

Hållbarhetsredovisning 2021

Avdelning: Stab
Namn: Therese Furhoff
Datum: 2022-02-04
Diarienummer: 2022/0099

Innehållsförteckning

1 Om denna redovisning.....	2
2 Det här är Östgötatrafiken	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.....	5
3 Östgötatrafikens hållbarhetsarbete	5
4 Miljömässig hållbarhet.....	6
4.1 Genomförda aktiviteter.....	6
4.2 Risker och framtida utmaningar	8
5 Mänskliga rättigheter och social hållbarhet.....	9
5.1 Genomförda aktiviteter.....	10
5.2 Risker och framtida utmaningar	12
6 Ekonomisk hållbarhet	13
6.1 Genomförda aktiviteter.....	14
6.2 Risker och framtida utmaningar	16
7 Medarbetare	17
7.1 Genomförda aktiviteter.....	17
7.2 Risker och framtida utmaningar	18
8 Motverkande av korruption	19
8.1 Genomförda aktiviteter.....	19
8.2 Risker och utmaningar	19

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.

I affärsplanen för 2021 – 2023 beskrivs målen utifrån följande styrkort.

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

Bild 2: Styrkort Östgötatrafikens affärsplan 2021-2023

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 kundservice.

Östgötatrafiken kör 138 linjer i länets 13 kommuner och trafikerar 1900 hållplatser varje dag. Ett normalt år gör våra kunder ca 31 miljoner resor. Kollektivtrafiken spelar en viktig roll för Östergötlands utveckling genom att stärka tillgängligheten och binda samman regionen avseende boende, arbete och utbildning. För 1/3 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 2021 har pandemin covid-19 fortsatt haft stor påverkan på resandet i kollektivtrafiken, vilket i sin tur har påverkat vår möjlighet att arbeta med att utveckla alla delar av vårt hållbarhetsarbete. Det är fortfarande osäkert hur stor den långsiktiga effekten blir på förutsättningarna att nå de politiskt satta målen, men det är högst sannolikt att möjligheterna att nå målen påverkats. Att pandemin har haft en kortsiktig påverkan på målen är tydlig, och ju mer pandemin drar ut på tiden desto större effekt får det även långsiktigt. Generellt kan konstateras att pandemin har haft en negativ påverkan på valet av färdmedel för de längre resorna, då fler har använt bilen istället för kollektivtrafiken för sin resa. Samtidigt kan det utifrån hållbarhetssynpunkt ha fått en positiv effekt på de kortare transportererna, om fler har valt cykel och promenerat.

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. I samband med starten av nya avtal för stadstrafiken i Linköping och Norrköping 2020 fick Östergötland sina första elbussar. 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.

Uppföljning av krav på fossilfritt drivmedel görs genom provtagning i både den särskilda och allmänna kollektivtrafiken. Under 2021 har uppföljande provtagning genomförts då prover året innan hos ett av trafikföretagen visade på ej godkänt resultat. Då också vissa av årets provtagningar visade på inblandning av fossilt drivmedel i fordon så har krav ställts på trafikföretaget att lämna in handlingsplan för att åtgärda bristerna. Handlingsplanen innehåller bland annat krav på att trafikföretaget redovisar resultat från egna provtagningar.

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.

I spåren av de nationella uppmaningarna om att undvika att resa i kollektivtrafiken under året har marknadsandelen för kollektivtrafiken varit låg (13 procent, mål RTP 2030: 32 procent) gentemot bilen. Detta innebär en kraftig nedgång av marknadsandelen sedan tidigare pandemifria år. Resandet har under året varit lågt, även om det ökade när restriktionerna släpptes under hösten 2021.

