

Hållbarhetsredovisning 2024

Bilaga till Årsredovisning för 2024

Diarienummer: 2025/0145

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.....	6
3	Östgötatrafikens hållbarhetsarbete	7
4	Miljömässig hållbarhet.....	7
4.1	Genomförda aktiviteter.....	8
4.2	Risker och framtida utmaningar	10
5	Mänskliga rättigheter och social hållbarhet.....	12
5.1	Genomförda aktiviteter.....	13
5.2	Risker och framtida utmaningar	15
6	Ekonomisk hållbarhet	15
6.1	Genomförda aktiviteter.....	16
6.2	Risker och framtida utmaningar	17
7	Medarbetare	19
7.1	Genomförda aktiviteter.....	20
7.2	Risker och framtida utmaningar	21
8	Motverkande av korruption	21
8.1	Genomförda aktiviteter.....	21
8.2	Risker och utmaningar	22

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 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 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, policy 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 2024–2026 är Östgötatrafikens mål indelade i mål och styrtal, som bolaget styr verksamheten mot, och mål och mätetal, där utvecklingen följs 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 ÖstgötraTrafiken verksamheten mot:

Affärsplan 2024-2026											
Uppdrag	Marknadsandel* 2019: 19%, 2020: 15%, 2021: 13 %	GAP				2022 Utfall	2024	2025	2026	2030	Rappor- teras
		1				18%	21%	22%	23%	32%	DÅ04, DÅ08. ÅRS
Styrtal	Antal påstigande (2019: 31,1 milj, omräknat till passagerarräkning ca 39 miljoner) 19,2 milj, omräknat till passagerarräkning: 25,6 milj 2021	1				23,8 milj (valideringar)	38,5 milj	39,6 milj	40,7 milj	-	DÅ04, DÅ08, ÅRS
Styrtal	Medelhastighet stom- trafiken (innerstad) (2020: 13,0)		2			12,2	≥ 12,2	≥ 12,2	≥ 12,2	15	ÅRS
Styrtal	Medelhastighet stomtrafiken (ytterstad) (2020: 22,0)		2			20,9	≥ 20,9	≥ 20,9	≥ 20,9	23	ÅRS
Uppdrag	Subventionsgrad 2019: 56,4%, 2020: 64,80%, 2021: 69%		2			59%	56%	54%	53%	50%	DÅ04, DÅ08, ÅRS
Styrtal	Kostnadstäcknings- grad (2019: 48%, 2020:35,65%, 2021: 33%)		2			45%	49%	51%	53%	-	DÅ04, DÅ08, ÅRS
Styrtal	Intäkt per påstigande	1				16,3 kr	16,2 kr	16,7 kr	17,2 kr	-	DÅ04, DÅ08, ÅRS
Styrtal	Trafikkostnad per påstigande	1				39,2 kr	36,1 kr	35,7 kr	35,3 kr	-	DÅ04, DÅ08, ÅRS
Styrtal	Nettokostnad per påstigande (2019: - 18,6 kr, omräknat till passagerarräkning 15,9 kr, 2021: -45kr och -33 kr)	1				31 kr	-19,9 kr	-19,1 kr	-18,1 kr	-	DÅ04, DÅ08, ÅRS
Uppdrag	Nöjd Kund (NKI) 2019: 70%, 2020: 67%, 2021:69%)				4	70%	72	≥72	≥72	78	DÅ04, DÅ08. ÅRS
Styrtal	Nöjd med senaste resa (2019: 85%, 2020: 82%, 2021: 81%)				5	84%	85%	85%	86%	-	DÅ04, DÅ08, ÅRS
Styrtal	Punktlighet allmän kollektivtrafik			3		81%	≥85%	≥85%	≥85%		DÅ04, DÅ08, ÅRS
Styrtal	Punktlighet särskild kollektivtrafik (2020:				5	93%	93%	93%	93%	-	DÅ04, DÅ08, ÅRS

*Justering jämfört med 2023-2025 års målnivåer. Ändrad politiska riktning innebär att förutsättningarna för en högre marknadsandelsnivå 2024-2026 inte är realistisk att uppnå.

Bild 3: Målbeskrivning från Östgötatrafikens affärsplan 2024–2026

Mål och mätetal som Östgötatrafiken följer för att bibehålla eller säkerställa nivån:

	Följa mått	GAP					2022 Utfall	2024	2025	2026	Rapporteras
Mäts	Medarbetaruppföljning, nytt mått 2023 pga byte av metod				4		-	VIP*	VIP*	VIP*	DÅ04, DÅ08, ÅRS
Mäts	Sjuktal (korttidsfrånvaro/långtidsfrånvaro)				5	2,5/2,2	-	-	-	-	ÅRS
Mäts	Overhead (OH)				5	2,6%	2,5%	2,5%	2,4%		DÅ04, DÅ08, ÅRS
Mäts	Personalomsättning (medarbetare som slutar i % av antalet tillsvidareanställda)				3	19%	-	-	-	-	ÅRS
Mäts	Cykelns andel av resandet (2019: 12% 2020: 13%, 2021: 12%)				3	12	Följa	Följa	Följa	-	

*2023 byte av mätmetod för medarbetaruppföljning – VIP-mätning. Innebär nytt ingångsvärde 2023

Bild 4: Målbeskrivning från Östgötatrafikens affärsplan 2024–2026

2.5 Verksamheten

All 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 168 medarbetare med huvudkontor i Linköping och en stor verksamhet i Mjölby där funktioner som arbetar med bland annat trafikledning, trafikinformation samt beställningar av färdtjänst och sjukresor finns.

