

Strålkastaren

En tidning från Västtrafik 3/2025

TEMA

Tillgängliga resor för alla

Därför väljer
många bilen enligt
Hållplats 2025

Självkörande
buss testas
i Göteborg

Asmiras dröm blev verklighet

”Jag älskar mötet
med resenärerna”

Fråga
gärna
mig.

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.



Adressändring: Adressändringar och frågor om din prenumeration på Strålkastaren mejlar du till stralkastaren@vasttrafik.se. Du kan också ringa 010-43 45 200 eller skicka brev till Västtrafik AB, Box 123, 541 23 Skövde.

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 lokalkontor i Borås, Göteborg, Uddevalla och Vänersborg. Västtrafik har cirka 500 anställda, men tillsammans med våra partnerföretag är vi 9 000 personer. Varje dag reser 406 000 personer med våra nästan 3 800 fordon. Fordonen – bussar, tåg, spårvagnar, bilar och båtar – kör 46 100 mil, vilket motsvarar 11,5 varv runt jorden.



”Det är viktigt att våga även i tidiga skeden”

För åttonde året i rad har Västtrafik undersökt hur invånarna i Västra Götaland ser på sitt resande i dag och i framtiden. Resultatet presenteras i rapporten Hållplats 2025. Vad är det viktigaste du tar med dig från resultatet?

– Att bilens konkurrenskraft stärks. Fler än tidigare anser att bilen är mer prisvärd än kollektivtrafiken, men å andra sidan är det en majoritet som tycker att kollektivtrafiken ska prioriteras högre än bilen i städer. Det är också en majoritet som är positiv till mindre biltrafik i centrala delar. Så lite som tidigare, blandade budskap men ett fortsatt mycket stort stöd för att samhället ska satsa på kollektivtrafik.

Under hösten har Västtrafik testat både en självkörande buss och en ”flygande” elfärja. Varför är det viktigt att Västtrafik är med och testar ny teknik?

– Jag tycker att Västtrafiks ”elresa” kanske förklarar det bäst. För 12–13 år sedan började vi testa några elbussar på linje 60. I dag har vi flera hundra och har till och med Nordens största elbussflotta. Något som är självklart i dag var långt ifrån självklart i går. Det är samma sak med vår app Västtrafik To Go. Vi började i liten skala med e-biljetter. Vi testade oss fram, justerade och lanserade. Med det sagt är ju inte alla tester med nya tekniker alltid framgångsrika men det är viktigt att våga även i tidiga skeden.

Tidningen Dagens industri Mobilitet lyfter varje år människor som bidrar till en positiv utveckling för transport- och mobilitetssektorn. Du har för andra året i rad blivit utsedd till en av 55 agendasättare inom mobilitetssverige. Grattis! Hur känns detta?

– Kul förstås! Men det kommer inte av sig själv eller av mig enbart. Vi har fantastiska medarbetare vars mod, driv och engagemang ger mig detsamma tillbaka. Det är en laginsats helt enkelt. Sen är det jag som oftast är ansiktet utåt i många offentliga sammanhang. Men även om det är jag som oftast syns utåt, är det alla som möter våra kunder som betyder så mycket mer för så många fler!

I höstens kampanj för att få fler att stiga på fram tolkar artisten Lucianoz låten ”Gå på fram”. Vad har du i dina lurar när du går på bussen och vidare under resan?

– P1 varje morgon och någon nyhetspodd på vägen hem. Jag har nästan aldrig på musik men det blir det förstås ändring på nu! ☺

LARS BACKSTRÖM
VD PÅ VÄSTTRAFIK



”När färjan flyger går den väldigt mjukt och behagligt. När man kör sitter man lite mer som en bussförare.”

VIKTOR KJELLBERG, BEFÄLHAVARE PÅ STYRSÖBOLAGET, OM TESTET AV EN ELDRIVEN BÄRPLANSFÄRJA. (HELA ARTIKELN HITTAR DU PÅ SIDAN 9.)



12

8 Självkörande buss i Göteborg

Sveriges första självkörande buss i vanlig trafik testas just nu i Gårda i Göteborg.

10 Cyklar för barn med cancer

I somras cyklade föraren Amir Zuzic till Paris för att samla in pengar till Barncancerfonden.

12 Bättre resa med nya riktlinjer

Västrafik har tagit fram nya riktlinjer för att göra det tydligare vad som gäller i olika situationer under resan.

22 Flest resenärer väljer bilen

Enligt resultatet från attitydundersökningen Hållplats 2025 väljer de flesta bilen för sina dagliga resor.



8

FOTO: MOA CARLSSON



10

FOTO: EMELIE ASPLUND

6 **Ögonblicket** Stationsvärd på Hammarkullen station.

18 **Mitt jobb** Asmira älskar mötet med resenärer.

20 **Så funkar det** En pauslokal blir till.

21 **Utblick** Världens längsta spårvagn.



22

Ny depå för elbussar invigd

I **SLUTET AV** augusti invigdes Västtrafiks nya bussdepå i Järnbrott i Göteborg. Depån är en viktig pusselbit i omställningen till en helt eldriven bussflotta i Göteborg och skapar samtidigt en modern arbetsmiljö för förare och personal.

Den nya bussdepån innehåller verkstäder, tvätt- och städhallar, kontor och personalutrymmen. Här finns plats för cirka 100 elbussar, som främst kommer att köra på linjer som utgår från Frölunda.

I bygget av den 50 000 kvadratmeter stora anläggningen har klimatet varit i fokus. På depåns tak finns solceller, i tvätthallarna återanvänds dagvatten och betong och asfalt med lägre miljöpåverkan har använts.

– Här har vi skapat en depå som möter framtidens behov. Den stärker Västtrafiks möjligheter att fortsätta minska utsläppen och bidra till ett mer hållbart samhälle, säger Lena Johansson, avdelningschef fastighet på Västtrafik. ☺

Västtrafiks nya bussdepå i Järnbrott i Göteborg har plats för cirka 100 elbussar. Vid bygget har klimatet varit i fokus.

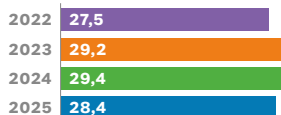


FOTO: EDDIE LÖTHMAN

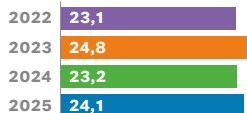
RESESTATISTIK

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

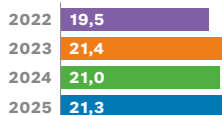
MAJ



JUNI



JULI



AUGUSTI

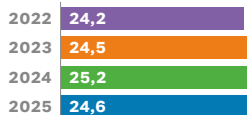


FOTO: ANDRÉAS SILVERBLAD

Gå på fram med en sång

För att påminna resenärerna ytterligare om att gå på fram och visa biljett har artisten Lucianoz tolkat låten "Gå på fram". Detta är en del av höstens gå på fram-kampanj. Här syns Lucianoz under inspelningen av musikvideon tillsammans med medverkande förare Kaveh Metipor och Bushra al Housany. ☺

Se videon här Skanna QR-koden med mobilens kamera!



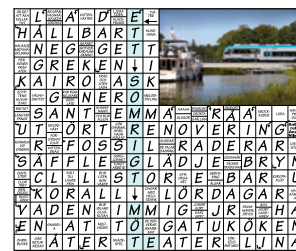
FOTO: EDDIE LÖTHMAN

SIFFRAN

25

Antal år som Öresundståg firar i år. Sedan starten, år 2000, har drygt 520 miljoner resor genomförts i de sex regioner som är med i samarbetet – Skåne, Halland, Västra Götaland, Blekinge, Kalmar och Kronoberg.

Lösningen till sommarkrysset i förra numret



Korsordsvinnare:

Fredric Lindeskär, Göteborg
Lillemor Olsson, Kungälv
Gabriele Källefors, Stenkullen
Suzana Manasieva, Lödöse
Richard Salomonsson, Lidköping

22 pendeltåg av modell X61 får bland annat ny färg i Oslo.

