiga funktioner i samhället, utan att behöva ha en egen bil. Kollektivtrafiken bidrar till ett mer jämlikt samhälle genom att skapa bättre förutsättningar för fler att resa. Kollektivtrafiken har en positiv effekt på medborgarnas sociala liv och det finns forskning som även visar på att kollektivtrafiken stärker folkhälsan.

Vi verkar i ett samhälle som präglas av stor mångfald när det gäller bakgrund, erfarenheter och identitet. Kollektivtrafiken är en viktig förutsättning för att alla ska kunna ta del av samhället. För att göra detta möjligt arbetar Östgötatrafiken för ökad tillgänglighet och trygghet i kollektivtrafiken. Oavsett kön, ålder, funktionsnedsättning eller etnisk bakgrund ska trafiken vara tillgänglig, säker och trygg. Vår kommunikation ska också vara inkluderande och tillgänglig

5.1 Mål och indikatorer

Nedan redovisas mål och indikatorer från affärsplanen som är kopplade till social hållbarhet.

KPI	Ingångsvärde	Mål 2018	Utfall 2018	Måluppfyllelse
Nöjd kund index (allmän kollektivtrafik)	67 (2017)	68	70	✓
Sammanfattande betyg för hela resan (särskild kollektivtrafik)	93% (2017)	≥93%	93%	✓
Andel tillgänglighetsanpassade fordon (allmän kollektivtrafik)	99% (2017)	100%	100%	✓
Anpassningsgrad för hållplatser i stomtrafik eller med mer än 20 påstigande per dygn	52% (2017)	Öka	56%	✓

5.2 Genomförda aktiviteter och resultat 2018

Nöjda kunder

Östgötatrafiken arbetar löpande med att utveckla länets kollektivtrafik för att kunna ge invånarna så goda livsvillkor som möjligt. Vi ska öka kundnöjdheten för att öka resandet i den allmänna kollektivtrafiken och för att säkerställa trygghet och nöjdhet i den särskilda kollektivtrafiken.

Resandeutvecklingen i kollektivtrafiken har under året varit positiv jämfört med föregående år. Under 2018 har det genomförts trafikomläggningar, närmare beskrivning finns i avsnittet *Ökad marknadsandel*. Genomförda trafikförändringar i kombination med ett ökat resbehov föranlett av en allt större befolkning i länet har bidragit till den positiva resandeutvecklingen. Under året infördes ett riktat statsbidrag för att erbjuda gratis sommarlovsbiljett till ungdomar vilket också bidrog till en positiv resandeutveckling under sommarmånaderna.

Sedan 2016 erbjuds Närtrafik för de länsinvånare som inte har någon linjelagd trafik i närheten av där de bor eller dit de ska. Det introducerades då med viss försiktighet, för att kunna utvärdera såväl upplägget som de ekonomiska ramarna. Under 2018 har satsning på att öka kännedomen kring trafiken genomförts vilket bidragit till ökat resande.



För att locka fler till kollektivtrafiken genom att göra det enklare att köpa biljett har en rad förändringar gjorts av både prismodell och biljettsortimentet under 2018. Utbudet av biljetter som kan köpas via Östgötatrafikens app har utökats och förenklingar har gjorts för fler att resa tillsammans. Biljettsortimentet har gjorts enklare genom att samma pris gäller oavsett i vilken försäljningskanal biljetten köps.

Under året har också arbetet med att ersätta nuvarande biljettsystem påbörjats. Målsättningen med det nya systemet är ett enklare och modernare biljettsystemet som gör det än enklare att resa kollektivt och bidrar till nöjdare kunder.

Under 2018 har upphandling av nya trafikavtal för den särskilda kollektivtrafiken genomförts. Förutom incitament i form av kvalitetsbonus har också ökade sociala krav på trafikföretag ställts. Kraven innebär ökad kvalitet för kunderna och bättre arbetsvillkor för förarna.

Under året har en app för färdtjänstresenärer driftsatts med syfte att förenkla för resenärerna både att boka och boka av sin resa. Appen innebär också bättre möjlighet för resenären att ha överblick över sina bokade resor. När det gäller kundnöjdhet för resenärer i den särskilda kollektivtrafiken pågår ett kontinuerligt uppföljnings- och förbättringsarbete vilket resulterat i höga betyg för såväl bemötande som för resorna.

