

Styrelsen	2020-09-24/25
Handling nr	8
Handläggare	Sara Frank
Daterad	2020-09-04

**Till
Styrelsen för Västtrafik AB**

Risikanalys 2020/2021

FÖRSLAG TILL BESLUT

Med anledning av nedanstående föreslås styrelsen besluta

- att ställa sig bakom Riskanalys 2020/2021 som innehåller övergripande risker i bolagets verksamhet, samt
- att ge VD i uppdrag att vidta åtgärder för att minimera de identifierade och prioriterade riskerna samt att vidta åtgärder för att minimera effekterna om de skulle inträffa.

Skövde dag som ovan

Lars Backström

Sara Frank

BAKGRUND

Kollektivtrafiknämnden har tagit fram ett trafikförsörjningsprogram som beslutats av regionfullmäktige och avser perioden 2017-2020. Programmet har sedan i sin tur, tillsammans med andra strategiska dokument, styrt innehållet i Västtrafiks affärsplan. Planen innehåller utöver övergripande strategier prioriterade områden som syftar till att uppnå de mål som fastlagts för perioden. Övergripande riskområden och risker är identifierade, och förhåller sig sedan till dessa mål.

De övergripande riskerna presenteras för Västtrafiks styrelse och bearbetades på en särskild workshop i samband med styrelsesammanträde i juni 2020. Särskild hänsyn har tagits till befintlig situation utifrån samhällets och bolagets påverkan av covid-19. Efter uppdatering utifrån workshopen föreslås en ny riskanalys på styrelsemötet i september 2020.

//

*Bilagor: Riskanalys Västtrafik AB 2020/2021, daterad 2020-09-04
Korrex Riskanalys Västtrafik 2020/2021, daterad 2020-08-03*

Rapport

Risikanalys Västtrafik AB 2020/2021

2020-09-04

Innehållsförteckning

Inledning	3
Riskområden	3
Risker per riskområde	4
Risk att inte nå målet om ökad tillgänglighet	4
Risk att inte nå målet om attraktiv kollektivtrafik	4
Risk att inte nå miljömålet	6
Risk inom det finansiella området	7
Risk inom området leverans av trafik	9
Risk inom IT området	10
Omvärldsrisker	11
Skattning av risker	15

Inledning

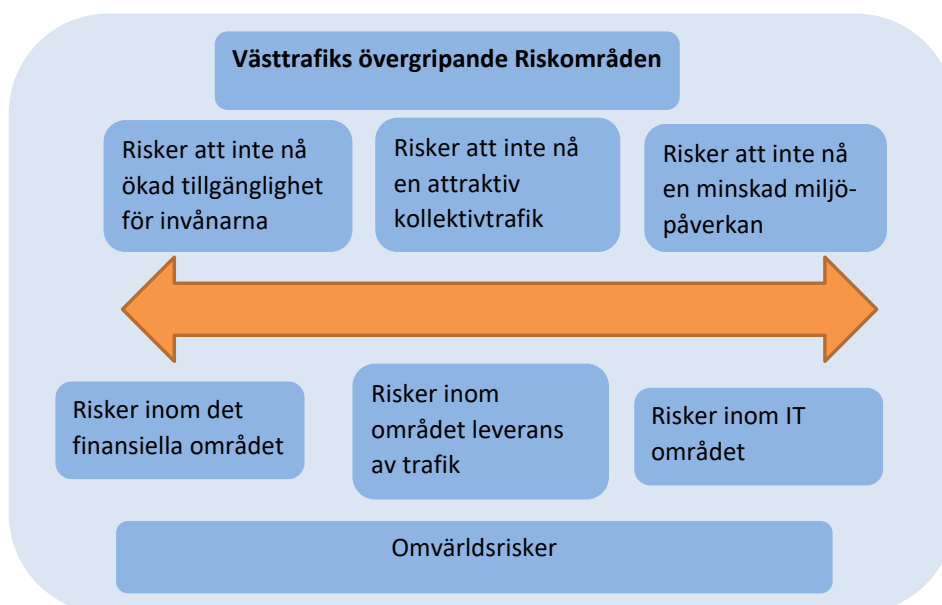
Kollektivtrafiknämnden har tagit fram ett trafikförsörjningsprogram som beslutats av regionfullmäktige och avser perioden 2017-2020. Programmet har sedan i sin tur, tillsammans med andra strategiska dokument, styrt innehållet i Västtrafiks Affärsplan. Planen innehåller utöver övergripande strategier prioriterade områden som syftar till att uppnå de mål som fastlagts för perioden. Nedanstående riskområden och risker är identifierade, och förhåller sig sedan till dessa mål.

2020 uppdateras riskanalysen under pågående år. Utifrån covid -19s påverkan på Västtrafiks verksamhet behöver en större revidering och omvärdering ske av risker samt sannolikhet/konsekvens. På styrelsemötet i december 2019 beslutades även att en workshop för hela styrelsen skulle genomföras i samband med nästa uppdatering. Workshopen genomfördes på styrelsemötet den 24 juni och beslut om uppdaterad riskanalys ska ske den 24 september.

Under den pågående pandemin försvåras möjligheten att genomföra långsiktiga åtgärder. I takt med att trender stabileras och det ”nya normala” utkristalliserar sig kommer möjlighet till mer långsiktiga åtgärder uppstå. Under tiden behövs ett fokus på att inte för kortsiktiga åtgärder skapar en ryckighet i verksamheten. Det är i denna analys fler beskrivna risker än normalt som saknar konkreta åtgärder.

Riskområden

Västtrafiks övergripande riskområden är identifierade enligt bilden nedan. Riskerna är indelade utifrån Västtrafiks målstruktur och till detta har sedan finansiella området, leverans av trafik och IT lagts till som separata riskområden. Omvärldsrisker har samlats i en egen gruppering.



Tillgänglighet, trygghet och säkerhet samt risk för oegentligheter ses som särskilda frågeställningar som ska beaktas inom samtliga övriga risker.

Risker per riskområde

Nedan presenteras de risker som utifrån en sannolikhet och konsekvensbedömning erhåller riskpoäng åtta eller högre enligt definition i Västtrafiks spelregel för riskanalyser (VT S 031 Riskanalys). För definition och metod se utdrag ur spelregeln i slutet av detta dokument. Kortfattad beskrivning av åtgärder är framtagen i syfte att skapa en bild av vilket arbete som pågår. Utförligare presentationer och underlag finns att redovisa.

Risk att inte nå målet om ökad tillgänglighet

Risk	Riskbeskrivning	Sannolikhet	Konsekvens	Riskenivå
TR1	Risk för att kollektivtrafiken inte prioriteras enligt riktlinjerna inom KomFram Gbg. Beslutade principer medför att kollektivtrafik, cykel och gång samt näringslivets transporter ska prioriteras. Åtgärd: Externt tätt samarbete med övriga parter i KomFram Gbg kring prioriteringar, trafiklösningar och kommunikation. Det finns nu en väl utbyggd intern som extern organisation kring detta område. Regelbunden rapportering till styrelsen runt större problematik.	4	4	16
TR2	Risk att Västtrafiks medarbetare (+9000) påverkas negativt arbetsmiljömässigt genom förändringar främst i Göteborg i samband med stora infrastrukturprojekt. Åtgärd: I samarbete med partners pågår arbete kring att skapa förutsättningar tillsammans för ledning och styrning. Västtrafiks och partners roll i att klara av nya förutsättningar behöver konkretiseras.	3	3	9

Risk att inte nå målet om attraktiv kollektivtrafik

Risk	Riskbeskrivning	Sannolikhet	Konsekvens	Riskenivå
AR1	Risk att covid-19 restriktioner inom kollektivtrafiken minskar attraktiviteten på kollektivtrafiken. Det upplevs tryggare att resa på annat vis. Det är en risk på kort och lång sikt som kräver olika lösningar. Omställning behöver ske för att återskapa förtroendet för det kollektiva resandet. Åtgärd: Resandetrenden följs noggrant. På kort sikt är åtgärder kopplat direkt till restriktioner och trängsel. På längre sikt, när restriktionerna minskar och samhället återgår till ett nytt normalläge, ska aktiviteter och åtgärder för att återskapa förtroende, öka resande samt intäkter identifieras.	4	4	16
AR2	Risk för att ökning av restider, i samband med t ex KomFram Gbg, påverkar kundnöjdheten. Löpande förändringar ger också ökat behov av stabil information till kunderna. Åtgärd: För att bygga en pålitlig leverans krävs effektiva informationsflöden till kund, liksom en förmåga att ställa om trafiken. Trafikinformation är ett prioriterat område och utveckling kring hur Västtrafik kan agera samstämmigt och snabbt i trafiken pågår.	4	4	16
AR3	Risk för negativ påverkan på varumärket i samband med	3	4	12

	reaktioner från såväl kunder som kundnära personal kopplat till framkomlighetsproblematik i Göteborgsområdet de kommande åren. Åtgärd: Intensifiera arbetet med trafikinformation och störningshantering. Säkra ett bra samarbete med partners i KomFram. Arbeta proaktivt med kommunikation på alla nivåer inkl press och sociala medier. Satsa på individanpassad relevant information direkt till berörda kunder med hjälp av CRM.			
AR4	Risk för att införandet av ny geografimodell med tre zoner för med sig oförutsedda negativa effekter på intäkterna, negativa reaktioner på ny prissättning bland kunder och invånare, att kundnära medarbetare inte har tillräcklig kunskap, eller oförutsedda tekniska problem. Åtgärd: Ett strukturerat arbetssätt med kontinuerligt analysarbete kring konsekvenser av föreslagna beslut, inklusive prisbeslut. En löpande dialog med styrelsen och kollektivtrafiknämnden för att skapa förutsättningar för en prissättning som är tillräckligt attraktiv för kunder. Utbildning, kommunikation, nära samarbete med partners och kundnära personal.	3	3	9
AR5	Risk för ofördelaktig publicitet kring medarbetare påverkar kundnöjdheten. Åtgärd: Kontinuerligt arbetet i kommunikationen mellan Västtrafik och partners kring säkerhetsbestämmelser och förväntat agerande i kundmöten. Uppföljning sker av varje incident.	3	3	9
AR6	Risk för att inte nå våra mål inom jämlik kollektivtrafik då genomförandet av strategin inte uppfylls och därmed minskad kundnöjdheten. Åtgärd: Antagit definition av social hållbarhet som beskriver vilket ansvar Västtrafik har. En strategi för kollektivtrafik på jämlika villkor är fastställd och det pågår ett arbete för Västtrafik att implementera strategin i verksamheten. Arbetet syftar till att fördjupa kunskap och lägga grunden för ett mer systematiskt arbete.	3	3	9
AR7	Risk för att Västtrafik inte i tillräcklig utsträckning förbättrar mötet med kund i samarbete med Västtrafiks partners och därmed inte uppfyller det gemensamma kundlöftet (inkluderar mötet med kunder som har speciella behov). Åtgärd: Västtrafik tar nästa steg i arbetet med "Det Goda Kundmötet" för att effektivisera utbildningen av ledare och därigenom skapa en kultur av goda kundmöten, där kundens upplevelse hela tiden står i centrum via strävan att uppfylla kundlöftet varje dag.	3	3	9
AR8	Risk för att dialogen med kommuner och delar av regionen kring förändringar brister och påverkar kundnöjdheten. Inom området kollektivtrafik möts ett stort antal instanser, politiker och tjänstemän. Kunskapen för området varierar utifrån roll. Det kan även med bra dialoger vara svårt att beskriva helhetsperspektiv samt de förutsättningar som finns. Åtgärd: Finns ett strukturerat arbete för att löpande föra	3	4	12

	dialog med kommunerna och regionen. Särskilt fokus på dialog tidigt i samband med effektiviseringsarbete i trafik de kommande åren. Pågår gemensamt utvecklingsarbete med kommunerna, regionen, Länsstyrelsen och Västtrafik för att bättre knyta samman samhällsplanering och kollektivtrafik.			
--	---	--	--	--

