

Strålkastaren

Tillsammans för hållbart resande **3/2026**

TEMA

**Nu öppnas
första delen
av Västlänken**

Viseringsvinnare
bjöds på lunch

Tiden styr resvalet
visar Hållplats 2026

Olle först ut på nya spåren

Här testkörs tågen inför tunnelpremiären

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 Högborg

Tryck: Trydells tryckeri.

Upplaga: Cirka 1500 ex. Trycks på miljömärkt papper.



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.



”Jag blev oerhört imponerad av den nya stationsdelen”

I detta nummer har Strålkastaren fokus på Västlänken. Hur känns det att den nya stationsdelen på Göteborgs central snart öppnar?

– Fantastiskt och äntligen! Jag har fått möjlighet att besöka stationen och blev oerhört imponerad av den. Det känns internationellt och det känns storstad.

För nionde året i rad har Västtrafik undersökt hur invånarna i Västra Götaland ser på sitt resande. Resultatet presenteras i rapporten Hållplats 2026. Vad är det viktigaste du tar med dig från årets resultat?

– Att restiden är den enskilt största drivkraften. Nästan 80 procent instämmer i att den är avgörande. Det kanske heller inte är så konstigt att en klar majoritet i undersökningen anser att kollektivtrafiken bör prioriteras i staden. Att den upplevda prisvärdheten för bil sjunker, vilket är lite glädjande. Och att 70 procent tycker att samhället ska investera mer i kollektivtrafiken är mycket glädjande. Det ger oss råg i ryggen att pusha för bättre framkomlighet!

Rekordmånga har köpt månadskort efter den statliga prishalveringen 1 juli. Är det sänkt pris som krävs för att ännu fler ska välja kollektivtrafiken?

– Kanske. Resande- och försäljningsökningen har hittills blivit långt större än vad

jag trodde. I augusti var resandet 8 procent högre än förra året. I juli 5 procent högre. Sådana siffror har vi inte sett på länge. Dessutom subventionerar Göteborgs Stad ytterligare, vilket gör att zon A-biljetter är närmare 70 procent billigare än tidigare för alla göteborgare. Vi uppskattar också att 5–10 procent av periodbiljettskunderna är helt nya kunder. Dem vill vi förstås behålla oavsett vad det blir för priser nästa år!

Vi är mitt inne i höstperioden. För många förare innebär det hala spår och vägar och en önskan om att fler använder reflexer. Vad är ditt bästa hösttips?

– Jag gillar hösten! Och i år precis som förra året har den känts mer som en sensommar. Men när den väl kommer så är den alltid lika mysig även om jag har svårt för mörkret på morgonen. Bästa tips? Ett hopfällbart paraply! ☀



LARS BACKSTRÖM
VD PÅ VÄSTTRAFIK

Anmäl dig för att få Strålkastaren!

Strålkastaren har bytt adressregister. Vill du fortsätta få tidningen hem i brevlådan? Då måste du anmäla dig. Tidningen är helt gratis, som vanligt.



◀ Skanna QR-koden med din mobiltelefon och fyll i dina uppgifter för att prenumerera på tidningen.



FOTO: ANNA SIGVARDSSON HÖGBORG

12

8 Foodtruck till vinnarna

Transdev och KE's Bussar vann Västtrafiks viseringstävling. Priset? Lunch från en foodtruck på depån.

12 Efterlängtat tunnelpremiär

Nu är det snart dags. I december börjar de första tågen rulla i Västlänken.

21 Tisdagsträffar i rött och lila

Bussföraren Elsi-Marie Böll hittar glädje och gemenskap i föreningen Ladies in Red.

22 Hälften tror på mer kollektivtrafik

Fem av tio tror att resandet med kollektivtrafik kommer att öka under de kommande åren visar Hållplats 2026.

6 Ögonblicket 50 år som däcksmän

16 Mitt jobb Olle testar nya tunneln

19 Så funkar det Allt om plankorsningar

20 Utblick Bussar avslöjar felparkerare



FOTO: EDDIE LÖTHMAN

22

21



FOTO: ANNA SIGVARDSSON HÖGBORG



Testerna med självkörande buss i Göteborg avslutas.

Färdigtestat för självkörande bussen

EFTER ÅTTA månaders test avslutar Västtrafik försöket med den självkörande bussen i centrala Göteborg. Projektet har gett ny kunskap om samspelet mellan fordon, trafikmiljö och säkerhetsförare. Samtidigt dras slutsatsen att stadstrafiken är för komplex för tekniken i dess nuvarande form. Västtrafik tror ändå på självkörande kollektivtrafik och söker nu nya projekt där tekniken kan testas vidare. På sikt skulle självkörande fordon kunna ge mer flexibel trafik på platser och tider där vanlig linjetrafik är svår att erbjuda.

Den självkörande bussen blev i maj uppmärksammas då den blev påkörd bakifrån i en olycka. ☹



Här är planen för de nya biljettläsarna

JUST NU TESTAS Västtrafiks nya biljettläsare på 40 bussar i Alingsås i samarbete med Vårgårdabuss. Piloten pågår under åtta veckor och ska samla erfarenheter inför den fortsatta utrollningen.

Efter piloten är det dags för delar av Bohuslän och Skaraborg. Där installeras nya läsare under resten av året och i början av 2027. Sedan fortsätter utrollningen i övriga områden under hela 2027. Totalt ska knappt 2 000 bussar få nya biljettläsare.

Tidsplanen är preliminär och du som är berörd får mer information via ditt trafikföretag när det närmar sig. Innan de nya läsarna installeras kommer all personal att få utbildning i hur de fungerar. Alla ska känna sig trygga med den nya tekniken.

När de nya biljettläsarna börjar användas är endast den optiska läsaren aktiverad. Den ersätter dagens maskinella visering. Det betyder att det bara är To Go-biljetter som ska blippas mot de nya biljettläsarna. Västtrafikkort ska blippas mot den befintliga kortläsaren (VIX) på samma sätt som tidigare.

Under 2027 och 2028 är det dags för spårvagnar, tåg och båtar att få nya biljettläsare. ☹

ÅTERBLICKEN

Centralstation i förändring

GÖTEBORGS CENTRALSTATION 1890. Stationen invigdes 1858 och ritades av Adolf Wilhelm Edelsvärd, Statens Järnvägars första arkitekt.

På den tiden stannade tågen inne i banhallen, som 1923 byggdes om till väntshall. Nu tas nästa steg i Göteborgs tåghistoria när den nya underjordiska stationen med fyra spår öppnar i december. Läs mer på sidorna 12–15.

Källa: Prisma Västra Götaland



FOTO: CARL VICTORIN/VÄSTERGÖTLANDS MUSEUM

Grattis Andreja, Mohamed, Marika, Pelle och Rebin!

I SEPTEMBER avgjordes Bussförar-SM. 20 finalister fick visa sin skicklighet i situationer hämtade från bussförarens vardag.

Tävlingsmomenten innebar bland annat precisionskörning och backmanövrering, katastrofhantering, sparsam körning och bemötande av resenärer.

