

Styrelsen	2022-12-15
Handling nr	8.1
Handläggare	Sara Frank
Daterad	2022-12-06

**Till
Styrelsen för Västtrafik AB**

Risikanalys 2023

FÖRSLAG TILL BESLUT

Med anledning av nedanstående föreslås styrelsen besluta

- att ställa sig bakom Riskanalys 2023 som innehåller övergripande risker i bolagets verksamhet,
- 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, samt
- att ge VD och Västtrafiks presidie i uppdrag att bedöma och genomföra urval av risker med påverkan på 2023 års styrelseagenda.

Skövde dag som ovan

Lars Backström

BAKGRUND

Kollektivtrafiknämnden har tagit fram ett trafikförsörjningsprogram som beslutats av regionfullmäktige och avser perioden 2021-2025. Västtrafik erhåller även ett 1- eller 2-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.

De senaste åren har omvärldsfaktorerna förändrat sig i en relativt snabb takt. Först osäkerheter och risker utifrån pandemin och nu utifrån kriget i Ukraina, ekonomisk osäkerhet med höga bränslepriser, inledande lågkonjunktur, ränte- och inflationsökning med mera. 2020 uppdaterades riskanalysen under pågående år (utifrån pandemin) men innehållet i dokumentet förändrades under året även om det summeras ihop vid ett tillfälle. Samtidigt behöver det finnas en statiskhet i processen så riskmedvetenheten grundas i både nutid och framtid.

//

Bilaga: Riskanalys Västtrafik AB 2023, daterad 2022-12-06

Rapport

Risikanalys Västtrafik AB 2023

2022-12-06

Innehållsförteckning

Inledning	3
Riskområden	3
Risker per område	4
Risk att andelen hållbara resor i Västra Götaland inte ökar	4
Risk att kollektivtrafiken inte har god geografisk tillgänglighet	5
Risk att kollektivtrafiken inte är enkel, trygg och inkluderande.....	6
Risk att kollektivtrafiken inte ger låg miljöpåverkan	7
Risk inom det finansiella området	7
Risk inom området leverans av trafik	8
Risk inom IT området	10
Omvärldsrisker.....	11
Skattning av risker	13

Inledning

Kollektivtrafiknämnden har tagit fram ett trafikförsörjningsprogram som beslutats av regionfullmäktige och avser perioden 2021-2025. Västtrafik erhåller även ett 1- eller 2-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.

De senaste åren har omvärldsfaktorerna förändrat sig i en relativt snabb takt. Först osäkerheter och risker utifrån pandemin och nu utifrån kriget i Ukraina, ekonomisk osäkerhet med höga bränslepriser, inledande lågkonjunktur, ränte- och inflationsökning med mera. 2020 uppdaterades riskanalysen under pågående år (utifrån pandemin) men innehållet i dokumentet förändrades under året även om det summeras ihop vid ett tillfälle. Samtidigt behöver det finnas en statiskhet i processen så riskmedvetenheten grundas i både nutid och framtid.

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 område

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
HR1	<p>Risk att en del av kunderna har fått andra vanor efter pandemin, vilket medför att det tar lång tid att öka marknadsandelen.</p> <p>Åtgärd: Fokusområde öka marknadsandelen som innebär att driva beteendeförändring, reducera restidskvot/restid, utveckla resmöjligheter och leverera i enlighet med kundernas förväntan. Återrapportering till styrelsen.</p>	4	3	12
HR2	<p>Risk att det blir svårt att nå de övergripande målen om samhällets infrastruktur genom att vägnät, bussfiler, depåer, pendelparkeringar, laddinfrastruktur m m inte utvecklas i den takt som Västtrafik är i behov av. Många aktörer är inblandade och har olika ansvar.</p> <p>Åtgärd: Ta fram gemensamma genomförandeplaner med kommunerna såsom Koll 2035 och Målbild Tåg 2035. Samverkan med Göteborgs Stad om depåer, laddinfrastruktur m m. Fortsatt arbete med Sverigeförhandlingen bidrar till gemensamt synsätt och åtgärder. Upprätta avsiktsförklaringar och överenskommelser mellan parter för att tydliggöra respektive parts ansvar.</p>	4	3	12
HR3	<p>Risk att nuvarande resandenivåer och ekonomiska verklighet inte skapar underlag i resande och ekonomi att utveckla trafiken utifrån mål beslutade mål. Särskild utifrån nuvarande samhällsutvecklingen och ekonomiska konjunkturen med förväntad inflation, arbetslöshet, minskade skatteintäkter mm, där prioriteringar krävs och den ekonomiska verkligheten inte ger ytterligare utrymme för satsningar. Konjunkturen kan även föra med sig en för kollektivtrafiken positiv trend som mildrar.</p> <p>Åtgärd: Fokusområdet ekonomisk hållbarhet ska skapa förutsättningar för fokusområde öka marknadsandel. Dvs att Västtrafik blir än mer effektiv i att använda medel som finns tillgängliga och säkerställer det i alla led. Ta tillvara på de möjligheter till effektivisering som finns och att utforska nya möjligheter till att utifrån kundens behov finna lösningar.</p>	4	3	12
HR4	<p>Risk för att ökning av restider, förändrade resvägar i samband med ombyggnationer, vilket påverkar enkelheten och tryggheten. Gäller samtliga trafikslag. Löpande förändringar ger också ökat behov av stabil information till kunderna.</p> <p>Åtgärd: Löpande arbete i diverse forum och processer i nära samverkan med berörda kommuner, Trafikverket m fl. Framkomlighet, samverkan.</p>	3	4	12