Risk att inte nå miljömålet

Risk	Riskbeskrivning	Sannolikhet	Konsekvens	Riskenivå
MR1	<p>Risk: Storskaligt införande av eldrift i kombination med behovet från trafiken i Göteborg samt Göteborgsområdet för med sig att depåfrågan blir ännu mer kritisk. Risk att inte kunna finna depåer med rätt läge kan leda till att elektrifiering av trafiken inte kan ske enligt plan alternativt till en hög kostnad, vilket för med sig att sätta miljömål inte uppnås.</p> <p>Åtgärd: Samarbete med aktörer som har påverkan på tillgång till depåer sker. Västtrafik har initierat möte med ledningen för Göteborg stads aktörer och driver samverkansgrupp med aktörernas driftsansvariga. Arbetsättet kommer att överföras till andra områden som blir aktuella. Arbete pågår med att befintliga depåer som trafikföretag har rådigheten över, övergår till ny operatör vid nytecknande av avtal kräver större medverkan från Västtrafik.</p>	4	4	16
MR2	<p>Risk: Storskaligt införande av eldrift där det i dag finns en osäkerhet inom teknik, tillgång till fordon, infrastruktur samt kostnader. Mål och slutlig risk är på längre sikt.</p> <p>Åtgärd: Utvecklingen följs noggrant, kostnaden kalkyleras innan nya steg tas. Samarbete med andra aktörer sker och nya arbetsätt har utarbetats.</p>	3	4	12
MR3	<p>Risk: Kraftig ökning av biogasdrift i regiontrafik riskerar försvåras genom t ex brist på lämpliga fordonsmodeller vilket försvårar att nå klimatmålet samt kan medföra höga kostnader.</p> <p>Åtgärd: Samarbete mellan aktörer inom biogasbranschen, kommun, leverantörer m fl krävs för att hålla nere eventuella merkostnader för att införa biogasdrift i regiontrafik. Västtrafik följer teknikutveckling noga. Behov finns att genomföra strategiskt arbete för att säkerställa strategiska platser för biogasdrift i regiontrafik.</p>	3	4	12
MR4	<p>Risk att inte uppnå miljömålen då målen är satta som utsläpp per personkilometer. Allt annat lika (inkl de miljöförbättringar som genomförs enligt plan) har covid-19 inneburit en kraftig resandeminskning och därmed blir antalet utförda personkilometrar lägre än prognostiserat, vilket i sin tur innebär att utsläppen fördelas på färre personkilometrar. Det innebär att Västtrafik kommer ha ett ökat utsläpp per personkilometer, trots åtgärder.</p> <p>Åtgärd: Västtrafik följer åtgärderna i miljö- och klimatplanen, målen kommer kompletteras med uppföljning av totala</p>	4	4	16

	utsläpp och utförda kilometer för att följa att de planerade åtgärderna ger den planerade effekten om än inte per personkilometer, men i totala utsläpp räknat eller i utsläpp per fordonskilometer.			
--	--	--	--	--

Risk inom det finansiella området

Risk	Riskbeskrivning	Sannolikhet	Konsekvens	Riskenivå
FR1	Risk att inte uppnå det övergripande ekonomiska målet "ett utfall i balans med budget". Det ekonomiska läget medför även en risk för att besparingar medför att andra mål ej uppnås. Risken är gällande även kommande år (inte bara 2020) utan en långsiktig minskning av resande och intäkter kan föra med sig en "ny ekonomisk verklighet" för Västtrafik. (I risken inkluderas även en andra våg av covid-19) Åtgärd: Västtrafik upprättar sedvanliga prognoser på kort och lång sikt. Västtrafik följer löpande informationen runt om i Sverige såväl som internationellt. Västtrafik för dialog med berörda parter såsom nämnd, ägare och kommun om de effekter som f n bedöms uppstå, behov av nya målnivåer samt prioriteringar som krävs.	4	4	16
FR2	Risk för att nya sätt att köpa biljett och förändrade kundbeteenden, liksom förändrade normer i samhället, leder till ökande fuskåkning. Covid-19 har fört med sig förändringar i beteenden iom avskärmning av förare, stängda framdörrar och pausad biljettkontroll under en längre period. En ny norm har etablerat sig för både förare och resenärer. Pågående aktiviteter har fått pausas. Ovanstående har utökats till att gälla för hela regionen. Samtidigt som det är svårigheter med upphandling av ny biljettkontroll. Den strategiska inriktningen är oklar. Åtgärd: Inför att folkhälsomyndigheten släpper restriktionerna för kollektivtrafiken behöver en ny strategisk inriktning tas fram avseende kontrollen. Åtgärder för att stärka viseringen behöver återupptas och området för öppen visering behöver i möjligaste mån minskas.	4	4	16
FR3	Risk för att Västtrafiks "nya ekonomiska verklighet" i kombination med VGRs ekonomiska utmaningar skapar politiska åsiktsskillnader avseende fortsatt väg framåt och långsiktiga strategier. Åtgärd: Diskussioner och dialoger på olika politiska och tjänstemannanivåer med RS, KTN och andra forum. Fortsatt hög prioritet på kommundialoger.	3	4	12
FR4	Risk för införandet av den nya zonsstrukturen med tre zoner medför negativ effekt på intäkterna genom felbedömningar gällande prisnivå eller priselasticitet. Åtgärd: Diskussion har förts på olika nivåer för att få fram en lösning som förenar kundbehov, förväntade beteenden, med kraven på intäktsäkring. Medvetenhet om behov av riskbuffert eftersträvas.	3	4	12
FR5	Risk för inte uppnå en hållbar ekonomisk utveckling som grund för kollektivtrafikens möjligheter att växa i enlighet	4	3	12

	<p>med satta mål. Risken återfinns på intäktssidan med förändrade resebeteenden och betalningsvilja från kunder. Den finns även på kostnadssidan med inköp nya tåg, nya spårvagnar, elektrifiering, behov av depåer med mera.</p> <p>Åtgärd: Under året har utredning av påverkansfaktorer på intäkter ändrats till aktiviteter och åtgärder har påbörjats. Den nya geografiska modellen tre zoner innehåller konsekvensbedömningar av beslut. På kostnadssidan har genomgång av trafiken startats upp för att utvärdera och effektivisera. Återrapportering till styrelsen sker regelbundet.</p>			
FR6	<p>Risk för att Västtrafik och verksamheten förändras i högre takt än vad bolaget och administrationen klarar av. Prioriteringar tvingas fram som på längre sikt får negativa konsekvenser. Förändringar kräver även förändrat arbetssätt för att uppnå kvalitet och effektivitet.</p> <p>Åtgärd: Arbetet med förändringsledning har gått framåt och fortsätter att ta steg. Detta för att göra prioriteringar på ett strukturerat sätt. Utbildning av ledningsgruppen pågår för att gemensamt skapa en bild för att se behoven av strukturella åtgärder och administrativa anpassningar.</p>	3	4	12
FR7	<p>Risk för avvikelser på grund av indexutfall under året.</p> <p>Åtgärd: Uppföljning och rapportering sker månadsvis. Där används Konjunkturinstitutets prognoser. Där inga prognoser finns används enkla beräkningsmodeller för transparens.</p>	3	3	9
FR8	<p>Risk för ökade kostnader på längre sikt pga att befintliga avtalsmodeller för trafikavtalen med rörliga incitament ej kan användas i samma utsträckning efter pandemin.</p> <p>Åtgärd: I det korta perspektivet får utredning ske inför varje upphandling beroende på läget. I det längre perspektivet får bedömning ske hur upphandlingarna bäst genomförs för att få högst kostnadseffektivitet ur ett helhetsperspektiv.</p>	3	3	9
FR9	<p>Risk för att den digitala utvecklingen går fort vilket medför att analys av effekter och nytta inte blir gjorda samt att analys av helhet och teknik inte blir tillräcklig. Omfattning på gamla system påverkar negativt och behöver uppgraderas.</p> <p>Åtgärd: Efterfråga och följa upp effekten av önskad/införd tjänst. Prioritera att gå mot en modern IT-arkitektur. Säkerställa informationsflöde och kontrollpunkter. Identifiera och hantera utfasning av gamla system.</p>	3	3	9
FR10	<p>Risk för brister i avtalsfölsamheten, befogenheter samt bedömning av nytta för Västtrafik. (Västtrafik har ett stort antal leverantörer.)</p> <p>Åtgärd: Åtgärder har att identifieras, men rutiner är ännu inte fastställda. Risker omfattar inte trafikavtal (ca 85 % av kostnadsmassan) där tydliga systemstöd och processer finns. Fortsatt problem med systematisk samt systemmässig uppföljning. Även under 2019 sker uppföljning manuellt. I början av 2020 infördes konsultförmedling samt även ny leverantörsreskontra. Det medför möjlighet att skärpa uppföljningen på leverantörsnivå.</p>	4	2	8

Risk inom området leverans av trafik

Risk	Riskbeskrivning	Sannolikhet	Konsekvens	Risk - nivå
LR1	Risk för brister i nödvändig infrastruktur för tåg. Åtgärd: Kontinuerlig riskbedömning och prioritering utförs. Erhållet material från Trafikverket (såsom järnvägsnätsbeskrivning, tågplan etc) utvärderas. Löpande möten med affärsledning, Trafikverket mm. Deltar i ett antal centrala grupperingar som arbetar med riskhantering av järnväg. Synkronisering av processerna och kartläggning pågår med Västtrafik, SJ och Trafikverket.	4	4	16
LR2	Risk att leveransen av trafik försvåras pga restriktioner från folkhälsomyndighetens avseende covid-19. I viss omfattning kan trafiken förstärkas men det finns begränsad tillgång till fordon och förare. Även risk för problematik när resandet ökar och restriktionerna finns kvar. Åtgärd: Västtrafik planerar och förbereder trafiken i den omfattning som det finns fordon och förare att tillgå. Kommunikation inriktad på gång och cykel samt resenärens individuella ansvar att hålla distansering.	4	3	12
LR3	Risk för brister inom störningsinformationen. Åtgärd: Trafikinformation är definierad som ett fokusområden. Utveckling kring trafikinformation skall syfta till en korrekt och snabb information ut mot kund. Arbeta innebära en översyn av arbetsrutiner och processer för verksamheten.	4	3	12
LR4	Risk för brister i nödvändig infrastruktur för spårvagn och buss främst inom KomFram Gbg, samt den nyetablerade elinfrastrukturen för buss som ger en ökad störningskänslighet. Åtgärd: Tätt samarbete med Göteborgs Stad kring prioriteringar och nödvändig utveckling. Fokus på att kompetensutveckling sker inom området för el.	3	4	12
LR5	Risk för bristfällig infrastruktur kring hållplatser och vid byten. Ur tillgänglighetsperspektiv såväl som trygghets- och säkerhetsperspektiv samt leveransperspektiv. Åtgärd: Löpande pågår arbete kring att förbättra information och tillgänglighet på hållplatser, även tillfälliga. Arbetet bedrivs i nära samarbete med väghållare och Västfastigheter.	4	3	12
LR6	Risk för att det är för liten kapacitet i spårvagnsfordon pga fortsatt ökat resande i spårvagnstrafiken. Åtgärd: Västtrafiks affärsledningen för spårvagn följer upp kapacitet kontinuerligt. Ett antal åtgärdsplaner finns, rostsanering pågår och fler vagnar är nu i drift. Den nya spårvagnen M33 kommer att börja trafikera under år 2020.	3	4	12
LR7	Risk att ändrade förutsättningar och ett nytt normalläge med nya behov leder till felaktiga beslut vid planering av trafikförändringar ex Trafikplan 2021, effektiviseringar, dimensionering etc. Risken inkluderar även minskat förtroende då det kan föra med sig snabba förändringar för kunderna. Åtgärd: Riskanalyser på detaljerad nivå upprättas för att	3	3	9

