

# Rapport

Risikanalys Västtrafik AB 2025 - Korrex

2024-11-31

## 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.....	6
Risk att kollektivtrafiken inte ger låg miljöpåverkan .....	9
Risk inom det finansiella området .....	9
Risk inom området leverans av trafik .....	11
Risk inom IT området .....	14
Omvärldsrisker.....	15
Skattning av risker .....	17

## Inledning

Infrastruktur- och kollektivtrafiknämnden (IKN) har tagit fram ett trafikförsörjningsprogram som beslutats av regionfullmäktige och avser perioden 2021–2025. Västtrafik erhåller även målsättningar i och med regionfullmäktiges budget samt ett 2-årigt uppdrag från IKN. 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 utgår	<p><b>Risk</b> att inte nå det övergripande målet "ökad andel hållbara resor" och att resandet stagnerar ifall större samhällets infrastrukturprojekt inklusive samhällets infrastrukturi övrigt (tex vägnät, bussfiler, depåer, pendelparkeringar m m) inte färdigställs i tid och/eller utvecklas i den takt som Västtrafik är i behov av och som framgår av olika strategier. Läget försvåras av att det är många aktörer inblandade med olika ansvar.</p> <p><b>Åtgärd:</b> Ta fram gemensamma genomförandeplaner med kommunerna såsom Koll 2035 och Målbild Tåg 2035. Samverkan med Göteborgs Stad om depåer mm. Fortsatt arbete med Sverigeförhandlingen bidrar till gemensamt synsätt och åtgärder. Upprätta avsiktsförklaringar och överenskommelser mellan parter för att tydliggöra respektive parts ansvar.</p> <p><b>Kommentar:</b> Försökt rikta tydligare med framkomlighet.</p> <p><b>Kommentar styrelsen:</b> ta bort exempel – plus fundera på ny risk kopplat till resor. Eller mer fokus på att öka resor i denna risk. Bilismens attraktivitet har ökat, resandet stagnerar, ökar inte tillräcklig omfattning mm.</p> <p>-upplever något hög konsekvens, diskussion kring vad som motiverar nivå 4 men landar i ok bedömning.</p> <p><b>Kommentar slutlig:</b> Ny skrivning tagits fram efter styrelsens WS. Risken har kortats ner och blivit mer generell. Se nedan.</p>	4	4	16
HR1 ersät ter	<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 såsom Koll 2035 och Målbild Tåg 2035. Verka för framkomlighet och prioritering av kollektivtrafiken i stadsutvecklingen. Fortsatt arbete med Sverigeförhandlingen bidrar till gemensamt synsätt och åtgärder. Upprätta avsiktsförklaringar och överenskommelser mellan parter för att tydliggöra respektive parts ansvar.</p>	4	4	16
HR2	<p><b>Risk</b> att den ekonomiska konjunkturen med förväntad inflation, arbetslöshet, minskade skatteintäkter och kommande beslut pågående uppdrag 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. Arbetet med intäktssäkring kan bidra med intäktsökning, men samtidigt innebära minskning i resandet. Samtidigt kan konjunkturen ge en för kollektivtrafiken positiv trend som mildrar.</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</p> <p>Fokusområdet ekonomisk hållbarhet ska skapa förutsättningar och möjligheter för fokusområde öka marknadsandel, genom bla intäktssäkring, effektiv användning av befintliga medel. Dvs att Västtrafik blir än mer effektiv i att</p>	4 3	3	12 9

	<p>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 och därigenom bidra till finansiering av kommande behov av satsningar.</p> <p>Kommentar: Konjunkturen blivit något stabilare och bedöms inte påverka i samma omfattning därav sänks sannolikhet till 3.</p>			
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. Framkomlighet, samverkan.</p> <p>Kommentar: Risken fortsatt likartad och risk för fortsatt ökning inom främst Göteborgsområdet och tåg (Västra stambanan).</p> <p>Kommentar: ev att lägga till om trängsel men fångades i E8</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. Tät dialog och samverkan kring förutsättningar tillsammans med trafikföretag. Regelbunden rapportering till styrelsen runt problematik. Men svårt med åtgärderna när principerna inte följs.</p> <p>Kommentar: Västtrafik är i den situationen just nu, därav höjs sannolikheten till 4. (Ex Trafikverkets arbetssätt där de räknar "antal passager" inte antal personer som berörs.) Samtidigt hanterar Västtrafik det rimligt och i och med det sänks konsekvens till 3 så slutlig bedömning bibehålls.</p> <p>Kommentar: Diskussion kring trafikeringsprinciperna.</p>	3 4	4 3	12

