

Strålkastaren

EN TIDNING FRÅN VÄSTTRAFFIK 3/2022

**Så påverkas
du av brist
på dagljus**

**Vackra vyer
under ytan**

TEMA:

**Resande för
alla behov**

**Carolina
stormtrivs
på däck**

CREW



Strålkastaren

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

Ansvarig utgivare: Malin Bernhardsson.

Redaktionsråd: Petra Ebbeson och Patrik Ohi.

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

Redaktion och produktion: Spoon, www.spoonagency.com, 031-10 21 40.

Omslagsfoto: Daniel Strömberg.

Tryck: Trydells tryckeri.

Upplaga: Cirka 10 000 ex. Trycks på miljömärkt papper.



Adressändring: Adressändringar och frågor om din prenumeration på Strålkastaren mejlar du till adresser@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 drygt 400 anställda, men tillsammans med våra partnerföretag är vi 9 000 personer. Varje dag reser 293 000 personer med våra nästan 3 000 fordon. Fordonen – bussar, tåg, spårvagnar, bilar och båtar – kör 46 500 mil, vilket motsvarar 11,6 varv runt jorden.



”Vårt uppdrag har utökats till att vi ska verka för att öka det hållbara resandet i stort”

Hur står det egentligen till med resandet nu – har kollektivtrafiken återhämtat sig efter pandemin?

– Absolut har den det! De senaste tre månaderna ligger resandet på närmare 90 procent jämfört med 2019. Detta är mycket tack vare ett högt resande under sommaren. Räknat från årets början ligger resandet på drygt 80 procent, men då var januari och halva februari ”corona-månader”. Marknadsandelen ligger också en bit under jämfört med 2019, så vi har en stor och viktig uppgift framför oss att komma tillbaka på målkurvan!

Hur påverkas kollektivtrafiken av de stigande bränsle- och elpriserna?

– Enkelt sagt så hamnar de ökade kostnaderna hos oss. Vi räknar med en ökad kostnad på cirka 500 miljoner kronor. Men försäljningen ökar också, inte minst tack vare allt det arbete som görs med att få allt fler resenärer att gå på i framtidsplanerna. Här gör förarna och all annan personal en stor insats.

Västtrafik pratar mycket om att öka det hållbara resandet. Varför då? Är det inte kollektivtrafik vi jobbar med?

– Kollektivtrafiken är givetvis vår kärnverksamhet. Men vårt uppdrag har under de senaste åren faktiskt utökats till att vi ska verka för att öka det hållbara resande i stort. Stommen i det vi gör kommer nog alltid att

vara kollektivtrafik, men vi behöver underlätta för vägen till och från också. Och om vi kan påverka städer att bygga fler skyddade och breda gång- och cykelvägar så tror vi att det hållbara resandet kommer att kunna öka kraftigt. Ju fler som går och cyklar desto mer plats möjliggör vi också för dem som måste åka kollektivtrafik.

Västtrafiks attitydundersökning Hållplats 2022 visar att det finns en stark tro på ett ökat hållbart resande i framtiden, men samtidigt tror fler snarare på en förändring i samhället än på förändring hos sig själva. Varför tror du att det är så svårt för individen att se sitt eget ansvar?

– Generellt sett tror jag att det är svårt att, på individnivå, riktigt se sin roll i att råda bot på globala problem. Vår uppgift blir att fortsätta göra kollektivtrafiken snabb, enkel, trygg och prisvärd samtidigt som vi tillsammans med andra behöver knuffa på samhället i en riktning som gynnar det hållbara resandet.

LARS BACKSTRÖM
VD PÅ VÄSTTRAFIK



CITATET

”Buss-, spårvagns- och lokförare tillhör de grupper som får en god exponering av dagsljus under sin arbetsdag eftersom de oftast sitter nära fönster.”

ARNE LOWDEN, SÖMN- OCH STRESSFORSKARE VID STOCKHOLMS UNIVERSITET (HELA ARTIKELN HITTAR DU PÅ SIDAN 22)



14

14 De får den anropsstyrda trafiken att rulla
Bakom den anropsstyrda trafiken finns ett gäng olika aktörer. Tillsammans pusslar de ihop och utför resor för allas behov.

20 Hur går det med Västlänken?
Ulf Angberg på Trafikverket ger status för bygget av Västlänken, som just nu pågår för fullt på alla deletapper.

21 Upptäcksfärder under ytan
På sin fritid dyker spårvagnsföraren Maria Ferm ner på djupet för att fånga havets djurliv på bild. Något hon är en mästare på.

22 Hitta ljuset i höst och vinter
Vi behöver ljus för att må bra. Här får du tipsen om hur du maximerar ljusintaget under årets mörka månader.

- 6 Ögonblicket Detektivarbete på nya hittegods
- 8 Hållplats 2022 Resvanorna kartlagda
- 11 Utblick Bussen som också är ett tåg
- 24 Enkäten Så påverkar mörkret oss



22



21



20



FOTO: GOTTLIEB PALUDAN ARCHITECTS

”Vänta under trädet” heter det nya hållplatskonceptet med eleganta former och mycket trä som ska ge ett varmt och inbjudande intryck.



Så blir framtidens hållplatser

GÖTEBORG, MÖLNDAL OCH Partille kommer att få nya hållplatser som en del av att förverkliga Målbild Koll2035, den plan som beskriver det långsiktiga arbetet för att utveckla trafiken i Göteborgsområdet. Eftersom trafiken då ska köras med tätare turer och längre och rymligare fordon samtidigt som av- och påstigning ska gå snabbare, behöver hållplatserna anpassas och utvecklas.

Det är danska arkitektbyrån Gottlieb

Paludan Architects som har tagit fram det vinnande konceptförslaget för de nya hållplatserna, med slanka och eleganta former och mycket trä. Förslaget bearbetas nu för att utgöra underlag för en upphandling av nya hållplatser och dess utrustning. Planen är sedan att hållplatserna byts ut i Mölndal och Partille i ett första skede och därefter i Göteborg. På sikt ska även alla hållplatser i regionen kunna få det här utseendet. 📍

FRÅGA VÄSTTRAFIK

Hur fungerar ersättningstrafik vid störningar?

FRÅGA: När sätts ersättningsbussar in vid trafikstörningar och hur går arbetet till?