	belysa förändringar ur olika perspektiv. Löpande ifrågasättande av befintliga strategier och behovsanalyser ifrågasätts.			
LR8	Risk att det efter det "nya normala" stabiliserar sig blir svårigheter med att återgå till tidigare servicenivå samt att arbetet utifrån kund. Åtgärd: En plan för att utifrån nya behov tex trygghet och att öka viljan att åter resa tillsammans behöver tas fram och arbetet behöver återupptas.	3	3	9
LR9	Risk: att tillgänglig fordonskapacitet inte nyttjas på ett flexibelt och effektivt sätt så att det exempelvis sker förstärkningar på linjer med få resande i stället för där det behövs. Det är risk att trögrörlighet i planering gör att Västtrafik inte kan optimera trafiken fullt ut. Åtgärd: På kort sikt dialog med trafikföretag samt försök att anpassa där möjligheter finns. På längre sikt utmana nuvarande arbetssätt med trafikplanering viss anpassning utifrån hela systemet och geografiskt tänk.	3	3	9
LR10	Risk att stora förseningar uppstår i olika delar av verksamheten för utvecklingsprojekt såsom nya tåg och spårvagnar, buss. Åtgärd: Styrgrupperna för nya spårvagnar och tåg följer leveransplaner och för dialog med leverantörer. Konsekvenser svåra att bedöma under nuvarande förhållanden men kvarstår ett minskat resande minskar också konsekvenserna. Leverans av bussar i kommande etableringar utgör en större risk med högre konsekvens, men planer finns utarbetade för att omhänderta den risken.	4	2	8
LR11	Risk för att brister i spårvagnarnas fordonskvalitet och brister i infrastrukturen försämrar leveransen. Åtgärd: Samtliga parter arbetar med frågan. Affärsledningen följer via fordonsforum att fordonskvaliteten skall ligga på rätt nivå. Affären spårvagn följer upp, i enlighet med banavtalet, att banan håller normalstandard och att banarbeten som sker ger så lite kundpåverkan som möjligt.	2	4	8
LR12	Risk att KomFram Gbg tar mycket resurser, både hos medarbetare såväl som finansiellt samt prioriteringsmässigt. Pågående infrastrukturarbeten i området är omedelbara och operationella. Det kan medföra att annat som behöver hanteras på medellång och lång sikt får stå tillbaka. Åtgärd: Det har bildats en speciell verksamhetsledning "Samsyn" som arbetar med dessa frågor på kort och lång sikt. Det finns två arbetsgrupper med fokus på olika perspektiv. Grupperna planerar och arbetar med att få ihop en helhet så att trafiken fungerar på bästa möjliga sätt och rapporterar till en gemensam styrgrupp.	4	2	8

Risk inom IT området

Risk	Riskbeskrivning	Sannolikhet	Konsekvens	Riskenivå
------	-----------------	-------------	------------	-----------

IR1	<p>Risk för problem att bedriva vidareutveckling av system då vår tekniska skuld ökar, prioriteringssvårigheter för med sig att skulden ökar löpande. Avsaknad av planer för livscykelhantering/uppdatering innebär dåligt underhållna system och databaser. Äldre system medför risk för att leverantörer slutar supportera system. Förvaltningar planerar enbart för utveckling och tar inte hänsyn till nödvändiga uppgraderingar.</p> <p>Åtgärd: Tillsammans med verksamheten skapa en aktiv livscykelhantering och systemkartläggning. Beakta möjligheten att använda befintliga system vid nya verksamhetsbehov.</p>	4	3	12
IR2	<p>Risk för inaktuell information i systemen (ex hållplatsdata ang. tillgänglighet eller reseplanerarens data ang. fordonens tillgänglighet). Det finns även brister i trafikavtalen som försvårar möjligheten till indata.</p> <p>Åtgärd: Inventering samt klassning av informationen pågår ur ett säkerhetsperspektiv. Det ger samtidigt kunskap om informationen i systemen samt befintliga processer. Trafikinformation är ett prioriterat område i affärsplanen. En områdesledning är tillsatt och har som övergripande mål att ge korrekt info ut i Västtrafiks kanaler till kund och partners.</p>	4	3	12
IR3	<p>Risk för sabotage och informationsförlust pga. att obehöriga kommer åt Västtrafiks nätverk (t ex butiker). Cyberhot rent generellt ökar i samhällsutvecklingen och attackbara ytor ökar under pågående pandemi, bland annat genom hemarbete.</p> <p>Åtgärd: Västtrafik har under många år ett väl utvecklat samarbete med olika säkerhetspartners, och har under året fördjupat arbetet med Västtrafiks internetleverantör för skydd mot överbelastningsattacker (DDOS) som numera är frekventa. "Social engineering" är generellt det största hotet mot flertalet organisationer och där behövs en kontinuerlig utbildning av medarbetare för att hålla ämnet aktuellt.</p>	3	3	9
IR4	<p>Risk att stora förseningar uppstår i olika delar av verksamheten för utvecklingsprojekt avseende IT. Kortsiktigt lägre konsekvens men kan i förlängningen skapa akuta behov.</p> <p>Åtgärd: Bevaka tidsplaner och framfart i projekten. Skapa alternativa lösningar där risk för akuta behov uppstår.</p>	3	3	9

Omvärldsrisker

Risk	Riskbeskrivning	Sannolikhet	Konsekvens	Riskenivå
R1	<p>Risk att Västtrafik inte når målen om driftsbidrag från VGR och/eller intäkter inte ökar i den omfattningen som krävs för att genomföra utvecklingen och satsningarna.</p> <p>Åtgärd: Långtidsprognos med 3 års bedömningar upprättas. Utvecklingen bevakas löpande i samband med budgetarbete</p>	4	4	16

	samt uppdrag.			
R2	<p>Risk att det blir svårt att nå de övergripande målen om samhällets infrastruktur genom att vägnät, bussfiler, depåer, pendelparkeringar, ladd-infrastruktur m m inte utvecklas i den takt som Västtrafik är i behov av.</p> <p>Åtgärd: Ta fram gemensamma genomförandeplaner med kommunerna såsom Koll 2035 och Målbild Tåg 2035. Samverkan med Göteborgs Stad om depåer, ladd-infrastruktur m m. Ny organisation för spårväg är beslutad och under uppförande mellan Västtrafik och Göteborgs Spårvägar. Fortsatt arbete med Sverigeförhandlingen bidrar till gemensamt synsätt och åtgärder.</p>	4	4	16
R3	<p>Risk att trafikföretagen har svårt att finna förare med rätt utbildning och inställning. Utbudet på utbildning minskar inom Arbetsförmedlingens neddragning. Det finns även risk för att den upplevda tryggheten för förare minskar. Detta påverkar förutsättningar att bedriva verksamheten med de resmöjligheter och den kvalitet Västtrafik behöver för att nå målen för alla trafikslag. Däremot mildras risken något utifrån ökad rörlighet på arbetsmarknaden igen.</p> <p>Åtgärd: Västtrafik för en kontinuerlig dialog med trafikföretagen. Vi kartlägger, följer upp utvecklingen i branschen och stöttar partners via partnerråd, HR-råd och partnerbolagens bussråd. Delaktighet i utbildningar. Västtrafik har också bildat ett trygghetsråd med partners. Där diskuteras gemensamma riktlinjer samt förhållningssätt kring hot och våld. Rådet arbetar med åtgärder så som trygghetsvärdar, kameror i och på fordon, hållplatser samt resecentrum m m.</p>	3	4	12
R4	<p>Risk för förändringar av nivån på bränslepriser (ex olja, HVO etc.). Ett högre bränslepris ökar trafik kostnaderna, men kan leda till ett ökat kollektivt resande. Ett lägre oljepris reducerar trafik kostnader, men kan leda till ett minskat kollektivt resande. Tillkommande risk för att skattebefrielsen på biogas tas bort vilket kan föra med sig kostnadsökningar i storleksordning 200 mnkr.</p> <p>Åtgärd: Löpande bevakning av indexens utveckling. På längre sikt följs utveckling genom budgetarbetet och långtids-prognosen. Samverkan och dialog i olika forum för att sprida kunskap om konsekvenser av borttagande av skattebefrielsen. Avrapporteras till styrelsen regelbundet.</p>	4	3	12
R5	<p>Risk för litet antal anbud i upphandlingar kan påverka både genomförande såväl som finansiellt/fördyring. Främst inom byggbranschen/fastigheter.</p> <p>Åtgärd: Pågående dialoger med branschen. Mer arbete med partnering. Medvetenhet om problematik i processen finns.</p>	4	3	12
R6	<p>Risk för att kollektivtrafiken är ett mål för attentat.</p> <p>Åtgärd: Det pågår ett kontinuerligt arbete med att förbättra och klargöra verksamheternas olika funktioner rörande krisberedskap. Detta sker i samverkan med övriga aktörer för att skapa en förmåga och robusthet att hantera uppkomna kriser. Förstärkningar har gjorts inom organisationen för säkerhets- och krisberedskapsområdet. Planerad start i samverkan med MSB har initierats rörande ett förtydligande</p>	2	4	12

	av Västtrafiks roll som samhällsviktig verksamhet och en del av civilförsvaret inkluderat samhällets krisberedskap. Målet är att skapa robusthet för att alltid i så stor utsträckning som möjligt kunna upprätthålla Västtrafiks verksamhet som skulle få allvarliga konsekvenser för samhället och enskilda människor om den sattes ur funktion.			
R7	Risk för att den upplevda tryggheten i samhället minskar och får en negativ påverkan på Västtrafiks förmåga att uppfylla uppdrag och mål. Åtgärd: Situationsanpassad brottsprevention i samverkan med strategiska men även lokala aktörer och baserat på ett resenärsperspektiv. Trygghetsskapande åtgärder med bl a trygghetsvårdar inom kollektivtrafiken i hela regionen, men även med utbyggnad av trygghetskameror i och på fordonen, hållplatser samt resecentrum.	4	3	12
R8	Risk att trafikföretagens förutsättningar påverkar deras förmåga att arbeta långsiktigt med kvalitetsförbättrande åtgärder, förarrekrytering m m, vilket medför att Västtrafiks mål inte uppnås. Åtgärd: I Västtrafiks gemensamma arbete med partners så ingår det uppföljning av resande, kundnöjdhet, beläggningsgrad, företagets ekonomi och hur medarbetarna mår. Utifrån dessa uppföljningar upprättas vid behov åtgärdsplaner.	3	4	12
R9	Risk att covid-19 med förändrade arbetsdag, arbetsrutiner, arbetsplats, förhållande till kollegor m m medför en försämrad arbetsmiljö samt skapar en stress hos medarbetare. Teknikplattformen stödjer inte fullt ut verksamhetens behov vid distansarbete. Även återgången till det "nya normala" är en risk i sig. Åtgärd: Olika insatser görs för att motverka stress såsom friskvårdspromenader, datorskärmar hemma, medarbetare i riskgrupp får mer säkerställda arbetsplatser såsom kontorsstol och skrivbord. Planering och dialog om återgångsplan även gemensamt med VGR avseende regionenshus i Göteborg och Skövde. Regelbunden pulsmätning genomförs för att säkerställa. Omtankessamtal med medarbetare i riskgrupp eller anhöriga i riskgrupp.	3	3	9
R10	Risk för att otydlig gränsdragning mellan Västtrafik/kollektivtrafiknämnd/ägare gör att bolagsperspektivet inte tillvaratas. Åtgärd: Dialog i olika forum om gränsdragning samt krav. Öppenhet när frågeställningar dyker upp, diskussion kring strategiska dokument som t ex trafikförsörjningsprogram och uppdrag.	3	3	9
R11	Risk för olyckor som utöver skadan i sig även riskerar att inverka på miljön samt resenärens och ägares förtroende. Åtgärd: Det pågår ett arbete med att säkerställa att samverkan mellan olika aktörer fungerar och arbetar förebyggande med beredskap för olyckor med stora konsekvenser. Det pågående arbetet styrs av den regionala krishanteringsplanen samt de tre principer som Sveriges krishantering utgår ifrån. Målet är att skapa robusthet för att alltid i så stor utsträckning som möjligt kunna upprätthålla	2	4	8

