

Hållbarhetsredovisning 2022

Bilaga till Årsredovisning för 2022

Diarienummer: 2023/0117

Innehållsförteckning

1	Om denna redovisning	2
2	Det här är ÖstgötraTrafiken	2
2.1	Verksamhetsidé	2
2.2	Vision	2
2.3	Beskrivning av visionen	3
2.4	Riktlinjer, policys och mål som styr oss i vårt arbete	3
2.5	Verksamheten	6
3	ÖstgötraTrafikens hållbarhetsarbete	7
4	Miljömässig hållbarhet	7
4.1	Genomförda aktiviteter	7
4.2	Risker och framtida utmaningar	11
5	Mänskliga rättigheter och social hållbarhet	11
5.1	Genomförda aktiviteter	13
5.2	Risker och framtida utmaningar	15
6	Ekonomisk hållbarhet	16
6.1	Genomförda aktiviteter	17
6.2	Risker och framtida utmaningar	19
7	Medarbetare	20
7.1	Genomförda aktiviteter	21
7.2	Risker och framtida utmaningar	22
8	Motverkande av korruption	22
8.1	Genomförda aktiviteter	22
8.2	Risker och utmaningar	23

1 Om denna redovisning

Hållbarhetsredovisningen är ett sätt att redovisa hur företaget arbetar med hållbarhetsfrågor och 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 etcetera. 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 samhällsplaneringsnämnd (TSN) som ansvarar för övergripande mål och prioriteringar inom kollektivtrafiken.

På uppdrag av bolagets 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

Östgötatrafikens vision lyder: Tillsammans driver vi utvecklingen mot en hållbar framtid.

2.3 Beskrivning av visionen

- Vi är den pålitliga, trygga och självklara vägen fram för alla som reser tillsammans.
- Vi driver på utvecklingen i branschen, tänker innovativt och skapar enkla vägar framåt för både kunder och medarbetare.
- Vi är en viktig aktör för en hållbar samhällsutveckling i regionen och påverkar aktivt utvecklingstakten.
- Vi tar initiativ till och skapar samarbeten med kunder, leverantörer och andra aktörer för att nå våra mål.

2.4 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 konkretiseras sambandet mellan de globala målen och länets kollektivtrafik.



Bild 1: Kollektivtrafikens koppling till de globala målen. (Regionalt trafikförsörjningsprogram för Östergötland ->2030)

I trafikförsörjningsprogrammet beskrivs mål och strategier för kollektivtrafikens utveckling. Programmet är, tillsammans med regionens treårsbudget, det viktigaste dokumentet för styrningen av den regionala kollektivtrafiken.

Verksamhetsidén för Östergötlands kollektivtrafik utgår ifrån de tre hållbarhetsperspektiven och lyder: ”Kollektivtrafiken – ett positivt sätt att resa. För medborgaren, samhället och

miljön. Med ledorden: attraktivt och enkelt, ett verktyg för en hållbar regional utveckling och klimatpositivt resande”.

Utifrån verksamhetsidén har sex målområden identifierats, inom vilka kollektivtrafiken ska utvecklas fram till år 2030:

- Öka kollektivtrafikens marknadsandel
- Fler nöjda resenärer
- God geografisk tillgänglighet
- Attraktiv kollektivtrafik med god framkomlighet
- Klimatneutralt resande
- Öka tillgängligheten för personer med funktionsnedsättning

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

I affärsplanen för 2022–2024 är Östgötatrafikens mål indelade i mål och styrtal, som vi styr verksamheten mot, och mål och mätetal, som vi följer utvecklingen av för att bibehålla eller säkerställa nivån.

För varje övergripande uppdrag och mål anges GAP, det vill säga hur måluppfyllelsen ser ut i förhållande till målet.

Nivå	Beskrivning av GAP-nivå
1	Utvecklingen har inte gått åt rätt håll de senaste året/åren. Genomgripande insatser kommer krävas under flera år.
2	Utvecklingen har gått åt rätt håll senaste året/åren. Ett flertal insatser kommer dock krävas under flera år.
3	Utvecklingen har gått åt rätt håll senaste året/åren. Insatser har lett till vissa resultat – fortsatt arbete krävs, troligtvis under flera år.
4	Utvecklingen har gått åt rätt håll senaste året/åren. Fortsatt arbete kommer dock krävas närmaste året.
5	Utvecklingen har lett till önskat resultat. Insatser som bibehåller resultatet är implementerade.

Bild 2: Region Östergötlands styrmodell

Följande mål styr vi verksamheten mot:

Affärsplan 2022												
Uppdrag	Marknadsandel 2019: 19%	GAP				2020	2022	2023	2024	2030	Rappor- teras	
		1	2	3	4	5	15%	Öka	Öka	Öka	32%	DÅ04, DÅ08, ÅRS
Styrtal	Antal påstigande (2019: 31,1 milj)	1					-	23,3 milj	25,9 milj	27,2 milj	-	DÅ04, DÅ08, ÅRS
Styrtal	Cykelns andel av resandet (2019: 12%)			3			13%	13%	14%	14,5%	-	DÅ04, DÅ08, ÅRS
Styrtal	Medelhastighet stom- trafiken (innerstad)			3			13,0	13,1	13,4	13,7	15	ÅRS
Styrtal	Medelhastighet stomtrafiken (ytterstad)			3			22,0	22,1	22,2	22,3	23	ÅRS
Uppdrag	Subventionsgrad 2019: 56,4%	1					64,80%	63,1%	59,3%	57,1%	50%	DÅ04, DÅ08, ÅRS
Styrtal	Kostnadstäcknings- grad (2019: 48%)		2				35,65%	41,4%	45,7%	48,3%	-	DÅ04, DÅ08, ÅRS
Styrtal	Nettokostnad per påstigande (2019: -18,6 kr)	1					-32 kr	-30 kr	-26 kr	-24 kr	-	DÅ04, DÅ08, ÅRS
Uppdrag	Nöjd Kund (NKI) 2019: 70%				4		67	70	71	72	78	DÅ04, DÅ08, ÅRS
Styrtal	Nöjd med senaste resa (2019: 85%)					5	82%	84%	85%	≥85%	-	DÅ04, DÅ08, ÅRS
Styrtal	Punktlighet allmän kollektivtrafik				4		-	85%	86%	86%	-	DÅ04, DÅ08, ÅRS
Styrtal	Punktlighet särskild kollektivtrafik				4		93,81%	95%	95%	95%	-	DÅ04, DÅ08, ÅRS
Styrtal	Enkelt att resa med bolaget, kunder (2019: 78%)				4		77%	78%	≥78%	≥78%	-	DÅ04, DÅ08, ÅRS
Styrtal	Sammanfattande nöjdhet färdtjänst o sjukresa (2019: 91%)					5	91%	≥91%	≥91%	≥91%	93%	DÅ04, DÅ08, ÅRS
Styrtal	NPS, kunder (2019: +8)				4		-0,5	4	6	8	-	DÅ04, DÅ08, ÅRS
Styrtal	NPS, icke kunder (2019: -38)				4		-33	-30	-28	-27	-	DÅ04, DÅ08, ÅRS