Ökad tillgänglighet för funktionsnedsatta

Samtliga fordon som används i den allmänna kollektivtrafiken är tillgänglighetsanpassade enligt den definition som Sveriges Kommuner och Landsting föreslår. Definitionen innefattar visuella och audiella hållplatsutrop, låggolv, ramp eller lift samt rullstolsplats.

Tillgänglighetsanpassningen av kollektivtrafikens hållplatser sker succesivt men liksom tidigare i låg takt i länet. Av det tillgänglighetsarbete som genomförts på hållplatser på det kommunala vägnätet under 2018 har detta företrädesvis skett i Linköping. På det statliga vägnätet har tillgänglighetsarbetet sträckt sig till enstaka hållplatser under 2018.

Trygghet är viktigt i all kollektivtrafik. Inom den särskilda kollektivtrafiken är trygghet bland det absolut viktigaste för kunderna. Kunderna i den särskilda kollektivtrafiken är oftast extra utsatta då de åker i den särskilda kollektivtrafiken av just den anledningen att de har extra behov av något slag. För ökad trygghet har högre utbildningskrav att bemöta kunder med särskilda behov, ställts i den upphandling av särskild kollektivtrafik som genomfördes under 2018.

I den allmänna kollektivtrafiken finns det övervakningskameror i Linköpings och Norrköpings tätortsbussar, ombord på spårvagnarna och på Östgötapendeln. Östgötapendeln patrulleras också av ordningsvakter på fredag- och lördagskvällar. Under 2018 har antalet så kallade ”storkontroller” utökats betydligt. Vid dessa utförs i första hand färdbeviskontroller men ordningsvakternas närvaro i kollektivtrafiken bidrar även till en ökad trygghet.

I den pågående upphandlingen av stadstrafiken i Linköping och Norrköping ställdes krav enligt, ”Sveriges regioner och landstings uppförandekod för leverantörer”. I denna uppförandekod anges bland annat att varor och tjänster som levereras ska vara framställda i enlighet med FN:s allmänna förklaring om de mänskliga rättigheterna. Syftet med uppförandekoden är att främja en hållbar utveckling genom att leverantörer förbinder sig att respektera uppförandekoden både inom den egna organisationen och i leverantörskedjan.

5.3 Risker och framtida utmaningar

Det finns höga förväntningar från de som bor där resandeunderlaget är relativt litet också ska erbjudas en bra kollektivtrafik. Kunskapen i om vad det kostar att bedriva kollektivtrafik är låg och detta gäller hela samhället. Förväntningar om att kollektivtrafik ska kunna möta upp de flesta typer av resbehov dyker ofta upp. När förväntningarna inte uppfylls finns en uppenbar risk för besvikelse hos medborgarna.

De digitala mobila biljetterna har haft en kraftig tillväxt de senaste åren. Liksom för samhället i stort så innebär den ökade digitaliseringen risk att grupper som inte har möjlighet och

tillgång till de digitala kanalerna riskerar att hamna utanför utvecklingen. Digitaliseringen innebär även nya säkerhetsrisker.

Svårigheter att rekrytera förare speciellt i taxibranschen vilket leder till stor omsättning och svårighet att hålla kompetens och rätt utbildningsnivå.

Trafikverket och kommunerna är de största väghållarna i länet. Då flertalet av hållplatser med stort resande eller vid viktiga målpunkter ligger på det kommunala vägnätet, är samarbetet med kommunerna en viktig framgångsfaktor för ökad tillgänglighetsanpassning av hållplatser.

6 Ekonomisk hållbarhet

För Östgötatrafiken som samhällsaktör innebär ekonomisk hållbarhet att effektivt nyttja resurserna och skapa så stor samhällsnytta som möjligt inom givna ekonomiska ramar. Kollektivtrafiken fyller ett mycket viktigt syfte när det gäller att knyta samman olika delar av länet. En kollektivtrafik som skapar goda förutsättningar för arbetspendling bidrar till ett starkt näringsliv, en hög sysselsättning och därmed till regionens utveckling.

Eftersom Östgötatrafiken finansieras till ca 60% med skattemedel och resterande 40% med biljettintäkter arbetar vi med ständiga optimeringar och förbättringar av erbjudandet och leveranserna för att kunna få ut så mycket värde som möjligt för varje skattekrona.

Verksamheten ska bedrivas kostnadseffektiv i alla sina delar, personella och ekonomiska resurser användas på ett hållbart sätt och investeringar ska vara långsiktigt hållbara och ansvarsfulla.

6.1 Mål och indikatorer

Nedan redovisas mål och indikatorer från affärsplanen som är kopplade till ekonomisk hållbarhet.