SVAR: När SJ Götalandståg och Trafikverket ställer in tågavgångar av olika anledningar sätter vi in ersättningsbussar. Vårt uppdrag är då att hantera avvikelser som ligger inom de kommande 72 timmarna. Vi får mejl eller telefonsamtal om att en eller flera avgångar blir inställda. Då tittar vi i kundräkningssystemet för att få en uppskattning om hur många bussar som behöver sät-

tas in. När Göteborg Spårvägars trafikledning ställer in spårvagnar använder vi oss av däremot ett färdigställt material med hur många bussar som behövs på respektive sträcka. Därefter kontaktar vi de bussbolag som är närmast geografiskt. Vi har också en spårpool med fordon och förare i Gamlestan som kör ersättningstrafik i hela Västra Götaland. Ibland räcker inte spårpoolens kapacitet helt, men oftast har vi i alla fall något på plats vid störningens start och får sedan

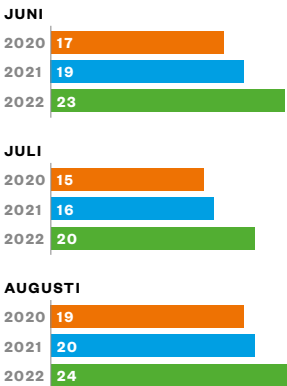
fortsätta ringa in fler bolag som kan hjälpa till. Det är svårt att säga hur snabbt det går att få ersättningstrafik på plats, men i spårpoolens avtal ska bussarna vara framkörda på 20 minuter i Göteborg, Mölndal och Partille samt på en del pendelsträckor. 📍

ANNA-KARIN SÖDERGREN,
STÖRNINGSKOORDINATOR
PÅ VÄSTTRAFIK.

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

RESESTATISTIK

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



Nylansering av Partnerportalen

PARTNERPORTALEN ÄR EN digital plattform där du som jobbar med kollektivtrafik kan hämta aktuell information som är till nytta i arbetsvardagen. Nu finns Partnerportalen tillgänglig i sin nya form.

Innehållet är tillgängligt för alla utan lösenord och här finns nu också Prishandboken i digital form med fakta om resevillkor, zongränser och biljettpriser samlade på ett och samma ställe. På så sätt kan du snabbt och enkelt söka efter rätt information, och när en uppdatering görs blir den tillgänglig direkt i datorn eller mobilen.

På Partnerportalens förstasida hittar du dessutom ett nyhetsflöde där du enkelt kan hålla koll på allt viktigt som händer. Efter hand kommer Partnerportalen även att fyllas på med fler funktioner och mer innehåll. 📍

Se mer på: partnerportalen.vasttrafik.se



Från gult till blått. De gamla Västtågen får ny färg.

Västtågen byter färg

GUL-GRÄTT BLIR BLÅ-GRÄTT när Västtrafik lackar om tågen. Anledningen till färgbytet är att de gamla Västtågen ska matcha de 45 nya tåg som sätts i trafik med start 2024. Omlackeringen är redan påbörjad och kommer att pågå under hela 2023. Den är en del av ett underhållsprogram som genomförs när tågen har blivit 15 år gamla. I den här omgången är det 21 tåg som rustas upp och utöver ny färg utvändigt blir det även nya fällbord, sittdynor och nytt tyg på sätena. Den blå klädseln på sätena blir nu mörkgrå.

– Det här är ett sätt att säkerställa att fordonen ger en fortsatt trevlig resenärsupplevelse och det är även viktigt ur ett hållbarhetsperspektiv att de ska hålla längre, säger Emelie Backede, affärschef för Tåg på Västtrafik. 📍

ÅTERBLICK



FOTO: BOHUSLÄNS MUSEUM

Först tåget, sedan hästskjuts

EN GLIMT FRÅN Bohusbanan år 1907 när den fortfarande höll på att byggas. Resenärer står och väntar på järnvägsstationen Uddevalla Södra vid Sörkällgatan. De som skulle vidare mot Strömstad fick åka hästskjuts till Uddevalla centralstation under den första tiden innan tunnarna i Uddevalla blivit klara. I Göteborg behövde man ta båt mellan Hisingen och Lilla Bommen tills järnvägsbron över Göta Älv var färdigställd. I mars 1909 kunde tågen för första gången köra hela Bohusbanans 180 kilometer långa sträcka mellan Göteborg och Strömstad. Det gör de än i dag! 📍

Närtrafiken utvecklas

NU BLIR DET enklare att resa med närtrafiken. Västtrafik utvecklar kollektivtrafiken som går mellan landsbygd och tätort och som finns i områden där annan kollektivtrafik inte kör så ofta eller saknas helt. En resa med närtrafiken körs mellan en valfri adress och valfri närtrafikhållplats i samma kommun, eller tvärtom åt andra hållet. Utbudet blir större, med fler tider att resa på och fler hållplatser, och det blir möjligt att resa med alla Västtrafiks biljetter. Förändringarna sker vid tidtabellsskiftet, den 11 december i år. 📍

FAKTA NÄRTRAFIK

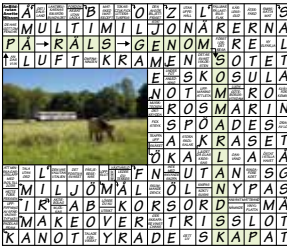
Närtrafik är allmän kollektivtrafik utan en fast linjedragning eller tidtabell. Den är öppen för alla som ska resa mellan tätort och landsbygd. Närtrafik finns i alla kommuner i Västra Götaland utom Tjörn som i stället har närbuss. Läs mer på vasttrafik.se/nartrafik.

SIFFRAN

4 200

Så många kvadratmeter omfattar tillbyggnaden av Sävenäs depå som ska stå klar sommaren 2023. Depåns totala kapacitet kommer då att ha tredubblats för att kunna ta emot och underhålla 45 nya tåg.

LÖSNINGEN TILL SOMMARKRYSSET I FÖRRA NUMRET



Stort grattis till vinnarna:
Camilla Vahe, Göteborg
Ingemar Olsson, Brännö
Anna Kim Ottosson, Uddevalla
Lennart Sandberg, Trollhättan
Knut Thorberntsson, Ellös

FOTO: ANNA SIGVARDSSON HÖGBORG



23 augusti, 12:23

Åvägen 12 A, Göteborg

HITTEGODSHANTERAREN EDVIN RAMIC, letar bland borttappade id-kort som har lämnats in på nya Hittegods i Göteborg. Han pratar med en resenär som precis ringt för att höra om id-kortet han tappat bort för en vecka sedan har hittats. Det har det inte vid tillfället. 📞

Västtrafik har infört ett telefonnummer dit resenärer med fysiska eller psykiska funktionsnedsättningar kan ringa och få hjälp med sin resa.



FOTO: THOMAS HARRYSSON

Nu finns nummer för tillgänglighet

Att tillgängligheten fungerar längs hela resekedjan kan vara avgörande för att personer med funktionsnedsättning ska kunna och vilja resa med kollektivtrafiken. Därför har Västtrafik startat ett tillgänglighetsnummer.

TILLGÄNGLIGHETSNUMRET är ett särskilt telefonnummer dit resenärer med fysiska eller psykiska funktionsnedsättningar kan ringa före, under eller efter sin resa.

– Samtalen kan handla om allt från

att resenären vill stämma av att fordonet de ska åka med har läggolv till att man behöver vägledning för att komma vidare i sin resa. Kanske är platsen man ska byta på inte anpassad efter ens behov, eller så kom resenären inte med ett fordon för att rampen inte fungerade, säger Linda Landén, avtalsansvarig på Västtrafik.

