

Strålkastaren

Tillsammans för hållbart resande **1/2026**

TEMA

Gemensamt ansvar för ökad trafiksäkerhet

Västtrafiks vd:

"Fortsatt fokus på framkomlighet"

Kollektivtrafiken får samhället att utvecklas

Idil hittade drömjobbet

"Det finns inga vanliga dagar"



Strålkastaren

Strålkastaren är en tidning för alla som arbetar inom eller för Västtrafik.

Ansvarig utgivare: Malin Bernhardsson.

Redaktionsråd: Petra Ebbeson och Lars Jönsson.

Kontakt med redaktionsrådet: Mejla gärna till stralkastaren@vasttrafik.se eller ring 010-43 45 200.

Redaktion och produktion: Spoon, www.spoon.se, 031-10 21 40.

Omslagsfoto: Anna Sigvardsson Högberg

Tryck: Trydells tryckeri.

Upplaga: Cirka 9 000 ex. Trycks på miljömärkt papper.



Trycksak
3041 0091

Frågor om din prenumeration: Mejla stralkastaren@vasttrafik.se.

Om Västtrafik: Västtrafik finns till för alla som reser kollektivt i Västra Götaland. Vi är Sveriges näst största kollektivtrafikföretag. All trafik upphandlas i konkurrens och körs på entreprenad. Vi ägs av Västra Götalandsregionen. Huvudkontoret finns i Skövde och lokal-kontor i Borås, Göteborg, Uddevalla och Vänersborg. Västtrafik har cirka 500 anställda, men tillsammans med våra partnerföretag är vi 9 000 personer. Varje dag reser 404 000 personer med våra drygt 3 700 fordon. Fordonen – bussar, tåg, spårvagnar, bilar och båtar – kör 46 700 mil, vilket motsvarar 11,6 varv runt jorden.



"Elektrifieringen är en tydlig trend i världen"

Hej Roger Vahnberg, vice vd på Västtrafik. Du är aktiv inom UITP – en världsorganisation för kollektivtrafik. Vilka frågor kring kollektivtrafiken pratas det mest om i världen just nu?

– AI är ett hett ämne, precis som i resten av samhället. Kollektivtrafiken ligger efter och vi behöver fokusera mer på detta. Naturligtvis pratas det även om självkörande fordon. Här finns både möjligheter och hot. Med rätt regelverk där man styr mot delade fordon kan mobiliteten förbättras för alla. Men om fokus är den egna bilen utan reglering blir det tvärtom sämre mobilitet. Behovet av infrastrukturinvesteringar i till exempel tunnelbana och spårväg är stort i de flesta större städer, men finansieringen är en utmaning.

Finns det några fler trender du kan berätta om?

– Elektrifieringen, som vi själva är en del av, är en väldigt tydlig trend över större delen av världen. Och det förändrade resebeteendet sedan pandemin, där hemarbete påverkar resandet.

Kan du ge exempel från världen på självkörande trafik? Var ligger de långt framme?

– När det gäller självkörande bussar ligger Kina långt före oss andra. I Guangzhou har man 50 självkörande bussar i trafik och ytterligare 100 är beställda. I resten av världen är det fortfarande mest tester i mindre skala. När vi pratar självkörande trafik glömmar vi ofta att det sedan många år är vanligt att nya tunnelbanor är självkörande. Det finns självkörande tunnelbanor på väldigt många ställen i världen.

I detta nummer tar vi bland annat upp framkomligheten i Göteborgs stad. Vad tänker du om framkomligheten i staden och situationen för förarna?

– Framkomligheten är alldeles för dålig. Successivt har den försämrats. Det innebär stress för våra förare, förseningar och att kollektivtrafiken blir mindre attraktiv jämfört med bilen. Här måste Göteborg prioritera mer utrymme för kollektivtrafiken och nedprioritera biltrafiken i de centrala delarna av staden. På det sättet kan fler komma fram.

Om du fick önska vad som helst – hur vill du att Göteborg utvecklas framåt?

– Att man fokuserar mer på att göra staden attraktiv för människor och inte har fokus på fordon. En stad där man trivs att vara i och att man kan känna sig trygg. Att man ger mer utrymme till alla som vistas i staden och mindre utrymme för bilen. Och att man fokuserar på de transportsätt som är mest effektiva.

Vad ser du mest fram emot under 2026?

– Det finns mycket jag ser fram emot men öppnandet av den första delen av Västlänken, med den nya delen av Göteborgs centralstation, är naturligtvis en höjdpunkt. Med våra nya tåg kan vi då kraftigt utöka vår tågtrafik. Det kommer bli ett stort lyft för regionen och våra invånare. ☺

ROGER VAHNBERG
VICE VD PÅ VÄSTTRAFIK



Säkra din prenumeration på Strålkastaren!

Strålkastaren byter adressregister. Vill du fortsätta få tidningen? Då måste du anmäla dig. Missa inte det! Tidningen är helt gratis, som vanligt.



◀ Skanna QR-koden med din mobiltelefon och fyll i dina uppgifter för att anmäla din prenumeration!



FOTO: ANNA SIGVARDSSON HÖGBORG

8

8 Lars Backström blickar framåt

Västtrafiks vd summerar året som gått och blickar framåt mot nya satsningar under 2026.

12 Tema trafiksäkerhet

Mobilanvändning och höga hastigheter innebär stora risker i busstrafiken, där säkerheten alltid måste komma först.

21 Asghar har svart bälte

Tågvärden Asghar har tränat taekwondo i 53 år och har nått den högsta graden av svart bälte.

22 Kollektivtrafik ökar tillväxten

En ny rapport från Västtrafik visar att kollektivtrafiken är positiv för samhällets utveckling och ökar tillväxten.

6 **Ögonblicket** Vintrig båttur med Lövö.

17 **Så funkar det** Kommunikation med Rakel.

18 **Mitt jobb** Idil har det perfekta jobbet.

20 **Utblick** Japanska snabbtåg får ny design.



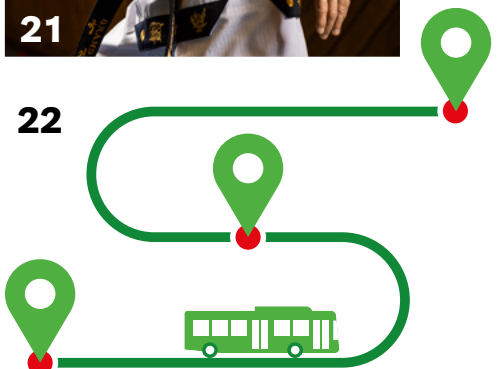
ILLUSTRATION: LINNEA BLIXT

12



FOTO: ANNA SIGVARDSSON HÖGBORG

21



22

Seniorer i alla regionens kommuner och Kungsbacka har nu möjlighet att få seniorbiljetten i appen Västtrafik To Go.



Digitala seniorbiljetter till alla

NU KAN ALLA som har seniorbiljett välja att få den digitalt i appen Västtrafik To Go, i stället för på kort. I Västra Götalandsregionen är det närmare 300 000 personer som har en seniorbiljett.

Lanseringen av digitala seniorbiljetter

startade under hösten med kommunerna i zon C och B för att nu även finnas tillgängliga i zon A. Det betyder att seniorer i alla regionens kommuner och Kungsbacka har möjlighet att gå över till appen.

– Digital seniorbiljett i To Go har varit

efterlängtad av seniorerna, så det är kul att vi nu kan erbjuda detta. Nu finns allt samlat i appen, där man både kan planera sin resa, ha sin seniorbiljett och köpa andra biljetter på ett enkelt sätt, säger Maria Björner Brauer, affärsområdeschef för marknad på Västtrafik. ☺



Under snöovädret i början av januari kämpade många i kollektivtrafiken. Här skottar två förare fram bussarna på linje 60, 61 och 62 på Nobinas depå på Kruthusgatan i Göteborg.

DATUMET

18
MARS

Då är det bussförarens dag. Vi vill hylla och tacka alla som jobbar i kollektivtrafiken.



