

<b>Styrelsen</b>	<b>2024-12-12</b>
<b>Handling nr</b>	<b>8.1</b>
<b>Handläggare</b>	<b>Sara Frank</b>
<b>Daterad</b>	<b>2024-12-04</b>
<b>Reviderad</b>	

**Till  
Styrelsen för Västtrafik AB**

## **Risakanalys 2025**

### **FÖRSLAG TILL BESLUT**

Med anledning av nedanstående förslås styrelsen besluta

- att föregående års uppföljning av intern kontrollplan inte föranleder några ändringar i föreslagen risakanalys,
- att ställa sig bakom Risakanalys 2025 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 2025 års styrelseagenda

Skövde dag som ovan

Lars Backström

# Rapport

Risicanalys Västtrafik AB 2025

2024-12-12

## 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 .....	4
Risk att kollektivtrafiken inte är enkel, trygg och inkluderande.....	4
Risk att kollektivtrafiken inte ger låg miljöpåverkan .....	5
Risk inom det finansiella området .....	5
Risk inom området leverans av trafik .....	5
Risk inom IT området .....	7
Omvärldsrisker.....	8
Skattning av risker .....	8
Bilaga 1 .....	10

## Inledning

Infrastruktur- och kollektivtrafiknämnden har tagit fram ett trafikförsörjnings-program som beslutats av regionfullmäktige och avser perioden 2021–2025. 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 Riskanalys). 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 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><b>Risk</b> att inte nå det övergripande målet "ökad andel hållbara resor" och att resandet stagnerar.</p> <p><b>Åtgärd:</b> Verka för finansiering och verkställande av de gemensamma genomförandeplanerna med kommunerna, som Koll 2035 och Målbild Tåg 2035. Verka för framkomlighet och prioritering av kollektivtrafiken i stadsutvecklingen. Fortsatt arbete med Sverigeförhandlingen, bidra till gemensamt synsätt och åtgärder. Upprätta avsiktsförklaringar och överenskommelser mellan parter för att tydliggöra resp. parts ansvar.</p>	4	4	16
HR3	<p><b>Risk</b> för att ökning av restider, förändrade resvägar i samband med större ombyggnationer, infrastrukturprojekt vilket påverkar enkelheten och tryggheten. Gäller samtliga trafikslag. Löpande förändringar ger också ökat behov av stabil information till kunderna.</p> <p><b>Åtgärd:</b> Löpande arbete i diverse forum och processer i nära samverkan med berörda kommuner, Trafikverket m fl.</p>	4	3	12
HR4	<p><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.</p> <p><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. Tätt dialog och samverkan kring förutsättningar tillsammans med trafikföretag. Regelbunden rapportering till styrelsen runt problematik. Men svårt med åtgärderna när principerna inte följs.</p>	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	<p><b>Risk</b> för diskriminering av personer med funktionsnedsättningar, barn och äldre.</p> <p><b>Åtgärd:</b> Riktlinjer framtagna avseende resa med och stiga av fordon, med fokus på äldre, barn och personer med funktionsnedsättningar. Riktlinjer för hållplatser är framtagna. Implementering ska påbörjas. Västtrafik har påbörjat planering inför framtagande av handlingsplan för Strategiska planen för en kollektivtrafik på jämlika villkor. Västtrafiks samverkar i forumet "Aktiv involvering" med olika funktionshinderorganisationer.</p>	4	3	12