Bedömningen är att resandemönstren hos kollektivtrafikresenärerna förändras i spåren av pandemin. Trenden går mot ökat hemarbete och undersökningar indikerar att personer som tidigare valt kollektivtrafiken kommer välja andra färd sätt. Vaccination, flexibla biljetter och minskad trängsel ombord är faktorer för att kunder ska återgå, eller välja, kollektivtrafiken. Pandemins långvariga effekter kan komma att öka kraven på optimalare prissättning, öka behovet av att effektivisera samt öka attraktiviteten på kollektivtrafiken.

I den regionala trafiken är Östgötapendeln och expressbusstrafiken det 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 i år förstärkts genom att multipelkoppla tåg. Genom att två tåg kopplas ihop leder det till dubbelt så många sittplatser på dessa avgångar. Trots minskade resandevolymer har full trafik körts med Östgötapendeln under hela året. Allt enligt gällande råd och restriktioner kring pandemin.

Under 2021 har vi arbetat med att ta fram och planera för insatser för att stärka varumärket ”kollektivtrafiken” i syfte att höja statusen och återta förtroendet har till del genomförts när restriktioner lättats. Det finns även ett ökat driv och ambition i samarbeten med trafikföretagen att hitta gemensamma aktiviteter som ökar kollektivtrafikens attraktionskraft och återtagande av förlorad mark. Under 2022 kommer vi ha ett stort fokus på aktiviteter för att återfå tidigare resenärer och attrahera nya resenärer.

KPI	Ingångsvärde	Mål 2021	Utfall 2021	Måluppfyllelse
Ökad marknadsandel	15 % (2020)	Följa	13 %	Nej

Bild 3: Mål och indikatorer från affärsplanen 2021–2023 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 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 landsbygdsbussar. Även om restiden på de längre sträckorna är god 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 har Norrköpings kommun och Östgötatrafiken under 2021 startat

upp en dialog om möjligheten att integrera ett parkeringsövervakningssystem med Östgötatrafikens biljettsystem, i syfte att kunna främja pendlarparkering i nära anslutning till bra kollektivtrafik. Det är tänkbart att en sådan integration och modell också kan tillämpas i andra kommuner.

Framkomligheten kan även förbättras genom att människor i städerna väljer den bästa mobilitetslösningen för sitt aktuella transportbehov. Ett projekt startades upp 2018 av Linköpings kommun som syftade till att utveckla en MaaS-lösning med tillhörande mobilapp, där olika mobilitetstjänster skulle finnas tillgängliga utifrån kundens resebehov, bl.a. kollektivtrafiken. Projektet avslutades sommaren 2021. Projektet ledde inte fram till någon färdig mobilitetstjänst, mycket på grund av svårigheterna att genomföra projektet under den pågående pandemin. Samverkansprojektet har dock gett ökad kunskap och insikter om förutsättningar och affärsmodeller för MaaS-tjänster, som kan användas i det fortsatta arbetet med MaaS och kombinerad mobilitet.

4.1.4 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. Vid årets slut 2021 bestod 80 % av Östgötatrafikens lånestock av gröna lån. Under våren 2022 kommer det sista lånet att läggas om och därefter kommer samtliga lån vara 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. Trenden mot ökad förtätning i städerna riskerar att orsaka ytterligare försämringar i framkomligheten. Försämrad framkomlighet innebär förutom minskad attraktivitet för kollektivtrafiken även högre trafikknaster, 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. Östgötapendeln hade under 2021 en punktlighet på 92,54 %, vilket är en fortsatt hög nivå men dock en minskning med 3,3 %-enheter jämfört med rekordåret 2020. Orsakerna till minskningen är i huvudsak fel på spår, ledningar och signaler samt yttre faktorer som obehöriga i spårområdet och andra försenade tåg i vägen. Även personalbrist hos driftansvarigt trafikföretag har orsakat väsentligt fler inställda turer än på många år. Framåt finns fortsatt risk 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. Det finns även en risk för begränsningar i tilldelad kapacitet för Östgotapendeln med sämre utbud som konsekvens. Trafikverkets riktlinjer prioriterar punktligheten hos framför allt de snabbgående tågen, vilket innebär krav på längre tidsspann mellan regionalstågen.

