

<b>Styrelsen</b>	<b>2021-12-17</b>
<b>Handling nr</b>	<b>8.1</b>
<b>Handläggare</b>	<b>Sara Frank</b>
<b>Daterad</b>	<b>2021-11-25</b>

**Till  
Styrelsen för Västtrafik AB**

## **Risikanalys 2022**

### **FÖRSLAG TILL BESLUT**

Med anledning av nedanstående föreslås styrelsen besluta

- att ställa sig bakom Riskanalys 2022 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 2022 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 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.

//

*Bilaga: Riskanalys Västtrafik AB 2022, daterad 2021-11-25*

# Rapport

Risicanalys Västtrafik AB 2022

2021-11-25

## 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. ....	6
Risk inom det finansiella området .....	7
Risk inom området leverans av trafik .....	8
Risk inom IT området .....	9
Omvärldsrisker.....	10
Skattning av risker .....	12

## 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
HR1	<b>Risk</b> att kunderna har fått ett annat perspektiv på trängsel och trygghet efter pandemin. Det kan upplevas tryggare att resa på annat vis. <b>Åtgärd:</b> 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.	3	4	12
HR2	<b>Risk</b> 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. <b>Åtgärd:</b> 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.	3	4	12

### Risk att kollektivtrafiken inte har god geografisk tillgänglighet.

Risk	Riskbeskrivning	Sannolikhet	Konsekvens	Riskenivå
T1	<b>Risk</b> för att kollektivtrafiken inte prioriteras enligt riktlinjerna inom KomFram Gbg. Beslutade principer medför att kollektivtrafik, cykel och gång samt näringslivets transporter ska prioriteras. <b>Åtgärd:</b> 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.	3	4	12
T2	<b>Risk</b> 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.	3	3	9

	<p><b>Åtgärd:</b> Västtrafik har påbörjat arbetet med att införa nytt arbets sätt 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. Inriktningen i trafikplanearbetet 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. Arbets sättet med upphandlingar fortsätter utvecklas, där dialog med kommunen i tidigt skede är en viktig del.</p>			
T3	<p><b>Risk</b> 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.</p> <p><b>Åtgärd:</b> 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	3	9

## Risk att kollektivtrafiken inte är enkel, trygg och inkluderande.

Risk	Riskbeskrivning	Sannolikhet	Konsekvens	Riskenivå
E1	<p><b>Risk</b> 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><b>Åtgärd:</b> För att bygga en pålitlig leverans krävs effektiva informationsflöden till kund, liksom en förmåga att ställa om trafiken. Målbildsarbete med avsikt att säkerställa rätt information till kunderna genom relevanta system. Utveckla individanpassad relevant information direkt till berörda kunder.</p>	3	4	12
E2	<p><b>Risk</b> för brister inom störningsinformationen.</p> <p><b>Åtgärd:</b> 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.</p>	4	3	12
E3	<p><b>Risk</b> för att inte nå målen i Strategin för en kollektivtrafik på jämlika villkor.</p> <p><b>Åtgärd:</b> En handlingsplan för kollektivtrafik på jämlika villkor är fastställd och det pågår ett arbete för Västtrafik att genomföra åtgärderna.</p>	4	3	12

E4	<b>Risk</b> 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. <b>Åtgärd:</b> 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
E5	<b>Risk</b> att Västtrafik inte har tillräckligt goda kundmöten och därmed inte uppfyller kundlöftet, särskilt med avseende på trygghet. <b>Åtgärd:</b> 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
E6	<b>Risk</b> att trygghetsmålet ej uppnås då samverkan krävs mellan flera parter med olika ansvarsområden (partnerföretag, kommuner, polis m fl) 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. <b>Åtgärd:</b> 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
E7	<b>Risk</b> för bristfällig infrastruktur kring hållplatser och vid byten. Ur tillgänglighetsperspektiv såväl som trygghets- och säkerhetsperspektiv samt leveransperspektiv. <b>Åtgärd:</b> Löpande pågår arbete kring att förbättra information och tillgänglighet på hållplatser, även tillfälliga. Arbetet bedrivs i nära samarbete med väghållare och Västfastigheter.	3	3	9

## Risk att kollektivtrafiken inte ger låg miljöpåverkan.

Risk	Riskbeskrivning	Sannolikhet	Konsekvens	Riskenivå
M1	<b>Risk att inte uppnå</b> 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. <b>Åtgärd:</b> 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.	3	4	12