## Risk att kollektivtrafiken inte har god geografisk tillgänglighet

Risk	Riskbeskrivning	Sannolikhet	Konsekvens	Riskenivå
T1	<p><b>Risk</b> för att samverkan med kommuner och delar av regionen kring förändringar och behov brister. Inom området kollektivtrafik möts ett stort antal instanser, politiker och tjänstemän. Kunskapen för området varierar utifrån roll. Det kan även med bra samverkan vara svårt att beskriva och förstå helhetsperspektiv samt de förutsättningar som finns. Även risk för ett förväntningsgap mellan kommuner och Västtrafik med olika målbilder och tuffa ekonomiska förutsättningar.</p> <p><b>Åtgärd:</b> Finns ett strukturerat arbete för att löpande samverka med kommunerna och regionen. Gemensamtutvecklingsarbete 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. Nytt initiativ kring stärkt</p>	4 3	3 2	12 6

	<p>kommunikation kring förstudier och trafikupphandlingar.  Kommentar: Gemensamt utvecklingsarbete kring att knyta samman samhällsplanering och kollektivtrafik är nu implementerat bla med koncept för avsiktsförklaringar kring utvecklingsområden. Samverkan har totalt sett stärkts genom löpande arbete men också utveckling av arbetet kring samverkan (initiativ stormöte i september och aktiviteter kopplat till det + IKN utredning kring samverkan). Det uppkommer alltid frågor men det hanteras löpande.  Kommentar: blir ett stort hopp, men modellen ger det resultatet.</p>			
--	---	--	--	--

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

Risk	Riskbeskrivning	Sannolikhet	Konsekvens	Riskenivå
E1	<p><b>Risk</b> för brister inom störningsinformationen.  <b>Åtgärd:</b> 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 och innebär en översyn av arbetsrutiner, system och processer.  Kommentar: Åtgärder har genomförts som situationen. Därav sänks sannolikheten till 2. Samtidigt har en ny risk uppstått men mer kopplat till att antalet störningar ökar. Se ny risk nedan.  Kommentar: Bedömer att sannolikhet 2 är för lågt ur ett kundperspektiv – vill höja till 3. Risken behöver omformuleras till tydligare extern risk, pålitlighet för kund etc.  Slutsats: Denna risk utgår utifrån det interna perspektivet och ny risk kompletteras istället utifrån styrelsens WS.</p>	4 2	3	12 6
E2	<p><b>Risk</b> att Västtrafik inte har tillräckligt goda kundmöten och därmed inte uppfyller kundlöftet.  <b>Åtgärd:</b> 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, samt förnya och intensifiera utbildningsinsatser kopplade till kundmötet.  Kommentar: Detta är något som pågår, men konsekvensen av det bedöms lägre på kort sikt därav sänks konsekvens till 2. Fortsatt fokus är viktigt då det i ett långsiktigt perspektiv kan föra med sig att Västtrafik inte målen.  <b>Kvar: Antingen inkludera kundnöjdhet i denna risk alt ny risk avseende kundnöjdhet</b>  Kommentar: kundnöjdhet får inte fortsätta minska, ytterligare åtgärder behövs för att motverka detta – kanske omformulera risken ngt alternativt ny risk (samma med resandet får inte minska). Vad kan göra? Trenden varit nedåtgående ganska länge. Framkomlighet...hitta den bakomliggande kundnöjdhetsdelen.</p>	4	3 2	12 8
E3	<p><b>Risk</b> för diskriminering av personer med funktionsvariationer  <b>funktionsnedsättningar, barn och äldre.</b></p>	4	3 2	12 8

