

Hållbarhetsredovisning 2020

Avdelning: Trafikavdelningen
Namn: Eva Skagerström
Datum: 2021-02-24
Diarienummer: 2021/0118

Innehållsförteckning

1	Om denna redovisning	2
2	Det här är Östgötrafik	3
2.1	Verksamhetsidé	3
2.2	Vision	3
2.3	Beskrivning av visionen	3
2.4	Riktlinjer, policys och mål som styr oss i vårt arbete	3
2.5	Verksamheten	5
3	Östgötrafikens hållbarhetsarbete	6
4	Miljömässig hållbarhet	7
4.1	Genomförda aktiviteter	7
4.2	Risker och framtida utmaningar	9
5	Mänskliga rättigheter och social hållbarhet	10
5.1	Genomförda aktiviteter	10
5.2	Risker och framtida utmaningar	12
6	Ekonomisk hållbarhet	13
6.1	Genomförda aktiviteter	13
6.2	Risker och framtida utmaningar	15
7	Medarbetare	16
7.1	Genomförda aktiviteter	16
7.2	Risker och framtida utmaningar	17
8	Motverkande av korrupcion	18

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 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.

Styrkor	Målvärde 1	Målvärde 2
Samhälle	Ökad marknadsandel	Ökad klimatnytta
Kund	Nöjda kunder	Ökad tillgänglighet för funktionsnedsatta
Process	Effektiva och kvalitetssäkra processer	
Medarbetare	Motiverade medarbetare	
Ekonomi	Minskad subventionsgrad	Kostnadseffektiv verksamhet

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 cirka 160 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 backoffice för kundservice. Därtill har Östgötatrafiken egna kundcenter vid Resecentrum i Linköping och Norrköping.



Bild 3: Ett dygn i siffror 2020 Östgötatrafiken

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 2020 har pandemin covid-19 drabbat världen och den har haft stor påverkan på resandet och biljettintäkterna i kollektivtrafiken. Vilken långsiktig effekt den har på förutsättningarna att nå de politiskt satta målen är svårt att veta i dagsläget, men att det på kort sikt kommer ha en negativ effekt på kollektivtrafiken och dess mål är högst sannolikt.

Utan pandemin hade arbetet med hållbarhet sannolikt sett annorlunda ut under 2020. Pandemin har inneburit att nya prioriteringar behövts göras i verksamheten. Den 16 mars gick vi upp i beredskapsnivå till s.k. krisläge, och inrättade en krisorganisation för att samordna resurser och hantera påverkan av pandemin på verksamheten. Krisläget varade till mitten av september då krisorganisationen avvecklades och verksamheten återgick till ordinarie styrning.

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 liten negativ påverkan på miljön.

4.1 Genomförda aktiviteter

4.1.1 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. Sedan 1 juli 2019 kör även beställningstrafiken samt skärgårdstrafiken helt fossilfritt.

Kollektivtrafiken utvecklas ständigt för att möta förändringar i östgötarnas resbehov. I samband med att nya trafikavtal för Linköpings och Norrköpings stadstrafik började att gälla genomfördes en större trafikomläggning och ett utökat utbud av trafiken i de båda städerna. I upphandlingen ställdes krav på biogas som huvudsakligt drivmedel, men ett relativt stort antal eldrivna bussar infördes också i stadstrafiken. Elbussarna är mer energieffektiva samt bidrar till en tystare och mer attraktiv stadsmiljö.

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.

4.1.2 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.

Östgötatrafiken har under året fullt ut installerat ett nytt biljettsystem med syfte att göra det enklare för kunderna att välja kollektivtrafiken. Bland annat har kontaktlös direktbetalning med bankkort införts i stadstrafiken, vilket Östgötatrafiken tillsammans med Skånetrafiken var först i Sverige med.

I den regionala trafiken är Östgötapendeln och expressbusstrafiken det viktigaste verktygen eftersom de tidsmässigt bäst kan konkurrera med motsvarande resa med bil. För att minska trängsel ombord har de mest populära avgångarna med Östgötapendeln förstärkts under året genom att multipelkoppla tåg. Genom att två tåg kopplas ihop har förstärkningen lett till dubbelt så många sittplatser på dessa avgångar. Trots minskade resandevolymer har full trafik körts med Östgötapendeln under i stort sett hela året. Allt enligt gällande råd och restriktioner kring pågående pandemi.

