

Strålkastaren

EN TIDNING FRÅN VÄSTTRAFIK 4/2022

**Vd Lars Backström
om Västtrafiks
fokus 2023**

**Alependeln
fyller tio år**

TEMA:

**Hur löser vi
förarbristen?**

**Andreja har
hittat rätt
bakom ratten**



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: Patrik Olsson.

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.



”Ni bidrar till att göra vår region mer hållbar och attraktiv”

Hej Roger Vahnberg, i detta nummer tar du över ledaren. Du är inte bara vice vd på Västtrafik utan också aktiv inom UITP. Berätta lite om UITP och vad din roll är där.

– UITP är världsorganisationen för kollektivtrafik. De har 2 000 medlemsföretag över hela världen – trafikhuvudmän som Västtrafik, trafikoperatörer och industrin. Jag sitter sedan många år i styrelsen för UITP och är ordförande för Presidents Committee, där ordförandena för alla UITP:s 30 kommittéer är medlemmar. Mitt ansvar är att samordna alla kommittéernas arbete så att vi får så bra policybeslut som möjligt.

För några veckor sedan träffade du kungaparet ombord på färjan Eloise, i samband med ett statsbesök av det nederländska kungaparet. Temat för besöket var elektrifiering och grön omställning. Vad tog du upp i ditt tal?

– Jag välkomnade dem på vår elfärja Eloise och berättade om färjan. Både att det är en elhybrid och att den är designad för att lätt kunna ta emot många cyklar. Jag satte också elfärjorna i sitt större sammanhang. Att de är en del i att nå våra högt ställda klimat- och miljömål. Att vi redan har över 300 elbussar och att nästa år är nästan all stadstrafik elektrifierad.

I detta nummer tar vi upp det växande problemet med förarbrist. Det är inte bara ett nationellt problem utan också ett problem ute i världen. Berätta!

– Det finns förarbrist i stora delar av världen. På vårt senaste styrelsemöte i UITP lyfte både Berlin och Wien att de tvingas ställa in

ganska mycket trafik på grund av förarbrist. Japan har också stora problem, där man ser att det är alldeles för få unga som blir bussförare. I Nordamerika har de samma problem. Situationen har i många länder förvärrats av pandemin, speciellt i de länder där man drog ner kraftigt på trafiken.

Vad ser du att Västtrafik kan göra för att få fler att vilja jobba som förare?

– Vi behöver få in både fler unga och fler kvinnor. Västtrafik kan stötta trafikföretagen på olika sätt i rekryteringar och utbildning. Västtrafik kan skapa bättre förutsättningar genom att till exempel få till bättre framkomlighet och jobba med trygghetskapande åtgärder. Jag tror att vi alla behöver se vad vi kan göra för att förbättra arbetsmiljön. Vi ser det som en väldigt viktig fråga och kommer att titta på om vi kan ställa andra krav i upphandlingar som ger förare bättre förutsättningar.

Några avslutande ord till förare och alla andra som jobbar inom kollektivtrafiken?

– Jag vill passa på att tacka er alla för ett otroligt bra jobb. Ni underlättar väldigt många människors vardag samtidigt som ni bidrar till att göra vår region mer hållbar och attraktiv.

ROGER VAHNBERG
VICE VD PÅ
VÄSTTRAFIK



Du har väl inte missat Partnerportalen?

PARTNERPORTALEN ÄR EN digital plattform som nu finns tillgänglig i sin nya form. Här kan du som jobbar med kollektivtrafik hämta aktuell information som du har nytta av i din arbetsvardag. På plattformen finns till exempel ett nyhetsflöde där du enkelt kan hålla koll på allt

viktigt som händer. Här finns också all fakta om resevillkor, zongränser och biljettpriiser samlade på ett och samma ställe, sökbar och lättillgänglig. Det krävs inget lösenord utan Partnerportalen är öppen för alla: partnerportalen.vasttrafik.se.



20

FOTO: PATRIK OLSSON

6 Stängd visering har gett resultat

Sedan Västtrafik infört påstigning fram på fler busslinjer i

14 Branschen behöver fler förare

Konsekvenserna blir stora när förarbristen ökar. Vilka lösningar krävs för att vända den negativa trenden?

19 Hon jobbar för en trygg spelvärld

Linda Barna, marknadskoordinator på Vy, har tävlat i e-sport och stöttar nu tjejer och icke-binära som gejmär.

20 Tioårsjubileum för Alependeln

Följ med på en resa längs Alependeln – forbindelsen mellan Älvängen och Göteborg som har underlättat livet för många.

5 Ögonblicket Service på Valborgsmässogatan

8 Vd-intervjun Lars Backström blickar framåt

18 Utblick Spårvagn utan spår i Kina

24 Vinterkruss Avkoppling med vinstchans



14

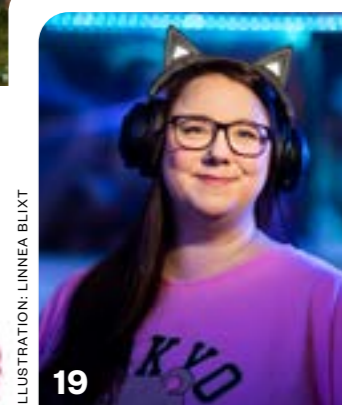


ILLUSTRATION: LINNEA BLIXT

19

FOTO: ANNA SIGVARDSSON HÖGBORG



6

FOTO: EDDIE LÖTHMAN



Kungälv's tåttort är en av de tre områden som kommer att börja tillhöra både zon A och B.

134 hållplatser får dubbel zontillhörighet nästa år

Under 2023 inför Västtrafik tre nya omlottzoner med dubbel zontillhörighet. Det har kollektivtrafikenämnden i Västra Götalandsregionen beslutat.

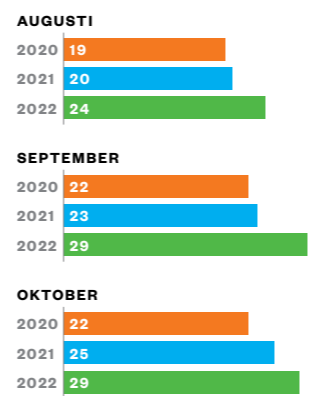
EFTERSOM ZONGRÄNSERNA TIDIGARE skapat en upplevelse av för stora prissteg i Kungälv's tåttort, Mölnlycke tåttort och Ale södra (Bohus och Surte)

kommer dessa tre områden framöver att tillhöra både zon A och zon B. Det beslutades i kollektivtrafikenämnden i Västra Götalandsregionen i oktober. Totalt får nu 134 hållplatser dubbel zontillhörighet.

De utökade zonerna ska införas under nästa år, och Västtrafik påbörjar nu arbetet med att anpassa trafiken efter ett potentiellt ökat resande och förbereda tekniska system. ☺

RESESTATISTIK

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



Bättre trafik med ny teknik

HUR KAN ARTIFICIELL intelligens (AI) och kollektivtrafik kombineras? Det ska ett nytt projekt som Västtrafik deltar i undersöka. Förhoppningen är att AI kan hjälpa till att göra kollektivtrafiken bättre, men också med att ta fram nya mobilitets-tjänster.

