

Styrelsen	2025-12-16
Handling nr	9.1
Handläggare	Sara Frank
Daterad	2025-12-05
Reviderad	

**Till
Styrelsen för Västtrafik AB**

Risikanalys 2026

FÖRSLAG TILL BESLUT

Med anledning av nedanstående förslås styrelsen besluta

- att föregående års uppföljning av intern kontrollplan inte föranleder några ändringar i föreslagen risikanalys,
- att ställa sig bakom Riskanalys 2026 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 2026 års styrelseagenda

Skövde dag som ovan

Lars Backström

Rapport

Risikanalys Västtrafik AB 2026

2025-12-16

Innehållsförteckning

Inledning	3
Riskområden	3
Risker per område	3
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	5
Risk att kollektivtrafiken inte ger låg miljöpåverkan	5
Risk inom det finansiella området	6
Risk inom området leverans av trafik	6
Risk inom IT området	8
Omvärldsrisker	8
Skattning av risker	9
Bilaga 1	11

Inledning

Infrastruktur- och kollektivtrafiknämnden har tagit fram ett trafikförsörjningsprogram som beslutats av regionfullmäktige och avser perioden 2026–2029. Västtrafik erhåller även målsättningar i och med regionfullmäktiges budget samt ett 2-årigt uppdrag från infrastruktur- och kollektivtrafiknämnden. Programmet, budgeten och uppdraget har sedan i sin tur, tillsammans med andra strategiska dokument, styrt innehållet i Västtrafiks affärsplan. Nedanstående riskområden och risker är identifierade och påverkan är värderad i förhållande till Västtrafiks förmåga att uppnå dessa styrdokuments olika målsättningar.

Detta är Västtrafiks samlade övergripande riskanalys som beslutas av styrelsen. Västtrafiks organisation gör riskanalyser inom olika områden, projekt och vid händelser löpande utifrån behov.

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

I den slutliga versionen som styrelsen beslutar presenteras de risker som utifrån en sannolikhet och konsekvensbedömning erhåller riskpoäng 12 och 16 enligt definition i Västtrafiks spelregel för riskanalyser (VT S 031 Riskhantering). Det är dessa som styrelsen löpande under året följer. För definition och metod se utdrag ur spelregeln i slutet av detta dokument. Kortfattad beskrivning av åtgärder är framtagna 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	Risk att inte nå det övergripande målet ”ökad andel hållbara resor” och att resandet stagnerar. Åtgärd: Verka för finansiering och verkställande av kritiska infrastruktursatsningar/projekt såsom Allélänken och Metrobuss genom gemensamma handlingsplaner för att nå Koll2035. Kontinuerligt planera och genomföra den långsiktiga trafikplanen 2027–2031 till ett värde av ca 390 mnkr och samtidigt fortsätta att, i synnerhet tillsammans med Göteborgs Stad, verka för att öka framkomlighet. Fortsätta påverkansarbetet på lokal nivå i frågor om stads- och arbetsplatsutveckling men även nationellt i t ex reducerat förmånsvärde för periodkort.	4	4	16
HR4	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 behövs en väl utbyggd intern som extern organisation kring detta område. Tät dialog och samverkan kring förutsättningar tillsammans med trafikföretag. Intern organisation kan bli skarpare med tydligare eskaleringsvägar. Regelbunden rapportering till styrelsen runt problematik.	4	4	16
HR3	Risk för att ökning av restider och förändrade resvägar i samband med större ombyggnationer och/eller infrastrukturprojekt påverkar enkelheten och tryggheten. Gäller samtliga trafikslag. Löpande förändringar ger också ökat behov av stabil information till kunderna. Åtgärd: Löpande arbete i diverse forum och processer i nära samverkan med berörda kommuner, Trafikverket m fl.	4	3	12
HR5	Risk för bristfällig infrastruktur kring hållplatser och vid byten ur såväl tillgänglighetsperspektiv som trygghets- och säkerhetsperspektiv samt leveransperspektiv. Bytespunkter i Göteborgsområdet är särskilt angeläget utifrån behov av fler byten. Åtgärd: Löpande pågår arbete kring att förbättra information och tillgänglighet på hållplatser, även tillfälliga. Arbetet bedrivs i nära samarbete med väghållare och Fastighet, stöd och service. Intensifierat arbete med Göteborgs Stad kring utpekade bytespunkter. Riktlinjer för hållplatser finns framtaget och implementeras.	4	3	12
HR6	Risk att genomförandet av målbild Koll2035 krockar med människors upplevelse av vad som är enkelt, tryggt och en attraktiv kollektivtrafik. Målbilden innebär fler byten som resenärerna inte önskar men som är nödvändiga. Dessutom bygger den på en del bytesplatser som upplevs otrygga och skulle behöva åtgärdas. Åtgärd: Nära samverkan med Göteborgs Stad för tryggare bytespunkter, anpassad trafikplanering samt kommunikationsinsatser.	4	3	12