KPI	Ingångsvärde	Mål 2018	Utfall 2018	Måluppfyllelse
Kostnadstäckningsgrad	46% (2017)	47%	46%	✗
Verksamhetskostnadernas andel av de totala kostnaderna	11,7% (2017)	Följa	9,9%	✓
Subventionsgrad	59% (2017)	58%	57%	✓

6.2 Genomförda aktiviteter och resultat 2018

Minskad subventionsgrad

En lägre andel finansiering via skattemedel indikerar att utförd trafik möter östgötarnas behov av kollektivtrafik på ett effektivt sätt. Ökad kostnadstäckningsgrad uppnås dels av ett ökat resande som ger nya intäkter dels av att en större andel av trafiken har tillräckligt hög kostnadstäckningsgrad.

Östgötatrafiken har under året arbetat för att öka resandet genom att exempelvis förenkla betalsystem och utveckla trafiken där det finns goda resandeunderlag. Samtidigt sker en kontinuerlig översyn av trafik med lägre resandeunderlag för att kunna styra resurserna till mer efterfrågad trafik. Trafik som bedöms vara lågeffektiv ses över enligt en av kollektivtrafikmyndigheten beslutad process. Under året har det sammanställts ett trafikbokslut för att skapa ett gemensamt och transparent kunskapsunderlag för att underlätta dialogen kring trafikfrågor med kommunerna. Trafikbokslutet visar ett urval av nyckeltal för den allmänna kollektivtrafiken och är ett underlag att utgå ifrån för att skapa förutsättningar för att öka kostnadstäckningsgraden.

I den under året pågående upphandlingen av stadstrafiken i Linköping och Norrköping har ett tydligt fokus på ekonomisk effektivitet genomsyrat upphandlingen. Genom att så långt möjligt utgå ifrån branschrekommendationerna för fordonskrav bedöms kostnaderna för

trafiken att hållas nere. Upphandlingen är också utformad så att trafikföretagen till en större del ges möjlighet att utforma trafiken utifrån egna förutsättningar. Upphandlingen innebär också att en större del av ersättningen till trafikföretagen än i tidigare avtal kommer att utgöras av resandeincitament. Incitamentet innebär att trafikföretaget får en del av den högre intäkten som en resandeökning ger. Syftet är att få trafikföretaget att arbeta med åtgärder i sin verksamhet för ett ökat resande

Kostnadseffektiv verksamhet

Under 2018 har en mer strukturerad ekonomistyrning implementerats och intäktsuppföljningen fått ett ökat fokus i verksamheten. Förbättrad ekonomistyrning har inneburit bättre förutsättningar för att använda ekonomi som ett verktyg för målstyrd verksamhet. Konkret har det inneburit att det i den pågående upphandling av stadstrafiken i Linköping och Norrköping avsatts utökade resurser för utveckling av trafiken för att möta ökat resbehov.

Under året har en omorganisation genomförts där inköp numera ingår i ekonomiavdelningen. Syftet är att skapa tydligare och mer affärsmässigt fokus på upphandlingar då verksamheten till övervägande del är upphandlad.

Under året har verksamhetsprocesserna, utveckla och leverera kollektivtrafik, försäljning samt myndighetsstöd kartlagts. Arbetet mot ett processtyrt arbetssätt har i och med detta inletts, vilket skapar förutsättningar för ett effektivare arbetssätt med högre kvalitet. Processkartläggningarna har också tydliggjort betydelsen och utformningen av uppföljning i verksamheten.

6.3 Risker och framtida utmaningar

Östgötatrafikens långsiktiga utveckling utifrån ett ekonomiskt perspektiv präglas av flera risker och osäkerhetsfaktorer, ex ränteutveckling, indexutveckling och framtida trafikupphandlingar. En stor del av kollektivtrafiken handlas upp inom de närmaste åren. Resultatet är beroende av upphandlingens förutsättningar och villkor som vi bara till viss del har rådighet över. Inför varje upphandling finns det risker och en viss osäkerhet kring detta även

om Östgötatrafiken arbetar kontinuerligt för att ha en god dialog med potentiella anbudsgivare för att säkerställa hög kvalitet i anbuden. Avtalen är fleråriga och indexreglerade och kostnaderna kan därmed förändras över tid. De olika indextalens utveckling är beroende av politiska beslut av nationell och internationell karaktär och konjunkturen i den totala världsekonomin.