Under året har ”Målbild 2040 för Region Östergötlands engagemang i regional tågtrafik” slutförts. Den tågstrategiska målbilden visar hur tågtrafiken kan användas i samhällsutvecklingen mot år 2040 när Ostlänken är på plats. Fokus i utredningen och för målbilden har varit Östgötapendelns sträckning och dess kommande behov av kapacitet, men även övriga trafiksystem som berör länet har beaktats.

Under 2020 har resandet i kollektivtrafiken minskat kraftigt till följd av pandemin då många enligt nationella rekommendationer avstått att resa i kollektivtrafiken. Sedan 2017 deltar Östgötatrafiken i den årliga nationella undersökningen Kollektivtrafikbarometern. Undersökningen visar att även marknadsandelen för kollektivtrafiken gentemot bilen har minskat betydligt i hela landet under pandemin. Östgötarna har ändrat sina resvanor och väljer bil i större utsträckning än kollektivtrafik. Cirka en tredjedel av östgötarna uppger dock att de reser med kollektivtrafiken som vanligt under pågående pandemi, vilket är något högre än genomsnittet för landet.

Att resandet med bil ökat under pågående pandemi är en direkt följd av rekommendationerna från Folkhälsomyndigheten, att så långt det är möjligt välja andra färdmedel under pandemin. Hur pandemin påverkar resandemönstret på lång sikt är däremot oklart.

KPI	Ingångsvärde	Mål 2020	Utfall 2020	Måluppfyllelse
Ökad marknadsandel	19 % (2019)	≥23 %	15 %	Nej

Bild 4: Mål och indikatorer från affärsplanen 2020–2022 som är kopplade till miljömässig hållbarhet.

4.1.3 Förbättra 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. Det har kontinuerligt under året pågått ett arbete mellan Linköpings respektive Norrköpings kommun gällande framkomlighet, infrastrukturfrågor och tekniska lösningar. Dock har vissa av de mer långsiktiga dialogerna fått stå tillbaka då både kommunerna och Östgötatrafiken behövt prioritera mer akuta frågor kopplat till pandemin.

4.1.4 Hållbar finansiering

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 året har Östgötatrafiken refinansierat sina tåginvesteringar. Genom grönt lån har 120 miljoner kronor refinansierats i enlighet med SEB:s Green Bond Framework, som fick högsta möjliga klassificering vid granskning av CICERO:s Shades of Green-metodik. CICERO Shades of Green är ett oberoende forskningsinstitut, världsledande på utvärdering av gröna obligationer.

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. Trenden mot ökad förtätning i städerna 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 tillgång på fossilfria drivmedel är osäker och dessutom kan leda 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 har reviderat styrande riktlinjer med syftet att öka robustheten i det nationella tågsystemet. Riktlinjerna ställer krav på längre tidsspann mellan tåg för att öka punktligheten hos framför allt de snabbgående tågen.

Östgötapendeln hade under 2020 en punktlighet på 95,9 %, vilket är en rekordhög nivå. Framåt finns dock risken att Östgötapendeln 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.

5 Männsliga 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.

Vi verkar 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.

KPI	Ingångsvärde	Mål 2020	Utfall 2020	Måluppfyllelse
Nöjd kund-index (allmän kollektivtrafik)	70 % (2019)	70 %	67 %	Nej
Sammanfattande betyg för hela resan (särskild kollektivtrafik)	91 % (2018)	≥91 %	94 %	Ja
Graden av tillgänglighet i förhållande till riktlinjer om webbtillgänglighet från Myndigheten för digital förvaltning	78 % (2019)	100 %	95 %	Nej

Bild 5: Mål och indikatorer från affärsplanen 2020–2022 som är kopplade till social hållbarhet.

5.1 Genomförda aktiviteter

5.1.1 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 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 de senaste i trafikavtalen som hade trafikstart sommaren 2019.

