

KORREX

Rapport

Korrex Riskanalys Västtrafik AB 2022

2021-11-09

Innehållsförteckning

Inledning	3
Riskområden	3
Risker per riskområde	4
Risk att andelen hållbara resor i Västra Götaland inte ökar.	4
Risk att kollektivtrafiken inte har god geografisk tillgänglighet.	4
Risk att kollektivtrafiken inte är enkel, trygg och inkluderande.	5
Risk att kollektivtrafiken inte ger låg miljöpåverkan.	8
Risk inom det finansiella området	9
Risk inom området leverans av trafik	12
Risk inom IT området	15
Omvärldsrisker	17
Skattning av risker	22

KORPREX

Inledning

Kollektivtrafiknämnden har tagit fram ett trafikförsörjningsprogram som beslutats av regionfullmäktige och avser perioden 2021-2025. Västtrafik erhåller även ett ett- eller två-årigt uppdrag. Programmet och uppdraget har sedan i sin tur, tillsammans med andra strategiska dokument, styrt innehållet i Västtrafiks Affärsplan. Planen innehåller utöver övergripande strategier fokusområden 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 behövde en större revidering och omvärdering ske av risker samt sannolikhet/konsekvens. Samhället och därmed Västtrafik styrs fortfarande i stor utsträckning av pandemin och påföljande konsekvenser. Vad det ”nya normala” efter pandemin är går det fortfarande inte förhålla sig till. Det finns iakttagelser, studier och bedömningar men ännu ingen större mängd data att bygga dessa på. I takt med att trender stabileras och det ”nya normala” utkristalliserar sig kommer möjlighet till mer långsiktiga åtgärder uppstå och anpassning kommer att ske.

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. Målen har definitioner som fastställt vad det innebär att Västtrafik uppnår dem.



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 andelen hållbara resor i Västra Götaland inte ökar.

Risk	Riskbeskrivning	Sannolikhet	Konsekvens	Riskenivå
H1	Risk: xxxx Åtgärd: xxxx			

Risk att kollektivtrafiken inte har god geografisk tillgänglighet.

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: Tätt samarbete med övriga externa parter i KomFram Gbg kring prioriteringar, trafiklösningar och kommunikation. Det finns nu en väl utbyggd intern som extern organisation kring detta område. Tät dialog och samverkan kring förutsättningar tillsammans med trafikföretag. Regelbunden rapportering till styrelsen runt problematik.	4 3	4	16 12
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. Kommentar: Åtgärder enligt ovan har medfört att sannolikheten att risken inträffas sänkts till 2, vilket medför att risken utgår.	3 2	3	9 6
NY	Risk att olika perspektiv såsom klimatdebatt, finansiella mål landsbygdsperspektiv, kustbygdsperspektiv mm försämrar dialogen mellan Västtrafik och kommunerna. Även risk att olika återhämtning av resandet inom regionen medför åtgärder som ökar diskussionen stad kontra land. Åtgärd: Västtrafik har påbörjat arbetet med att införa nytt arbets sätt vid trafikförändringar. Utgångspunkten är en helhet utifrån mindre geografiska områden, för att kunna	3	3	9

	anpassa lösningar och trafik utifrån de olika förutsättningarna som finns i regionen. Inriktningen i trafikplanarbetet är främst att enbart göra nödvändiga förändringar i syfte att minska risken att åtgärder sker för tidigt och låta återgången till det "nya normala" få ta tid. En översyn ska ske av närtrafiken i syfte att se utvecklingsmöjligheter. Arbetssättet med upphandlingar fortsätter utvecklas, där dialog med kommunen i tidigt skede är en viktig del.			
--	--	--	--	--

Risk att kollektivtrafiken inte är enkel, trygg och inkluderande.