HR5	<p>Risk att Västtrafik sammantaget inte förmår bibehålla sin attraktivitet inom ex digitalisering, nya trafiklösningar, fordon. I en internationella värld risker bolaget att uppfattas som gammalmodigt och därmed minska i relevans. Dels pga ekonomi och prioriteringar, dels utifrån hög förändringstakt.</p> <p>Åtgärd: Ett utpekat satsningsområde är kraftsamling mobilitet som handlar om att utveckla nya mobilitetsformer och tjänster, utveckla och anpassa existerande trafik och öka innovationsförmågan. Det är en uttalad ambition att ta positionen som hela samhällets mobilitetsaktör. Exempel på projekt som drivs under 2023 är prototyptest av dynamisk trafik och pilotprojekt med elsparkcyklar.</p>	3	3	9
-----	---	---	---	---

Risk att kollektivtrafiken inte har god geografisk tillgänglighet

Risk	Riskbeskrivning	Sannolikhet	Konsekvens	Riskenivå
T1	<p>Risk för att kollektivtrafiken inte prioriteras enligt riktlinjerna inom KomFram Gbg. Beslutade principer medför att kollektivtrafik, cykel och gång samt näringslivets transporter ska prioriteras.</p> <p>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.</p>	3	4	12
T2	<p>Risk att återhämtningen av resandet sker olika i regionen vilket kan medföra åtgärder som ökar diskussionen stad kontra land.</p> <p>Åtgärd: Västtrafik arbetar med nytt arbetssätt vid trafikförändringar. Utgångspunkten är en helhet utifrån mindre geografiska områden, för att kunna anpassa lösningar och trafik utifrån de olika förutsättningarna som finns i regionen med hänsyn tagen till nya vanor och resbehov. Bland annat sker en översyn av närtrafiken i syfte att se utvecklingsmöjligheter. Arbetssättet med upphandlingar fortsätter utvecklas, där dialog med kommunen i tidigt skede är en viktig del.</p>	3	3	9
T3	<p>Risk för att dialogen med kommuner och delar av regionen kring förändringar brister. 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. Även risk för ett förväntningsgap mellan kommuner och Västtrafik med olika målbilder och tuffa ekonomiska förutsättningar.</p> <p>Åtgärd: Finns ett strukturerat arbete för att löpande föra dialog med kommunerna och regionen. Pågår gemensamt utvecklingsarbete med kommunerna, regionen, Länsstyrelsen och Västtrafik för att bättre knyta samman samhällsplanering och kollektivtrafik. Nytt arbetssätt inom trafikplanering med större fokus på helhet och utifrån geografiska team.</p>	3	3	9