– Det finns många olika användningsområden. AI kan till exempel användas för att optimera och anpassa trafiken och göra den mer efterfrågestyrd. Eller för att styra biljettkontrollen i realtid baserat på viseringsdata. Ett annat exempel är att förutspå störningar och då kan vi informera våra resenärer i god tid. Men det viktigaste för oss nu är att utforska och lära oss att använda tekniken där den skapar ett värde för vår verksamhet, säger Maximiliano Lubian, chef för it-arkitektur på Västtrafik. ☺

SIFFRAN

36

Så många kronor kostar det för vuxen efter prishöjningen den 8 januari att resa inom kollektivtrafiken med en enkelbiljett inom en zon (A, B eller C).



FOTO: THOMAS HARRYSSON

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

ATTILA UNGVARI
AFFÄRSCHEF BUSS, VÄSTTRAFIK



FOTO: ANNA SIGVARDSSON HÖGBORG

3 november, 10:17

Valborgsmässogatan, Göteborg

ELIONOR SIDIBEH är reparatör på Hållplatsservice och i full gång med att sätta upp en ny plasticskiva för tidtabellen på busshållplats Valborgsmässogatan. Resenärer har hört av sig om att den tidigare skivan blivit skadad och att de därför inte har kunnat läsa bussavgångarna. ☺



På 60-bussen, som var en av de sista busslinjerna där stängd visering infördes, har resenärerna fått stiga på fram sedan i september.

Positiv effekt av påstigning fram

Nu har påstigning fram införts även på busslinjerna i de sista planerade områdena i Göteborg. För Västtrafik har den stängda viseringen visat sig ha stor effekt – fler resenärer visar sina biljetter och intäkterna ökar.

SEDAN TIDIGARE HAR Västtrafik infört påstigning fram och avstigning där bak på ett flertal busslinjer i Göte-

borg, precis som på bussarna i resten av Västra Götaland. Under hösten har stängd visering införts på fler linjer i

centrala och nordöstra Göteborg, vilket innebär att det nu är påstigning fram som gäller för resenärerna på de flesta busslinjer i Göteborgstrafiken*. – Det gör det tydligare både för förarna och resenärerna, säger Sofia Wängsell, affärsutvecklare på Västtrafik.



FOTO: EDDIE LÖTHMAN



Lisa Walldal, affärsutvecklare på Västtrafik, är den som har ansvarat för samarbetet med Nobina som kör trafiken bland annat på linje 60 och i nordöstra Göteborg.

– Vi startade upp redan i februari med workshops för förarnas närmsta chefer. Sedan har Nobina haft utbildningar för förarna där Västtrafik haft representanter på plats för att kunna svara på frågor. Förarna spelar ju en otroligt viktig roll i det här arbetet och de måste kunna känna sig trygga med vad de ska och inte ska göra, säger hon.

FÖR FÖRARNA HAR stängd visering inneburit ett nytt arbetssätt och nya rutiner. Under året har kundvärdar funnits på hållplatserna för att informera resenärerna och på så sätt underlätta för förarna.

– En utmaning nu är att få resenärerna att fortsätta bakåt i bussen och förstå att de ska gå av bak. Att få till de här flödena och underlätta för den kundnära personalen är något vi kommer att fortsätta jobba med, säger Sofia Wängsell.

Många förare har uttryckt oro för att det blir svårare att hålla tiderna när alla ska gå på fram, särskilt på turer med många resenärer. På Västtrafik arbetar man aktivt med att följa punktligheten och se om den påverkas av viseringen.

– Genom att analysera de data vi har kan vi se om det är några insatser som behövs eller om något behöver föränd-

DET HÄR ÄR en beteendeförändring som tar tid. Men på Västtrafik ser man en förbättring från månad till månad.

– Fler och fler av våra resenärer förstår vad som gäller, går på fram och visar sin biljett. Att faktiskt möta en person vid påstigning har stor betydelse, säger Sofia Wängsell.

” En utmaning nu är att få resenärerna att fortsätta bakåt i bussen och förstå att de ska gå av bak.”

SOFIA WÄNGSELL, AFFÄRSUTVEKLARE, VÄSTTRAFIK



Sofia Wängsell.



Lisa Walldal.



Karin Wadmark.

ras. Det är så klart otroligt viktigt att förarna får sin rast, säger Lisa Walldal.

Påstigning fram har haft en positiv effekt på Västtrafiks intäkter, även om det är för tidigt att säga exakt hur stor.

– Vi ser att intäkterna ökar mer än resandet. Det beror på flera saker, men påstigning fram har stor betydelse för den intäktsökning vi kan se efter pandemin, säger Karin Wadmark, försäljningschef på Västtrafik.

I OCH MED att fler busslinjer sedan oktober i år har stängd visering, kommer intäkterna troligtvis att öka ytterligare.

– Vi har sett en successiv ökning av intäkterna under året och så tror vi att det kommer bli nu också. Att se att andra resenärer betalar för sig har en positiv effekt i sig. För oss på Västtrafik är biljettintäkterna helt avgörande för att vi ska kunna fortsätta utveckla kollektivtrafiken, säger Karin Wadmark.

LINDA SWANBERG

* De nya direktiven gäller på de flesta busslinjer i Göteborg, med undantag för linje 16, 17, 18, 19, 25, 50, 52 och 58 samt alla spårvagnslinjer.

Nio Västtrafikbutiker stängs inom två år

VÄSTTRAFIK STÄNGER NIO av sina tio butiker under 2023 och 2024. Butiken på Nils Ericsonterminalen i Göteborg kommer att finnas kvar. Anledningen till stängningarna är att allt fler resenärer köper biljett digitalt och har kontakt med Västtrafik online eller via telefon. Sedan 2019 har besöken i butik minskat med 35–40 procent och bara 1 procent av biljettköpen görs i butik. Genom att stänga butikerna görs en besparing på 25–30 miljoner kronor per år. Butikerna i Gamlestan och på Korsvägen stängs i mars 2023 och Skövde och Uddevalla i september 2023. Angered, Frölunda, Drottningtorget, Trollhättan och Borås stängs våren 2024.



FOTO: EDDIE LÖTHMAN

Västtrafiks butik i Gamlestan stängs i mars 2023 samtidigt som butiken på Korsvägen.



ÅTERBLICK

FOTO: STYRSÖBOLAGET

Sommarturer med ångbåtar

ÅNGBÅTARNA STYRSÖ II, Vira och Styrso vid Styrso Bratten år 1929. De var tystgående, relativt bekväma och gjorde 10–12 knops fart. Men eftersom ångbåtarna var dyra i drift användes de främst i den lönsamma sommartrafiken. När det var isvintrar fick Styrso II, som var en kraftig isgående ångare, svara för trafiken.



FOTO: PATRIK OLSSON

Västtrafiks väg framåt 2023

Ännu fler ska resa hållbart, det ska finnas ytterligare möjligheter att kunna resa hållbart på och fler resenärer ska betala för sin resa. Dessa tre områden kommer Västtrafik att fokusera på under nästa år. Västtrafiks vd Lars Backström förklarar hur målen ska nås.