Risk att kollektivtrafiken inte har god geografisk tillgänglighet

Risk	Riskbeskrivning	Sannolikhet	Konsekvens	Riskenivå
E/T	Ingen risk med bedömning 16 eller 12 finns identifierad inom riskområdet.			

Risk att kollektivtrafiken inte är enkel, trygg och inkluderande

Risk	Riskbeskrivning	Sannolikhet	Konsekvens	Riskenivå
E1	Risk för diskriminering av personer med funktionsnedsättningar, barn och äldre. Åtgärd: För riktlinjer avseende resa med och stiga på/av fordon, med fokus på äldre, barn och personer med funktionsnedsättningar och riktlinjer för hållplatser pågår implementering. Handlingsplan för strategisk plan för en kollektivtrafik på jämlika villkor är under framtagande. Arbete med att ta fram riktlinjer för reseplanering, biljettköp och information till kunder och allmänhet har påbörjats. Västtrafik samverkar i forumet "Aktiv involvering" med olika funktionshinderorganisationer.	4	3	12
E2	Risk för försämrad punktlighet på grund av utmaningar och problem med framkomlighet i större städer vilket försämrar kollektivtrafikens konkurrenskraft. Det för med sig en risk för att kundernas nöjdhet med tidhållning och punktlighet fortsätter att försämrats. Åtgärd: Fortsatt arbete med alltmer relevant störningsinformation i existerande kanaler, med rätt relevans och geografi. Verka för att öka förståelsen för vikten av framkomlighet och ta fram konkreta exempel där behoven och problemen är som störst samt att ta fram förslag på lösningar. Agera i forum som Stadstrafikforum och i andra samverkansforum med kommuner och Trafikverket.	4	3	12
E3	Risk för stress, irritation och missnöje kring den nya järnvägsstationen i Västlänken etapp 1. Det är ett stort område runt stationen med flera externa hållplatslägen som resenärer behöver hitta till för anslutande resor. Avstånden i sig kan skapa stress och irritation inte minst vid hänvisning till ersättningstrafik för tåg. Resenärer kommer behöva guidning för att hitta rätt. Aktörerna i Västlänksprojektet har svårt att enas om vilken skyltning och information som ska prioriteras. Kollektivtrafikresenärernas behov av tydlig skyltning för att hitta rätt, riskerar att utebli. Åtgärd: Nära samverkan på alla nivåer med parterna i Västlänkenprojektet för att säkerställa tydlig skyltning för tågresenärer och övriga kollektivtrafikresenärer.	3	4	12

Risk att kollektivtrafiken inte ger låg miljöpåverkan

Risk	Riskbeskrivning	Sannolikhet	Konsekvens	Riskenivå
E/T	Ingen risk med bedömning 16 eller 12 finns identifierad inom riskområdet.			