Risk att kollektivtrafiken inte är enkel, trygg och inkluderande

Risk	Riskbeskrivning	Sannolikhet	Konsekvens	Riskenivå
E1	Risk för brister inom störningsinformationen. Åtgärd: Informationsflödet genom berörda system och områden har kartlagts för att hitta utvecklingsområden. Brister har noterats och kräver utveckling. Utveckling som krävs i området prioriteras utifrån Programmet Framtidens Trafikinformation. Programmet syftar till att ta hand om brister och säkra bra och rätt utveckling framåt. Arbetet innebär en översyn av arbetsrutiner, system och processer.	4	3	12
E2	Risk att Västtrafik inte har tillräckligt goda kundmöten och därmed inte uppfyller kundlöftet. Åtgärd: Förbättra förutsättningarna för kommunikation med kundnära personal. I dialog med trafikföretagen förbättra arbetsmiljö och öka tryggheten för medarbetarna samt fortsatt fokus på samarbeten utifrån förarbrist.	4	3	12
E3	Risk för att inte nå målen i Strategin för en kollektivtrafik på jämlika villkor. Åtgärd: En handlingsplan för kollektivtrafik på jämlika villkor är fastställd och arbete pågår för att genomföra åtgärderna. Hösten 2022 startar "Aktiv involvering" ett forum för samverkan med funktionshinderorganisationer och ge en tydlig gemensam "ingång" för frågor som är angelägna ur funktionshinderperspektiv. Tillgänglighetsnummer till KS infört och utfall följs upp.	3	3	9
E4	Risk att inte leva upp till Barnkonventionen 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. Arbete med riktlinjer för social hänsyn i trafiken pågår. Försök pågår att utbilda förare i bemötande av människor i utanförskap.	3	3	9
E5	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 bistånd med närvaro på hållplatser och resecentrum. Hårdnande ekonomiskt klimat medför även risk för fler konfliktytor samt personer i utanförskap. Även samhällsklimatets utveckling i stort inkluderat, risker med släckning av belysning, minskat underhåll på grund av besparingskrav etc. 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.	3	3	9
E6	Risk för bristfällig infrastruktur kring hållplatser och vid byten. Ur tillgänglighetsperspektiv såväl som trygghets- och	3	3	9

	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.			
--	---	--	--	--

Risk att kollektivtrafiken inte ger låg miljöpåverkan

Risk	Riskbeskrivning	Sannolikhet	Konsekvens	Riskenivå
M1	Risk att inte uppnå miljömålen då målen är satta som utsläpp per personkilometer. Ett lägre resande innebär att antalet utförda personkilometrar lägre, 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 kompletteras med uppföljning av totala utsläpp och utförda kilometer för att följa att de planerade åtgärderna ger förväntade effekter om än inte per personkilometer, men i totala utsläpp räknat eller i utsläpp per fordonskilometer.	3	4	12
M2	Risk att inte uppnå miljömålen på grund av stora osäkerheter på energimarknaden gällande tillgång, pris och klimatprestanda. Åtgärd: Kommer utreda framtida energislag och dess risker samt möjligheter. Västtrafik har tagit fram reduceringsplaner och processer för att arbeta med åtgärder i trafiken vid händelse av bristande energitillgång. Västtrafik följer marknaden inkl priser och för samtal med branschen.	3	3	9

Risk inom det finansiella området

Risk	Riskbeskrivning	Sannolikhet	Konsekvens	Riskenivå
F1	Risk för kostnadsökning 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 alternativa prognoser har använts vid behov. Byte av drivmedel sker för att minska konsekvenser. Aktiv dialog sker med övriga Trafikhuvudmän, trafikföretag, indexråd mm.	4	4	16
F2	Risk för bristande uthållighet i arbetet med betalningsviljan. 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 arbets sätt så att det blir datadrivet och insatser kan riktas dit de bäst behövs och med stöd av bättre tekniska verktyg.	3	4	12
F3	Risk att inte uppnå det övergripande ekonomiska målet "ett utfall i balans med budget". Återhämtning av intäkterna har skett men nu har risken ökat på kostnadsidan främst vad avser trafik kostnader men inflation och fördyringar inom fler områden. Fortsatt svårt med bedömningar både vad avser intäkter (utifrån resandet) såväl som kostnader.	4	3	12