Affärsplan 2022											
Styrtal	Tillgänglighet digitala tjänster		4		68%	72%	74%	75%	80%	ÅRS	

Bild 2: Målbeskrivning från Östgötatrafikens affärsplan 2022–2024

Mål och måttetal som vi följer för att bibehålla eller säkerställa nivån:

	Följa mått	GAP				2020	2022	2023	2024	Rapporteras
Mäts	MMI (2019: 66)		4		70%	≥70%	≥70%	≥70%	DÅ04, DÅ08, ÅRS	
Mäts	Sjuktal (korttidsfrånvaro/långtidsfrånvaro)		5		2,1/3,7	-	-	-	ÅRS	
Mäts	Overhead (OH)		5		2,7%	2,8%	2,8%	2,8%	DÅ04, DÅ08, ÅRS	
Mäts	Personalomsättning (medarbetare som slutar i % av antalet tillsvidareanställda)		4		8,6%	-	-	-	ÅRS	

Bild 3: Målbeskrivning från Östgötatrafikens affärsplan 2022–2024

2.5 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 167 medarbetare med huvudkontor i Linköping och en stor kundserviceverksamhet i Mjölby där vi samlat funktioner som arbetar med bland annat trafikledning, trafikinformation, beställningar av färdtjänst och sjukresor samt kundservice.

Östgötatrafiken kör 145 linjer i länets 13 kommuner och trafikerar 1900 hållplatser varje dag. Ett normalt år gör våra kunder cirka 30 miljoner resor. Kollektivtrafiken spelar en viktig roll för Östergötlands utveckling genom att stärka tillgängligheten och binda samman regionen avseende boende, arbete och utbildning. För en tredjedel av alla östgötar är kollektivtrafiken helt avgörande för att de ska kunna ta sig till jobbet eller studierna. Arbetspendlingsmöjligheter gör att arbetsmarknaden blir geografiskt mer sammanhängande och ger företagen i regionen en större tillgång till arbetskraft. En attraktiv kollektivtrafik förbättrar förutsättningarna för en ekonomisk tillväxt och är ett verktyg för utvecklingen mot ett hållbart transportsystem.

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.

Under inledningen av 2022 hade pandemin covid-19 fortsatt stor påverkan på resandet i kollektivtrafiken, vilket i sin tur påverkade vår möjlighet att arbeta med att utveckla alla delar av vårt hållbarhetsarbete. Även om återhämtningen av resandet skedde successivt till en nivå som i slutet av året nästan nådde upp till 2019 års resande, så har resandet inte ökat i paritet med den omfattning som krävs för vi skulle ligga i nivå med de långsiktiga målen för kollektivtrafiken. Generellt kan konstateras att pandemin har haft en negativ påverkan på valet av färdmedel för de längre resorna, då fler har använt bilen i stället för kollektivtrafiken för sin resa. Samtidigt kan det utifrån hållbarhetssynpunkt ha fått en positiv effekt på de kortare transporterna, om fler har valt cykel och promenat.

4 Miljömässig hållbarhet

Östgötatrafikens viktigaste bidrag till en hållbar miljö och låg klimatpåverkan handlar det om att så många som möjligt ska välja kollektivtrafiken före bilen så ofta som möjligt. Det är också viktigt att kollektivtrafiken i sig har så liten negativ påverkan på miljön som möjligt.

4.1 Genomförda aktiviteter

Fossilfri kollektivtrafik

I Östergötland har kollektivtrafiken en mycket bra klimatprestanda. Genom att ersätta fossila drivmedel med fossilfria har Östgötatrafikens fordon minskat de klimatpåverkande utsläppen i hög grad. Sedan 2016 bedrivs den allmänna kollektivtrafiken i Östergötland med bussar som körs på fossilfria drivmedel.

I samband med starten av avtalen för stadstrafiken i Linköping och Norrköping 2020 fick Östergötland sina första elbussar. Under 2022 genomfördes en upphandling av busstrafik i länets västra del inklusive stadstrafiken i Motala som innebär att antalet elbussar tredubblas från och med juni 2024. Totalt upphandlades 37 bussar med trafikstart juni 2024. Bussarna kommer att vara stationerade i Motala, Mjölby, Ödeshög och Österbymo. Samtliga bussar, såväl de i stadstrafiken som regiontrafiken, kommer att vara eldrivna. Elbussarna är mer energieffektiva samtidigt som de bidrar till en tystare och mer attraktiv stadsmiljö.

Även beställningstrafiken körs sedan 2019 på fossilfritt bränsle. Undantaget är svävorna i skärgårdstrafiken som under i snitt två till tre veckor vintertid trafikerar skärgården och som fortsatt drivs på fossila bränslen.

Förutom att ersätta fossila drivmedel kan arbetet med att minska drivmedelsförbrukningen bidra till att ytterligare minska negativ 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.

Under året har arbetet med att utveckla uppföljningen av trafikavtalen genomförts. Avtalsuppföljningen inom hållbarhetsområdet omfattar fler frågeställningar och en första miljörevision på plats vid en depå har genomförts. Trafikföretagens årliga miljöredovisning har ersatts av en hållbarhetsredovisning med fler frågeställningar. Ett nytt systemstöd har implementerats för att underlätta administrationen.

Öka marknadsandelen

Ett övergripande mål för Östgötatrafiken är att öka kollektivtrafikens marknadsandel i förhållande till resande med bil. Hälsa, miljö och samhälle är stora vinnare när det kollektiva resandet, tillsammans med gång och cykel, ersätter resandet med bil. Genom att minska antalet bilresor bidrar kollektivtrafiken till bättre luft, mindre trängsel och buller och en i övrigt förbättrad stadsmiljö.

Fokus ligger på att erbjuda kollektivtrafik som ett attraktivt alternativ till bil i stråk och områden där många invånare pendlar. Under 2022 har Östgötatrafiken fortsatt arbetat enligt trafikutvecklingsprocessen för att ta fram förslag på trafiklösningar som bidrar till ökad måluppfyllelse.