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.

Östgotatrafiken 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 Östgotatrafiken för ökad tillgänglighet och trygghet i kollektivtrafiken. Vår kommunikation ska också vara inkluderande och tillgänglig.

Trots pandemins utmaningar för kollektivtrafiken så är kundernas nöjdhet fortsatt på en god nivå. Kundnöjdheten i den allmänna kollektivtrafiken visar ingen negativ trend under perioden, utan ligger i toppen vid jämförelse med riket och ligger på liknande eller högre nivåer som 2018, 2019 och 2020 (69 procent nöjda kunder 2021 jämfört med ett rikssnitt om 60 procent, mål RTP 2030: 78 procent).

Även för den särskilda kollektivtrafiken (färdtjänst och sjukresor) är kundnöjdheten på höga nivåer. För helår 2021 ligger kundnöjdheten på 94 procent, vilket innebär att målvärdet i RTP:n uppnås (93 %) och en högre kundnöjdhet än rikssnittet (92 %). (Se mer information beträffande kundnöjdheten under 5.2)

KPI	Ingångsvärde	Mål 2021	Utfall 2021	Måluppfyllelse
Nöjd kund-index (allmän kollektivtrafik)	67 % (2020)	≥72%	69 %	Nej
Sammanfattande betyg för hela resan (särskild kollektivtrafik)	94 % (2020)	≥91 %	94 %	Ja
Graden av tillgänglighet i förhållande till riktlinjer om webbtillgänglighet från Myndigheten för digital förvaltning	95 % (2020)	100 %	98 %	Nej

Bild 4: Mål och indikatorer från affärsplanen 2021–2023 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 särskilda behov av något slag. För ökad trygghet har högre utbildningskrav att bemöta kunder med särskilda behov ställts i trafikavtalen sedan 2019. 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.

Pandemin har haft en kraftig effekt på resandet i kollektivtrafiken. För den särskilda kollektivtrafiken har resande minskat i snitt över året med cirka 30 %. 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 samplanerats i samma utsträckning som normalt har kunder fått en snabbare resa och i större utsträckning en resa i egen bil.

Under pandemin har kollektivtrafiken kunnat upprätthållas trots det minskade resandet. Anpassningar har gjorts för att minska trängseln, där andelen resande per fordon har begränsats. För de kunder som har rest under denna period har det möjliggjort att kunna hålla avstånd, vilket är en trygghetsfaktor. För en ökad trygghet har vi under 2021 även utvecklat tekniskt stöd för att följa belägningsgraden ombord på bussar, tåg och spårvagnar. Genom att visualisera detta för kunderna i appen har resenärerna numera möjlighet att undvika avgångar med prognosticerad trängsel ombord.

I den allmänna kollektivtrafiken finns kameraövervakning för både kundernas och förarnas trygghet. Övervakningskameror i Linköpings och Norrköpings tätortsbussar, ombord på

spårvagnarna och på Östgötapendeln. Östgötapendeln patrulleras också av ordningsvakter på fredag- och lördagskvällar. I Norrköping åker ordningsvakter med spårvagnarna under lönehelger och den lokala patrullen med biljettkontrollanter utökades från två till tre personer i september 2021. Kundvärdarna på Östgötapendeln bar kroppskameror fram till juni 2021. Kamerorna togs då bort tillfälligt eftersom Integritetsskyddsmyndigheten vitesbelagt en annan användare (SL) för att de bland annat inte informerat kunderna på ett korrekt sätt. Under det andra halvåret 2021 har situationen analyserats och efter diverse åtgärder beräknas kroppskamerorna kunna användas igen från februari 2022.

Under 2021 påbörjades projektet Servicetrafik i tätorter. Syftet är att ta fram ett mer enhetligt regionalt koncept på kollektivtrafik för serviceresor i tätorter. Servicetrafiken utmärker sig från övrig allmän kollektivtrafik med tätare stopp och god yttäckning i orterna. Upplägget innebär kortare gångavstånd till trafiken och trafik med mindre fokus på kort restid, vilket passar målgruppen som till största delen utgörs av seniorer.