	<p><b>Åtgärd:</b> Arbete pågår med att ta fram riktlinjer för att gå ombord, 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> <p>Nyckeltal och uppföljning av faktisk leverans av tillgänglighetsanpassade fordon till kund behöver utvecklas. Arbetsgrupp uppstartad för att fokusera på området.</p> <p><b>Kommentar:</b> Denna risk ses som pågående då Västtrafik emellanåt har problem med tex DO-anmälningar därmed fortsatt 4 som sannolikhet, men samtidigt inte i större omfattning därmed sänks konsekvensen för hela Västtrafik.</p> <p><b>Kommentar:</b> känner att det är fortsatt en viktig fråga. Ex GS gick upp i 2-skift. Kolla varför det står funktionsvariationer på ett ställe och funktionsnedsättningar på ett ställe. Vill ha kvar 3 på konsekvens. Styrelsen vill fortsätta bevaka.</p> <p>-Kan tycka att en två är mer relevant även om det är en fortsatt viktig fråga. Men majoriteten bestämmer.</p>		3	12
E4	<p><b>Risk</b> att inte leva upp till Barnkonventionen i Västtrafiks planering av trafiken, av barn som resenär i vår 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 förankring implementering pågår. Införande av riktlinjer för att gå ombord, resa med och stiga av fordon med 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.</p> <p><b>Kommentar:</b> Åtgärder vidtagits. Sannolikheten höjs för det är pågående, men konsekvens sänks då införande av åtgärder pågår.</p> <p><b>Kommentar:</b> meningen ang utförandeskap bemötande hänger inte ihop med barnperspektivet även om mycket viktig åtgärd. Texten omformuleras något för att passa in.</p>	3 4	3 2	9 8
E5	<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 bl a bistå med närvaro på hållplatser och resecentrum. Hårdnande ekonomiskt klimat (ekonomiskt såväl som samhällsmässigt) medför även risk för fler konfliktytor mellan resenär och gentemot personal. samt personer i utanförskap. Utmaningar finns med minskad belysning och minskat underhåll på grund av besparingskrav etc. Även samhällsklimatets utveckling i stort inkluderat, risker med släckning av belysning, minskat underhåll på grund av besparingskrav etc.</p>	3 4	3	9 12

	<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. 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. Pilotprojekt med lokaler i samverkan initieras Q4 2023 och Q1 2024 för ökad möjlighet till effektiv samverkan.</p> <p><b>Kommentar:</b> Uppdaterad text. Fortsatt negativ trend i samhället. Sannolikhet ökar till 4.</p> <p><b>Kommentar:</b> diskussion kring upplägg och åtgärd.</p>			
E6	<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
E7	<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. 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.</p> <p><b>Kommentar:</b> lägg till utbildning avseende utanförskap även här.</p>	3	3	9
NY	<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 försättes att försämrars.</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> <p><b>Kommentar:</b> omskrivning av risk E1 se även diskussion E1 utifrån styrelsen WS ytterligare komplettering gjord.</p> <p><b>Kommentar:</b> Viktigt att peka på att konsekvensen blir brister i punktligheten. Det är en kedjereaktion Kundnöjdhet – brister i punktlighet pga svårt med framkomlighet.</p>	4	3	12



## Risk att kollektivtrafiken inte ger låg miljöpåverkan

Risk	Riskbeskrivning	Sannolikhet	Konsekvens	Riskenivå
M1	<p><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,</p> <p><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.</p> <p><b>Kommentar:</b> Sannolikheten bedöms för hög. Västtrafik har ett utmanande läge, men arbetat för och klarat av det hittills.</p>	4 3	3	12 9
M2	<p><b>Risk</b> att inte uppnå miljömålen på grund av stora osäkerheter på energimarknaden gällande tillgång, pris och klimatprestanda.</p> <p><b>Åtgärd:</b> 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.</p> <p><b>Kommentar:</b> Marknadsläget har en annan stabilitet. Sannolikhet/konsekvens sänks till 2. Risken utgår.</p> <p><b>Kommentar:</b> kommunerna kan få en utmaning att få fungerande el i framtiden. En ny risk på omvärldsrisker – energiförsörjningen.</p>	3 2	3 2	9 4
M3	<p><b>Risk</b> 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.</p> <p><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.</p> <p><b>Kommentar:</b> Konstaterar felaktig värdering ska vara tvärtom.</p>	2 4	4 2	8