– Även tidigare kom dessa samtal in till oss via vårt vanliga kundservice-nummer, så den största skillnaden är att det nya tillgänglighetsnumret finns till just för de som har behov av extra hjälp. Men för ledsagning ska man



Linda Landén.

fortsatt vända sig till Kund- och rese-tjänst.

Sedan 1 september har tillgänglighetsnumret testats av en pilotgrupp med medlemmar från olika funktionsnedsättningsorganisationer. Stegvis kommer numret att kommuniceras ut och bli tillgängligt för alla med funktionsnedsättning.

Tillgänglighetsnumret bemannas av Kundservice klockan 6–22 på vardagar och 8–22 på lördagar, söndagar och helgdagar. Alla som tar emot samtalen har genomgått en anpassad utbildning. 📞

Nya passerkort till rastlokaler

NU INFÖRS NYA rutiner för alla trafikbolag som har tillgång till Västtrafiks paus- och rastlokaler. Förare samt ombordpersonal på tåg kommer att få personliga passerkort med ett foto på. Korten beställs enkelt i ett nytt system.

– Tidigare var det lite omständligt att både beställa och avsluta korten, och vi har förstått att det ibland har blivit förseningar. Det har även hänt att det har kommit in obehöriga i

lokalerna. Nu hoppas vi att det både ska bli en smidigare korthantering för bolagen och en högre säkerhet för förarna. Om något har hänt i en rastlokal kan man till exempel se vem som har varit där, säger Marianne Karlsson, projektledare kollektivtrafikfastigheter.

De berörda bolagen kommer att få utbildning i det nya systemet under hösten. Målet är att förarna ska ha fått sina passerkort vid årsskiftet. 📞



Alla som har tillgång till Västtrafiks paus- och rastlokaler kommer att få nya personliga passerkort.

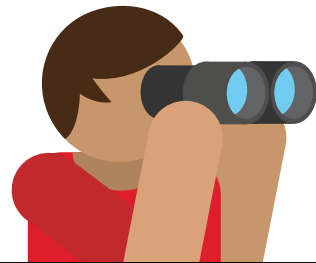
Stark tro på hållbart resande

Västtrafiks undersökning Hållplats 2022, som besvarats av 4 000 invånare i Västra Götalandsregionen, visar att allt fler vill se investeringar i kollektivtrafiken och att det finns en stark tro på ett ökat hållbart resande i framtiden. Samtidigt har många fortfarande svårt att själva ge upp bilen.

TEXT: **SUSANNE MAGNUSSON TRANBERG**

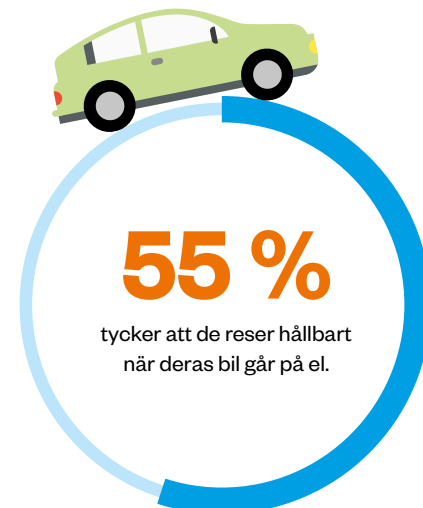
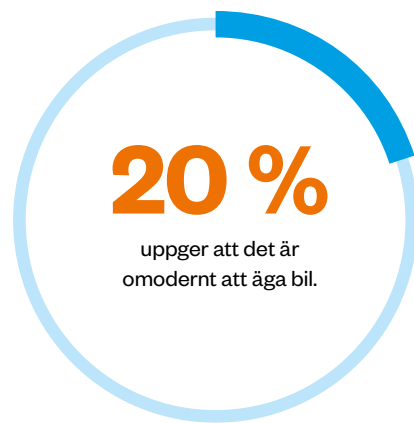
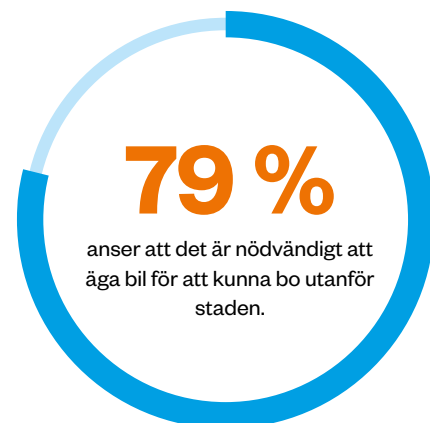
Framtidens resande

Många upplever att omställningen till hållbart resande går för långsamt. Samtidigt finns det en stark tro att hållbara resor med kollektivtrafik, bilpooler och elsparkcykel kommer att öka i framtiden.



Många behåller bilen

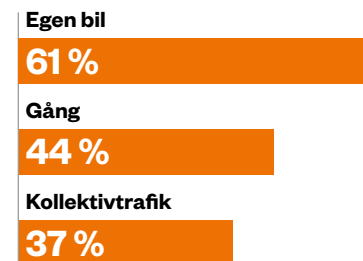
Undersökningen visar att tid och pengar påverkar mest i valet av färdssätt. Att köra bil upplevs mer prisvärt än att åka kollektivt. Åtta av tio menar dessutom att det är nödvändigt att äga bil för att kunna bo utanför staden, och nästan lika många anser att ett område med god kollektivtrafik ökar viljan att bo där. 55 procent åker bil för att de gillar det. En majoritet av de svarande tycker att de reser hållbart när deras bil går på el.



Resvanor i dag

De vanligaste sätten att förflytta sig i dag är med egen bil, till fots eller med kollektivtrafik.

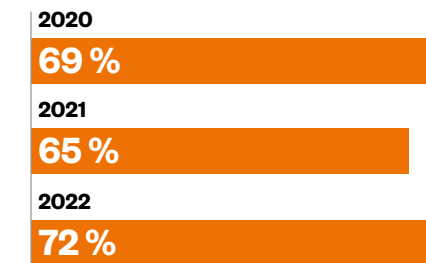
Vanligaste sättet att förflytta sig minst två dagar i veckan



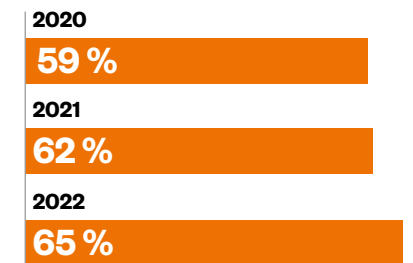
Förändring i samhället önskas

Det finns ett fortsatt starkt stöd för insatser som ska öka det hållbara resandet. Samtidigt tror fler snarare på en förändring i samhället än på förändring hos sig själva. 49 procent vill se nya lagar och regler som styr mot ett hållbart resande. En majoritet tycker att samhället ska investera mer i kollektivtrafiken, och andelen som anser att arbetsgivare bör ta ett ansvar fortsätter att öka.