Pendeltåg renoveras

VÄSTTRAFIKS X61-TÅG renoveras just nu i Oslo. Under renoveringen får de 22 pendeltågen nytt tyg på sätena, som blir grå i stället för blå. Tågen får också cykeldekalering för att tydligare visa var resenärer med cykel kan stiga på. Ombord sätts tydliga deka-

ler upp som visar var cykel- och barnvagnsplatsen är. Dessutom blir tågen Västtrafik-blå i stället för gula.

De första tre tågen är klara och har återvänt till Göteborg. Renoveringen av alla tåg planeras vara klar i juni 2026. ☺



ÅTERBLICKEN

Ångfartyg vid träpiren i Göteborg

Göteborgs hamninlopp cirka 1936. På bilden syns bland annat ångfartygen Göta, Styrso och Falken som ligger förtöjda vid träpiren i väntan på att köra resenärer till skärgården. Träpiren byggdes väster om Stenpiren 1922 och revs sedan på 50-talet.



FOTO: SJÖHISTORISKA MUSEET



8 augusti, 13:32

Hammarkullen station, Göteborg

HAMMARKULLEN STATION ÄR den enda bemannade spår-
vagnshållplatsen i Göteborg. Sara Juaniquina Svensson är en av
fem anställda som jobbar på stationen. Förutom att sälja biljet-
ter och hjälpa resenärer bevakar hon och kollegorna stationen
via övervakningsskärmar och går ronder två gånger om dagen. 📍

Sedan Transdev började jobba med ambassadörer blipper fler resenärer sina biljetter. Lolita Sjöström, depåchef på Transdevs depå i Järnbrott, och Shameram Hirmiz, ambassadör på Transdev, bidrar båda till det arbetet.



FOTO: MOA CARLSSON

Ambassadörer underlättar förarnas arbete

Västtrafik samverkar med flera bussföretag i sitt arbete med ambassadörer, som bland annat ska stötta förarna i kundmötet och viseringsarbetet. Sedan ungefär ett år tillbaka arbetar tjugo av Transdevs bussförare i Göteborg, Mölndal och Partille som ambassadörer.

NÄR TRANSDEV MÄRKTE att allt fler resenärer gick ombord på bussen utan att visa sin biljett såg man ett behov av att stötta förarna i det arbetet.

– Många resenärer har inte förstått att man måste blippa sin biljett även om man har månadskort eller reser gratis, som till exempel skolungdomar och pensionärer. När föraren bad om biljetten var det dessutom ganska vanligt att resenärer betedde sig illa, säger Lolita Sjöström, depåchef på Transdevs depå i Järnbrott, Göteborg.

FYRA AV TRANSDEVS förare på depån i Järnbrott har utbildats till ambassadörer och deras uppdrag är bland annat att se till att resenärerna går på fram och viserar sin biljett.

– Det är bra för alla. Om resenärerna blipper kan vi mäta hur många som åker och vet om bussarna räcker

till. Även resenärerna tycker att det är bra att vi ser till att alla betalar för sig och framför allt tycker våra förare att ambassadörerna är ett stort stöd för dem, säger Lolita Sjöström.

AMBASSADÖRERNA ARBETAR tillsammans två heldagar i veckan, en vardag och en helgdag. Oftast står de på hållplatserna på Frölunda Torg eller åker med på bussar i området. Shameram Hirmiz är en av dem.

– När jag ser att tio personer blipper och en inte gör det blir jag ledsen. Varför ska någon slippa när alla andra har köpt biljett. Det är orättvist. Därför

vill jag vara med och arbeta för att alla ska göra rätt för sig, säger hon.

Ibland händer det att resenärer blir arga och börja bråka med ambassadörerna när de påminner om att gå på fram och visa biljetten.

– Det kan vara lite jobbigt, men då har vi i alla fall försökt. Vi kan ju inte tvinga dem, avvisa dem eller ge några böter, säger Shameram Hirmiz.

Transdev har sett positiva resultat och att resenärerna blipper sina biljetter i högre grad nu jämfört med tidigare. Bolaget planerar nu för att fler förare ska kunna arbeta som ambassadörer. ☺

HANNA KLUMBIES

Stärker relationer och partnerskap

- ▶ Västtrafik samverkar med bussföretag i arbetet med ambassadörer, ett arbetssätt som stärker relationer och partnerskap.
- ▶ Ambassadörerna bidrar till att involvera, motivera och engagera förarna. De kan fungera som mentorer för förarna och stöttar i viseringsarbetet och kundmötet, både ute i trafiken och mellan pass.
- ▶ De kan också vara en länk mellan chefer och förare för kommunikation och stöd och Västtrafik för information och samarbete.
- ▶ Ambassadörerna är en viktig representant för förarna, med mandat att föra deras talan för att påverka.



Sveriges första autonoma buss i vanlig trafik kör mellan Polhemsplatsen och Liseberg Station i Göteborg.

Första självkörande bussen i trafik

På sikt kan självkörande bussar bidra till att lösa förarbristen och öka tillgängligheten i kollektivtrafiken. Nu kör Sveriges första autonoma buss i vanlig trafik mellan Polhemsplatsen och Liseberg Station.

– **NÄR JAG TRYCKT** i gång bussen i autonomt läge kör den själv mellan hållplatserna. Jag behöver inte ha händerna på ratten, det handlar mer om att ha koll på vad som händer runt omkring. Jag kan alltid bromsa eller ta över körningen om det skulle behövas, säger Lorentz Wäwendahl Lindberg, bussförare på Vy.

Vanligtvis kör Lorentz Wäwendahl Lindberg Bus4you mellan Oslo och Köpenhamn.

Sedan i maj i år är han en av tre säkerhetsförare som bemannar den självkörande buss, Gårda autonom, som just nu testas i Göteborg.

– När jag fick höra talas om projektet skickade jag in en ansökan och blev antagen. Jag är intresserad av kollektivtrafik och nyfiken på hur det funkar med självkörande bussar. Det är väldigt kul och spännande att få delta i utvecklingen och bidra med min kunskap, säger han.

GÅRDA AUTONOM KÖR mellan Polhemsplatsen och Liseberg Station som linje 169. I början av testet kör bussen utan resenärer, men planen är att släppa på resenärer under hösten. Linjen är då sökbar i appen Västtrafik To Go.

Ett projekt med en självkörande buss

av samma modell pågår i Stavanger sedan 2022. Testet i Gårda är det första i Sverige där en autonom buss kör med resenärer i en komplex trafikmiljö. Satsningen är ett samarbete mellan Vy, Göteborgs Stad och Västtrafik.

– Självkörande fordon har potential att verkligen förändra vad vi kan göra i kollektivtrafiken. Det hjälper oss att möta utmaningen med förarbrist samtidigt som minskade kostnader för förare ger oss möjlighet att öka tillgängligheten, säger Per Nyrenius, utvecklingsledare mobilitet på Västtrafik.

TESTET MED GÅRDA autonom kommer att pågå fram till sommaren 2027. För Västtrafik handlar projektet om mycket mer än att bara testa teknik.

– Genom det här projektet vill vi lära oss hur dynamiken och samarbetet mellan olika aktörer i samhället fungerar. Vi vill även undersöka resenärernas upplevelse av att åka med en självkörande buss. Sverige ligger lite efter många andra länder i Europa, så vi hoppas att det här ökar intresset för självkörande kollektivtrafik, säger Per Nyrenius.

FAKTA GÅRDA AUTONOM

- ▶ Kör på linje 169 som går mellan Polhemsplatsen och Liseberg Station.
- ▶ Bussen har plats för 18 sittande resenärer och kör i samma hastighet som övrig trafik.
- ▶ Under testperioden finns en säkerhetsförare ombord. Det finns också ett mjukvarubaserat övervakningssystem som fångar upp data kring körningen och som ser vad som händer i och utanför bussen.
- ▶ Testet är ett samarbetsprojekt mellan Västtrafik, Vy och Göteborgs Stad och kommer att pågå till sommaren 2027.

Planen är att säkerhetsförarna våren 2026 ska kunna flytta från förarplatsen till ett passagerarsäte. Nästa steg är bussar som kör helt utan förare ombord.

– Men det kommer längre fram. Vi hoppas att det här projektet blir ett viktigt steg och att vi kan göra ännu mer avancerade tester de närmaste åren, säger Per Nyrenius.