## Risk inom det finansiella området

Risk	Riskbeskrivning	Sannolikhet	Konsekvens	Riskenivå
F1	<p><b>Risk</b> för kostnadsökning 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 alternativa prognoser har använts vid behov. Byte av drivmedel sker för att minska konsekvenser. Aktiv dialog sker med övriga Trafikhuvudmän, trafikföretag, indexråd mm.</p>	4 3	3	12 9

	<b>Kommentar: Marknadsläget har en helt annan stabilitet.</b>			
F2	<p><b>Risk</b> att stora infrastrukturprojekt (ex fastighetsprojekt) blir försenade med bl a ökade kostnader som följd. VGR är ofta medfinansier, vilket medför att det blir ekonomiska konsekvenser även för Västtrafik.</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> <p><b>Kommentaren: Risken vinklas mot hastighet – stora infrastrukturprojekt som Västlänken se risk H1.</b></p>	4	3	12
F3	<p><b>Risk</b> 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.</p> <p><b>Åtgärd:</b> Västtrafik upprättar sedvanliga prognoser på kort och lång sikt och eventuellt kommer arbetet vid behov förstärkas, löpande, med ytterligare analyser. 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.</p> <p><b>Kommentar: Det är inte fler överprövningar. Men när det sker blir det högre kostnader på kort sikt vid förlängning av avtal. Men sen har upphandlingarna vid flertalet tillfällen visat på positiva effekter. Men för närvarande är risken snarare pressade anbudspriser vilket riskerar att ge hört tryck på förhandlingssidan under avtalstiden men det är inte en finansiell risk mer ett hanteringsproblem. Sänkning av både sannolikhet och konsekvens samt att risken därmed utgår.</b></p>	3 2	3 2	9 4
F4	<p><b>Risk</b> för bristande uthållighet i arbetet med betalningsviljan.</p> <p><b>Åtgärd:</b> En handlingsplan för intäktsäkring har tagits fram med åtgärder inom flera områden som kommer att påbörjas och i vissa fall verkställas fullt ut under 2024. Det handlar om fortsatt arbete med att öka valideringsgraden på buss i GMP, en effektiv biljettkontroll med nya arbetssätt, fler betalande resenärer på tåg och båt, bättre tekniska förutsättningar i form av bland annat ökad tillgänglighet och pålitlighet för viserings. Och försäljningsutrustning ombord samt inte minst beteendepåverkan genom kommunikation.</p> <p><b>Kommentar: Sannolikhet 1-2 risken utgår ur den övergripande riskanalysen. Det är låg risk att Västtrafik har bristande uthållighet i frågan utifrån den intäktsökning som skett.</b></p>	3 1	3	9 3
F5	<p><b>Risk</b> att inte uppnå det övergripande ekonomimålet "budget i balans" då förutsättningarna kan förändras utifrån en svår ekonomisk situation för VGR, konjunktur, krav på 50% självfinansieringsgrad med mera.</p> <p><b>Åtgärd:</b> Västtrafik upprättar sedvanliga prognoser på kort och lång sikt. Västtrafik för dialog med berörda parter såsom nämnd, ägare och kommun om de effekter som bedöms uppstå, behov av nya målnivåer samt prioriteringar som krävs. Västtrafik deltar i utredningen avseende 50% självfinansieringsgrad. Fortsatt arbete utifrån affärsplanens fokusområde "Ekonomisk hållbarhet"</p> <p><b>Kommentar: Marknaden har stabiliserat. Ur ett ekonomiskt perspektiv bedöms risken för att inte uppnå budget i balans</b></p>	4 2	2	8 4