Fler önskar mer investeringar i kollektivtrafiken



Andelen som tycker att arbetsgivaren bör subventionera månadskortet



**Tre av fem tycker
att kollektivtrafiken
gör samhället mer
tillgängligt för alla**



Undersökning om resvanor

➤ Hållplats 2022 är en attitydundersökning från Västtrafik om hur invånarna i Västra Götalandsregionen ser på sitt resande i dag och i framtiden. Undersökningen görs för att bättre förstå hur invånarna tänker kring sina och andras resvanor så att Västtrafik sedan ska kunna utveckla framtidens resande.

- Undersökningen genomfördes för femte året i rad.

➤ Totalt har 4 181 personer svarat på enkäten. De som har svarat är i åldrarna 16 år och äldre, bosatta i Västra Götaland.



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



Marika Isetorp, bussförare på Keolis i Partille, kom fyra i bussförar-SM och blev Sveriges bästa kvinnliga bussförare. Till vardags kör hon buss 100 mellan Borås och Göteborg.

HALLÅ DÄR ...

... **Marika Isetorp**, bussförare på Keolis i Partille.

Du tävlade i bussförar-SM den 6 september, kom på fjärde plats och blev därmed Sveriges bästa kvinnliga bussförare. Hur känns det?

– Jag är jätteglad för det. Det var väldigt roligt bara att komma till final. Det var 510 personer med och tävlade från början. Först gör man två svåra prov med kluriga frågor, så det var ingen självklarhet att gå till final.

Hur var det att tävla?

– Det var både kul och spännande. Man tävlar individuellt, men inom en grupp. Stämningen är god och man lär känna andra förare. Det är fem moment: sparsam körning, katastrofövning, backmoment, manöverprov och servicemoment. Då jag är undersköterska i grunden fick jag mycket beröm för hur jag hanterade en situation då man skulle rädda livet på en resenär som fått hjärtstopp.

Vilket moment var roligast?

– Slalom mellan koner. Förra året när jag också var med och tävlade var jag lite feg, men i år bestämde jag mig för att köra fortare. Det var riktigt roligt och jag fick en jättebra tid. I vanliga fall kör jag lugnt och försiktigt för att det ska vara säkert och bekvämt för resenärerna. Men nu gasade jag på i kurvan och tvärbromsade när jag var klar. Det var kul att se de andras miner då, de tappade verkligen hakan.

Vad är det bästa med att jobba som bussförare?

– Mötet med resenärerna, men också tiden för sig själv med ens egna tankar när man sitter och kör. Och att man ser natur, stad och människor. Det är ett roligt jobb. Jag tror att jag är en bra förare eftersom jag tycker om att samarbeta. När man kör behöver man samarbeta både i trafiken och med resenärerna. ☺

”Förra året var jag lite feg, men i år bestämde jag mig för att köra fortare.”

MARIKA ISETORP, BUSSFÖRARE PÅ KEOLIS I PARTILLE

FOTO: BJÖRN NORD



FOTO: TOKUSHIMA PREFECTURAL GOVERNMENT

På bara 15 sekunder förvandlas de nya bussarna på ön Shikoku i Japan till tåg! Fordonen är utrustade med både gummidäck och stålhjul som gör att de kan köras på både vägar och räls.

Bussen som också är ett tåg

PÅ DEN JAPANSKA ön Shikoku kan man numera åka med bus-sar som förvandlas till tåg på bara 15 sekunder.

Det är företaget Asa Seaside Railways som i slutet av förra året började köra med tre så kallade DMV:s, Dual Mode Vehicles, som ungefär betyder ”fordon med dubbelt läge”. Fordonen kör på Asatolinjen längs Japans nord-östra kust.

Fordonen är försedda med både vanliga gummidäck och stålhjul, vilket gör att de fungerar på så väl vägar

som räls. Det enda som behövs för att fälla ner eller upp stålhjulen är en knapptryckning från föraren. Resenärerna kan samtidigt sitta kvar och slipper byta från buss till tåg eller det omvända.

RUTTEN GÅR LÅNGS en vacker kustremsa och bussarna stannar vid både stränder, utsiktsplatser och turistattraktioner, bland annat vid Shishikuis varma källor. Asa Seaside Railways hoppas därför att de röda, blå och gröna bussarna ska locka fler turister

FAKTA

Längd: 8 meter.
Vikt: 5 850 kilo.
Rymmer: 22 resenärer och 1 förare.
Hastighet: 60 km/h på räls. På vägar kan de köra i samma hastighet som en vanlig buss.

Källa: Daily Mail

till området. Bussarna förstärker också det lokala transportsystemet och underlättar för de äldre som bor i området att ta sig fram.

Fordonen kan även användas för att snabbt evakuera drabbade vid jordbävningar.

Bussar som kan köra både på väg och räls är inte en ny uppfinning. Konceptet har tidigare testats på olika platser i världen. Bland annat i Storbritannien på 1930-talet och i Australien på 1970-talet. ☺

MALIN DITTMER

Ny satsning på elfärja

NU ELEKTRIFIERAS ÄVEN färjetrafiken mellan Öckerö och Grötö. Det blir Öckerö Rederi som kommer att köra trafiken med den ombyggda färjan som har trafikstart i december 2023. Avtalet sträcker sig till 2038.

Det befintliga fartyget som kör på linjen i dag, MS Burö, byggs om till eldrift av Öckerö Rederi. Batterierna i den ombyggda elfärjan kommer att ladda både dag- och nattetid när fartyget lägger till vid Öckerö färjeläge. Elen som laddar färjan kommer att vara märkt med Bra miljöval och vara helt förnybar. ☺



Fartyget MS Burö, som trafikerar linjen mellan Öckerö och Grötö, kommer att byggas om till eldrift.



Det var mest en slump som gjorde att Carolina Johansson blev däcksmän, men hon ångrar inte sitt karriärval. "Jag har det bästa jobbet", säger hon.

För den som åker båt mellan Lysekil och Fiskebäckskil är chansen stor att träffa på Carolina Johansson ombord. Som däcksmän är det hon som möter resenärerna och ser till att alla får en behaglig resa.

TEXT ALVA BERGLAND FOTO DANIEL STRÖMBERG

"Vissa blir nervösa när det gungar på båten"

VARE SIG DET är snålblåst och regnar småspik, eller en varm och solig julidag kör båten M/S Carl Wilhelmson mellan Lysekil och Fiskebäckskil. Ombord är det inte sällan däcksmän Carolina Johansson som håller ställningarna. Dagligen möter hon resenärer, svarar på frågor och ser till att resan går så smidigt som möjligt. Och Carolina – hon stormtrivs på sin flytande arbetsplats.

– Jag har det bästa jobbet, säger hon.

