

# Hållbarhetsredovisning 2023

Bilaga till Årsredovisning för 2023

Diarienummer: 2024/0053

## Innehållsförteckning

<b>1</b>	<b>Om denna redovisning</b>	<b>2</b>
<b>2</b>	<b>Det här är Östgötatrafiken</b>	<b>2</b>
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
<b>3</b>	<b>Östgötatrafikens hållbarhetsarbete</b>	<b>7</b>
<b>4</b>	<b>Miljömässig hållbarhet</b>	<b>7</b>
4.1	Genomförda aktiviteter	8
4.2	Risker och framtida utmaningar	10
<b>5</b>	<b>Mänskliga rättigheter och social hållbarhet</b>	<b>12</b>
5.1	Genomförda aktiviteter	13
5.2	Risker och framtida utmaningar	15
<b>6</b>	<b>Ekonomisk hållbarhet</b>	<b>16</b>
6.1	Genomförda aktiviteter	17
6.2	Risker och framtida utmaningar	19
<b>7</b>	<b>Medarbetare</b>	<b>20</b>
7.1	Genomförda aktiviteter	21
7.2	Risker och framtida utmaningar	21
<b>8</b>	<b>Motverkande av korrupktion</b>	<b>22</b>
8.1	Genomförda aktiviteter	22
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 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 2023–2025 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 Östgötrafiken verksamheten mot:

Affärsplan 2023											
Uppdrag	Marknadsandel 2019: 19%, 2020: 15%	GAP				2021 Utfall	2023	2024	2025	2030	Rappor- teras
						13%	20%	22%	24%	32%	DÅ04, DÅ08. ÅRS
<b>Styrtal</b>	Antal påstigande (2019: 31,1 milj, omräknat till passagerarräkning ca 39 miljoner)	1				19,2 milj, omräkn at till passag erarräk ning: 25,6 milj	37 milj	38 milj	39 milj	-	DÅ04, DÅ08, ÅRS
<b>Styrtal</b>	Cykelns andel av resandet (2019: 12%, 2020:13%)			3		13%	13%	14%	14%	-	DÅ04, DÅ08, ÅRS
<b>Styrtal</b>	Medelhastighet stom- trafiken (innerstad) (2020: 13,0)			3		-	13,1	13,1	13,1	15	ÅRS
<b>Styrtal</b>	Medelhastighet stomtrafiken (ytterstad) (2020: 22,0)			3		-	22,1	22,2	22,3	23	ÅRS
<b>Uppdrag</b>	Subventionsgrad 2019: 56,4%, 2020: 64,80%	1				69%	60%	59%	54%	50%	DÅ04, DÅ08, ÅRS
<b>Styrtal</b>	Kostnadstäcknings- grad (2019: 48%, 2020:35,65%)		2			33%	44%	46%	51%	-	DÅ04, DÅ08, ÅRS
<b>Styrtal</b>	Nettokostnad per påstigande (2019: -18,6 kr, omräknat till passagerarräkning 15,9 kr )	1				-45kr omräkn at till passag erarräk ning: - 33 kr	-20 kr	-20 kr	-18 kr	-	DÅ04, DÅ08, ÅRS
<b>Uppdrag</b>	Nöjd Kund (NKI) 2019: 70%, 2020: 67%)				4	69%	71	72	≥72	78	DÅ04, DÅ08. ÅRS
<b>Styrtal</b>	Nöjd med senaste resa (2019: 85%, 2020: 82%)				5	81%	85%	85%	85%	-	DÅ04, DÅ08, ÅRS
<b>Styrtal</b>	Punktlighet allmän kollektivtrafik				4	-	85%	86%	86%		DÅ04, DÅ08, ÅRS
<b>Styrtal</b>	Punktlighet särskild kollektivtrafik (2020: 93,81%)				4	93,74%	95%	95%	95%	-	DÅ04, DÅ08, ÅRS

<b>Styrtal</b>	Enkelt att resa med bolaget, kunder (2019: 78%, 2020: 77%)				4	76%	78%	78%	78%	-	DÅ04, DÅ08, ÅRS
<b>Styrtal</b>	Sammanfattande nöjdhet färdtjänst o sjukresa (2019: 91%, 2020: 91%)				5	94%	≥91%	≥91%	≥91%	93%	DÅ04, DÅ08, ÅRS
<b>Styrtal</b>	NPS, kunder (2019: +8, 2020: -0,5)				4	+4	6	8	10	-	DÅ04, DÅ08, ÅRS
<b>Styrtal</b>	NPS, icke kunder (2019: -38, 2020: -33)				4	-38	-35	-33	-32	-	DÅ04, DÅ08, ÅRS
<b>Styrtal</b>	Tillgänglighet digitala tjänster (2020: 68%)				4	76%	77%	77%	78%	80%	ÅRS