	<b>låg. Sänkning av sannolikhet till 2. Risken utgår (Jmf risk HR2)</b>			
F6	<p><b>Risk</b> för att förändrade kundbeteenden, liksom förändrade normer i samhället, leder till fuskåkning.</p> <p><b>Åtgärd:</b> 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.</p> <p><b>Kommentar</b> Västtrafik har infört civila biljettkontroller och arbetar på olika sätt med att påverka normen. Att bibehålla normen är nu utmaningen. Viktigt att bevaka men sannolikhet sänks till 1. Risken utgår.</p>	2 1	4	8 4

## Risk inom området leverans av trafik

Risk	Riskbeskrivning	Sannolikhet	Konsekvens	Riskenivå
L1	<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 också 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. I det arbetet stöttar Västtrafik partners genom att medfinansiera utbildning av bussförare under 2023 och 2024 och verka för att det finns utbildningar. Förutsättningar och arbetsmiljö ses över. 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. En nationell handlingsplan tas fram i samverkan med Svensk kollektivtrafik. Västtrafik ser även över hur VT i vår roll kan förbättra för kundnära personal utifrån deras arbetsmiljö.</p> <p><b>Kommentar:</b> Uppdaterad skrivning. Både spårvagn och buss bedömer nu att inom ett år ha återställt behovet och kommer klara att utföra all trafik. Sannolikhet sänks till 3. Västtrafik har gått ur det akuta läget.</p> <p><b>Kommentar:</b> Längre diskussion kring frågan men enas om sänkt värde och att det akuta läget är sänkt men att frågan kräver fortsatt fokus.</p>	4 3	4	16 12
L2	<p><b>Risk:</b> att ytterligare stora förseningar för leverans av nya tåg,</p>	3	4	12

	<p>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>			
L3	<p><b>Risk</b> för sämre leverans orsakade av lägre marginaler hos trafikföretag utifrån pressade anbudspriser samt den allmänna lågkonjunkturen där kostnadsökningar inte alltid täcks av den indexerade ersättningen. Upphandlingseffekterna har de senaste åren varit till Västtrafiks fördel. Trenden är att kostnaderna pressas vilket minskar marginalerna för trafikavtalen. 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> <p><b>Kommentar:</b> Den långsiktiga risken är att priserna fortsätter att pressas till en nivå där Västtrafik inte längre får in några anbud.</p> <p><b>Kommentar:</b> reflektion avseende billigare anbud – att Västtrafik har ett bra arbetssätt utifrån att vi upprättar skuggbudgetar själva inför upphandling som sedan kan jämföras med och säkerställa anbuden mot.</p>	4	3	12
L4	<p><b>Risk</b> för brister i nödvändig infrastruktur och fordonstillgång tåg vilket påverkar möjligheten att genomföra all trafik, 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. 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. Leveransplan nya tåg följs noga, liksom underhåll och erforderliga upprustningar för att möta livstidsförlängning av befintliga fordon. Samarbete med Transitio angående ersättning Itinotåg för Kinnekullebanan samt utredning/behovsanalys RS.</p>	3	4	12
L5	<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</p>	4	3 4	12 16

	<p>depåer och utmaningar med placering av dem kopplat till dels behov men även marktillgång. Trafiken går långsamt och minskar därmed i attraktivitet.</p> <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. <b>Arbete pågår med indragning av spårvagnshållplatser liksom framkomlighetsåtgärder i stadsmiljön.</b></p> <p><b>Kommentar:</b> <b>Situationen försvåras ytterligare, blivit en maxrisk.</b></p> <p><b>Kommentar:</b> <b>Kompletera med att konsekvensen blir negativ upplevelse för kund i om försämrad punktlighet.</b></p>			
L6	<p><b>Risk</b> för att brister i äldre spårvagnarnas fordonskvalitet och 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> <p>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. Fordonsforum följer löpande brister i fordonskvalitet och agerar på det som kräver särskild hantering. Kring kvalitet är det särskilt utmanande med spårvagnsmodell M32 där ytterligare åtgärder krävs för att få mer fordon i trafik.</p> <p><b>Kommentar:</b> <b>Formulera om så denna risken enbart är för bana. (inkl även depå). Ny risk angående nya fordon.</b></p>	4	3	12
L7	<p><b>Risk</b> för försenad etablering pga svårigheter med infrastruktur i form av bryggor, natthamn, laddinfrastruktur, framdragning el 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.</p> <p><b>Åtgärd:</b> Särskild riskanalys görs inom ramen för förstudier och upphandling. Dialog med kommuner, nätägare och eventuellt andra intressenter inför upphandling. Avtals- och etableringstider samt eventuell tid för dispens avseende fartygskrav ses över.</p>	3	3	9
Ny	<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
NY	<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>	4	3	12