När tror du det kommer att finnas helt självkörande bussar i kollektivtrafiken i Göteborg?

– Det är en lång resa som kräver mycket utveckling, både när det gäller teknik, juridik och drift. Vi bedömer att en utrullning av den autonoma tekniken kommer att ske mellan 2030 och 2040.

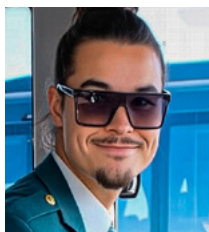
Samtidigt tror inte Per Nyrenius att självkörande bussar kommer att minska behovet av duktiga bussförare.

– Till att börja med handlar det om en liten del av trafiken som blir självkörande och inom all överskådlig framtid kommer vi att behöva kompetenta förare, säger han.

Lorentz Wävendahl Lindberg är inte heller orolig för att självkörande bussar ska ta över hans jobb.

– Jag vet att det finns en viss oro bland mina kollegor. Men med tanke på förarbristen och att snittåldern på förare är väldigt hög, ser jag självkörande bussar mer som ett bra komplement – särskilt på kortare sträckor. Duktiga bussförare kommer nog alltid att behövas, säger han. ☺

LINDA SWANBERG



Lorentz Wävendahl Lindberg.



Per Nyrenius.

FOTO: CANDELA



Bärplansbåten Candela P-12 har testats mellan Stenpiren i centrala Göteborg och Öckerö färjeläge.

I SEPTEMBER TESTADES en eldriven bärplansfärja mellan Stenpiren i centrala Göteborg och Öckerö färjeläge. Resenärer fick då prova att pendla till och från Öckerö med färjan. Förutom resenärernas upplevelse av resan undersöktes även tidtabell, anläggning, laddning och bemanning.

– Med den här satsningen vill vi utforska om bärplanstekniken kan göra vår båttrafik ännu snabbare och mer energieffektiv. Vi har fått uppdrag av regionfullmäktige att arbeta med framtidens hållbara resor till sjöss. Detta test blir startskottet för arbetet, säger Bijan Zainali (S), styrelseordförande Västtrafik.

Bärplansbåten Candela P-12 håller en marschfart på 25 knop, vilket gör den till världens snabbaste elektriska passagerarfärja i drift. Tekniken innebär att båten reser sig på bärplanet, en typ av vingar, som finns under skrovet när den når över 18 knop. Under färden lyfter båten 1,5 meter ovan vattenytan. Jämfört med

ett traditionellt fartyg av samma storlek minskar bärplanstekniken energiförbrukningen med cirka 80 procent.

EN AV DE som kört färjan under testet är Viktor Kjellberg, befälhavare på Styrsöbolaget. Inför premiären utbildades han och hans kollegor av personal från Blidsundsbolaget, som tidigare kört färjan i Stockholm.

– Det var väldigt spännande att vara med och testa det här. När färjan flyger går den väldigt mjukt och behagligt. När man kör sitter man lite mer som en bussförare, på ena sidan och närmare vattnet. Det gör att man har lite mindre överblick än på våra andra båtar, men man har alla instrument nära till hands, säger han.

Pilotprojektet är en del av Västtrafiks satsning på innovation och ny teknik och görs tillsammans med Candela, Styrsöbolaget och Öckerö kommun. ☺

HANNA KLUMBIES

FAKTA CANDELA P-12

Plats för: 24 passagerare samt cyklar, barnvagnar och rullstolar.

Marschfart: 25 knop, lyfter vid 18 knop, maxfart 30 knop.

Mått: 12 meter lång, 4,5 meter bred, **Vikt:** Cirka 10 ton.

FOTO: PRIVAT



AMIR ZUZIC

Ålder: 63 år.

Bor: Torslanda.

Intressen: "Jag älskar musik och följer mina barn som arbetar som musiker i olika genrer."

Jobbar som: Bussförare på Keolis.

Hur har du själv utvecklats som cyklist:

"Förra året blev jag omcyklad i uppförsbackarna, men i år kunde jag cykla om andra. Så det har gått framåt. Det är kul!"

Det bästa med Team Rynkeby: "Gemenskapen. Att kämpa tillsammans för ett gemensamt mål och veta att det vi gör faktiskt gör skillnad."

Med många hundra mil i benen fick Amir Zuzic äntligen lyfta sin gula cykel framför Eiffeltornet den 12 juli i år. Bilden till höger togs strax innan cykelresan startade, när han och hela laget besökte barnen som behandlas för cancer på Drottning Silvias barnsjukhus.

Cyklade till Paris för barnen

NÄR AMIR ZUZIC trampar uppför branta backar är det inte bara fysisk styrka som driver honom framåt. Det är kärleken till familjen – och kampen mot barncancer. I somras cyklade han hela vägen till Paris med välgörenhetslaget Team Rynkeby Göteborg. En resa som blev både fysisk och känslomässig.

– Det var inte bara jag som grät när vi gick i mål i Paris. Det blev ett starkt ögonblick för hela laget efter ett års träning tillsammans och 120 mil cykling genom Europa.

Allt började för några år sedan när Amir Zuzic letade på nätet efter en begagnad cykelhållare till bilen. På en bild hade säljarna Team Rynkebys gula cykelkläder på sig och nyfikenheten väcktes. Kort därefter skickade han in en ansökan till välgörenhetsprojektet där deltagarna samlar in pengar till Barncancerfonden och skapar uppmärksamhet genom att cykla till Paris.

Men resan blev mer personlig än han först kunnat ana.

– Mitt barnbarn fick diagnosen akut lymfa-

tisk leukemi precis under min första tid med laget. Läkarna sa att han skulle klara sig tack vare en ny medicin som tagits fram. Då förstod jag hur viktig cancerforskningen är och hur avgörande det är att få in pengar så den kan fortsätta, säger han.

TEAM RYNKEBY STARTADE i Danmark 2002 och har vuxit till ett internationellt nätverk med över 2 500 deltagare från nio länder. Varje höst bildas nya lag som tränar och utvecklas tillsammans under ett år. Bara i Sverige finns 18 lag runt om i landet – alla med målet att cykla hela vägen till Paris under en sommarvecka – och att få in så mycket pengar som möjligt till Barncancerfonden.

För Amir och alla andra i Göteborgslaget blev det ett 60-tal spinningpass under hösten och vintern, och hundratals mil utecykling på våren och försommaren. Dessutom en rad aktiviteter för att samla in pengar.