Fyra förare från Västtrafiks område hade kvalificerat sig till finalen. Andreja Dlugos och Mohamed Belaid från Nobina kom på andra respektive fjärde plats. Marika Isetorp från Keolis kom på delad femteplats. Pelle Lervik från Tjörns Omnibustrafik och Rebin Hussein från Transdev delade elfteplatsen. ☹

Västtrafik ska testa Buss on demand i Mölnlycke under minst ett år.



FOTO: EDDIE LOTHMAN

SIFFRAN

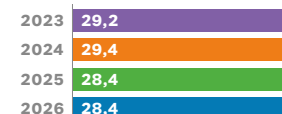
106

Så många procent ökade försäljningen av 30-dagarsbiljetter hos Västtrafik i augusti jämfört med samma månad förra året. Sedan den 1 juli är priset på 30-dagarsbiljetter i kollektivtrafiken tillfälligt halverat i hela Sverige med hjälp av ett statligt stöd.

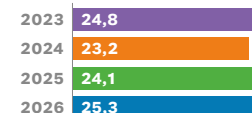
RESESTATISTIK

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

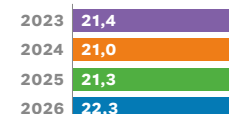
MAJ



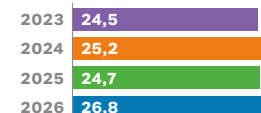
JUNI



JULI



AUGUSTI



DATUMET



Då införs dubbel zontillhörighet i Härryda kommun och Bollebygd kommun. Det innebär att det går att resa med antingen A- eller B-biljett i Härryda och B- eller C-biljett i Bollebygd.

FOTO: MARIE BENGTZON

SNART STARTAR VÄSTTRAFIK tester med Buss on demand i Mölnlycke. Detta är nästa steg i arbetet med att kombinera ordinarie linjetrafik med mer flexibel trafik.

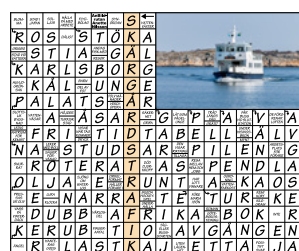
Buss on demand är kollektivtrafik som anpassas efter var och när människor vill resa. Bussarna följer alltså inte bara fasta linjer och tidtabeller.

Testet startar före årsskiftet och ska pågå i minst ett år. Västtrafik ska undersöka hur vanliga buss-

linjer kan kombineras med Buss on demand. När många människor reser ska de vanliga busslinjerna användas mest. När färre reser kan Buss on demand vara ett komplement.

Västtrafik har tidigare testat liknande trafik i bland annat Kinna och Ulricehamn. Målet är att göra det enklare för fler att resa kollektivt, få fler att resa på ett hållbart sätt och använda bussarna och andra resurser bättre. ☺

Lösningen till sommarkrysset i förra numret



Korsordsvinnare:

Marie Jernetz, Skövde

Erland H. Lindgren,

Höviksnäs

Åsa Kjeldorff, Munkedal

Eva Bengtsson, Alingsås

David Ghaeed Rahmati,

Hisings Backa



Tidaholm har fått ny busstation

MED RÖTT TEGEL, svart metall och en placering längs den gamla järnvägsrälsen knyter Tidaholms nya busstation an till stadens industriella arv. Bland förbättringarna finns en tillgänglighetsanpassad toalett, en belyst cykelparkering under tak och stora väderskydd. ☺

25 augusti, 15:31

Saltholmen, Göteborg

M/S YLVA LÄMNAR kaj med kurs mot Brännö Husvik i Göteborgs södra skärgård. Enar Jansson har just gått på sitt eftermiddagspass. Han började på Styrsobolaget som 16-åring och är inne på sitt 51:a år som däcksmän. På M/S Ylva har han jobbat sedan premiärturen 1989. Arbetsuppgifterna och tempot har förändrats genom åren, men det bästa med jobbet är fortfarande detsamma – friheten på havet. 🌊



FOTO: ANNA SIGVARDSSON HÖGBORG

30 år med rullande kultur

I 30 år har kulturprofiler fått ge namn åt Göteborgs spårvagnar. Det som började med en stor namngivning av 150 vagnar har blivit en tradition där några av stadens mest välkända profiler får rulla vidare genom Göteborg – för alltid.

HISTORIEN BAKOM GÖTEBORGS Spårvägars kulturpris börjar egentligen några år före själva priset. 1992 efterlyste dåvarande Stadstrafiken göteborgarnas förslag på namn till stadens spårvagnar. Resultatet blev en massnamngivning av 150 vagnar.

– Tanken var först att det skulle vara en engångsföreteelse. Men initiativet uppskattades och frågan hamnade i kommunfullmäktige. Där föddes idén om ett återkommande kulturpris, där vinnaren också får ge sitt namn åt en spårvagn, berättar Linda Rudenwall, vd på Göteborgs Spårvägar.

Tre decennier senare lever traditionen vidare.

– För oss betyder det mycket. Vi vill bidra till att lyfta en Göteborgsprofil och märker att pristagarna ser det som en hedersam utmärkelse. Det är något av det roligaste som händer på hela året, säger Linda Rudenwall.

Priset består av 20 000 kronor och en skulptur formgiven av Carl Johan Skogh. Den svetsas samman och lackeras i Göteborgs Spårvägars verkstad i Gårda och har en tydlig koppling till rälsen.

– Det är viktigt för oss att spåret syns i priset. Det finns en stolthet i den kopplingen, säger Linda Rudenwall.

Men kanske är det ändå den rullande namnskylden som är mest speciell. När de äldsta M29-vagnarna nu tas ur trafik ska deras namn föras över till nya vagnar.

GENOM ÅREN HAR också synen på vilka som kan få priset breddats. När hockeyprofilen Joel Lundqvist belönades 2023 väckte det diskussion om idrott verkligen kunde räknas som kultur. Svaret blev ja. I dag kan priset gå till profiler inom bland annat teater, konst, musik och idrott, så länge personen har en tydlig anknytning till Göteborg och har gjort avtryck i staden.

Allmänhetens nomineringar spelar stor roll. Inför juryarbetet finns vanligtvis 25–30 namn



Linda Rudenwall.



Den 4 september fick den prisbelönta filmregissören och Göteborgsprofilen Ruben Östlund ta emot Göteborgs Spårvägars kulturpris 2026. Prisutdelningen ägde rum på Drottningtorget i Göteborg.

på bordet. Juryn består av representanter från Göteborgs Spårvägars styrelse och kultur-nämnden på Göteborgs Stad, och vägen till ett beslut är inte alltid enkel.

– Vi får sitta och svettas tills vi är överens. Pristagaren ska vara någon med tyngd, som många känner igen och som har haft stor betydelse för Göteborg genom sin kulturella gärning, säger Linda Rudenwall.

Att utmärkelsen betyder något för mottagarna finns det konkreta bevis på. Miriam Bryant, som fick kulturpriset 2018, hörde några år senare av sig sedan hon blivit av med sin prisskulptur.