Bild 3: Målbeskrivning från Östgotatrafikens affärsplan 2023–2025

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

	Följa mått	GAP				2021 Utfall	2023	2024	2025	Rapporteras
Mäts	MMI (2019: 66, 2020: 70))				4	68%	≥70%	≥70%	≥70%	DÅ04, DÅ08, ÅRS
Mäts	Sjuktal (korttidsfrånvaro/långtidsfrånvaro)				5	2,1/1,4	-	-	-	ÅRS
Mäts	Overhead (OH)				5	2,7%	2,7%	2,6%	2,6%	DÅ04, DÅ08, ÅRS
Mäts	Personalomsättning (medarbetare som slutar i % av antalet tillsvidareanställda)				4	7%	-	-	-	ÅRS

Bild 4: Målbeskrivning från Östgotatrafikens affärsplan 2023–2025

## 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. Östgotatrafiken äger tågfordonen som trafikerar Östgotapendeln, Norrköpings kommun äger spårvagnarna och övriga fordon ägs av trafikföretagen som utför trafiken.

Östgotatrafiken har 165 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.

Östgotatrafiken kör 130 linjer i länets 13 kommuner och trafikerar 1700 hållplatser varje dag. Ett normalt år gör bolagets kunder cirka 30 miljoner resor. Kollektivtrafiken spelar en viktig roll för Östergötlands utveckling genom att stärka tillgängligheten och binda samman regionen avseende boende, arbete och utbildning. För en tredjedel av alla östgotar är kollektivtrafiken helt avgörande för att de ska kunna ta sig till jobbet eller studierna.

Arbetspendlings-möjligheter 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.

Pandemiåren hade stor påverkan på resandet i kollektivtrafiken, vilket i sin tur påverkade möjligheterna att utveckla alla delar av Östgötatrafikens hållbarhetsarbete. Resandet har återhämtat sig, men ökningen har dock inte skett i den omfattning som krävs för att ligga i nivå med de långsiktiga målen för kollektivtrafiken.

Från år 2025 omfattas Östgötatrafiken av de nya lagkraven om hållbarhetsredovisning som trädde i kraft 1 januari 2024. Under 2023 har arbetet med att förbereda verksamheten på de nya kraven påbörjats genom kompetensutveckling för medarbetare som arbetar med redovisningen, information till ledningen om vad förändringen innebär samt uppstart av en arbetsgrupp inom svensk kollektivtrafik för de bolag som omfattas av de nya lagkraven. Under 2024 kommer en dubbel väsentlighetsanalys att genomföras och om analysen visar behov av nya nyckeltal kommer dessa att tas fram under året för att ha ingångsvärden på plats inför 2025.

### 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 bränsle. Undantaget är svävorna 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 ökat jämfört med föregående år och landade på årsbasis på 20 procent (18 procent 2022). 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 2023	Utfall 2022	Utfall 2023
Ökad marknadsandel	13% (2021)	20%	18%	20%

Bild 5: Mål och indikatorer från affärsplanen 2023–2025 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

### Fossilfri kollektivtrafik

Under 2023 har förberedelserna pågått inför starten av ett nytt trafikavtal i västra delen av länet sommaren 2024. I Motala kommer en ny depå att byggas, där 28 eldrivna bussar ska vara stationerade. Byggnationen av depån startade under 2023.

Under 2023 har en mindre upphandling av tre personbilar inom beställningstrafiken i Valdemarsvik och Åtvidaberg genomförts. Trafiken kommer att köras av eldrivna bilar.

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 hållbarhetsredovisning 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 2023 blev trafikutredningen för Norrköpings stadstrafik klar. Utredningen syftar till 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. I juni 2023 började det nya linjenätet på Finspångs landsbygd att gälla som utformats utifrån tydliga målpunkter och som möjliggör bättre bytesmöjligheter till övriga linjer.