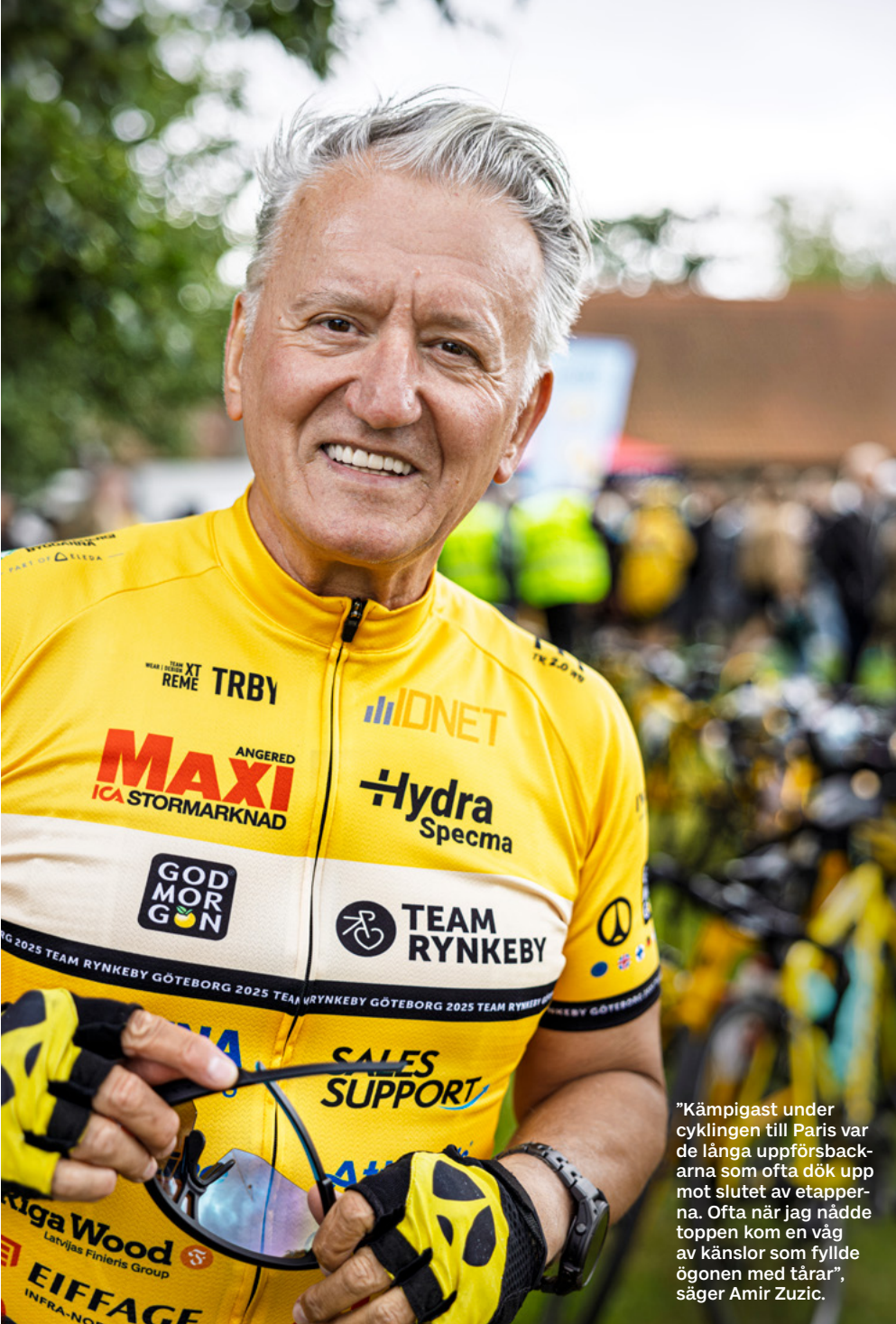
– Vi har dragit in pengar via sponsorer, vi har arrangerat loppis, vi har haft företags-samarbeten och gjort olika event, till och med en konsert. Alla i laget har ett starkt engagemang, säger Amir.



Siffrorna talar sitt tydliga språk. Göteborgslaget har de senaste åren samlat in tre till fyra miljoner kronor varje år och totalt har hela Team Rynkeby i Europa sedan starten donerat över en miljard kronor till kampen mot kritiska barnsjukdomar.

CYKLINGEN TILL PARIS startade 5 juli. På åtta etapper tog sig laget bland annat genom vackra Moseldalen i Tyskland och böljande Champagne i nordöstra Frankrike.

– Vägen mot Paris fylldes av en stark, härlig och nästan magisk känsla. När man gör något tillsammans kan man besegra varje svårig-



"Kämpigast under cyklingen till Paris var de långa uppförsbackarna som ofta dök upp mot slutet av etapperna. Ofta när jag nådde toppen kom en våg av känslor som fyllde ögonen med tårar", säger Amir Zuzic.

FOTO: EMELIE ASPLUND

het – med optimism, fokus och ändå med ett leende på slutet, säger Amir och fortsätter:

– När dagarna gick kände vi förstås tröttheten i kropparna på olika sätt, men vi pushade varandra hela tiden. Våra mål var tydliga, och vi trampade för alla fantastiska barn som kämpar mot svåra sjukdomar.

Att träna med laget och cykla till Paris blev mer än en fysisk ansträngning för Amir. Det blev ett sätt att hantera oron över barnbarnet och samtidigt göra skillnad.

– Många gånger under träningen, när vi cyklade i regn eller hade svettiga spinningpass fällde jag tårar utan att det märktes. Det

är så smärtsamt när ens eget barnbarn drabbas. Men jag behöver ingen uppmärksamhet – jag vill bara uppmuntra och inspirera andra. Alla kan bidra, säger han.

I dag är cyklingen en viktig del i Amirs liv, för hälsan, gemenskapen och kampen mot cancer.

– Jag är glad att jag har hittat cykelsporten. Men framför allt är jag glad att mitt barnbarn har klarat sin kamp. Nu är han en frisk femåring med otroligt mycket energi. Han springer, klättrar och leker som alla andra. Det är underbart att se, säger han. ☺

JÖRGEN ANDERSSON



... **Sherine Hussain**, bussförare på Transdev i Göteborg.

Du vann brons i Bussförar-SM den 2 september, hur känns det?

– Fantastiskt! Jag känner mig stolt över min prestation och glad över att mitt arbete och all övning verkligen gav resultat.

Förra året kom du på plats tio. Vad har du gjort för att förbättra ditt resultat?

– Jag har tränat mycket på alla moment som ingår i tävlingen, särskilt backmomenten som jag tycker är svårast. Jag har också övat på att behålla lugnet under stress. Dessutom har jag haft ett fantastiskt stöd från ledningen på Transdev hela tiden.

Hur kändes det att tävla?

– Jag var lite nervös i början, men tack vare träningen och stödet från ledningen kände jag mig trygg och fokuserad.

Vad var roligast?

– Service- och bemötandemomentet. Det var roligt att bemöta resenärer på ett trevligt sätt och visa att man kan hantera olika situationer.

Vad hade du för mål med tävlingen?

– Jag hade egentligen inget specifikt mål. Jag hoppades mest på att njuta av tävlingen tillsammans med kollegor från hela landet och att ha roligt i stunden.

Planerar du tävla igen nästa år?

– Nej, jag tror inte det. Jag vill gärna ge plats åt nya ansikten och låta fler kollegor få chansen.

Vad är det bästa med att jobba som bussförare?

– Att jag får träffa människor varje dag och skapa en trygghet för dem. Det gör jag genom att vara uppmärksam på resenärerna, ta ögonkontakt och visa att jag ser dem. ☺

HANNA KLUMBIES





Förare och ombordpersonal hanterar dagligen situationer där det krävs gott omdöme och kloka beslut. För att skapa tydlighet i vad som gäller har Västtrafik tagit fram nya riktlinjer kring hur resan kan bli så trygg, säker och tillgänglig som möjligt.

TEXT: MALIN DITTMER ILLUSTRATIONER: LINNÉA BLIXT

Nya riktlinjer för en tryggare resa

MÅSTE JAG SOM förare hjälpa till med att ta ombord en barnvagn? Behöver jag fälla ut rampen för en person i rullstol? Var ska ledarhundar sitta egentligen? Och vad gör jag om ett barn saknar giltig biljett?

Det är några exempel på frågor och situationer som förare och ombordpersonal kan möta i sitt jobb och som det har funnits en otydlighet kring. Därför har Västtrafik nu tagit fram riktlinjer som ska vara ett stöd i arbetsvardagen.

– Vi har länge fått signaler om att det råder en osäkerhet kring vad som faktiskt gäller i olika situationer. Det skapar mycket onödig stress, både för personal och för resenärer, säger Maria Franzén, hållbarhetsstrateg på Västtrafik.

Förhoppningen är att de nya riktlinjerna ska skapa en samsyn kring rättigheter och skyldigheter – både för personal och resenärer.

Riktlinjerna omfattar den del av resan som handlar om att ta sig ombord, färdas och ta sig av fordonet i kollektiv-



trafiken och gäller på alla Västtrafiks allmänna fordon. De beskriver och tolkar lagkrav, riktlinjer och ambitioner som Västtrafik har när det gäller att erbjuda full tillgänglighet för sina resenärer. Särskilt fokus ligger på barn, äldre och personer med funktionsnedsättning, grupper som ofta är mer utsatta än andra i kollektivtrafiken.

– Om vi ser till att resan fungerar så bra, tryggt och säkert som möjligt för de mest utsatta grupperna, så fungerar den generellt mycket bättre för alla, säger Maria Franzén.

INSIKTERNA KRING VILKA utmaningar och behov som dessa grupper möter kommer bland annat från kundservice, kundundersökningar, dialoger och samverkan med barn- och ungdomsgrupper samt funktionsrätts- och äldreorganisationer.