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 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 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 har under det senaste året ökat något i förhållande till tidigare år. Ökad samverkan mellan Region Östergötland, Östgötatrafiken och länets kommuner, tillsammans med en ökad medelstillsdelning av statlig medfinansiering till tillgänglighetsanpassningar av hållplatser kan vara några nyckelfaktorer till den positiva trenden.

Arbetet med att tillgänglighetsanpassa de digitala kanalerna har fortsatt under 2021. Östgötatrafiken blev först i Sverige med tillgänglighetsanpassade PDF-tidtabeller på webben och uppnår därmed 98% tillgänglighet på webben utifrån test som tagits fram av tillsynsmyndigheten för webbtillgänglighet (Myndigheten för digital förvaltning).

Förbättring har även gjorts av appen för allmän kollektivtrafik utifrån tillgänglighetsperspektivet. Arbetet har främst handlat om att förbättra möjligheterna till förstoring av appens innehåll. Som underlag för förbättringarna har tester genomförts tillsammans med personer som har en funktionsnedsättning och företaget FUNKA har granskat appen utifrån ett tillgänglighetsperspektiv.

Under 2021 har Östgötatrafiken deltagit i och arbetat med två aktiviteter som syftar till att öka möjligheten till självständigt resande för personer med funktionsnedsättning. En förstudie påbörjades för att undersöka möjligheten att införa yttre utrop i den allmänna kollektivtrafiken. I förstudien ingår både att utreda vilka tekniska lösningar som är möjliga

samt effekten för målgruppen och för allmänheten. Ett pilotprojekt, finansierat av Vinnova, genomfördes tillsammans med Gaia, Synskadades riksförbund, VTI och Linköpings universitet för att ta fram en digital ledsagare. Projektet resulterade i en prototyp för digital guidning i kollektivtrafiken som skulle kunna fortsätta att utvecklas kommersiellt för marknaden.

Östgötatrafiken har löpande möten och dialog med Funktionsrätt Östergötland. Under 2021 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).

5.1.3 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 2021 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 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. Nationellt tog regeringen under 2021 fram ett förslag om skärpta regler på att ställa hållbarhetskrav vid upphandlingar. Återstår att se om detta innebära förändringar på kravställning och uppföljning av kraven i våra upphandlingar.

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 sporadisk omfattning men inte i samma omfattning som under 2020. Spårvagnarna i Klockaretorget i Norrköping och förarna utsattes i början av året för stenkastning och trakasserier. Efter samverkan med kommun, polis och bostadsbolag upphörde incidenterna markant. Transdev, som bemannar spårvagnarna och har säkerhetsansvaret, började efter händelserna delta i den lokala EST-gruppen (Effektiv samordning för ökad trygghet) i Klockaretorget. Från biljettkontrollgruppen kommer rapporter om ett hårdnande klimat i vissa områden, främst i Linköping. Samverkan för ökad trygghet på Linköpings Resecentrum har initierats. Många aktörer och olika regelverk begränsar dock effektiva och snabba åtgärder.

Utglesningen i fordonen och det minskade resandet i den särskilda kollektivtrafiken har inneburit att resenärerna har fått en mer direkt resa, att möjligheterna att anpassa tider för

resenären har kunnat göras i en högre utsträckning och att kunderna har fått sitta mindre trångt. Sammantaget har det bidragit till en ökad kundnöjdhet under pandemin, vilket kan innebära en risk att förväntningarna ändras och att kundnöjdheten minskar under normala nivåer när samplanering av resorna åter ska ske enligt det politiskt fastställda regelverket. Även om resandet och samplaneringen ökade under hösten 2021 minskade inte kundnöjdheten, utan låg fortsatt på höga nivåer. Antalet resor under hösten var dock fortfarande lägre än samma period 2019. Om det blir effekter på kundnöjdheten på längre sikt återstår att följa.