Risk att inte nå målet om attraktiv kollektivtrafik

Risk	Riskbeskrivning	Sannolikhet	Konsekvens	Riskenivå
AR1	<p>Risk att kunderna har fått ett annat perspektiv på trängsel och trygghet efter pandemin. Det kan upplevas tryggare att resa på annat vis.</p> <p>Åtgärd: Fokusområde återfå kunderna. Ett antal olika konkreta åtgärder såsom kampanjer, flexbiljett etc. Följa utvecklingen noga, anpassa kommunikation och tjänster så långt som möjligt, till kundernas förändrade förväntningar. Regelbunden återrapportering till styrelsen.</p> <p>Risk: 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.</p> <p>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.</p>	4 3	4	16 12
AR2	<p>Risk för att ökning av restider, förändrade resvägar i samband med ombyggnationer t.ex. KomFram Gbg, vilket påverkar enkelheten och tryggheten kundnöjdheten. Gäller samtliga trafikslag. Löpande förändringar ger också ökat behov av stabil information till kunderna.</p> <p>Åtgärd: För att bygga en pålitlig leverans krävs effektiva informationsflöden till kund, liksom en förmåga att ställa om trafiken. Målbildarbete med avsikt att säkerställa rätt information till kunderna genom relevanta system. Utveckla individanpassad relevant information direkt till berörda kunder. Trafikinformation är ett prioriterat område och utveckling kring hur Västtrafik kan agera samstämmigt och snabbt i trafiken pågår.</p> <p>Kommentar: Denna risk kopplat med LRI täcker in samtliga banarbeten. Sen har olika banor, olika grad av risk baserat på hur den övriga trafiken ser ut, hur stationsmönstret ser ut ex. Södra Bohusbanan har bra busstrafik samt att stationerna ligger bra i förhållande till busstationer därmed är där lägre</p>	4 3	4	16 12

	risk än ex Älvsborgsbanan eller Kinnekullebanan där det är svårt att göra ett bra bussupplägg. Förtydligas att det omfattar alla trafikslag.			
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 inkl press och sociala medier. Satsa på individanpassad relevant information direkt till berörda kunder med hjälp av CRM.</p> <p>Kommentar; Åtgärder inom området samt förbättrat varumärke medför lägre sannolikhet och lägre konsekvens. I om utgår risken.</p>	3 2	4 3	12 6
AR4	<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 problem.</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 kunder. Utbildning, kommunikation, nära samarbete med partners och kundnära personal.</p> <p>Kommentar: Delar tex teknik utgår införandet genomfört. Delar upplevs en sänkt risknivå. Framåt vad avser intäkterna är detta en av riskerna men kommer inte gå att urskilja eller följa separat. Sänkt risknivå medför att risken föreslås utgå.</p>	3	3	9
AR5	<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> <p>Kommentar; Sannolikheten att det inträffar bedöms sänkt och därmed utgår risken.</p>	3 2	3	9 6
ARG	<p>Risk för att inte nå målen i Strategin för en kollektivtrafik på jämlika villkor. för att inte nå våra mål inom jämlik kollektivtrafik då genomförandet av strategin inte uppfylls, och därmed leder till minskad kundnöjdheten.</p> <p>Åtgärd: En handlingsplan för kollektivtrafik på jämlika villkor är fastställd och det pågår ett arbete för Västtrafik att genomföra åtgärderna. 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> <p>Kommentar: Uppföljning av arbetet utifrån barn-</p>	3 2	3	9 8

	konventionen och ev risk där. Camilla kontrollerar åtgärd.			
NY	Risk: att inte leva upp till Barnkonventionen till exempel i Västtrafiks planering av trafiken, av barn som resenär i vår trafik och barns rättigheter i leverantörsleden. Åtgärd: En handlingsplan för kollektivtrafik på jämlika villkor är fastställd och utöver de fem åtgärdsområdena i Strategin har ett sjätte område som handlar om barns rättigheter lagts till. Riktlinjer för Barns rättigheter som resenär och i leverantörsled har tagits fram och förankring pågår.	4	3	12
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 arbetar för tar nästa steg i arbetet med "Det Goda Kundmötet" 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. Kommentar: Risken omformuleras till NY nedan.	3	3	9
NY AR7	Risk att Västtrafik inte har tillräckligt goda kundmöten och därmed inte uppfyller kundlöftet, särskilt med avseende på trygghet. Åtgärd: Fortsatt satsning på utbildning av ledare och medarbetare hos trafikföretagen. Förbättra förutsättningarna för kommunikation med kundnära personal. I dialog med trafikföretagen förbättra arbetsmiljö och öka tryggheten för medarbetarna.	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 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. Kommentar; Utifrån att det finns en grundorganisation samt processer för att säkerställa en bra dialog sänks konsekvensen. Kontakt tagen förmedlat styrelsen input att tydligare bjuda in politiken.	3	4 3	12 9
NY	Risk: att trygghetsmålet ej uppnås då samverkan krävs mellan flera parter med olika ansvarsområden (partnerföretag, kommuner, polis mfl) samt att ansvarsområden i sig kan vara otydliga. Västtrafik råder bara över vissa delar. Regionens storlek är också en utmaning att kunna bli bistå med närvaro på hållplatser och resecentrum.	3	3	9