– Vi har till exempel åkt i kollektivtrafiken tillsammans med representanter från Aktiv involvering. Det är ett samverkansforum mellan Västtrafik och olika organisationer för personer med funktionsnedsättningar, berättar Maria Franzén.

Med rätt förutsättningar kan de flesta med funktionsnedsättningar åka med kollektivtrafiken. Men en resa kan också innebära flera hinder, som höjdskillnader, bristande utrop och tydlig trafikinformation.

– När det inte är som vanligt i kollektivtrafiken, till exempel vid störningar, är det därför jätte viktigt att det finns en tydlighet med utrop och information, säger Maria Franzén.

För äldre handlar det ofta om osäkerhet kring att köpa biljetter och hur man läser tidtabeller. De kan också behöva lite extra tid för att hitta en sittplats.

– När man blir äldre blir man ofta lite skörare och det finns risk att man faller om man inte hinner sätta sig. Då är det bra om föraren kan hålla lite koll, säger Maria Franzén.

EN ANNAN GRUPP som är bra om förarna kan hålla ett extra öga på är barn, som är känsliga för trängsel och snabbt stängande dörrar. De har också en annan siktlinje än vuxna. Trygghet och säkerhet kan vara avgörande för barns självständiga mobilitet.

– Det är jätte viktigt att barn vågar åka kollektivt och att föräldrarna känner sig trygga med att låta dem åka. Det bidrar till barnens ökade självständighet och på sikt blir de förhoppningsvis resenärer som fortsätter resa med oss, säger Maria Franzén.

Hon betonar att riktlinjerna är en ambition och en målbild av hur det bör vara, men att verkligheten såklart kan se annorlunda ut.

– Vi förstår att det inte är svart eller vitt. Jag tänker att man kommer väldigt långt bara genom att arbeta utifrån våra kundlöften. Mycket handlar om sunt förnuft, ett gott bemötande och en grundläggande respekt för andra människor. ☺

De nya riktlinjerna finns på Partnerportalen:



”Om vi ser till att resan fungerar så bra, tryggt och säkert som möjligt för de mest utsatta grupperna, så fungerar den generellt mycket bättre för alla”

MARIA FRANZÉN, HÅLLBARHETSSTRATEG PÅ VÄSTTRAFIK

Vanliga frågor och svar

Är jag som förare skyldig att hjälpa till med att ta ombord en barnvagn?

Förare eller ombordpersonal är inte skyldiga att hjälpa till vid på- eller avstigning med barnvagn på buss, tåg och spårvagn. Bussen ska dock angöra intill kantstenen och nigas till marknivå för att underlätta ombord- och avstigning. På båt ska ombordpersonalen vid behov hjälpa till med ramp över tröskeln och vid av- och påstigning erbjuda hjälp till resenärer med barnvagn, rullstol eller andra särskilda behov.

Ska jag som förare hjälpa till med att fälla ut rampen för en person i rullstol?

Resenärer som reser med rullator eller rullstol har rätt till hjälp med lift/ramp på bussen vid behov. Resenären måste själv göra föraren uppmärksam på när hen ska gå på eller av genom att trycka på knappen med en rullstolssymbol. Spårvagnar har en automatisk ramp som resenären själv kan manövrera. Om rampen inte fungerar ska föraren hjälpa till med att fälla ut den manuella rampen. Resenären ska kunna stiga på och av på egen hand eller med hjälp av ledsagare.

Vad gäller för ledarhundar, ska de sitta längst bak eller inte?

Resenärer med ledar- eller assis-

tanshund får gå ombord via samtliga dörrar och resa på valfri plats i fordonet. I vissa bussar finns en rekommenderad plats för ledarhundsekipage bakom föraren, men de får lov att sitta var som helst i fordonet.

Ska resenärerna ha säkerhetsbälte eller inte och vems ansvar är det?

Resenärer som är äldre än tre år och färdas i en buss på en sittplats utrustad med säkerhetsbälte ska använda det. Den enskilda resenären ansvarar för att bältet används. För barn under 15 år ska bussföraren göra vad hen kan för att bälte eller annan skyddsanordning används. Föraren ska genom utrop uppmana barn att använda en ledig plats med bälte om det finns.





ENKÄTEN

1. Vad skulle underlätta för dig när du reser kollektivt?

2. Vad skulle du vilja tipsa förare om för att din resa ska bli så bra som möjligt?



Barbro Prästbacka

DISTRIKTSORDFÖRANDE HÖRSELSKADADETS RIKSFÖRBUND VÄSTRA GÖTALAND

1 Jag vill att alla slags meddelanden i bussar, tåg, båtar och spårvagnar ska textas.

2 Jag vill att förarna får lära sig mikrofonteknik och att deras meddelanden autotextas.



Robert Kindberg

OMBUDSMAN, DHR (DELAKTIGHET HANDLINGSKRAFT RÖRELSEFRIHET) I GÖTEBORG

1 Jag skulle vilja få till en bättre kommunikation med föraren. Detta skulle kanske kunna ordnas via en app och/eller en knapp på fordonet och/eller på hållplatsen.

2 Var mer hjälpsam mot resenärerna! Att föraren ska vara uppmärksam på personer med särskilda behov på hållplatsen. Jag tror också att förarna skulle behöva utbildning i funktionshinderkunskap så att man till exempel förstår att rörelsehindrade personer inte alltid har en assistent eller reshjälp med sig utan då är i behov av hjälp från föraren. Det skulle också vara bra om föraren innan körning kollade att anpassningsåtgärderna på fordonet är i funktion och om de inte är det anmäla detta till verkstaden innan körningen börjar för dagen.



Elsa Ekdahl

MEDLEM I ANGEREDS UNGDOMSRÅD

1 Det handlar nog mycket om skolkortet och To Go-appen. Enligt mig borde skolkort och alla busskort finnas digitalt i appen. Det hade underlättat för alla som åker kollektivtrafik. Kortet slipper ta upp plats i plånboken och det blir lättare att skanna, då man oftare har mobilen nära till hands.

2 Jag åker kollektivt två till tre gånger i veckan och tycker att förare ofta är sura eller så har bemötandet inte känts välkommande. Jag förstår att förarna måste hantera jobbiga passagerare, men det kan lätt störa andra passagerare och det försämrar upplevelsen. Jag tycker att förare kan försöka värna om hur de beter sig och reagerar.

Den som reser sittande i rullstol ska sitta på rullstolsplats och använda bälte om det finns. Rullstolen ska vara fastsatt med eller stödjäs av en anordning som är avsedd för det i fordonet. Föraren, annan ombordpersonal eller ledsagare ska vid behov hjälpa resenären med detta.

Ska jag som tågvärd vid behov hjälpa en äldre person av tåget?

På tåg ska tågvärden assistera resenärer som behöver hjälp vid på- och avstigning. Tågvärden ska informera sig om var resenären ska stiga av och även meddela lokföraren detta. Tågvärden ska söka upp resenären och hjälpa till med avstigning, samt överlämning till eventuell ledsagare som möter upp vid tåget på stationen.

Vad gör jag om ett barn har glömt sitt skolkort?

Barn som går i grundskola har skolplikt och därmed rätt att resa till dagens första lektion även om de saknar giltig biljett. Vid hemresan ska biljett kunna visas upp och skolan kan hjälpa till med en tillfällig biljett. Om barnet saknar biljett på väg hem från skolan ska biljettkontrollanterna påminna om att ta med biljetten nästa gång, men barnet ska inte avvisas. Barn under 15 år får ingen tilläggsavgift, i stället skickas ett brev hem till vårdnadshavarna. Barn mellan 15 och 18 år skrivs upp för tilläggsavgift och brev med information skickas hem till vårdnadshavarna. Gymnasieelever ansvarar själva för att ha en giltig biljett vid resa till och från skolan.

Framtidens resenärer tycker till

Kollektivtrafiken är en självklar del av vardagen för många barn och unga. När framtidens kollektivtrafik ska formos är det därför viktigt att ta hänsyn till deras behov.

ENLIGT BARNKONVENTIONEN har barn och unga rätt till inflytande över kollektivtrafiken. För Västtrafik innebär det både ett ansvar och en möjlighet. Barn och unga är inte bara en prioriterad grupp i dag, de är också framtidens resenärer.