Pandemin innebar en minskning av det kollektiva resandet. Efter att restriktionerna togs bort i februari 2022 har resandet ökat, samtidigt som Östgötatrafiken kraftsamlat för att öka försäljning, biljettintäkter och marknadsandel. Insatserna som gjordes i samband med borttagandet av restriktioner har gett stor positiv effekt. I Sveriges kommuner och regioners (SKR) sammanställning av återhämtning av biljettintäkter för kollektivtrafiken i landet, ligger Östergötland i toppen av riket gällande återhämtning. Region Östergötland hade som mål under 2022 att kollektivtrafikens marknadsandel av de motorburna resorna ska öka. Efter att ha varit låg under pandemin (13–15 procent helår 2020–2021) har den återhämtat sig till 18 procent, vilket är nära andelen 2019 (19 procent, 2019) som är senaste pandemifria året.

Under året har forskningsprojektet ”Rörelse i staden påbörjats” i Linköpings kommun, som undersöker hur människors resmönster tydligare kan kartläggas. Syftet är att hitta en metod som hjälper oss att planera kollektivtrafiken ännu bättre. Projektet drivs av företaget The Train Brain och genomförs i samarbete med Linköpings kommun, 3 Sverige och Vinnova. Det är framför allt med hjälp av anonymiserade mobildata som det går att se hur människor rör sig i Linköpings stad och på så sätt få reda på var det finns annat behov av kollektivtrafik. Med en sådan metod blir det enklare att satsa mer där behovet av kollektivtrafik är som störst, vilket gör det möjligt för fler att resa hållbart.

I den regionala trafiken är Östgötapendeln och expressbusstrafiken de viktigaste verktygen för att öka marknadsandelen eftersom de tidsmässigt bäst kan konkurrera med motsvarande resa med bil. För att minska trängsel ombord har de mest populära avgångarna med Östgötapendeln även 2022 förstärkts genom att multipelkoppla tåg. Genom att två tåg kopplas ihop leder det till dubbelt så många sittplatser på dessa avgångar.

Under 2022 har Östgötatrafiken genomfört flera insatser för att stärka varumärket i syfte att höja statusen för kollektivtrafiken och återta resenärer som försvunnit under pandemin. I varumärkeskampanjen ”Varje resa räknas” tackas resenärerna för att de reser med kollektivtrafiken, i syfte att få dem att förstå att när de väljer att resa kollektivt bidrar de till ett mer hållbart samhälle. Kampanjen har synts som film i sociala medier, på bio, hos TV4, tryckt i dagstidningar, som fönsterskyltar på fordonen och på bussarnas bakstammar. Under 2023 kommer kampanjen att fortsätta, i både tidigare och nya kanaler.

För att få tillbaka resenärerna efter pandemin genomfördes under våren även en rabattkampanj, där kunderna fick 20 procent rabatt på 30-dagarsbiljetten. Kampanjen blev en succé. Det såldes 130 procent fler biljetter än under de andra två veckorna samma månad. Trots att många köpte på sig flera biljetter tillkom också nya kunder.

KPI	Ingångsvärde	Mål 2022	Utfall 2021	Utfall 2022
Ökad marknadsandel	15% (2020)	Öka	13%	18%

Bild 4: Mål och indikatorer från affärsplanen 2022–2024 som är kopplade till miljömässig hållbarhet.

Den 14 februari införde Östgötatrafiken, som första länstrafikbolag i Sverige, en lågtrafikbiljett på hela det ordinarie biljettsortimentet. Lågtrafikbiljetten är ett billigare alternativ för dem som reser på tider då det är färre resenärer ombord och ett viktigt verktyg för att nyttja befintlig kapacitet och öka antalet resor utan att behöva förstärka trafiken. Lågtrafikbiljetten passar särskilt dem som har flexibla restider i vardagen och som reser på kvällar och helger. Till grund för utformningen ligger fakta och analyser av tusentals intervjuer med östgötar om hur de kan tänkas förändra sina resvanor framöver. Lågtrafikbiljetten är ett av flera sätt att möta den samhällsutveckling som pandemin medfört och även kundernas förändrade förväntningar och behov.

Förbättra framkomligheten

För att kunna göra kollektivtrafiken till ett attraktivt alternativ till bilen behöver framkomligheten för kollektivtrafiken prioriteras, så att restiden inte blir för lång. Detta kräver ett nära samarbete med kommunerna som ansvarar för gator och vägar. I första hand behöver framkomligheten i städerna förbättras, både för att ge goda förutsättningar för en attraktiv stadstrafik och för den mer långväga kollektivtrafiken som expressbussar och landsbygdssussar. Även om restiden på de längre sträckorna är god under stor del av resan

försämras den kraftigt när den bromsas av tät biltrafik i staden. Även kommunerna har intresse av att arbeta för minskad biltrafik i innerstaden.

Som ett led i detta gemensamma arbete startade Norrköpings kommun och Östgötatrafiken 2021 upp en dialog om möjligheten att integrera ett parkeringsövervakningssystem med Östgötatrafikens biljettsystem, i syfte att kunna främja pendlarparkering i nära anslutning till bra kollektivtrafik. Detta arbete har fortsatt under 2022 och en lansering är planerad till andra kvartalet 2023. Det är tänkbart att en sådan integration och modell också kan tillämpas i andra kommuner, bland annat pågår en dialog med Linköping kommun om detta.

Mobilitet på landsbygden har varit en prioriterad fråga under 2022. Efter beslut om framtida nedläggning av en linje mellan Tranås och Ödeshög arbetar Östgötatrafiken tillsammans med Ödeshögs kommun med att hitta nya möjligheter för gymnasieelever bosatta i Boet och Trehörna att resa till skolor i Tranås, utöver närtrafiken som kommer att erbjudas. De möjligheter som utreds är någon form av mobilitetslösning, exempelvis via samåkning eller genom att merutnyttja upphandlad skolskjuts.

Det pågår även arbete tillsammans med Skånetrafiken och Blekingetrafiken inför en pilot av digitala återförsäljare. Ambitionen är att använda Samtrafikens nationella åtkomstpunkt för en effektiv integration. Syftet är att nå ut med vårt biljettutbud till exempelvis leverantörer av MaaS-tjänster, hotellkedjor och arrangörer av olika typer av evenemang.

Östgötatrafiken är part i projektet Sustainable Rural Mobility (SuRuMo). Interreg Central Baltic beviljade ansökan om EU-stöd i december 2022. Planerad projektstart är andra kvartalet 2023 med en total budget på 16,5 msek (under 3,5 år). Huvudmålet med SuRuMo är att utveckla mobilitet på landsbygden genom en digital plattform som inkluderar olika fysiska mobilitetslösningar som ska användas av medborgarna. Målet är att utveckla ett verktyg för uppskattning av mobilitetsmönster som kan användas av trafikplanerare för att kartlägga områden där nya mobilitetslösningar kan införas. Projektet är ett samverkansprojekt mellan partners i Sverige och Lettland, projektägare är Energikontoret (Region Östergötland).