	Åtgärd: Arbetar med kommuner, polis m fl som bland annat resulterat i flera gemensamt undertecknade medborgarlöften, trygghetskvällar. Definiera och fokusera på särskilt otrygga platser, uppföljning i olika led mm.			
--	--	--	--	--

Risk att kollektivtrafiken inte ger låg miljöpåverkan. 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 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> <p>Kommentar: Risken har minskat då VT säkrat Kruthusgatan. Risken är nu mer långsiktig dvs efter 2032. I ett par års perspektiv känns detta som att sannolikhet sänktes till 1.</p>	4 1	4	16 4
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> <p>Kommentar: Punkten avser osäkerhet i själva införandet. Processen är nu mer klar för oss och vi har genomfört etableringar utan större risker. Processen är nu tydligare, sannolikheten sänkts och punkten föreslås utgå.</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</p>	3	4	12

	platser för biogasdrift i regiontrafik. Kommentar: Möjligheten att införa eldrift i regiontrafiken har ökat vilket till stor del kan ersätta detta. Därmed sänks konsekvensen och risken föreslås utgå.			
MR4	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. 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. Kommentar: Nyckeltalen förbättras igen även om det inte är tillbaka till 2019 års nivå. Sannolikheten sänkt ett steg.	4 3	4	16 12
	Frågeställning ang risker kopplat till VGRs koldioxidbudget Kommentar; Vi ser f n ingen risk kopplat till VGRs koldioxidbudget, den är snarare ett sätt att få ett vetenskapligt perspektiv på klimatfrågan, kunna räkna och se vilka minskningar som krävs och kontentan är att det är bråttom (vilket är känt). Västtrafik har inget ansvar för någon punkt i den. Däremot kommer den att bli ett underlag och ett styrdokument i uppdateringen av klimatstrategin. Västtrafik har så höga målsättningar klimatmässigt att när VT jobbar emot dessa mål så bidrar VT. Ingen ny risk skapas.			

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. (Riskens inkluderar 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. Kommentar; Risken har inträffat men utifrån dialog med ägare och den kunskap som finns upplevs konsekvenserna inte lika höga. Budget 2022 innehåller skrivningar om hantering framöver. Avseende besparingar så upplevs att Västtrafik har levererat utifrån effektiviseringar i trafik och	4 3	4 3	16 12

	främst i upphandlingar.			
FR2	<p>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 som 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. Övanstående har utökats till att gälla för hela regionen. Samtidigt som det är svårigheter med upphandling av ny biljettkontroll. Den strategiska inriktningen är oklar.</p> <p>Åtgärd: Arbetet med att införa påstigning fram och krav på att visera biljett, i all trafik utom spårvagn och stombuss, intensifieras i den takt det är möjligt med hänsyn till trafikavtal mm. Frekvent och datadriven biljettkontroll sätts in där det behövs mest och ska i förlängningen fokusera på den trafik som fortsatt måste ha påstigning i alla dörrar. 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>	4 3	4	16 12
FR3	<p>Risk: för att Västtrafiks "nya ekonomiska verklighet" i kombination med VGRs ekonomiska utmaningar skapar politiska åsiktsskillnader avseende fortsatt väg framåt och långsiktiga strategier. Stora investering</p> <p>Åtgärd: Diskussioner och dialoger på olika politiska och tjänstemannanivåer med RS, KTN och andra forum. Fortsatt hög prioritet på kommundialoger.</p> <p>Kommentar: förslag att punkten utgår. Dialoger har förts och resulterat i en större tydlighet. Ekonomin känns stabil på ett par års sikt även om sänkt självfinansieringsgrad i kombination med behov av stora investeringar behöver adresseras framöver.</p>	3 2	4 3	12 6
FR4	<p>Risk för införandet av den nya zonsstrukturen med tre zoner medför negativ effekt på intäkterna genom felbedömningar gällande prisnivå eller priselasticitet.</p> <p>Åtgärd: Diskussion har förts på olika nivåer för att få fram en lösning som förenar kundbehov, förväntade beteenden, med kraven på intäktssäkring. Medvetenhet om behov av riskbuffert eftersträvas.</p> <p>Förslag att punkten utgår. (Kvarstår underliggande men sammanhanget kommer aldrig gå att redovisa).</p>	3	4 2	12 6
FR5	<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 kostnadsutveckling i trafikavtalen, behov av depåer samt ökade krav på digitalisering, åtgärder som motverkar teknisk skuld, system som måste fasas ut med mera.</p> <p>Åtgärd: Under året har utredning av påverkansfaktorer på</p>	4 3	3	12 9