Men att Carolina skulle bli däcksmän har inte alltid varit en självklarhet. I början av pandemin stod hon, som många andra, utan jobb.

– Att jag blev däcksmän är egentligen en slump. Jag skulle besöka en vän och under färjeturen dit började jag prata med en från personalen. Då visade det sig att de behövde sommarpersonal.

SAGT OCH GJORT, Carolina blev däcksmän den sommaren – och när hösten kom blev hon kvar. Att vara ute på sjön är inget nytt för henne. Som uppvuxen på Skaftö och med flera års erfarenhet som stewardess på ett stort rederi är hon van vid havet. Men så är det inte för alla.

– Vissa blir nervösa när det gungar på båten. Men då gäller det att behålla sitt lugn och utstråla stabilitet inför passagerarna. Lite som en flygvärdinna

när det är turbulens på flygplanet, säger Carolina.

När det stormar rejält till havs ställs turerna in.

– Då är det oftast bara några timmar det handlar om, tills det har lugnat ner sig och vi kan genomföra turen säkert.

MYCKET I ARBETET handlar om säkerhet – Carolina ansvarar bland annat för att räkna passagerare ombord inför varje avfärd. Det är också viktigt att hålla båten ren och snygg.

– När solen tittar fram och Gullmarn ligger blank spolar jag däck och rutor, säger hon.

Året runt möter Carolina olika ty-

per av resenärer som åker mellan Lysekil och Fiskebäckskil.

– Under vinterhalvåret är det mest pendlare som tar båten till och från jobbet. På sommaren är det många turister och semesterfirare. Det är väldigt viktigt att vara serviceinriktad och hjälpsam när man jobbar ombord.

EN AV SAKERNA som Carolina värderar högt i sitt arbete är friheten.

– I och med att jag jobbar ensam bestämmer jag mycket över mitt arbetspass själv. Jag kan välja om jag vill vara inne eller ute på däck, och hur jag lägger upp det. En härlig bonus är att vi ibland ser tumlare och sälar! ☺



Carolina Johansson gillar friheten ombord, hon bestämmer själv över sitt arbetspass.

CAROLINA JOHANSSON

Ålder: 54 år.

Bor: Skaftö.

Familj: Enastående!

Arbete: Däcksmän på Dejlig Cruise.

Egenskaper för att vara en bra däcksmän: Trevlig, positiv, serviceinriktad.

Så beskriver jag mig själv: Lättsam och glad.

Trygga resor för alla

Kollektivtrafiken ska vara tillgänglig för alla – men alla kan inte resa med vanliga bussar och spårvagnar. Därför finns den anropsstyrda trafiken. Den möjliggör för resenärer med särskilda behov och personer som bor bortom Västtrafiks vanliga linjer att resa tillsammans.

TEXT ALICE LINDÉN FOTO EDDIE LÖTHMAN

ANROPSSTYRD TRAFIK är en viktig, men kanske mindre känd del av kollektivtrafiken. Den finns till för dem som inte kan resa med vanliga buss- och spårvagnslinjer. Det kan vara barn eller vuxna med funktionsvariationer som behöver stöd på vägen till och från skola och daglig verksamhet, eller resenärer som bor på landet där det inte går några bussar.

– Gemensamt för alla anropsstyrda resor är att de går efter behov, säger Åsa Björk som jobbar på Västtrafiks avdelning för anropsstyrd trafik.

Hon leder ett team som har ansvar för samarbetet med uppdragsgivarna, alltså 45 kommuner samt Västra Götalandsregionen. Åsa Björk berättar att anropsstyrd trafik utför två olika kategorier av kollektivtrafik – allmän och särskild. Närtrafik och anropsstyrda linjer mellan landsbygd och tätort är exempel på resor som hör till den allmänna kollektivtrafiken. Dessa kräver inget särskilt tillstånd, utan är öppna för alla.

– Över 90 procent av den anropsstyrda trafiken utförs inom den särskilda kollektivtrafiken. Dit hör färdtjänstresor, sjukresetaxi, skoltaxi samt ➔



Serviceföraren Redwan Siso kör anropsstyrda resor för Billings Taxi. Han blev proffs på att hantera hjälpmedel som rullstolar under serviceförarutbildningen.

dag- och omsorgsresor. Här har våra uppdragsgivare beslutat hur resenärerna får resa baserat på deras behov, säger Åsa Björk och fortsätter:

– Varje kommun har rätt att bestämma sitt eget regelverk. Därför kan avgiften för en färdtjänstresa exempelvis vara olika beroende på vilken kommun resenären bor i. Vissa kommuner har bestämt att deras färdtjänsttillstånd ska gälla för resor i hela regionen, andra att deras tillstånd enbart gäller för resor i den egna kommunen och grannkommunerna.

TILLSTÅNDEN SOM UTFÄRDAS av kommunerna och Västra Götalandsregionen fungerar lite som bruksanvisningar för Samres, som är den upphandlade kund- och resetjänsten för anropsstyrd trafik i Västra Götaland. Om Västtrafik är spindeln i nätet som ser till att samarbetet mellan de olika parterna fungerar, kan Kund- och resetjänst beskrivas som hjärnan.

– Det vi gör är ett oerhört pusslande.



Åsa Björk.



Susan Johansson.

”Det vi gör är ett oerhört pusslande. När vi får in en beställning, digitalt eller via telefon, kollar vi igenom alla förutsättningar som finns med i kundtillståndet.”

SUSAN JOHANSSON, UPPDRAGSANSVARIG PÅ SAMRES

de. När vi får in en beställning, digitalt eller via telefon, kollar vi igenom alla förutsättningar som finns med i kundtillståndet. Vi undersöker även om det finns andra resenärer som skulle kunna samåka. Målet är att resorna ska ske så kostnadseffektivt och kundvänligt som möjligt, säger Susan Johansson, uppdragsansvarig på Samres.

För att kunna planera de cirka 1,9 miljoner anropsstyrda resor som genomförs i vår region varje år använder Kund- och resetjänst ett digitalt system. Systemet bokar in resor med hjälp av kundtillstånden och skapar körordrar där resenärernas särskilda behov finns med. Ibland krävs det att en handläggare går in och planerar om en resa manuellt, till exempel om systemet missat en möjlighet att samköra resenärer.

I DAG JOBBAR cirka 130 personer på Samres inom uppdraget Västtrafik Kund- och resetjänst. Förutom att göra bokningar sköter de även kontakten med kunderna och förarna. Genom att samla in synpunkter och förbättrings-

förslag kan eventuella brister följas upp och åtgärdas.

Handläggarna sitter i Skövde – men också i Moldavien och Senegal. Susan Johansson förklarar hur det funkar.

– Vår personal utomlands genomgår en språkutbildning utöver utbildningen inom det specifika kunduppdraget som alla går. Man måste uppnå språkkraven och en särskild servicenivå för att få jobba med detta, säger hon.