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 finns information på hemsidan om hur vi hanterar personuppgifter samt 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

Östgötatrafikens biljettintäkter har minskat kraftigt och andra pandemivågen som kom i slutet av 2020 halverade försäljningen, en trend som fortsatt under första halvåret 2021. Viss återhämtning har dock skett sedan sommaren och hösten i takt med att allt fler vaccineras samt pandemiläget förbättras med lättade restriktioner under delar av hösten. Under året har försäljningen, exklusive skolbiljetter minskat med 34 procent (-154 miljoner kronor) jämfört med pandemifria året 2019.

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.

Våren 2020 fick Östgötatrafiken i uppdrag av Trafik- och samhällsplaneringsnämnden att se över potentialen att attrahera fler resenärer att åka under tider av lågtrafik. Att styra resenärer från högtrafik till att resa på andra tider på dygnet är positivt ur flera olika perspektiv, och ger både direkta och indirekta effekter. Utredningsarbetet pågick under 2021 och i slutet av året beslutade nämnden att införa tidsdifferentierade priser i den allmänna kollektivtrafiken från februari 2022. Tidsdifferentiering kommer att omfatta hela sortimentet förutom betalsättet blippa. Målsättningen med införandet är att ge en bättre kundupplevelse med mindre trängsel, fler sittplatser och ökad trygghet, att attrahera nya kunder, göra plats för fler resenärer i befintlig trafik och minska behovet av att sätta in extra fordon/utöka trafiken.

Region Östergötland har som mål att biljettintäkterna i kollektivtrafiken 2021 skulle vara minst 70 procent av den ursprungliga budgeten för 2021-2023. Budgeten för biljettintäkter, som beslutades innan andra vågens corona är cirka 30 procent lägre jämfört med 2021 års normala budget. Målet och budgeten gällande biljettintäkter har inte uppnåtts under året då resandet fortfarande har varit för lågt. Utfallet för biljettintäkterna jämfört med Budget 2021-2023 blev 67 procent.

Satsning på företagsförsäljningen via ett dedikerat försäljningsteam är igång sedan maj 2021 och fortlöper via många olika kanaler såsom kundmöten, kampanjer, events och enkäter.

Efter införandet av det nya biljett- och betalsystemet 2020 minskade antalet besök och försäljningsvolymerna via Östgötatrafikens kundcenter stadigt. Detta skedde i takt med att efterfrågan på digitala tjänster ökade kraftigt. Samtidigt finns det grupper som har stora behov av personlig service och grupper som behöver stöd för att ta steget att bli digitala. För att undersöka behov och utreda hur vi ska möta våra kunder i framtiden startade Östgötatrafiken en utredning som pågick under 2021. Fokus var att säkerställa att Östgötatrafiken vid varje tid möter kunden där kunden befinner sig. Det innebär att möta förväntningar från de mest digitala kunderna samtidigt som behoven hos de grupper som har speciella behov av personlig service också måste tillgodoses. I ett första steg beslutades att tillfälligt stänga våra kundcenter i Linköping och Norrköping under hösten 2021 för att i stället använda våra resurser till att skapa ett mobilt kundserviceteam som kunde möta kunder i hela länet. Erfarenheterna visade att ett mobilt team, som kan täcka hela länet, i större utsträckning än

två fasta kundcenter kan täcka behoven av fysiska kundmöten. Baserat på utredningen lades i slutet av året ett förslag fram att permanenta teamet och stänga våra fasta kundcenter.

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

KPI	Ingångsvärde	Mål 2021	Utfall 2021	Måluppfyllelse
Ökad kostnadstäckningsgrad	35,8 % (2020)	Följa	32,6 %	-
Minskad subventionsgrad	64,7 % (2020)	Följa	69,3 %	-

Bild 5: Mål och indikatorer från affärsplanen 2021–2023 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.