	<p>intäkter ändrats till aktiviteter och åtgärder har påbörjats. Inom området ekonomisk hållbarhet är en framgångsfaktor arbetet med helheten i trafikutveckling som givit bra avkastning i trafikavtalen. På längre sikt arbetet inom området samhällsutveckling med utveckling och anpassning av erbjudandet till kund. 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> <p>Kommentar; Camilla/Anna kontrollera åtgärder.</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> <p>Kommentar: åtgärder har gjorts, delar är på plats, allt är inte klart men både sann och konsekvens sänks så punkten utgår.</p>	3 2	4 3	12 6
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> <p>Kommentar: Risken känns på bränslesidan just nu högre än tidigare pga marknaden.</p>	3 4	3	9 12
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> <p>Kommentar: Risken är fortfarande mer komplicerad med befintliga avtal som påverkas av pandemin. Detta har påverkat i upphandlingarna de senaste åren men ur ett totalperspektiv har lägre kostnader uppstått så konsekvensen sänks och därmed utgår risken.</p>	3	3 2	9 6
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> <p>Kommentar: Risken utgår här adresseras i IR1.</p>	3	3	9
FR10	<p>Risk för brister i avtalsföljksamheten, befogenheter samt bedömning av nytta för Västtrafik. (Västtrafik har ett stort antal leverantörer.)</p>	4 3	2	8 6

	<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> <p>Kommentar: VT arbetar aktivt med frågan och har infört olika åtgärder och kontroller, totalt sett kvarstår viss problematik. Sannolikheten sänks till 3, vilket medför att risken utgår men fortsatt attention krävs.</p>			
NY	<p>Risk; Kostnadsutveckling på olika byggprojekt. Brist på kunskap hur effektiviteten ska mätas kan leda till ineffektiva byggnationer med höga kostnader som följd.</p> <p>Åtgärd; Benchmarking samt analys av kostnadskalkyler. Ökad kunskap om kostnadsdrivande delar i projekt. Ex hållplatstak av trä.</p> <p>Kommentar; Värdering av risken är svår eftersom vi behöver göra en del arbete först för att få insikt i problematiken.</p>	3	3	9
NY	<p>Risk: för bristande uthållighet i arbetet med intäktssäkring i form av påstigning fram och krav på biljettvisering pga bristande trygghet och engagemang från t.ex. förare.</p> <p>Åtgärd: Efterfråga och följa upp viseringsgraden i samtliga berörda avtal. Fortsätta stötta med kommunikation och utbildning. Fortsatt närvaro med synligt ledarskap och värddar ute i trafiken. Utveckla biljettkontrollens arbetssätt så att det blir datadrivet och insatser kan riktas dit de bäst behövs.</p>	3	4	12