TEXT MALIN DITTMER FOTO PATRIK OLSSON

Nu är det snart ett nytt år, vad ska Västtrafik jobba med under 2023?

– Vi fortsätter att jobba mot våra högt uppställda mål och vår vision att hållbart resande ska vara norm. Där är vi inte i dag och för att nå dit behöver vi jobba på två fronter. Både med delar som vi kan påverka själva, som att erbjuda en attraktiv kollektivtrafik, och genom att försöka påverka dem som styr över utrymmet i staden.

– En av de viktigaste frågorna för att få människor att åka mer kollektivt är tiden, att det måste gå fortare än att åka bil. Då är framkomligheten en nyckelfaktor.

Kommer ni att fokusera på några särskilda delar?

– Ja, vi har valt ut tre områden som vi tyck-

Västtrafiks vd Lars Backström blickar framåt på nästa år och berättar om de tre områden som kommer att vara i fokus.

er är extra viktiga. Ett av dem är att öka det hållbara resandets marknadsandel – fler ska resa hållbart än ohållbart. För att nå dit måste vi självklart fortsätta utvecklas och satsa på vår trafik. Vi ska fortsätta erbjuda en trygg och pålitlig kollektivtrafik med goda kundmöten – vår basleverans helt enkelt! Men när man tittar på marknadsandelen i dag och där vi vill vara om några år, handlar det om en ökning som vi nog aldrig har gjort tidigare. Vi behöver vara ödmjuka inför den uppgiften, och detta är inget som vi klarar av själva. Samarbetet med våra partnerbolag har därför aldrig varit viktigare än nu.

Det pratas mycket om cykel och gång, varför?

– Vårt uppdrag handlar numera inte bara om att öka det kollektiva resandet, utan om

”Kort sagt handlar det om att vi behöver ta ett större grepp och se till att vi kan erbjuda fler typer av hållbara resor än vad vår kollektivtrafik kan göra i dag.”

LARS BACKSTRÖM, VD PÅ VÄSTTRAFIK

att öka hela det hållbara resandet. Då ingår även gång och cykel, både som ett alternativ till kollektivtrafiken och i kombination med att åka kollektivt. Kan vi få fler som går och cyklar korta sträckor kan vi ge plats åt andra som måste åka kollektivt, utan att vi behöver köra mer trafik. Det är ett sätt att använda våra resurser så smart som möjligt.

Ett annat fokusområde kallas ”Hela samhällets mobilitetsaktör”, vad betyder det?

– Kort sagt handlar det om att vi behöver ta ett större grepp och se till att vi kan erbjuda fler typer av hållbara resor än vad vår kollektivtrafik kan göra i dag. Men kollektivtrafiken kommer fortsatt vara vår ryggrad och det vi är bäst på. Vilka tjänster det kan vara vet vi inte riktigt i dag. Här är det viktigt att vi blir mer innovativa, hittar nya sätt och vågar testa, även ihop med andra aktörer. Det är inte alltid så att Västtrafik behöver stå för alla tjänster. Redan nu säljer andra våra biljetter i sina system. Det viktiga är att vi är där kunden är!

Vilket är det tredje viktiga området?

– Det är något som vi haft med oss sedan tidigare – ekonomisk hållbarhet. För att vi ska kunna fortsätta satsa på kollektivtrafiken behöver vi se till att alla betalar för sin resa. Att resenärer ska gå på fram och visa sin biljett är en jätteviktig del i det.

Varför är det så viktigt?

– Tillåter man resenärerna att gå på och av i vilken dörr man vill är det alltid förenat med högre fuskåkning. Detta såg vi hända tidigare i Göteborg och man kan se samma tendens i resten av världen. Därför är det viktigt att vi gör den här förändringen. Det kommer både att vara utmanande och ta tid. Vi försöker ju bryta en norm – att folk ska gå från ett bete-

nde till ett annat. Men vi måste vara uthålliga och fortsätta stötta våra partnerbolag och förarna så att de känner sig trygga.

På vilket sätt gör ni det?

– Hög närvaro är viktigt. Allt från att vara ute mycket på plats och ha utrop i bussarna till att jobba parallellt med biljettkontrollen och ha utbildningar. Vi har hela tiden uppföljningar och lyssnar på både förare och resenärer för att se om det är något vi ska skruva på. Varje timma och krona som vi lägger in i detta ger oerhört mycket tillbaka, därför är det så viktigt att vi inte släpper taget.

Hur går det med resandet i stort och återhämtningen efter pandemin?

– Jämför man med övriga landet har vi haft en jättebra återhämtning. Resandemässigt är vi inte riktigt uppe på samma nivå som före pandemin. Vi ligger på ungefär 85–87 procent jämfört med 2019 års nivåer. Men det kan säkert ha naturliga förklaringar, då vi inte jobbar och reser på samma sätt som tidigare. Det som är väldigt glädjande är att intäkterna har ökat väsentligt. Det är bland annat en konsekvens av påstigning fram och att fler reser med enkelbiljetter. Vi gör verkligen ett bra jobb tillsammans här i Västra Götaland och jag tycker att vi står mycket starkare och modigare nu än för ett antal år sedan. ☺

Tre saker jag ser fram emot nästa år:

- Jobba på Västtrafik och se oss tillsammans ta steg mot vår vision.
- Skidåkning.
- Våren.



Västrafik tar nu ett samlat grepp för att skapa trygga och säkra platser för alla på ett ännu mer långsiktigt och socialt hållbart sätt.

Stöd att slussa utsatta vidare

Många personer som saknar tak över huvudet söker tillfälliga sovplatser på bussar, spårvagnar och resecentrum. Nu ska Västrafik utveckla sitt trygghetsskapande arbete och stärka samverkan med andra aktörer.

– **DET ÄR SVÅRA** tider för många och vi tror att ännu fler kommer att söka sig till kollektivtrafiken och våra lokaler framöver. För oss är det viktigt att skapa trygga och säkra platser för våra resenärer och vår personal, men också att kunna hänvisa vidare de personer som befinner sig hos oss av andra anledningar än att resa, säger Malin Fridén, trygghetsamordnare på Västrafik.

Västrafik har som mål att skapa en säker och trygg kollektivtrafik i regionen. En del i det arbetet är satsningen på trygghetsvårdar. I många kommuner har man också ett nära samarbete med socialtjänst och andra uppsökande verksamheter.

– Den här problematiken finns överallt, men hanteras lite olika från fall till fall. Vi vill ta ett mer samlat grepp. Målet är att vi, i den mån vi kan, ska hänvisa personer vidare och inte bara avvisa för

stunden, säger Malin Fridén.

Västrafik har nu påbörjat ett större strategiskt arbete där man bland annat tittar på hur man kan jobba med trygghets- och säkerhetsskapande insatser på ett ännu mer långsiktigt och socialt hållbart sätt.