Östgötatrafiken kör 114 linjer i länets 13 kommuner och trafikerar 1500 hållplatser varje dag. Ett normalt år gör bolagets kunder cirka 35 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 redovisas korruption i ett eget avsnitt. Detta gäller även området medarbetare eftersom det på ett bättre sätt speglar strukturen i Östgötatrafikens hållbarhetspolicy.

Från år 2025 omfattas Östgötatrafiken av de nya lagkraven om hållbarhetsredovisning som trädde i kraft 1 januari 2024. Under 2024 har arbetet med att förbereda verksamheten på de nya kraven fortsatt. Förberedelserna har inneburit kompetensutveckling för medarbetare som arbetar med redovisningen, information till ledningen och styrelsen om vad förändringen innebär samt samarbete inom svensk kollektivtrafik för de bolag som omfattas av de nya lagkraven. Hösten 2024 genomfördes en dubbel väsentlighetsanalys som har resulterat i ett kvalitativt urval av områden utifrån de nya redovisningskraven som Östgötatrafiken ska rapportera enligt. Under 2025 ska en GAP-analys genomföras, som eventuellt kommer innebära behov av nya nyckeltal. En ny struktur för årsredovisningen med integrerad hållbarhetsrapportering ska också tas fram.

4 Miljömässig hållbarhet

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

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. Trenden i kollektivtrafiken är en övergång mot eldrivna bussar, vilket förutom bra klimatprestanda även bidrar med en mer energieffektiv kollektivtrafik. Även beställningstrafiken körs sedan 2019 på fossilfritt drivmedel. Undantaget är svävarna i skärgårdstrafiken som under, i snitt, två till tre veckor vintertid trafikerar skärgården och som fortsatt drivs på fossila bränslen. Även i beställningstrafiken sker en övergång till eldrivna fordon.

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.

Kollektivtrafikens marknadsandel har inte förändrats jämfört med föregående år och landade på årsbasis på 20 procent (20 procent 2023). De innebär att kollektivtrafiken i Östergötland hade en marknadsandel på femte högsta nivå i Sverige, efter Stockholm, Västra Götaland, Skåne och Uppsala.

KPI	Ingångsvärde	Mål 2024	Utfall 2024
Ökad marknadsandel	20% (2023)	21%	20%

Bild 5: Mål och indikatorer från affärsplanen 2024–2026 som är kopplade till miljömässig hållbarhet.

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 landsbygdsbussar. 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. Kommunerna och Östgötatrafiken har ett gemensamt intresse av att arbeta för minskad biltrafik i innerstaden.

4.1 Genomförda aktiviteter

Minskad klimatpåverkan

Under 2024 togs ett nytt trafikavtal i drift som innebär att all linjelagd trafik i den västra delen av länet körs med elektriska bussar. I samband med det togs den nybyggda depån i Motala i drift, där 28 eldrivna bussar är stationerade. Förutom trafiken i och omkring Motala finns elbussar stationerade i Mjölby, Österbymo och Ödeshög. Övergång till elektrifierad busstrafik innebär såväl lägre klimatpåverkan som minskad energiförbrukning.

Under 2024 har ett nytt trafikavtal i Valdemarsvik och Åtvidaberg startat som omfattar 18 fordon varav tre taxibilar är eldrivna. Inom pågående avtal i Mjölby har två eldrivna taxibilar satts in i trafiken under året.

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.

Öka marknadsandelen

Fokus ligger på att erbjuda kollektivtrafik som ett attraktivt alternativ till bil i stråk och områden där många invånare pendlar. Under 2024 implementerades ett reviderat linjenät för Norrköpings stadstrafik med syfte att skapa fler snabba och attraktiva resor för arbetspendling till bland annat Vrinnevisjukhuset. Fokus har varit pendling inom Norrköpings kommun, men även från regionen i stort.

Ett gemensamt arbete har också gjorts tillsammans med Region Östergötland i tågrelaterade frågor för att skapa bra tågförbindelser mot Stockholm genom Ostlänken. Samarbete sker också med Norrköpings och Linköpings kommuner för att skapa såväl nya resecentrum samt god tillgänglighet till dessa för länets invånare. I Norrköping har vi arbetat tillsammans med kommunen i projektet Störningsfri stad som syftar till att minimera störningar i kollektivtrafiken under byggskedet av Ostlänken.

För att få fler att välja kollektivtrafiken och vara ett konkurrenskraftigt alternativ till bilen startade i december ett erbjudande riktat till kunder som har en 30- eller 365-dagarsbiljett. Erbjudandet pågår fram till och med 31 augusti 2025 och innebär en möjlighet att ta med sig någon mer när de reser med kollektivtrafiken under helger och helgdagar.

Under 2024 har Östgötatrafiken genomfört två varumärkesstärkande kampanjer för att stärka positionen som ”det smarta och hållbara valet” och få fler motiverade till att resa mer kollektivt. En varumärkesundersökning som genomförts visar att allmänheten i högre grad uppfattar Östgötatrafiken som ett smart och hållbart val under 2024 jämfört med 2023.