Risk inom området leverans av trafik

Risk	Riskbeskrivning	Sannolikhet	Konsekvens	Risk - nivå
LR1	<p>Risk för brister i nödvändig infrastruktur för tåg.</p> <p>Åtgärd: Kontinuerlig riskbedömning och prioritering utförs. Erhållet material från Trafikverket (såsom järnvägsnätbeskrivning, 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.</p> <p>Kommentar; fått fram bättre arbetssätt och möjligheter till påverkan och dialog. Sannolikheten sänkts. Kopplar även till AR2.</p>	4 3	4	16 12
LR2	<p>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.</p> <p>Åtgärd: Västtrafik planerar och förbereder trafiken i den omfattning som det finns fordon och förare att tillgå.</p>	4 2	3	12 6

	<p>Kommunikation inriktad på gång och cykel samt resenärens individuella ansvar att hålla distansering.</p> <p>Kommentar: Läget är förändrat jmf ett år sedan. Förslag att punkten utgår.</p>			
LR3	<p>Risk för brister inom störningsinformationen.</p> <p>Åtgärd: Informationsflödet genom våra system och våra olika områden har kartlagts för att hitta utvecklingsområden. Utveckling kring trafikinformation skall syfta till en korrekt och snabb information ut mot kund. Arbetet innebär en översyn av arbetsrutiner och processer för verksamheten. Trafikinformation är definierad som ett fokusområde. Utveckling kring trafikinformation skall syfta till en korrekt och snabb information ut mot kund. Arbetet innebär en översyn av arbetsrutiner och processer för verksamheten.</p> <p>Kommentar; risken flyttas till enkelt, tryggt och inkluderande.</p>	4	3	12
LR4	<p>Risk för brister i nödvändig infrastruktur för spårvagn och buss främst inom KomFram Gbg under byggtiden av stora projekt som påverkar framkomligheten och störningskänsligheten. -samt den nyetablerade el-infrastrukturen för buss som ger en ökad störningskänslighet.</p> <p>Åtgärd: Tätt samarbete med Göteborgs Stad kring prioriteringar och nödvändig utveckling. Närhet kring platser och analys av läget genom yttretrafikledare och kundnära personal. Fokus på att kompetensutveckling sker inom området för el.</p>	3	4	12
LR5	<p>Risk för bristfällig infrastruktur kring hållplatser och vid byten. Ur tillgänglighetsperspektiv såväl som trygghets- och säkerhetsperspektiv samt leveransperspektiv.</p> <p>Åtgärd: Löpande pågår arbete kring att förbättra information och tillgänglighet på hållplatser, även tillfälliga. Arbetet bedrivs i nära samarbete med väghållare och Västfastigheter.</p> <p>Kommentar; åtgärder har gjorts även på tillfälliga hållplatser. Sannolikheten sänks till 3.</p> <p>Risken flyttas till målet enkelt, tryggt mm.</p>	4 3	3	12 9
LR6	<p>Risk för att det är för liten kapacitet i spårvagnsfordon pga fortsatt ökat resande i spårvagnstrafiken.</p> <p>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.</p> <p>Kommentar; utgår och ny riskformulering föreslås nedan.</p>	3	4	12
LR6 NY	<p>Risk: för brist i fordonstillgång av spårvagnar pga kvalitetsproblem samt försenad leverans av nya fordon vilket påverkar utbudet och kund.</p> <p>Åtgärd: Affärsledningen för spårvagn är nära och följer utsättningen av de tillgängliga fordonen, och arbetar tillsammans med GS för att få de befintliga fordonen att nå en så bra nivå som möjligt i tillgänglighet samt i prioritering mot resandet.</p> <p>Kommentar; konsekvensen är beroende av hur resandet utvecklas om återhämtning blir till 75-80% är den motsvarande 2, skulle resandet återhämta sig fortare och till högre nivåer behöver andra åtgärder ske.</p>	4	2	8