Kosteröarna blir en del av zon C

FRÅN OCH MED januari 2027 kommer Kosteröarna ingå helt i Västtrafiks zon C. Förändringen innebär att dagens specialbiljetter i Kostertrafiken tas bort och att de allra flesta resenärer får en billigare resa. Besökare kommer att betala priset för en zon i stället för dagens två zoner. Seniorer med seniorbiljett giltig i zon C kommer nu också kunna resa fritt i Kostertrafiken. Syftet med förändringen är att skapa ett

enklare, mer enhetligt och rättvist biljettsystem utan särskilda undantag.

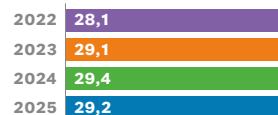
– Genom att inkludera Koster fullt ut i zon C gör vi biljettsystemet enklare att förstå och använda, samtidigt som fler får billigare resor och bättre möjligheter att resa vidare i regionen, säger Louise Jeppsson (V) ordförande i infrastruktur- och kollektivtrafiknämnden i Västra Götalandsregionen. ☉



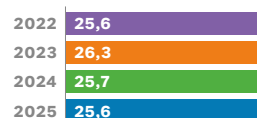
RESESTATISTIK

Diagrammen visar antalet miljoner delresor per månad jämfört med tidigare år.

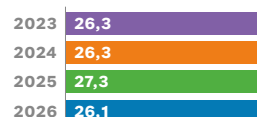
NOVEMBER



DECEMBER



JANUARI



SIFFRAN

37,7

Antal miljoner sålda biljetter av Västtrafiks publika försäljning under 2025. Detta till ett värde av cirka 3 232 miljoner kronor exklusive moms (seniorbiljetter och skolkort är inte medräknade).

Kortläsarna avvecklas på Västtrafiks tåg

FRÅN OCH MED 25 maj kommer kortläsarna ombord på alla Västtrafiks tåg att avvecklas. Det innebär att resenärer inte längre kan betala med kontoladdning eller aktivera periodbiljetter ombord på tågen.

Bakgrunden är att när Västtrafiks nya tåg, X80, börjar köra under våren kommer de inte ha någon kortläsare. Det beror på att kortläsarna är gamla och ändå ska bytas ut de kommande åren.

För att det inte vara olika på olika tåg kommer kortläsarna därför att tas bort på alla tåg. Det kommer sättas huvor över kortläsarna på tågen, med ett budskap om att köpa biljett i Västtrafik To Go i stället. Det går fortsatt även att köpa biljett av till exempel ombud.

Detta är ett första steg i ett teknikskifte där Västtrafik gör om hela biljettsystemet och där alla kortläsare ska bytas ut mot ett nytt system framöver. Läs mer om det på sidan 10. ☉



Kortläsarna på Västtrafiks tåg ska avvecklas med start i maj.

Lösningen till vinterkrysset i förra numret



Korsordsvinnare:

Berit Sundin, Göteborg
Kaj Näsman, Sollebrunn
Ulrika Anvebratt, Olofstorp
Christer Hindborg, Lerum
Johnny Asp, Skövde

6 februari, 11:10

Lövön

LINJE 326 KÖRS av Gunnars Båtturer och går från Dyrön till Rörtången och tillbaka igen. Båtturen går två gånger om dagen året runt. Varje år reser cirka 22 000 personer med linjen, de allra flesta under sommarhalvåret. Under vintern är det glesare mellan resenärerna och den här dagen var det bara stammisen Jan Malmgård som åkte med skeppare Leo Lindén och båten Lövö. 📍



FOTO: MOA CARLSSON



Att få resenärer att gå på fram och visa biljett är en av åtgärderna som gjort att fuskåkandet minskar.

Tydliga effekter av arbetet med intäktssäkring

Utökade biljettkontroller, civila kontrollanter och kommunikation om att gå på fram. Det är några av åtgärderna som har bidragit till att fuskåkningen minskar. Sedan Västtrafik ökade takten i arbetet med intäktssäkring har intäkterna vuxit med en halv miljard kronor.

NÄR VÄSTTRAFIK INFÖRDE civila kontrollanter 2024 blev resultaten tydliga – fuskåkningen minskade. Då märktes förändringen främst i zon A, men under 2025 har förbättringar skett på flera håll.

– Det är väldigt glädjande och positivt för ekonomin. De sammanlagda ekonomiska effekterna sedan vi accelererade arbetet med intäktssäkring 2022 uppgår till cirka en halv miljard kronor, säger Cecilia Wallem, affärsansvarig för biljettkontrollen och avdelningschef för intäktssäkring på Västtrafik.

2024 låg andelen personer som fuskåkade på sex-sju procent. Under 2025 sjönk den siffran till fyra-fem procent. Det finns flera orsaker

till minskningen, där en är Västtrafiks arbete med tydlig kommunikation.

– Vi har jobbat med att göra det tydligt för våra resenärer hur de ska göra rätt i kollektivtrafiken: gå på fram, visa biljett och gå av bak. Vi har medvetet skapat en positiv stämning runt budskapen för att mjuka upp tonen, men också för att öka spridningen och kännedomen för en långsiktig effekt, säger Cecilia Wallem.

EN ANNAN FÖRKLARING till det minskade fusket är fler kontrollanter och kontroller, och en fortsatt komplettering med civila kontrollanter.

– De jobbar fortsatt främst i zon A där fusket är som störst, men vi har även börjat prova oss fram med civila kontrollanter i zon B och C. Det är dock fortfarande i ett testskede. En viktig sak som vi tidigare har märkt ger effekt är att vi kommunicerar kring våra civila kontroller. Vi tror att det får en förebyggande effekt, säger Cecilia Wallem.

Under 2024 var det en nedåtgående trend i resenärernas validering av biljetter. Under 2025 ökade däremot valideringsgraden i de



Cecilia Wallem.

bussavtal som har påstigning fram. Ökningen syns i alla geografiska områden, men är tydligast i zon A.

– Förrare och biljettkontrollanter spelar en avgörande roll här, och det arbete de gör

är jätteviktigt. När det gäller tåg fortsätter vi att arbeta tillsammans för att säkra betalande resenärer och utveckla vår uppföljningsdata. För båt ser vi en positiv utveckling under 2025, med en ökad viseringsgrad på 16 procentenheter jämfört med 2024, säger Cecilia Wallem.

Framåt ligger fokus på att ytterligare minska fuskåkningen och stärka betalningsviljan.

– Det är ett ständigt pågående arbete som kräver uthållighet. Vi fortsätter att utveckla och följa upp det som vi ser ger resultat, men utforskar också nya sätt att påverka och förbättra olika delar inom intäktssäkringen, säger Cecilia Wallem. ☺

HANNA KLUMBIES

Västtrafiks vd, Lars Backström:

”Förarna kämpade för att hålla trafiken igång”

2025 innehöll stora satsningar, nya tester och tydliga resultat – men också utmaningar som består. Västtrafiks vd Lars Backström summerar året som gått och blickar framåt mot det fortsatta arbetet med bland annat intäktssäkring och framkomlighet.

TEXT: HANNA KLUMBIES FOTO: ANNA SIGVARDSSON HÖGBORG

Vad gjorde Västtrafik för bra saker under 2025?

– Vi har gjort många bra saker. En av dem är arbetet med intäktssäkringen, som är väldigt betydelsefullt och verkligen får genomslag. Vi har också tagit ordentliga kliv i arbetet som vi gör tillsammans med Göteborgs Stad för att förbättra framkomligheten och har fått upp den frågan på agendan. Vi har gjort en jätteinsats tillsammans med trafikföretagen för att hjälpa dem att attrahera och behålla medarbetare. Under året har vi också testat en eldriven bärplansbåt, en självkörande buss och vi har fått en ny spårvagnslänk ut till Lindholmen. Samtidigt ser vi att både vår marknadsandel och resandet står och stampar. Vi får inte utväxling på våra satsningar i den utsträckning vi önskar och behöver. Men som jag har sagt i 18 år – det händer mycket just nu.

Hur gick det med fuskåkningen?

– I Göteborg har vi halverat fuskåkningen under de år vi arbetat aktivt med frågan. Det har gett omkring en halv miljard kronor i intäkter, vilket jag inte trodde skulle vara möjligt på

så kort tid. Det görs ett jättejobb av trafikföretagen och biljettkontrollen tillsammans med oss. Jag blir glad när jag ser att resenärer kör för att gå på fram – det är en normförändring som normalt är väldigt trögrörlig.

Hur ska Västtrafik jobba vidare med att öka betalningsviljan?