Den 16 till 22 september var den Europeiska mobilitetsveckan. Tillsammans med Region Östergötland och länets kommuner genomförde Östgötatrafiken en rad olika aktiviteter för att uppmärksamma och uppmuntra till hållbart resande. Under den bilfria dagen, som inföll under en söndag, fick alla som kunde visa upp ett körkort resa avgiftsfritt med kollektivtrafiken. Kampanjen medförde att 10 000 fler resor gjordes med Östgötatrafiken den dagen, jämfört med en vanlig söndag.

Precis som under 2023 har Östgötatrafiken genomfört ett antal riktade kampanjer till särskilda områden under 2024. De har bestått av utskick och annonser till områden där det finns potential till ett ökat resande. Kampanjerna 2024 riktades till boende i Krokek, Mjölby och Åby och resulterade i en ökning av antalet resenärer. Det är ett koncept som kommer att fortsätta även under 2025.

Förbättra framkomligheten

Det EU-finansierade projektet SuRuMo (Sustainable Rural Mobility) startades upp under året. Det syftar till att testa olika typer av mobilitetslösningar på landsbygden som komplement till traditionell kollektivtrafik. Under året har projektet bland annat genomfört intervjuer och workshops med invånare i de olika landsbygdsområdena för att få veta mer om deras önskemål och behov. Projektet kommer pågå i 3,5 år.

Arbetet med att främja attraktiva parkeringsmöjligheter för kollektivtrafikens resenärer i nära anslutning till en hållplats har fortsatt under året. En pilot för en sådan bytespunkt genomfördes i Norrköping, där en giltig periodbiljett hos Östgötatrafiken ger rätten att parkera avgiftsfritt. Piloten föll väl ut. Östgötatrafiken har därför fortsatt dialoger med Norrköpings kommun men även med övriga kommuner i länet för att gemensamt få till fler bytespunkter på strategiskt utvalda platser i länet. Det är något som är starkt kopplat till ett av regionens nya mål i det regionala trafikförsörjningsprogrammet.

Tillsammans med Samtrafiken, Skånetrafiken och Blekingetrafiken har Östgötatrafiken under 2024 kommit framåt vad gäller arbetet med en nationell åtkomstpunkt för kollektivtrafikens biljetter. Piloter är beräknade att starta under 2025. Syftet är att förenkla för tredjepartsaktörer att få tillgång till branschens biljetter på ett enhetligt och effektivt sätt, och på så sätt nå ut till fler och nya kundgrupper.

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. Samtliga av AB Östgötatrafikens lån är gröna.

4.2 Risker och framtida utmaningar

Utmaningar i ekonomin tillsammans med ett ökat politiskt fokus på kollektivtrafik i landsbygd kan innebära svårigheter att kunna prioritera ned kollektivtrafik med svagt resandeunderlag, vilket i sin tur minskar förutsättningarna att utveckla kollektivtrafik där resandebehovet är stort.

De två större städerna Linköping och Norrköping har sedan några år tillbaka fått allt större problem med framkomlighet för kollektivtrafiken. Det finns även ett 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 trafikkostnader, vilket kan medföra att utbudet av kollektivtrafik behöver minska för att klara de ekonomiska ramarna.

När vi nu summerar hur det har gått i tågtrafiken under året ser vi flera positiva trender, men också fortsatta utmaningar. Även 2024 har präglats av stora och många problem med infrastrukturen, trängsel på banan och väderrelaterade problem. Ungefär en åttondel av alla resor i den allmänna kollektivtrafiken görs med Östgötapendeln, som därmed är en viktig del av många pendlare östgötar vardag. Punktligheten steg under 2024 till 89,4 procent, vilket ska jämföras med 86,6 under 2023. Det är fortfarande en låg punktlighetssiffra, men ändå näst högst i landet, endast Arlanda Express som kör på egna spår har högre punktlighet. De största störningsorsakerna är ett ökat antal fel på signaler, spår och ledningar, obehöriga i spår och trängsel på banan. En stor underhållsskuld påverkar kvaliteten på infrastrukturen, vilket är mycket oroväckande inför framtiden. Trots detta är Östgötapendeln fortfarande ett av de mest

punktliga pendeltågssystemen i Sverige och andelen störningar som beror på personal eller fordonsfel är en bråkdel av den totala andelen störningar.

Järnvägsföretagen i landet har generellt stora utmaningar med brist på personal, vilket nationellt har inneburit inställda turer för många tåg under året. Tågtrafiken i Östergötland har klarat sig förhållandevis bra när det gäller bemanningsfrågan, men branschen har en gemensam utmaning som måste hanteras under lång tid framöver.

Ökad produktion globalt samt sänkt reduktionsplikt i Sverige från och med 2024 innebär lägre pris på HVO medan priset på RME låg stabilt under året. Efterfrågan på fossilfria drivmedel förväntas öka såväl inom EU som globalt utifrån uppsatta mål om minskad klimatpåverkan från transporter vilket kan leda till stigande priser. Rådande krig i Europa och mellanöstern kan också innebära ökande prisutvecklingen på drivmedel.

Inom EU ställs krav på ökad elektrifiering av såväl personbilar som bussar i kollektivtrafiken. Det ekonomiska läget inom fordonsindustrin tillsammans med ökad efterfrågan har medfört längre leveranstid av eldrivna bussar. Eldrift innebär också behov av investeringar i infrastruktur samt ökad efterfrågan på elförsörjning. Hur detta kan komma att påverka elpriset framöver är ovisst.