– Hon sa att hon älskar sitt pris och undrade om vi kunde hjälpa henne. Så vi gjorde ett jippo av det och gav henne ett nytt pris. Det säger en del om hur uppskattad utmärkelsen är, säger Linda Rudenwall.

OCH TRADITIONEN LÄR fortsätta. Göteborgs spårvägsnät fyller 150 år 2029 – ett jubileum som kan bli anledning till ännu en stor namngivning av stadens vagnar.

– Göteborg kännetecknas av spårvagnarna. De är en del av stadens historia och varumärke, säger Linda Rudenwall. ☺

HANNAH SJÖSTRÖM

FOTO: GÖTEBORGS SPÅRVÄGAR

Lunch till värdiga vinnare

Ett tack, tydliga påminnelser och fler visade biljetter. Det gav Transdev och KE's Bussar segern i Västtrafiks viseringstävling – och lunch från en foodtruck för alla kollegor på depån.

UNDER PERIODEN 27 april–17 maj genomförde Västtrafik en gå-på-fram-kampanj. Målet var att få fler resenärer att gå på fram, visa biljett och gå av där bak. Kampanjen syntes på många bussar, samtidigt som förare och gå-på-fram-coacher mötte resenärerna i vardagen.

Under samma period arrangerades också en viseringstävling för alla partnerföretag som kör buss för Västtrafik. Vinnare blev den depå som ökade sin viseringsgrad med flest procentenheter under tävlingsperioden och samtidigt fick goda synpunkter från resenärerna om bemötandet. En jury på Västtrafik utsåg vinnarna utifrån statistik och kundsynpunkter som kommit in till Kundenservice.

Tävlingen var uppdelad i två klasser. Transdev vann i området Göteborg, Partille och Mölndal, medan KE's Bussar i Kungsbacka lyckades bäst i övriga regionen.



Else-Marie Mbye.

För bussföraren Else-Marie Mbye och hennes kollegor på KE's Bussar har viseringen länge varit en självklar del av vardagen.

– Tävlingen var ett roligt inslag och det känns kul att få uppskattning för det jobb vi gör.

Vid stationen brukar jag svänga sätet mot resenärerna och titta på alla som går på. Längs linjen säger jag tack till dem som visar biljett. Att resenärerna visar giltig biljett när de går ombord är ju viktigt som underlag för turtätheten och för att det ska vara lika för alla, säger hon.

PÅ TRANSDEV HAR gå-på-fram-coacherna Olivia Spicer, Mehdi Monfared och Bahram Mashayekhi stöttat förarna under kampanjen. De tycker också att tävlingen var ett bra initiativ.



Gå-på-fram-coacherna Olivia Spicer, Mehdi Monfared och Bahram Mashayekhi på Transdev var med och vann den ena klassen i viseringstävlingen för alla partnerföretag.

– Det är motiverande med en tävling som sedan leder till en belöning för dem som vinner. Det blir också som en utbildning med mer fokus på hur man kan arbeta för bättre kundmöten och för att öka viseringen, säger de. För Olivia, Mehdi och Bahram handlar arbe-

tet bland annat om att avlasta förarna i mötet med resenärerna.

– När vi coacher kan förbereda resenärerna blir det mindre konflikter. Vi har också mer tid att förklara varför biljetten ska visas, säger de. ☺

LINDA SWANBERG



FOTO: ANICCA ENEBRAND

HALLÅ DÄR ...

... **Danijela Zivkovic**,
spårvagnsförare i Göteborg.

I våras fick ditt ingripande på en spårvagn stor uppmärksamhet. Filmen spreds på Göteborgs Spårvägars Instagram och du intervjuades av TV4, GP och P4. Vad hände?

– Jag stod på en ändhållplats när vagnen började gunga lite. Först trodde jag att det var några pojkar som bara lekte, men sedan såg jag en pojke som var jätteledsen. Han berättade att två andra pojkar slagit honom i magen och tagit hans telefon. Jag bad dem lämna tillbaka den och kliva av. Sedan fick pojken följa med fram och ringa sin mamma, så att någon kunde möta honom när han klev av.

Vad fick dig att ingripa?

– Jag hann egentligen inte tänka efter. Mammainstinkten tog över. För mig kändes det självklart att gå fram, ta reda på vad som hade hänt och försöka skydda och hjälpa pojken.

Pojkens mamma säger att ditt ingripande gjorde att han fortfarande vågar åka kollektivt. Vad betyder det?

– Allt. Jag blir fortfarande berörd när jag pratar om det. Jag räddade inte någons liv, men någons hjärta. Det betyder mycket.

Hur kom det sig att händelsen uppmärksammades?

– Pojkens pappa skickade in en Dagens ros till Västtrafiks kundservice. Den gick vidare till min gruppchef och sedan ville Göteborgs Spårvägar lyfta händelsen och göra en film. Efter publiceringen på Instagram exploderade det.

Hur var det att få så mycket uppskattning?

– Jag blev överväldigad av all kärlek. Att människor tog sig tid att skriva något fint och positivt till mig fick verkligen mitt hjärta att må bra. Många kollegor som jag tidigare



FOTO: JONATAN JUNGEBRANT

bara sagt hej till, har också kommit fram och sagt fantastiskt fina saker.

Är det någon hälsning som har stannat kvar lite extra?

– Pappans. Det var där allting började och den gör mig fortfarande känslsam. Jag ska rama in den och hänga upp den hemma.

Vad vill du skicka med till andra förare?

– Agera efter situationen och gör det som känns rätt, men utsätt dig inte för fara. Vi har vår trafikledning som kan hjälpa oss. Civilkurage är viktigt, men man måste också vara försiktig. Samtidigt vet jag att jag har många kollegor som gör fantastiska insatser. Jag har sett flera agera och hjälpa till, till exempel vid sjukdomsfall på vagnen. Det händer så mycket fint som inte uppmärksammas. 🙏

LINDA SWANBERG

Tre tips för smidigare visering

Så får du fler att visa biljett – tre tips från gå-på-fram-coacherna på Transdev.

- 1 Var tydlig med att resenärer ska gå på fram och visa biljett. Om någon passerar utan att visa biljett, använd mikrofonen och be resenären komma fram.
- 2 Förklara varför biljetten behöver visas, även när resenären redan har betalat.
- 3 Ta stöd av kundvärdar och gå-på-fram-coacher när de finns på plats.

Ett tack från hjärtat

Efter händelsen skickade pojkens pappa en hälsning via Västtrafiks kundservice:

"Jag vill skicka en stor eloge till den heroiske spårvagnsförare som i går ingrep när min son blev trakasserad på vagnen. Förhoppningsvis kommer nu alla inblandade att sträva efter att bli lika goda föredömen som denna rakryggade medborgare och chaufför. Jag vill meddela att tack vare denna insats mår grabben bra. Ett tack från hjärtat från en tacksam pappa."