– Vi ska fortsätta att arbeta med allt från kommunikation och påstigningskontroller till civila biljettkontroller och ökad närvaro. Samtidigt behöver vi ta arbetssättet ut till fler områden i regionen och spinna vidare på den acceptans som vi har hos våra kunder.

Skiljer sig Västtrafik från andra läns- trafikbolag i hur aktivt man syns och driver frågor på nationell nivå?

– Ja, det tycker jag. Vi är tydligare utåt och tar ytor som få andra gör. Vi har haft ett konsekvent driv och en tydlig riktning under lång tid. Vi har höga ambitioner och höga mål, och vi har stort förtroende från styrelse och ägare. Alla våra frågor är politiska eftersom vi har en politisk styrelse. Det kanske inte är alla som gillar att vi utta-

lar oss och skriver debattartiklar, men det är kopplat till de mål som sätts på oss. De kommer inte att uppfyllas av sig själva.

Har du någon extra bra upplevelse från kollektivtrafiken 2025?

– Jag åkte buss på riksväg 40 där det var en trafikolycka och föraren informerade om omledning via Landvetter och Mölnlycke. Att ge den informationen är en ganska liten insats, men det får stor effekt. Jag slapp oroa mig för vad som hände, om jag var på fel buss och vart vi skulle åka. Jag säger aldrig att jag jobbar på Västtrafik, men jag brukar ge beröm och en tumme upp.

Berätta om ett tillfälle då du blev riktigt stolt över Västtrafik!

– Jag har alltid varit stolt, även när det har blåst hårt. Snökaoset i början av januari är ett tydligt exempel. Medarbetare pulsade genom snö och kom in klockan fyra på morgonen för att göra det bästa för våra kunder, fullt medvetna om att det mest skulle komma in arga samtal. Förarna kämpade också för att hålla trafiken i gång och körde i snö och halka. Det arbete som görs varje dag, särskilt vid sådana händelser, är helt otroligt. Att få jobba med så engagerade och dedikerade människor – hos oss och våra partners – är en ynnest. Att vi lyckas attrahera och behålla det är jag oerhört stolt över.

– Under de kommande åren ska vi satsa mycket på nya tåg och vi kommer också successivt få fler spårvagnar. Det är viktigt för att visa att kollektivtrafiken är ett modernt sätt att resa, säger Lars Backström, vd för Västtrafik.



Vad ser du fram emot under 2026?

– Vi ser tydligt hur nya Göteborgs central växer fram och ska stå klar i slutet av året. Även om det här ”bara” är första etappen av Västlänken är det en milstolpe som ger välbehövlig tågkapacitet. Under de kommande åren ska vi satsa mycket på nya tåg och vi kommer också successivt få fler spårvagnar. Sammantaget innebär det en väldigt synlig modernisering av vagnparken, vilket är viktigt för att visa att kollektivtrafiken är ett modernt sätt att resa.

Vad ska Västtrafik fokusera på i år?

– Det kommer att vara ett fortsatt fokus på framkomlighet. Vi fortsätter också att arbeta med intäktssäkringen, som är en av våra prioriterade förflyttningar. Där arbetar vi fortsatt mycket i

Göteborg, men tittar också på närvaro i Skövde och testar civila kontroller i Trollhättan och Borås. Sedan har vi sådant vi ständigt behöver bli bättre på, till exempel trafikinformation. Vid snöovädret i början av januari blev det extra tydligt. Där behöver vi se hur vi kan automatisera för att leverera snabba och mer träffsäkra information.

Vilka förbättringar hoppas du på 2026?

– Det blir lite tjatigt att bara prata om framkomligheten hela tiden, men jag hoppas att vi kan göra konkreta tester på de verkligt besvärliga platserna. Under våren kommer Göteborgs Stad att subventionera periodbiljetterna för sina invånare. Det tycker vi är väldigt positivt och vi hoppas och tror att det kommer att öka resandet. Då är

” Vi har gjort en jätteinsats tillsammans med trafikföretagen för att hjälpa dem att attrahera och behålla medarbetare.”

LARS BACKSTRÖM, VD PÅ VÄSTTRAFIK

det avgörande att nya resenärer möts av en bra och tillförlitlig produkt. Vi behöver fortsätta leverera en attraktiv och pålitlig kollektivtrafik, men det är så beroende av andra faktorer som vi inte styr över – som bussfiler, trängsel-skatt och parkering. Det är kombinationen av vårt och politikens arbete som löser frågorna. ☺

Under våren lanseras Valle, en biljettläsare som på sikt ska ersätta all utrustning för visering och köp av biljetter som finns på fordonen i dag.



Västtrafiks nya lösning för visering och biljettköp ska göra det enklare för både förare och resenärer. Förändringen sker stegvis och under våren kommer en helt ny biljettläsare att testas.

Nytt biljettsystem ska göra viseringen lättare

NÄR RESENÄRER SKA visera eller köpa biljetter på en buss sker det i dag på flera olika sätt. Bussförarna får inte heller upp all nödvändig information på sina skärmar. Därför satsar Västtrafik nu på en helt ny lösning, som också är en viktig del i arbetet med intäktssäkring då den gör viseringen både enklare och snabbare.

– Vårt nuvarande system är gammalt och

behöver helt enkelt bytas ut. Avtalen går också ut och vi kan inte förlänga dem mer. Vi har gjort ett ordentligt arbete från grunden för att kunna utveckla en ny lösning så att det blir så bra som möjligt för både förare, andra användare och resenärer, säger Maria Winge, ansvarig för införandet av den nya biljettlösningen på Västtrafik.

Den nya lösningen kommer successivt att införas under de kommande tre–fyra åren med start under våren. Då lanseras en ny biljettläsare, Valle, som på sikt ska ersätta all den utrustning för visering och köp av biljetter som finns på fordonen i dag. När allt är klart kommer resenärer kunna köpa enkelbiljett genom att blippa sitt betalkort samt använda

Då införs den nya biljettläsaren (preliminär plan)

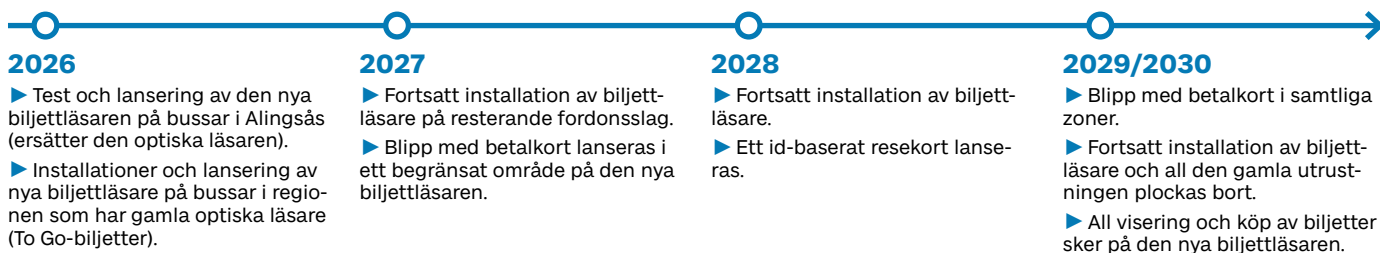


FOTO: MOA CARLSSON

Information och utbildning planeras

Västtrafik tar fram utbildningar inför varje förändring och de nyheter som påverkar både förare och resenärer. Utbildningarna anpassas utifrån förändringens omfattning samt trafikföretagens olika förutsättningar. I samband med varje förändring som berör resenärerna får trafikföretagen tydlig information om vad som gäller.



Maria Winge.



Daniel Jovic.

som inte behöver logga in och ut. Det som visas för resenären på biljettläsarens skärm speglas även på förarens skärm, där informationen nu är tydligare och lättare att uppfatta.

– Vi har haft regelbunden kontakt med förare och gjort både intervjuer och tester för att kunna bygga en lösning som blir så tillgänglig och användarvänlig som möjligt. Vi har bland annat förtydligat språket, ökat textstorleken, anpassat färgerna och sett till att skärmen inte lyser för starkt, säger Daniel Jovic.

SOM ETT FÖRSTA steg kommer den nya biljettläsaren att installeras och testas på ett begränsat antal bussar, där den kommer att ersätta den optiska läsaren för visering av To Go-biljetter.