Pandemin har haft en kraftig effekt på resandet i kollektivtrafiken. För den särskilda kollektivtrafiken har resande minskat i snitt över året med cirka 30–35 %. Det minskade resandet och de åtgärder som har vidtagits för att säkerställa att avstånd kan hållas vid resor har ur ett kundperspektiv ökat servicenivån. Då resor inte samplaneras i samma utsträckning som normalt får fler kunder en snabbare resa och i större utsträckning en resa i egen bil. Kostnaden per resa har av samma anledning ökat markant. Risken finns att detta förändrar förväntningarna på trafiken och bidrar till att kundnöjdheten minskar under normala nivåer när planeringen och samplanering av resorna åter ska ske enligt det politiskt fastställda regelverket.

I den allmänna kollektivtrafiken finns det övervakningskameror i Linköpings och Norrköpings tätortsbussar, ombord på spårvagnarna och på Östgotapendeln. Östgotapendeln patrulleras också av ordningsvakter på fredag- och lördagskvällar.

5.1.2 Tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning

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, läggolv, ramp eller lift samt rullstolsplats.

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.

Tillgänglighetsanpassningen av kollektivtrafikens hållplatser sker successivt men liksom tidigare år i låg takt i länet. Ökningen har främst skett genom att det totala antalet trafikerade hållplatser minskat något. Vissa linjeändringar har också genomförts där ett antal tillgänglighetsanpassade hållplatser utgått, samtidigt som några av länets kommuner genomfört tillgänglighetsanpassningar av sina hållplatser.

Digitaliseringen möjliggör ett ökat medborgarfokus. När funktion flyttas närmare medborgarna ökar tillgängligheten. Östgotatrafiken har under de senaste åren utvecklats digitalt inom flera kanaler, gällande såväl biljettköp, avgångstider, driftstörningar, kontakter som kartor. Östgotatrafiken ligger i framkant inom branschen när det gäller att ta tillvara digitaliseringens möjligheter, men behöver fortsatt följa den tekniska utvecklingen och trenderna inom digitalisering och anpassa arbetssätt och kompetenser för att möta medborgarnas förväntningar på information, service och digitala tjänster.

Hösten 2019 startades ett projekt i syfte att genomföra de förändringar som behöver göras för att uppfylla kraven i det så kallade webbtillgänglighetsdirektivet och den nya nationella lagen, ”Lag om tillgänglighet till digital offentlig service”. För Östgotatrafikens del innebär det en översyn av och ändringar i samtliga digitala kanaler. Arbetet med anpassning av digitala kanaler har fortskridit under 2020. Det som återstår när det gäller webbplatsen är främst att tillgänglighetsanpassa möjligheten att köpa biljetter för företag och skolor. Arbetet har bedrivits i nära samarbete med funktionshinderorganisationerna.

5.1.3 Social hållbarhet i upphandlingar

Sedan sommaren 2019 körs den särskilda kollektivtrafiken enligt nya 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 2020 höjdes såväl kundnöjdheten som punktligheten i den särskilda kollektivtrafiken i Östergötland. I riket som helhet steg nöjdheten men i Östergötland ökade den mer än snittet, vilket visar på ett bra utfall av avtalsstyrningen och den kvalitetsbonusen som införts.

I upphandlingen av stadstrafiken i Linköping och Norrköping med trafikstart sommaren 2020 har krav ställts 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.

5.2 Risker och framtida utmaningar

Generellt upplevs en minskad trygghet och säkerhet i samhället, vilket kan påverka resenärernas vilja att vistas ute och resa kollektivt om de inte känner sig trygga under hela resan från dörr till dörr. Skadegörelse i form av stenkastning mot bussar har förekommit i sådan omfattning i delar av Skärblackska att vi tvingats att avstå från att trafikera delar av orten under ett par månader under 2020. Genom samarbete med skola, polis och media har skadegörelsen upphört och trafikeringen återupptagits. En framtida utmaning är att hantera denna typ av händelser också i andra områden för såväl resenärers som personalens trygghet.