Vagnhallen i Majorna rustas för framtiden

Vagnhallen i Majorna är över hundra år gammal och hårt sliten. Med planerad byggstart 2028 väntar en omfattande renovering som ska anpassa depån till framtidens spårvagnar – och ge personalen en betydligt bättre arbetsmiljö.

VAGNHALLEN I MAJORNA har en viktig roll i Göteborgs spårvagnstrafik. Härifrån sätts trafik ut framför allt i södra och västra Göteborg.

– Den har en strategisk plats i trafiksystemet. Vi behöver ha depåerna utspridda över staden för att få en bra balans när vagnarna går ut i trafik, säger Simon Svensson, depåstrateg på Västtrafik.

Dagens vagnhall invigdes 1921 och är byggd för betydligt kortare spårvagnar än de nya 45-metersvagnar som nu köps in. Efter

renoveringen ska det bland annat finnas tre verkstadsplatser för de långa vagnarna. Drift-hallen, där vagnarna städas, tvättas och säkerhetskontrolleras efter trafikdygnet, får två spår i stället för ett.

SAMTIDIGT GÖRS EN rejäl upprustning av själva byggnaden. Lokalerna är i dag omoderna och arbetsmiljön har stora brister. Bland annat ska nya omklädningsrum och bättre administrativa lokaler byggas och inomhusklimatet förbättras. Samtidigt bevaras kulturhistoriska värden som tegelfasaderna och det karaktäristiska böljande taket.

Renoveringen ska också minska störningarna för boende i närheten. Mer av verksamheten och vagnsrörelserna ska kunna ske inomhus, vilket minskar både buller och störande ljus.

Bygget beräknas ta cirka två och ett halvt år. Under den tiden evakueras verksamhe-



Vagnhallen i Majorna ska bland annat anpassas för de nya långa spårvagnarna.



FOTO: EDDIE LÖTHMAN

Snart ska den över hundra år gamla vagnhallen i Majorna få ett efterlängt lyft med bättre arbetsmiljö och inomhusklimat. Under byggtiden evakueras hela verksamheten.

FAKTA VAGNHALLEN MAJORNA

Invigdes: 1921.

Start för renoveringen: Planerad till 2028.

Klart: 2030 enligt nuvarande plan.

Nyheter: Bland annat tre verkstadsplatser för 45-metersvagnar och en drifhall med två spår.

ten helt till andra depåer. Trafiken som i dag utgår från Majorna får i stället hanteras från depåerna på Rantorget och Ringön. Det betyder att även personalen får byta arbetsplats under perioden.

– Det kommer att bli ett speciellt läge. Men när vi är klara får vi en modern depå som är anpassad både till de nya fordonen och till människorna som arbetar där, säger Simon Svensson. ☺

JÖRGEN ANDERSSON

Rekordmånga deltog i På egna ben

UNDER HÖSTEN anmälde sig över 10 000 elever från 28 kommuner i Västtrafiks utmaning På egna ben. Det är flest antal anmälda sedan projektet startade och en tydlig ökning från förra året.

På egna ben riktar sig till elever i årskurs 4–6. Under utmaningen samlar eleverna poäng genom att gå, cykla eller åka kollektivt till skolan i stället för att bli skjutsade

med bil. Genom olika tävlingsmoment får de också lära sig mer om miljö, hälsa och trafiksäkerhet.

Syftet med På egna ben är att bidra till hållbara resvanor, mer fysisk aktivitet och en tryggare trafikmiljö kring skolorna. Resultat från tidigare år visar att projektet har minskat antalet bilresor till skolorna med en tredjedel. ☺



FOTO: EMELIE ASPLUND

På egna ben är en utmaning för elever i årskurs 4–6. Genom att gå, cykla eller åka kollektivt till skolan samlar eleverna poäng.

FRÅGA VÄSTTRAFIK

Varför finns reklam på fordonen?

FRÅGA: I samband med valet satt politisk reklam uppe på fordonen. Varför tillåts politisk reklam ombord?

SVAR: Politisk reklam på fordon och hållplatser är en väldigt svår fråga. Västtrafik är ett offentligt bolag som finansieras av skattebetalarna. Vi måste behandla alla annonsörer lika, så rent juridiskt har vi ingen möjlighet att säga nej till politisk reklam. Precis som andra annonsörer har politiska partier rätt att köpa reklamplats på våra ytor. Samtidigt har Västtrafik spelregler för reklam och kommunikation på fordon och hållplatser, och dessa är samma för alla. Vi förstår att reklam kan väcka reaktioner och starka känslor. Starka reaktioner i sig är dock inte skäl nog att ta bort politisk reklam. Om det däremot finns en risk för arbetsmiljön eller skadegörelse på fordonen, då behöver vi agera.

FRÅGA: Varför togs delar av Sverigedemokraternas reklam som satt uppe på bussar i Skaraborg ner?

SVAR: När vi fick till oss att annonserna blev ett arbetsmiljöproblem på grund av trakasserier mot förarna, valde vi att direkt plocka ner annonserna. Vi har möjlighet att i förtid avsluta kampanjer på grund av säkerhetsskäl, om det påverkar arbetsmiljön eller finns risk för skadegörelse. Det var en självklarhet för oss att ta ner annonser när förarnas arbetsgivare konstaterade att deras arbetsmiljö påverkades. Alla förare ska självklart kunna känna sig trygga på jobbet.

FRÅGA: Varför har vi egentligen reklam ombord över huvud taget?

SVAR: De pengar vi får in från reklamen går till att utveckla och finansiera kollektivtrafiken. Det handlar om ungefär 60–70 miljoner kronor per år. ☺

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

Bo Larsson började jobba med Västlänken 2011. Sedan dess har han följt hela arbetet genom planering, upphandling, byggstart och färdigställande. I december ska alla tester vara klara och byggstaketen borta.

Göteborgs central

Vad är Västlänken?

Västlänken är åtta kilometer järnväg för pendel- och regiontåg, varav drygt sex kilometer går i tunnel. Den får tre underjordiska stationer vid Göteborg Central, Haga och Korsvägen. Delen vid Göteborg Central öppnar i december 2026. Ambitionen är att hela Västlänken ska vara klar 2030.

Göteborg Central nästa

I mitten av december öppnar den första delen av Västlänken för trafik. Den nya stationsdelen på Göteborgs central med fyra nya spår ger mer plats för både tåg och resenärer.

TEXT: LINDA SWANBERG

FOTO: ANNA SIGVARDSSON HÖGBORG

NEDRÄKNINGEN HAR börjat. Efter många år av planering och byggande är den första delen av Västlänken inne på upploppet. För Bo Larsson, projektchef för Västlänken på Trafikverket sedan 2011, är öppningen en stor milstolpe.

– Jag är väldigt glad över att vi nu kan tillföra kapacitet i järnvägssystemet. Samtidigt är känslorna tudelade. Jag känner också besvikelse och sorg över att vi inte kan leverera hela Västlänken som det var tänkt från början, säger han.

Arbetet med Haga och Korsvägen har försenats efter att Trafikverket varit tvunget att häva kontrakten med de tidigare entreprenörerna. Bygget fortsätter nu och ambitionen är att hela Västlänken med ytterligare två stationer ska öppna 2030.