– Om biljettläsaren uppfyller de krav vi har satt och testerna blir godkända börjar vi först byta ut utrustningen på alla bussar som har optiska läsare mot den nya biljettläsaren. Så snart den nya biljettläsaren är installerad är det den som resenärerna ska använda för att visera mobilbiljetter, säger Maria Winge.

När biljettläsaren väl är på plats kommer den övriga utrustningen att fhasas ut i takt med att utvecklingen av den nya blippafunktionen och det nya id-baserade resekortet blir klar. Allt beräknas vara färdigt 2030. Den nya lösningen kommer framöver också att innebära en del nyheter för övrig ombordpersonal, kundservice och ombud.

– Det handlar om mycket hårdvara och ny teknik. Vi har tusentals fordon som utrustningen ska installeras på, så logistiken är en stor utmaning och många fordon kommer att ha dubbel utrustning under ganska lång tid. Våra resenärer kommer till viss del att behöva lära sig nya beteenden. Men tillsammans kommer vi att lösa det och det viktiga är att det i slutändan kommer bli bättre för alla, säger Maria Winge. 🕒

MALIN DITTMER

HALLÅ DÄR ...



... **Karin Ryberg**, strateg på Västtrafik.

Västtrafik har gjort en framkomlighetsrapport. Vad innebär det?

– Vi vill sätta fokus på framkomlighetsfrågan eftersom den är så avgörande för att kollektivtrafiken ska vara attraktiv och det naturliga valet för fler. Rapporten är framtagen tillsammans med Göteborgs Stad och den ger oss ett bra underlag för beslut och prioriteringar samtidigt som vi kan följa utvecklingen över tid.

Vad visar rapporten?

– Att framkomligheten för kollektivtrafiken har försämrats. Medelhastigheten sjunker och restiderna varierar mer, särskilt under rusningstrafik. Vi får längre restider och större osäkerhet, det påverkar alla som reser med kollektivtrafiken och inte minst våra förare.

Varför är framkomligheten så viktig?

– Den är en avgörande förutsättning för att kollektivtrafiken i Göteborg ska vara snabb och pålitlig och därmed attraktiv. Biltrafiken har ökat det senaste året och bussar och spårvagnar hindras av köer och trängsel. Tillsammans med många stadsutvecklingsprojekt och vägarbete skapar det en väldigt utmanande situation.

Var i Göteborg är problemen störst?

– Rapporten pekar ut några olika sträckor vid stora knutpunkter som Åkareplatsen och runt Centralstationen, Hjalmar Brantingsplatsen och Brunnsparken. Men det är svårt över lag i centrala Göteborg när det gäller framkomlighet.

Hur kan situationen förbättras?

– Alla åtgärder som minskar biltrafiken och prioriterar kollektivtrafiken i stadsrummet är viktiga. Tillsammans med Göteborgs Stad ska vi ta fram insatser på både kort och lite längre sikt för att förbättra situationen. Det arbetet pågår för fullt. 🕒

HANNA KLUMBIES

både To Go-biljett och det nya id-baserade resekortet på biljettläsaren.

Den nya biljettläsaren har utvecklats med fokus på tillgänglighet för både förare och resenärer. Skärmen har utformats så att det ska vara enkelt att se och förstå informationen, även för resenärer med en synnedsättning. Det har också varit viktigt hur ljudet uppfattas av förarna.

– Vi har tagit fram olika ljud för enkel- och gruppbiljett med hjälp av användartester, där även färger, textstorlek och hur mycket information som kan uppfattas i situationen har utvärderats. Målet har varit en tydlighet för resenärer utan att störa föraren. Genom biljettläsarens utformning och placering slipper förarna också reflexer i fönstret och begränsad sikt under körning, säger Daniel Jovic, UX-designer på Västtrafik.

Samtidigt blir det också enklare för förarna,



Har du koll på läget?

Varje dag hanterar bussförare en komplex trafikmiljö och har samtidigt ansvar för många resenärer. Just därför är trafiksäkerheten avgörande. Mobilanvändning och för höga hastigheter innebär stora risker, ett ögonblicks tappat fokus kan få allvarliga konsekvenser.

TEXT: MALIN DITTMER ILLUSTRATIONER: LINNÉA BLIXT



MOBILANVÄNDNING under körning är både farligt och förbjudet enligt lag. Trots det får Västtrafik in många synpunkter från resenärer om förare som pratar i mobilen.

– Det kan såklart finnas många orsaker till att man använder mobilen, men lagstiftningen är tydlig. Handhållen utrustning, som mobiltelefon, får inte användas under körning. Det är bekymmersamt när man ser att både privatbilister och yrkesförare ändå använder mobiltelefonen, säger Anders Larsson, säkerhetsstrateg på Västtrafik.

Alla trafikföretag som kör trafik för Västtrafik har någon form av trafiksäkerhetspolicy. Där framgår det tydligt att det är nolltolerans mot mobilanvändning under körning. Vissa bolag accepterar dock handsfree, medan andra inte gör det.

Anders Larsson menar att det även finns risker med handsfree och tycker inte att det ska användas i kombination med körning.





”Som yrkesförare ansvarar man för många människors liv. Säkerheten måste alltid komma först.”

ANDERS LARSSON, SÄKERHETSSTRATEG PÅ VÄSTTRAFIK

– Forskningen visar tydligt att uppmärksamheten flyttas från trafiken även när du använder handsfree. I den tuffa miljö som bussförare kör i är det inte tillräckligt säkert, säger han.

TRAFIKMILJÖN I DAG innebär ofta ett högt tempo och det är lätt att dras med, även som yrkesförare. Men att hålla hastigheten är också avgörande för säkerheten. Hastighetsgränser sätts av en anledning och med hänsyn till hur vägnätet är utformat och de risker som finns i omgivningen.

– Det kanske saknas ett säkerhetsräcke eller kan finnas oskyddade trafikanter som korsar vägen, som till exempel vid en skola. Därför måste hastigheten vara lägre just där. Skillnaden i överlevnad om ett barn blir påkört i 30 km/h jämfört med 50 km/h är enormt stor, säger Anders Larsson.

Hastighetsmätningar som görs

regelbundet av Säker trafik Jönköping tillsammans med NTF (Nationella trafiksäkerhetsförbundet) visar att majoriteten av Västtrafiks bussar kör lagligt, men att mellan 15 och 20 procent kör för fort.

– För mig är det helt oacceptabelt att köra för fort. Som yrkesförare ansvarar man för många människors liv. Säkerheten måste alltid komma först, säger Anders Larsson.

HAN ÄR SAMTIDIGT väl medveten om den stressade situation många förare befinner sig i, med pressade tidtabeller, förseningar och resenärers frustration.

– Bussförare gör ett fantastiskt jobb och ska aldrig behöva känna att de måste köra för fort för att hinna i tid. Att skapa rätt förutsättningar och fungerande tidtabeller är ett gemensamt ansvar för Västtrafik och trafikföretagen, säger Anders Larsson. ☺



ENKÄTEN

Vilka rutiner har ni kring mobilanvändning under körning?



Joakim Agartson
KEY ACCOUNT/SALES
MANAGER, NOBINA

– Nobina har nolltolerans mot mobilanvändning under körning. Förare får varken använda mobil

eller handsfree, och våra regler går därmed längre än lagstiftningen. Förbudet gäller även när bussen är skyltad ”Ej i trafik”. Om vi ser eller får information om att en förare använder mobil gör vi alltid en utredning. Vid bekräftad överträdelse kan det leda till disciplinära åtgärder, inklusive varning eller uppsägning. Trafiksäkerhet och trygghet för resenärerna kommer alltid först. Därför utbildar vi kontinuerligt våra förare, informerar regelbundet om mobilpolicy och lyfter frågan på APT flera gånger per år.



Nathalie Bäckman
OPERATIV CHEF
UPPHANDLAD TRAFIK, VY

– För oss på Vy är trafiksäkerheten grunden i allt vi gör. Om vi får indikationer på att mobiltelefon

har använts under färd sker alltid ett personligt samtal med föraren. Om beteendet fortsätter, eller om det finns bevis, leder det till en skriftlig varning. Alla våra förare signerar Vys säkerhetspolicy varje år. Vi informerar regelbundet om vad som gäller via APT:er och interna informationskampanjer. Mobilanvändning under körning är ett beteende som behöver förändras i hela samhället, och erfarenheter från andra länder visar att striktare lagstiftning och övervakning kan ge god effekt.