Risk inom det finansiella området

Risk	Riskbeskrivning	Sannolikhet	Konsekvens	Riskenivå
F1	Risk att stora projekt (t ex fastighetsprojekt) blir försenade med bl a ökade kostnader som följd. Åtgärd: Samtliga projekt arbetar för och bevakar att projekten drivs effektivt. Prioriteringar och justeringar i ambitionsnivå krävs för att hålla budgetar. Arbete med regional standard för bussdepåer pågår.	3	3	9

Risk inom området leverans av trafik

Risk	Riskbeskrivning	Sannolikhet	Konsekvens	Riskenivå
L1	Risk för brister i nödvändig infrastruktur för spårvagn och buss främst inom Göteborg. Gäller även depåer och utmaningar med placering av dem kopplat till dels behov men även marktillgång. Åtgärd: Tätt samarbete med Göteborgs Stads prioriteringar och nödvändig utveckling. Depåstrategier buss och spårvagn är under framtagning. Krav på underhållsplaner av banan för att säkerställa långsiktighet.	3	4	12
L2	Risk att trafikföretagen har svårt att finna förare och andra yrkesgrupper. Yrket är inte tillräckligt attraktivt för att attrahera nya förare samt behålla befintliga förare. Medelåldern är dessutom hög och många pensionsavgångar är att vänta de närmaste åren. Det finns även risker med att arbetsmiljön upplevs negativ samt att den upplevda tryggheten för förare minskar, liksom attraktiviteten till yrket i och med det. Detta påverkar förutsättningar att bedriva verksamheten med de resmöjligheter och den kvalitet Västtrafik behöver för att nå målen för alla trafikslag. Risk att inte kunna utföra all trafik. Åtgärd: Västtrafik arbetar i tät och långsiktig samverkan med trafikföretagen och branschen både i syfte att kunna attrahera fler till branschen och för att behålla arbetskraften. I samverkan med trafikföretag, förare och fackliga representanter görs aktiviteter för att förbättra förarens arbetsmiljö och förutsättningar. En långsiktig nationell handlingsplan tas fram genom samverkan i nationella arbetsgrupper bemannade av Svensk Kollektivtrafik och trafikföretag, trafikhuvudmän och branschorganisationer. Västtrafik samverkar regionalt med flera aktörer kring långsiktig kompetensutveckling genom ett 3-årigt projekt ("Kollektivtrafiken växlar upp") startad i september 2025. Västtrafik har också bildat ett trygghetsråd med partners. Där diskuteras gemensamma riktlinjer samt förhållningssätt kring hot och våld. Rådet arbetar med åtgärder så som trygghetsvårdar, kameror i och på fordon, hållplatser samt resecentrum m m.	3	4	12
L3	Risk för ytterligare stora förseningar för leverans av nya tåg, vilket medför fordonsbrist vilket i sin tur leder till att vi inte klarar vårt trafikåtagande. Åtgärd: Projektet för Nya tåg genomför regelbundet revisioner i produktionen så att Västtrafik säkerställer att leverantören	4	4	16