Avtalen för stadstrafiken i Norrköping och Linköping är utformade med en incitamentsdel som ska öka drivkraften för trafikföretagen att bidra till kollektivtrafikens mål. Inom ramen för ett samverkansavtal arbetar Östgötatrafiken och trafikföretagen tillsammans för att utveckla trafiken och locka fler och nya kunder att resa kollektivt. Under 2021 har det gemensamma arbetet i samverkansgrupperna pågått, med fokus på återstarten efter pandemin.

Under 2021 har Östgötatrafiken arbetat enligt trafikutvecklingsprocessen för att ta fram förslag på trafiklösningar som bidrar till ökad måluppfyllelse. Trafikutredningar för Ödeshög, stråken Norrköping-Finspång och Norrköping-Söderköping-Valdermarsvik samt Finspångs tätortstrafik har slutförts under året. Utredningar för Motala (stads- och landsbygdstrafik), Mjölby (tätorts- och landsbygdstrafik) samt Finspång landsbygdstrafik startades upp 2021 och kommer att avslutas 2022. 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.

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 2021 har arbetet med att utveckla processarbetet på Östgötatrafiken fortsatt. Samtliga verksamhets- och stödprocesser är kartlagda, beskrivningar är framtagna och dokumenthanteringen har samordnats för att förenkla för alla att hitta processdokument. Ett processorienterat arbetssätt skapar förutsättningar för en effektivare verksamhet med högre kvalitet. Under året har fokus varit att ta fram och implementera ett gemensamt arbetssätt för processutveckling och uppföljning av ständiga förbättringar av processerna.

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 kommer att öka 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/RME, som är huvudsakliga bränslen i vår trafik, har en skattesubvention idag. Biogas kommer att fortsätta vara skattebefriad till och med 2030. HVO/RME omfattas dock endast av en skattebefrielse till och med 2022, för fortsatt skattebefrielse krävs nya beslut. En beskattning av HVO/RME efter 2022 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

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 diskuterat värderingscase och kopplat exempel på ageranden till Östgötatrafikens värderingar. Värderingarna har också implementerats tydligare i dialogen mellan medarbetare och chef, genom att de numera är ett naturligt inslag i medarbetarsamtalet och att de också har lagts till i lönekriterierna i lönesamtalet.

Under 2020 tog vi 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. Utbildningen kunde tyvärr inte genomföras under 2021 på grund av pandemin, eftersom den förutsätter att fysiska möten kan genomföras. Utbildningspaketet är i stället framflyttat till 2022.

Arbetet under året har fortsatt kretsats mycket kring covid-19 och hur vi som organisation tar oss an de utmaningar som följer av en pandemi. Många medarbetare fortsatte att arbeta på distans fram till oktober 2021 då restriktionerna släpptes och vi kunde återgå till arbete på kontoren. Vi har fortsatt att följa upp i vår återkommande medarbetarenkät hur man upplever sin arbetssituation under pandemin. Svaren har visat att det trots utmaningarna har fungerat väl för både de medarbetare som arbetat hemifrån och de som har varit på plats på kontoren.

De digitala arbetssätten har utvecklats vidare och hela organisationen har genomgått en digital förändringsresa. Omställningen har ställt nya krav på både medarbetare och chefer. En enkät om hur man upplever sin digitala arbetsplats genomfördes i slutet av året som gav oss input till vad vi kan fortsätta att arbeta med för att ytterligare förbättra den digitala miljön. Enkätresultatet visar att medarbetarna upplever att de får stöd och support i omställningen, men att själva förändringen i vardagen tidvis är utmanande.