E2	<p><b>Risk</b> för allt ökade utmaningar och problem för framkomlighet i större städer försämrar kollektivtrafikens konkurrenskraft genom sämre punktligheten. Det för med sig en risk för att kundernas nöjdhet med tidhållning och punktlighet försätts att försämras.</p> <p><b>Åtgärd:</b> Fortsätta att förbättra distributionen av störningsinformation i existerande kanaler, öka förståelsen för vikten av framkomlighet och ta fram konkreta exempel på där behoven och problemen är som störst och ta fram förslag på lösningar. Agera i forum som Stadstrafikforum, men också gentemot kommuner och Trafikverket vid tex genomförandeplaner såsom Koll 2035 och årliga tågplaner.</p>	4	3	12
E3	<p><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 bistånd med närvaro på hållplatser och resecentrum. Hårdnande klimat (ekonomiskt såväl som samhällsmässigt) medför även risk för fler konfliktytor mellan resenär och gentemot personal. Utmaningar finns med minskad belysning och minskat underhåll på grund av besparingskrav etc.</p> <p><b>Åtgärd:</b> Samverkan med kommuner, polis och näringsliv är etablerat, fokus på att stötta kommunerna i deras brottsförebyggande arbete. Definiera och fokusera på särskilt utsatta platser, uppföljning i olika led mm.</p>	4	3	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	<p><b>Risk</b> att stora infrastrukturprojekt (ex fastighetsprojekt) blir försenade med bl a ökade kostnader som följd.</p> <p><b>Åtgärd:</b> Samtliga projekt arbetar för och bevakar att projekten drivs effektivt. Prioriteringar och justeringar i ambitionsnivå krävs för att hålla budgetar.</p>	4	3	12

## Risk inom området leverans av trafik

Risk	Riskbeskrivning	Sannolikhet	Konsekvens	Riskenivå
L1	<p><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. Vilket i förlängningen påverkar punktligheten för kund. Gäller även depåer och utmaningar med placering av dem kopplat till dels behov men även marktillgång. Trafiken går långsamt och minskar därmed i attraktivitet.</p>	4	4	16

	<p><b>Åtgärd:</b> Tätt samarbete med Göteborgs Stad prioriteringar och nödvändig utveckling. Krav på underhållsplaner av banan för att säkerställa långsiktighet. Närhet kring platser, analys av läget genom yttretrafikledare och kundnära personal. Arbete pågår med indragning av spårvagnshållplatser liksom framkomlighetsåtgärder i stadsmiljön.</p>			
L2	<p><b>Risk</b> att trafikföretagen har svårt att finna förare. Föraryrket 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 risk för 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.</p> <p><b>Åtgärd:</b> Västtrafik arbetar i tät samverkan med trafikföretagen och branschen både i syfte att kunna attrahera fler till branschen men även för att behålla arbetskraften. I samverkan med trafikföretag, förare och fackliga representanter görs aktiviteter för att förbättra förarens arbetsmiljö och förutsättningar. En nationell handlingsplan tas fram i samverkan med Svensk Kollektivtrafik och trafikföretag. Västtrafik samverkar regionalt med flera aktörer kring utbildning. 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.</p>	3	4	12
L3	<p><b>Risk:</b> att ytterligare stora förseningar för leverans av nya tåg, vilket medför fordonsbrist vilket leder till att vi inte klarar vårt trafikåtagande.</p> <p><b>Åtgärd:</b> Projektet för Nya tåg genomför regelbundet revisioner i produktionen så att Västtrafik säkerställer att leverantören levererar enligt avtal. Styrgruppen för nya tåg för tät dialog med leverantören så att leveransplanen följs och nödvändiga åtgärder vidtas. Möjligheter finns att förlänga hyresavtal på ett antal tåg som i dags hyrs in via Skåne Trafiken. Denna möjlighet utreds just nu vidare.</p>	3	4	12
L4	<p><b>Risk</b> 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.</p> <p><b>Åtgärd:</b> 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 problemområden och gemensamt med trafikföretag säkerställa kvalitet och leveransförmåga över tid.</p>	4	3	12