	levererar enligt avtal. Styrgruppen för nya tåg för tät dialog med leverantören så att leveransplanen följs och nödvändiga åtgärder vidtas. Leveransplanen har uppdaterats i och med nya förutsättningar. Inköp av 3 äldre tåg har gjorts inom Västtrafik för att säkra mer fordon till trafiken. Trafiken behöver planeras utefter fordonstillgång och en konsekvens av förseningen kommer möjligen ge att vi kommer behöva köra med mindre kapacitet (inte multa tåget utan köra med ett tåg när vi kan ha behov av två). Planeringen skall ske mot bakgrund av vart vi ser oss få minst konsekvens för reduceringen av fordon.			
L4	Risk för sämre leverans orsakade av lägre marginaler hos trafikföretag utifrån pressade anbudspriser. Upphandlings-effekterna har de senaste åren varit till Västtrafiks fördel. I förlängningen kan det påverka konkurrensen i upphandlingarna. Åtgärd: I samband med upphandlingar gör Västtrafik en prövning av anbudspriserna för att säkerställa att de inte är onormalt låga. Västtrafik följer och är aktiva i det nationella indexrådet som verkar för en indexering av trafikavtal som ska eftersträva en följsamhet med kostnadsutvecklingen. Utöver detta följer Västtrafik leveransen löpande och verkar tätt tillsammans med trafikföretagen för att tidigt se problem-områden och gemensamt med trafikföretag säkerställa kvalitet och leveransförmåga över tid. Kontinuerligt utveckla upphandlingsunderlag för att motverka lägre marginaler och säkerställa leverans.	4	3	12
L5	Risk för brister i nödvändig infrastruktur och fordonstillgång tåg vilket kan påverka Västtrafiks förmåga att klara av trafikåtagande. Åtgärd: Kontinuerlig riskbedömning och prioritering utförs kring infrastrukturen. Västtrafik deltar i ett antal centrala grupperingar som arbetar med riskhantering av järnväg. Synkronisering av processerna och kartläggning pågår med Västtrafik, SJ och Trafikverket. Leveransplan av nya tåg följs noga, liksom underhåll och erforderliga upprustningar för att möta livstidsförlängning av befintliga fordon.	3	4	12
L6	Risk för brister i infrastrukturen som försämrar leveransen. Åtgärd: Samtliga parter (Göteborgs Spårvägar, Stadsmiljöförvaltningen och Västtrafik) arbetar samlat med frågan. Åtgärder finns framarbetade på kort och lång sikt. Underhållsbehovet på banan ses över löpande, men insatserna behöver intensifieras för att minska akuta händelser pga banans beskaffenhet.	4	3	12
L7	Risk för brist i tillgång till ersättningstrafik särskilt vid stora banarbeten. Att få en fungerande bra upplevelse för kunderna, bra flöden och god kapacitet i trafiken, kräver god tillgång på ersättningsfordon och bra trafikupplägg där framkomlighet är viktigt. Åtgärd: Planering av omläggningar görs löpande. Säkerställande av kapacitet och lösningen utifrån ett kundperspektiv bedöms. Viktigt att beakta kringliggande trafik och förstärka vid behov vid sidan om ersättningstrafiken. Västtrafik säkerställer att det görs informationsinsatser till både kunder och förare.	4	3	12
L8	Risk att inte ha tillräcklig fordonstillgång för att klara trafik-	4	3	12

	åtagande vad gäller spårvagn. Leverans av nya spårvagnar har förskjutits och då behöver äldre spårvagnar klara av att vara i trafik i större utsträckning. Åtgärd Övergripande finns en plan som skall täcka fordonsbehovet över tid. I planen ingår större tyngre underhåll, samt en fordonsreserv för att klara även löpande underhåll och akuta händelser. Löpande dialoger hålls med Göteborgs Spårvägar kring fordonens status, för att säkra att de åtgärder som krävs för att få ut fordon i trafik utförs. Inklusivt att säkerställa löpande- och proaktivt underhåll samt kapacitet i depåer.			
--	---	--	--	--

Risk inom IT området

Risk	Riskbeskrivning	Sannolikhet	Konsekvens	Riskenivå
IR1	Risk för driftstörning, informationsförlust och informationspåverkan pga att obehöriga kommer åt och tar över kontroll av Västtrafiks digitala infrastruktur, plattformar och system. Cyberhot och cyberattacker rent generellt ökar i samhället, mer hemarbete ökar komplexiteten och omvärldsläget gör att fler aktörer testat vår miljö och vårt försvar mot cyberhot. Åtgärd: fortsätta driva Västtrafiks riskbaserade och systematiska informationssäkerhetsarbete framåt samt implementera preventiva åtgärder som tekniska skydd av nät, server och klientdatorer. Fortsatt avveckling av gamla och osäkra system och plattformar samt testning och verifiering av system i drift. Stärka övervakning/upptäckt genom att upphandla "Security Operations Center" (SOC) för 24/7 övervakning och centralisera loggning. Kompetensutveckling, utbildning kopplat till medvetenhet samt etablering av kompetensforum för utvecklare (säkerhet). Samarbete med regionen, kompetensutbyte och nyttjande av gemensamma tjänster.	4	4	16
IR2	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: Avtal med ny leverantör är tecknat. Organisation för teknikskiftet är på plats och arbetet är i gång för att möta slut på avtalsmässig och teknisk livslängd för de gamla systemen.	4	3	12