Östgötatrafikens investerings-, finansierings- och placeringsinstruktion styr mot ett mycket lågt risktagande när det gäller de finansiella ställningstaganden som görs. I dagsläget kan följande finansiella risker identifieras:

- Avtalen med trafikföretagen innehåller indexklausuler som, framför allt kopplat till bränsleprisernas utveckling, kan innebära kraftigt ökade kostnader utanför Östgötatrafikens kontroll. Detta innebär att avtalens kostnadsutveckling följs månadsvis med syftet att vid behov kunna göra omprioriteringar för att hantera en eventuell betydande kostnadsökning.
- Östgötatrafiken står inför trafikupphandlingar de närmaste åren och det finns som vid många upphandlingar osäkerheter vad gäller kostnadsnivåer i nya avtal.
- Östgötatrafiken har ca 500 mnkr i lån som finansierar delar av bolagets tågflotta. Ränterisken som det innebär hanteras i enlighet med det styrelsebeslut som stipulerar att bolagets upplåning ska fördelas på olika löptider.

De senaste åren har säkerhetsläget nationellt och internationellt försämrats kraftigt. Säkerhetsläget påverkar samhället och därmed även kollektivtrafiken. Förväntningar på ett robust kris- och beredskapsarbete för kollektivtrafiken har ökat och både lokalt och regionalt innebär det behov av gemensam planering med andra aktörer för samordning av samhällets resurser. Detta kan komma att påverka möjligheterna att utveckla kollektivtrafiken, inte minst när det gäller den fortsatta elektrifieringen av fordonsflottan.

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 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 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, funktionsvariation 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.

Kundnöjdheten i den allmänna kollektivtrafiken visar en nedgång sedan förra året. Den ligger dock fortfarande i toppen vid jämförelse med Sveriges övriga län. Östergötland är även bättre än snittet i riket när det gäller kundernas upplevelse av tryggheten i kollektivtrafiken. Rekommendationsgraden (NPS), det vill säga benägenhet att rekommendera Östgötatrafiken till vänner och bekanta, ligger i absoluta toppen av riket.

För den särskilda kollektivtrafiken (färdtjänst och sjukresor) är kundnöjdheten på höga nivåer. Men systembyte har under delar av året påverkat nöjdheten negativt. För helår 2024 ligger kundnöjdheten på 87 procent.

KPI	Ingångsvärde	Mål 2024	Utfall 2024
Nöjd kund-index (allmän kollektivtrafik)	71% (2023)	72%	68%
Sammanfattande betyg för hela resan (särskild kollektivtrafik)	92% (2023)	≥91%	87%

Bild 6: Mål och indikatorer från affärsplanen 2024–2026 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 som reser med den särskilda kollektivtrafiken är oftast extra utsatta då 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 bolaget 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 och det finns platser och tidpunkter som upplevs som otrygga, pågår ett löpande och aktivt arbete med trygghetsfrågorna tillsammans med flera olika samhällsaktörer. De ordningsstörningar på bussarna i Motala som ökade under 2023 fortsatte även delvis under det första halvåret 2024, men avtog sedan för att kunna hanteras i ordinarie organisation.

Det finns kamerabevakning för både kundernas och förarnas trygghet och säkerhet i alla bussar, ombord på spårvagnarna och på Östgötapendeln. Östgötapendeln patrulleras av ordningsvakter på fredag- och lördagskvällar. I Norrköping åker ordningsvakter med spårvagnarna vid tidpunkter med mycket folk i rörelse.

Östgötarna rankar den egna tryggheten högt vid resor i kollektivtrafiken. I de mätningar som genomförts av hur kunderna upplever tryggheten uppger 76 procent att de är nöjda med tryggheten när de reser med Östgötatrafiken, vilket är bättre än snittet för alla regionala kollektivtrafikmyndigheter i riket (snittet i landet ligger på 72 procent).

Östgötatrafiken har ett systematiskt och förebyggande arbete kring personuppgiftsskydd och personuppgiftsincidenter. När det gäller kunduppgifter finns information på webbplatsen om hur personuppgifter hanteras samt hur man går till väga för att anmäla om en personuppgiftsincident skulle inträffa. IT-säkerhet ska vara en naturlig del av verksamhetens arbete med att utveckla och förvalta systemstöden, där system som innehåller personuppgifter är kritiska ur ett samhällsperspektiv. Östgötatrafiken arbetar löpande med att säkerställa var data finns och vem som har tillgång till den. Under 2024 har samtliga medarbetare genomgått utbildning i informationssäkerhet, för att skapa trygghet och ytterligare säkra hanteringen av den information som finns i våra system.

Det försämrade säkerhetsläget i Europa har inneburit nya förutsättningar för totalförsvaret. Transporter är ett område inom totalförsvaret där beredskapen ska förstärkas ytterligare. 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. Under 2024 har Östgötatrafiken reviderat den strategiska kris- och beredskapsplanen, där ansvaret

för civil beredskap och civilt försvar har tydliggjorts. Kontinuitetsplaner har tagits fram för alla avdelningar inom företaget för ytterligare förstärkt beredskap.

Tillgänglighet för personer med funktionsvariation

Samtliga fordon som används i den allmänna kollektivtrafiken är tillgänglighetsanpassade enligt den definition som Sveriges Kommuner och Regioner förordar. 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 även under 2024 har förbättringar på området gjorts. Den regionala tillgänglighetsstandarden som togs fram under 2022 har kompletterats med typritningar för att ytterligare förenkla för kommunerna och Trafikverket i arbetet med tillgänglighetsanpassning av hållplatser. Arbetet fortsätter 2025.