– Vi ser över hur vi som samhällsaktör på bästa sätt kan bidra till kommunernas trygghetsskapande och brottsförebyggande arbete. En annan viktig del är att tillsammans med våra partnerföretag samverka med organisationer som stöttar utsatta grupper.

ETT KONKRET EXEMPEL är det samarbete som Göteborgs Spårvägar har startat tillsammans med Göteborgs stadsmission och som ger förarna stöd i mötet med hemlösa.

– Alla göteborgare har inte en säng att sova i och det blir väldigt tydligt för våra förare. Det kan i vissa fall handla

om barnfamiljer som söker en plats att sova på eller frusna personer som hoppar på första vagnen efter en natt utomhus, säger Elisabet Hasselmark, marknadsutvecklare och projektansvarig på Göteborgs Spårvägar.

Tillsammans med Stadsmissionen har Göteborgs Spårvägar tagit fram en film som som tar upp hur förarna under sina arbetspass kan slussa hemlösa vidare. Filmen har visats på arbetsplatsträffar under hösten. Förarna har också fått visitkort med kontaktuppgifter till S:t Johanneskyrkan i Göteborg och socialjouren som de kan ge till utsatta personer som de möter i sitt jobb.

– För en förare är det väldigt tufft att avvisa en person från spårvagnen när det är natt och minusgrader ute. Då kan det kännas bra att kunna slussa vidare och samtidigt veta att de här personerna får hjälp till en mer hållbar framtida situation. Stadsmissionen gör ett väldigt viktigt jobb och vi är stolta över att kunna bidra, säger Elisabet Hasselmark. ☺



Malin Fridén.



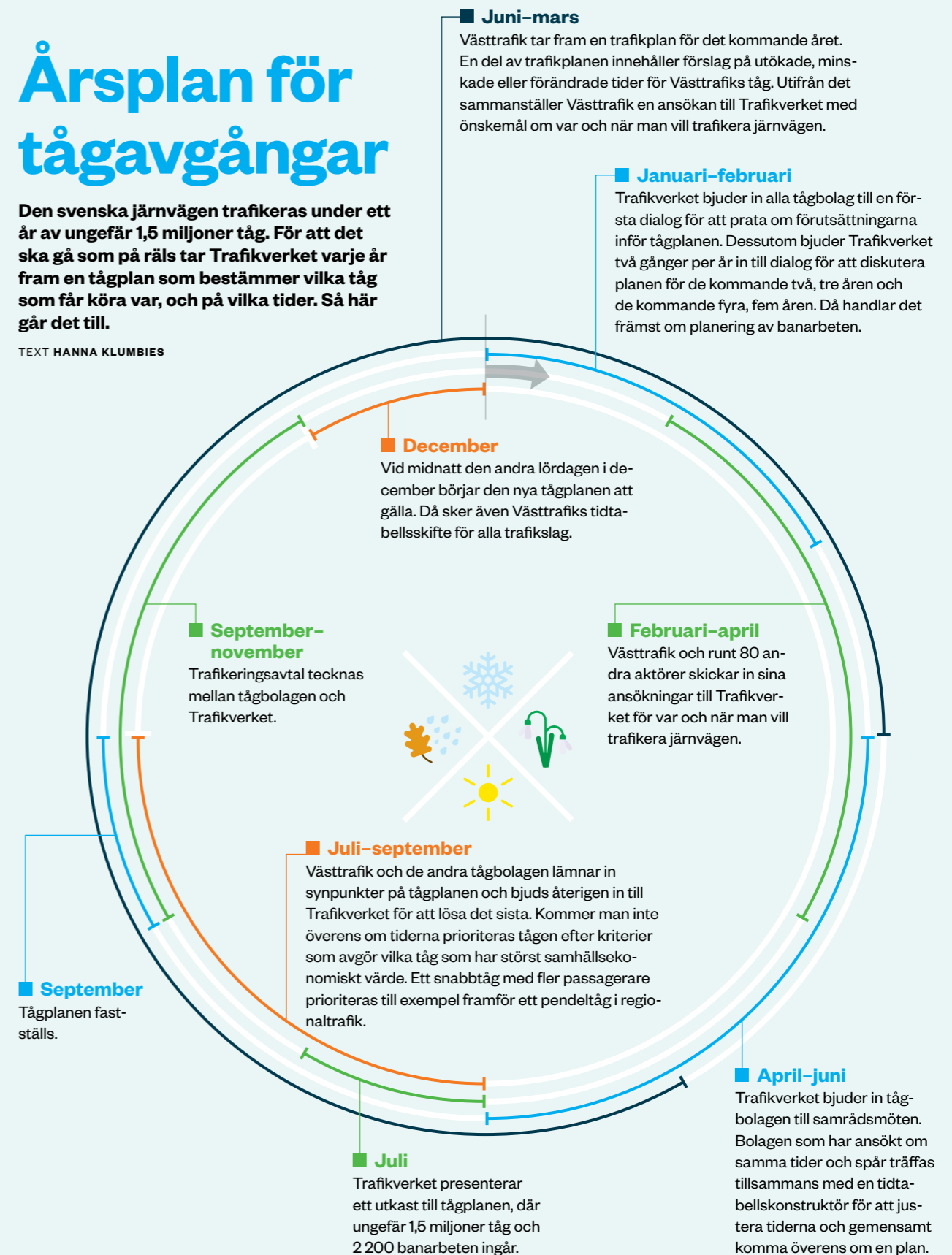
Elisabet Hasselmark.

LINDA SWANBERG

Årsplan för tågavgångar

Den svenska järnvägen trafikeras under ett år av ungefär 1,5 miljoner tåg. För att det ska gå som på räls tar Trafikverket varje år fram en tågplan som bestämmer vilka tåg som får köra var, och på vilka tider. Så här går det till.

TEXT HANNA KLUMBIES



När Andreja Dlugos satte sig bakom ratten på en buss för första gången visste hon direkt att hon hade hamnat rätt. Nu instruerar hon nyanställda bussförare och försöker få fler att söka sig till yrket.

TEXT HANNA KLUMBIES FOTO PATRIK OLSSON

”Jag visste inte att det skulle vara så roligt”

SEDAN APRIL 2021 jobbar Andreja som förare på Nobina i Vänersborg. Hon bestämde sig för att bli bussförare efter att hon varit med på en bussförarträff som anordnades av Arbetsförmedlingen.

– Då visste jag inte att det skulle vara så roligt. Men när jag satte mig i bussen första gången kände jag direkt att jag hade valt rätt utbildning. Det är ett självständigt jobb samtidigt som man får all hjälp man behöver från kollegor, trafikledning och chefer, säger Andreja.

Hon har också blivit utbildare för Nobinas introduktion för nya förare. En tre veckor lång utbildning med föreläsningar och praktiska genomgångar. Förarna får lära sig allt de behöver kunna för att köra buss.

– Till exempel hur biljettmaskinen och de olika bussarna fungerar. Målet är att de ska vara så säkra på sitt jobb att resenärerna inte märker att de är nya.

IDAG ÄR det brist på förare och Nobina arbetar ihop med Komvux i Uddevalla för att försöka locka fler personer till yrket.