Östgötatrafikens planering och budgetering görs med långsiktiga perspektiv för nå uppsatta mål i det Regionala trafikförsörjningsprogrammet. Verksamheten har planerats långsiktigt efter verksamhetsbeställningen. Regionens ansträngda ekonomi kan innebära reduktion i ekonomisk satsning på kollektivtrafik. Reducerad ersättning innebär på lång sikt en reduktion i utbud vilket medför minskat resandet och minskade biljettintäkter. Detta påverkar i sin tur kollektivtrafikens långsiktiga mål om högre marknadsandel, nöjdare kunder samt lägre subventionsgrad.

Klimatfrågan blir allt tydligare och kollektivtrafiken lyfts ofta som en viktig pusselbit för att klara omställningen till hållbart transportsystem. Det innebär både möjligheter och utmaningar i form av att kollektivtrafiken behöver stå för en betydligt större del av resandet. Ska de transportpolitiska målen bli verklighet kommer det innebära ett kraftigt ökat resande med kollektivtrafik och ökat behov av resurser till kollektivtrafiken.

Nya krav har kommit gällande införandet av ett nytt signalsystem för tågtrafiken som uppfyller europeisk standard. Kravet innebär stora kostnader de kommande åren.

En av kollektivtrafikens utmaningar är att många vill resa under en relativt kort tid på dygnet, under den så kallade peaken. En ökad centralisering av skolor innebär ett än större resbehov under peaken och krav på utökning av antalet fordon för att klara resandeökningen. Även den försämrade framkomligheten i städerna, vilket nämns i avsnitt 4.3 medför längre körtider och ökade trafik kostnader.


7 Medarbetare

Östgötatrafiken ska vara en attraktiv arbetsplats som möjliggör en kombination av arbete och privatliv. Vi ska säkerställa en god arbetsmiljö, såväl fysisk som psykosocial. Arbetsplatsen ska vara trygg och säker.

Vår värdegrund ska genomsyra hela verksamheten och vi vill ha engagerade, öppna och professionella medarbetare. Vi tar till vara medarbetarnas kompetens och olika kunskaper och strävar efter att ha en jämn könsfördelning. Vi anser att mångfald stärker verksamheten samt att medarbetarnas olikheter är en viktig förutsättning för företagets utveckling. Med ett starkt och positivt laddat varumärke har vi goda möjligheter att locka till oss de kompetenser och resurser vi behöver.

7.1 Mål och indikatorer

Nedan redovisas mål och indikatorer från affärsplanen som är kopplade till medarbetarperspektivet.

KPI	Ingångsvärde	Mål 2018	Utfall 2018	Måluppfyllelse
MMI (Motiverad medarbetare index)	70 (2017)	≥70	70	

7.2 Genomförda aktiviteter och resultat 2018

Motiverade medarbetare

Under året har ett strukturerat arbetssätt för att följa upp resultatet från medarbetarundersökningarna implementerats. Under året har också en riskinventering av den psykosociala arbetsmiljön genomförts.

Under året har en uppdaterad likabehandlingsplan arbetats fram. Syftet med planen är att få till ett systematiskt arbete med likabehandling för att skapa likvärdiga villkor och förutsättningar för våra medarbetare. Likabehandlingsplanen omfattar fem områden: arbetsförhållanden, lön och anställningsvillkor, rekrytering och befordran, utbildning och föräldraskap. Sedan 2018 får nyanställda i samband med introduktion en genomgång av likabehandlingsplanen. Under 2019 kommer arbetet fortsätta med att kommunicera och implementera planen. Temat på höstens personaldag var mångfald och inkludering – ett viktigt ämne som lägger grunden för likabehandling, men också gav insikter om vikten av att olikheter i kompetenser och bakgrund krävs för att arbeta i riktning mot vår vision.

De i avsnitt 6.2 nämnda processkartläggningarna har inneburit att förutom att effektivisera och kvalitetssäkra arbetet även till att medarbetarna tydligare ska förstå sin roll och hur man bidrar till verksamhetens övergripande mål.

Under året genomfördes som planerat en utbildning i Hjärt- och Lungräddning (HLR) för nästa tredjedel av medarbetarna. Planen är att erbjuda detta till resterande under 2019 och att det år 2020 är dags för en uppfrysning för de som gick utbildningen 2017.

7.3 Risker och framtida utmaningar

Könsfördelningen inom Östgötrafik är 63% kvinnor och 37% män. I den verksamhet som bedrivs i Mjölby är könsfördelningen än mer i obalans än i företaget i genomsnitt, här arbetar ca 72 % kvinnor. Arbetets innehåll och karaktär lockar fler kvinnor än män, men vi bör alltid eftersträva en så jämn könsfördelning som möjligt då det är bevisat positivt för arbetsmiljön.