L5	<p><b>Risk</b> för brister i nödvändig infrastruktur och fordonstillgång tåg vilket påverkar, vilket kan påverka Västtrafiks förmåga att klara av trafikåtagande.</p> <p><b>Åtgärd:</b> 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 nya tåg följs noga, liksom underhåll och erforderliga upprustningar för att möta livstidsförlängning av befintliga fordon.</p>	3	4	12
L6	<p><b>Risk</b> för att brister i infrastrukturen som försämrar leveransen.</p> <p><b>Åtgärd:</b> Samtliga parter, GS, 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.</p>	4	3	12
L7	<p><b>Risk</b> för brist i tillgång till ersättningstrafik särskilt i samband med kommande avstängning av Västra stambanan. 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 viktig.</p> <p><b>Åtgärd:</b> Planering av omläggningar finns. I fallet med Västra Stambanan krävs särskilt fokus på omläggningen för att säkerställa resurser som bedöms nödvändiga. Västtrafik arbetar även med lösningen i sin helhet kring informationsinsatser till både kunder och förare.</p>	4	3	12
L8	<p><b>Risk</b> att inte ha tillräcklig fordonstillgång för att klara trafikåtagande vad gäller spårvagn. Leverans av nya spårvagnar har förskjutits och då behöver äldre spårvagnar klara av att vara i trafik i större utsträckning.</p> <p><b>Åtgärd</b> 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 GS kring fordonens status, för att säkra att de åtgärder som krävs för att få ut fordon i trafik, utförs. Inklusivt att säkerställa löpande- och proaktivtunderhåll samt kapacitet i depåer.</p>	4	3	12

## Risk inom IT området

Risk	Riskbeskrivning	Sannolikhet	Konsekvens	Riskenivå
IR1	<p><b>Risk</b> för sabotage och informationsförlust pga. att obehöriga kommer åt Västtrafiks nätverk. Cyberhot rent generellt ökar i samhällsutvecklingen, mer hemarbete och nu även krigshot.</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 stärka 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>	4	4	16



IR2	<p><b>Risk</b> 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.</p> <p><b>Åtgärd</b> Upphandlingen genomförd och är överprövad. Aktiviteter inom avtalsområdet för att säkra en övergångsperiod med befintliga leverantörer och system. Återrapporeras om aktuellt till styrelse i samband med årlig uppföljning av upphandlingsplanen.</p>	4	3	12
-----	--	---	---	----

## Omvärldsrisker

Risk	Riskbeskrivning	Sannolikhet	Konsekvens	Riskenivå
R1	<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. Detta påverkar i hög grad även förarnas/ombordpersonals vardag och möjligheten till att göra föraryrket attraktivt.</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 samverkan i hela regionen, men även trygghetskameror i och på fordonen, hållplatser samt resecentrum.</p>	4	3	12

## 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
<b>Allvarlig</b>	4	8	12	16
<b>Kännbar</b>	3	6	9	12
<b>Lindrig</b>	2	4	6	8
<b>Försumbar</b>	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.

//

*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	<p><b>Risk</b> att ett eventuellt långsiktigt mål på 50% självfinansieringsgrad, VGRs ekonomis utveckling mm, kräver prioriteringar vilket inte ger tillräckligt utrymme för satsningar i trafik såväl som fordon och infrastruktur.</p> <p><b>Åtgärd:</b> 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 på 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.</p>	3	3	9

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

Risk	Riskbeskrivning	Sannolikhet	Konsekvens	Riskenivå
E4	<p><b>Risk</b> för bristfällig infrastruktur kring hållplatser och vid byten. Ur tillgänglighetsperspektiv såväl som trygghets- och säkerhetsperspektiv samt leveransperspektiv.</p> <p><b>Åtgärd:</b> Löpande pågår arbete kring att förbättra information och tillgänglighet på hållplatser, även tillfälliga. Arbetet bedrivs i nära samarbete med väghållare och Fastighetsstöd. Riktlinjer för hållplatser tas fram och ska beslutas inom kort och införande påbörjas.</p>	3	3	9
E5	<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 arbete pågår för att genomföra åtgärderna. "Aktiv involvering" är 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.</p>	3	3	9
E6	<p><b>Risk</b> att inte leva upp till Barnkonventionen i Västtrafiks planering av trafiken, av barn som resenär i trafik och barns rättigheter i leverantörsleden.</p> <p><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 implementering pågår. Införande av riktlinjer för att gå ombord, resa med och stiga av fordon med</p>	4	2	8

	fokus på äldre, barn och personer med funktionsnedsättning, är påbörjad även den. Försök pågår att utbilda förare i bemötande av bl a barnfamiljer i utanförskap.			
--	---	--	--	--