– När jag presenterar Nobina och vår yrkesroll berättar jag om alla bra sidor av jobbet. Många tror att de inte ska klara av att köra ett så stort fordon, men när de sätter sig bakom ratten tänker de oftast om, säger Andreja.

Hon tänker också på att visa sin körglädje utåt, så att resenärerna ska

ANDREJA DLUGOS

Ålder: 38 år.
Bor: Frändefors.
Familj: Man och två barn.
Arbete: Bussförare på Nobina.
Egenskaper för att vara en bra bussförare: Lugn, ha stort tålamod och vara bra på att bemöta människor.
Så beskriver jag mig själv: Nyfiken, gillar att prova nya saker och att jobba med människor.



Andreja Dlugos rullar in med buss 22 på Resecentrum i Trollhättan för att byta av med en kollega.

bli nyfikna på yrket. Hon hade gärna bjudit in alla intresserade att åka med henne i några timmar för att visa hur allt fungerar och vad en bussförare gör.

– Det kan vara svårt att avgöra om det är något man vill jobba med om man inte har en inblick och kan bilda sig en uppfattning om vad det innebär. Men det viktigaste för att locka fler tror jag är högre löner och bättre scheman.

TROTS ATT DET ibland kan vara utmanande att arbeta på så olika tider av dygnet, tycker Andreja att hon har världens bästa jobb. Hon får uppleva många olika platser och tycker om att träffa resenärerna. Ett särskilt fint minne har hon från i somras.

– Det finns en kille som reser med samma linje ihop med sin tjej nästan varje dag. När jag berättade att jag skulle på semester i tre veckor kom han och kramade mig. Han sa att han ville att jag skulle komma tillbaka så fort som möjligt eftersom han gillar att åka med mig. Det gjorde mig väldigt glad.

Andreja känner sig också stolt över sitt jobb och tycker att det är meningsfullt. Hon brukar tänka att hon, precis som sjuksköterskor, har ansvar för människors liv.

– Det är underbart att hundratals människor varje dag stiger på bussen och litar på mig. Det är härligt att se att resenärerna sitter bekvämt och avslappnat när jag kör, säger hon. ☺



”Det är ett självständigt jobb samtidigt som man får all hjälp man behöver från kollegor, trafikledning och chefer”, säger Andreja Dlugos om bussföraryrket.

Jakten på fler förare

Förarbristen är stor och akut. Äldre förare går i pension, utan att yngre tar deras plats. Samtidigt lämnar buss- och lokförare som upplever att det är svårt att få ihop jobbet med livspusslet. Vad behövs för att vända den negativa trenden?

TEXT ALICE LINDÉN ILLUSTRATION LINNEA BLIXT FOTO EDDIE LÖTHMAN

4 100 - SÅ MÅNGA bussförare uppskattar Transportföretagen att landets bussföretag behöver anställa under åren 2021-2023. Siffran kommer från branschorganisationens senaste kartläggning. I Västra Götalandsregionen handlar det om cirka 600 personer. Lyckas inte branschen rekrytera tillräckligt många förare kan det få allvarliga konsekvenser för kollektivtrafiken, som inställda turer och ökad arbetsbörda för personal som måste jobba över för att täcka upp.

- Det finns flera bidragande faktorer. Två exempel är åldersfördelningen bland förare, där vi står inför ett stort antal pensionsavgångar framåt, och införandet av ett särskilt yrkeskompetensbevis som minskade tillgången till extraförare vid storhelger. Att en del förare lämnade branschen under pandemin bidrar också till förarbristen,

säger Caj Luoma, chef för kompetensförsörjning på Transportföretagen.

Johan Utter, trafikplanerare på bussföretaget Uddevalla Omnibus, ger en lägesrapport från sin arbetsplats.

- Vi har inte drabbats så hårt av förarbristen att vi har tvingats ställa in turer. Men skulle flera förare bli sjuka samtidigt får vi problem. Det finns inga marginaler, säger han.

FÖR ATT YRKESKÅREN ska kunna växa behöver fler utbildas. Arbetsmarknadsutbildningar i Arbetsförmedlingens regi samt vuxenutbildningar är i dag de vanligaste utbildningsvägarna.

- Arbetsmarknadsutbildningar läggs ner på grund av för få sökande, utan att man för en dialog med branschen. Det är djupt olyckligt. När det gäller vuxenutbildningarna ser vi att resurserna inte fördelas efter behovet.



Caj Luoma.



Johan Utter.

Här skulle jag vilja se en ökad förståelse bland beslutsfattare. Branschens problem kommer inte att kunna lösas genom att lägga ner eller minska ner på insatser, säger Caj Luoma.

För ett tag sedan kontaktades Johan Utter av Arbetsförmedlingen i Uddevalla, som brottades med för få sökande till bussförarutbildningen. Kunde Uddevalla Omnibus hålla i ett studiebesök för att visa upp föraryrket?

- Arbetsförmedlingen räknade med max tio besökare. Över 100 personer kom. Det blev superlyckat.



Det har varit hårt tryck på 100-bussen mellan Göteborg och Borås under hösten. På grund av bristen på förare har det inte varit möjligt att köra tillräckligt med nödvändig förstärkningstrafik på linjen.



Jag skulle vilja säga att det var på grund av oss, men det kanske främst handlade om att vi sänkte trösklarna. Det är lättare att gå på ett studiebesök än att söka en utbildning innan man vet hur det fungerar på en framtida arbetsplats, säger Johan Utter.

ÄN ÄR DET för tidigt att säga om det välbesökta studiebesöket kommer att leda till en fullteknad bussförarutbildning i Uddevalla, men Johan Utter är hoppfull.

Även inom tågbranschen används studiebesök som ett verktyg för att möta en påtaglig brist på förare. Nyligen bjöd SJ Götalandståg in studenterna på lokförarskolan i Göteborg för att träffa instruktörer och köra simulator.

– Det här är ett sätt för oss att visa upp vår arbetsplats, och få studenterna



Helena Isaksson.

att vilja komma tillbaka för praktik som kan leda till jobb. För att möta våra kompetensbehov måste vi jobba nära lokförarskolorna och göra det enkelt för studenter att göra sina praktikperioder hos oss, säger Helena Isaksson, affärschef och tillförordnad vd på SJ Götalandståg.

SJ Götalandståg behöver anställa 30–35 lokförare per år för att matcha trafikökningen i regionen. Samarbetet med skolor är en viktig pusselbit. Att

öka attraktiviteten på arbetsmarknaden är en annan.

– Vi erbjuder redan i dag en trevlig arbetsplats med schyssta villkor, men hela SJ jobbar nu för att få ordning på vår omdiskuterade schemaläggning. Målet är att få till bra scheman med bättre framförhållning, säger Helena Isaksson.

ÄVEN JOHAN UTTER menar att förbättrade arbetsvillkor är avgörande för att

”Hela SJ jobbar nu för att få ordning på vår omdiskuterade schemaläggning. Målet är att få till bra scheman med bättre framförhållning.”