	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 förutbedöms uppstå, behov av nya målnivåer samt prioriteringar som krävs.			
F4	Risk för kostnadsutveckling på olika byggprojekt. Priser ökar och tidplaner förskjuts med fördyringar som följd. Den negativa kostnadsutvecklingen och svårigheter generellt sett. Åtgärd; Benchmarking samt analys av kostnadskalkyler. Ökad kunskap om kostnadsdrivande delar i projekt. Ex hållplatstak av trä. Upprättande och uppföljning av långsiktiga planer inklusive prognoser. Ytterligare prioriteringar av objekt kan bli nödvändiga.	3	3	9
F5	Risk för ökade kostnader främst avseende trafikavtal, upphandlingar, fler överprövningar etc. utifrån en lågkonjunktur och att historiska affärsmodeller inte längre fungerar på grund av en rörlig omvärld. Åtgärd: Västtrafik upprättar sedvanliga prognoser på kort och lång sikt. Västtrafik följer löpande informationen runt om i Sverige såväl som internationellt och arbetar även nära trafikföretagen för att tidigt se eventuella problemområden och för att bibehålla partnerskapet.	3	3	9
F6	Risk för att förändrade kundbeteenden, liksom förändrade normer i samhället, leder till fuskåkning. Åtgärd: Arbetet med att införa och upprätthålla påstigning fram och krav på att visa biljett, i all trafik utom spårvagn och stombuss, fortsätter 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 mest på den trafik som fortsatt måste ha påstigning i alla dörrar.	2	4	8

Risk inom området leverans av trafik

Risk	Riskbeskrivning	Sannolikhet	Konsekvens	Risk nivå
L1	Risk för brister i nödvändig infrastruktur för tåg. 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.	3	4	12
L2	Risk för brister i nödvändig infrastruktur för spårvagn och buss främst inom Göteborg under byggtiden av stora projekt som påverkar framkomligheten och störningskänsligheten. Gäller även depåer och utmaningar med placering av dem kopplat till dels behov men även marktillgång. Åtgärd: Tätt samarbete med Göteborgs Stad prioriteringar och nödvändig utveckling. Närhet kring platser, analys av läget genom yttrefrikledare och kundnära personal.	3	4	12
L3	Risk för att brister i äldre spårvagnarnas fordonskvalitet och	3	3	9

	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.			
L4	Risk att det uppstår olika frågeställningar utifrån båttrafikens många upphandlingar och förändringar (elektrifiering, fordon, linjedragning mm) som ska ske de kommande åren. Förväntningarna varierar och det finns inte tydliga strategier och planer för utvecklingen för båttrafiken. Dialogansvar är också otydligt. Åtgärd: Riskanalys görs inom ramen för förstudier inför upphandling. Dialog med kommuner, nätägare och eventuellt andra intressenter inför upphandling.	3	3	9
L5	Risk att för att brister i tågflottan för Kinnekullebanan försämrar leveransen och minskar utbudet. Inkluderat i risken för att nödvändiga investeringar i infrastrukturen inte genomförs. Åtgärd: Säkerställa att kompetens finns tillgänglig för planerat underhåll. Proaktivt arbeta för att finna och synliggöra gemensamma brister i fordonen samt planera in åtgärder.	3	3	9
L6	Risk att brister i fordonskvalitet med avseende på skydd mot cyberrisker försämrar trafikleveransen. Åtgärd: Genomföra och löpande följa upp tester av fordon med avseende på cybersäkerhet, uppdatering och uppföljning av kravställning mot fordonsleverantörer. Förtydligande av rutiner till trafikföretagen. Genomgång och uppdatering av rutiner för livscykelhantering.	3	3	9
L7	Risk: för brist i fordonstillgång av spårvagnar pga kvalitetsproblem samt försenad leverans av nya fordon vilket påverkar utbudet och kund. 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.	4	2	8
L8	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, kvarstår ett minskat resande minskar också konsekvenserna. Extra tåg hyrs in. Leverans av bussar i kommande etableringar utgör en risk med högre konsekvens, men planer finns utarbetade för att omhänderta den risken.	4	2	8
L9	Risk att leveransen påverkas utifrån tillgång till drivmedel och prisbild för drivmedel, inte minst för gas. Svårt att få fasta priser och stabila leverantörer för gas i samband med nya avtal. Även på längre sikt utifrån lägre vilja att få till investeringar i nödvändig infrastruktur.	4	2	8

	Åtgärd: Västtrafik har upprättat reduceringsplaner för att på kort sikt lösa nödvändigt behov om problem uppstår. Ändrade drivmedel i pågående etableringar för att minimera riskerna för gas.			
--	---	--	--	--