	Västtrafiks verksamhet som skulle få allvarliga konsekvenser för samhället och enskilda människor om den sattes ur funktion. I övrigt behöver alla trafikavtal gås igenom för att säkerställa att våra partners kan upprätta relevant förmåga att hantera uppkomna krissituationer.			
R12	<p>Risk för naturkatastrofer som utöver skadan i sig även riskerar att påverka kollektivtrafiken, förtroendet för den samt får ekonomiska konsekvenser.</p> <p>Åtgärd: Det sker samverkan i samhället rörande beredskap för extraordinära händelser för att skapa en förmåga och robusthet att hantera uppkomna kriser. Det pågår ett arbete inom regionen med att stärka denna förmåga. TiB-organisationen inom regionen är ett exempel på en sådan förmåga. Planerad start i samverkan med MSB har initierats rörande ett förtydligande av Västtrafiks roll som samhällsviktig verksamhet och en del av civilförsvaret inkluderat samhällets krisberedskap. Målet är att skapa robusthet för att alltid i så stor utsträckning som möjligt kunna upprätthålla Västtrafiks verksamhet som skulle få allvarliga konsekvenser för samhället och enskilda människor om den sattes ur funktion.</p>	2	4	8
R13	<p>Risk att delar av organisationen förlorar i effektivitet, produktivitet samt målfokusering. I vissa grupperingar har behov av ändrat fokus uppstått.</p> <p>Det finns risk för att organisationen i stort får svårt att fortsätta arbeta med strukturella frågor när fokus behöver läggas på det operativa, dagliga arbetet. Risk för minskad kreativitet.</p> <p>Åtgärd: Pandemin bedöms f n påverka under längre tid. Västtrafik behöver utveckla organisationen vidare för att den ska tåla distansarbete samt snabba förändringar i behov och arbets sätt. Västtrafik arbetar med digitala lösningar, en säker och robust arbetsplats. Förändrade prioriteringar behöver tydliggöras samt kommuniceras till hela organisationen. Ledare behöver stöttas i att successivt återgå till taktiskt och strategiskt. Utbildningar i att leda på distans behövs.</p>	4	2	8
R14	<p>Risk för pandemi vilket medför olika typer av restriktioner och förändringar i samhället som påverkar Västtrafiks förmåga att uppfylla uppdrag och mål.</p> <p>Åtgärd: Det pågår ett arbete med att säkerställa att samverkan mellan olika aktörer fungerar och arbetar förebyggande med beredskap för pandemier med stora konsekvenser. Det pågående arbetet styrs av den regionala krishanteringsplanen samt de tre principer som Sveriges krishantering utgår ifrån. Målet är att skapa robusthet för att alltid i så stor utsträckning som möjligt kunna upprätthålla Västtrafiks verksamhet som skulle få allvarliga konsekvenser för samhället och enskilda människor om den sattes ur funktion. I övrigt behöver alla trafikavtal gås igenom för att säkerställa att våra partners kan upprätta relevant förmåga att hantera uppkomna krissituationer. Löpande dialog med KTN och ägare avseende planerade mål.</p>	2	4	8

Skattning av risker

När riskerna är identifierade är det viktigt att bedöma hur väsentliga de är genom att värdera hur sannolikt det är att risken inträffar samt vilken konsekvens det medför. Konsekvenser kan vara ekonomiska, politiska, tekniska, mänskliga och verksamhetsmässiga.

Sannolikheten för att risken inträffar kategoriseras i fyra nivåer:

Kategori	Grad av sannolikhet	Exempel
Sannolik (4)	Det är mycket troligt att risken inträffar.	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Händelsen förväntas inträffa. ➤ Händelsen kan inträffa när som helst.
Möjlig (3)	Det är troligt att risken inträffar.	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Händelsen kommer troligen att inträffa under de flesta förhållanden. ➤ Kan förväntas inträffa åtminstone under den kommande 12-månadersperioden.
Mindre sannolikt (2)	Risken inträffar men det är inte troligt.	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Händelsen skulle kunna inträffa vid enstaka tillfällen. ➤ Kan inträffa under de kommande 3-5 åren.
Osannolik (1)	Risken kan praktiskt taget inte inträffa.	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Händelsen skulle endast kunna inträffa under särskilda förhållanden. ➤ Händelsen har aldrig inträffat förr eller det finns endast enstaka kända fall av händelsen.

Konsekvensen av att en risk inträffar kategoriseras i fyra nivåer:

Kategori	Grad av Konsekvens	Exempel
Allvarlig (4)	Konsekvensen är så stor att den inte får inträffa.	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Verksamhetens existens är ifrågasatt. ➤ Allvarlig förtroendeskada för verksamheten. ➤ Händelser och problem som kräver kraftfulla åtgärder.
Kännbar (3)	Konsekvensen om risken inträffar är att den betraktas som besvärande.	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Kortvarig men allvarlig förtroendeskada för verksamheten. ➤ Händelser och problem som kräver åtgärd.
Lindrig (2)	Konsekvens om risken inträffar är att den betraktas som liten.	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Viss förtroendeskada för verksamheten. ➤ Händelser och problem hanteras inom ramen för löpande verksamhet.
Försumbar (1)	Konsekvensen av risken är obetydlig.	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Ingen förtroendeskada för verksamheten.

Genom att värdera varje enskild risk utifrån sannolikheten för att risken uppstår och möjliga konsekvenser kan varje risk betygsättas med riskpoäng enligt följande matris:

	Osannolik	Mindre sannolik	Möjlig	Sannolik
Allvarlig	4	8	12	16
Kännbar	3	6	9	12
Lindrig	2	4	6	8
Försumbar	1	2	3	4

För varje identifierad risk som uppnår en viss riskpoäng bör beslut om riskhantering tas efter följande:

- 1-3: Inget agerande krävs. Risken accepteras.
- 4-8: Rutinen/processen bör hållas under uppsikt.
- 9-12: Rutinen/processen skall bevakas. Eventuellt behövs nya regelverk och/eller utbildning av medarbetare. Risken skall, om möjligt, reduceras.
- 13-16: Direkt åtgärd krävs. Risken skall omgående, om möjligt, minimeras.

Genom ovan beskrivna metod underlättas prioritering och väsentliga processer hittas. De rutiner/processer som funnits viktiga förs över till den interna kontrollplanen alternativt en samlad åtgärdsplan.

//

*Korrex Riskanalys Västtrafik 2020/2021,
daterad 2020-08-03*

Rapport

Riskanalys Västtrafik AB 2020/2021

2020-08-03

Innehållsförteckning

Inledning	3
Riskområden	3
Risker per riskområde	4
Sammanfattande risker pga covid-19 effekter	4
Risk att inte nå målet om ökad tillgänglighet	7
Risk att inte nå målet om attraktiv kollektivtrafik	8
Risk att inte nå miljömålet	9
Risk inom det finansiella området	10
Risk inom området leverans av trafik	12
Risk inom IT området	14
Omvärldsrisker	15
Skattning av risker	19

ARBETSMATERIAL

Inledning

Kollektivtrafiknämnden har tagit fram ett trafikförsörjningsprogram som beslutats av regionfullmäktige och avser perioden 2017-2020. Programmet har sedan i sin tur, tillsammans med andra strategiska dokument, styrt innehållet i Västtrafiks affärsplan. Planen innehåller utöver övergripande strategier prioriterade områden som syftar till att uppnå de mål som fastlagts för perioden. Nedanstående övergripande riskområden och risker är identifierade, och förhåller sig sedan till dessa mål.

2020 uppdateras riskanalysen under pågående år. Utifrån covid-19s påverkan på Västtrafiks verksamhet behöver en större revidering och omvärdering ske av sannolikhet samt konsekvens. På styrelsemötet i december 2019 när föregående riskanalys fastställdes beslutades även att en workshop för hela styrelsen i samband med att nästkommande uppdatering skulle genomföras. Workshopen genomfördes på styrelsemötet den 24 juni och beslut om uppdaterad riskanalys ska ske senast den 24 september.

Det kan konstateras att under den pågående pandemin försvåras möjligheten att genomföra långsiktiga åtgärder. I takt med att trender stabileras och det ”nya normala” utkristalliserar sig kommer möjligheten till mer långsiktiga åtgärder kunna vidtas. Under tiden behöver ett fokus finnas på att inte för kortsiktiga åtgärder skapar en för stor ryckighet i verksamheten. Det är i denna analys fler beskrivna risker än normalt som saknar konkreta åtgärder.

Västtrafik behåller de övergripande riskområdena men kompletterar med ytterligare ett avsnitt avseende mer generella risker utifrån pandemin. Övriga risker värderas om utifrån den situation Västtrafik befinner sig just nu och det nästkommande året.

Riskområden

Västtrafiks övergripande riskområden är identifierade enligt bilden nedan. Riskerna är indelade utifrån Västtrafiks målstruktur och till detta har sedan finansiella området, leverans av trafik och IT lagts till som separata riskområden. Omvärldsrisker har samlats i en egen gruppering för att lättare kunna diskutera påverkbara risker inom övriga områden.

ARBETSMATERIAL



Tillgänglighet, trygghet och säkerhet samt risk för oegentligheter ses som särskilda frågeställningar som ska beaktas inom samtliga övriga risker.

Risker per riskområde

Nedan presenteras de risker som utifrån en sannolikhet och konsekvensbedömning erhåller riskpoäng åtta eller högre enligt definition i Västrafiks spelregel för riskanalyser (VT S 031 Riskanalys). För definition och metod se utdrag ur spelregeln i slutet av detta dokument. Kortfattad beskrivning av åtgärder är framtagen i syfte att skapa en bild av vilket arbete som pågår. Utförligare presentationer och underlag finns att redovisa.

Sammanfattande risker pga covid-19 effekter

Covid-19 har fört med sig många effekter på samhället så också på Västrafik. Det finns ett antal större risker som har bäring på flertalet riskområden och samlas därför samlats här.