LR7	<p>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.</p> <p>Åtgärd: Riskanalyser på detaljerad nivå upprättas för att belysa förändringar ur olika perspektiv. Löpande ifrågasättande av befintliga strategier och behovsanalyser ifrågasätts.</p> <p>Kommentar: Åtgärder förslagna i LPn för de kommande åren är genomförda och mer därtill. Stora belopp har sparats. VT har inte möjligheter att genomföra ytterligare större åtgärder utan stora konsekvenser för kund. I om det sänks sannolikheten och risken utgår.</p>	3 2	3	9 6
LR8	<p>Risk att det efter det "nya normala" stabiliserar sig blir svårigheter med att återgå till tidigare servicenivå samt att arbetet utifrån kund.</p> <p>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.</p> <p>Kommentar; Fokuserade "Återfå kunderna" är åtgärd utöver det samma resonemang som LR7. Sannolikheten sänks till 2 då inga ytterligare besparingar bedöms ske i närtid.</p>	3 2	3	9 6
LR9	<p>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.</p> <p>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.</p> <p>Kommentar: Konsekvens sänks till 2 och risken utgår.</p>	3	3 2	9 6
LR10	<p>Risk att stora förseningar uppstår i olika delar av verksamheten för utvecklingsprojekt såsom nya tåg och spårvagnar, buss.</p> <p>Åtgärd: Styrgrupperna för nya spårvagnar och tåg följer leveransplaner och för dialog med leverantörer.</p> <p>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.</p>	4	2	8
LR11	<p>Risk för att brister i spårvagnarnas fordonskvalitet och brister i infrastrukturen försämrar leveransen.</p> <p>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.</p>	2 3	4 3	8 9

LR12	<p>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.</p> <p>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.</p> <p>Kommentar: Västtrafik har en väl fungerande operativ förmåga, därutöver så finns interna grupperingar som verkar tillsammans för att få till bra lösningar och vara synkade för att fler skall kunna möta i våra olika samverkansgrupperingar, med målet att vara mindre personberoende och nyttja resurserna smart. Sannolikheten minskar till 3 och därmed utgår risken.</p>	4 3	2	8 6
------	---	--------	---	--------

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> <p>Kommentar; Arbetet har gjorts på området, vilket gör att vi hanterar konsekvensen bättre. Fortsatt arbete med att säkra livscykelhantering i respektive roadmap under 2022 med målet att även sänka sannolikheten.</p>	4	3 2	12 8
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> <p>Kommentar; sänker sannolikheten, då en del jobb gjorts inom området.</p>	4 3	3	12 9
IR3	<p>Risk för sabotage och informationsförlust pga. att obehöriga</p>	3	3	9

	<p>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: Preventiva åtgärder som tekniska skydd av nät, server och klientdatorer. Avveckling av gamla och osäkra system samt testning och verifiering av system i drift.</p> <p>Åtgärder för att förstärka övervakning/upptäckt Upprätta "Security Operations Center" (SOC) för 24/7 övervakning, Kompetensutveckling, utbildning kopplat till medvetenhet, samt etablering av kompetensforum för utvecklare (säkerhet). Samarbete med regionen, kompetensutbyte och nyttjande av gemensamma tjänster.</p> <p>Kommentar: Det är korrekt att båda ovanstående faktorer finns med i riskbilden. Bedömning satt utifrån det. Under hösten kommer ytterligare arbete ske där extern part ska komma in och bedöma samt analysera VTs sårbarhet. Testerna ska ge grund för ytterligare arbete med åtgärder. Riskbedömningen får uppdateras om annan bedömning sker efter genomgången.</p> <p>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>Frågeställning: Kontrollera risken (externt och internt) att plocka ut resandefo på specifika personer CRM kontra VIX.</p> <p>Kommentar; Det är en mycket svårbedömd risk. Resehistoriken är en av de mest känsliga uppgifter vi har, både från GDPR och OSL.</p> <p>Risken är större utifrån interna "attacker" där personal hos VT söker på kunder som dom inte har ett aktivt ärende på. Den första delen att någon utifrån skulle komma åt uppgifter från så många ställen skulle innebära i praktiken att man kommer åt CRM och för det krävs både användarnamn och lösenord + två-faktor samt VPN. Detta är anledningen till att det är restriktiva vilka som får access.</p> <p>VT följer upp detta särskilt i "pentest" på webb och app som ska ske vecka 50+51 så kan vi få en värdering på det.</p> <p>Slutsats; Ingår i IR3 samt i gjord bedömning ingen ny risk upprättas.</p>			
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> <p>Kommentar; VT har idag löpande synkning av pågående initiativ vilket minskar risken för oväntade förseningar med ohanterade följd effekter. Föreslår sänkning av sannolikheten då VT fått på plats en högre grad av transparens och</p>	3 2	3 2	9 4