För att skapa bättre förutsättningar för fler boende på landsbygden att nyttja landsbygdslinjer för en del av sin resa startades under 2022 ett arbete kring pendlarparkeringar. I utredningen ingår att tydligare dokumentera var pendlarparkeringar finns tillgängliga idag och var det finns förutsättningar och lämpliga knutpunkter för nya pendlarparkeringar. Detta utredningsarbete sker i samverkan med Trafikverket och kommunerna. I det fortsatta arbetet ska även kommunikation till kunderna om pendlarparkeringar utvecklas och eventuella tilläggstjänster utredas.

Sedan sommaren har det inte varit möjligt att resa med landsbygdslinjerna för lokala resor inom tätorten i Norrköping eller Linköping. Syftet är att snabba upp landsbygdslinjerna när de åker in och ut ur städerna för en bättre och snabbare resa för de som pendlar. Sedan 2020 finns ett starkt utbud i stadstrafiken med många avgångar. Därför hänvisas nu kunder som vill åka inom tätorten till stadstrafiken.

Hållbar finansiering

Östgötatrafiken har under de senaste åren successivt ersatt tidigare lån med nya gröna lån. Gröna lån/obligationer ges ut i syfte att finansiera och/eller återfinansiera projekt inom EU och Norden som främjar övergången till en koldioxidsnål och klimatvänlig utveckling, liksom förbättringar av miljö- och ekosystem. Under våren 2022 har det sista lånet lagts om och samtliga lån är därmed gröna.

4.2 Risker och framtida utmaningar

De två större städerna Linköping och Norrköping har sedan några år tillbaka fått allt större problem med framkomlighet för kollektivtrafiken. Det finns även ett ökat politiskt fokus på att säkerställa och förbättra framkomligheten för bilen i städerna, vilket i kombination med en ökad förtätning riskerar att orsaka ytterligare försämringar i framkomligheten. Försämrade 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 framtida tillgången på fossilfria drivmedel är osäker och kan leda till fortsatt stigande priser. Under året har tillgång på el och därmed priset på el varierat stort, den generella kostnadsnivån på el har ökat betydligt under året. Ökningen av eldrivna fordon förväntas öka relativt snabbt vilket medför än större ökad efterfrågan på el. Hur detta påverkar elpriset framöver är ovisst.

Cirka en åttondel av alla resor i den allmänna kollektivtrafiken görs med Östgötapendeln, som är en viktig del av många pendlare östgöters vardag. Punktligheten under 2022 hamnade på 92,80 procent vilket är en ökning från året innan, men är ändå sämre än tidigare år. Orsakerna till störningarna är fel på spår, ledningar och signaler samt yttre faktorer som obehöriga i spårområdet och andra försenade tåg i vägen. En stor underhållsskuld påverkar kvalitén i infrastrukturen, vilket är mycket oroväckande. Bristen på lokförare i branschen har även påverkat Östgötapendeln under året. Sena sjukskrivningar blir svåra att parera och ger i vissa fall sent inställda turer. Trafikverkets övergång till ett nytt nationellt planerings- och trafikledningssystem påverkade Östgötapendeln ytterst marginellt. Inkörningsproblemen påverkar dock fortfarande många aktörers möjligheter till framförhållning och planering vilket ger en osäkerhet i hela verksamheten.

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 då personer som reser kollektivt går och cyklar betydligt mer än den genomsnittlige bilisten.

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.

I ett samhälle som präglas av stor mångfald när det gäller bakgrund, erfarenheter och identitet. Oavsett kön, ålder, funktionsnedsättning eller etnisk bakgrund ska trafiken vara tillgänglig, säker och trygg. För att göra detta möjligt arbetar Östgötatrafiken för ökad tillgänglighet och trygghet i kollektivtrafiken. Vår kommunikation ska också vara inkluderande och tillgänglig.

Trots pandemins utmaningar för kollektivtrafiken är kundernas nöjdhet fortsatt på en hög nivå. Kundnöjdheten i den allmänna kollektivtrafiken visar ingen negativ trend under perioden. Den ligger i toppen vid jämförelse med riket och på liknande eller högre nivåer som före pandemin (70 procent nöjda kunder 2022 jämfört med ett riksnitt om 60 procent, mål RTP 2030: 78 procent). Östergötland är i topp även när det gäller kundernas upplevelse av tryggheten i kollektivtrafiken och Östgötapendeln fortsätter att vara Sveriges mest pålitliga pendeltågssystem. Rekommendationsgraden (NPS), det vill säga benägenhet att rekommendera Östgötatrafiken till vänner och bekanta, ligger i absoluta toppen av riket.

Även för den särskilda kollektivtrafiken (färdtjänst och sjukresor) är kundnöjdheten på höga nivåer. För helår 2022 ligger kundnöjdheten på 92 procent, vilket är strax över målvärdet i RTP:n (91 procent) och även en högre kundnöjdhet än riksnittet (91 procent). (Se mer information beträffande kundnöjdheten under 5.2).

KPI	Ingångsvärde	Mål 2022	Utfall 2021	Utfall 2022
Nöjd kund-index (allmän kollektivtrafik)	67% (2020)	≥70%	69%	70
Sammanfattande betyg för hela resan (särskild kollektivtrafik)	94% (2020)	≥91%	94%	92

Bild 5: Mål och indikatorer från affärsplanen 2022–2024 som är kopplade till social hållbarhet.

5.1 Genomförda aktiviteter

Trygghet

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 reser med den särskilda kollektivtrafiken av just den anledningen att de har särskilda behov av något slag. För ökad trygghet ställs utbildningskrav att bemöta kunder med särskilda behov i trafikavtalen. Det är av stor betydelse att trafikföretagen levererar tjänster med god kvalitet. För att försäkra sig om god leverans i så stor utsträckning som möjligt arbetar Östgötatrafiken med att ständigt utveckla avtalen. Under pågående avtalsperiod jobbar vi med kontinuerlig uppföljning samt med analyser av inkomna kundärenden i samarbete med trafikföretagen för att förbättra leveransen till kund.

I den allmänna kollektivtrafiken ligger Östgötatrafiken i topp vad gäller trygghet. Eftersom kollektivtrafiken är en del av samhället, finns på många platser och på många tider där det i övrigt i samhället finns otrygghet, jobbar vi aktivt med trygghetsfrågorna tillsammans med övriga samhällsaktörer. Linköpings kommun har under 2022 installerat kamerabevakning på olika hållplatsområden i Linköpings centrala delar. Syftet är att tillsammans med Polisens kamerabevakning förebygga och enklare kunna utreda brottslighet. Det finns även kamerabevakning för både kundernas och förarnas trygghet och säkerhet i Linköpings och Norrköpings tätortsbussar, region- och expressbussar, ombord på spårvagnarna och på Östgötapendeln.