Under 2023 slutfördes arbetet med busstrategisk målbild. Syftet med målbilden var att ta fram ett underlag för samhällsutveckling i Östergötland i stort och visa på behovet av hållbara långsiktiga investeringar, som både ökar antalet resenärer samt ger resurseffektiv kollektivtrafik ur ett ekonomiskt perspektiv.

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 innevånare.

Under året har forskningsprojektet ”Rörelse i staden” genomförts i Linköping. Projektet innebar en kartläggning av människors resmönster och syftet var att hitta en metod för att kunna planera kollektivtrafiken ännu bättre. Projektet drevs av företaget The Train Brain och genomfördes i samarbete med Linköpings kommun, 3 Sverige och Vinnova. Genom att använda anonymiserad mobildata har projektet undersökt hur människor rör sig i Linköpings stad och var det finns behov av kollektivtrafikflöden. Utvärderingen av projektet visade på tre nyttoeffekter och fortsatta användningsområden: mobilpositioneringsdata ger väsentligt bättre möjligheter att kartlägga hur människor rör sig, en Machine Learning-metod för identifiering av fordonsslag samt förståelse för hur man kan analysera den här typen av stora mängder data.

Under 2023 har Östgötatrafiken genomfört varumärkesstärkande kampanjer med budskapet ”Varje resa räknas”. Syftet är att få människor att känna och förstå att när de reser kollektivt bidrar de också till ett mer hållbart samhälle. Kampanjerna har gått brett i digitala kanaler, radio och podcasts samt på affischytor utomhus och på Östgötatrafikens fordon bland annat. 62 procent av östgötarna i åldern 18-80 år såg enligt mätningar kampanjerna.

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. I kampanjen ”Varje bilist räknas” lät Östgötatrafiken alla åka fritt en dag mot uppvisat körkort, just för att rikta sig till bilister och de som vanligtvis tar bilen. Aktiviteten fick stor uppmärksamhet och resandet på Östgötapendeln var 15 procent högre än normalt denna dag.

Under 2023 gjordes även ett antal riktade kampanjer med utskick och annonser till områden där det finns potential utifrån starka trafikförbindelser och ledig kapacitet. Kampanjerna gick till boende i Söderköping, Krokek och Finspång och resulterade i en ökning av antalet

resenärer. Denna typ av riktade insatser kommer att fortsätta även 2024 för att få fler östgötar att upptäcka kollektivtrafiken.

### Förbättra framkomligheten

Östgötatrafiken har under 2023 tilldelats ett EU-finansierat projekt (Central Baltic Programme). Projektet syftar till att testa olika typer av mobilitetslösningar på landsbygden som komplement till traditionell kollektivtrafik. Projektet löper över 3,5 år och startas upp under 2024. Deltagande kommuner i Östergötland är Linköping, Åtvidaberg och Motala. Piloter kommer även att sättas upp och utvärderas i Riga och Kurzeme (Lettland).

Under året har Östgötatrafiken samverkat med samtliga kommuner i länet för att nå medborgarna på olika sätt. Förutom samarbetet under Europeiska mobilitetsveckan 2023 (se ovan), uppmärksammades i samverkan med Mjölby kommun att järnvägen i Mjölby firade 150 år och att ett nytt spår driftsattes i Mjölby under juni 2023. En pilot startades upp tillsammans med Norrköpings kommun, där kombinationen kollektivtrafik och parkering ska underlätta för kunderna med planeringen av hela deras resa. Piloten har gjorts vid pendlarparkering Nyckelharpan i Norrköping, där en giltig periodbiljett hos Östgötatrafiken ger rätten att parkera avgiftsfritt. Planer finns framöver att identifiera fler pendlarparkeringar att inkludera i denna lösning. Även Linköpings kommun och Motala kommun har visat intresse för liknande lösningar.

Utredning ”Bytespunkter inom Östergötland” RÖ2023-9760, har distribuerats till länets kommuner. Den har presenterats för trafik- och samhällsplaneringsnämnden. Rapporten innehåller en kartläggning av nuvarande bytespunkter samt pekar ut lämpliga platser för framtida bytespunkter.

Östgötatrafiken har verkat för en nationell åtkomstpunkt för biljetter tillsammans med Samtrafiken och Travis (Mobility as a Service-app). Arbetet har pausats tillfälligt under 2023 med anledning av införandet av Samtrafikens nya systemstöd för Resplus, men beräknas återupptas under 2024.