HELENA ISAKSSON, AFFÄRSSCHEF OCH TILLFÖRORDNAD VD PÅ SJ GÖTALANDSTÅG

”Det är svårt att kombinera den kollektivavtalade ramtiden och delade turer med familjeliv. Det gör att vi har väldigt svårt att locka personer som har familj.”

JOHAN UTTER, TRAFIKPLANERARE PÅ UDDEVALLA OMNIBUS

komma till rätta med förarbristen.

– Det är svårt att kombinera den kollektivavtalade ramtiden och delade turer med familjeliv. Det gör att vi har väldigt svårt att locka personer som har familj, säger Johan Utter.

Ramtiden, den sammanlagda tiden för två arbetspass plus pauser under samma dygn, får i dag vara högst 13,5 timmar om bussföraren kör linjer som är över fem mil långa. Johan Utter skulle vilja se upphandlingar med krav på max 10 timmars ramtid.

– Då skulle alla företag som vill vinna behöva anpassa sina erbjudanden. Något behöver ändras för att locka fler förare till yrket. Då kan det här vara värt att testa, menar han.

Caj Luoma på Trafikföretagen vill se dialog kring nya lösningar mellan trafikföretag och beställare.

– Jag skulle även vilja utmana fler företag att jobba aktivt med jämställdhet. Jag är övertygad om att många skulle kunna locka fler kvinnor genom att anpassa sin kommunikation och sina jobbannonser. Vi behöver också mer effektiva språkåtgärder, för att få till en bättre matchning mellan arbetssökande som inte har svenska som modersmål och de lediga jobben, säger Caj Luoma och tillägger:

– Vi kan nog alla konstatera att vi inte kan lösa de stora utmaningarna som branschen står inför genom att fortsätta springa på samma vägar. ☺



För att yrkeskåren ska kunna växa behöver fler utbildas och arbetsvillkoren förbättras.

ENKÄT

Vad tror du kan locka fler till föraryrket?



Niclas Fransson
BUSSFÖRARE,
UDDEVALLA OMNIBUS,
UDDEVALLA

– Jag har kört ganska länge och tycker att jobbet är trevligt, men det jag hör från kollegor är att många tycker att arbetstiderna är tuffa. Jag tror att man skulle kunna göra mer för att få till bättre scheman.



Emma Margareta Karlsson
LOKFÖRARE, SJ
GÖTALANDSTÅG,
GÖTEBORG

– Man behöver utbildade fler förare. Betald utbildning känns attraktivt. Dessutom kan man försöka få förarna som redan finns att stanna kvar genom exempelvis anpassade arbetstider.



Ziring Salar
BUSSFÖRARE,
TRANSDEV,
MÖLNDAL

– Lönen måste bli bättre, med tanke på det ansvaret vi har. Sedan tycker jag att vi ofta har för långa pass. Det är krävande att köra 10–11 timmar, särskilt i stadstrafik. Du måste vara fullt fokuserad hela tiden och ha koll på trafiken.



Ingrid Anhang
BUSSFÖRARE,
KEOLIS, GÖTEBORG

– Bättre arbetstider och högre lön. I dag har bussförare inte så mycket privatliv på grund av ramtiden och delade tjänster. Vissa kollegor har tre pass och två raster under samma dygn. Det tycker jag är orimligt. Jag älskar mitt jobb, men förstår att unga människor inte orkar detta.



FOTO: NS09FZ

Med hjälp av sensorer följer spårvagnen målade streckade linjer. Att anlägga virtuella spår kostar hälften så mycket som faktiska spår.

Vagn på virtuella spår i Kina

EN SPÅRVAGN UTAN spår kan tänkas vara som en fågel utan vingar – men inte i Kina. Här finns sedan 2017 en slags spårlös eldriven spårvagn, Autonomous Rail Rapid Transit – ART. Spårvagnen kör på virtuella spår som utgörs av målade streckade linjer på gatan. Med hjälp av olika sensorer följer spårvagnen linjerna automatiskt.

En standardmodell består av tre vagnar, men det finns möjlighet att koppla på upp till fem. Det ryms un-

gefär 100 personer i varje vagn. Flera spårvagnar kan även följa varandra på nära avstånd utan att vara fysiskt sammankopplade.

I varje ände finns en förarhytt och förarens uppgift är att vara uppmärksam på avvikelser eller om något skulle gå fel – som att spårvagnen skulle lämna "spåret". Då går det att köra manuellt, men i övrigt kör spårvagnen på egen hand och ART transporterar 10 000-tals resenärer i Kina varje dag.

FAKTA

Antal vagnar: Tre eller fem.
Längd: 32 meter.
Antal resenärer: 300 (tre vagnar).
Hastighet: 70 km/h.
Sträcka: 40 km per laddning.
Livslängd: 25 år.
Källa: travetriangle.com

Den största fördelen med ART är att den är lätt att ta i drift. Det kostar ungefär hälften så mycket att anlägga de virtuella spåren som att lägga faktiska spår. ART är också utsläppsfri, tyst och relativt billig i drift. Dessutom har den en liten vändradie, på bara 15 meter, som gör att den passar extra bra i städer.

I dagsläget finns det fem olika ART-linjer i Kina och det planeras för linjer även i Malaysia, USA och Australien. ☺