En annan, helt avgörande pusselbit för att få den anropsstyrda trafiken att rulla är förstås serviceförarna och fordonsflottan. Alla förare som kör Västtrafiks anropsstyrda trafik har taxi-legitimation och är certifierade för serviceresor. Det sistnämnda innebär att föraren har gått en särskild utbildning, där stort fokus ligger på bemötande.

UNDER SOMMAREN 2022 slöt Västtrafik avtal med elva trafikföretag vars uppdrag är att bistå med förare och fordon de närmaste fyra åren.

– Tidigare hade vi avtal med 50 trafikföretag. Det var svårt för oss att



1500

Så många förare kör anropsstyrda resor i Västra Götalandsregionen.



Marita Klementsson kör inom den anropsstyrda trafiken för Billinge Taxi. En vanlig dag kan hon köra skolskjuts, resor till och från daglig verksamhet, färdtjänstresor och en och annan sjukresa.

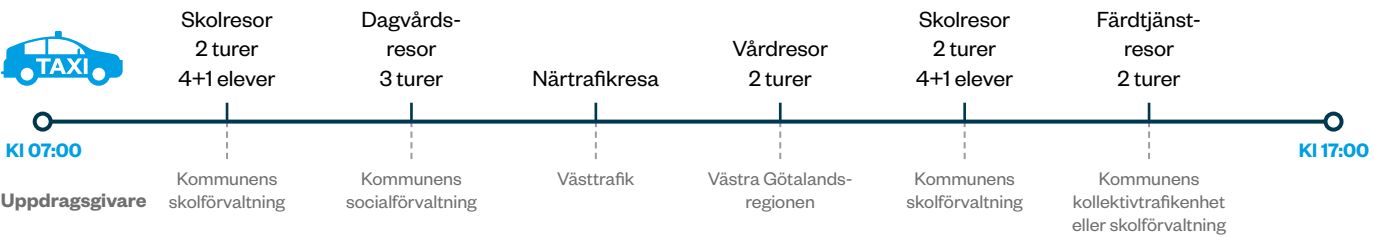
Anropsstyrda resor som kräver särskilt tillstånd

- Färdtjänstresor.
- Sjukresor till och från vårdbesök.
- Skoltaxi.
- Dag- och omsorgsresor.

Anropsstyrda resor som inte kräver särskilt tillstånd

- Närtrafik.
- Anropsstyrda linjer (körs enligt tidtabell om en resenär beställt en resa).
- Flexlinjen.

En resa består ofta av olika slags uppdrag





Upphämtning vid skoldagens slut. Elever som får skolskjuts med taxi har ett särskilt tillstånd som utfärdas av hemkommunen.

”Det här jobbet visade mig att jag är mer social än vad jag trodde. Jag uppskattar att prata med mina resenärer och de uppskattar att prata med mig.”

MARITA KLEMENTSSON, FÖRARE PÅ BILLINGE TAXI

jobba med partnerskap på det sätt som vi behöver för att kunna kvalitetssäkra och utveckla trafiken. Att trafikföretagen nu är elva kommer att underlätta samverkan och utveckling framåt, säger Åsa Björk.

EN AV SERVICEFÖRARNNA som kör inom den anropsstyrda trafiken är Marita Klementsson. Hon är anställd av Billinge Taxi och startar och avslutar varje arbetspass i Hjo. Däremellan kan anropen ta henne över hela regionen.

– Jag vet aldrig från dag till dag var jag kommer att hamna, det är väldigt intressant. Det är härligt att komma ut på landsbygden och se nya platser, säger Marita Klementsson.

En vanlig dag hinner hon med skolskjuts på morgonen och eftermiddagen, resor till och från daglig verk-

samhet, färdtjänstresor och en och annan sjukresa. Ibland blir det stressigt – serviceförare har inga egna filer i trafiken och kan därför fastna i bilköer. Då hör Marita Klementsson av sig till den väntande resenären samt Kund- och resetjänsts förarsupport som kan lägga på mer tid på körningen eller styra om i schemat.

– Det slår aldrig fel att man hamnar bakom ett långsamtgående fordon när man är stressad. Då gäller det att behålla lugnet, skrattar Marita Klementsson.

Hon tycker att det bästa med jobbet är att köra bil, men också mötet med människor.

– Det här jobbet visade mig att jag är mer social än vad jag trodde. Jag upp-

skattar att prata med mina resenärer och de uppskattar att prata med mig. Vill en resenär hellre sitta tyst känner jag in det, och höjer radion lite om jag tror att resenären gillar det som spelas. Jag har valt ett serviceyrke och då är det en självklarhet för mig att ge bästa möjliga service, säger Marita Klementsson.

Pusslandet och förarnas arbete ger resultat – hela 99,95 procent av alla anropsstyrda resor blir som resenären förväntat sig. I dag inkommer det synpunkter på 0,05 procent av resorna.

– Då vi kör människor med särskilda behov är det mycket viktigt att resorna genomförs på rätt sätt. Resorna måste vara trygga för den som reser. Därför går vi till botten med de återstående 0,05 procenten som en del i vårt kvalitetsarbete. Ofta handlar det om att trafikläget har ställt till det eller att dagsformen hos en resenär orsakat en försening. Men 99,95 procent av resorna går alltså i enlighet med vad resenären förväntat sig, säger Åsa Björk. 🗨️