Risk inom IT området

Risk	Riskbeskrivning	Sannolikhet	Konsekvens	Riskenivå
IR1	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 ökar risken. Åtgärd Klassificering av system utifrån påverkan på verksamhet. Tydliga överenskommelser mot driftorganisationen om tillgänglighet för system. Förbättrad och automatiserad kvalitetssäkring. Förstärkning av rutiner för ändringshantering. Förstärkning av operativa rutiner för incidenthantering. Utbildningsinsatser för ny personal.	4	3	12
IR2	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. 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.	3	3	9
IR3	Risk för sabotage och informationsförlust pga. att obehöriga kommer åt Västtrafiks nätverk (t ex butiker). Cyberhot rent generellt ökar i samhällsutvecklingen, mer hemarbete och nu även krigshot. 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. 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.	3	3	9
IR4	Risk System kopplade till biljettvisering och försäljning ombord och hos försäljningsombud riskerar att avtal löper ut samt att system når slutet på sin tekniska livslängd innan systemportföljen hinner förnyas. Åtgärd Förstudiearbete för att beskriva en framtida arkitektur inom området. Start och genomförande av program, inklusive upphandling, för att realisera arkitekturen. Aktiviteter inom avtalsområdet för att säkra en övergångsperiod med befintliga leverantörer och system. Återrapporteras om aktuellt till styrelse i samband med årlig uppföljning av upphandlingsplanen.	3	3	9

IR 5	<p>Risk: Västtrafik är starkt beroende av IT och förväntan på tillgänglighet har ökat. Avbrott i den digitala leveransen medför minskad förmåga att leverera kollektivtrafik, att leva upp till uppdraget i civilt försvar, att skapa trygghet för resenärerna, att säkra intäkter via biljettförsäljning mm.</p> <p>Åtgärd: Säkerställa kontinuitetskrav för kritiska system/IT-leveranser utifrån kostnads-nyttoanalys och definiera behovsnivå för att säkerställa rätt kapacitet för rätt område.</p>	3	3	9
IR6	<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	2	8

Omvärldsrisker

Risk	Riskbeskrivning	Sannolikhet	Konsekvens	Riskenivå
R1	<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>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	4	16
R2	<p>Risk att trafikföretagen har svårt att finna förare. 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 kvalite Västtrafik behöver för att nå målen för alla trafikslag. Risk att inte kunna utföra all trafik.</p> <p>Åtgärd: Västtrafik för en kontinuerlig dialog med trafikföretagen. Vi kartlägger, följer upp utvecklingen i branschen och stöttar partners. 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. Samverkan med Svensk kollektivtrafik. Västtrafik ser även över hur vi i vår roll kan förbättra för vår kundnära personal utifrån deras arbetsmiljö.</p>	3	4	12
R3	<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</p>	4	3	12

	strategiska men även lokala aktörer och baserat på ett resenärsperspektiv. Trygghetsskapande åtgärder med bl a samverkan i hela regionen, men även trygghetskameror i och på fordonen, hållplatser samt resecentrum.			
R4	Risk för förseningar i driftsättning och utveckling av olika typer av system och lösningar, inklusive trafiketableringar och leverans av uppdrag inom civilt försvar beroende på den globala komponentbristen av t.ex. halvledare. Åtgärd: Västtrafik följer detta i olika delar av verksamheten och är medveten om problematiken. På IT-området förlängs planeringshorisonten och möjlighet till viss lagerhållning ses över.	4	3	12
R5	Risk att det uppstår svårigheter med kompetensförsörjning (både vad avser anställda såväl som spetskompetens konsulter.) Risken inkluderar även lönenivåer samt kostnadsutveckling (takpriser). Åtgärd: Bredda verktygen för rekrytering tex mot mer aktiv rekrytering av seniora roller. Utreder om det är möjligt att i konsultförmedlingsavtalet anpassa de avtalade takpriserna för ett urval av kritiska roller. Inom IT har ett talangprogram startats.	3	3	9
R6	Risk för att kollektivtrafiken utsätts för extraordinära händelser. (naturkatastrofer, riktade attentat, olycka, pandemi etc) 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.	2	4	8
R7	Risk Kollektivtrafikens målbild KOLL 2035 med en tillgänglig och hållbar kollektivtrafik i regionen riskerar att missas pga strömbortfall till följd av: <ul style="list-style-type: none"> - Eftersatt infrastruktur för eldistribution från el område 1 & 2 (Norrländ) till el område 3 (Mellansverige) - Underskott av tillgänglig elkraft från el område 1 & 2 p.g.a. ökad konsumtion inom samma område - 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 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. Arbeta med Styrel	2	4	8

	(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.			
--	--	--	--	--

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.

//