Risk	Riskbeskrivning	Sannolikhet	Konsekvens	Riskenivå
C1	Risk att inte uppnå det övergripande ekonomiska målet "ett utfall i balans med budget". I sig medför det en risk att omfattande besparingar innebär att andra mål ej uppnås. Åtgärd: Västrafik upprättar sedvanliga prognoser på kort och lång sikt. Västrafik följer löpande informationen runt om i Sverige såväl som internationellt. Västrafik för dialog med berörda parter såsom nämnd, ägare och kommun om de effekter som f n bedöms uppstå, behov av nya målnivåer samt prioriteringar som krävs. Kommentar: C1, C2 och C4 slås ihop och formuleras om. Flyttas till Finansiella området F1.	4	4	16

ARBETSMATERIAL

C2	<p>Risk att ekonomi väsentligt försämras inte bara 2020 utan även kommande år som en konsekvens av det minskade resandet. Risken är att det "nya normala" resandet är på en lägre resandenivå och med en lägre intäktsnivå som följd.</p> <p>Åtgärd: Västtrafik följer för närvarande försäljningen veckovis och kommer fortsätta med det så länge det behövs. Västtrafik upprättar sedvanliga prognoser på kort och lång sikt. Västtrafik följer löpande informationen runt om i Sverige såväl som internationellt. Västtrafik för dialog med berörda parter, såsom nämnd och ägare, om de effekter som förutbedöms uppstå. Dialogen omfattar även kommande uppdrag samt nya Trafikförsörjningsprogrammet.</p> <p>Kommentar: C1, C2 och C4 slås ihop och formuleras om. Flyttas till Finansiella området F1.</p>	4	4	16
C3	<p>Risk att nuvarande restriktioner inom kollektivtrafiken utifrån covid-19 med regler avseende social distansiering, minskar attraktiviteten på kollektivtrafiken. Det upplevs tryggare att resa på annat vis. Det är en risk på kort och lång sikt som kräver olika lösningar. Omställning behöver ske för att återskapa förtroendet för kollektivtrafiken.</p> <p>Åtgärd: Resandetrenden följs noggrant. I det korta perspektivet är åtgärder kopplat direkt till restriktioner och trängsel. I ett längre perspektiv när restriktionerna minskar och samhället återgår till ett nytt normalläge, ska aktiviteter och åtgärder för att återskapa förtroende och öka resande samt intäkter identifieras och vidtas.</p> <p>Kommentar: Flyttas till attraktiv kollektivtrafik AR1.</p>	4	4	16
C4	<p>Risk att en andra våg eller utökad smittspridning förlänger krisen och det minskade resande kvarstår på ca 50% under en längre tid.</p> <p>Åtgärd: Utifrån vårens arbete tillsammans med partners finns en bred kompetens och hög beredskap för att hantera ytterligare krissituationen vilket säkerställer det operativa arbetet. Det finns struktur för att följa den ekonomiska utvecklingen, men avsevärda och svårhanterliga konsekvenser kommer uppstå, vilket kan föra med sig att det blir nödvändigt att skära ner delar av trafikstrukturen.</p> <p>Kommentar: C1, C2 och C4 slås ihop och formuleras om. Flyttas till Finansiella området F1.</p>	2	4	Katastrofal
C5	<p>Risk att covid-19 med förändrade arbetsdag, arbetsrutiner, arbetsplats, förhållande till kollegor m m medför en försämrad arbetsmiljö samt skapar en stress hos medarbetare. Teknikplattformen stödjer inte fullt ut verksamhetens behov vid distansarbete. Även återgången till det "nya normala" är en risk i sig.</p> <p>Åtgärd: Olika insatser görs för att motverka stress såsom friskvårdspromenader, datorskärmar hemma, medarbetare i riskgrupp får mer säkerställda arbetsplatser såsom kontorsstol och skrivbord. Planering och dialog om återgångsplan även gemensamt med VGR avseende regionenshus i Göteborg och Skövde. Regelbunden pulsmätning genomförs, med hittills bra resultat för att säkerställa. Omtankessamtal med medarbetare i riskgrupp</p>	3	3	9

ARBETSMATERIAL

	eller anhöriga i riskgrupp. Kommentar: Flyttas till omvärldsrisker R9.			
C6	Risk att stora förseningar uppstår i olika delar av verksamheten för utvecklingsprojekt avseende infrastruktur. Västlänken flaggar inte för några förseningarna, men det finns även underliggande projekt samt åtgärder för att möjliggöra Västtrafiks framkomlighet under byggperioden. Åtgärd: Projekt och åtgärder följs upp löpande för att säkerställa vetskap om eventuella förseningar i tid. Kommentar: Värdering sänkt hamnar under 8 tas ej med i slutlig riskanalys.	2(3)	3	6(9)
C7	Risk att stora förseningar uppstår i olika delar av verksamheten för utvecklingsprojekt avseende IT. Kortsiktigt lägre konsekvens men kan i förlängningen skapa akuta behov. Åtgärd: Bevaka tidsplaner och framfart i projekten. Skapa alternativa lösningar där risk för akuta behov uppstår. Kommentar: Flyttas till ITrisker IR4.	3	3	9
C8	Risk att stora förseningar uppstår i olika delar av verksamheten för utvecklingsprojekt såsom nya tåg och spårvagnar, buss. Åtgärd: Styrgrupperna för nya spårvagnar och tåg följer leveransplaner och för dialog med leverantörer. Konsekvenser svåra att bedöma under nuvarande förhållanden men kvarstår ett minskat resande minskar också konsekvenserna. Leverans av bussar i kommande etableringar utgör en större risk med högre konsekvens men planer finns utarbetade för att omhänderta den risken. Kommentar: Flyttas till leverans risker LR10.	4	2	8
C9	Risk att delar av organisationen förlorar i effektivitet, produktivitet samt målfokusering. I vissa grupperingar har behov av ändrat fokus uppstått. Det finns risk för att organisationen i stort får svårt att fortsätta arbeta med strukturella frågor när fokus behöver läggas på det operativa, dagliga arbetet. Risk för minskad kreativitet. Åtgärd: Pandemin bedöms f n påverka under längre tid. Västtrafik behöver utveckla organisationen vidare för att den ska tåla distansarbete samt snabba förändringar i behov och arbetssätt. Västtrafik arbetar med digitala lösningar, en säker och robust arbetsplats. Förändrade prioriteringar behöver tydliggöras samt kommuniceras till hela organisationen. Ledare behöver stöttas i att successivt återgå till taktiskt och strategiskt. Utbildningar i att leda på distans behövs. Kommentar: Flyttas till omvärldsrisker R15.	4	2	8
C10	Risk att ändrade förutsättningar och ett nytt normalläge med nya behov leder till felaktiga beslut vid planering av trafikförändringar ex Trafikplan 2021, effektiviseringar, dimensionering etc. Risken inkluderar även minskat förtroende då det kan föra med sig snabba förändringar för kunderna. Åtgärd: Riskanalyser på detaljerad nivå upprättas för att	3(2)	3	9(6)

ARBETSMATERIAL

	belysa förändringar ur olika perspektiv. Löpande ifrågasättande av befintliga strategier och behovsanalyser ifrågasätts. Kommentar: Flyttas till leverans risker LR7			
C11	Risk att leveransen av trafik försvåras pga restriktioner från folkhälsomyndighetens avseende covid-19. I viss omfattning kan trafiken förstärkas men det finns begränsad tillgång till fordon och förare. Särskilt vad avser sommartrafiken. Även risk för problematik när resandet ökar och om restriktionerna finns kvar. Åtgärd: Västtrafik planerar och förbereder trafiken i den omfattning som det finns fordon och förare att tillgå. Kommunikation inriktad på gång och cykel samt resenärens individuella ansvar att hålla distansiering. Kommentar: Flyttas till leverans risker LR2.	4	3(2)	12(8)
C12	Risk att "återgångsplanering" avseende regionens hus i Göteborg och Skövde samt behov av åtgärder inte prioriteras, vilket kan skapa en otrygghet hos medarbetare. Åtgärd: Dialog har påbörjats med ansvariga inom VGR.	2	3	6
C13	Risk för flertalet konkurser bland trafikföretag med högst risk inom den särskild kollektivtrafiken. Åtgärd: Åtgärder har vidtagits för att säkerställa den särskilda kollektivtrafiken såsom omvandling fasta avtal, ensamåkning, borttagande av viten mm. Planer för att hantera eventuella konkurs finns. Inom den allmänna kollektivtrafiken pågår diskussioner med trafikföretagen avseende främst incitamenten. Kommentar: Värdering sänkt hamnar under 8 tas ej med i slutlig riskanalys.	2	3	6
C14	Risk att leveransen av trafik försvåras pga hög sjukfrånvaro på trafikföretagen, skyddsstopp, oro hos förare. Risken kan öka under hösten pga uppskjuten semestern, fullt uttagen övertid mm. Åtgärd: Västtrafik följer sjukfrånvaron hos samtliga trafikföretagen. Västtrafik har förändrat vitesmodellen i trafikavtalen i syfte att förstärka motivationen att ta in extra personal utöver det vanliga. De flesta områden har kunnat lösa eventuell personalbrist med undantag för spårvagns-trafiken där det inte finns ytterligare förare att tillgå. Kommentar: Värdering sänkt hamnar under 8 tas ej med i slutlig riskanalys.	2	3	6

Risk att inte nå målet om ökad tillgänglighet

Risk	Riskbeskrivning	Sannolikhet	Konsekvens	Riskenivå
TR1	Risk för att kollektivtrafiken inte prioriteras enligt riktlinjerna inom KomFram Gbg. Beslutade principer medför att kollektivtrafik, cykel och gång samt näringslivets transporter ska prioriteras. Åtgärd: Externt tätt samarbete med övriga parter i KomFram Gbg kring prioriteringar, trafiklösningar och kommunikation. Det finns nu en väl utbyggd intern som extern organisation	4	4	16

ARBETSMATERIAL

	kring detta område. Regelbunden rapportering till styrelsen runt större problematik.			
TR2	<p>Risk att Västtrafiks medarbetare (+9000) påverkas negativt arbetsmiljömässigt genom förändringar som görs mer frekvent på grund av stora infrastrukturprojekt inom främst Göteborg.</p> <p>Åtgärd: I samarbete med partners pågår arbete kring att skapa förutsättningar tillsammans för ledning och styrning. Västtrafiks och partners roll i att klara av nya förutsättningar behöver konkretiseras.</p>	3	3	9

Risk att inte nå målet om attraktiv kollektivtrafik

Risk	Riskbeskrivning	Sannolikhet	Konsekvens	Riskenivå
AR1	<p>Risk för att ökning av restider, i samband med t ex KomFram Gbg, påverkar kundnöjdheten. Löpande förändringar ger också ökat behov av stabil information till kunderna.</p> <p>Åtgärd: För att bygga en pålitlig leverans krävs bra och effektiva informationsflöden ut till kund, liksom en förmåga att snabbt ställa om trafiken. Trafikinformation är ett prioriterat område i affärsplanen och utveckling kring hur Västtrafik kan agera samstämmigt och snabbt i trafiken när det uppkommer en störning.</p>	4	4	16
AR2	<p>Risk för att införandet av ny geografimodell med tre zoner för med sig oförutsedda negativa effekter på intäkterna, negativa reaktioner på ny prissättning bland kunder och invånare, att kundnära medarbetare inte har tillräcklig kunskap, eller oförutsedda tekniska eller andra problem i samband med införandet.</p> <p>Åtgärd: Ett strukturerat arbetssätt med kontinuerligt analysarbete kring konsekvenser av föreslagna beslut, inklusive prisbeslut. En löpande dialog med styrelsen och kollektivtrafiknämnden för att skapa förutsättningar för en prissättning som är tillräckligt attraktiv för kunderna. Västtrafik tillsätter tillräckligt med resurser och inleder direkt arbetet med alla berörda intressenter (tekniska system, partnerföretag, leverantörer, kommuner m.fl.) Utbildning, kommunikation, nära samarbete med partners och kundnära personal.</p>	3	3(4)	9(12)
AR3	<p>Risk för negativ påverkan på varumärket i samband med reaktioner från såväl kunder som kundnära personal kopplat till framkomlighetsproblematik i Göteborgsområdet de kommande åren.</p> <p>Åtgärd: Intensifiera arbetet med trafikinformation och störningshantering. Säkra ett bra samarbete med partners i KomFram. Arbeta proaktivt med kommunikation på alla nivåer inklusive press och sociala medier. Satsa på personifierad (individpassad) relevant information direkt till berörda kunder med hjälp av CRM</p>	3	4	12