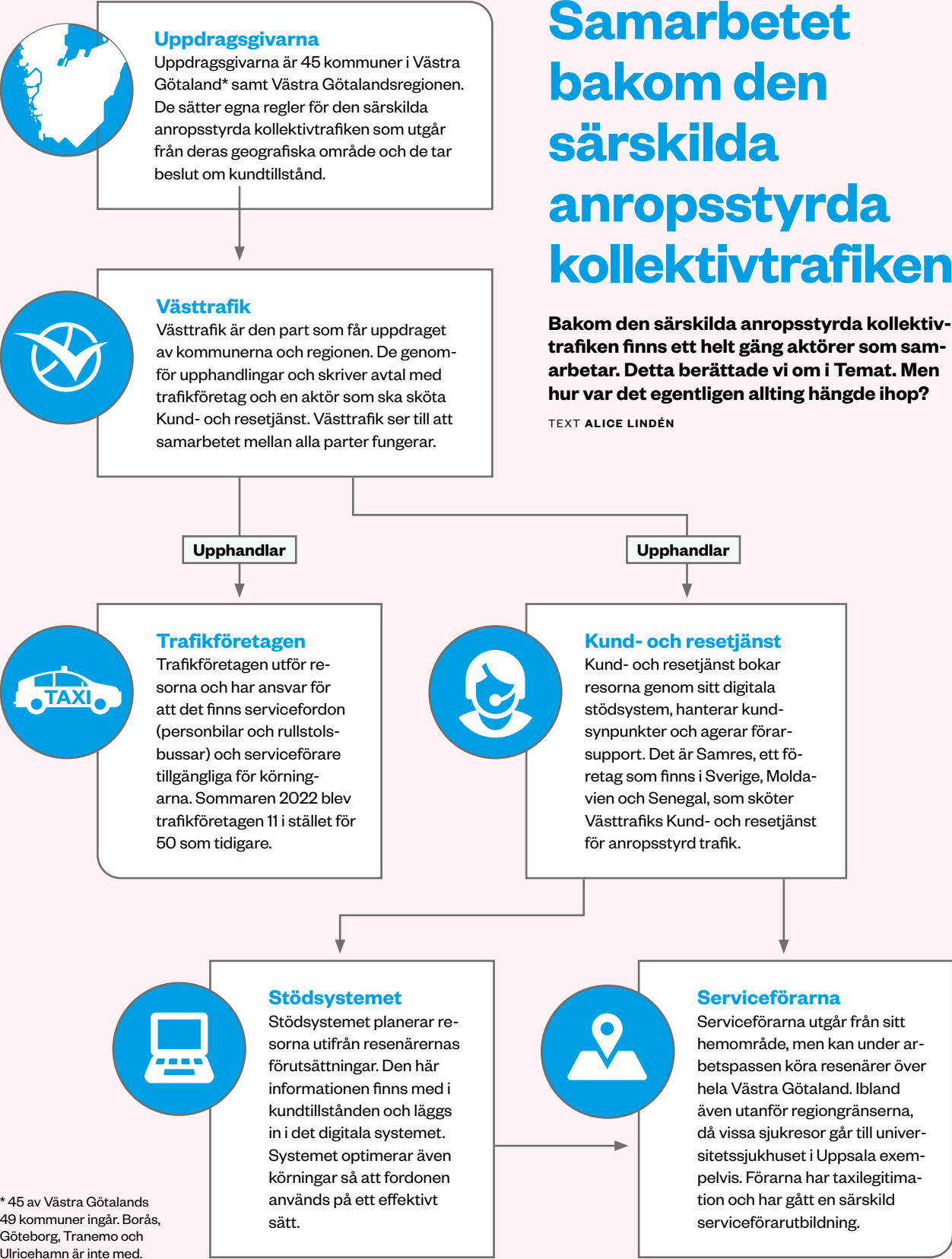
700

Så många fordonsresurser finns i den anropsstyrda trafiken.

Samarbetet bakom den särskilda anropsstyrda kollektivtrafiken

Bakom den särskilda anropsstyrda kollektivtrafiken finns ett helt gäng aktörer som samarbetar. Detta berättade vi om i Temat. Men hur var det egentligen allting hängde ihop?

TEXT ALICE LINDÉN



* 45 av Västra Götalands 49 kommuner ingår. Borås, Göteborg, Tranemo och Ulricehamn är inte med.

Bygget av Västlänken har kommit längst i den norra delen. Här finns nu en färdig tunnel mellan Skansen Lejonet och Centralen.



FOTO: TRAFIKVERKET

Bygget av Västlänken fortsätter enligt plan

Bygget av Västlänken pågår för fullt på alla deletapper. Parallellt med alla tunnelbyggen görs nu plats för de tre nya stationerna.

2026 ÄR DET planerad trafikstart för Västlänken, järnvägstunneln som ska göra det enklare och snabbare att resa till och från Göteborg.

– Det är ett komplicerat och komplext bygge med stora utmaningar, men produktionsmässigt löper det på bra just nu, säger Ulf Angberg, kommunikationsansvarig för Västlänken på Trafikverket.

Sex kilometer av den nya järnvägen kommer att gå i tunnlar under centrala stan. Två tredjedelar av tunnlarne går genom berg och en tredjedel genom lera, vilket kräver helt olika byggtekniker. Där det är berg används traditionell borrhäls- och sprängningsteknik.

– Det innebär att man borrar, spränger, schaktar och förstärker i olika cykler. Arbetet sker helt under mark och är ingenting som syns.

Att bygga i lera är mer tidskrävande och det behövs stora arbetsplatser ovan mark. Tekniken innebär att man gräver uppifrån och sedan gjuter tunneln i betong i de öppna schakten. På vissa platser byggs stödvägar. När tunneln är klar fylls schakten igen och marken återställs.

Byggnationen av Västlänken är uppdelad i fyra deletapper. Längst har tunnelbygget kommit i den norra delen.



Ulf Angberg.

Få koll på tunnlarne

NYFIKEN PÅ HUR det går med bygget av Västlänken? På Trafikverkets hemsida finns en digital karta där man kan se vilka tunnlar de jobbar med och hur långt de kommit. Gå in på trafikverket.se och sök på Västlänken eller skanna QR-koden med din mobil.



Där finns nu en färdig tunnel mellan Skansen Lejonet och Centralen.

– Nu pågår mycket arbete i stationsdelen. Den ska ge plats åt flera spår och kräver stora utrymmen, säger Ulf Angberg.

PÅ DELETAPP KVARNBERGET, som sträcker sig längs älven och förbi Operan, pågår tunnelbygget för fullt.

– Här finns både lera och berg, vilket gör det tekniskt avancerat. Samtidigt är det en relativt kort sträcka och den etapp som kommer bli klar först.

På deletapperna Haga och Korsvägen byggs flera tunnlar samtidigt som man schaktar för att ge plats för de nya stationerna.

– När man bygger i stan är logistiken en stor utmaning och det är ett ständigt pusslande med alla byggaktiviteter. Som helhet går det mesta enligt plan även om det finns utmaningar i vissa delar. Vi har nu också börjat planera för alla de installationer som krävs för att tågen ska kunna börja rulla. 📍

LINDA SWANBERG



Tioarmad bläckfisk, Smögen.



Stor maskeringskrabba, Smögen.



Vitlingyngel söker skydd hos röd brännmanet, Smögen.

FOTO: MARIA FERM

MARIA FERM

Ålder: 43 år.
Bor: Harestad i Kungälv kommun.
Yrke: Spårvagnsförare.
Intressen: "Det är dykning och undervattensfotografering som gäller för hela slanten"
Favoritdjur att fotografera: "Tångsnärta. De är så otroligt söta och goofy, som undervattensvärldens Långben. Och Tångsnärtan ligger ofta still, så den är också väldigt tacksam att fotografera".

"Det är som skattjakt under ytan"



Maria Ferm.