Östgötapendeln patrulleras av ordningsvakter på fredag- och lördagskvällar. I Norrköping åker ordningsvakter med spårvagnarna under lönehelger och från och med augusti 2022 utökades biljettkontrollerna med en rörlig grupp i bil som kan genomföra snabba kontroller efter tips från bland annat förare eller kunder. Sedan i augusti 2022 använder kundvärdarna på Östgötapendeln kroppskameror igen, efter att det stoppades i juni 2021 på grund av oklarheter i den nya lagstiftningen på området.

Den upplevda tryggheten i den allmänna kollektivtrafiken minskade under pandemin främst på grund av oron för smittspridning. 2022 är trygghetsupplevelsen tillbaka på samma nivåer som innan pandemin. Östgötarna rankar sin egen trygghet högt vid resor i kollektivtrafiken. I de mätningar som genomförts av hur kunderna upplever tryggheten uppger 79 procent att de är nöjda (betyg 4 eller 5, av 5) med tryggheten när de reser med Östgötatrafiken, vilket är det högsta resultatet av alla regionala kollektivtrafikmyndigheter i riket.



Bild 5; Kollektivtrafikbarometern. ”Det känns tryggt att resa med bolaget” (jan – dec 2022)

Tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning

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

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

Tillgänglighetsanpassningen av kollektivtrafikens hållplatser sker successivt och har under 2022 fortsatt att öka i förhållande till tidigare år. Dock kan man utifrån rådande världsläge i slutet på 2022 se en avstanning inom detta område. Mindre materialtillgång och stora kostnadsökningar för att åtgärda hållplatser ger en indikation på att tillgänglighetsarbetet kommer att gå ner under 2023. En ny regional tillgänglighetsstandard togs fram under 2022 och ett ökat fokus har lagts på att skapa bättre samarbetsforum mellan Region Östergötland och länets kommuner samt Trafikverket för att på ett bättre sätt identifiera hållplatser som bör bli föremål för tillgänglighetsanpassning.

Arbetet sker löpande med att behålla den höga standarden för tillgänglighet på Östgotatrafikens webb, som uppgår till 98 procent utifrån de test som tagits fram av tillsynsmyndigheten för webbtillgänglighet (Myndigheten för digital förvaltning). Under året har vi bland annat gjort förenklingar i resesök, förbättringar för skärmläsare i samband med biljettköp och tagit fram en design för webbformulär med bättre tillgänglighet. Först ut med nya webbformuläret är ansökan om sjukreseersättningar som ska implementeras under 2023.

I appen har det bland annat blivit tydligare när kunden köper flera biljetter åt gången eller om biljetten ska aktiveras direkt. Det är nu lättare att aktivera en oanvänd biljett för användare som använder skärmläsare och uppläsningen av hållplatsnamn har förbättrats.

Under 2022 har också en mätning gjorts mot målet ”Andel personer som upplever att digitala tjänster inom kollektivtrafiken håller en hög kvalitet vad gäller tillgänglighet ska uppgå till 80 procent år 2030”, som finns i Regionalt trafikförsörjningsprogram för Östergötland. Mätningen genomfördes genom att kunder med olika funktionsnedsättningar har fått bedöma svårigheten i centrala uppgifter som går att utföra på ostgotatrafiken.se, i appen för allmän kollektivtrafik samt i appen för beställningstrafik. Resultatet blev 67 procent, ett tapp på en procentenhet från senaste mätningen som gjordes 2020. Vid årets mätning var antalet respondenter betydligt färre än vid tidigare mätning, vilket kan påverka resultatet.

Östgotatrafiken har löpande möten och dialog med Funktionsrätt Östergötland. Under 2022 har dialogen förutom aktuell information om trafiken och pandemins påverkan, bland annat rört tillgänglighetskrav på hållplatser, den digitala utvecklingen av webb och app samt dialog om framtidens kundmöte (se 6.1).

Social hållbarhet i upphandlingar

Sedan 2019 körs den särskilda kollektivtrafiken enligt trafikavtal med ökade sociala krav på trafikföretag och som incitament har kvalitetsbonus införts. Kraven innebär ökad kvalitet för kunderna och bättre arbetsvillkor för förarna. Under 2022 höjdes såväl kundnöjdheten som punktligheten i den särskilda kollektivtrafiken i Östergötland och det var fler trafikföretag än tidigare som uppnådde nivån för att få bonus. I riket som helhet steg nöjdheten, men Östergötland ligger över rikssnittet, vilket visar på ett bra utfall av avtalsstyrningen och den kvalitetsbonus som införts.

I trafikupphandlingar ställs krav enligt Sveriges kommuner och regioners ”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.

5.2 Risker och framtida utmaningar

Den upplevda tryggheten i samhället kan påverka resenärernas vilja att vistas ute och resa kollektivt. Dock uppfattas själva kollektivtrafiken i Östergötland som trygg. I de mätningar som genomförts av hur kunderna upplever tryggheten uppger 79 procent att de är nöjda (betyg

4 eller 5, av 5) med tryggheten när de reser med Östgötatrafiken, vilket är det högsta resultatet av alla regionala kollektivtrafikmyndigheter i riket. Upplevelsen av trygghet är individuell. Bland de 7 procent som uppger att de är otrygga (betyg 1 eller 2, av 5) är den största orsaken *Risk för förseningar* följt av *Bristande trafiksäkerhet*. Först efter det följer *Orolig för att utsättas för brott* och *Bråkiga och stökiga personer*.

Belysning med grön laser och skadegörelse i form av stenkastning mot bussar har förekommit i sporadisk omfattning under året. Biljettkontrollgruppen rapporterar fortsatt om ett hårdnande klimat i vissa områden, främst i Linköping.

Samverkan för ökad trygghet på Linköpings Resecentrum har initierats. Linköpings kommun avser att tillsammans med andra aktörer, bland annat Östgötatrafiken, initiera en teknisk testbädd på Linköpings Resecentrum i syfte att testa olika lösningar för att öka tryggheten.

För att resan med kollektivtrafik ska vara fullt tillgänglig för personer med funktionsnedsättning krävs att hela resan är tillgänglig. Trafikverket och kommunerna är de största väghållarna i länet och ansvarar för hållplatserna. Då flertalet av hållplatser med stort resande och viktiga målpunkter ligger på det kommunala vägnätet, innebär det att kommunernas insatser har stor påverkan på kollektivtrafikens tillgänglighet. Ett gott samarbete med kommunerna och att kommunerna säkerställer finansieringen för tillgänglighetsåtgärder, är viktiga framgångsfaktorer för ökad tillgänglighetsanpassning av hållplatser.