Fredrik Jönsson
PLATSCHEF GÖTEBORG,
KEOLIS

– Säkerheten är alltid högsta prioritet och vi har nolltolerans mot handhållna mobiler och öron-

snäckor under körning. Trafiksäkerhet är en del redan vid rekrytering och följs upp i medarbetarsamtal och på APT:er. Vi genomför även återkommande säkerhetskampanjer som uppmärksammar mobilanvändning. Våra chefer arbetar aktivt med att följa upp lagefterlevnaden, där bälte, mobilanvändning, hörlurar och hastighet ingår. Vid konstaterade avvikelser får föraren en skriftlig erinran som följs upp med en dokumenterad handlingsplan. Vi har en positiv säkerhetskultur där alla vet vad som gäller.



Förarstödsystem testas

FÖRARSTÖDSYSTEM I FORDON minskar olyckor och förbättrar trafiksäkerheten. Enligt EU:s allmänna säkerhetsförordning (GSR) måste förarstödsystem finnas i alla nya fordonstyper från 2024 och alla nya fordonsregistreringar senast 2026.

Från juli 2026 måste alla nyttillverkade fordon bland annat vara utrustade med följande säkerhetssystem: avancerad varning för förardistraktion (ADDW), avancerad nödbromsning för fotgängare och cyklister samt utökad filhållningsassistans.

Västtrafik testar just nu ett förarstödsystem som går att installera även i fordon som inte redan har tekniken. 📍



Patrik Hjelte

AFFÄRSCHEF, TRANSDEV

– Mobilanvändning under körning är en nolltoleransfråga hos oss och all kontakt med trafikledningen ska ske via radio.

Mobilanvändning äventyrar säkerheten för förare, resenärer och andra trafikanter. Vi har en väletablerad trafiksäkerhetspolicy som gäller för alla anställda. Vi kombinerar tydliga regler med utbildningar, regelbundna kontroller i trafiken av våra enhetschefer och konsekventa åtgärder vid regelbrott. Förarna påminns kontinuerligt via intranätet och vi följer aktivt upp kundsynpunkter som rör mobilanvändning.



Stefan

Emanuelsson

DRIFTOPERATÖR VÄST,
BIVAB

– Inom Bivab har vi en gemensam handbok, Bivabguiden, som alla förare får

vid anställning. Där beskrivs bland annat vår policy för mobilanvändning under körning. Vi informerar även om policyn på APT:er, i interna filmer och har diskussioner i förargrupper. Framåt planerar vi olika kampanjer med stort fokus på trafiksäkerhet. Vi ser positivt på att kunder uppmärksammar och anmäler om de ser mobilanvändning under körning. Vid händelser tar vi alltid ett direkt samtal med berörd förare, där en muntlig varning kan följas av en skriftlig varning vid upprepning.

FRÅGA VÄSTTRAFIK

Vad händer när en tur blir försenad?

Det kan få flera konsekvenser, men det viktigaste är att säkerheten alltid går först. Du som förare ska aldrig känna dig pressad att köra ikapp förlorad tid på bekostnad av trafiksäkerheten. Ett lugnt och säkert framförande är alltid viktigare än att hålla tidtabellen. Vi är medvetna om att förare ofta arbetar i pressade situationer, särskilt vid störningar i trafiken. Därför är det viktigt att ersättningsmodeller och förväntningar inte bidrar till ett osäkert beteende i trafiken.

Vad blir konsekvenserna av en försening?

Förseningar kan påverka trafikföretaget ekonomiskt, till exempel genom minskad ersättning eller viten beroende på orsaken. Samtidigt tas hänsyn till faktorer som väder, trafikläge eller andra händelser som ligger utanför trafikföretagets kontroll. En försenad tur kan också få följd effekter på efterföljande avgångar, raster, fordonsomlopp och personalbyten. Detta kan i sin tur leda till ytterligare förseningar eller i vissa fall inställda avgångar. Dessutom innebär förseningar ofta merarbete för trafikledning, förare och planeringsfunktioner. Det kan även innebära att det blir en högre belastning av resenärer som egentligen skulle med efterföljande tur. Återkommande förseningar kan minska förtroendet för kollektivtrafiken.

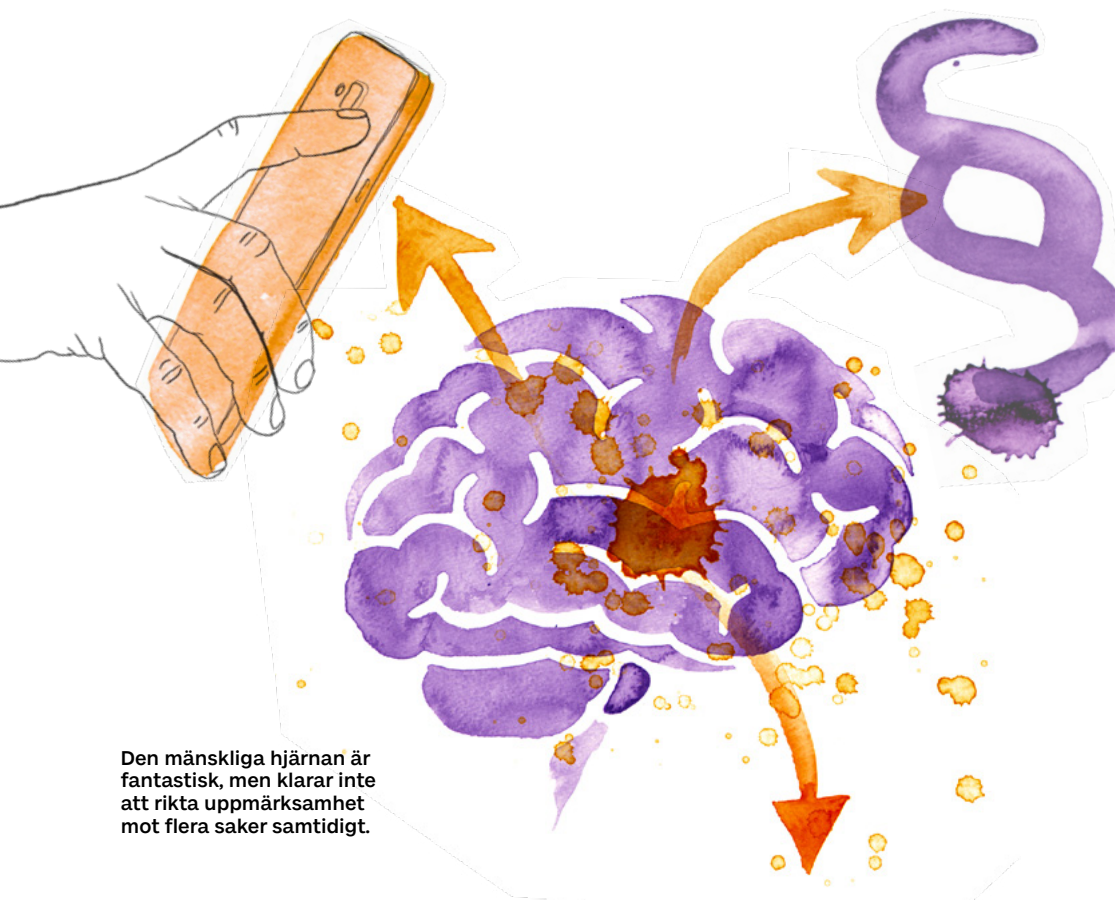
Vem ansvarar för körtiderna?

Körtiderna i tidtabellen tas fram med hjälp av underlag från flera olika system. Trafikföretagen ansvarar för den detaljerade planeringen av förarnas scheman. Det omfattar hur turer läggs upp, hur reglertider, raster och andra arbetsuppgifter planeras in – allt med hänsyn till arbetstidsregler och säkerhetskrav. I planeringen är det viktigt att det finns reglertid mellan turerna som kan användas för att ta igen mindre förseningar på ett strukturerat och säkert sätt. Säkerheten är ett gemensamt ansvar mellan Västtrafik och trafikföretagen – och den ska alltid prioriteras.