Omvärldsrisker

Risk	Riskbeskrivning	Sannolikhet	Konsekvens	Riskenivå
R1	Risk att verksamheten missar att identifiera potentiella brottstillfällen och därmed möjligheten att jobba brottsförebyggande med åtgärder som påverkar både den egna verksamheten samt tvärfunktionellt. Att den upplevda tryggheten i samhället minskar och får en negativ påverkan på Västtrafiks möjlighet att uppfylla uppdrag och mål. Utebliven samverkan internt såväl som externt kommer leda till lägre måluppfyllelse och möjlighet att göra kollektivtrafiken attraktiv utifrån ett trygghetsperspektiv	4	3	12

	(resenären vågar inte åka eller ta sig till kollektivtrafiken). Regionens storlek är en utmaning för att kunna bistå med närvaro på hållplatser och resecentrum. Risken påverkar i stor grad förarnas/ombordpersonalens vardag och möjligheten att göra föraryrket attraktivt. Åtgärd: Implementering av Västtrafiks brottsförebyggande arbete i hela verksamheten utifrån beslutade styrdokument. Särskilt fokus på samverkan med kommuner, polis och näringsliv samt att fortsätta stötta kommunerna i deras brottsförebyggande arbete är nödvändigt för att bibehålla och öka attraktiviteten.			
--	---	--	--	--

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

SANNOLIKHET	GRAD AV SANNOLIKHET	EXEMPEL
1 OSANNOLIK	Risken kan praktiskt taget inte inträffa.	Händelsen skulle endast kunna inträffa under särskilda förhållanden. Händelsen har aldrig inträffat förr eller det finns endast enstaka kända fall av händelsen. Händelsen bedöms inte inträffa inom överskådlig framtid.
2 MINDRE SANNOLIKT	Risken inträffar men det är inte troligt.	Händelsen skulle kunna inträffa vid enstaka tillfällen. Det finns flera kända fall av händelsen och den kan inträffa igen inom 1-5 år.
3 MÖJLIG	Det är troligt att risken inträffar.	Händelsen kommer troligen att inträffa under de flesta förhållanden. Kan förväntas inträffa åtminstone under den kommande 12-månadersperioden.
4 SANNOLIK	Det är mycket troligt att risken inträffar.	Händelsen förväntas inträffa. Händelsen kan inträffa när som helst.

Konsekvensen av att en risk inträffar kategoriseras i fyra nivåer

KONSEKVENNS	GRAD AV KONSEKVENNS	EXEMPEL
1 FÖRSUMBAR	Konsekvensen av risken är obetydlig.	Ingen förtroendeskada för verksamheten. Risken har obetydlig påverkan på möjligheterna att nå verksamhetsmål. Inga direkta ekonomiska konsekvenser till följd av det inträffade. Ingen eller lite skada på vårt varumärke, inga inslag i media. Inga särskilda åtgärder krävs.
2 LINDRIG	Konsekvens om risken inträffar är att den betraktas som liten.	Viss förtroendeskada för verksamheten Händelser och problem hanteras inom ramen för löpande verksamhet Risken har en påverkan som kan ge begränsad försämring av måluppfyllelse för verksamheten. Möjlig viss skada på vårt varumärke, enstaka eller ett fåtal negativa inslag i media under en kortare period (1-2 veckor) Möjliga ekonomiska konsekvenser av det inträffade, dock endast små belopp.
3 KÄNNBAR	Konsekvensen om risken inträffar är att den betraktas som besvärande.	Kortvarig men allvarig förtroendeskada för verksamheten. Händelser och problem som kräver åtgärd. Risken har en påverkan som är allvarig och äventyrar delar av, eller ger en kännbar försämring av möjligheterna att nå verksamhetsmål. Innebär skada på vårt varumärke, flera negativa inslag i rikstäckande media under flera veckor i följd. Viss ekonomisk skada till följd av det inträffade. Ger allvarliga störningar i ordinarie verksamhet, kräver särskilda insatser från operativ ledning.
4 ALLVARLIG	Konsekvensen är så stor att den inte får inträffa.	Verksamhetens existens är ifrågasatt. Allvarlig förtroendeskada för verksamheten. Händelser och problem som kräver kraftfulla åtgärder.