Östgötatrafiken följer lagen om tillgänglighet till digital offentlig service (DOS-lagen). Det sker kontinuerligt ett arbete med att bibehålla och förbättra tillgängligheten för både appen och webben. Appen är fullt tillgänglighetsanpassad och webben bedöms vara tillgänglig till 90,7 procent. De förbättringar som behöver göras tas upp i tillgänglighetsredogörelsen som finns på Östgötatrafikens webbplats.

Våren 2024 driftsattes ett nytt planerings- och bokningssystem för beställningstrafiken. Första halvåret med det nya systemet var utmanande för kunderna både när det gällde servicenivåer och punktlighet, vilket fick stor påverkan på kundnöjdheten. Vid årets slut hade dock kundnöjdheten återhämtat sig och låg på tidigare goda nivåer. Med det nya systemet har det blivit möjligt för kunder att via en app själva hantera sina resor i färdtjänsten samt sjukresor. På detta sätt blir kunderna mer delaktiga i hela resan. Kunder som använder appen kan nu självständigt boka och ändra sina resor samt följa ändringar av sina resor. För kunden innebär det en ökad trygghet och förbättrad tillgänglighet. Östgötatrafiken ser även att den tid som detta på sikt frigör i verksamheten kan användas till att fokusera på kunder som fortsatt behöver och vill ha personlig service. Andelen bokningar och avbokningar som skedde via appen var i slutet av året cirka 5 % av det totala antalet.

Social hållbarhet i upphandlingar

Vid upphandlingar av den särskilda kollektivtrafiken ställs sociala krav på trafikföretagen. Avtalen innehåller också incitament i form av kvalitetsbonus. Effekten av kraven och incitamenten i avtalen är en ökad kvalitet för kunderna och bättre arbetsvillkor för förarna. De lägre kundnöjdhetssiffrorna under 2024 berodde på kundpåverkan på grund av systemstödsbytet och är inte en konsekvens av avtalsstyrningen. Kundnöjdhetssiffrorna fram till driftstarten i april var fortsatt på en hög nivå och under året har kvalitetsbonus betalats ut till trafikföretag i enlighet med avtalen.

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

Även om den upplevda tryggheten i kollektivtrafiken är mycket god förekommer händelser och situationer som skapar otrygghet. Det är därför fortsatt viktigt att aktivt arbeta med trygghetsfrågorna tillsammans med andra samhällsaktörer.

För att resan med kollektivtrafik ska vara fullt tillgänglig för personer med funktionsvariation krävs att hela resan är tillgänglig. Ett gott samarbete med kommunerna och att kommunerna säkerställer finansieringen för tillgänglighetsåtgärder, är viktiga framgångsfaktorer för ökad tillgänglighetsanpassning av hållplatser. De senaste årens rådande världsläge samt alltmer ansträngda kommunala ekonomier, i kombination med stora kostnadsökningar för att åtgärda hållplatser, har inneburit att arbetet sker i en långsammare takt än tidigare. Tendensen med låg åtgärdsakt av hållplatser fortgick även under större delen av 2024, dock beskriver länets väghållare att en viss ökning av åtgärder skett under den senare delen av året.

Den fortsatta digitaliseringen innebär nya säkerhetsrisker och nya krav på bolagets IT-säkerhetsarbete har tillkommit, exempelvis genom NIS2. Östgötatrafikens har ett stort fokus på IT-säkerhet och arbetar löpande med att säkerställa var data finns och vem som har tillgång till den. En kontinuerlig översyn av de system som ligger i riskzonen görs och redundans av kritiska system är av stor vikt för säkerheten. Förutom att upprätthålla lagkraven arbetar Östgötatrafiken aktivt med att bidra till de säkerhetsstandarder som tas fram inom branschen samt sprider kunskap och utbildar medarbetare och samarbetspartners kring säkerhetskraven.

Kollektivtrafikens roll i totalförsvarsarbetet och förväntningarna på organisationen i händelse av höjd beredskap eller krig är fortsatt inte tydlig. Nationellt är Trafikverket sektorsansvarig för området Transporter. Under 2024 har myndigheten påbörjat arbetet med gemensam samordning, planering samt informationsdelning. Arbetet fortsätter framåt, vilket kan påverka utförandet av vårt uppdrag när det gäller beredskapsarbetet.

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 kollektivtrafiken och liknande branscher viktigt för att lära av varandra och att skapa gemensamma kostnadseffektiva lösningar. Det handlar bland annat om utveckling av mallar (modellavtal, utvärderingsmodeller, incitamentsavtal med mera).

Eftersom kollektivtrafiken till stor del finansieras av skattemedel arbetar Östgötatrafiken 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.

KPI	Ingångsvärde	Mål 2024	Utfall 2024
Ökad kostnadstäckningsgrad	49% (2023)	51%	52%
Minskad subventionsgrad	57% (2023)	56%	53%

Bild 7: Mål och indikatorer från affärsplanen 2024–2026 som är kopplade till ekonomisk hållbarhet.