EVA NORDGREN, DRIFTKOORDINATOR BUSS
ANDERS KLING, VERKSAMHETSUTVECKLARE BUSS

Har du en fråga? Skicka den till
stralkastaren@vasttrafik.se





Den mänskliga hjärnan är fantastisk, men klarar inte att rikta uppmärksamhet mot flera saker samtidigt.

Det här säger lagen

- ▶ Du får inte använda mobilen när du kör om du håller den i handen.
- ▶ Om du använder mobilen utan att hålla i den, som vid samtal med handsfree, får du endast göra det om det inte påverkar körningen.
- ▶ Om du bryter mot förbudet kan du få böter och bli av med körkortet.

Fullt fokus krävs bakom ratten

Klarar våra hjärnor verkligen av att göra flera saker samtidigt? Och går det att köra säkert när man pratar i telefon, även om det görs via handsfree? Lektorn, docenten och psykologen Sara Thomée, vid Göteborgs universitet, reder ut hur det ligger till.

Hur fungerar vår hjärna? Kan vi göra flera saker samtidigt?

– Ja, det kan vi – och det gör vi hela tiden. Vi kan till exempel gå och prata, eller lyssna på musik och städa. Däremot kan vi inte rikta vår uppmärksamhet mot flera saker samtidigt. När vi ”multitaskar” kan det kännas som att vi klarar av att göra många saker på en gång, men i själva verket flyttar vi uppmärksamheten snabbt fram och tillbaka. Det blir hjärnan trött av. Ska vi utföra något med kvalitet måste vi rikta uppmärksamheten enbart mot det.

Hur påverkar det att använda mobilen samtidigt som man kör?

– När man kör är det mycket man ska uppfatta: avståndet till fordonet framför, hastigheten, hur vägen svänger, vägskyltar och om det kommer en människa gående. Dessutom behöver man ha snabb reaktionstid och skärpt uppmärksamhet. Om vi då använder mobilen, exempelvis genom att skicka sms, är det omöjligt att ha uppmärksamheten på vägen. Vi kan inte titta på två ställen samtidigt. Man blir distraherad och det ökar olycks-



Sara Thomée.

risk. Dessutom är det förbjudet att använda mobilen under körning om man håller den i handen, medan handsfree vid telefonsamtal är tillåtet.

Blir det bättre med handsfree?

– Forskning visar att riskerna inte försvinner helt. Det är förstås bättre än att hålla i telefonen, men även samtal via handsfree kräver mental kapacitet för något annat än körningen. Det klarar vi till viss del, men det försämrar ändå körförmågan.

Kan körningen påverkas bara av att mobilen finns nära?

– Det finns studier som visar att det räcker att mobilen finns i närheten för att prestationen ska försämras. Om den dessutom plingar till reagerar vi direkt. Våra hjärnor är programmerade för det, eftersom det historiskt haft ett överlevnadsvärde att uppmärksamma potentiella faror. Samtidigt är vi nyfikna och vill ta reda på vad som orsakade ljudet. Då skiftar uppmärksamheten – och det kan ske i en olämplig situation. ☉

HANNA KLUMBIES

Radiokommunikationen som får trafiken att flyta

Bakom varje trygg resa finns en informationskanal som alltid måste fungera. Inom Västtrafik används Rakel för att bland annat koppla samman förare, trafikledning och störningshantering. Men hur används det? Och vad händer framöver?

TEXT HANNA KLUMBIES FOTO VÄSTTRAFIK

► Vad är Rakel?

Rakel står för Radiokommunikation för effektiv ledning och är Sveriges nationella kommunikationssystem för samverkan för aktörer inom allmän ordning, säkerhet, hälsa och försvar. Rakel är byggt för att fungera även när andra nät, som mobilnätet, ligger nere. Det ger därmed en stabil och trygg kommunikation i alla lägen.

► Hur används Rakel på Västtrafik?

Västtrafik använder Rakel både i vardagen och vid kris, bland annat för att stärka förarnas trygghet och säkerställa att rätt information når fram. Även yttre trafikledare, biljettkontrollanter och ordningsvakter använder Rakel genom handburna enheter.

► När används Rakel?

Rakel är en kommunikationslina mellan till exempel förare, trafikledning och störningshantering. Den används varje gång trafikledningen skickar ut information, vid både mindre och större trafikstörningar. Förarna kan också be om att bli kontaktade av trafikledningen. Hur Rakel används och är installerat i fordonen varierar mellan olika trafikbolag.

► Vilka typer av samtal finns?

Det finns två sätt att samtala på: Individsamtal och gruppsamtal via talgrupper. Individsamtal är direktkommunikation mellan två personer, till exempel när trafikledningen kontaktar ett specifikt fordon. Via talgrupper kan till exempel en trafikledning nå flera bussar samtidigt. Alla i talgruppen hör informationen, men bara en person kan prata åt gången.

► Hur kan Rakel användas i en nödsituation?

På både fordonsradion och den handburna enheten finns en larmknapp för ett tyst överfallsalarm som går till trafikledningen, om till exempel föraren känner sig hotad och behöver hjälp. Trafikbolagen kan även välja att koppla larmet direkt till SOS Alarm. Förare har också tillgång till en dold larmknapp i fordonet.

► Vad händer med Rakel framöver?

Ett nytt kommunikationssystem kallat SWEN (Swedish Emergency Network) planeras att ersätta Rakel från 2030. Pilottester inleds under 2026.

Källa: Anton Svensson och Nils Rosvold från team Kritisk kommunikation på Västtrafik.

Så pratar Västtrafik

Samtalen ska vara så korta som möjligt för att inte störa andra eller uppehålla kanaler och talgrupper. Endast svenska får användas i radiokommunikationen.

Kom ihåg de tre T:na:

- **TÄNK.** Fundera på vad du vill förmedla innan du pratar.
- **TRYCK.** Tryck in PTT-knappen.
- **TALA.** Prata tydligt och håll mikrofonen en bit från munnen.

Vill du påverka framtidens radiosystem?

Inför övergången till SWEN vill Västtrafik prata med förare om deras synpunkter på dagens system. Vill du dela med dig av dina tankar? Mejla rakel.samverkan@vasttrafik.se.



Bilden visar en handburna Rakelenhet. Den används bland annat av yttre trafikledare och biljettkontrollanter. Ungefär 10 procent av alla Västtrafiks Rakelenheter är handburna. 90 procent av enheterna sitter i fordon och består bland annat av högtalare, mikrofon, telefonlur och manöverpanel.



– Jag jobbade i hemtjänsten tidigare och är van vid oregelbundna arbetstider. Jag gillar att jobba på kvällen, då får man se en annan sida av Göteborg, säger Idil Nur Mohamed, spårvagnsförare.

”Alla borde bli spårvagnsförare!”

För bara ett par år sedan hade Idil Nur Mohamed inte ens tänkt tanken att det går att bli spårvagnsförare. Nu har hon hittat sitt drömjobb och trivs med gemenskapen, hjälpsamheten och variationen i yrket.

TEXT: HANNA KLUMBIES FOTO: ANNA SIGVARDSSON HÖGBORG

DET ÄR EN stund kvar tills Idil Nur Mohamed ska gå på sitt pass, men hon är på plats på spårvagnsdepån Rantorget i god tid. Innan hon påbörjar arbetsdagen tycker hon om att sitta och prata en stund med sina kollegor.

– Jag har aldrig tidigare varit på en arbetsplats där alla är så trevliga och hjälpsamma. På lunchen träffar man massor med andra förare som man kan umgås med. Alla är så välkomnande och ger värdefulla tips och råd, säger Idil.

Hon gick sin förarutbildning för lite mer än ett år sedan och började jobba i mars 2025.

– Ärligt talat visste jag inte att man kunde bli spårvagnsförare. Jag hade inte riktigt tänkt på att det är en människa som kör, utan jag bara åkte med. När jag såg en annons tänkte jag att jag kunde prova något nytt och sökte.

Det visade sig att jobbet passade henne perfekt.

– Alla borde bli spårvagnsförare! Det är verkligen ett roligt jobb. Arbetsledarna och ledningen är fantastiska och man får det stöd man behöver. Man får vara ute och se hur Göteborg förändras, säger Idil.