	<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 proaktivt underhåll samt kapacitet i depåer.</p> <p><b>Kommentar:</b> Risk uppdelad i fordon och infrastruktur jmf L5.</p>			
--	--	--	--	--

## 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 (t.ex. butiker). 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 förstärka övervakning/upptäckt. Upprätta "Security Operations Center" (SOC) för 24/7 övervakning, Kompetensutveckling, utbildning kopplat till medvetenhet, samt etablering av kompetensforum för utvecklare (säkerhet). Samarbete med regionen, kompetensutbyte och nyttjande av gemensamma tjänster.</p> <p><b>Kommentar:</b> kvar i sin helhet både formuleringar och bedömning. Västtrafik genomför åtgärder men i samma takt utvecklas omvärlden. Motståndet ökar i takt med att Västtrafik blir bättre. (Eventuell uppdatering av text kan ske).</p>	4	4	16
IR2	<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 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.</p> <p><b>Kommentar:</b> Bättre situation och bättre underhåll. Stabil personalsituation medför större stabilitet. Sannolikheten sänks till 3.</p>	4 3	3	12 9
IR3	<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. Svårigheter i uppföljningen av trafikavtalen.</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 delområdesledning är tillsatt och har som övergripande mål att ge korrekt info ut i Västtrafiks kanaler till kund och partners.</p>	3 2	3 2	9 4

	<b>Kommentar: Kontrollen har ökat de senaste åren. Åtgärder har genomförts. Sannolikhet 2 konsekvens 2. Risken utgår.</b>			
IR4	<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. <b>Åtgärd</b> Förstudiearbete för att beskriva en framtida arkitektur inom området. Start och genomförande av program, inklusive Upphandling, för att realisera arkitekturen. <b>Upphandlingen genomförd och är överprövad.</b> 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.	3 4	3	9 12
IR 5	<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 och definiera behovsnivå för att säkerställa rätt kapacitet för rätt område. <b>Kommentar: Arbetet fortsätter utifrån befintliga åtgärder.</b>	3	3	9
IR6	<b>Risk</b> att 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
IR7	<b>Risk</b> för problem att bedriva vidareutveckling av system och samtidigt hantera teknisk skuld. Äldre system medför risk för att leverantörer slutar supportera system. Avsaknad av planer för livscykelhantering/uppdatering innebär dåligt underhållna system och databaser. <b>Åtgärd:</b> Tillsammans med verksamheten skapa en aktiv livscykelhantering och systemkartläggning. Beakta möjligheten att använda befintliga system vid nya verksamhetsbehov. <b>Kommentar: Västtrafik har vidtagit åtgärder så det är en stabilare grund att stå på som medför att denna målkonflikt minskat. Sannolikhet sänks till 3 och risken utgår.</b>	4 3	2	8 6

## Omvärldsrisker

Risk	Riskbeskrivning	Sannolikhet	Konsekvens	Riskenivå
R1	<b>Risk</b> för stigande energipriser. Ett högre energipris ökar trafik kostnaderna, men kan leda till ett ökat kollektivt resande. Borttagandet av skattebefrielsen på biogas och biodiesel ökar kostnaderna ytterligare. <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	4 2	3	12 6