### 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

Region Östergötlands svaga ekonomi innebar ett besparingskrav på kollektivtrafiken under 2023, vilket i sin tur innebar att reduceringar i stadstrafik och på Östgötapendeln

genomfördes. En minskning i denna trafik, som har ett högt resandeantal, kommer med största sannolikhet att innebära en negativ påverkan på resandet.

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 trafik kostnader, vilket kan medföra att utbudet av kollektivtrafik måste minskas för att klara de ekonomiska ramarna.

Året har präglats av stora utmaningar med infrastrukturen och banarbeten. Ungefär en åttondel av alla resor i den allmänna kollektivtrafiken görs med Östgötapendeln, som är en viktig del av många pendlare östgötars vardag. Punktligheten sjönk markant under 2023 till 85,6 procent, vilket ska jämföras med 92,8 under 2022. Orsaken är till stor del ökat antal fel på signaler, spår och ledningar, vilket också eskalerade i juni med stora akuta störningar både före och efter ett stort planerat banarbete på spåren. En stor underhållsskuld påverkar kvaliteten i 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.

Sänkt reduktionsplikt i Sverige från och med 2024 innebär nationellt minskad efterfrågan på fossilfria drivmedel. Däremot ökar efterfrågan såväl inom EU som globalt utifrån uppsatta mål om minskad klimatpåverkan från transporter. Samtidigt ställs ökade krav på att drivmedlen ska vara hållbara ur flera perspektiv, vilket begränsar tillgången. Detta innebär att framtida tillgången på fossilfria drivmedel är osäker och kan leda till fortsatt stigande priser. Inom EU anses elektrifiering av transportsektorn vara avgörande för att minska klimatpåverkan från transporter. Eldrivna fordon förväntas öka relativt snabbt, vilket medför en ökad efterfrågan på el. 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.
- Inflationstakten och konjunktorens långvariga effekter kan komma att öka kraven på en mer optimal prissättning samt öka behovet av att effektivisera samt öka attraktionen för kollektivtrafiken.
- 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.

I augusti 2023 höjde Säkerhetspolisen terrorhotnivån från en trea till en fyra på en femgradig skala – från ett förhöjt till ett högt hot. Bakgrunden var det kraftigt försämrade säkerhetsläget, och bedömningen att hotet kommer att bestå under en längre tid. Tillsammans med den ökade hotbilden kopplat till Rysslands invasion av Ukraina, kan det få påverkan på många olika delar av samhället så även transportsektorn och kollektivtrafiken.

## 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 kunna ge invånarna så goda livsvillkor som möjligt. Vi ska öka kundnöjdheten för att öka resandet i den allmänna kollektivtrafiken och för att säkerställa trygghet och nöjdhet i den särskilda kollektivtrafiken.

I ett samhälle som präglas av stor mångfald när det gäller bakgrund, erfarenheter och identitet. Oavsett kön, ålder, 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 uppgång sedan förra året. Den ligger i toppen vid jämförelse med Sveriges övriga län, och på liknande eller högre nivåer som före pandemin (71 procent nöjda kunder 2023, jämfört med ett rikssnitt om 57 procent). Östergötland är i topp även 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.

Även för den särskilda kollektivtrafiken (färdtjänst och sjukresor) är kundnöjdheten på höga nivåer. För helår 2023 ligger kundnöjdheten på 92 procent, vilket är strax under målvärdet i det regionala trafikförsörjningsprogrammet (93 procent).

KPI	Ingångsvärde	Mål 2023	Utfall 2022	Utfall 2023
Nöjd kund-index (allmän kollektivtrafik)	69% (2021)	71%	70%	71%
Sammanfattande betyg för hela resan (särskild kollektivtrafik)	94% (2021)	≥91%	92%	92%

Bild 6: Mål och indikatorer från affärsplanen 2023–2025 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, finns på många platser och på många tider där det i övrigt i samhället finns otrygghet, pågår ett löpande och aktivt arbete med trygghetsfrågorna tillsammans med flera olika samhällsaktörer.

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

Den upplevda tryggheten i den allmänna kollektivtrafiken minskade under pandemin främst på grund av oron för smittspridning. 2023 är trygghetsupplevelsen tillbaka på samma nivåer som innan pandemin. Östgötarna rankar den egna tryggheten högt vid resor i kollektivtrafiken. I de mätningar som genomförts av hur kunderna upplever tryggheten uppger 80 procent att de är nöjda med tryggheten när de reser med Östgötatrafiken, vilket är det högsta resultatet av alla regionala kollektivtrafikmyndigheter i riket (snittet i landet ligger på 70 procent). Bland de 7 procent som uppger att de är otrygga (betyg 1 eller 2, av 5) är den största orsaken *Risk för förseningar* följt av *Bråkiga och stökiga personer*, *Orolig för att utsättas för brott* samt *Bristande trafiksäkerhet*.