2021 satsade vi extra på hälsa och välbefinnande. Vi hade en medarbetardag i januari på temat och under året genomförde vi olika aktiviteter, bl.a. en lunchföreläsning om hälsa, information om hur friskvårdsbidraget kan användas för inspiration, filmer om ergonomi och

rörelse på internwebben och alla kunde under 6 veckor motivera varandra till mer aktivitet i en gemensam aktivitetsapp. Under året erbjöds även medarbetarna att göra en hälsoundersökning hos företagshälsovården, vilket majoriteten av våra medarbetare nyttjade. Hälsosatsningen kommer att följas upp i början av 2022.

Under 2021 har vi fortsatt med aktiviteter för att utveckla vårt arbetsgivarvarumärke som en del av arbetet med kompetensförsörjningen framåt. Bland annat har vi utvecklat beskrivningen av oss som arbetsgivare vid rekrytering och i sociala medier. Vi deltog också i en arbetsmarknadsdag i slutet av året på Linköpings universitet, campus Norrköping.

Könsfördelningen inom Östgötatrafiken för tillsvidareanställda var under 2021: 65 % kvinnor och 35 % män. Östgötatrafikens ledningsgrupp har fördelningen 62 % kvinnor och 38 % män. I den verksamhet som bedrivs i Mjölby är könsfördelningen mer i obalans än i företaget i genomsnitt, där cirka 73 % 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.

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

7.2 Risker och framtida utmaningar

Under 2021 har en stor del av medarbetarna arbetat hemifrån. Detta har inneburit helt nya arbetsmiljörisker för medarbetarna då arbete sker på platser som inte tillhandahålls av arbetsgivaren. Det är inte bara fysiska arbetsmiljörisker som har behövts hanteras vid distansarbete. Cheferna har även behövt hantera utmaningen med sociala arbetsmiljörisker, då medarbetare kan uppleva ensamhet och distansering på grund av hemarbetet. Det har varit särskilt viktigt med chefernas uppföljning för att fånga in risker och göra individuella anpassningar. Generellt har medarbetarna, både i dialog med sina chefer och vid hälsoundersökningen, förmedlat svårigheten med att komma ihåg att röra på sig under arbetsdagen när de har arbetat hemma. De har blivit mer stillasittande och mikropauser har uteblivit i större utsträckning än vid arbete på kontoren. Den långa tid som medarbetarna arbetade hemifrån kan ha gett konsekvenser som vi ännu inte är medvetna om. Uppföljning kommer fortsatt vara viktig för att fånga upp eventuella följdverkningar.

För de medarbetare som inte har haft möjligt att arbeta hemifrån så har även risken för covid-smitta på arbetsplatsen hanterats. För att minska risken fortsatte arbetsplatserna för

kundserviceavdelningen att fördelas mellan kontoren i Linköping och Mjölby fram till oktober 2021. I december 2021 återkom restriktioner i etapper och en ny riskanalys gjordes för att minimera risker för smittspridning på kontoren. Åtgärderna handlade främst om att hålla distans och minimera situationer då många samlades på samma plats.

8 Motverkande av korruption

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

Den 17/12 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. Under hösten 2021 har arbetet genomförts för att ta fram en process och utse ansvariga för funktionen på Östgötatrafiken. Under våren 2022 kommer information att tillgängliggöras på interwebben för medarbetarna 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 obetänksamma situationer uppstår och misstag begås. Det är därför av stor vikt att vi arbetar kontinuerligt med att utbilda och informera om gällande regelverk, som 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 2021

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 2021 utfördes trafiken av följande trafikföretag/samverkansbolag:

Arriva Östgotapendeln AB

Nobina Sverige AB

BIVAB

Stångåbuss Trafik AB

Bliva Buss i Sverige AB

Taxi Finans i Östergötland AB

Blåklintsbuss AB

Taxi Motala/Vadstena AB

e-Buss i Sverige AB

Taxibil i Östergötland AB

Högstad produktion AB

Transdev Sverige AB

Mjölby Taxi AB

Vadstena Buss AB

Motorcentralen Bo Pettersson AB

Vikbolandstaxi 160 000 AB

Nilsbuss AB

Östgöta Taxi