– Vi vill att de unga ska välja kollektivtrafiken hela livet. Därför är det viktigt att lyssna på deras behov så att vi kan bygga framtidens kollektivtrafik för dem, säger Robert Gustafsson, hållbarhetsstrateg på Västtrafik.

TIDIGARE I ÅR träffades ungdomar från Angereds ungdomsråd, representanter från Västtrafik, förare, biljettkontrollanter och politiker för ett samtal om kollektivtrafiken.

– Mötet blev väldigt lyckat med en bra och konstruktiv dialog. Kollektivtrafiken är ofta med på ungdomsrådets dagordning, eftersom det är något som påverkar deras liv. För många är det mer eller mindre det enda färdmedlet de har, säger Robert Gustafsson.

Några saker som ungdomarna efterfrågade var tydligare information, bättre bemötande och större flexibilitet i biljettsystemet. Dessa insikter tas nu vidare, till exempel till utvecklingen av digitala skolkort eller till partnerbolagen för framtida utbildningsinsatser.

I maj besökte Västtrafik även ungdomsrådet i Mölndal. En del av mötet handlade om att samla in åsikter om en framtida linjesträckning i



”Vi vill att de unga ska välja kollektivtrafiken hela livet”

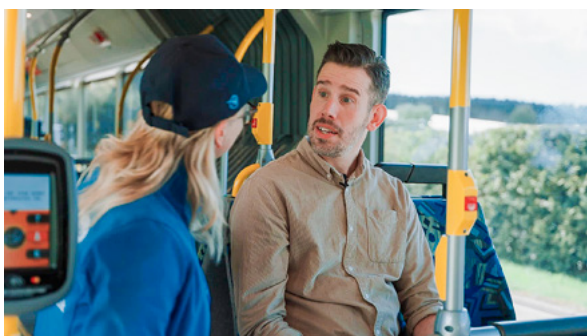
ROBERT GUSTAFSSON, HÅLLBARHETSSTRATEG PÅ VÄSTTRAFIK

området. Ungdomarnas tankar och behov kommer att bli en viktig del av beslutsunderlaget.

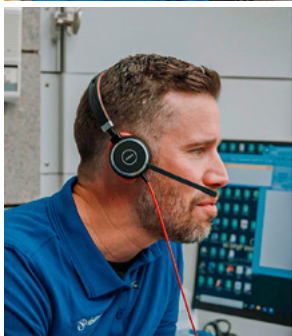
FÖRHOPNINGEN FRAMÅT ÄR att barn och ungas perspektiv ska vara en naturlig del när Västtrafik planerar och utvecklar kollektivtrafiken.

– De här dialogerna är bara början. Det är lätt att tänka att vi redan vet vad ungdomar behöver, men möten med ungdomar i verkligheten ger oss ofta fler insikter. Ungdomarna vet vad de behöver, det gäller bara att fråga, säger Robert Gustafsson. 

MALIN DITTMER



Några av scenerna i Västtrafiks filmer till utbildningar om kundmöten med Tobias Rosén och Frida Sundström.



Se en av filmerna här!



Kundmöten med mycket humor

Hur är det att arbeta i ett yrke där man möter resenärer varje dag? Det fick skådespelarna Tobias Rosén och Frida Sundström utforska när Västtrafik gjorde filmer till kundmötesutbildningar.

TOBIAS ROSÉN OCH Frida Sundström är skådespelare, workshopledare och ägare till Improverket i Göteborg. De sätter upp föreställningar med improvisationsteater, håller i kurser och gör företagsuppdrag under exempelvis konferenser. De är med andra ord vana vid att spela olika roller och sätter sig ofta in i hur det är att arbeta i ett serviceyrke.

Precis det fick de göra i Västtrafiks filmer till utbildningar i kundmötet. Då fick de iscensätta möten mellan resenärer och olika kundnära roller. Filmerna var sedan ett underlag till diskussioner under utbildningarna, som påbörjades under våren.

– Här kunde vi inte researcha så

mycket innan, men vi hade med oss en expert på varje roll som vi kunde bolla med. Vi fick improvisera fram olika slags möten – både bra och mindre bra. Annars var det inte så stor skillnad från det vi brukar göra, det är väldigt mycket mänskligt i det och ganska okompllicerat, säger Tobias Rosén.

I FILMerna FICK de spela rollerna som bussförare, spårvagnsförare, serviceförare, kundservicemedarbetare, däcksmän, biljettkontrollant, tågvärd och informatör. Tobias Rosén minns särskilt inspelningen på båten då han spelade däcksmän.

– Då pratade vi bland annat om olika system som förändras och som försvårar arbetet och servicen. Det är lätt att vara resenär och tycka en massa saker, men nu har jag fått en annan respekt och förståelse för dem som jobbar inom kollektivtrafiken, säger Tobias Rosén.

I de olika kundmötesfilmerna finns en hel del humor. Både Tobias Rosén och Frida Sundström tycker att det är

bra att använda sig av humor för att få fram ett budskap.

– Det passar väldigt bra i utbildningar till exempel. Lite skratt är nödvändigt för då lär man sig och tar till sig informationen lättare. Det hade varit något helt annat att göra de här situationerna utan humor. På något sätt är det lättare för dem som tittar att känna igen sig om det också är lite roligt, säger Frida Sundström.

ALLRA ROLIGAST TYCKER hon och Tobias Rosén att det är när de får skruva på saker och leka fritt i sina roller.

– Leken är central i improvisationsteater och när det ges utrymme för lek skapar det kreativitet. När vi gjorde de här filmerna fanns det ett förtroende och en tilltro till oss och vi fick en frihet i att gestalta rollerna, säger Tobias Rosén.

Improverket har även olika kurser i improvisation och de flesta som går dem har inte några skådespelarambitioner.

– Man kan ha nytta av det vi gör och lär ut på andra sätt. Särskilt när man jobbar i serviceyrken är det bra att ha en förmåga att improvisera och vara lyhörd för andra människor. Det är en viktig egenskap, säger Frida Sundström.

HANNA KLUMBIES

”Det är fint att kunna hjälpa andra”

Asmira Maglic älskar att hjälpa andra människor. Oavsett om hon jobbar som kundvärd, förare eller kamratstödjare försöker hon bemöta andra så som hon själv vill bli bemött.

TEXT: MALIN DITTMER FOTO: ANNA SIGVARDSSON HÖGBORG

DEN 16 JUNI var det tidtabellskifte och stora förändringar i kollektivtrafiken i Skaraborg. I Skövde gjordes hela linjenätet om, med många nya linjer och körvägar. Klockan 06:00 var kundvärden Asmira Maglic på plats på Skövde resecentrum för att guida resenärer till rätt hållplats och linje.

– Det var extra många frågor och en hel del stressade resenärer den här morgonen. Vi hade varit ute veckan före och informerat om vad som skulle hända, men för många var det en nyhet och lite förvirrande, säger Asmira.

Till vardags jobbar hon som bussförare och kör både region- och stadstrafik. Det har hon gjort i 16 år och hon är väldigt nöjd över att hon hoppade på

bussförarutbildningen under en period när hon var arbetslös. Yrket var något hon hade drömt om – bokstavligen.

– Det låter kanske konstigt, men innan jag ens funderat på att gå utbildningen drömde jag en natt att jag satt bakom en ratt och körde något stort. När det sedan faktiskt blev så kändes det helt rätt, säger Asmira.

FÖRUTOM ATT KÖRA buss och vara kundvärd är hon också handledare för blivande förare och kamratstödjare för kollegor som varit med om jobbiga saker. För Asmira har det alltid varit viktigt att stötta och hjälpa andra.

– Jag är själv en ganska känslig person och försöker alltid vara snäll mot alla. Det är något som jag har med mig från min uppväxt, att det är fint att

kunna hjälpa andra människor, säger hon.

Att jobba med service är med andra ord något som passar Asmira och hon blir extra glad när hon blir tillfrågad om att vara kundvärd.

– Det är så roligt att vara ute bland folk! Många kommer själva fram och ställer frågor när de ser oss i våra blå västar. Men så fort en person ser lite vilsen ut går jag fram och frågar om jag kan hjälpa till. Då brukar de bli väldigt tacksamma, säger Asmira.