	gemensam planering, vilket minskar risken för stora förseningar. Även effekten av förseningar minskar då transparensen medger löpande prioriteringar. Risken utgår därmed.			
NY	Risk att lägre kvalitet på grund av bristande underhåll samt bristande operativa processer medför att verksamhetskritiska system blir instabila och tidvis otillgängliga för verksamhet och kunder. Hög grad av ny personal spär på risken Åtgärd Klassificering av system utefter påverkan på verksamhet. Tydliga överenskommelser mot driftorganisationen om tillgänglighet för system; särskilt utanför kontorstid. Förbättrad och automatiserad kvalitetssäkring. Förstärkning av rutiner för ändringshantering. Förstärkning av operativa rutiner för incidenthantering. Utbildningsinsatser för ny personal.	4	3	12
NY	Risk Avtal kring system kopplade till Trafikinformationsområdet löper ut innan vi hinner förnya systemportföljen. Systemrisk och legal risk Åtgärd Förstudiearbete för att beskriva en framtida arkitektur inom området. Start och genomförande av projekt för att realisera arkitekturen. Aktiviteter inom avtalsområdet för att säkra en övergångsperiod med befintliga leverantörer och system	4	2	8

Omvärldsrisker

Risk	Riskbeskrivning	Sannolikhet	Konsekvens	Riskenivå
R1	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. Åtgärd: Långtidsprognos med 3 års bedömningar upprättas. Utvecklingen bevakas löpande i samband med budgetarbete samt uppdrag. Kommentar: Stora förändringar genomförts på kostnadssidan vilket påverkar positivt. Viss del av resandet och intäkterna är återhämtade. Situationen är stabilare än tidigare. Satsningarna de närmaste åren avser större investeringar i fordon och depåer. Projekten löper på och inga kostnadsreducerande krav ställs.	4 3	4 3	16 9
R2	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. 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	4 3	4	16 12

	<p>uppförande mellan Västtrafik och Göteborgs Spårvägar. Fortsatt arbete med Sverigeförhandlingen bidrar till gemensamt synsätt och åtgärder.</p> <p>Kommentar: ny organisation på plats och utökad antal samarbeten. Sannolikheten sänkts.</p>			
R3	<p>Risk att trafikföretagen har svårt att finna förare med rätt utbildning och inställning. Utbudet på utbildning minskar i om 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 förhållningsätt kring hot och våld. Rådet arbetar med åtgärder så som trygghetsvårdar, kameror i och på fordon, hållplatser samt resecentrum m m.</p>	3	4	12
R4	<p>Risk för stigande energipriser. Ett högre energipris ökar trafik kostnaderna, men kan leda till ett ökat kollektivt resande. Om skattebefrielsen på biogas och biodiesel tas bort ökar kostnaderna ytterligare.</p> <p>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
R5	<p>Risk för litet antal anbud i upphandlingar kan påverka både genomförande såväl som finansiellt/fördring. Framst inom byggbranschen/fastigheter.</p> <p>Åtgärd: Pågående dialoger med branschen. Mer arbete med partnering. Medvetenhet om problematik i processen finns.</p> <p>Kommentar: Västtrafik har inte sett några oroväckande minskningar i antalet anbud. Fastighetsbranschen har fått egen punkt se ny under finansiella risker. Minskning av sannolikhet – punkten utgår.</p>	4 2	3	12 6
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</p>	2	4	12

	<p>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> <p>Kommentar: Risken utgår och sammanfattas till ny risk nedan se NY R11.</p>			
R7	<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	12
R8	<p>Risk att trafikföretagens förutsättningar påverkar deras förmåga att arbeta långsiktigt med kvalitetsförbättrande åtgärder, förarrekrytering 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> <p>Kommentar; Sannolikheten sänks, vi har inte märkt minskad aktivitet hos trafikföretagen. De har en problematisk ekonomi men har levererat på målen. Inga tendenser att de inte arbetat framåt därmed sänks även konsekvensen och punkten utgår.</p>	3 2	4 3	12 6
R9	<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 för att säkerställa. Omtankessamtal med medarbetare i riskgrupp eller anhöriga i riskgrupp.</p> <p>Kommentar; Den akuta situationen har försvunnit och även om ytterligare behov skulle blossa upp. Klarar organisationen en hög grad av distansarbete. Återgången kräver fokus och anpassningar men upplevs inte föra med sig hög risknivå. Sannolikheten sänks och punkten utgår.</p>	3 2	3	9 6
R10	<p>Risk för att otydlig gränsdragning mellan Västtrafik/kollektivtrafiknämnd/ägare gör att bolagsperspektivet inte tillvaratas.</p>	3 2	3	9