Den fortsatta digitaliseringen innebär nya säkerhetsrisker. Ett viktigt område är att säkerställa skyddet av personuppgifter. Östgötatrafiken har ett systematiskt och förebyggande arbete kring personuppgiftsskydd och personuppgiftsincidenter. När det gäller kund finns information på hemsidan om hur personuppgifter hanteras samt hur man går till väga för att anmäla om en personuppgiftsincident skulle inträffa.

Det nya säkerhetsläget i Europa har inneburit nya förutsättningar för totalförsvaret. Transporter är ett område inom totalförsvaret där beredskapen ytterligare ska förstärkas och kollektivtrafiken är en del av hela transportsystemet. Östgötatrafiken har därför en viktig uppgift att tillsammans med Region Östergötland och Länsstyrelsen bidra till att förstärka länets totala beredskap genom att stärka beredskapen i utförandet av vårt uppdrag.

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.

Även fortsättningsvis är benchmark inom vår bransch och liknande branscher viktig för att lära av varandra och att skapa gemensamma kostnadseffektiva lösningar. Det handlar bland annat om utveckling av mallar (modellavtal, utvärderingsmodeller, incitamentsavtal med mera). Incitamentsavtal medför en ny form av samverkan med trafikföretagen, vilket innebär

annan arbetskultur och nya arbetssätt. I den trafikupphandling som avslutades under 2022 användes en för oss ny upphandlingsmodell som syftade till att premiera elbussar i regiontrafik. Bedömningen är att elbussar är det bästa ekonomiska alternativet under avtalsperioden. Eldrivna regionbussar är dock en relativt ny teknik, vilket innebar en osäkerhet kring att ställa skall-krav för denna trafik.

Eftersom kollektivtrafiken till stor del finansieras av skattemedel 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 kostnadseffektivt i alla sina delar, personella och ekonomiska resurser användas på ett hållbart sätt och investeringar ska vara långsiktigt hållbara och ansvarsfulla.

6.1 Genomförda aktiviteter

Pandemieffekterna påverkar fortfarande biljettförsäljningen till viss del, även om det är en stark tillväxt jämfört med ifjol då restriktionerna i det närmaste halverade försäljningen. Sedan restriktionerna togs bort den 9 februari 2022 har försäljningen ökat stadigt. Försäljningen januari-december 2022 exklusive skolbiljetter är cirka 4,5 procent (20,6 mnkr) lägre än motsvarande period 2019, vilket framför allt beror på en mycket svag start på året.

Accumulerat januari – december är biljettintäkterna 64,7 Mkr (+14,2 procent) högre än budget och 161,5 mkr (+45 procent) högre än föregående år.

Östgötatrafiken har under året utvecklat sortimentet i det nya biljettsystem som infördes 2020 med syfte att göra det enklare för kunderna att välja kollektivtrafiken, och sortimentet med flexibla biljetter har utökats. Kontaktlös direktbetalning med bankkort har utvecklats så att det nu finns ett 30 dagars pristak för biljetter i stadstrafiken och arbetet med att ta fram en prenumerationstjänst för 30 dagarsbiljetter har påbörjats.

Den 14 februari 2022 införde Östgötatrafiken, som första länstrafikbolag i Sverige, en lågtrafikbiljett på stora delar av sitt biljettsortiment. Lågtrafikbiljetten är ett billigare alternativ för de som reser på tider då det är färre resenärer ombord och ett viktigt verktyg för att nyttja befintlig kapacitet samt ökar antalet resor utan att behöva förstärka trafiken. Lågtrafikbiljetten passar särskilt dem som har flexibla restider i vardagen och som reser på kvällar och helger. Till grund för utformningen ligger fakta och analyser av tusentals intervjuer med östgötar om hur de kan tänkas förändra sina resvanor framöver. Under pandemin har många människor förändrat sina resvanor samtidigt som trygghet och säkerhet har fått ett ökat fokus i kollektivtrafiken. Lågtrafikbiljetten är ett av flera sätt att möta den samhällsutveckling som pandemin medfört och även våra kunders förändrade förväntningar och behov.

Under 2022 har Östgötatrafiken genomfört flera insatser för att öka antalet företagskunder och företagsförsäljningen. Vid två tillfällen har en kampanj för att öka kännedomen om företagsportalen genomförts, med annonser i näringslivstidningar, på Google och via sociala medier. Under kampanjperioderna har fler registrerat sig i portalen och antalet köp har ökat. Östgötatrafiken har också haft aktiviteter hos flera stora arbetsgivare i länet, så som sjukhusen och Linköpings universitet och deltagit på events och nätverksträffar för företag. Ett arbete

med att ta fram ett verktyg som på ett enkelt sätt ska kunna ge företagen en hållbarhetsrapport, där de kan se vad just deras resande har bidragit med i koldioxidutsläpp har påbörjats. Planen är att företagskunderna ska få en egen hållbarhetsrapport under 2023. Företagsförsäljningen 2022 ökade med nästan 70 procent från 2021.

Under 2022 har Östgötatrafiken arbetat vidare med att utveckla kundtjänsten. Efterfrågan på digitala tjänster fortsätter att öka. Samtidigt finns det grupper som har stora behov av personlig service och grupper som behöver stöd för att ta steget att bli digitala. Kundcenter i Norrköping och Linköping stängdes permanent i början av 2022 och då ökades istället fokus på personlig service via telefon samt att ett mobilt kundserviceteam startade. Det mobila teamet har under året mött kunder i hela länet och erfarenheten visar att de täcker behovet av fysisk närvaro, bättre än två fasta kundcenter.

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

KPI	Ingångsvärde	Mål 2022	Utfall 2021	Utfall 2022
Ökad kostnadstäckningsgrad	35,8% (2020)	41%	32,6%	45%
Minskad subventionsgrad	64,7% (2020)	63%	69,3%	59%

Bild 6: Mål och indikatorer från affärsplanen 2022–2024 som är kopplade till ekonomisk hållbarhet.

Målstyrd trafikutveckling

Östgötatrafiken har ett uppdrag att minska subventionsgraden så att utförd trafik möter östgötarnas behov av kollektivtrafik på ett mer effektivt sätt. Lägre subventionsgrad uppnås dels av ett ökat resande som innebär ökade intäkter dels av en högre kostnadstäckningsgrad för en större andel av trafiken.