6.1 Genomförda aktiviteter

Biljettförsäljning och tjänster

Biljettförsäljningen under 2024 exklusive skolbiljetter ökade med 6,2 % (32,2 mnkr) jämfört med 2023. Biljettintäkterna har följt den positiva försäljningsutvecklingen. Av årets tolv månader slogs försäljningsrekord i tio av dem. Januari-december var biljettintäkterna (+2,0%) 12,0 mkr högre jämfört med budget, och 40,4 mkr (+6,9%) högre än föregående år.

Under 2024 har Östgötatrafiken genomfört flera digitala kampanjer och aktiviteter för att öka antalet företagskunder som väljer kollektivtrafik i tjänsten. Vid två tillfällen har en kampanj genomförts för att öka kännedomen om företagsportalen och erbjudandet till företag och organisationer. Kampanjen som gick under en månad på hösten resulterade i 17 nya företag i företagsportalen.

Östgötatrafiken har arrangerat en rad olika event för att få fler företag att skapa ett konto i företagsportalen. Förutom att delta vid mässor och arrangera företagsevent har stora arbetsgivare också besökts. Under 2024 har 691 nya företagskonton skapats i företagsportalen och försäljningen har ökat med 19 procent jämfört med 2023.

Företag och organisationer som är registrerade i Östgötatrafikens företagsportal får en så kallad miljörapport. I rapporten kan det enskilda företaget/organisationen se hur många resor deras anställda har gjort samt vad deras kollektivtrafikresor har inneburit i reduktion av CO₂-e-utsläpp jämfört med om samma resor hade gjorts med bil. Rapporterna har blivit

mycket uppskattade och är ett konkret verktyg för företag och organisationer att se och mäta effekterna som resor med kollektivtrafiken kan bidra till. Under 2024 gjordes även en kampanj riktad mot alla kunder om att det totala resandet med kollektivtrafiken i Östergötland har inneburit i reduktion av CO₂-utsläpp jämfört med om samma resor hade gjorts med bil.

2024 lanserades Evenemangsbiljetten. Den är ett pilotprojekt där det går att skräddarsy biljetter till kollektivtrafiken utifrån ett särskilt evenemang. Arrangören har möjlighet att erbjuda sina besökare att köpa en biljett till Östgötatrafiken i samband med att de köper en biljett till evenemanget. Piloten kommer att fortsätta under halva 2025 och därefter utvärderas.

Under 2024 arbetade Östgötatrafiken vidare med att utveckla kundupplevelsen. Efterfrågan och nyfikenhet på digitala tjänster och AI ökar och det finns en förväntan mot att ta ett steg till i företagets digitala resa. Hela kundservice har genomgått en utbildning i kundbemötande och kundfokus. Det mobila kundserviceteamet har under 2024 varit behjälpliga i trafikförändringar och vid större störningar genom att svara på frågor från resenärer gällande ersättningstrafik och logistik. Teamet har genomfört Östergötland runt, deltagit på olika mässor för att utbilda och informera om hållbart resande med fokus på att arbeta varumärkesstärkande.

Under 2024 har Östgötatrafiken fortsatt att utvecklat förutsättningarna för självbetjäning. Med hjälp av en utvecklad FAQ-databas både internt och externt kan kunderna nu själva söka svar på sina frågor när som på dygnet på ett enkelt och användarvänligt sätt.

Målstyrd trafikutveckling

Östgötatrafiken har i 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.

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. En god ekonomistyrning ger bättre förutsättningar för att använda ekonomi som ett verktyg för målstyrd verksamhet.

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.

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 kan detta komma att påverkas av framtida lagstiftning nationellt och på EU-nivå. Under 2023 tillkom oväntat ökade kostnader för biogas. Från och med 7 mars 2023 infördes skatt på biogas sedan Sveriges skatteundantag för biogas ogiltigförklarades enligt en dom i EU-domstolen. Den 23 oktober i år avslutade EU-kommissionen den fördjupade granskningen och godkände återigen den svenska skattebefrielsen för biogas.