## Risk inom det finansiella området

Risk	Riskbeskrivning	Sannolikhet	Konsekvens	Riskenivå
F1	<p><b>Risk</b> att inte uppnå det övergripande ekonomiska målet "ett utfall i balans med budget". Risken är gällande även kommande år och en långsiktig minskning av resande och intäkter som kan föra med sig en "ny ekonomisk verklighet".</p> <p><b>Åtgärd:</b> 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.</p>	4	3	12
F2	<p><b>Risk</b> för att förändrade kundbeteenden, liksom förändrade normer i samhället, leder till ökande fuskåkning. En ny norm har etablerat sig för både förare och resenärer med minskade intäkter som följd.</p> <p><b>Åtgärd:</b> 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.</p>	3	4	12
F3	<p><b>Risk</b> för avvikelser på grund av indexutfall under året.</p> <p><b>Åtgärd:</b> Uppföljning och rapportering sker månadsvis. Där används Konjunkturinstitutets prognoser. Där inga prognoser finns används enkla beräkningsmodeller för transparens.</p>	4	3	12
F4	<p><b>Risk</b> 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><b>Åtgärd:</b> Efterfråga och följa upp viseringsgraden i samtliga berörda avtal. Fortsätta stötta med kommunikation och utbildning. Fortsatt närvaro med synligt ledarskap och värdar ute i trafiken. Utveckla biljettkontrollens arbetsätt så att det blir datadrivet och insatser kan riktas dit de bäst behövs.</p>	3	4	12
F5	<p><b>Risk</b> 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. Den finns även på kostnadssidan med inköp nya tåg, nya spårvagnar, 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><b>Åtgärd:</b> Under året har utredning av påverkansfaktorer på 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</p>	3	3	9

	av erbjudande till kund. Återrapportering till styrelsen sker regelbundet.			
F6	<b>Risk;</b> Kostnadsutveckling på olika byggprojekt. Brist på kunskap hur effektiviteten ska mätas kan leda till ineffektiva byggnationer med höga kostnader som följd. <b>Åtgärd;</b> Benchmarking samt analys av kostnadskalkyler. Ökad kunskap om kostnadsdrivande delar i projekt. Ex hållplatstak av trä.	3	3	9

## Risk inom området leverans av trafik

Risk	Riskbeskrivning	Sannolikhet	Konsekvens	Risk nivå
L1	<b>Risk</b> för brister i nödvändig infrastruktur för tåg. <b>Åtgärd:</b> 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.	3	4	12
L2	<b>Risk</b> för brister i nödvändig infrastruktur för spårvagn och buss främst inom Göteborg under byggtiden av stora projekt som påverkar framkomligheten och störningskänsligheten. <b>Åtgärd:</b> Tätt samarbete med Göteborgs Stad prioriteringar och nödvändig utveckling. Närhet kring platser, analys av läget genom yttretrafikledare och kundnära personal.	3	4	12
L3	<b>Risk</b> för att brister i spårvagnarnas fordonskvalitet och brister i infrastrukturen försämrar leveransen. <b>Åtgärd:</b> 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.	3	3	9
L4	<b>Risk:</b> för brist i fordonstillgång av spårvagnar pga kvalitetsproblem samt försenad leverans av nya fordon vilket påverkar utbudet och kund. <b>Åtgärd:</b> 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
L5	<b>Risk</b> att stora förseningar uppstår i olika delar av verksamheten för utvecklingsprojekt såsom nya tåg och spårvagnar, buss. <b>Åtgärd:</b> 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 risk med högre konsekvens, men planer finns utarbetade för att omhänderta den risken.	4	2	8

## Risk inom IT området

Risk	Riskbeskrivning	Sannolikhet	Konsekvens	Riskenivå
IR1	<p><b>Risk</b> 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.</p> <p><b>Åtgärd</b> 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.</p>	4	3	12
IR2	<p><b>Risk</b> 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><b>Åtgärd:</b> 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>	3	3	9
IR3	<p><b>Risk</b> 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><b>Åtgärd:</b> 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.</p>	3	3	9
IR4	<p><b>Risk</b> 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><b>Åtgärd:</b> Tillsammans med verksamheten skapa en aktiv livscykelhantering och systemkartläggning. Beakta möjligheten att använda befintliga system vid nya verksamhetsbehov.</p>	4	2	8