Men visst finns det även utmaningar i jobbet som kundvärd. Särskilt vid tillfällena med stora förändringar i trafiken, som i Skövde i juni.

– Då var många besvikna över indragna linjer och det var krångel med appen, så vi fick ta emot en hel del ilska. Men jag har jobbat i så många år nu att jag lärt mig att de egentligen inte är arga på mig, säger Asmira.

Hon menar att ilskan ofta handlar om saker som kundvärdarna inte kan påverka, men att de alltid försöker hjälpa till så gott de kan. Ett trevligt bemötande, att lyssna och visa förståelse räcker långt.

Vad är det bästa med ditt jobb?

– Jag älskar allt med mitt jobb, men mest mötet och kontakten med resenärerna. När jag har gjort en resenär glad, då växer mitt hjärta. ☺



För Asmira Maglic har det alltid varit viktigt att hjälpa andra människor och hon gillar att vara ute bland folk.

ASMIRA MAGLIC

Ålder: 55.

Bor: Skövde.

Familj: Man, son, svärdotter och en bonusson.

Arbete: Förare och kundvärd på Nobina.

Intressen: Laga mat, umgås med familjen, pyssla med växthuset och trädgården samt åka motorcykel.

Egenskaper för att vara en bra kundvärd: ”Omtänksam, glad och hjälpsam.”

Tips till andra som möter resenärer i sitt arbete: ”Bekräfta och lyssna på resenärerna och tänk alltid på hur du själv hade velat bli bemött i samma situation.”



Förutom att köra buss och vara kundvärd är Asmira Maglic också handledare för blivande förare och kamrattstödare för kollegor som varit med om jobbiga saker.

Så blir en pausbod till

Alla förare har rätt till bra pauser för att bland annat kunna gå på toaletten och fylla på sin vattenflaska. Därför bygger Västtrafik pausbodar på de platser där behovet är som störst. Så här ser processen ut – från behov till inflyttning.

TEXT HANNA KLUMBIES KÄLLA: MARIANNE KARLSSON

1 Behov

Ett nytt trafikavtal eller en förändring i befintligt avtal kan vara anledningar till att en pauslokal behövs. De geografiska teamen på Västtrafik och trafikbolagen ser över behoven när trafiken planeras.

2 Budget

Fastighetsavdelningen på Västtrafik får information om att en pauslokal behövs och planerar och budgeterar för en sådan. Pauslokaler är ett prioriterat område och därför försöker Västtrafik i möjligaste mån ordna med en pauslokal.

3 Lokal

En pauslokal ska vara placerad på högst en minuts gångväg från reglerhållplatsen. Man tittar först på om det finns en befintlig lokal där man kan hyra in sig som kan fungera som pauslokal. Finns inte det bygger man en bod.

4 Vatten och el

På uppdrag av Västtrafik undersöker Västfastigheter möjligheten att koppla in boden på befintlig vatten- och elanslutning. Det stäms av med kommunen eller Trafikverket. Om det inte går behöver nya vatten- och elledningar dras.

5 Projektering

Projekteringen börjar. Det betyder att man planerar och förbereder byggprojektet. Västfastigheter tar fram ritningar för boden för att kunna ansöka om bygglov.

6 Bygglov

Bygglovsansökan skickas in. Normalt ska det ta tio veckor att få ett bygglov beviljat. Men det kan dra ut på tiden – ibland flera år. Grannar ska få yttra sig i bygglovsprocessen, bygglovets kan bli överklagat eller till och med nekat. Då behöver en ny uppdaterad ansökan skickas in.

7 Byggande

När bygglovets är beviljat anlitar Västfastigheter en entreprenör som ska utföra byggjobbet. Bodarna som byggs i dag är gjorda av halvfärdiga moduler som monteras på plats. Från första spadtaget till att bygget är klart tar det tre till sex månader.

8 Underhåll

Västtrafik ser till att det finns företag som sköter lokalvård, drift och underhåll. Lokalen ska städas och om något går sönder eller är slitet ska det lagas eller bytas ut.

9 Passersystem

Västfastigheter installerar ett passersystem och Västtrafiks fastighetsavdelning ser tillsammans med trafikbolaget till att alla förare får rätt behörighet för att kunna komma in i lokalen.

10 Besiktning

Innan inflyttning ska lokalen besiktigas. Då tittar man bland annat på att den är säker och att allt som Västtrafik beställt finns på plats.

11 Inflyttning

Västtrafik köper in möbler och ser till att allt som ska finnas i lokalen kommer på plats, exempelvis bord, stolar, papperskorgar och uppsatta trivselregler. Sedan är lokalen färdig för förarna att använda.

PLATS FÖR PAUS

► Västtrafik ansvarar för cirka 30 pauslokaler runt om i regionen, de flesta i Göteborg, Mölndal och Partille.

► Pauslokalerna är till för korta pauser på fem-tio minuter där förarna bland annat kan gå på toaletten, fylla på sin vattenflaska och sitta ned en stund.

► Västtrafik äger inga pauslokaler utan hyr de flesta av Västfastigheter. De trafikbolag som använder lokalen skriver i sin tur nyttjanderättsavtal med Västtrafik.

► Västtrafik har en handlingsplan för upprustning av pauslokaler samt riktlinjer för byggnation av nya.



FOTO: ANNA SIGVARDSSON HÖGBORG



FOTO: ŠKODA GROUP



Världens längsta spårvagn är nästan 60 meter lång och rymmer upp till 368 resenärer. Den trafikerar orterna Mannheim, Heidelberg och Ludwigshafen i den sydtyska storstadsregionen Rhen-Neckar.

Längsta spårvagnen i drift

VISSTE DU ATT världens längsta spårvagn finns i Tyskland? ForCity Smart 38T är nästan 60 meter lång och rymmer upp till 368 resenärer. Det kan jämföras med Göteborgs längsta spårvagn, M34, som är 45 meter lång och har plats för 303 resenärer.

Rekordspårvagnen togs i trafik hösten 2024 och är en del av en större satsning på att modernisera kollektivtrafiken i den sydtyska storstadsregionen Rhen-Neckar. Den kommer att trafikera huvudorterna Mannheim, Heidelberg och Ludwigshafen.

För att förbättra resenärsupplevelsen och öka säkerheten har spårvagnen ett modernt informationssystem och övervakningskame-

ror. Den är också utrustad med luftkonditionering. För att göra det enklare att gå ombord och stiga av har spårvagnen en låggolvs-konstruktion och breda dubbeldörrar.

Alla vagnar är dubbelriktade och kan anpassas till olika passagerarvolymen och linjer. Vagnar i olika längd kan kopplas

FAKTA

Modell: Škoda ForCity Smart 38T

Längd: 58,7 meter

Kapacitet: 368 passagerare (144 sittande)

Maxhastighet: 80 km/h

Beställare: Rhein-Neckar-Verkehr GmbH (rnv)

samman till upp till 80 meter långa tågsätt. Spårvagnarna har en spårvidd på 1 000 millimeter och maxhastigheten är 80 kilometer i timmen.

ATT BYGGA EN så här lång spårvagn tar tid. Tillverkningen av ForCity Smart 38T tar cirka 18 veckor och görs i två steg. Vagnskroppen produceras i Otanmäki, Finland, och slutmonteringen sker i Škoda Groups anläggning i Plzeň, Tjeckien.