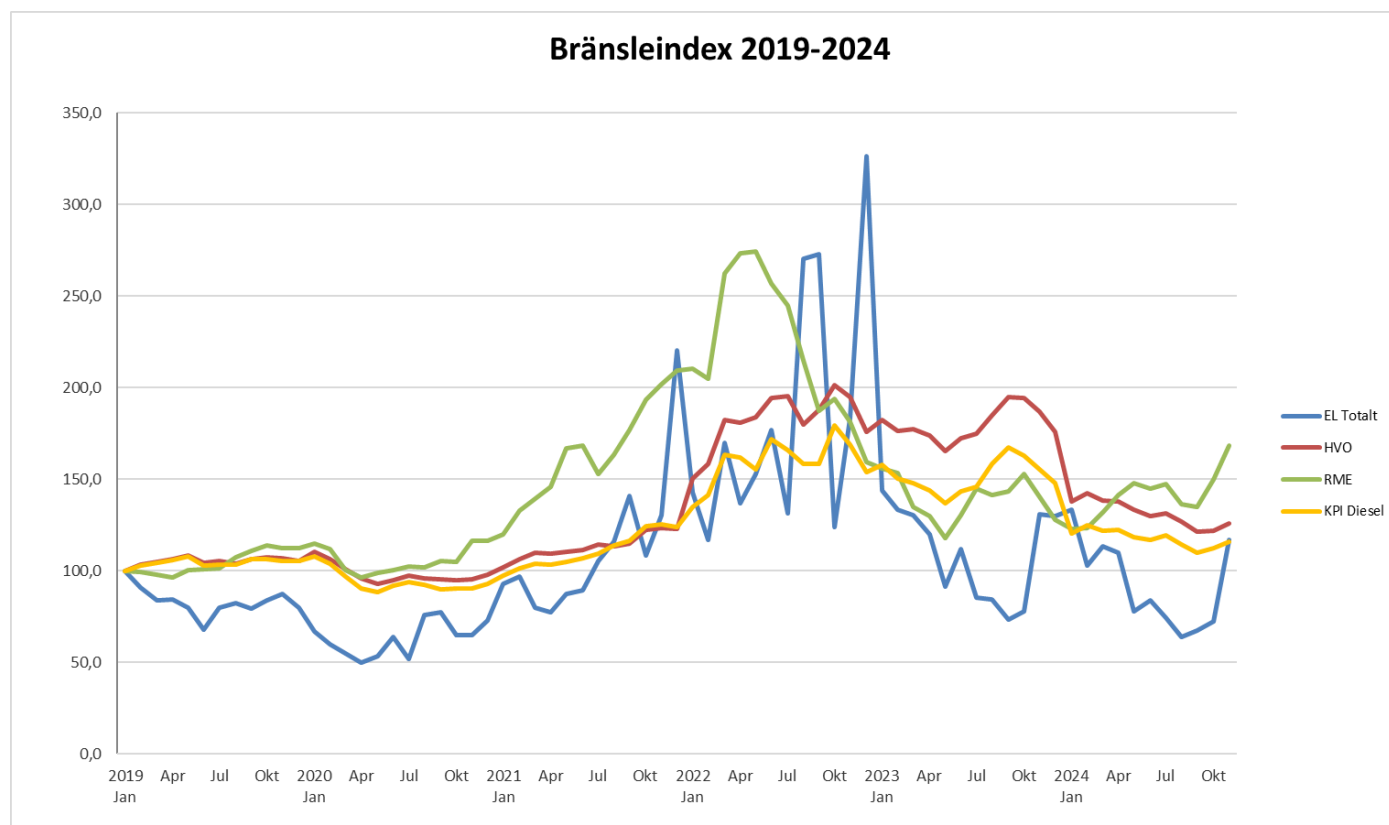


Bild 8: Bränsleindex utveckling under åren 2019–2024

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.

Inför varje upphandling finns det risker och en viss osäkerhet även om Östgötatrafiken arbetar kontinuerligt med att hålla en god dialog med potentiella anbudsgivare för att säkerställa hög kvalitet i anbuden. Avtalen är fleråriga och indexreglerade och kostnaderna kommer därför att öka över tid.

Pågående upphandlingar 2024–2025	Avtal går ut:
Östgötapendeln	2025-05-31
Trafikavtal avseende allmän och särskild kollektivtrafik i Åtvidabergs kommun och Valdemarsviks kommun	2024-06-30
Särskild kollektivtrafik med trafikstart 2025	2025-06-30
Skärgårdstrafik	2026-06-15

Bild 9: Pågående upphandlingar 2024–2025.

7 Medarbetare

Östgötatrafiken ska vara en attraktiv arbetsplats som möjliggör en balanserad kombination av arbete och privatliv. En god arbetsmiljö, såväl fysisk som psykosocial ska säkerställas och arbetsplatsen ska vara trygg och säker.

Östgötatrafikens värdegrund ska genomsyra hela verksamheten med engagerade, öppna och professionella medarbetare. Medarbetarnas kompetens och olika kunskaper ska tas tillvara liksom strävan mot en jämn könsfördelning. Mångfald stärker verksamheten och är en viktig förutsättning för företagets utveckling. Med ett starkt och positivt laddat varumärke har Östgötatrafiken goda möjligheter att attrahera de kompetenser och resurser som behövs.

Nedan redovisas utfall för de värden Östgötatrafiken följer i affärsplanen kopplade till medarbetarperspektivet.

Följa mått	Ingångsvärde	Utfall 2024
Sjuktal (korttidsfrånvaro/långtidsfrånvaro)	2,3/2,1 (2023)	2,2/3,7
Personalomsättning	10,5 (2023)	8,0
Medarbetarenkät (VIP)	Grönt	Grönt

Bild 10: Indikatorer från affärsplanen 2024–2026 som är kopplade till medarbetarperspektivet.

7.1 Genomförda aktiviteter

De aktiviteter som genomförts under 2024 kan främst kopplas till fysisk och psykosocial arbetsmiljö samt förutsättningar för ledarskap.

Liksom föregående år gjordes insatser inom hälsa och välbefinnande i syfte att öka rörelse och minska stillasittandet under arbetstid. Bland annat erbjöds alla anställda att använda en rörelseapp, som påminner om vikten av rörelsepaus och inspirerar till rörelse genom guidade spel och övningar. Samtliga medarbetare hade också möjligheten att genomgå en hälsoundersökning under året. Totalt valde 86 medarbetare att genomföra undersökningen, som innehöll både fysiska tester och samtal om hälsan. Undersökningen kommer att följas upp på bolagsnivå och vara underlag för hälsofrämjande aktiviteter framåt.