Under 2022 har Östgötatrafiken arbetat enligt trafikutvecklingsprocessen för att ta fram förslag på trafiklösningar som bidrar till ökad måluppfyllelse. Trafikutredningar för stads- och landsbygdstrafiken i Motala och Mjölby samt Finspångs landsbygdstrafik har slutförts under året. Även trafikutredningar för trafiken mellan Ljungsbro och Linköping, Linköpings Västra landsbygd, samt Ydre och Åtvidabergs kommuner har initierats. Som en del i utvecklingsprocessen sker en kontinuerlig översyn av trafik med lägre resandeunderlag för att se hur den befintliga kollektivtrafiken kan göras mer attraktiv och där potentialen är låg kunna styra resurserna till ett trafikutbud som kommer fler invånare till nytta.

Årligen sammanställs 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.

Effektiv verksamhet

Under året har den strukturerade ekonomistyrningen fortsatt och fått ett ökat fokus i verksamheten, inte minst på grund av pandemins påverkan på ekonomin. En god ekonomistyrning ger bättre förutsättningar för att använda ekonomi som ett verktyg för målstyrd verksamhet.

Ytterligare steg har tagits i arbetet med att utveckla verksamheten mot en mer datadriven. Mer beslutsstöd i form av data efterfrågas och behovet av BI har ökat de senaste åren. Under 2022 har ytterligare funktioner för analys- och beslutsstöd tillkommit. Förstärkning har även skett internt genom samordning av resurser som arbetar med BI, och kompetens har även tillförts som har förstärkt analysförmågan.

Arbetet med att utveckla processarbetet och effektivisera processer fortsätter löpande. Under 2022 har fokus varit på processutveckling och förbättringsarbete inom försäljning och i den särskilda kollektivtrafiken.

6.2 Risker och framtida utmaningar

Östgötatrafikens långsiktiga utveckling utifrån ett ekonomiskt perspektiv präglas av flera risker och osäkerhetsfaktorer, exempelvis ränteutveckling, indexutveckling och framtida trafikupphandlingar.

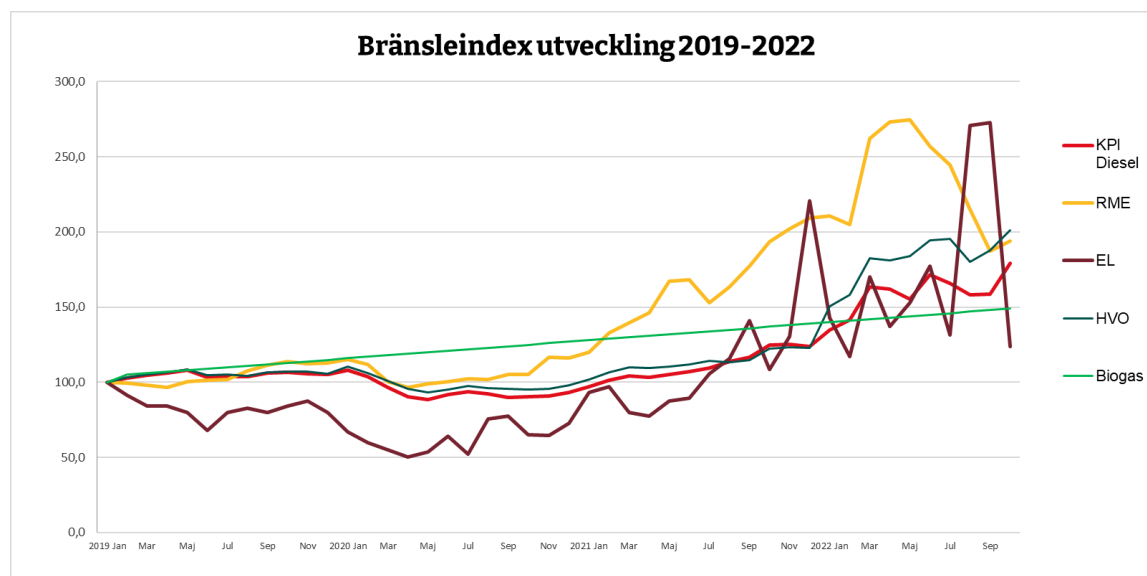


Bild 7: Bränsleindex utveckling under åren 2019–2022.

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 kommer att öka över tid.

Pågående upphandlingar 2022–2023	Avtal går ut
Planerings- och bokningssystem för särskild kollektivtrafik	2024-10-31
Östgötapendeln	2025-05-31
Trafikavtal avseende allmän- och särskild kollektivtrafik i Åtvidabergs kommun och Valdemarsviks kommun	2024-06-20
Realtidsinformationsskyltar åt Linköping och Norrköpings kommun	-
Särskild kollektivtrafik med trafikstart 2025	2025-06-30

Bild 8: Pågående upphandlingar 2022–2023.

De olika indextalens utveckling är beroende av politiska beslut av nationell och internationell karaktär och konjunkturen i den totala världsekonomin. När det gäller tillgången till och priserna på fossilfria bränslen i framtiden så kan detta komma att påverkas av framtida lagstiftning nationellt och på EU-nivå. Biogas, HVO och RME, som är huvudsakliga drivmedel i vår trafik, har en skattesubvention idag. Biogas är skattebefriad till och med 2030. I december kom beslut om fortsatt skattebefrielse för HVO och RME till och med 2026.

Klimatfrågan blir allt tydligare och kollektivtrafiken lyfts ofta som en viktig pusselbit för att klara omställningen till ett 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.

7 Medarbetare

Östgötatrafiken ska vara en attraktiv arbetsplats som möjliggör en balanserad 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 tillvara 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 Genomförda aktiviteter

Arbetet med vår värdegrund är fortsatt en viktig fråga och är ständigt aktuell. Vi har tagit ytterligare steg i att få värderingarna levande i vardagen genom att alla avdelningar under året har arbetat med att utveckla feedbackkulturen, som en del av vårt förbättringsarbete och medarbetarskap.

Hösten 2022 genomfördes en enkätundersökning i syfte att samla in information om hur vi upplever vår innovationsförmåga och vad vi behöver göra för fortsatt utveckling av vårt innovativa klimat. Resultatet visar att vi har många starka förutsättningar för innovation på plats. Undersökningen visar också att Östgötatrafikens innovationsklimat är bättre än många motsvarande organisationer. Våra styrkor är bland annat att vi har ett klimat där individer vågar ta initiativ till nya idéer och nya förslag, där man som medarbetare får stöd och tid för sina idéer att medarbetare känner sig trygga i sin roll och delar organisationens värderingar. Enkäten fångade även upp våra utvecklingsområden, till exempel att fler medarbetare ska känna frihet att påverka sin arbetssituation, där vi kan jobba vidare med att bli ännu bättre.