För att resenärer i den särskilda kollektivtrafiken ska uppfatta kollektivtrafiken som trygg och säker är det av stor betydelse att trafikföretagen levererar tjänster med god kvalitet. En utmaning är taxibranschens förmåga att leverera avtalad kvalitet. För att försäkra sig om god leverans i så stor utsträckning som möjligt arbetar Östgötatrafiken med att ständigt utveckla avtalen. I upphandlingarna strävar vi efter en tydlig kravställning och uppstartsplan. Under pågående avtalsperiod jobbar vi med kontinuerlig uppföljning samt med analyser av inkomna kundärenden i samarbete med trafikföretagen för att förbättra leveransen till kund.

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.

Digitaliseringen innebär nya säkerhetsrisker. Ett viktigt område är att säkerställa skyddet av personuppgifter. Vi har ett systematiskt och förebyggande arbete kring personuppgiftsskydd och personuppgiftsincidenter. När det gäller kund så finns information på hemsidan kring hur vi hanterar personuppgifter samt för hur man går tillväga för att anmäla om en personuppgiftsincident skulle inträffa.

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 branschmallar (modellavtal, utvärderingsmodeller, incitamentsavtal med mera). Incitamentsavtal medför en ny form av samverkan med trafikföretagen, vilket innebär annan arbetskultur och nya arbetssätt.

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

Senaste årens målmedvetna arbete har medfört att biljettintäkterna står för en allt större del av kostnaderna. Under 2020 bröts den trenden då resandet i kollektivtrafiken minskade kraftigt minskat till följd av pandemin då många enligt rekommendationer avstätt att resa i kollektivtrafiken. Att inte dra ner på trafikutbudet trots minskat resande har varit ett avsiktligt nationellt beslut, med konsekvensen att intäkterna inte ligger i paritet med kostnaderna.

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

KPI	Ingångsvärde	Mål 2020	Utfall 2020	Måluppfyllelse
Ökad kostnadstäckningsgrad	48 % (2019)	47,3 %	36 %	Nej
Minskad subventionsgrad	56 % (2019)	57,1 %	65 %	Ja

Bild 6: Mål och indikatorer från affärsplanen 2020–2022 som är kopplade till ekonomisk hållbarhet.

6.1.1 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.

I samband med nya trafikavtal, med start sommaren 2020, av stadstrafiken i Norrköping och Linköping har avtalen utformats så att drivkraften och incitamentsdelen för trafikföretagen är större än i tidigare avtal. Inom ramen för ett samverkansavtal kommer Östgötatrafiken och trafikföretagen att arbeta tillsammans för att utveckla trafiken och locka fler och nya kunder att resa kollektivt.

En stor del av det totala resandet i Östergötland, oavsett färdmedel, sker till eller inom de två större städerna. Under året har ett nytt och utökat kollektivtrafikutbud införts för att möta det ökade resandebehovet.

Samtidigt 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. Trafik som bedöms vara lågeffektiv ses över enligt en av kollektivtrafikmyndigheten beslutad process.

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.

6.1.2 Effektiv verksamhet

Under året har den strukturerade ekonomistyrningen fortsatt och har 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.

Under 2020 har arbetet med att fastställa och kvalitetssäkra verksamhetens processer fortsatt. Samtliga verksamhets- och stödprocesser är klara. Ett processorienterat arbetssätt skapar förutsättningar för en effektivare verksamhet med högre kvalitet. Processkartläggningarna har också tydliggjort var betydelsen och utformningen av uppföljning i verksamheten bör vara särskilt i fokus.

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.

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. 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 och HVO, som är huvudsakliga bränslen i vår trafik, har en skattesubvention idag. Biogas kommer att fortsätta vara skattebefriad till och med 2030. HVO omfattas dock endast av en skattebefrielse till och med 2021, för fortsatt skattebefrielse krävs nya beslut. En beskattning av HVO efter 2021 skulle leda till kraftigt ökade kostnader för kollektivtrafiken vilket behöver hanteras genom att öka intäkterna, biljettintäkterna och eller skattesubventionen, eller minska kostnaderna genom ett minskat trafikutbud.

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 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 Genomförda aktiviteter

7.1.1 Motiverade medarbetare

Arbetet med vår värdegrund är fortsatt en viktig fråga och är ständigt aktuell. Vi har tagit ett steg ytterligare i att få den levande i organisationen genom att ta upp dem som naturliga inslag i medarbetarsamtalet och att på ett tydligare sätt ta med våra värderingar som lönekriterier i lönesamtalet.