### **Risk att kollektivtrafiken inte ger låg miljöpåverkan**

Risk	Riskbeskrivning	Sannolikhet	Konsekvens	Riskenivå
M1	<b>Risk</b> 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, <b>Åtgärd:</b> 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	<b>Risk att inte uppnå</b> 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. <b>Åtgärd:</b> 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.	4	2	8

### **Risk inom det finansiella området**

Risk	Riskbeskrivning	Sannolikhet	Konsekvens	Riskenivå
F2	<b>Risk</b> för kostnadsökning på grund av indexutfall under året. <b>Åtgärd:</b> 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.	3	3	9

### **Risk inom området leverans av trafik**

Risk	Riskbeskrivning	Sannolikhet	Konsekvens	Riskenivå
L9	<b>Risk</b> för försenad etablering p g a svårigheter med infrastruktur i form av bryggor, natthamn, laddinfrastruktur, framdragningsel och kapacitet el samt leveranstid för fartyg i samband med elektrifiering av båttrafik inklusive svårigheter med transportsstyrelsens regelverk som ännu inte är anpassat för eldrivna fartyg. <b>Åtgärd:</b> Särskild riskanalys görs inom ramen för förstudier och upphandling. Dialog med kommuner, nätägare och eventuellt	3	3	9

	andra intressenter inför upphandling. Avtals- och etableringstider samt eventuell tid för dispens avseende fartygskrav ses över.			
--	--	--	--	--

### Risk inom IT området

Risk	Riskbeskrivning	Sannolikhet	Konsekvens	Riskenivå
IR3	<b>Risk</b> för lägre kvalitet på grund av bristande underhåll samt bristande operativa processer medför att kritiska system blir instabila och tidvis otillgängliga för verksamhet och kunder. <b>Åtgärd</b> Klassificering av system utifrån påverkan på. Tydlig överenskommelse mot driftorganisationen om tillgänglighet för system. Förbättrad och automatiserad kvalitetssäkring. Förstärkning av rutiner för ändringshantering. Förstärkning av operativa rutiner för incidenthantering.	3	3	9
IR4	<b>Risk:</b> 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. <b>Åtgärd:</b> Säkerställa kontinuitetskrav för kritiska system/IT-leveranser utifrån kostnads-nyttoanalys definiera behovsnivå för att säkerställa rätt kapacitet för rätt område.	3	3	9
IR5	<b>Risk att</b> brister i fordonskvalitet med avseende på skydd mot cyberrisker försämrar trafikleveransen. <b>Åtgärd:</b> 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

### Omvärldsrisker

Risk	Riskbeskrivning	Sannolikhet	Konsekvens	Riskenivå
R2	<b>Risk</b> för att kollektivtrafiken utsätts för extraordinära händelser (extramare väderfenom, naturkatastrofer, attentat, olycka, pandemi etc). <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. Västtrafik deltar i flertalet nationella utredningar inom området kring terrordåd och höjd beredskap. Arbetet följer den handlingsplan som säkerhetsavdelning tagit fram för perioden 2022 – 2025. Arbetet pågår med ny policy för säkerhet och beredskap och uppdatering av beredskapsplanen.	3	3	9
R3	<b>Risk att</b> uppförandekoden (Code of conduct) inte efterlevs och att hållbarheten i leverantörsleden är svår att säkerställa. <b>Åtgärd:</b> Fortsatt samarbete inom branschen för att utveckla krav och uppföljning, fortsatta revisioner av uppförandekoden för att säkerställa hållbara leverantörsled.	3	3	9

R4	<p><b>Risk</b> att energiförsörjningen till kollektivtrafiken (oavsett energibärare) påverkas på grund av händelser i omvärlden, kris eller krig i närområdet.</p> <p><b>Åtgärd:</b> Västtrafik har reduceringsplaner och processer för att arbeta med åtgärder vid händelse av bristande energitillgång. Västtrafik följer marknaden inkl priser, för samtal med branschen. Samarbete på kommunal, regional och nationell nivå och energibolag för att säkra ex elbehov i händelse av brist</p>	2	4	8
----	--	---	---	---