I SAMBAND MED Västtrafiks tidtabellsskifte den 13 december öppnar den del av Västlänken som sträcker sig från E6 vid Olskroken in i Centralenområdet och vidare genom Kvarnberget. Göteborgs centralstation växer med





”Det är inte bara fyra nya spår. Den nya stationsdelen blir också en port till Göteborg och en ny upplevelse för resenärerna.”

BO LARSSON, PROJEKTCHEF FÖR VÄSTLÄNKEN PÅ TRAFIKVERKET

en ny stationsdel under mark, med fyra spår och två långa plattformar.

Fram till dess att stationerna Haga och Korsvägen öppnar fungerar Göteborgs centralstation även fortsättningsvis som en säckstation. Men redan från start frigör den kapacitet på dagens centralstation. De nya spåren skapar plats för fler tåg, minskar trängseln för resenärerna och skapar förutsättningar för kortare väntetider, bättre punktlighet och mer pålitlig trafik.

– Det blir enklare att trafikleda tågen och systemet blir mindre störningskänsligt. Det kommer också lokförarna att märka, säger Bo Larsson.

FRAM TILL ÖPPNINGEN testas anläggningen och tågen provkörs i tunneln. Omkring 1000 personer utbildas också för att kunna köra tågen, trafikleda och sköta drift och underhåll.

– Hittills har det gått väldigt bra. Anläggningen fungerar som vi har planerat och byggt för, säger Bo Larsson.

På den nya stationensdelen kommer resenärerna att mötas av en helt ny stationsmiljö.

Via stationens tre uppgångar och fyra entréer blir det lätt att ta sig vidare mot bland annat resten av centralstationen, Drottningtorget och Nordstan. Stor omsorg har också lagts på gestaltningen – allt från räcken och bänkar i trä till golv av betongglas som skapar rymd och ljus.

– Det är inte bara fyra nya spår. Den nya stationsdelen blir också en port till Göteborg och en ny upplevelse för resenärerna. Tanken är att de ska kunna upptäcka nya detaljer där under lång tid framöver, säger Bo Larsson.

NÄR HELA TUNNELN är klar kan tågen köra rakt igenom och fler trafikupplägg blir möjliga. Västlänken skapar också förutsättningar för fortsatt utbyggnad av järnvägen i Västsverige.

– Västlänken är den första pusselbiten i utbyggnaden av järnvägssystemet, men inte den sista. Vi bygger anläggningen på 120 års sikt. För mig är det samhällsutveckling i sin bästa form, och jag ser fram emot att vi kan öppna för trafik och bidra till att människor får fler möjligheter att bo och verka i olika delar av Västsverige, säger Bo Larsson. ☺



Lördagen den 12 december invigs den första delen av Västlänken. Allmänheten får då möjlighet att upptäcka de nya stationshusen, gå genom tunneln och uppleva de nya miljöerna på nära håll. Dagen bjuder på invigningsceremoni, underhållning och möten med några av aktörerna bakom projektet.



Station Haga

Station Haga byggs under Haga kyrkplan med fyra spår, två långa plattformar och tre uppgångar: mot Pustervik, Alléstråket och Handelshögskolan. Stationen blir en ny bytespunkt mellan tåg och stadstrafik och gör det enklare att nå västra centrum.



Station Korsvägen

Station Korsvägen byggs under mark med fyra spår, två långa plattformar och tre uppgångar: mot Liseberg, Svenska Mässan och Götaplatsen. Stationen är viktig för att lösa kapacitetsproblem under rusningstrafik i Göteborg.

Tidslinje för tunnelbygget

2001

Göteborgs Stad, Göteborgs-regionens kommunalförbund, Västtrafik, Västra Götalands-regionen och dåvarande Banverket diskuterar hur kapaciteten på Göteborgs central kan öka. Resultatet blir en idéstudie med åtgärder på kort, medellång och lång sikt.



Så utökas tågtrafiken steg för steg

NÄR DEN NYA delen av Göteborgs centralstation öppnar flyttar två pendeltågslinjer ner till de nya spår. Under 2027 följer fler linjer och avgångar. När hela Västlänken är klar väntar genomgående trafik och nya direktförbindelser.

För Västtrafik markerar de nya spårn starten på en större utbyggnad av tågtrafiken.

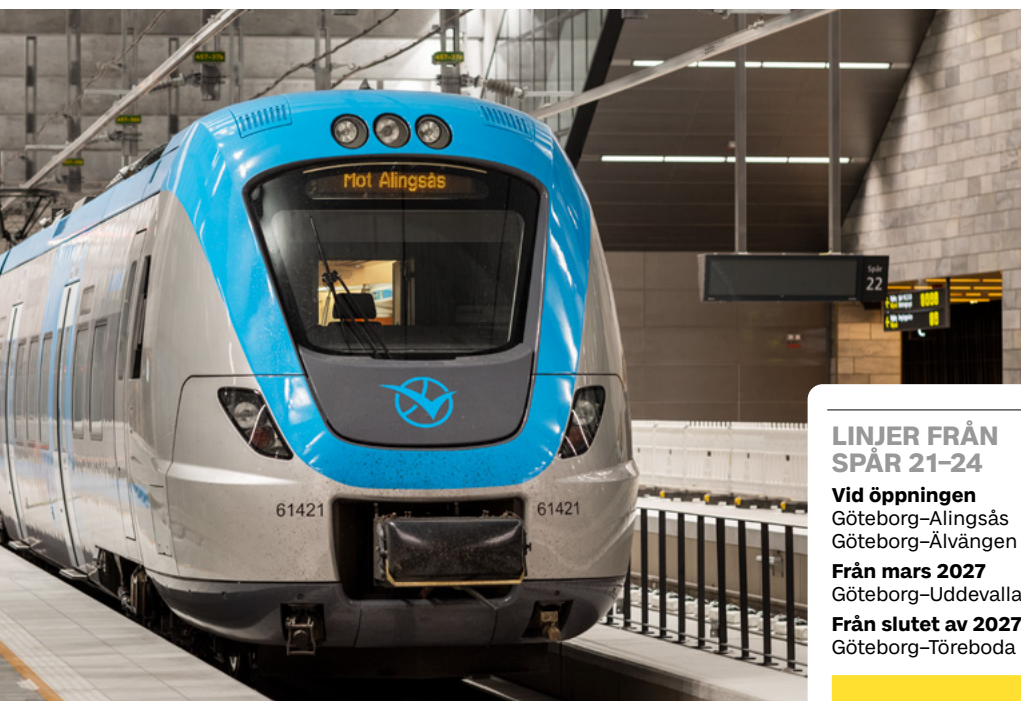
– De fyra nya spårn ger oss möjlighet att köra fler tåg till och från Göteborg, säger Pontus Gunnäs, affärschef tåg på Västtrafik.

Vid öppningen flyttas pendeltågslinjerna Göteborg–Alingsås och Göteborg–Älvängen till den nya stationsdelen.