Den nivå Östgötrafik har på mångfald motsvarar inte hur det ser ut i samhället. Här behöver vi diskutera hur vi kan förändra detta i en positiv riktning.

Det saknas en ”whistle-blower” - funktion som gör att oegentligheter kan rapporteras till någon annan än närmaste chef eller chefens chef. Vår önskan är att det bör finnas en sådan

funktion inom Region Östergötland som även vi kan hänvisa till. Företaget har under året tagit upp frågan med Regionen och fortsätter denna dialog under kommande år.

8 Motverkande av korrupktion

Östgötatrafiken ska arbeta mot alla former av korrupktion inklusive utpressning och mutor. Vi vill inte bara förhindra att korrupktion förekommer, utan vill även bedriva en verksamhet som är helt fri från alla typer av korrupktion och beteenden som kan skada allmänhetens förtroende för oss. Att vara extra noga med detta i samband med våra upphandlingar är en självklarhet. I upphandlingarna följer Östgötatrafiken upphandlingslagstiftningen för LOU, LUF och LUK.

8.1 Genomförda aktiviteter och resultat 2018

Det finns noggranna rutiner för vårt förfarande exempelvis i anslutning till upphandlingar. När vi följer dessa rutiner säkerställer vi att vi håller en mycket hög nivå på likabehandlingen och transparensen i våra upphandlingar. Vi är mycket noga med och får ofta feedback från leverantörer som uppfattar oss som professionella och korrekta.

8.2 Risker och framtida utmaningar

Även om det finns noggranna rutiner för vårt förfarande i anslutning till upphandlingar så är det här som riskerna för korrupktion är som störst.

Generellt är det en utmaning att avsätta tillräckliga resurser för att arbeta med uppföljning. Detta riskerar att vi inte upptäcker om det förekommer korrupktion hos någon av våra underleverantörer.

Som tidigare nämnts så saknas en ”whistle-blower” funktion som gör att oegentligheter kan rapporteras till någon annan än närmaste chef, eller chefens chef.

9 Bilaga. Trafikföretag/samverkansbolag 2018

All Östgötatrafikens trafik är upphandlad och utförs på entreprenad av trafikföretag. Trafikföretagen varierar i storlek och kan vara allt ifrån enmansföretag till stora internationella koncerner. Under 2018 utfördes trafiken av följande trafikföretag/samverkansbolag:

Arriva Östgotapendeln AB

BIVAB

Bliva Buss i Sverige AB

e-Buss i Sverige AB

Högstad Produktion AB

Keolis Sverige AB

Kättilö Båttransporter AB

Lingmerths Buss AB

Mjölby Trafik AB

Motorcentralen Bo Pettersson AB

Nilsbuss AB

Nobina Sverige AB

SamBus AB

Stångåbuss Trafik AB

St Anna Båttrafik AB

Taxibil i Östergötland AB

Taxi Motala/Vadstena AB

Taxi & Bud i Sverige AB

Transdev Sverige AB

Vikbolandstaxi 160 000 AB

Östgöta Taxi AB



Revisorns yttrande avseende den lagstadgade hållbarhetsrapporten

Till bolagsstämman i AB Östgotatrafiken, org.nr 556038-8950

Uppdrag och ansvarsfördelning

Det är styrelsen som har ansvaret för hållbarhetsrapporten för år 2018 (som är publicerad på Östgotatrafikens hemsida www.ostgotatrafiken.se) och för att den är upprättad i enlighet med årsredovisningslagen.

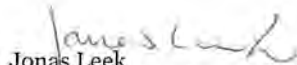
Granskningens inriktning och omfattning

Vår granskning har skett enligt FARs rekommendation RevR 12 *Revisorns yttrande om den lagstadgade hållbarhetsrapporten*. Detta innebär att vår granskning av hållbarhetsrapporten har en annan inriktning och en väsentligt mindre omfattning jämfört med den inriktning och omfattning som en revision enligt International Standards on Auditing och god revisionssed i Sverige har. Vi anser att denna granskning ger oss tillräcklig grund för vårt uttalande.

Uttalande

En hållbarhetsrapport har upprättats.

Linköping den 14 mars 2019
Öhrlings PricewaterhouseCoopers AB


Jonas Leek
Auktoriserad revisor