UTSIKTEN ÄR EN av sakerna som hon tycker bäst om med jobbet. Hon kan köra alla linjer, men kör för det mesta linje 1, 4, 7, 8 och 9. De som går ut till Angered är hennes favoriter.

– När man kör där i solnedgång och himlen är rosa är det makalöst vack-

ert. 6:an är också rolig att köra. Den går över hela Göteborg och man får se mycket. Jag är uppvuxen här, men visste inte hur stort spårvägsnätet faktiskt är.

Idils favoritvagnar är M31:an. Hon tycker att man sitter bra i förarhytten och att de är mysiga och stabila.

– Det är en typisk Göteborgsvagn. Det är många som älskar dem. M33:an och M34:an är också härliga. De har ungefär samma körsätt, M34:an är längre. Det får man tänka på lite extra. Till slut får man en känsla för det och det är lite som att cykla – det sitter i muskelminnet, säger hon.

EN ANNAN SAK som Idil tycker gör jobbet spännande och roligt är att det hela tiden kan hända något oväntat.

– Det finns inga vanliga dagar. Jag kommer till jobbet med ett öppet sinne och ser vad som händer. Mycket går inte att kontrollera, så man måste hålla

IDIL NUR MOHAMED

Ålder: 39 år.

Bor: Västra Frölunda.

Familj: En stor familj med många syskon.

Så beskriver jag mig själv: Jag hoppas att jag är en glad och positiv människa.

Intressen: Jag tycker om att läsa böcker, helst sci-fi. Det är roligt att se hur en författares hjärna kan skapa magi genom att komma på olika världar och karaktärer. Jag tycker också om att vara utomhus och ta promenader.

Egenskaper för att vara en bra spårvagnsförare: Att ha en lugn personlighet och att man kan släppa saker. Man behöver vara medveten om att saker kan hända, vara flexibel i sitt tankesätt och kunna ta dagen som den kommer.



– Det finns inga vanliga dagar, säger Idil Nur Mohamed om sitt jobb som spårvagnsförare.

sig lugn, fokusera, tänka på säkerheten och försöka vara förutseende. Känner man sig osäker kan man stanna på ett säkert ställe och tillkalla hjälp. Våra trafikledare är jättebra och kan snabbt vara på plats, säger hon.

En stor utmaning är att många personer har hörlurar på sig och tittar ner i telefonen när de går över spåren.

– Man måste förvänta sig att folk är ouppmärksamma och inte märker att jag kommer. Även om jag har en stor vagn så ser de den inte. Då får jag sakta ner, krypa fram och ge signal.

Arbetet som spårvagnsförare innebär ett stort ansvar vilket gör att Idil är stolt över sitt jobb.

– Vi håller Göteborg i rörelse och fyller en viktig samhällsfunktion. Vi hjälper folk att ta sig från punkt A till punkt B, och det underlättar livet för dem. ☺

Japans stolthet får ny design

JAPANS BERÖMDA SNABBTÅG Shinkansen har transporterat flera miljarder resenärer sedan invigningen inför OS i Tokyo 1964. Shinkansen anses vara ett tekniskt och kulturellt fenomen som har satt standarden för höghastighetståg världen över. Tågssystemet binder samman storstäder på tre av Japans fyra huvudöar: Honshu, Kyushu och Hokkaido. Årligen reser omkring 150 miljoner personer med tågen.

Nu ska tågen få en helt ny design. Den nya generationens tåg kallas för E10 och planeras att tas i drift 2030. E10 kommer att trafikera Shinkansens längsta linje som förbinder Tokyo med Aomori, en resa på cirka tre timmar.

För första gången någonsin är det en internationell aktör som står bakom utformningen av Japans nationella stolthet. Designbyrån

Tangerine, med kontor i London och Seoul, har fått uppdraget av järnvägsbolaget East Japan Railway Company (JR East).

I EN INTERVJU med Newsweek berättar chefsdesignern Matt Round att designfilosofin "thoughtful travel" – eftertänksamt resande

FAKTA SHINKANSEN

Första tåget: Invigdes 1964 mellan Tokyo och Osaka.

Högsta hastighet: Upp till cirka 320 kilometer i timmen.

Banlängd: Omkring 3 200 kilometer spår.
Resenärer: Cirka 150 miljoner passagerare per år.

KÄLLA: NEWSWEEK

– har varit vägledande i processen. Tågen ska spegla landskapet och kulturen längs linjen.

– Vi har hämtat inspiration från alla miljöer längs vägen – från skogarna, kusterna och städerna – och har använt den typen av bildspråk för att driva designen. Det är en riktigt bra källa till inspiration, säger han.

Även invändigt får tågen en ny utformning med målet att skapa en lugnare och mer harmonisk resa. Det görs bland annat med stämningsfull belysning och en blandning av tyg, golv- och väggmaterial, främst i färger som grönt, blått och grått. JR East hoppas att tågen ska fortsätta att locka resenärer, trots att många väljer flyg när de reser långt. Shinkansen är central i Japans klimatstrategi, eftersom tågen drivs av el och är ett energieffektivt alternativ till andra transportmedel. 

HANNA KLUMBIES



Designbyrån Tangerine har hämtat inspiration från miljöer längs vägen till den nya designen av snabbtåget Shinkansen.

ILLUSTRATIONER: TANGERINE



ASGHAR NAZARI

Ålder: 67 år.

Bor: Kvillebäcken, Göteborg.
Jobbar som: Tågvärd på SJ
Götalandståg.

Intressen: Taekwondo,
poesi och lyssna på musik.

Om nionde dan: "Den
högsta graden av svart
bälte inom taekwondo. Än
så länge är jag den enda i
Sverige som har den graden
inom grenen WTF (World
Taekwondo Federation)."

"Taekwonden har gjort mig till den jag är"

"TAEKWONDO ÄR EN livskraft som har hjälpt mig att stå emot svårigheter genom livet. Nu har jag hållit på med det i 53 år. När jag började bodde jag i Iran och som pojke på den tiden var det viktigt att kunna försvara sig själv och sin familj. Efter hand fick träningen en annan och djupare betydelse. Taekwondo är en kampsport som i grunden handlar om värderingar, och den mentala biten är jätteviktig. Genom taekwonden har jag lärt mig disciplin, respekt, ödmjukhet och tålamod.

Jag flyttade till Sverige 1985 och har sedan dess satsat mycket på att bygga upp taekwondo här. Jag har varit med och grundat klubbar på flera orter och jag är både tränare och internationell domare. I dag är jag engagerad i en klubb i Torslanda och tränar själv två gånger i veckan. Jag har stor nytta av träningen i mitt jobb som tågvärd. Att visa respekt, vara närvarande och lugn är viktiga egenskaper i mötet med resenärer.

I september förra året nådde jag nionde dan, den högsta graden av svart

bälte inom taekwondo. Jag blev inbjuden till Sydkorea och åkte dit för att få mitt bälte och certifikat vid en ceremoni.

Men för mig är framgången inte slutet på vägen, utan ett ögonblick att stanna upp, se tillbaka med respekt och blicka framåt.

Jag kommer att fortsätta träna så länge jag lever och har även planer på att skriva en bok. Taekwonden har gett mig otroligt mycket och jag vill gärna föra de kunskaperna vidare till nästa generation." 

LINDA SWANBERG

Kollektivtrafiken skapar stort värde i samhället

KOLLEKTIVTRAFIKEN SPELAR EN viktig roll för samhällets utveckling. En ny rapport från Västtrafik visar att den ökar tillväxten, förbättrar din ekonomi, ökar värdet på fastigheter, stärker social sammanhållning och förbättrar hälsan och livskvaliteten för invånarna.

Rapporten, Kollektivtrafikens värdeskapande, beskriver hur kollektivtrafiken påverkar samhället positivt inom sex olika områden: Rörelsefrihet, hushållsekonomi, ekonomisk tillväxt, fastighetsutveckling, livskvalitet och hälsa samt social inkludering.

– Den visar tydligt att kollektivtrafik skapar värde i alla dessa delar av samhället. De städer i världen som är rikast och mest produktiva, och som dessutom rankas högst i livskvalitet, är de som har bäst kollektivtrafik. Det vänder lite upp och ner på myten om att det är bra för ekonomin att satsa på infrastruktur för bilen. En stads utveckling bygger med andra ord mer på kollektivtrafiken. Satsar man inte här, kommer man att halka efter socialt och ekonomiskt, säger stadsforskaren Alexander Stähle, som har varit med och tagit fram rapporten.