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

KPI	Ingångsvärde	Mål 2020	Utfall 2020	Måluppfyllelse
MMI (Motiverad medarbetare index)	66 (2019)	≥70	70	Ja

Bild 7: Mål och indikatorer från affärsplanen 2020–2022 som är kopplade till medarbetare.

Under 2020 har vi tagit fram ett utbildningspaket - Hållbart arbetsliv - för att stärka cheferna i arbetsmiljöfrågor samt för att arbetet med arbetsmiljö ska ske som en naturlig del i vardagen. Satsningen berör alla områden inom arbetsmiljö och innefattar både utbildningsdagar och inspirationsföreläsningar. Satsningen beräknas pågå under ett år.

Merparten av 2020 har kretsat mycket kring covid-19 och hur vi som organisation tar oss an de utmaningar som följer av en pandemi. Det ställdes krav på nya arbetssätt då många medarbetare fick börja arbeta på distans och nya krav på ledarskapet. Samtliga chefer har fått utbildning i att leda på distans och medarbetare som arbetar på distans fick utbildning i ”så arbetar du bättre hemifrån”.

I den medarbetarenkät som tre gånger per år sänds ut till samtliga medarbetare har frågor ställts kring hur man upplever sin arbetssituation under pandemin. Svaren visar på att omställningen fungerat väl för de medarbetare som arbetat hemifrån.

Könsfördelningen inom Östgötatrafiken för tillsvidareanställda var under 2020: 63 % kvinnor och 37 % män. Östgötatrafikens ledningsgrupp har fördelningen 78 % kvinnor och 22 % män. I den verksamhet som bedrivs i Mjölby är könsfördelningen mer i obalans än i företaget i genomsnitt, där cirka 70 % av medarbetarna är 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.

I slutet av 2020 påbörjade vi arbetet med att utveckla vårt arbetsgivarvarumärke som en del av arbetet med kompetensförsörjningen framåt.

7.2 Risker och framtida utmaningar

Under året har en stor del av medarbetarna arbetat hemifrån. Detta innebär helt nya arbetsmiljörisker för medarbetarna då arbete sker på platser som inte tillhandahålls av arbetsgivaren. Det är inte bara fysiska arbetsmiljörisker som behöver hanteras vid distansarbete. Cheferna har även behövt hantera utmaningen med sociala arbetsmiljörisker, då medarbetare kan uppleva ensamhet och distansering på grund av hemarbetet. Här har det varit särskilt viktigt med chefernas uppföljning för att fånga in risker och göra individuella anpassningar.

För de medarbetare som inte har möjligt att arbeta hemifrån så har även risken för covid-smitta på arbetsplatsen hanterats. För att minska risken har arbetsplatserna fördelats mellan kontoren i Linköping och Mjölby, resor mellan kontoren minimerats och utglesning i lunchrummen genomförts

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.

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 korrupktion 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.

För uppföljning av arbetet för att motverka korrupktion kommer vi att se över om behov finns av uppföljning med hjälp av nyckeltal.

Bilaga 1

Trafikföretag/samverkansbolag 2020

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 2020 utfördes trafiken av följande trafikföretag/samverkansbolag:

<i>Arriva Östgotapendeln AB</i>	<i>Ringarums Linjetrafik AB</i>
<i>BIVAB</i>	<i>SamBus AB</i>
<i>Bliva Buss i Sverige AB</i>	<i>Stångåbuss Trafik AB</i>
<i>Blåklintsbuss AB</i>	<i>Taxi Finans i Östergötland AB</i>
<i>e-Buss i Sverige AB</i>	<i>Taxi Motala/Vadstena AB</i>
<i>Keolis Serviceresor AB</i>	<i>Taxibil i Östergötland AB</i>
<i>Lingmerths Buss AB</i>	<i>Transdev Sverige AB</i>
<i>Mjölby Taxi AB</i>	<i>Vadstena Buss AB</i>
<i>Motorcentralen Bo Pettersson AB</i>	<i>Vikbolandstaxi 160 000 AB</i>
<i>Nilsbuss AB</i>	<i>Östgöta Taxi</i>
<i>Nobina Sverige AB</i>	