ARBETSMATERIAL

AR4	<p>Risk för ofördelaktig publicitet kring medarbetare påverkar kundnöjdheten.</p> <p>Åtgärd: Kontinuerligt arbetet i kommunikationen mellan Västtrafik och partners kring säkerhetsbestämmelser och förväntat agerande i kundmöten. Uppföljning sker av varje incident.</p>	3	3	9
AR5	<p>Risk för att genomförandet av strategin diskrimineringslagen inte uppfylls vilket kan påverka möjlighet att nå våra mål inom jämlik kollektivtrafik och därmed kundnöjdheten.</p> <p>Åtgärd: Antagit definition av social hållbarhet som beskriver vilket ansvar Västtrafik har. En strategi för kollektivtrafik på jämlika villkor är fastställd och det pågår ett arbete för Västtrafik att implementera strategin i verksamheten. Arbetet syftar till att fördjupa kunskap och lägga grunden för ett mer systematiskt arbete.</p>	3	3	9
AR6	<p>Risk för att Västtrafik inte i tillräcklig utsträckning förbättrar mötet med kund i samarbete med Västtrafiks partners och därmed inte uppfyller det gemensamma kundlöftet (inkluderar mötet med kunder som har speciella behov).</p> <p>Åtgärd: Västtrafik tar nästa steg i arbetet med "Det Goda Kundmötet" för att effektivisera utbildningen av ledare och därigenom skapa en kultur av goda kundmöten, där kundens upplevelse hela tiden står i centrum via strävan att uppfylla kundlöftet varje dag.</p>	3	3	9
AR7	<p>Risk för att dialogen med kommuner och delar av regionen kring förändringar brister och påverkar kundnöjdheten. Inom området kollektivtrafik möts ett stort antal instanser, politiker och tjänstemän. Kunskapen för området varierar utifrån roll. Det kan även med bra dialoger vara svårt att beskriva helhetsperspektiv samt de förutsättningar som finns.</p> <p>Åtgärd: Finns ett strukturerat arbete för att löpande föra dialog med kommunerna och regionen. Särskilt fokus på dialog tidigt i samband med effektiviseringsarbete i trafik de kommande åren. Pågår gemensamt utvecklingsarbete med kommunerna, regionen, Länsstyrelsen och Västtrafik för att bättre knyta samman samhällsplanering och kollektivtrafik.</p>	3	4	12

Risk att inte nå miljömålet

Risk	Riskbeskrivning	Sannolikhet	Konsekvens	Riskenivå
MR1	<p>Risk: Storskaligt införande av eldrift i kombination med behovet från trafiken i Göteborg samt Göteborgsområdet för med sig att depåfrågan blir ännu mer kritiskt. Risk att inte kunna finna depåer med rätt läge kan leda till att elektrifiering av trafiken inte kan ske enligt plan alternativt till en hög kostnad, vilket för med sig att sätta miljömål inte uppnås.</p> <p>Åtgärd: Samarbete med aktörer som har påverkan på tillgång</p>	4	4	16

ARBETSMATERIAL

	till depåer sker. Västtrafik har initierat möte med ledningen för Göteborg stads aktörer och driver samverkansgrupp med aktörernas driftsansvariga. Arbetssättet kommer att överföras till andra områden som blir aktuella. Arbete pågår med att befintliga depåer som trafikföretag har rådigheten över, övergår till ny operatör vid nytecknande av avtal kräver större medverkan från Västtrafik.			
MR2	Risk: Storskaligt införande av eldrift där det i dag finns en osäkerhet inom teknik, tillgång till fordon, infrastruktur samt kostnader. Mål och slutlig risk är på längre sikt. Åtgärd: Utvecklingen följs noggrant, kostnaden kalkyleras innan nya steg tas. Samarbete med andra aktörer sker och nya arbetssätt har utarbetats.	3	4	12
MR3	Risk: Kraftig ökning av biogasdrift i regiontrafik riskerar försvåras genom t ex brist på lämpliga fordonsmodeller vilket försvårar att nå klimatmålet samt kan medföra höga kostnader. Åtgärd: Samarbete mellan aktörer inom biogasbranschen, kommun, leverantörer m fl krävs för att hålla nere eventuella merkostnader för att införa biogasdrift i regiontrafik. Västtrafik följer teknikutveckling noga. Behov finns att genomföra strategiskt arbete för att säkerställa strategiska platser för biogasdrift i regiontrafik.	3	4	12
	Risk: miljömålen blir svårare att nå då målen är satta som utsläpp per personkilometer. Allt annat lika (inkl de miljöförbättringar som genomförs enligt plan) har Covid-19 inneburit en kraftig resandeminskning och därmed blir antalet utförda personkilometrar betydligt lägre än prognostiserat, vilket i sin tur innebär att utsläppen fördelas på färre personkilometrar. Det innebär att Västtrafik kommer ha ett ökat utsläpp per personkilometer, trots åtgärder. Åtgärd: Västtrafik följer åtgärderna i miljö- och klimatplanen, målen kommer kompletteras med uppföljning av totala utsläpp och utförda kilometer för att följa att de planerade åtgärderna ger den planerade effekten om än inte per personkilometer, men i totala utsläpp räknat eller i utsläpp per fordonskilometer.	4	4	16

Risk inom det finansiella området

Risk	Riskbeskrivning	Sannolikhet	Konsekvens	Riskenivå
FRO	Risk för att Västtrafiks ”nya ekonomiska verklighet” i kombination med VGRs ekonomiska utmaningar skapar politiska åsiktsskillnader avseende fortsatt väg framåt och långsiktiga strategier. Åtgärd: Diskussioner och dialoger på olika politiska och tjänstemannanivåer med RS, KTN och andra forum. Fortsatt hög prioritet på kommundialoger även om snabba åtgärder genomförs.	3	4	12
FR1	Risk för införandet av den nya zonsstrukturen med tre zoner medför negativ effekt på intäkterna genom felbedömningar	3	4	12

ARBETSMATERIAL

	<p>gällande prisnivå eller priselasticitet.</p> <p>Åtgärd: Diskussion förs på olika nivåer för att få fram en lösning som förenar kundbehov, och förväntade beteenden, med kraven på intäktssäkring. Medvetenhet om behov av riskbuffert eftersträvas i olika sammanhang.</p>			
FR2	<p>Risk för att nya sätt att köpa biljett och förändrade kundbeteenden, liksom förändrade normer i samhället, leder till ökande fuskåkning.</p> <p>Covid-19 har fört med sig ytterligare förändringar i beteenden iom avskärmning av förare, stängda framdörrar och pausad biljettkontroll under en längre period. En ny norm har etablerat sig för både förare och resenärer. Pågående aktiviteter har fått pausas. Vilken dimensionering ska biljettkontrollen ha i ett ekonomiskt svårt läge minskat resande men ökat behov av kontroller. Det förekommer minskad grad av visering av biljetter. Ovanstående gäller nu inte bara område med öppen visering utan har utökats till att gälla för hela regionen.</p> <p>Samtidigt som det är svårigheter med upphandling av ny biljettkontroll. Den strategiska inriktningen är oklar.</p> <p>Åtgärd: Inför att folkhälsomyndigheten släpper restriktionerna för kollektivtrafiken behöver en ny strategisk inriktning tas fram avseende kontrollen. Åtgärder för att stärka viseringen behöver återupptas och området för öppen visering behöver i möjligaste mån minskas.</p> <p>Ökad frekvens och synlighet i biljettkontrollen säkerställs genom ny upphandling 2020. En stor ökning av antalet kontroller ingår liksom nya kontrollmetoder, främst i Göteborg men även i Regionen. För ytterligare effekt på längre sikt vidtas åtgärder för att stärka viseringen i områden med sluten påstigning. Möjligheten att snäva in området med öppen visering i och omkring Göteborg utreds parallellt liksom vad som krävs för att stödja förarna och tydliggöra förutsättningar för kunderna vid behov av ändrat beteende i samband med minskad öppen påstigning.</p>	4	4(3)	16 (12)
FR3	<p>Risk för inte uppnå en hållbar ekonomisk utveckling som grund för kollektivtrafikens möjligheter att växa i enlighet med satta mål. Risken återfinns på intäktssidan med förändrade resebeteenden och betalningsvilja från kunder. Den finns även på kostnadssidan med inköp nya tåg, nya spårvagnar, elektrifiering, behov av depåer med mera.</p> <p>Åtgärd: Under året har utredning av påverkansfaktorer på intäkter ändrats till aktiviteter och åtgärder har påbörjats. Den nya geografiska modellen tre zoner innehåller konsekvensbedömningar av beslut. På kostnadssidan har genomgång av trafiken startats upp för att utvärdera och effektivisera. Återrapportering till styrelsen sker regelbundet.</p>	4	3	12
FR4	<p>Risk för att Västtrafik och verksamheten växer och förändras i högre takt än vad bolaget och administrationen klarar av. Prioriteringar tvingas fram som på längre sikt får negativa konsekvenser. Förändringar kräver även förändrat arbetssätt för att uppnå kvalitet och effektivitet.</p> <p>Åtgärd: Arbetet med förändringsledning har gått framåt och</p>	3	4	12

ARBETSMATERIAL

	fortsätter att ta steg. Detta för att göra prioriteringar på ett strukturerat sätt. Utbildning av ledningsgruppen pågår för att gemensamt skapa en bild för att se behoven av strukturella åtgärder och administrativa anpassningar.			
FR5	Risk för avvikelser på grund av indexutfall under året. Åtgärd: Uppföljning och rapportering sker månadsvis. Där används Konjunkturinstitutets prognoser. Där inga prognoser finns används enkla beräkningsmodeller för transparens.	3	3	9
FRX	Risk för ökade kostnader på längre sikt pga att befintliga avtalsmodeller för trafikavtalen med rörliga resandebeskrivning ses som för stor risk i kommande upphandlingar. Åtgärd: I det korta perspektivet får utredning ske inför varje upphandling beroende på läget. I det längre perspektivet får bedömning ske hur upphandlingarna bäst genomförs för att få högst kostnadseffektivitet ur ett helhetsperspektiv.	3	3	9
FR6	Risk för att den digitala utvecklingen går fort vilket medför att analys av effekter och nytta inte blir gjorda samt att analys av helhet och teknik inte blir tillräcklig. Omfattning på gamla system påverkar negativt och behöver uppgraderas. Åtgärd: Efterfråga och följa upp effekten av önskad/införd tjänst. Prioritera att gå mot en modern IT-arkitektur. Säkerställa informationsflöde och kontrollpunkter. Identifiera och hantera utfasning av gamla system.	3	3	9
FR7	Risk för brister i avtalsföljsamheten, befogenheter samt bedömning av nytta för Västtrafik. (Västtrafik har ett stort antal leverantörer.) Åtgärd: Åtgärder har att identifieras, men rutiner är ännu inte fastställda. Riskerna omfattar inte trafikavtal (ca 85 % av kostnadsmassan) där tydliga systemstöd och processer finns. Fortsatt problem med systematisk samt systemmässig uppföljning. Även under 2019 sker uppföljning manuellt. I början av 2020 förväntas införande av konsultförmedling samt även ny leverantörsreskontra. Det sistnämnda medför möjlighet att skärpa uppföljningen på leverantörsnivå men fortsatt med manuell hantering.	4	2	8