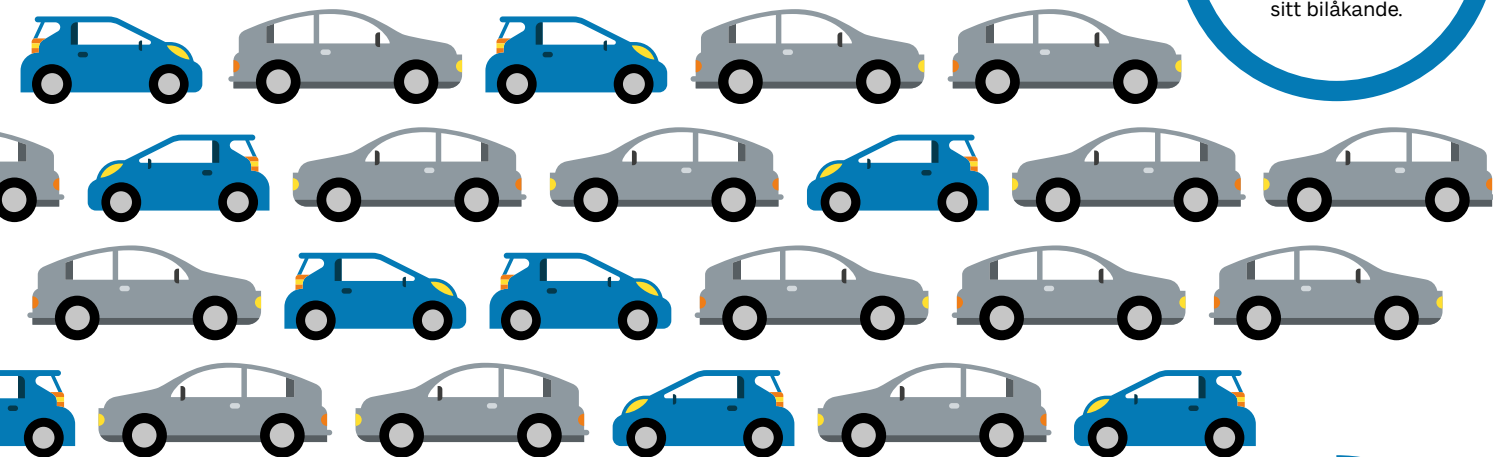
Det tyska kollektivtrafikbolaget Rhein-Neckar-Verkehr GmbH (rnv) har beställt totalt 114 spårvagnar i olika längd. Av dem är 12 stycken 58,7 meter långa. 📍

MALIN DITTMER

Svårt att släppa bilen

Bilen fortsätter att vinna mark, men fler vill samåka mer. Tiden blir också allt viktigare för resenärer i valet av färdssätt. Det visar resultatet av attitydundersökningen Hållplats 2025.

TEXT: MALIN DITTMER



76 %

tror att de kommer resa lika mycket eller mer med bil framöver.

19 %

svarar att ingenting kan få dem att minska sitt bilåkande.

Få vill sluta köra bil

Precis som tidigare år väljer de flesta bilen för sina dagliga resor och få uppger att de är beredda att ändra på det. Hälften tycker att det är mer prisvärt att ta bilen – en ökning för fjärde året i rad.

Fler tycker det är mer prisvärt att köra bil än att åka kollektivt.



60 %

kör bil för att de gillar det.



Arbetsgivarens viktiga roll

En majoritet svarar att de skulle åka mer kollektivt om arbetsgivaren subventionerade periodbiljetten. Många hade också varit mer på kontoret om de kunde resa till ett mer förmånligt pris.

55 %

skulle åka mer kollektivt till jobbet om arbetsgivaren subventionerade periodbiljetten.

40 %

hade varit på kontoret mer om arbetsgivaren subventionerade periodbiljetten.



Tid är den viktigaste valutan

Restidens betydelse ökar och är den faktor som värderas högst vid val av färdssätt. Pris och miljö minskar i betydelse. Man tycker också att resor med kollektivtrafiken tar för lång tid och oroar sig för att inte komma fram enligt plan.

37 %

svarar att oron för att inte komma fram i tid är ett hinder för att åka mer kollektivt.

42 %

tycker att resor med kollektivtrafiken tar för lång tid.

Flest anser att restiden är den mest avgörande faktorn vid val av resa, en siffra som har ökat sedan 2023.



Fortsatt stöd för hållbart resande

Klimatfrågan har minskat något i betydelse hos de svarande jämfört med tidigare undersökningar. Men ökat resande med kollektivtrafik och minskad bilkörning anses fortfarande vara de viktigaste åtgärderna för att sänka utsläppen.

43 procent är positivt inställda till miljözoner, en ökning från förra årets 38 procent.



52 procent anser att det är viktigt med mindre biltrafik i centrum, en ökning från förra årets 50 procent.



70 %

vill att samhället ska satsa mer på kollektivtrafiken.



Invånarnas resvanor undersöks

► Hållplats 2025 är en undersökning från Västtrafik om Västra Götalandsregionens invånares attityder till dagens och morgondagens mobilitet.

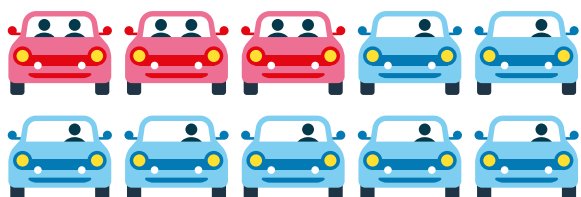
► Görs för att bättre förstå hur invånarna tänker kring sina och andras resvanor så att Västtrafik kan utveckla framtidens resande.

► Genomfördes för åttonde året i rad.

► Totalt har 4 260 personer svarat. De som har svarat är i åldrarna 16 år och äldre och bosatta i Västra Götaland.



Vill du läsa mer? Skanna QR-koden med mobilens kamera!



Fler vill samåka mer

Tre av tio skulle vilja samåka mer, särskilt tillsammans med någon med samma tider eller på samma jobb. Kvinnor är mer positiva till samåkning än män.

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

Posttidning - Ej retur



20467503

Avsändare: Västtrafik, Box 123, 541 23 Skövde

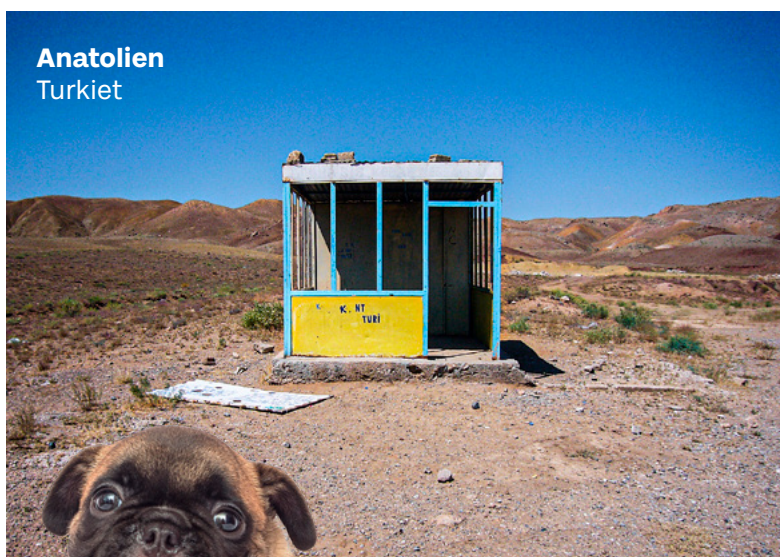
**Svetlograd**
Ryssland

Kul konton om kollektivtrafik

Gulliga husdjur, roliga busshållsplatser och en massa snygga (och mindre snygga) säten. Strålkastaren tipsar här om några Instagramkonton med kollektivtrafik-koppling. Följer du några kul konton, tipsa oss gärna på stralkastaren@vasttrafik.se.

7 kollektivtrafikkonton

- **I dont give a seat** (@idontgiveaseat) – massor av mönster från kollektivtrafiksäten runt om i världen.
- **All on the board** (@allontheboard) – poesi och upp-lyftande citat på informationstavlor på tunnelbane-stationer i London.
- **Subway Creatures** (@subwaycreatures) – udda saker man kan stöta på i New Yorks tunnelbana.
- **Pets in public transport** (@pets_in_public_transport) – husdjur som åker kollektivt.
- **Francis Bourgeois** (@francis_bourgeois43) – engelsk trainspotter med stor följarskara.
- **Bus Stops Around The World** (@busstopsaroundthe-world) – busshållplatser från världens alla hörn.
- **Järnvägskvinnor** (@jarnvagskvinnor) – av kvinnor om kvinnor inom järnvägen.

**Anatolien**
Turkiet

Mönster på säten från hela världen, gulliga husdjur eller udda busshållplatser? Det finns många roliga konton på Instagram som har koppling till kollektivtrafik.

FOTO: ADOBE

**västtrafik**

Nästa nummer av Strålkastaren kommer i december