			Risken kan ge mycket negativa effekter eller helt förhindra att verksamhetsmål kan uppnås.
			Innebär stor skada på vårt varumärke, negativa inslag i merparten av massmediakanaler vecka efter vecka.
			Stora ekonomiska konsekvenser.
			Mycket allvarliga störningar i ordinarie verksamhet, händelserna kräver åtgärder från ledning och eventuellt styrelse.

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

KONSEKVENSNIVÅ	4 ALLVARLIG	4	8	12	16
	3 KÄNNBAR	3	6	9	12
	2 LINDRIG	2	4	6	8
	1 FÖRSUMBAR	1	2	3	4
RISKVÄRDERING		1 OSANNOLIK	2 MINDRE SANNOLIKT	3 MÖJLIG	4 SANNOLIK
		SANNOLIKHET			

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

Acceptabel nivå 1–3	Risker som inte kräver någon direkt åtgärd eller som har bedömts som låga. Risken medför inte störningar i organisationen. Risken accepteras men bör bevakas.
Medelnivå 4–6	Risker som ska hållas under uppsikt och analyseras djupare för att snabbt kunna sätta in åtgärd om händelsen inträffar.
Hög nivå 8–9	Höga risker som ska bevakas och åtgärdas. Dessa risker kräver åtgärd från ansvarig och vid behov även rapporteras till ledningen.
Oacceptabel nivå 12–16	Allvarliga risker som kräver direkta åtgärder. Risken har värderats högt utifrån konsekvens och sannolikhet. Dessa risker kräver åtgärd från ansvarig och ska rapporteras till ledningen.

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.

//

Bilaga 1 - Risker med en lägre samlad bedömning än 12

Bilaga 1

I bilagan samlas risker med en lägre samlad bedömning än 12.

Risk att andelen hållbara resor i Västra Götaland inte ökar

Risk	Riskbeskrivning	Sannolikhet	Konsekvens	Riskenivå
HR2	Risk att ett eventuellt långsiktigt mål på 50% självfinansieringsgrad, VGRs ekonomiska utveckling mm, kräver prioriteringar vilket inte ger tillräckligt utrymme för satsningar i trafik såväl som fordon och infrastruktur. Åtgärd: Västtrafik arbetar för att fortsätta vara effektiva i användandet av medel och reducera kostnader när konjunkturen nu blir starkare. Västtrafiks styrelse har beslutat om effektiviseringskrav utifrån föregående års långtidsprognos (ej trafik). Västtrafik ska ta tillvara de möjligheter till effektivisering som finns och att utforska nya möjligheter till utifrån kundens behov finna lösningar och därigenom bidra till finansiering av kommande behov av satsningar. Beslutat fokusområde att fortsätta och effektivisera verksamheten i alla steg från upphandling till genomförande samt vara drivande i att söka branschgemensamma lösningar för ökad kostnadseffektivitet inom exempelvis fordonskrav. Tillsammans med IKN utveckla rutiner, principer och förhållningsätt till målet om självfinansieringsgrad.	2	3	6