Projektet TTT, Testbädd för Trygghetsskapande Teknologier, har fortsatt under 2023. Syftet med projektet är att ge företag och offentliga organisationer en testbädd där de kan testa sina lösningar för att öka och utveckla den upplevda tryggheten i samhället. Projektet är geografiskt avgränsat till de centrala delarna av Linköping. Östgötatrafiken deltar i projektet som behovsägare.

### Tillgänglighet för personer med funktionsvariation

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, läggolv, 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 2023 har förbättringar på området gjorts. Den regionala tillgänglighetsstandarden som togs fram under 2022 kommer att under 2024 kompletteras med typritningar för att ytterligare förenkla för kommunerna och Trafikverket i arbetet med tillgänglighetsanpassning av hållplatser.

Östgötatrafiken följer lagen om tillgänglighet till digital offentlig service (DOS-lagen). Under året har appen genomgått stora tillgänglighetsförbättringar och bedöms nu vara fullt tillgänglighetsanpassad. Webben har under året bedömts ha 93% tillgänglighet. Förbättringarna som fortfarande behöver genomföras redogörs för som tillgänglighetsbrister på Östgötatrafikens hemsida. Tidigare har mätningen gjorts via webenkät till personer med funktionsvariation. Enkäten genomfördes senast 2022. Under 2023 har den metoden inte använts, eftersom den låga svarsfrekvensen vid 2022 års enkätomgång (38 svar) gav låg tillförlitlighet.

Under 2023 upphandlades ett nytt planerings- och bokningssystem för beställningstrafiken som kommer att driftsättas under våren 2024. Med det nya systemet blir det 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. De kommer att självständigt kunna boka och ändra sin resa samt kunna följa sin resa. För kunden innebär det en ökad trygghet och förbättrad

tillgänglighet. Östgotatrafiken 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.

### 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 2023 har den höga kundnöjdheten bibehållits. I riket som helhet steg nöjdheten, men Östergötland ligger över rikssnittet, vilket visar på ett bra utfall av avtalsstyrningen och den kvalitetsbonus som införts.

I trafikupphandlingar ställs krav enligt Sveriges kommuner och regioners ”Uppförandekod för leverantörer”. I denna uppförandekod anges bland annat att varor och tjänster som levereras ska vara framställda i enlighet med FN:s allmänna förklaring om de mänskliga rättigheterna. Syftet med uppförandekoden är att främja en hållbar utveckling genom att leverantörer förbinder sig att respektera uppförandekoden både inom den egna organisationen och i leverantörskedjan.

## 5.2 Risker och framtida utmaningar

Även om den upplevda tryggheten i kollektivtrafiken är mycket god förekommer händelser och situationer som skapar otrygghet. Även under 2023 har belysning med grön laser och skadegörelse i form av stenkastning mot bussar förekommit, framför allt i Skärblacka. Ordningsstörningar på bussarna i Motala har ökat under året och är sedan senhösten på en sådan nivå att vissa turer måste ha dubbelbemanning främst av arbetsmiljöskäl. En samverkansgrupp med representanter från Polisen, Motala kommun, Östgotatrafiken, AVARN Security och Blivabuss (trafikföretaget som kör bussarna) har satts samman för att arbeta med åtgärder som ska förbättra situationen.

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 allt mer ansträngda kommunala ekonomier, i kombination med stora kostnadsökningar för att åtgärda hållplatser, har inneburit att arbetet sker i en långsammare takt än tidigare.

Den fortsatta digitaliseringen innebär nya säkerhetsrisker. Ett viktigt område är att säkerställa skyddet av personuppgifter. Östgotatrafiken 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. Vissa IT-system är kritiska ur ett samhällsperspektiv och bör därför uppmärksammas mer än andra system. IT-säkerhet ska vara en naturlig del av verksamhetens arbete med att utveckla och förvalta systemstöden och där är informationsklassningen av största vikt för att rätt nivå ska kunna avgöras.

Östgotatrafikens 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.