I MARS 2027 följer Göteborg–Uddevalla, när tågen åter börjar gå efter banarbetet. Då planeras också några fler avgångar. I slutet av 2027 flyttar linjen Göteborg–Töreboda ner till den nya stationsdelen och får många fler avgångar. Regionaltågen ska även stanna i Alingsås, Floda, Lerum och Partille och blir ett slags snabbpendel till Göteborg.

När hela Västlänken öppnar blir trafiken genomgående. Då kan resenärerna sitta kvar på tåget och resa direkt till fler platser utan att byta.

– Öppningen av den nya stationsdelen är starten på en historiskt stor tågsatsning. Allt kommer inte på en gång, men nu börjar upptrappningen på riktigt och vi bygger ut våra tåglinjer allt eftersom, säger Pontus Gunnäs. ☀



LINJER FRÅN SPÅR 21–24

Vid öppningen
Göteborg–Alingsås
Göteborg–Älvängen

Från mars 2027
Göteborg–Uddevalla

Från slutet av 2027
Göteborg–Töreboda

2018

Bygget startar med Trafikverket som byggherre.

2026

I december öppnar den nya stationsdelen vid Göteborg Central som en säckstation med fyra spår och två plattformar.

2009

Finansieringen blir klar. Västlänken ingår i Västsvenska paketet som finns med i regeringens nationella plan för transportsystemet 2010–2021.

2014

Efter en prövning enligt miljöbalken beslutar regeringen att Västlänken får byggas.

2017

Järnvägsplanen för Västlänken och Olskroken plan-schildhet börjar gälla efter att regeringen avslagit överklagandena.

2030

Ambitionen är att hela Västlänken ska vara klar med ytterligare två nya stationer vid Haga och Korsvägen. Tidsplanen är dock osäker på grund av produktions-tekniska utmaningar.



Olle Lenne är en av de första lokförarna som får köra genom Västlänken. Under hösten är han med och testar anläggningen och förbereder sina kollegor inför premiären.

TEXT: LINDA SWANBERG FOTO: ANNA SIGVARDSSON HÖGBORG

”Att köra i tunnel är lite speciellt”

– HUR ÄR STATUSEN? Är allt klart för att sätta i gång tåget?

Så snart Olle Lenne får klartecken börjar tåget rulla ut från den nya underjordiska stationsdelen i riktning mot Olskroken. Under provdriften kör han och några kollegor från SJ Götalandståg fram och tillbaka genom tunneln för att kontrollera att allt fungerar som det ska.

– Det är första gången vi kör här, så det är verkligen spännande. Vi testar att signalsystemet fungerar och att det går att bedriva järnvägstrafik som det är tänkt, säger han.

De kontrollerar också hur tågen stannar vid plattformarna och hur det fungerar att växla mellan spåren. Syftet är att upptäcka sådant som lokförarna behöver känna till inför trafikstarten. Olle deltar också i övningar tillsammans med räddningstjänsten, polisen och Trafikverket.

– Att köra i tunnel är lite speciellt, särskilt ur ett brandperspektiv. En brand ombord är det sista man vill vara med om. Därför vill vi se hur räddningstjänsten arbetar och ta med oss så mycket kunskap som möjligt, säger han.

Olle har jobbat som lokförare i tio år. Tidigare var han projektledare och arbetade med kundservice. När han var i 30-årsåldern kände han att det var dags att göra något annat och en vän tipsade honom om lokföraryrket.

– Jag levde ett ganska inrutat liv och lockades av att lokföraryrket var självständigt, tekniskt och innebar ett stort ansvar. När jag gjorde min första praktik överträffade jobbet mina förvänt-

ningar. Det var ännu roligare än jag hade trott, inte minst tack vare alla trevliga kollegor.

SOM LOKFÖRARE UTGÅR Olle från Göteborgs central och kör i stora delar av Västtågens område. Många dagar flyter på utan att något särskilt händer. Utmaningen är att behålla koncentrationen och vara beredd när det oväntade plötsligt inträffar.

OLLE LENNE

Ålder: 42 år.

Bor: I Mölndal.

Familj: Sambo och en hund.

Arbete: Lokförare och instruktionsförare.

Intressen: Träning, musik, friluftsliv, jakt och att umgås med familj och vänner.

Egenskaper för en bra lokförare: Förutom att ha en grundläggande säkerhetsmedvetenhet och förståelse för risker och konsekvenser, måste man vara noggrann och ansvarsstagande. Som lokförare måste man också ha en hög koncentrationsförmåga och kunna behålla fokus under långa arbetspass.





Som en av de första lokförarna testkör Olle Lenne tåg genom Västlänken. Inför premiären i december kontrolleras bland annat hur tågen stannar vid plattformarna och hur det fungerar att växla mellan spåren.



– Det roligaste är när något har hänt och man lyckas lösa situationen så att det blir bra i slutändan. Det är också en go känsla att vara med och få samhällsmaskineriet att snurra, säger han.

Sedan några år tillbaka är Olle också instruktionsföreläsare. Det innebär att han bland annat utbildar nyanställda och fortbildar lokförare på SJ Götalandståg.

Erfarenheterna från provdriften i Västlänken ska användas för att förbereda lokförarna på den nya sträckan. Inför trafikstarten ska förarna få utbildning i tunnelns säkerhetssystem och det nya signalsystemet.

– Den största skillnaden för oss

lokförare blir nog den nya tvåskenssignaleringsen som innebär att signalerna längs spåret bara har två lampor, en röd och en grön. Jag tycker att det systemet är tydligare och enklare, säger Olle.

I december är det dags för tågen att börja köra med resenärer ombord. Olle hoppas att de nya spåren ska ge en smidigare trafik för alla som reser till och från Göteborg.

– Vi lokförare har sett fram emot det här länge. Jag hoppas att det blir färre störningar och bättre flyt i trafiken. Jag känner mig väldigt privilegierad som får arbeta i en bransch där det satsas, säger han. ☺



På spaning efter nya tåg

Wilhelm Karlsson och William Nilsson driver Sveriges största trainspotting-kanal på Youtube. De nya X80-tågen får tummen upp av duon. "X80 överträffade faktiskt våra förväntningar när vi såg det i verkligheten."

När Västtrafiks nya tåg X80 gjorde sin premiärtur var Wilhelm Karlsson och William Nilsson självklart på plats. För Sveriges största trainspotting-kanal på Youtube är ett nytt tåg något som måste fångas på film.

WILHELM OCH WILLIAM driver Youtube-kanalen Svensk Järnväg, som har nära 23 000 prenumeranter och över 1 250 publicerade filmer.

Kanalen startade 2017 av en slump. Ett par år tidigare hade Wilhelm och William lärt känna varandra som grannar, upptäckt att båda gillade tåg och börjat åka runt för att titta och filma.

– Från början tänkte vi inte ens att någon annan skulle kolla. Vi lade upp klippen mest för att kunna spara dem och titta själva, säger Wilhelm.