De digitala arbetssätten har utvecklats vidare och hela organisationen har genomgått en digital förändringsresa. Omställningen har ställt nya krav på både medarbetare och chefer när det gäller förändrade arbetssätt. Projektet avslutades i början av 2022 och därefter tog det löpande förbättringsarbetet vid. Uppföljningen visar att medarbetarna upplever att de får stöd och support i omställningen, att samarbetet med och kunskaper om kollegors arbete har ökat, men att själva förändringen i vardagen tidvis är utmanande.

Under 2022 genomförde alla chefer en utbildning i organisatorisk- och psykosocial arbetsmiljö. Detta görs för att ytterligare stärka cheferna i arbetsmiljöfrågor och ge förutsättningar för att arbetet med arbetsmiljön sker som en naturlig del i vardagen.

Liksom 2021 satsade vi extra på hälsa och välbefinnande under 2022 i syfte att öka rörelse i vardagen, minska stillasittandet och få fler medarbetare att nyttja möjligheterna till friskvård som företaget erbjuder. Uppföljningen efter 2021 visade på en mindre ökning av antalet medarbetare som använder sitt friskvårdsbidrag. Under 2022 genomförde vi olika aktiviteter för att inspirera till mer rörelse i vardagen som exempelvis fler rörelsepåuser och walk-and-talkmöten.

Könsfördelningen inom Östgötatrafiken för tillsvidareanställda var under 2022: 62 procent kvinnor och 38 procent män. 2021 var fördelningen 64 respektive 36 procent. Östgötatrafikens ledningsgrupp har fördelningen 62 procent kvinnor och 38 procent män. I den verksamhet som bedrivs i Mjölby är könsfördelningen mer i obalans än i företaget i genomsnitt, där cirka 71 procent av medarbetarna är kvinnor. Kundtjänststyrket är generellt i samhället kvinnodominerat och Östgötatrafiken är inget undantag. Vi bör dock alltid eftersträva en så jämn könsfördelning som möjligt då mångfald är bevisat positivt för arbetsmiljön.

I affärsplanen följer vi MMI (Motiverad Medarbetar Index) i syfte att bibehålla och säkerställa nivån. Målet för MMI är ≥ 70 och utfallet för sista mätningen för året blev 71. Ett svagare resultat i början av året innebar dock en måluppfyllelse på helårsbasis på 69. Under

2022 startade vi upp ett arbete med att ersätta nuvarande enkät med en pulsmätning som görs oftare och ger bättre förutsättningar för medarbetare och chefer att arbeta med sitt resultat löpande som en del i verksamhetsutvecklingen. Den nya enkätformen kommer att starta upp under 2023.

7.2 Risker och framtida utmaningar

Generellt är stillasittandet i kontorsmiljön en arbetsmiljörisk. Stillasittande har en stark koppling till fysiska symtom som stelhet i muskler samt axel- och nackbesvär. Ergonomin och rörelsepauzer under arbetsdagen är därför viktiga. Vid hemarbete finns det en högre risk för ergonomiskt olämpliga arbetsställningar.

Efter pandemin finns det möjlighet till en viss flexibilitet för medarbetaren att vissa dagar arbeta hemma och vissa dagar på kontoret. En utmaning/risk med denna ”blandarbetsform” kan vara att få alla att känna sig inkluderade i det dagliga arbetet. Vid spridd närvaro finns en risk att vissa upplever en minskad samhörighet med sitt team och att det är svårare att få en överblick över helheten och vad som görs på bolaget. Detta ställer krav på chefer och ledning att säkerställa så att information delas, sprids och når ut i organisationen via olika kanaler.

8 Motverkande av korrupcion

Östgötatrafiken ska arbeta mot alla former av korrupcion inklusive utpressning och mutor. Vi vill inte bara förhindra att korrupcion förekommer, utan vill även bedriva en verksamhet som är helt fri från alla typer av korrupcion 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.

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. Även om det finns noggranna rutiner för vårt förfarande i anslutning till upphandlingar så är det här som riskerna för korrupcion är som störst. Flera åtgärder vidtas för att säkerställa upphandlingssekretessen vid upphandling. Samtliga som är inblandade i arbetet med upphandling av trafik skriver på en personlig sekretessförbindelse inför varje upphandling. All dokumenthantering är behörighetsstyrd. I samband med tilldelningsbeslut av trafikavtal informeras alltid styrelsen om upphandlingssekretess.

8.1 Genomförda aktiviteter

I slutet av 2021 trädde en ny svensk lag om skydd för personer som rapporterar om missförhållanden i kraft. Lagen ställer krav på att företag inrättar interna rapporteringskanaler och förfaranden, en så kallad visselblåsarfunktion. Inom Östgötatrafiken har en process tagits fram och ansvariga för funktionen har utsetts. Sedan våren 2022 finns informationen tillgänglig för medarbetarna på interwebben om visselblåsarfunktionens roll och uppgift.

8.2 Risker och utmaningar

Östgötatrafikens processer och rutiner ska säkerställa att lagar upprätthålls, att brott beivras och att missförhållanden undviks. Det är viktigt för våra medarbetare att ha kunskap om vad som förväntas av dem när de exempelvis arbetar med upphandlingar. Som i alla organisationer där det är människor som utför arbetsuppgifterna så finns en risk att oönskade situationer uppstår och misstag begås. Det är därför av stor vikt att vi arbetar kontinuerligt med att utbilda och informera om gällande regelverk. En återkommande påminnelse för att våra medarbetare alltid ska vara uppmärksamma på situationer då de särskilt behöver tänka på sitt agerande.

Bilaga 1

Trafikföretag/samverkansbolag 2022

All Östgotatrafikens trafik är upphandlad och utförs på entreprenad av trafikföretag. Trafikföretagen varierar i storlek och kan vara allt ifrån enmansföretag till stora internationella koncerner.

Under 2022 utfördes trafiken av följande trafikföretag/samverkansbolag:

*Arriva Östgotapendeln AB
nytt namn VR Östgotapendeln (VR Group
från 2022-07-01)*

BIVAB

*Bliva Buss i Sverige AB (upphörde juni
2022)*

Blåklintsbuss AB

Connect Bus (start juli 2022)

e-Buss i Sverige AB (upphörde juni 2022)

Högstad produktion AB

Mjölby Taxi AB

Mohlins Bussar AB (start juni 2022)

Motorcentralen Bo Pettersson AB

Nilsbuss AB

Nobina Sverige AB

Stångåbuss Trafik AB

Taxi Finans i Östergötland AB

Taxi Motala/Vadstena AB

Taxibil i Östergötland AB

Transdev Sverige AB

Vadstena Buss AB

Vikbolandstaxi 160 000 AB

Östgöta Taxi