Alexander Stähle.

MALIN DITTMER

Rörelsefrihet

Städer med stark kollektivtrafik är mer tillgängliga för alla grupper i samhället, oavsett ålder, inkomst och bakgrund. När kollektivtrafiken prioriteras minskar både restider och bilberoende.

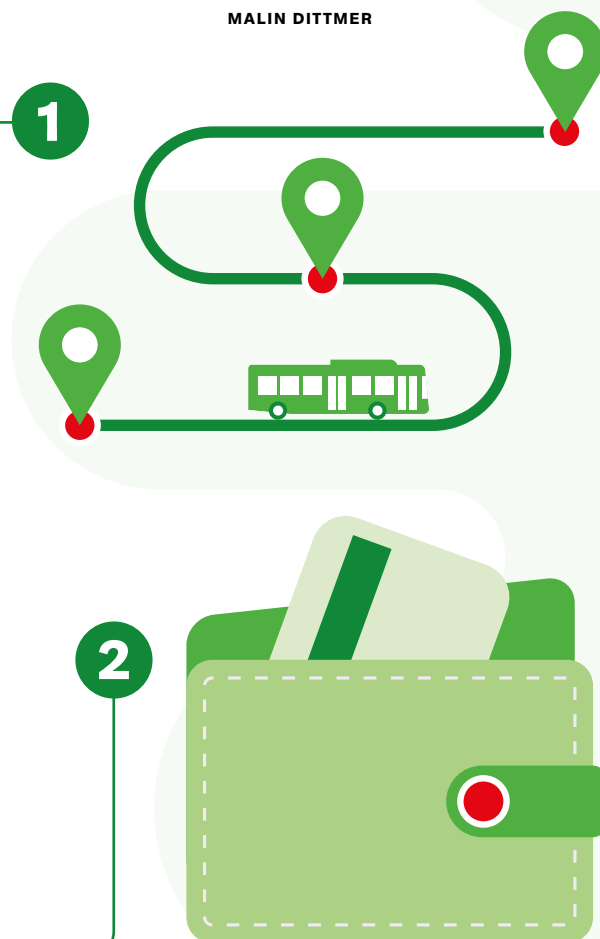
– Om resandet med kollektivtrafik ökar med 25 procent skulle Göteborgs trafik och resandemönster mer likna några av vär-

dens bästa storstäder som Zürich, Köpenhamn och Wien. En stad som har bra kollektivtrafik skapar rörelsefrihet för alla, inte bara de som har bil och körkort. Man kan också kan ta sig fram till en låg kostnad och det blir lätt för alla i samhället att röra sig när och vart man vill. Det är bra för näringslivet, säger Alexander Stähle.

Hushållsekonomi

Hushåll med närhet till kollektivtrafik kan lägga mindre av sin inkomst på transporter jämfört med hushåll i bilberoende områden. Om resandet med kollektivtrafiken ökar med 25 procent i en stad som Göteborg kan bilister spara tre miljarder kronor per år bara i bränslekostnader.

– I en bra kollektivtrafikstad behöver man inte köra bil och äga bil i samma utsträckning. Bor du nära kollektivtrafik kan du halvera dina transportkostnader och ditt bilinnehav. Bilen är en stor hushållskostnad så det blir direkt mer pengar i plånboken, säger Alexander Stähle.



Ekonomisk tillväxt

En väl fungerande kollektivtrafik utvidgar arbetsmarknaden och ökar företagens tillgång till kompetens. Storstäder med bra möjligheter till kollektivtrafikresande hör till världens mest produktiva och ekonomiskt konkurrenskraftiga. Om resandet med kollektivtrafiken ökar med 25 procent i Göteborg kan det minska regionens kostnader med 15 miljarder kronor per år.

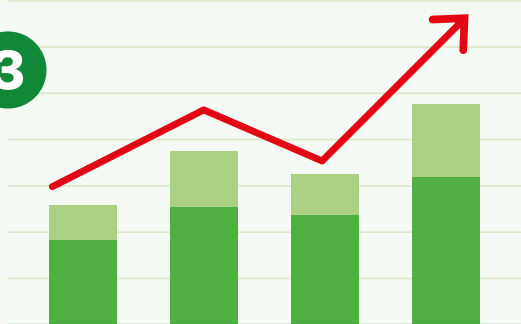
– När en mindre del av hushållens kostnader går till transporter frigörs pengar i samhället som gynnar produktiviteten. Kollektivtrafik gör också att det blir enklare att ta sig till jobbet och som företagare kan du lättare nå dina kunder. Som kund kan du lättare åka till olika handelsplatser och ett köpcentrum som bara kan nås med bil får ett begränsat kundunderlag, säger Alexander Ståhle.

Fastighetsutveckling

Investeringar i kollektivtrafik leder till högre värde på fastigheter, både bostäder och kontor, som ligger nära hållplatser och stationer. I Göteborg ökar värdet på lägenheter som ligger nära spårvagnshållplatser med 10 procent.

– Finns det en buss- eller spårvagnshållplats nära fastigheten ökar tillgängligheten och man får kortare restider. Det är intressant att titta specifikt på kontorshyrorna i regionen. En bra tillgänglighet till kollektivtrafik ökar värdet på kontorslokaler dubbelt så mycket jämfört med om man har bra tillgänglighet för bil, säger Alexander Ståhle.

3



4



5



Livskvalitet och hälsa

Kollektivtrafik bidrar till färre trafikolyckor, ökad fysisk aktivitet, bättre luftkvalitet och en ökad rörelsefrihet. Bra kollektivtrafik höjer med andra ord invånarnas livskvalitet. De städer som ofta rankar högst i livskvalitet i olika mätningar, till exempel Wien, Zürich, Köpenhamn och Singapore, är också de städer som har bäst kollektivtrafiksystem.

– Världens bästa städer har riktigt bra kollektivtrafik! Om man vill konkurrera med att vara bäst i världen är det nödvändigt att satsa på kollektivtrafiken. Det finns också forskning som visar att man går fler steg varje dag om man använder kollektivtrafik. Tar man bilen i stället rör man sig mindre och får ett kortare liv, säger Alexander Ståhle.

?

!

6



Social inkludering

Kollektivtrafiken är en mötesplats i samhället och kan minska segregationen. Den skapar ett mer jämlikt och rättvist samhälle där alla har möjlighet att ta sig till jobb, utbildning och fritidsaktiviteter.

– Det här är lite svårare att mäta, men jag skulle säga att en bilstad skapar mer isolering och ensam-

het. Där reser folk i enskilda plåtburkar i stället för i gemensamma rum. Kollektivtrafiken bidrar till naturliga möten i vardagen och är en viktig plats för social integration. De som inte har råd med bil får också en större tillgänglighet till arbetsmarknaden, säger Alexander Ståhle.

**B****Hållbart med PostNord**
Sverige, Port Payé

Posttidning - Ej retur



20467503

Avsändare: Västtrafik, Box 123, 541 23 Skövde



Anmäl
dig senast
15 maj
för att få nästa
nummer!

Säkra din prenumeration på Strålkastaren!

Strålkastaren byter adressregister. Vill du fortsätta få tidningen hem i brevlådan? Då måste du anmäla dig. Missa inte det! Tidningen är helt gratis, som vanligt.

Strålkastaren är tidningen för alla som arbetar inom kollektivtrafiken i Västra Götaland – och den kostar ingenting!

För att få tidningen måste du anmäla dig, även du som redan är prenumerant. Strålkastarens adressregister ska bytas ut. Därför behöver både nya och gamla prenumeranter registrera sig i det nya registret senast 15 maj, för

att få nästa och kommande nummer av tidningen hem i brevlådan. Även trafikföretag, som får tidningen till sina depåer, behöver förnya sina leveransadresser och kontaktuppgifter.

Utskicken från det nya adressregistret gäller från nästa nummer, som kommer i juni. Har du några frågor? Kontakta: stralkastaren@vasttrafik.se

Skanna QR-koden med din mobiltelefon eller gå in på partnerportalen.vasttrafik.se/stralkastaren och fyll i dina uppgifter för att anmäla din prenumeration!



Nästa nummer av Strålkastaren kommer i juni