HANNA KLUMBIES

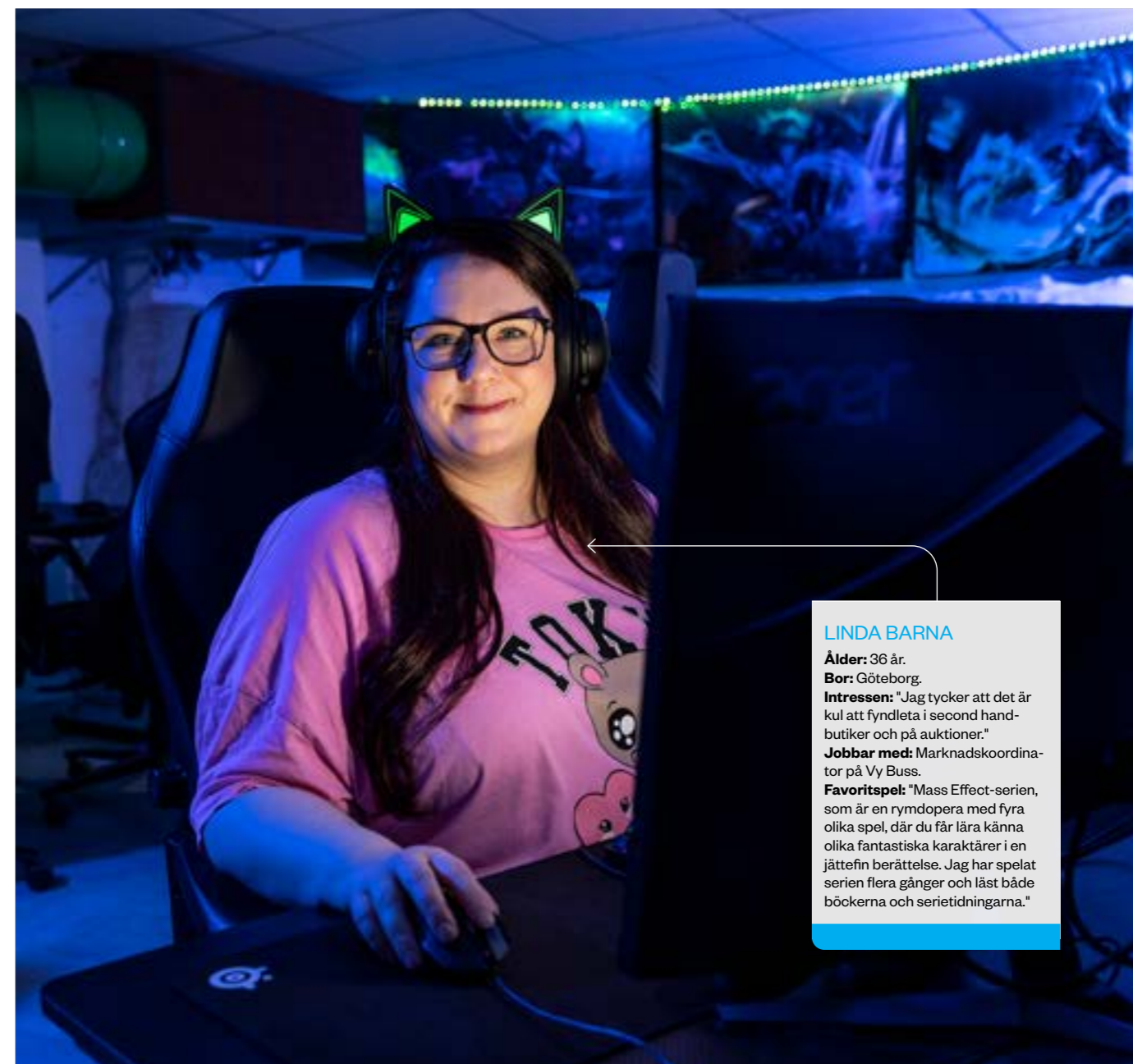


FOTO: ANNA SIGVARDSSON HÖGBORG

LINDA BARNA

Ålder: 36 år.

Bor: Göteborg.

Intressen: "Jag tycker att det är kul att fyndleta i second hand-butiker och på auktioner."

Jobbar med: Marknadskoordinator på Vy Buss.

Favoritspel: "Mass Effect-serien, som är en rymdopera med fyra olika spel, där du får lära känna olika fantastiska karaktärer i en jättefin berättelse. Jag har spelat serien flera gånger och läst både böckerna och serietidningarna."

"Gejmandet är ett nöje som passar mig"

JJag har gejmat så länge jag kan minnas. Det började med Nintendo 8-bitar när jag var liten, i tonåren gick jag över till PC-spel och sedan fastnade jag för e-sport. Jag spelade Counter-Strike via nätet och tävlade i lag under några år ihop med andra tjejer. Det var när e-sporten växte sig stor och vi spelade i olika turneringar. Jag tycker att det är väldigt, väldigt roligt att gejma. Jag kan spela ett datorrollspel i över 100 timmar, lära känna karaktä-

erna och sedan sörja när de dör i spelet. Gejmandet är ett nöje och en plattform som passar mig, en särskild community. Det är här jag har hittat många av mina vänner och det var här jag träffade min man för 18 år sedan. Nu för tiden tävlar jag inte i e-sport längre, utan gejmar för att det är kul. Det kan vara League of Legends med kompisar eller Nintendo Switch med vår sjuårige son. Han har autism och det blir ett socialt samspel för oss att gejma tillsammans, vi kan mö-

tas där. I dag är jag också engagerad i en spelcommunity för tjejer som heter Female Legends. Genom till exempel opinionsbildning, föreläsningar, träffar och events jobbar vi för att tjejer och icke-binära ska känna sig trygga i spelvärden och fortsätta tycka att det är kul. Det kan vara ensamt och en tuff jargong där ute. Hos Female Legends kan de få kontakt med likasinnade och hitta stöd i varandra. ☺

SUSANNE MAGNUSSON TRANBERG

Den 9 december 2012 invigdes Alependeln tillsammans med stationerna, som samtliga är klädda med tunna grå granitplattor.



Tioårsjubileum för uppskattad pendel

Alependeln firar tio år! Under ett helt decennium har pendeltågen rullat mellan Älvängens station i Ale kommun och Göteborgs central. Resenärer, bussförare och tågvärdar är eniga – förbindelsen underlättar livet för många.

TEXT ALICE LINDÉN FOTO PATRIK OLSSON



Lisbeth Gustafsson har varit bussförare i Ale kommun i 20 år och kör elbusslinje 411 runt 20 gånger i veckan.

11.15 Lisbeth Gustafsson styr vant in elbussen till bussterminalen på Älvängens resecentrum och parkerar vid läge F. "Kan jag åka med dig nu Bettan?" ropar en resenär som kommer gåendes från resecentrum. Kvinnan får till svar att nästa tur med linje 411 går om 13 minuter, men att hon är välkommen att kliva ombord.

– När man kör turer på landet får man en relation till sina resenärer. Här säger alla hej när de kliver på. Innan pendeln fanns körde vi expressbussar till Lilla Varholmen som gick genom Göteborg, det var inte alls samma sak. Jag har kollegor som tidigare körde inne i

Göteborg som uttrycker att det är mycket trevligare att köra buss i Ale, säger Lisbeth Gustafsson.

Hon har varit bussförare i Ale kommun i 20 år. Linje 411 kör hon säkert 20 gånger i veckan. Resenärerna är främst personer som ska åka med Alependeln, eller som precis har hoppat av den och behöver ta bussen för att komma hem.

– Vår uppgift är alltså att mata på med resenärer till pendeltågen och ta hand om tågresenärerna som ska åka vidare. Det här är en lugn bussfärd genom centrum, oftast är det en hastighetsgräns på 30. Det blir egentligen bara stressigt om man hamnar mitt i ett vägarbete.

12.02 Pensionären Christer Karlsson sitter ombord på Alependeln, som precis har passerat Nols station. Christer använder pendeltåget när han och frun ska till Göteborg. Paret bor i en by som heter Båstorp, som ligger 2,5 kilometer från närmaste bussförbindelse. I dag reser han ensam.

– Jag ska träffa några gamla arbetskamrater inne i stan. Vi är ett gäng som brukar umgås några gånger per år. I dag ska vi kaka på Hard Rock Café. Min fru skjutsade mig till Älvängens resecentrum, men när vi åker båda två brukar vi ställa bilen på pendelparkeringen och åka vidare med tåget. Det är mycket smidigare än att köra hela vägen och leta parkering inne i stan, säger Christer Karlsson.

Så här har resandet med Alependeln utvecklats från 2013 till 2019

2013	1 684 476
2014	1 860 881
2015	1 839 259
2016	1 563 223
2017	1 966 303
2018	2 050 536
2019	2 021 820



Christer Karlsson tycker att det är mycket smidigare att ta pendeln in till Göteborg än att köra bil och leta parkering.