IR5	<p><b>Risk</b> Avtal kring system kopplade till Trafikinformationsområdet löper ut innan vi hinner förnya systemportföljen. Systemrisk och legal risk</p> <p><b>Åtgärd</b> 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.</p>	4	2	8
-----	--	---	---	---

## Omvärldsrisker

Risk	Riskbeskrivning	Sannolikhet	Konsekvens	Riskenivå
R1	<p><b>Risk</b> 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><b>Åtgärd:</b> 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
R2	<p><b>Risk</b> 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><b>Åtgärd:</b> 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
R3	<p><b>Risk</b> för att den upplevda tryggheten i samhället minskar och får en negativ påverkan på Västtrafiks förmåga att uppfylla uppdrag och mål.</p> <p><b>Åtgärd:</b> Situationsanpassad brottsprevention i samverkan med strategiska men även lokala aktörer och baserat på ett resenärsperspektiv. Trygghetsskapande åtgärder med bl a trygghetsvärdar inom kollektivtrafiken i hela regionen, men även med utbyggnad av trygghetskameror i och på fordonen, hållplatser samt resecentrum.</p>	4	3	12
R4	<p><b>Risk</b> för förseningar i driftsättning och utveckling av olika typer av system och lösningar, beroende på den globala komponentbristen av t ex halvledare.</p> <p><b>Åtgärd:</b> Västtrafik följer detta i olika delar av verksamheten och är medveten om problematiken.</p>	4	3	12

R5	<p><b>Risk</b> 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><b>Åtgärd:</b> Långtidsprognos med 3 års bedömningar upprättas. Utvecklingen bevakas löpande i samband med budgetarbete samt uppdrag.</p>	3	3	9
R6	<p><b>Risk</b> för att kollektivtrafiken utsätts för extraordinära händelser. (naturkatastrofer, riktade attentat, olycka etc)</p> <p><b>Åtgärd:</b> 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
R7	<p><b>Risk</b> för pandemi vilket medför olika typer av restriktioner och förändringar i samhället som påverkar Västtrafiks förmåga att uppfylla uppdrag och mål.</p> <p><b>Åtgärd:</b> 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 kollektivtrafiknämnden och ägare avseende planerade mål.</p>	2	4	8
R8	<p><b>Risk</b> att nya vågor eller nya mutationer av coronaviruset medför nya restriktioner och minskat förtroende och därmed minskade intäkter för kollektivtrafiken.</p> <p><b>Åtgärd:</b> 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
R9	<p><b>Risk</b> 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"> <li>- Eftersatt infrastruktur för eldistribution från el område 1 &amp; 2 (Norrland) till el område 3 (Mellansverige)</li> <li>- Underskott av tillgänglig elkraft från el område 1 &amp; 2 p.g.a. ökad konsumtion inom samma område</li> <li>- Antagonistiska angrepp på infrastruktur för eldistribution (nationellt, regional &amp; lokalt)</li> </ul>	2	4	8

	<p>- Importmöjligheter av el från fossila bränslen från Europa begränsas p.g.a. marknadsrörelser och-/eller politisk styrning</p> <p><b>Åtgärder</b> 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 verksamheter elbehov). Utökade strategiska samarbeten med eldistributörer i regionen avseende kravbild. Systematiskt arbete med kontinuitetshantering med fastställt 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
<b>Sannolik (4)</b>	Det är mycket troligt att risken inträffar.	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Händelsen förväntas inträffa.</li> <li>➤ Händelsen kan inträffa när som helst.</li> </ul>
<b>Möjlig (3)</b>	Det är troligt att risken inträffar.	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Händelsen kommer troligen att inträffa under de flesta förhållanden.</li> <li>➤ Kan förväntas inträffa åtminstone under den kommande 12-månadersperioden.</li> </ul>
<b>Mindre sannolikt (2)</b>	Risken inträffar men det är inte troligt.	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Händelsen skulle kunna inträffa vid enstaka tillfällen.</li> <li>➤ Kan inträffa under de kommande 3-5 åren.</li> </ul>
<b>Osannolik (1)</b>	Risken kan praktiskt taget inte inträffa.	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Händelsen skulle endast kunna inträffa under särskilda förhållanden.</li> <li>➤ Händelsen har aldrig inträffat förr eller det finns endast enstaka kända fall av händelsen.</li> </ul>

Konsekvensen av att en risk inträffar kategoriseras i fyra nivåer:

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

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.

//