Det nya 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 2023 har Östgötatrafiken definierat vilken del av verksamheten som är samhällskritisk och därefter har en risk- och sårbarhetsanalys av verksamheten genomförts. Trafikverket har sektorsansvar för området Transporter. Under 2023 har myndigheten organiserat sig för uppdraget och direktiv för det fortsatta arbetet förväntas komma under 2024.

## 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.

Pandemins påverkan på både hälso- och sjukvården och kollektivtrafiken har lett till en hög kostnadsutveckling i flera delar av verksamheten. Utifrån treårsbudget för Region Östergötland ligger för 2024 en generell besparing om 2 procent på alla nämnder, vilket för kollektivtrafikens del innebär en minskning av ramen om knappt 18 mkr. Det i förra treårsbudgeten beslutade extra bidraget för 2024, med avsikt att täcka underskott efter pandemin samt ökade indexkostnader för bland annat bränsle, har också tagits bort i treårsbudget 2024-2026. Sammantaget innebär detta relativt omfattande besparingskrav på kollektivtrafiken för framför allt 2024.

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). I den trafikupphandling som avslutades under 2022 användes en för Östgötatrafiken ny upphandlingsmodell som syftade till att premiera elbussar i regiontrafik. Bedömningen är att elbussar är det bästa ekonomiska alternativet under avtalsperioden. Eldrivna regionbussar är dock en relativt nya på marknaden, vilket innebär en osäkerhet kring att ställa skall-krav för denna trafik.

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 2023	Utfall 2022	Utfall 2023
Ökad kostnadstäckningsgrad	32,6% (2021)	44%	45%	48,5%
Minskad subventionsgrad	69,3% (2021)	60%	59%	56,5%

Bild 7: Mål och indikatorer från affärsplanen 2023–2025 som är kopplade till ekonomisk hållbarhet.

## 6.1 Genomförda aktiviteter

### Biljettförsäljning och tjänster

Försäljningen under 2023 exklusive skolbiljetter ökade med 13,8 % (63,0 mnkr) jämfört med 2019. Försäljningen inleddes starkt i januari 2023 och den goda utvecklingen fortsatte under året, med undantag för februari som påverkades negativt av bunkringseffekt till följd av prisjusteringen 1 februari. Det varma vädret i september bidrog till en något lägre försäljningsnivå än föregående månader jämfört med motsvarande månad 2019. Sedan oktober har försäljningsutveckling varit positiv, där december blev årets näst bästa försäljningsmånad jämfört med 2019. Av årets tolv månader slogs försäljningsrekord i elva av dem. Januari-december var biljettintäkterna (-0,6%) 3,4 mkr lägre jämfört med budget, men 64 mkr (+12%) högre än föregående år.

Under 2023 har Östgötatrafiken genomfört flera 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.

Östgötatrafiken har även arrangerat samverkansdagar, där företag i Östergötland har bjudits in för att diskutera och utbyta erfarenheter kopplat till hållbarhetsfrågor. Träffarna har varit uppskattade och flera företag har valt att skapa företagskonto hos Östgötatrafiken. Utöver samverkansdagarna har Östgötatrafiken arrangerat frukostevent och aktiviteter hos flera stora arbetsgivare i länet, så som sjukhusen, Linköpings universitet samt större företag i länet. Under 2023 har 84 nya företag/organisationer registrerat sig i företagsportalen och försäljningen har ökat med 38 procent jämfört med 2022.

Med hjälp av en nyutvecklad metod har företag och organisationer som är kunder hos Östgötatrafiken kunnat få 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 CO<sub>2</sub>-utsläpp jämfört med om samma resor hade gjorts med bil. Rapporterna har blivit mycket uppskattade och ett konkret verktyg för

företag och organisationer att se och mäta effekterna som resor med kollektivtrafiken kan bidra till.

Under 2023 arbetade Östgötatrafiken vidare med att utveckla servicen till kunderna. Efterfrågan på digitala tjänster fortsätter att öka samtidigt som det finns ett stort behov av att få service på telefon och ute i trafiken. Det mobila kundserviceteamet har under 2023 hjälpt resenärer i samband med trafikförändringar och störningar samt deltagit på olika företagsmässor och miljöevent för att utbilda och informera om hållbart resande. Extra utbildningsinsatser har gjorts för pensionärer i syfte att visa hur Östgötatrafikens app fungerar.