Jag hade dykt i många år när jag 2014 skaffade mig en kompaktkamera med undervattenshus. Det gjorde jag för att kunna fånga på bild vad jag såg när jag dök, och med hjälp av mina vänner enklare identifiera djuren jag träffat på. Sedan visade det sig vara så kul att fotografera djurlivet i havet att jag tre år senare sålde min bil och köpte en skruvbil för att kunna köpa en ordentlig systemkamera med undervattenshus och bly. Nu har jag tävlat i flera mästerskap i undervattensfotografi, och vunnit både silver- och bronsmedalj i Svenska mästerskapen och två guldmedaljer i Nordiska mästerskapen. Jag älskar avkopplingen det ger att fotografera när jag dyker, att jag kan koppla bort allt annat. Dessutom lockar det fram barnasinet i mig, för undervattensfotografering är som skattjakt under ytan. Att efter mycket letande till slut hitta den där speciella djurarten, som jag inte fotograferat tidigare. Förut har jag dykt och fotograferat mycket på Smögen, men den senaste tiden har jag velat vidga mina vyer och hållit till mer i Gullmarsfjorden. Här finns ett rikt djurliv. Och det är just vårt fantastiska havs- och djurliv som jag vill fånga på bild och visa andra, för att öppna deras ögon. Vi måste vara rädda om det! 📍

SUSANNE MAGNUSSON TRANBERG



Tångsnärta, Jordfall, Gullmarsfjorden.

Höstmörkret påverkar vår dygnsrytm

När dagarna blir kortare och höstmörkret tar över brukar också tröttheten komma. Bristen på dagsljus rubbar både vår dygnsrytm och påverkar vårt humör.

TEXT MALIN DITTMER ILLUSTRATION COLOURBOX



Arne Lowden.

VI BEHÖVER LJUS för att må bra. Under den mörkare tiden på året kan många därför känna sig mer trötta och nedstämda än vanligt. Orsaken till det är att dagsljuset hjälper kroppen att behålla sin dygnsrytm.

Arne Lowden är sömn- och stressforskare vid Stockholms universitet och han berättar hur det fungerar:

– I våra ögon finns det en liten grupp ljuskänsliga celler. De har som sin uppgift att skicka signaler till olika delar av hjärnan om det är ljus eller mörkt. På så sätt får kroppen veta vilken tid det är på dygnet.

Men under vinterhalvåret blir skillnaden mellan dags- och kvällsljus lite mer otydlig och det blir svårare för hjärnan att veta när det är dags att vakna och vara aktiv. Då kan vi lätt bli trötta och orkeslösa.

Ljussignalerna från ögat går även till centran i hjärnan som reglerar vårt humör och för lite ljus kan därför göra oss nedstämda och i värsta fall deprimerade.

Vad kan man då göra för att bli pig-

gare och må bättre? Först och främst ska vi försöka vara utomhus så mycket som möjligt. Minst en halvtimme om dagen och allra helst på morgonen, då är nämligen ljuset som bäst.

– Det första dagsljuset triggar i gång och aktiverar hjärnan och gör att vi vaknar till. Det fiffiga med solljuset är att det förutom att vara riktigt starkt också innehåller många blå våglängder och våra celler i ögat är mest känsliga för det blå ljuset, säger Arne Lowden.

HAR MAN SVÄRT att komma ut under dagen går det att fylla på med annat ljus. Man kan till exempel tända mycket lampor hemma på morgonen och försöka sitta nära ett fönster när man jobbar. Här menar Arne Lowden att just förare har en stor fördel.

– Buss-, spårvagns- och lokförare tillhör de grupper som får en god exponering av dagsljus under sin arbetsdag eftersom de oftast sitter nära fönster. Detta skiljer dem från många andra grupper i samhället, säger Arne Lowden.

Får vi tillräckligt mycket ljus på dagen hjälper vi alltså hjärnan att förstå

Får vi tillräckligt mycket ljus på dagen hjälper vi hjärnan att förstå skillnaden mellan dag och natt. Då blir vi automatiskt sömnigare på kvällen och får en bättre återhämtning under natten.

5 tips hur du maximerar ditt ljusintag

- Försök vara ute minst en halvtimme om dagen.
- Om du inte kommer ut under arbetsdagen, passa på att få en ordentlig dos dagsljus under helgen eller dina lediga dagar.
- Försök arbeta nära ett fönster. Förare ska helst köra utan solglasögon när det går.
- Byt till glödlampor med vitt ljus, som efterliknar dagsljus, hemma. Kom ihåg att dimra dem under kvällen eller byt till myslyjus.
- Använd gärna en ljusterapilampa.

”Det första dagsljuset triggar i gång och aktiverar hjärnan och gör att vi vaknar till.”

ARNE LOWDEN, SÖMN- OCH STRESSFORSKARE VID STOCKHOLMS UNIVERSITET

skillnaden mellan dag och natt. Då blir vi automatiskt sömnigare på kvällen och får en bättre återhämtning under natten.

Vi kan också hjälpa hjärnan på traven genom att undvika för mycket skärmljus på kvällarna och att släcka ner hemma en stund innan det är dags att sova.

– Då börjar mörkerhormonet melatonin produceras och vi får ännu lättare att somna, säger Arne Lowden. ☺



ENKÄTEN

Hur påverkar höst- och vintermörkret dig?



Lokman Alijev

BUSSFÖRARE, NOBINA, SKÖVDE

– Jag har inga problem med mörkret. Jag har jobbat som bussförare i 26 år och kört i Sverige de senaste fyra åren. Innan dess körde jag i Norge, så jag är van vid mörkret. Jag vet att vissa förare blir lite tröttare under vintern, men för mig har det alltid gått bra. Något som kan vara jobbigt är att vissa inte använder reflex och då är det svårt att se dem.



Camilla Rydenskog

FORDONSSTRATEG, AFFÄREN BÅT PÅ VÄSTTRAFIK, GÖTEBORG

– När jag arbetade som befälhavare på Buröfärjan i nio år hade jag svårare att hantera de långa, mörka eftermiddagspassen som övergick till kväll. Då behövde man ha mörkt hela passet för att inte störa nattseendet. Sedan tre år har jag en kontorstjänst och uppskattar årstidernas skiftning på ett helt nytt sätt. Det är så mysigt att tända några levande ljus och kura i skymningen.



Elvir Kvrpic

BUSSFÖRARE, VY BUSS, LERUM

– Som förare tycker jag att det är lite jobbigt att köra i mörkret eftersom det är få resenärer som har reflexer. Men det är lite lättare att upptäcka resenärer på hållplatserna nu om de använder reflexsnurrorna som finns. Jag själv blir något tröttare och lite deppig under vintern. Men jag är en väldigt positiv människa, så jag försöker att vara positiv hela tiden.



Paul Puttonen

YTTRE TRAFIKLEDARE, TRANSDEV, GÖTEBORG

– Höst- och vintermörkret gör mig glad. Jag har alltid tyckt mer om mörkret för att det är mysigare, kanske för att jag är född på hösten. En kopp varm choklad är mitt bästa tips om mörkret känns tungt. Det gör allting bra igen.



Annika Hanefors

BUSSFÖRARE, KEOLIS, GÖTEBORG

– Jag blir tröttare, känner mig lite hängig och tycker att det är svårare att koncentrera sig när det är mörkt. Därför är det viktigt för mig att komma ut varje dag och röra på mig någon timma på dagen för att försöka få så mycket dagsljus som möjligt. Det tycker jag hjälper.