ALE KOMMUN

Folkmängd: 32 200 (november 2022).

Yta: 332,1 km².

Kollektivtrafikslag: Pendeltåg med stationer i Älvängen, Nol, Nödinge, Bohus och Surte. Elva busslinjer inom kommunen varav 404 och 411 körs med elbussar.

Historia: Ale kommun grundades 1974, efter att riksdagen tagit beslut om att Sverige skulle etablera storkommuner. De tre kommunerna Nödinge, Starrkärr och Skepplanda som gränsade till varandra började samarbeta under namnet Surte kommunblock, innan de tillsammans bildade Ale kommun.

Att besöka: Ale vikingagård i Älvängen, Glasbruksmuseet i Surte, skidanläggningen Alebacken i Alafors och naturområdena kring Kvarnsjöarna och stora Kroksjön.

Källa: ale.se



Anna Solestrand använder gärna tiden på pendeltåget till att plugga och lyssna på en podd.



Alependeln har inneburit nästan halverad restid för kommuninvånarna jämfört med innan.

13.09

I höjd med Nödinge station träffar vi resenären Anna Solestrand som är på väg hem till Lilla Edet. Hon ställde bilen på pendelparkeringen i Älvängen i morse, när hon skulle åka in till Göteborg för att gå på dagens föreläsning.

– Jag läser en kurs i hälsopsykologi och har tre, fyra föreläsningar i veckan. Jag tycker att det är skönt att ställa bilen och åka vidare med kollektivtrafiken, för då vet jag vilken tid jag kommer att vara framme och kan plugga eller lyssna på en podd på vägen, säger Anna Solestrand.

Ibland är det lite svårt att hitta parkeringsplats vid Älvängens resecentrum, berättar hon. Då åker hon över till andra sidan motorvägen, där det ofta finns fler lediga platser.



Tågvärden Elin Hällegårdh. I bakgrunden skimtar den glasdesign som är typisk för Alependelns stationsbroar.

14.51

Elin Hällegårdh har jobbat som tågvärd på Västtågen i ett år nu. – Jag tycker att det märks tydligt att Alependeln betyder mycket för den här kommunen. Det är alltid mycket resenärer. Mest på morgonen och eftermiddagen såklart, men även mitt på dagen. Det bästa med mitt jobb är att jag får träffa så mycket människor. Jag känner att jag gör nytta när jag hjälper resenärerna att ta sig dit de ska, säger hon.

Elin Hällegårdh berättar att hon har be-

kanta som har flyttat till Ale kommun för att slippa storstadspulsen på fritiden. De goda pendlingsmöjligheterna till jobben i Göteborg var en avgörande faktor. Hon själv tittade på hus i Nödinge innan familjen till slut landade i Kungälv.

– Jag tror att Alependeln har öppnat fler dörrar än vad man kan tro, särskilt för mindre orter som Surte och Nol. Tidigare var det krångligt att ta sig till Göteborg från dessa orter, men nu är det supersmidigt.

Stationer som sticker ut med färg

Pendelstationerna i Ale kommun ritades av Frenning & Sjögren Arkitekter. Alla fem stationer i Ale har fått varsin färg. Älvängen station är gul, Nol är röd, Nödinge grön, Bohus blå och Surte svart. Färgerna återfinns på kakelplattorna i väntkurerna och trapphusen i stationsbyggnaderna.



Göran Sewring, samhällsplanerare för infrastrukturen i Ale kommun.

Hur har Alependeln påverkat kommunen?

– Pendeln har förändrat resandemönstret. Dels har den påverkat resandet över kommungränsen. I dag jobbar hälften av invånarna utanför Ale kommun, och cirka hälften av dessa använder pendeln. Dels har pendeln resulterat i ökad rörlighet inom kommunen, invånarna rör sig mer mellan de fem tätorterna i kommunen än tidigare.

Har pendeln resulterat i större inflyttning?

– Ja, många barnfamiljer från Göteborg har flyttat hit för de goda pendlingsmöjligheterna och de jämförelsevis låga bostadspriserna. För att möta detta har vi byggt ut den kommunala servicen. I princip all nybyggnad har planerats till stationsorterna.

Hur ser framtiden för Alependeln ut?

– Vår befolkning beräknas öka med 65 procent till 2050, vilket leder till ökad efterfrågan på kollektivtrafik. Planen är att stärka upp förbindelselinjerna mellan stationsorterna och de mindre orterna, så att man slipper ta bilen till pendeltåget. Vi behöver dock bygga ut pendelparkeringarna oavsett. När Västlänken är klar kommer pendeltåget att gå vidare till Kungsbacka, vilket öppnar upp arbetsmarknaden än mer. ☺



Vinterkryss



Det är återigen dags för ett vintrigt kryss. Fem vinnare får ett Superpresentkort på 200 kronor. Skicka in ditt svar senast 31 januari till stralkastaren@vasttrafik.se. Lösningen och vinnarna presenteras i nästa nummer. Lycka till!

Västtrafik hanterar personuppgifter enligt dataskyddsförordningen, mer information finns på vasttrafik.se/integritetspolicy.

												ABBA-MUSIK	VÅG-BRYTARE	TAR FORT SLUT		MUSICERA	MÖBEL UTANFÖR TÄTORTER
										DET KAN VARA HALT		HUNDAR PÅ BARNSPRÅK				ROY-DJUR SÖTA OCH SNALLA	
										DELAR TAL							
										DEL AV SVERIGE							
										HAR SINA KANALER			USAMÅTT TÄCKER VINTER-SJÖAR				DEL AV RYGG-RAD
UTAN SLUT						LITEN LÅDA TYNGD-LYFTARE											
KVINNA DAN-MARK KORT		PLOCKAS PÅ TAGGIG BUSKE	OLAGLIGHETER LÅTER SOM TUPP	FURU	GNAGARE SOM FÄLLER TRÄD	RIKTNING	TA EN PAUS		REDE HÅLLER RYTTARE								
					BRÅD-SPEL			TA SLUT APELSIN-FÄRG									
ÄR DET ATT GÅ PÅ TUNN IS		PAPPA				DÅLIGT	DE FÅR ANDRA ATT SKRÄTTA										
KOLJUD MISS-TAG	EN AV SJU DÖDS-SYNDER	SMUT-SIG STÖLD					KYRKO-SÅNG ANK-RINGS-PLATS SMILA		DANS-ANDE FÅGEL								
			SÖMN-UPP-LEVELSE	BUSS-STÖPP NÖD-SIGNAL					KRYDDA								
DEN VISAR ALLA LÄNDER			PLAGG DEL AV LÅGEN-HET		BROTTSLIGT STRAFF DJURLIK		GRÅS-FÄRGADE LOS ANGELES	ÄR TVÅ SKORETT TRE LIKA									
EUROPA-VALLUTA	SKILJA AGNARNA FRÅN VETET					ORD MELLAN ALTERNATIV			GÅR DEN SOM KOMMER UTFIFRÅN								
28 OKTOBER				AnBild-rutan Anette Nilsson	SMAK			TUR MED TÅG									

FOTO: THOMAS HARRYSSON