Under 2023 har Östgötatrafiken även utvecklat förutsättningarna för självbetjäning. Med hjälp av en utvecklad FAQ-databas 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 och fått ett ökat fokus i verksamheten, inte minst på grund av besparingskraven och regionens ansträngda ekonomi. En god ekonomistyrning ger bättre förutsättningar för att använda ekonomi som ett verktyg för målstyrd verksamhet.

Ytterligare steg har tagits i arbetet med att utveckla verksamheten mot att bli mer datadriven. Mer beslutsstöd i form av data efterfrågas och behovet av BI har ökat de senaste åren. Under 2023 har ytterligare funktioner för analys- och beslutsstöd tillkommit. Förstärkning har även skett internt genom utökade resurser inom BI och kompetenshöjning för de medarbetare som arbetar med BI.

Arbetet med att utveckla processarbetet och effektivisera processer fortsätter löpande. Under 2023 har fokus varit på förbättringsarbete inom allmän kollektivtrafik och försäljning, där arbete pågår att knyta ihop verksamhetsprocesserna utifrån ett kundfokus och fördela ut förbättringsarbetet i organisationen så det kommer närmare användarna.

## 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 året tillkom oväntat ökade kostnader för biogas. Från och med april infördes skatt på biogas sedan Sveriges skatteundantag för biogas ogiltigförklarades enligt en dom i EU-domstolen.

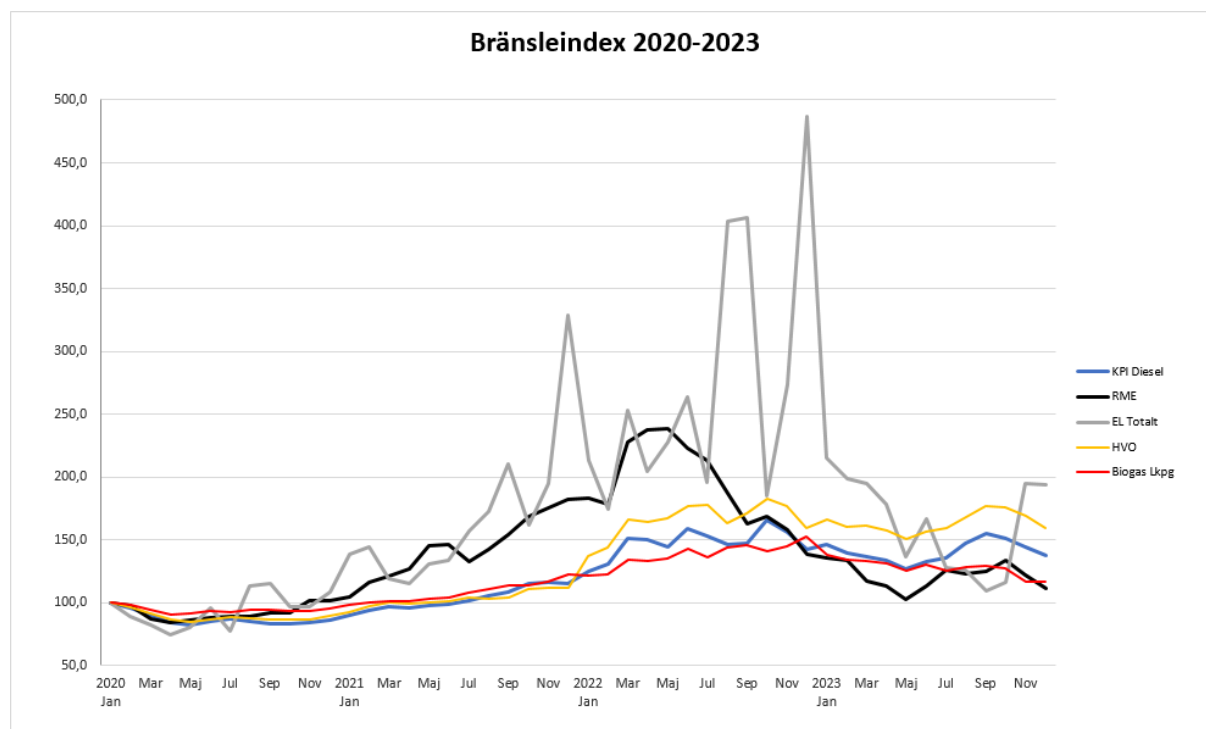


Bild 8: Bränsleindex utveckling under åren 2020–2023.