I dag publicerar de ungefär tre filmer i veckan och är den kanal i Sverige som har flest prenumeranter inom klassisk trainspotting. De flesta tittarna finns i Sverige, men kanalen har den senaste tiden fått allt fler följare från andra länder.

För Wilhelm och William handlar

trainspotting om tågen, miljön och känslan av att fånga något som inte kommer tillbaka på samma sätt igen. Det kan vara ett nytt fordon, en ovanlig omledning, ett särskilt väder eller en plats där tåget syns på ett bra sätt.

– Det är ofta vackrare att se tåget utifrån. En bild inifrån blir aldrig riktigt lika fin. Men känslan av att åka, att känna tåget mot rälsen och

höra ljudet – den får man bäst ombord, säger William.

X80 var extra intressant eftersom tåget varit efterlängtat länge.

– Det är alltid speciellt när ett nytt tåg börjar rulla. X80 överträffade faktiskt våra förväntningar när vi såg det i verkligheten. Det är en blandning av flera tågtyper som vi gillar, som Regina och Öresundstågen, säger William.

HAN OCH WILHELM har också bidragit med sina perspektiv till Västtrafiks guide över bra platser för trainspotting för den som vill se X80. En bra plats ska helst ha fri sikt, fin miljö och så lite som möjligt som stör mellan kameran och tåget.

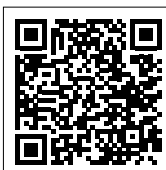
Aspen station och Häljered söder om Älvängen är två exempel på bra platser för trainspotting. Där går det att se tåget på håll.

– Det bästa är när man får fri sikt och en fin miljö runt tåget. Grönska framför grått, gärna vatten eller en fin bakgrund, säger de. ☺

LINDA SWANBERG

Här kan du se tågen

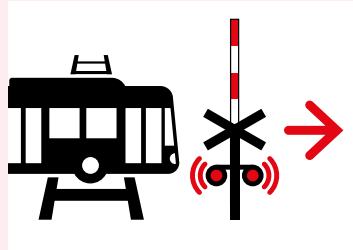
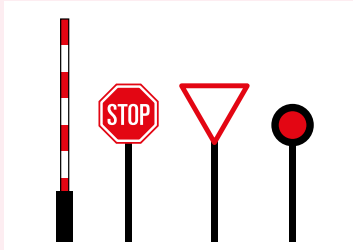
På Västtrafiks webb finns en guide med tips på bra platser för trainspotting.



Så tar du dig säkert över spåret

I en plankorsning korsas vägtrafik och tågtrafik i ett och samma plan. Därför kan ett misstag få mycket allvarliga följder. Som förare behöver du känna till riskerna – och veta exakt hur du ska agera om något går fel.

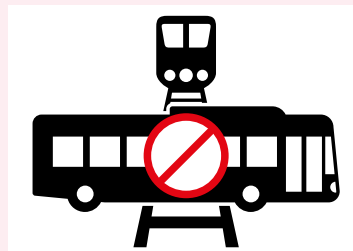
TEXT: JÖRGEN ANDERSSON KÄLLA: ANDERS LARSSON, STRATEG KVALITET OCH SÄKERHET PÅ VÄSTTRAFIK



Innan du kör in i korsningen

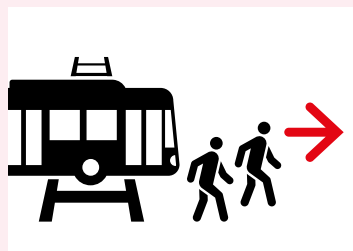
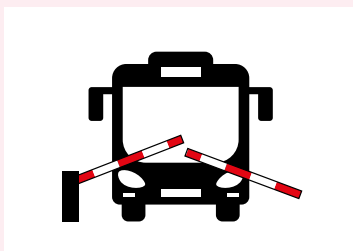
Innan du passerar en plankorsning ska du:

- Vara uppmärksam på signaler, ljus och bommar.
- Titta åt båda hållen efter tåg.
- Kontrollera att det finns tillräckligt med plats på andra sidan spåret.
- Ta hänsyn till eventuell köbildning.
- Vara beredd att stanna före korsningen om läget är oklart.



Risklägen att ha extra koll på

- Vissa situationer kräver extra uppmärksamhet vid plankorsningar. Det gäller till exempel när det är kö på andra sidan korsningen, när sikten är begränsad eller när det saknas bommar och signaler.
- Stress, tidspress eller störningar kan också göra att du missar varningssignaler. Tekniska fel eller motorstopp på spåret är också allvarliga risklägen.
- Chansa aldrig. Kör bara in om du är säker på att komma hela vägen över.



Fast mellan bommarna? Kör igenom!

- Ett vanligt missförstånd är att man ska stanna om bommarna fälls ner och fordonet hamnar mellan dem. Det är helt fel! Om ditt fordon blir instängt mellan bommarna ska du omedelbart köra igenom bommen. De är konstruerade för att brytas av vid påkörning.
- En trasig bom är obetydlig jämfört med risken för en kollision med ett tåg.

Om du får stopp på spåret

- Om fordonet får stopp på spåret är det viktigaste att snabbt få människor i säkerhet.
- Utrym fordonet direkt. Se till att både resenärer och du som förare håller er på långt avstånd från spåret.
- Ring 112 och uppge korsningens identitetsnummer. **Det finns på baksidan av kryssmärket vid plankorsningen.**
- Om fordonet fortfarande är körbart men fastnat mellan bommarna – kör ut genom bommen utan att tveka.



Särskilt viktigt: obehövad plankorsning med E-signal

- Vid vissa obehövade plankorsningar finns en E-signal. Den kan vara lätt att misstolka eftersom den inte fungerar som ett vanligt trafikljus.
- Fast vitt sken betyder att inget tåg är på väg mot korsningen och att signalanläggningen fungerar. Du får passera – men har fortfarande ansvar att vara uppmärksam.
- Släckt lampa betyder att ett tåg närmar sig. Men det kan också betyda att det är något fel på signalen.
- Om E-signalen är släckt: stanna, titta och lyssna noga innan du passerar. Tänk på att tåg har väldigt hög hastighet – upp till 160 km/h.



Grundregler

- ✓ Kör aldrig in på spåret utan fri väg ut.
- ✓ Stanna aldrig på en plankorsning.
- ✓ Prioritera alltid människors säkerhet framför fordon och utrustning.



FOTO: CHABE01

På linje M36 i Frankfurt har några bussar utrustats med kameror. Med bara ett knapptryck kan förarna ta bild på felparkerade fordon som stör kollektivtrafiken.

Här fotograferas felparkerare

BARA ETT KLICK! Så enkelt kan bussförare i Frankfurt ta bilder på felparkerade bilar som blockerar busskörfält och hållplatser. Kameran sitter bakom vindrutan och bilderna skickas automatiskt vidare för utredning och resulterar ofta i böter.

Bilar som står i vägen har länge varit ett problem för kollektivtrafiken i Frankfurt. En bil som står i ett busskörfält eller för nära en hållplats kan räcka för att en buss ska fastna, tvingas köra omvägar eller inte komma tillräckligt nära trottoaren.