Risk att kollektivtrafiken inte är enkel, trygg och inkluderande

Risk	Riskbeskrivning	Sannolikhet	Konsekvens	Riskenivå
E4	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. VGRs nya strategiska plan för en kollektivtrafik på jämlika villkor, som ska ersätta ovan nämnda strategi planeras fastställas i november 2025. Västtrafik arbetar med en ny handlingsplan. Hösten 2022 startade "Aktiv involvering" ett forum för samverkan med funktionshinderorganisationer som utgör en tydlig gemensam "ingång" för frågor som är angelägna ur funktionshinderperspektiv. Forumet har möten och genomför insiktsworkshops och andra utbildningsinsatser flera gånger om året. I forumet diskuteras olika behov och förbättringsområden ur ett inkluderingsperspektiv, vilket redan lett till att vissa steg tagits. Men mycket återstår att göra och arbetet fortgår. I Västtrafiks större utvecklingsprogram ingår tillgänglighetsanpassning från början. Försök pågår att utbilda förare i bemötande av människor i utanförskap.	3	3	9
E5	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. VGRs nya strategiska plan för en kollektivtrafik på jämlika	4	2	8

	villkor, som ska ersätta ovan nämnda strategi ingår barns rättigheter. Västtrafik arbetar parallellt med en ny handlingsplan. Arbeta pågår med att utbilda förare i bemötande av bl a barnfamiljer i utanförskap.			
--	---	--	--	--

Risk att kollektivtrafiken inte ger låg miljöpåverkan

Risk	Riskbeskrivning	Sannolikhet	Konsekvens	Riskenivå
M1	Risk att inte uppnå miljömålen p g a svårigheter att upprätta nödvändig laddinfrastruktur, tillgång till mark, fysisk tillgång till el, nödvändigt effektbehov och rätt typ av fordon samt även tillhörande diskussioner om finansiering. Detta är en kritisk framgångsfaktor för den fortsatta elektrifieringen av kollektivtrafiken. Många aktörer är inblandade och har olika ansvar och intressen. Åtgärd: Fortsätta arbeta i etablerade forum med berörda parter. Vid behov upprätta avsiktsförklaringar och/eller överenskommelser för att tydliggöra respektive parts ansvar. Arbeta förebyggande för gemensam bild av frågan.	3	3	9
M2	Risk att inte uppnå miljömålen då målen är satta som utsläpp per personkilometer. Ett lägre resande innebär att antalet utförda personkilometrar blir 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 efter aktualiseringen av VGRs miljö och klimatstrategi med uppföljning av totala utsläpp för att följa att de planerade åtgärderna ger förväntade effekter om än inte per personkilometer, men i totala utsläpp räknat.	4	2	8

Risk inom det finansiella området

Risk	Riskbeskrivning	Sannolikhet	Konsekvens	Riskenivå
F2	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. Aktiv dialog sker med övriga Trafikhuvudmän, trafikföretag, indexråd mm.	3	3	9

Risk inom området leverans av trafik

Risk	Riskbeskrivning	Sannolikhet	Konsekvens	Riskenivå
L9	Risk för försenad etablering på grund av svårigheter med infrastrukturen i form av ex bryggor, natthamn, laddinfrastruktur, framdraging och kapacitet av el. Åtgärd: Särskild riskanalys görs inom ramen för förstudier och upphandling. Dialog med kommuner, nätägare och eventuellt andra intressenter inför upphandling.	3	3	9
L10	Risk för förseningar av fordonsleveranser (buss, fartyg, tåg) vilket kan påverka tidsplanen för trafikstart och samordning med infrastruktur- och etableringsarbeten.	3	3	9

	Åtgärd: Riskanalys görs inom ramen för förstudie. Avtals- och etableringstider samt eventuell tid för dispens avseende krav ses över. Tidig och tät dialog med leverantör av fordon.			
--	---	--	--	--