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 2023–2024	Avtal går ut:
Planerings- och bokningssystem för särskild kollektivtrafik	2024-10-31
Östgotapendeln	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

Bild 9: Pågående upphandlingar 2023–2024.

## 7 Medarbetare

Östgotatrafiken 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.

Östgotatrafikens 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 samt att Östgotatrafiken ser medarbetarnas olikheter som en viktig förutsättning för företagets utveckling. Med ett starkt och positivt laddat varumärke har Östgotatrafiken goda möjligheter att attrahera de kompetenser och resurser som behövs.

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

Följa mått	Ingångsvärde	Utfall 2022	Utfall 2023
Sjuktal (korttidsfrånvaro/långtidsfrånvaro)	2,1/1,4 (2021)	<b>2,5/2,2</b>	<b>2,3/2,1</b>
Personalomsättning	7,0 (2021)	<b>18,9</b>	<b>10,5%</b>
Medarbetarenkät (MMI) Nytt ingångsvärde 2024 på grund av byte av enkät (VIP)	MMI 68%	<b>MMI 69%</b>	-

Bild 10: Indikatorer från affärsplanen 2023–2025 som är kopplade till medarbetarperspektivet.

## 7.1 Genomförda aktiviteter

De aktiviteter som genomförts under 2023 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 rörelsen under arbetstid. Att öka medvetenheten kring ergonomi och stillasittande prioriterades och medarbetare erbjöds att delta på en ergonomiföreläsning samt att få en individuell genomgång av kontorsmiljön.

Under 2023 infördes ett nytt medarbetarundersökningsverktyg, VIP-pulsmätning, som en fortsättning på den enkätundersökning om innovationsklimat och förutsättningar för organisationens innovationsförmåga som gjordes förra året. 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 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. 2024 ska nytt ingångsvärde för VIP tas fram och från och med 2025 följas i affärsplanen.

Som ett fortsatt led i att stärka delaktigheten, kommunikation och tydlighet i förändringar erbjöds alla chefer under 2023 att genomgå utbildning i förändringsledning. Projektet att införa ett nytt planerings- och bokningssystem för beställningstrafiken innebär stora förändringar för många medarbetare. Stort fokus lades därför på att chefer med medarbetare som berördes av detta projekt skulle få verktyg och metoder för att leda under den aktuella förändringen. Förutom en gemensam strukturerad metod vid genomförandet av förändringar, bidrar verktygen också till att stärka många psykosociala aspekter av arbetsmiljön.

Könsfördelningen inom Östgötatrafiken för tillsvidareanställda var under 2023 61 procent kvinnor och 39 procent män. 2022 var fördelningen 62 respektive 38 procent. Östgötatrafikens ledningsgrupp har fördelningen 57 procent kvinnor och 43 procent män. I den verksamhet som bedrivs i Mjölby är könsfördelningen mer i obalans än i företaget i genomsnitt, där cirka 75 procent av medarbetarna är kvinnor. 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 rörelsepauzer 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 ”blandarbetsform” 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

I slutet av 2021 trädde en ny svensk lag om skydd för personer som rapporterar om missförhållanden i kraft. Lagen ställer krav på att företag inrättar interna rapporteringskanaler och förfaranden, en så kallad visselblåsarfunktion. Inom Östgötatrafiken togs en process fram, ansvariga för den interna visselblåsarfunktionen utsågs och medarbetarna informerades om visselblåsarfunktionens roll och uppgift i början av 2022. I slutet av 2023 påbörjades ett arbete med att se över visselblåsarfunktionen med inriktningen att dela upp visselblåsarfunktionen i en mottagningsfunktion och en utredningsfunktion. Mottagningsfunktionen ska då vara en extern ingång, för att ytterligare tydliggöra lagskyddet för medarbetare som vänder sig till visselblåsarfunktionen och möjliggöra anonymitet vid anmälan. Arbetet med en ny process planeras till början av 2024.

### 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 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 2023

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 2023 utfördes trafiken av följande trafikföretag/samverkansbolag:

*VR Östgotapendeln AB*

*Bliva Buss i Sverige AB*

*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*

*Nobina Sverige AB*

*Stångåbuss Trafik AB*

*Taxi Finans i Östergötland AB*

*Taxi Motala/Vadstena AB*

*Transdev Sverige AB*

*Vadstena Buss AB*

*Vikbolands Taxi 160 000 AB*

*Östgöta Taxi AB*