	<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> <p>Kommentar: Dialogen fungerar bra och arbete pågår i tydlig process där ev problematik identifieras och löses. Sannolikheten sänks och punkten utgår.</p>			
R11	<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 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> <p>Kommentar: Risken utgår – ny risk nedan formuleras.</p>	2	4	8
NY R11	<p>Risk för att kollektivtrafiken utsätts för extraordinära händelser. (naturkatastrofer, riktade attentat, olycka etc)</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 och myndigheter för att skapa en förmåga och robusthet att hantera uppkomna kriser. I arbetet med uppbyggnad av det civila försvaret och beredskapen pågår kontinuerligt arbete att skapa robusthet för att alltid i så stor utsträckning som möjligt kunna upprätthålla Västtrafiks verksamhet. Om den sätts ur funktion skulle det få allvarliga konsekvenser för samhället och enskilda människor. Arbetet följer den handlingsplan som säkerhetsavdelning tagit fram för perioden 2022 – 2025.</p>	2	4	8
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> <p>Kommentar: Risken utgår – ny risk ovan (R11 formuleras).</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> <p>Kommentar: den akuta fasen har mattats och risken upplevs inte längre hög i om att organisationen klarar att ställa om vid behov. Sannolikheten sänks och punkten utgår.</p>	4 2	2	8 4
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 kris hanteringsplanen samt de tre principer som Sveriges kris hantering 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
NY	<p>Risk för förseningar i driftsättning och utveckling av olika typer av system och lösningar, beroende på den globala komponentbristen av t.ex. halvledare.</p> <p>Åtgärd: Västtrafik följer detta i olika delar av verksamheten och är medveten om problematiken.</p>	4	3	12
NY	<p>Risk att nya vågor eller nya mutationer av coronaviruset medför nya restriktioner och minskat förtroende och därmed minskade intäkter för kollektivtrafiken.</p> <p>Åtgärd: Följa utvecklingen noga och ha beredskap för att snabbt kunna ställa om och arbeta med minskad trängsel, tydlig information och andra förtroendeskapande åtgärder.</p>	2	4	8
NY	<p>Risk Kollektivtrafikens målbild Koll2025 med en tillgänglig och hållbar kollektivtrafik i regionen riskerar att missas pga strömbortfall till följd av:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Eftersatt infrastruktur för eldistribution från el område 1 & 2 (Norrland) till el område 3 (Mellansverige) - Underskott av tillgänglig elkraft från el område 1 & 2 p.g.a. ökad konsumtion inom samma område 	2	4	8

	<ul style="list-style-type: none"> - Antagonistiska angrepp på infrastruktur för eldistribution (nationellt, regional & lokalt) - Importmöjligheter av el från fossila bränslen från Europa begränsas p.g.a. marknadsrörelser och-/eller politisk styrning <p>Åtgärder Kraven avseende en robust kollektivtrafik enligt de krav som är dimensionerande för beredskapsplaneringen inom ramen för civilt försvar behöver omhändertas i trafikförsörjnings-programmet. Hållbarhetsprojekt avseende lokal energilagring behöver initieras och finansieras i enlighet med själv-försörjning avseende grön energi. Arbete med Styrel (prioritering av samhällsviktiga verksamheters elbehov). Utökade strategiska samarbeten med eldistributörer i regionen avseende kravbild. Systematiskt arbete med kontinuitetshantering med fastställd riskacceptans och kommunicerad MTD och RTO.</p>			
--	--	--	--	--

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 förtroendskada 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 förtroendskada 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 förtroendskada 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 förtroendskada 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.

//