Risk inom området leverans av trafik

Risk	Riskbeskrivning	Sannolikhet	Konsekvens	Riskenivå
LR1	Risk för brister i nödvändig infrastruktur för tåg. Åtgärd: Kontinuerlig riskbedömning och prioritering utförs. Erhållet material från Trafikverket (såsom järnvägsnätsbeskrivning, tågplan etc) utvärderas. Löpande möten med affärsledning, Trafikverket mm. Deltar i ett antal centrala grupperingar som arbetar med riskhantering av järnväg. Synkronisering av processerna och kartläggning pågår med Västtrafik, SJ och Trafikverket.	4	4	16
LR2	Risk för brister inom störningsinformationen. Åtgärd: Trafikinformation är definierad som ett fokusområden. Utveckling kring trafikinformation skall syfta till en korrekt och snabb information ut mot kund. Arbetet innebär	4	3	12

ARBETSMATERIAL

	en översyn av arbetsrutiner och processer för verksamheten.			
LR3	Risk för brister i nödvändig infrastruktur för spårvagn och buss främst inom KomFram Gbg, samt den nyetablerade el-infrastrukturen för buss som ger en ökad störningskänslighet. Åtgärd: Tätt samarbete med Göteborgs Stad kring prioriteringar och nödvändig utveckling. Fokus på att kompetensutveckling sker inom området för el.	3	4	12
LR4	Risk för bristfällig infrastruktur kring hållplatser och vid byten. Ur tillgänglighetsperspektiv såväl som trygghets- och säkerhetsperspektiv samt leveransperspektiv. Åtgärd: Löpande pågår arbete kring att förbättra information och tillgänglighet på hållplatser, även tillfälliga. Arbetet bedrivs i nära samarbete med väghållare och Västfastigheter.	4	3	12
LR5	Risk för att det är för liten kapacitet i spårvagnsfordon pga fortsatt ökat resande i spårvagnstrafiken. Åtgärd: Västtrafiks affärsledningen för spårvagn följer upp kapacitet kontinuerligt. Ett antal åtgärdsplaner finns, rostsanering pågår och fler vagnar är nu i drift. Den nya spårvagnen M33 kommer att börja trafikera under år 2020.	3	4	12
LR6 Jmf r C2 och C3	Risk att det efter det "nya normala" stabiliserar sig blir svårigheter med att återgå till tidigare servicenivå samt att arbetet utifrån kund. Den sociala distanseringen påverkar på olika vis. Åtgärd: En plan för att utifrån nya behov tex trygghet och att öka viljan att åter resa tillsammans behöver tas fram och arbetet behöver återupptas.	3	3	9
LR7	Risk: att tillgänglig fordonskapacitet inte nyttjas på ett flexibelt och effektivt sätt så att det exempelvis sker förstärkningar på linjer med få resande i stället för där det behövs. Det är risk att trögrörlighet i planering gör att Västtrafik inte kan optimera trafiken fullt ut. Åtgärd: På kort sikt dialog med trafikföretag samt försök att anpassa där möjligheter finns. På längre sikt utmana nuvarande arbets sätt med trafikplanering viss anpassning utifrån hela systemet och geografiskt tänk.	3	3	9
LR8	Risk för att brister i spårvagnarnas fordonskvalitet och brister i infrastrukturen försämrar leveransen. Åtgärd: Samtliga parter arbetar med frågan. Affärsledningen följer via fordonsforum att fordonskvaliteten skall ligga på rätt nivå. Affären spårvagn följer upp, i enlighet med banavtalet, att banan håller normalstandard och att banarbeten som sker ger så lite kundpåverkan som möjligt.	2	4	8
LR9	Risk att KomFram Gbg tar mycket resurser, både hos medarbetare såväl som finansiellt samt prioriteringsmässigt. Pågående infrastrukturarbeten i området är omedelbara och operationella. Det kan medföra att annat som behöver hanteras på medellång och lång sikt får stå tillbaka. Åtgärd: Det har bildats en speciell verksamhetsledning "Samsyn" som arbetar med dessa frågor på kort och lång sikt. Det finns två arbetsgrupper med fokus på vardera perspektiv. Grupperna planerar och arbetar med att få ihop en helhet så att trafiken fungerar på bästa möjliga sätt och	4	2	8

ARBETSMATERIAL

rapporterar till en gemensam styrgrupp.			
---	--	--	--

Risk inom IT området

Risk	Riskbeskrivning	Sannolikhet	Konsekvens	Riskenivå
IR1	<p>Risk uppstår när alla leverantörer går mot cloud/molnlösningar. Det är otydliga juridiska förutsättningar för offentlig verksamhet, samt svårighet att rekrytera/utbilda personal. Västtrafik kan få svårigheter att nyttja senaste versioner samt att alternativa lösningar blir dyra.</p> <p>Åtgärd: Följ de rekommendationer gällande "molnlösningar" som framkommer för offentlig verksamhet utifrån SKR e-SAM och VGR. Utbilda befintlig personal samt beakta "molnkompetens" vid rekrytering.</p> <p>Kommentar: <i>Beslut finns att gå vidare med molntjänster, processer för att identifiera risker är framtagen och därmed sänks både sannolikhet och konsekvens och risken utgår.</i></p>	2(4)	3(4)	6(16)
IR2	<p>Risk utifrån flera perspektiv att Västtrafik får kompetensförsörjningsproblem. Störningar kan uppstå inom drift och förvaltning av verksamhetskritiska system då nyckelpersoner (anställda/konsulter) slutar.</p> <p>Åtgärd: Säkerställa att Västtrafiks verksamhetskritiska IT-lösningar har aktuell dokumentation, samt en tydlig kravbild för vilken typ av kompetens som behövs utifrån aktuell livscykelplan som beaktas vid personal/resurstillsättning.</p> <p>Kommentar: <i>Utifrån nuvarande situation finns det ett stort antal konsulter med hög kompetensnivå på marknaden därmed sänks både sannolikhet och konsekvens och risken utgår.</i></p>	2(4)	3(3)	6(12)
IR3	<p>Risk för problem att bedriva vidareutveckling av system då vår tekniska skuld ökar, prioriteringssvårigheter för med sig att skulden ökar löpande. Avsaknad av planer för livscykelhantering/uppdatering innebär dåligt underhållna system och databaser. Äldre system medför risk för att leverantörer slutar supportera system. Förvaltningar planerar enbart för utveckling och tar inte hänsyn till nödvändiga uppgraderingar.</p> <p>Åtgärd: Tillsammans med verksamheten skapa en aktiv livscykelhantering och systemkartläggning. Beakta möjligheten att använda befintliga system vid nya verksamhetsbehov.</p>	4	3	12
IR4	<p>Risk för inaktuell information i systemen (ex hållplatsdata ang. tillgänglighet eller reseplanerarens data ang. fordonens tillgänglighet). Det finns även brister i trafikavtalen som försvårar möjligheten till indata.</p> <p>Åtgärd: Inventering samt klassning av informationen pågår ur ett säkerhetsperspektiv. Det ger samtidigt kunskap om informationen i systemen samt befintliga processer. Trafikinformation är ett prioriterat område i affärsplanen. En områdesledning är tillsatt och har som övergripande mål att ge korrekt info ut i Västtrafiks kanaler till kund och partners.</p>	4	3	12

ARBETSMATERIAL

IR5	<p>Risk att förändringar inom IT-området tar för lång tid eller att nya behov inte går att realisera.</p> <p>Åtgärd: En företagsövergripande planering, prioritering och samsyn av vad som skall lanseras/utvecklas/underhållas är nödvändig för att minska risken. Arbetet med det pågår inom förändringsledning.</p> <p>Kommentar: Utgår som enskild risk, fångas i risk IR3.</p>	4	3	12
IR6	<p>Risk för sabotage och informationsförlust pga. att obehöriga kommer åt Västtrafiks nätverk (t ex butiker). Cyberhot rent generellt ökar i samhällsutvecklingen.</p> <p>Åtgärd: Västtrafik har under många år ett väl utvecklat samarbete med olika säkerhetspartners, och har under året fördjupat arbetet med Västtrafiks internetleverantör för skydd mot överbelastningsattacker (DDOS) som numera är frekventa. "Social engineering" är generellt det största hotet mot flertalet organisationer och där behövs en kontinuerlig utbildning av medarbetare för att hålla ämnet aktuellt.</p> <p>Attackytorna ökar under pågående pandemi, bland annat genom hemarbete mm.</p>	3	3	9
	<p>Risk att den långsiktiga planen inte finns, dels m h t nya och gamla system, men även utifrån att fler aktörer kommer in på marknaden och vill ha tillgång till data (ex google). Om branschen och VT inte tar till vara på möjligheterna, finns risk att det istället medför egna kostnadsdrivande projekt. .</p> <p>Åtgärd: Löpande omvärldsbevakning, nyfikenhet och öppenhet gentemot andra aktörer. Egna pilotprojekt och söka samarbetspartners för att visa på möjligheter och nytta.</p> <p>Kommentar: Värdering sänkt hamnar under 8 tas ej med i slutlig riskanalys.</p>	3	2	6

Omvärldsrisker

Risk	Riskbeskrivning	Sannolikhet	Konsekvens	Riskenivå
RO NY	<p>Risk för pandemi vilket medför olika typer av restriktioner och förändringar i samhället som påverkar Västtrafiks förmåga att uppfylla uppdrag och mål.</p> <p>Åtgärd: Det pågår ett arbete med att säkerställa att samverkan mellan olika aktörer fungerar och arbetar förebyggande med beredskap för pandemier med stora konsekvenser. Det pågående arbetet styrs av den regionala krishanteringsplanen samt de tre principer som Sveriges krishantering utgår ifrån. Målet är att skapa robusthet för att alltid i så stor utsträckning som möjligt kunna upprätthålla Västtrafiks verksamhet som skulle få allvarliga konsekvenser för samhället och enskilda människor om den sattes ur funktion. I övrigt behöver alla trafikavtal gås igenom för att säkerställa att våra partners kan upprätta relevant förmåga att hantera uppkomna krissituationer. Löpande dialog med KTN och ägare avseende planerade mål.</p>	2	4	8
R1	<p>Risk att trafikföretagen har svårt att finna förare med rätt utbildning och inställning. Utbudet på utbildning minskar inom Arbetsförmedlingens neddragning. Det finns även risk</p>	3(4)	4	12(16)