	<p>skattebefrielsen samt arbeta för att den i någon form återinförs. Avrapporteras till styrelsen regelbundet.</p> <p><b>Kommentar: Marknadsläget har väsentligt förändrats. Sannolikhet sänks till 2 och detta medför att risken utgår.</b></p>			
R2	<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 stor 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
R3	<p><b>Risk</b> att det uppstår svårigheter med kompetensförsörjning (både vad avser anställda såväl som spetskompetens-konsulter.) Risken inkluderar även lönenivåer samt kostnadsutveckling (takpriser).</p> <p><b>Åtgärd:</b> 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.</p> <p><b>Kommentar: Västtrafik har ibland svårt att anställa viss kompetens, men konsulter finns som minskar sannolikheten till 2. Risken utgår.</b></p>	3 2	3	9 6
R4	<p><b>Risk</b> för att kollektivtrafiken utsätts för extraordinära händelser. (extramare väderfenom, naturkatastrofer, riktade attentat, olycka, pandemi 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. Västtrafik deltar i flertalet nationella utredningar inom området kring terrordåd och höjd beredskap/krig. Nära samarbete med IKN har etablerats under 2023. 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. Arbeta pågår med ny policy för säkerhet och beredskap samt uppdatering av beredskapsplanen.</p> <p><b>Kommentar: Risken oförändrad, uppdatering av åtgärder.</b> <b>Kommentar: ev lägga till väderfenomen, extrem väder.</b> <b>Klimatkonsekvenser. Fundera på om dela upp i två risker.</b></p>	3	3	9
R5	<p><b>Risk</b> att inte uppfylla lagstiftning på tillgänglighetsområdet (Eus nya tillgänglighetsperspektiv 2025).</p> <p><b>Åtgärd:</b> För närvarande utreds utvecklingen för att bedöma eventuell framtida påverkan på organisation och ansvar för de områden som innefattas kommer att behöva ses över.</p> <p><b>Kommentar: Frågan avsåg kortautomater. I projektet</b></p>	3 1	3	9 6



	"Framtidens Biljett" fanns en risk att kortläsarna i fordonen skulle omfattas. Men dels är regional kollektivtrafik undantagen och dels är validatorn inte en självbetjäningautomat. Sannolikhet sänks till 1 och risken utgår.			
R6	<b>Risk</b> att uppförandekoden (Code of conduct) inte efterlevs och att hållbarheten i leverantörsleden är svår att säkerställa. <b>Åtgärd:</b> Utvecklad kravställning för hållbara leverantörsled, Fortsatt samarbete inom branschen för att utveckla krav och uppföljning, fortsatta revisioner av uppförandekoden för att säkerställa hållbara leverantörsled. Implementering av den kommande uppdaterade uppförandekoden i kravställning och uppföljning. <b>Kommentar:</b> Sannolikhet att det inträffar minskar till 3 utifrån alla åtgärder som gjorts tillsammans med leverantörerna. Flera fordonsleverantörer har nu genomfört oberoende revisioner enligt våra krav. Västtrafik, trafikföretagen och fordonsleverantörer har nu mer kunskap om vad som krävs för att följa uppförandekoden. Västtrafik har fortsatt att utveckla kravställningen i trafikupphandlingarna för att vara än tydligare. Däremot bedöms nu konsekvenserna högre för att det isf kan bli svårt med fordonstillgång till trafiken om kraven inte går att uppnå.	4 3	2 3	8 9
Ny	<b>Risk</b> att energiförsörjningen till kollektivtrafiken (oavsett energibärare) påverkas på grund av händelser i omvärlden, kris eller krig i närområdet. <b>Åtgärd:</b> 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. Samarbete på kommunal, regional och nationell nivå samt energibolag för att säkra bland annat elbehov i händelse av brist.	2	4	8

## 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.	➤ Händelsen förväntas inträffa. ➤ Händelsen kan inträffa när som helst.
<b>Möjlig (3)</b>	Det är troligt att risken inträffar.	➤ Händelsen kommer troligen att inträffa under de flesta förhållanden. ➤ Kan förväntas inträffa åtminstone under den kommande 12-månadersperioden.
<b>Mindre sannolikt (2)</b>	Risken inträffar men det är inte troligt.	➤ Händelsen skulle kunna inträffa vid enstaka tillfällen. ➤ Kan inträffa under de kommande 3-5 åren.
<b>Osannolik (1)</b>	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.
--	--	---

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 förtroendskada 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 förtroendskada 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 förtroendskada 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 förtroendskada 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.

//