Risk inom IT området

Risk	Riskbeskrivning	Sannolikhet	Konsekvens	Riskenivå
IR3	Risk för minskad förmåga att hantera störningar i leverans av kollektivtrafik pga avbrott i den digitala leveransen vilket gör det svårare att effektivt sprida information eller att genomföra arbetsuppgifter som vanligtvis utförs automatiserat. Det blir svårare att leva upp till uppdraget att informera om trafik, att skapa trygghet för resenärerna, att säkra intäkter via biljettförsäljning mm. Åtgärd: Säkerställa kontinuitetsplaner, genomföra klassificering av system samt upprätta och implementera rutiner för kritiska system och IT-leveranser utifrån behovsnivå för att säkerställa rätt dimensionering och kapacitet för rätt område.	3	3	9
IR4	Risk: att fordon, uppkopplade enheter, kameror och hållplatser mm, används som språngbräda för cyberattacker. Gamla fordon och brister i fordonskvalitet med avseende på skydd mot cyberrisker och otydlighet i ansvarsfördelning mellan Västtrafik och trafikföretag försämrar och försvårar arbetet. Se även IR1 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. Lägga med fordons-IT i aktiviteter för cybersäkerhetstester samt åtgärda och följa upp brister.	3	3	9
IR5	Risk: för arbetsmiljöproblem pga att personalen inte kan hantera mängden av system och applikationer som verksamheten behöver för att genomföra sitt uppdrag. Stora delar av applikationsportföljen är idag ej förvaltnad annat än av verksamheten själva. Åtgärd: Hårda prioriteringar alternativt en justering av grundbemanning. Outsourcing och ett annat angreppssätt till förvaltning av applikationsportföljer eller förhållningssätt till system och informationshantering behöver införas.	3	3	9
IR6	Risk för fragmenterad systemutveckling, vilket leder till ineffektivitet, ökade kostnader och svårigheter att kvalitetssäkra och leverera i tid. Risken är att verksamhetskritiska initiativ försenas eller fallerar, och att kostnaderna för drift och förändring blir onödigt höga. Exempel på detta är bygg- och leveransprocesser, utvecklingsplattformar och verktyg. Resultatet blir att teamen utvecklar på olika sätt. Åtgärd: Införa styrning med mandat, budget och delaktighet i lämpliga beslutsforum för att samordna gemensamma utvecklingslösningar tvärs över linjeorganisationen. Etablera gemensamma standarder för metodik, processer och verktyg som frigör kapacitet och stärker leveransförmågan. På sikt säkerställa långsiktig finansiering av gemensamma utvecklingsmiljöer och ett forum för kontinuerlig förbättring.	3	3	9

Omvärldsrisker

Risk	Riskbeskrivning	Sannolikhet	Konsekvens	Riskenivå
R2	Risk för att kollektivtrafiken utsätts för extraordinära händelser (Cyberhot/hybridhot, naturkatastrofer, riktade attentat, olycka, större trafikolyckor, 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. Västtrafik deltar i flertalet nationella utredningar inom området kring terrordåd och höjd beredskap och resiliens. Under hösten 2025 kommer en scenarioanalys och resiliensanalys tas fram med syfte att utreda klimatförändringars påverkan på oss och vår värdekedja. Ny Säkerhet och beredskapspolicy är beslutad och regional utvecklingsplan för beredskap är under framtagande för 2026–2030. Styrande dokument kopplat trafiksäkerhet är under framtagning.	3	3	9
R3	Risk att uppförandekoden inte efterlevs och att hållbarheten i leverantörsleden är svår att säkerställa. Åtgärd: Fortsatt samarbete inom branschen för att utveckla krav och uppföljning, fortsatta revisioner av uppförandekoden för att säkerställa hållbara leverantörsled.	3	3	9
R4	Risk att energiförsörjningen till kollektivtrafiken (oavsett energibärare) påverkas på grund av händelser i omvärlden, kris eller krig i närområdet. Åtgärd: Västtrafik har 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. Samarbete på kommunal, regional och nationell nivå samt energibolag för att säkra bland annat elbehov i händelse av brist.	2	4	8
R5	Risk att nya eller förändrade lagar, förordningar och direktiv kan införas som påverkar bolagets krav på efterlevnad. Tillsyn från tillsynsmyndigheter kommer bli mer frekventa. Åtgärd: Kontinuerlig omvärldsbevakning, lagbevakning, dialog med tillsynsmyndigheter. Säkerställa ledningssystemets relevans för kommande lagstiftningar. Arbeta med reviderbarhetskompetens samt medarbetarnas kompetens och prioritet att åtgärda ev avvikelser.	3	2	6