ARBETSMATERIAL

	<p>för att den upplevda tryggheten för förare minskar. Detta påverkar förutsättningar att bedriva verksamheten med de resmöjligheter och den kvalitet Västtrafik behöver för att nå målen för alla trafikslag. Däremot mildras risken något utifrån ökad rörlighet på arbetsmarknaden igen.</p> <p>Åtgärd: Västtrafik för en kontinuerlig dialog med trafikföretagen. Vi kartlägger, följer upp utvecklingen i branschen och stöttar partners via partnerråd, HR-råd och partnerbolagens bussråd. Delaktighet i utbildningar. Västtrafik har också bildat ett trygghetsråd med partners. Där diskuteras gemensamma riktlinjer samt förhållningssätt kring hot och våld. Rådet arbetar med åtgärder så som trygghetsvärdar, kameror i och på fordon, hållplatser samt resecentrum m m.</p>			
R2	<p>Risk att det blir svårt att nå de övergripande målen om samhällets infrastruktur genom att vägnät, bussfiler, depåer, pendelparkeringar, ladd-infrastruktur m m inte utvecklas i den takt som Västtrafik är i behov av.</p> <p>Åtgärd: Ta fram gemensamma genomförandeplaner med kommunerna såsom Koll 2035 och Målbild Tåg 2035. Samverkan med Göteborgs Stad om depåer, ladd-infrastruktur m m. Ny organisation för spårväg är beslutad och under uppförande mellan Västtrafik och Göteborgs Spårvägar. Fortsatt arbete med Sverigeförhandlingen bidrar till gemensamt synsätt och åtgärder.</p>	4	4	16
R3	<p>Risk för förändringar av nivån på bränslepriser (ex olja, HVO etc.). Ett högre bränslepris ökar trafik kostnaderna, men kan leda till ett ökat kollektivt resande. Ett lägre oljepris reducerar trafik kostnader, men kan leda till ett minskat kollektivt resande. Tillkommande risk för att skattebefrielsen på biogas tas bort vilket kan föra med sig kostnadsökningar i storleksordning 200 mnkr.</p> <p>Åtgärd: Löpande bevakning av indexens utveckling. På längre sikt följs utveckling genom budgetarbetet och långtidsprognosen. Samverkan och dialog i olika forum för att sprida kunskap om konsekvenser av borttagande av skattebefrielsen. Avrapporteras till styrelsen regelbundet.</p>	4	3	12
R4	<p>Risk för litet antal anbud i upphandlingar kan påverka både genomförande såväl som finansiellt/fördyring. Främst inom byggbranschen/fastigheter</p> <p>Åtgärd: Pågående dialoger med branschen. Mer arbete med partnering. Medvetenhet om problematik i processen finns.</p>	4	3	12
R5	<p>Risk för att kollektivtrafiken är ett mål för attentat.</p> <p>Åtgärd: Det pågår ett kontinuerligt arbete med att förbättra och klargöra verksamheternas olika funktioner rörande krisberedskap. Detta sker i samverkan med övriga aktörer för att skapa en förmåga och robusthet att hantera uppkomna kriser. Förstärkningar har gjorts inom organisationen för säkerhets- och krisberedskapsområdet. Planerad start i samverkan med MSB har initierats rörande ett förtydligande av Västtrafiks roll som samhällsviktig verksamhet och en del av civilförsvaret inkluderat samhällets krisberedskap. Målet är att skapa robusthet för att alltid i så stor utsträckning som möjligt kunna upprätthålla Västtrafiks verksamhet som skulle</p>	2	4	12

ARBETSMATERIAL

	få allvarliga konsekvenser för samhället och enskilda människor om den sattes ur funktion.			
R6	<p>Risk för att nuvarande problematik kring arbetsmiljö i regionens hus Skövde och Göteborg leder till att medarbetare väljer och lämna Västtrafik. Även att ABW inte passar alla verksamhetsområden vilket leder till ineffektivitet och frustration.</p> <p>Åtgärd: Arbetsmiljön är fortsatt ett prioriterat område. Västtrafiks lokalgrupp har fokus på arbetsmiljön på regionens hus Skövde och Göteborg samt kontoret på Folkungagatan. Fortsatta arbetsmiljöanpassningar genomförs på regionens hus Skövde. Omhändertagande av genomförd enkät på regionens hus Göteborg. Framtida lokalbehov utreds på Folkungagatan. Dialog med berörda medarbetare sker via våra ledare för att finna individuella lösningar.</p> <p>Kommentar: Organisationen har anpassat sig och den större frågan är nu snarare hemarbete sannolikheten sänks så risken utgår.</p>	3	4	12
R7	<p>Risk att Västtrafik inte når målen om driftsbidrag från VGR och/eller intäkter inte ökar i den omfattningen som krävs för att genomföra utvecklingen och satsningarna.</p> <p>Åtgärd: Långtidsprognos med 3 års bedömningar upprättas. Utvecklingen bevakas löpande i samband med budgetarbete samt uppdrag.</p>	4(3)	4	16(12)
R8	<p>Risk för att otydlig gränsdragning mellan Västtrafik/kollektivtrafikenämnd/ägare gör att bolagsperspektivet inte tillvaratas.</p> <p>Åtgärd: Dialog i olika forum om gränsdragning samt krav. Öppenhet när frågeställningar dyker upp, diskussion kring strategiska dokument som t ex trafikförsörjningsprogram och uppdrag.</p>	3	3	9
	<p>Risk för att den upplevda tryggheten i samhället minskar och får en negativ påverkan på Västtrafiks förmåga att uppfylla uppdrag och mål.</p> <p>Åtgärd: Situationsanpassad brottsprevention i samverkan med strategiska men även lokala aktörer och baserat på ett resenärsperspektiv. Trygghetsskapande åtgärder med bl a trygghetsvårdar inom kollektivtrafiken i hela regionen, men även med utbyggnad av trygghetskameror i och på fordonen, hållplatser samt resecentrum.</p>	4(3)	3	12(9)
R9	<p>Risk att trafikföretagens förutsättningar påverkar deras förmåga att arbeta långsiktigt med kvalitetsförbättrande åtgärder, förarrekrutering m m, vilket medför att Västtrafiks mål inte uppnås.</p> <p>Åtgärd: I Västtrafiks gemensamma arbete med partners så ingår det uppföljning av resande, kundnöjdhet, beläggningsgrad, företagets ekonomi och hur medarbetarna mår. Utifrån dessa uppföljningar upprättas vid behov åtgärdsplaner.</p>	3(2)	4	12(8)
R10	<p>Risk för olyckor som utöver skadan i sig även riskerar att inverka på miljön samt resenärens och ägares förtroende.</p> <p>Åtgärd: Det pågår ett arbete med att säkerställa att</p>	2	4	8

ARBETSMATERIAL

	<p>Samverkan mellan olika aktörer fungerar och arbetar förebyggande med beredskap för olyckor med stora konsekvenser. Det pågående arbetet styrs av den regionala krishanteringsplanen samt de tre principer som Sveriges krishantering utgår ifrån. Målet är att skapa robusthet för att alltid i så stor utsträckning som möjligt kunna upprätthålla Västtrafiks verksamhet som skulle få allvarliga konsekvenser för samhället och enskilda människor om den sattes ur funktion. I övrigt behöver alla trafikavtal gås igenom för att säkerställa att våra partners kan upprätta relevant förmåga att hantera uppkomna krissituationer.</p>			
R11	<p>Risk för naturkatastrofer som utöver skadan i sig även riskerar att påverka kollektivtrafiken, förtroendet för den samt får ekonomiska konsekvenser.</p> <p>Åtgärd: Det sker samverkan i samhället rörande beredskap för extraordinära händelser för att skapa en förmåga och robusthet att hantera uppkomna kriser. Det pågår ett arbete inom regionen med att stärka denna förmåga. TIB-organisationen inom regionen är ett exempel på en sådan förmåga. Planerad start i samverkan med MSB har initierats rörande ett förtydligande av Västtrafiks roll som samhällsviktig verksamhet och en del av civilförsvaret inkluderat samhällets krisberedskap. Målet är att skapa robusthet för att alltid i så stor utsträckning som möjligt kunna upprätthålla Västtrafiks verksamhet som skulle få allvarliga konsekvenser för samhället och enskilda människor om den sattes ur funktion.</p>	2	4	8

ARBETSMATERIAL

Skattning av risker

När riskerna är identifierade är det viktigt att bedöma hur väsentliga de är genom att värdera hur sannolikt det är att risken inträffar samt vilken konsekvens det medför. Konsekvenser kan vara ekonomiska, politiska, tekniska, mänskliga och verksamhetsmässiga.

Sannolikheten för att risken inträffar kategoriseras i fyra nivåer:

Kategori	Grad av sannolikhet	Exempel
Sannolik (4)	Det är mycket troligt att risken inträffar.	<ul style="list-style-type: none">➤ Händelsen förväntas inträffa.➤ Händelsen kan inträffa när som helst.
Möjlig (3)	Det är troligt att risken inträffar.	<ul style="list-style-type: none">➤ Händelsen kommer troligen att inträffa under de flesta förhållanden.➤ Kan förväntas inträffa åtminstone under den kommande 12-månadersperioden.
Mindre sannolikt (2)	Risken inträffar men det är inte troligt.	<ul style="list-style-type: none">➤ Händelsen skulle kunna inträffa vid enstaka tillfällen.➤ Kan inträffa under de kommande 3-5 åren.
Osannolik (1)	Risken kan praktiskt taget inte inträffa.	<ul style="list-style-type: none">➤ Händelsen skulle endast kunna inträffa under särskilda förhållanden.➤ Händelsen har aldrig inträffat förr eller det finns endast enstaka kända fall av händelsen.

Konsekvensen av att en risk inträffar kategoriseras i fyra nivåer:

Kategori	Grad av Konsekvens	Exempel
Allvarlig (4)	Konsekvensen är så stor att den inte får inträffa.	<ul style="list-style-type: none">➤ Verksamhetens existens är ifrågasatt.➤ Allvarlig förtroendeskada för verksamheten.➤ Händelser och problem som kräver kraftfulla åtgärder.
Kännbar (3)	Konsekvensen om risken inträffar är att den betraktas som besvärande.	<ul style="list-style-type: none">➤ Kortvarig men allvarlig förtroendeskada för verksamheten.➤ Händelser och problem som kräver åtgärd.
Lindrig (2)	Konsekvens om risken inträffar är att den betraktas som liten.	<ul style="list-style-type: none">➤ Viss förtroendeskada för verksamheten.➤ Händelser och problem hanteras inom ramen för löpande verksamhet.
Försumbar (1)	Konsekvensen av risken är obetydlig.	<ul style="list-style-type: none">➤ Ingen förtroendeskada för verksamheten.

ARBETSMATERIAL

Genom att värdera varje enskild risk utifrån sannolikheten för att risken uppstår och möjliga konsekvenser kan varje risk betygsättas med riskpoäng enligt följande matris:

	Osannolik	Mindre sannolik	Möjlig	Sannolik
Allvarlig	4	8	12	16
Kännbar	3	6	9	12
Lindrig	2	4	6	8
Försumbar	1	2	3	4

För varje identifierad risk som uppnår en viss riskpoäng bör beslut om riskhantering tas efter följande:

- 1-3: Inget agerande krävs. Risken accepteras.
- 4-8: Rutinen/processen bör hållas under uppsikt.
- 9-12: Rutinen/processen skall bevakas. Eventuellt behövs nya regelverk och/eller utbildning av medarbetare. Risken skall, om möjligt, reduceras.
- 13-16: Direkt åtgärd krävs. Risken skall omgående, om möjligt, minimeras.

Genom ovan beskrivna metod underlättas prioritering och väsentliga processer hittas. De rutiner/processer som funnits viktiga förs över till den interna kontrollplanen alternativt en samlad åtgärdsplan.

//