Under 2024 har arbetet med implementeringen av medarbetarundersökningsverktyget VIP fortsatt. VIP står för välmående, innovation och produktivitet och är en veckovis pulsmätning med frågor som mäter förutsättningar för att vara produktiv, innovativ (lärande) och må bra i sitt arbete. Varje vecka får medarbetare en egen sammanställning av sin arbetsupplevelse och varje chef får en sammanställning för sin grupp. Syftet med mätningen är att öka den egna medvetenheten och tydligheten kring förutsättningar i jobbet och den upplevda psykosociala arbetsmiljön. Den ökade frekvensen i datainsamlingen ger också cheferna möjlighet att se mönster, sätta in rätt åtgärder och följa upp effekten av verksamhetsutvecklingen på ett bättre sätt än tidigare. Under 2024 har arbetssätt för uppföljning av VIP-mätningen på bolags-, avdelnings- och grupp-nivå etablerats. På bolagsnivå eftersträvas gröna nivåer och på avdelnings- och grupp-nivå finns det möjlighet att sätta upp mål och mätetal för uppföljning.

Projektet att införa ett nytt planerings- och bokningssystem för beställningstrafiken har inneburit stora förändringar för många medarbetare under 2024. Stort fokus har lagts på att chefer med medarbetare som berördes av projektet skulle få verktyg och metoder för att leda under den aktuella förändringen. Utgångspunkten har varit att stärka delaktigheten och kommunikationen. Metoderna för förändringsledning har bidragit till förstärkt samordning internt och ett gemensamt budskap till berörda medarbetare under förändringen. Förändringen har fått stor påverkan på medarbetarnas vardag och det systematiska arbetsmiljöarbetet har varit särskilt viktigt under implementeringen.

Könsfördelningen inom Östgötatrafiken för tillsvidareanställda var under 2024 60 procent kvinnor och 40 procent män. 2023 var fördelningen 61 respektive 39 procent. Östgötatrafikens ledningsgrupp har fördelningen 43 procent kvinnor och 57 procent män. I den verksamhet som bedrivs i Mjölby är könsfördelningen mer i obalans än i företaget i genomsnitt, där cirka 72 procent av medarbetarna är kvinnor (2023 var samma siffra 75 %). Kundenserviceyrket är generellt i samhället kvinnodominerat och Östgötatrafiken är inget undantag, även om en så jämn könsfördelning som möjligt eftersträvas vid rekryteringar.

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 rörelsepauser under arbetsdagen är därför viktiga. Vid hemarbete finns det en högre risk för ergonomiskt olämpliga arbetsställningar. För Östgötatrafiken som arbetsgivare innebär det, att som en del av det systematiska arbetsmiljöarbetet, löpande informera om och utbilda medarbetare och chefer i riskerna och vilka åtgärder som kan göras.

Östgötatrafiken erbjuder medarbetarna en möjlighet till en viss flexibilitet, att vissa dagar arbeta hemma och vissa dagar på kontoret. En utmaning/risk med denna ”hybridarbetsform” kan vara att få alla att känna sig inkluderade i det dagliga arbetet. Vid spridd närvaro finns en risk att vissa medarbetare 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 korruption

Östgötatrafiken ska arbeta mot alla former av korruption inklusive utpressning och mutor. Det innebär att bolaget ska förhindra att korruption förekommer och bedriva en verksamhet som är helt fri från alla typer av korruption och beteenden som kan skada allmänhetens förtroende för Östgötatrafiken. Att vara extra noga med detta i samband med upphandlingar är en självklarhet.

I upphandlingarna följer Östgötatrafiken upphandlingslagstiftningen för LOU, LUF och LUK.

Det finns noggranna rutiner för hur bolaget arbetar med upphandlingar för att säkerställa en hög nivå av likabehandling och transparens. Flera åtgärder vidtas för att säkerställa upphandlingssekretessen vid upphandling. Samtliga 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

Östgötatrafiken har haft en visselblåsarfunktion sedan 2022 upprättad i enlighet med lagen om skydd för personer som rapporterar om missförhållanden. Under 2024 har en ny process för bolagets visselblåsarfunktion tagits fram och beslutats om. Rapporteringskanaler och förfarandet har setts över och en extern mottagningsfunktion har anlitats för att ytterligare tydliggöra lagskyddet för medarbetare som vänder sig till visselblåsarfunktionen och möjliggöra anonymitet vid anmälan.

Nationellt och regionalt har frågan om välfärdsbrott aktualiserats under året. Östgötatrafiken har gjort en genomlysning och dokumentation av befintliga rutiner i bolagets processer för att motverka välfärdsbrottslighet i verksamheten. Genomlysningen visar att goda rutiner finns på

plats. Behovet av återkommande uppföljning av rutinerna har lokaliserats och kommer att läggas till i internkontrollplanen för 2025.

8.2 Risker och utmaningar

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

Bilaga 1

Trafikföretag/samverkansbolag 2024

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 2024 utfördes trafiken av följande trafikföretag/samverkansbolag:

VR Östgotapendeln AB

Bliva Buss i Sverige AB (t.o.m. juni 2024)

Blåklintsbuss AB

Connect Bus/Connectbus Sandarna AB

Hällestabuss AB

Högstad produktion AB

Motala/Vadstena Taxi AB

Mjölby Taxi AB

Mohlins Bussar AB

Motorcentralen Bo Pettersson AB

Nilsbuss AB (t.o.m. juni 2024)

Nobina Sverige AB

Stångåbuss Trafik AB (t.o.m. juni 2024)

Taxi Finans i Östergötland AB

Taxi Motala/Vadstena AB

Transdev Sverige AB

Vadstena Buss AB

Vikbolands Taxi 160 000 AB

Östgöta Taxi AB