Sedan februari i år testas därför den nya lösningen med uppkopplade kameror på tio bussar. När en felparkerad bil hindrar buss-trafiken kan föraren trycka på en knapp så att en serie bilder tas som markeras med information om tid och plats.

Bilderna skickas vidare till en leverantör som arbetar på uppdrag av Frankfurts kollektivtrafikbolag traffiQ. Innan ärendet går vidare till stadens bötesenhet anonymiseras personer och fordon som inte berörs av

FAKTA KAMERABUSSARNA

Var: Frankfurt am Main, Tyskland.

Testperiod: Februari–december 2026. Efter det ska projektet utvärderas.

Antal fordon med kamera: Tio bussar från start, tio till på gång. Under året ska även fem spårvagnar få frontkameror.

Resultat: 1 238 registrerade fall efter sju månader.

Böter: Minst 70 euro om kollektivtrafiken hindras.

händelsen. Kamerorna används alltså inte för allmän övervakning av trafiken, utan bara när bussens framkomlighet påverkas.

UNDER DE FÖRSTA sju månaderna registrerades 1 238 fall där bilar blockerat bussar eller hållplatser. Antalet har ökat månad för månad: från 36 anmälningar i februari till 394 i augusti. För den som hindrar kollektivtrafiken väntar böter på minst 70 euro.

Frankfurt ser försöket som ett sätt att göra kollektivtrafiken mer punktlig och pålitlig. Stadens budskap är enkelt: ”Du parkerar fel – vi kommer för sent.” Nu byggs försöket ut. Minst ytterligare tio bussar ska få kameror, och under året ska även fem spårvagnar testa systemet. 📍

JÖRGEN ANDERSSON

ELSI-MARIE BÖLL

Ålder: 61 år.

Bor: Ödenäs utanför Alingsås.

Jobbar som: Bussförare på Vårgårdabuss.

Intressen: Trädgårdsarbete och katter. Är också volontär i kvinnojouren, engagerad i Lottakåren och gillar att basta och bada.

Favorithatt: "En röd hatt som jag köpte på en gata i New York 2009 när jag var där tillsammans med min svägerska."

”Jag tycker om att träffa positiva människor”

”DEN FÖRSTA TISDAGEN varje månad klär jag mig i lila och tar på mig en röd hatt. Då träffas vi i Ladies in Red på Ahlströms konditori. Vi är Göteborgs-avdelningen av Red Hat Society, en förening som startade i USA 1998. För att få vara med ska man vara kvinna och ha fyllt 50 år. Tanken är att träffas, ha roligt och njuta av livet tillsammans. Vi har en enkel regel – vi pratar inte politik, religion eller sjukdomar. I stället pratar vi om resor, kläder, mat och blommor.

I vår förening har alla namn efter växter. Jag kallar mig Elsi-Marie Träd-pion, efter en av mina favoritblommor. Förutom våra fikaträffar har vi en bokklubb och vi arrangerar olika aktiviteter varje månad. Vi gör också utflykter och resor tillsammans. En gång körde jag hela gänget med buss till Skärhamn och i somras åkte vi till Hönö.

Den mest minnesvärda resan var nog när vi åkte till Malmö. Vi var ett 80-tal kvinnor i röda hattar som gick runt på

stan och sjöng. Vi syns verkligen när vi kommer och många stannar till för att prata med oss och ta bilder. Det är jätteroligt när människor tycker att vi är fina.

Att vara med i Ladies in Red ger mig glädje och gemenskap. Jag tycker om att träffa positiva människor som gillar att resa, klä sig fint och hitta på saker tillsammans. Många är också kreativa och alla har sin egen stil. Det är väldigt inspirerande.”

LINDA SWANBERG

Många vill se större satsningar på kollektivtrafik

Sju av tio vill att samhället satsar mer på kollektivtrafiken och samtidigt tror hälften att det kollektiva resandet kommer att öka. Västtrafiks undersökning Hållplats 2026 visar också att tid i första hand styr våra resval och att det finns en vilja att resa mer hållbart.

TEXT: HANNAH SJÖSTRÖM

1. Så reser vi i dag

Bilen är fortfarande det vanligaste färdssättet för den som reser ofta, men kollektivtrafiken är en självklar del av vardagen för många i Västra Götaland. I Göteborgs innerstad ser bilden annorlunda ut än i regionen som helhet.

7 %

cyklar fem dagar i veckan eller mer.

37 %

av dem som bor i Göteborgs innerstad reser kollektivt fem dagar i veckan eller mer, högst andel i undersökningen.

70 %

tycker att samhället ska investera mer i kollektivtrafiken och skapa bättre möjligheter till hållbara resor.

2. Många vill se mer kollektivtrafik

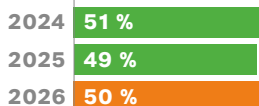
Det finns ett tydligt stöd för att utveckla kollektivtrafiken. Många tror också att det kollektiva resandet i regionen kommer att öka framöver.

38 %

säger att de skulle vara på kontoret oftare om arbetsgivaren subventionerade biljetten för kollektivtrafik.



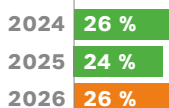
Andel som tror att kollektivresandet i samhället ökar:



Drygt 5 av 10

tycker att kollektivtrafiken borde prioriteras högre än bilen i staden.

Andel som tror att det egna kollektiva resandet kommer att öka:



3. Arbetsgivaren kan göra skillnad

Hur vi tar oss till jobbet påverkas inte bara av trafiken. Hållplats 2026 visar att även arbetsgivaren kan göra skillnad för människors resvanor.

6 av 10

tycker att arbetsgivaren ska göra det enklare att resa kollektivt, cykla eller gå till jobbet.



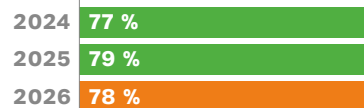


4. Tiden styr hur vi reser

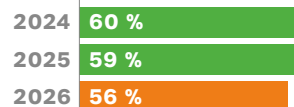
När vardagen ska gå ihop spelar det stor roll hur snabbt och enkelt människor kan ta sig till jobb, skola och andra resmål. Rapporten pekar ut tid och bekvämlighet som avgörande för valet av färdssätt.



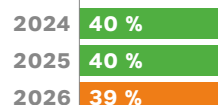
Andel som tycker att restiden är det mest avgörande för val av resa:



Andel som tycker att priset avgör valet av resa:



Andel som tycker att miljön är avgörande för val av resa:



5. Viljan att resa hållbart finns

Många vill resa mer hållbart än de gör i dag, men rapporten visar att det inte alltid är enkelt att förändra sina vanor. För att fler ska kunna göra det behövs också förändringar runt omkring resenären.



Undersökning om resenärers resvanor

- Hållplats 2026 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 nionde året i rad.
- Totalt har 4 298 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!

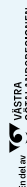


Posttidning - Ej retur



20467503

Avsändare: Västtrafik, Box 123, 541 23 Skövde



Nästa nummer av Strålkastaren kommer i december