

Strålkastaren

EN TIDNING FRÅN VÄSTTRAFIK 2/2023

Fyll matlådan
rätt för nattjobb

Så påverkas
trafiken i sommar

Camilla Krona Nydal – tågvärd

Service på räls

TEMA:

Laddar för
båttrafik på el



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 8 000 ex. Trycks på miljömärkt papper.



Trycksak
3041 0091

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 nästan 500 anställda, men tillsammans med våra partnerföretag är vi 9 000 personer. Varje dag reser 376 000 personer med våra drygt 3 000 fordon. Fordonen – bussar, tåg, spårvagnar, bilar och båtar – kör 45 500 mil, vilket motsvarar 11,4 varv runt jorden.



”Ökad tillgänglighet är bra för alla”

Du deltog nyligen i en workshop om tillgänglighet i kollektivtrafiken. Berätta lite om den och vilka insikter du fick!

– Ja, det stämmer. Vi i Västtrafiks ledningsgrupp träffade samverkansforumet Aktiv involvering, med representanter från flera funktionsrättsorganisationer. Vi fick bland annat testa att gå med vit käpp och ta oss ombord på en buss sittandes i en rullstol. Jag fick framför allt uppleva känslan av att vara utelämnad till andra människors goda vilja och hjälp, och hur jag kände mig hopplöst hjälplös när jag till exempel skulle stiga på en buss. Jag fick många nyttiga insikter den dagen! Men som med så mycket annat är det nog viktigt att kontinuerligt känna på hur det är, för att behålla perspektiven.

Varför är det viktigt att Västtrafik tillsammans med partners jobbar med att få kollektivtrafiken mer tillgänglig för alla?

– I grunden är allt som görs för att öka tillgängligheten också bra för alla resenärer. När vi kör med låggolvsbussar blir det till exempel även lättare för resenärer med barnvagn att gå ombord. Likadant med hållplatsutrop – det underlättar och är bra för alla!

Det behövs fler förare och Västtrafik kommer därför att vara med och finansiera bussförarutbildningar. Kan du säga något om det?

– Det här initiativet är något vi gjort förut med mycket bra resultat. Nu har vi bestämt

oss för att göra det igen i år, och kanske även nästa år. Att få fler människor att få upp ögonen för yrket är inte enkelt. Här jobbar vi både lokalt, regionalt och nationellt med olika aktörer. Och inte minst med våra partners!

Vad skulle du välja om du fick möjlighet att sommarjobba i någon annan roll inom kollektivtrafiken?

– Tågvärd kanske. Eller biljettkontrollant! Det finns en tjusning i att träffa så många människor och så skulle jag lära mig om hur svårt ett sådant jobb är.

Även i år kommer Västtrafik ha en sommarbiljett, där du får tre zoner till priset av en. Vart åker du i sommar?

– Till Strömstad i början av semestern, men sedan kanske mer med Skånetrafiken. Generellt sett dock lite med kollektivtrafiken. Jag borde ta inspiration från en kollega som tog familjen till fjällen med kollektivtrafik. Trevlig sommar önskar jag och enormt stort tack till alla som håller kollektivtrafiken rullande!

LARS BACKSTRÖM
VD PÅ VÄSTTRAFIK



Glad sommar!

Vi i redaktionen vill passa på att önska alla Strålkastarens läsare en riktigt schön sommar. Trevlig läsning!

FOTO: LASSE EDWARTZ



11

8 Sommarens stora tågstopp

Under tio veckor i sommar stängs all tågtrafik mellan Göteborg och Mölndal av i båda riktningarna.

11 Båtarna som går mot strömmen

Som en del i att nå miljömålen satsar Västtrafik stort på att elektrifiera kollektivtrafiken. Nu är det fartygens tur.

21 Mikael rockar på fritiden

Möt mannen bakom masken – skyltmontören Mikael Backendal, som gillar att spela psykedelisk rock efter jobbet.

22 I matlådan för nattarbetare

Vad ska man äta när kroppen vill sova? Dietisten Kajsa Asp ger sina bästa mattips till dig som jobbar skift.

6 **Ögonblicket** Besök i skyltverkstaden

18 **Mitt jobb** Camilla Krona Nydal, tågvärd

20 **Utblick** Cyklar under vattnet

24 **Sommarkryssat** Avkoppling för lediga dagar



22

FOTO: A DOBE



21

FOTO: ANNA SIGVARDSSON HÖGBORG



8

FOTO: EDDIE LÖTHMAN

RESESTATISTIK

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

FEBRUARI



MARS



APRIL



DATUMET



Då kommer 134 hållplatser i Mölnlycke, Kungälv och södra Ale att få dubbla zontillhörigheter. Det innebär att Västtrafiks resenärer kommer att kunna resa där med biljett för antingen zon A eller B.

Hållplatser i Borås får åter tryckta tidtabeller

NU I JUNI kommer tryckta tidtabeller återigen att sättas upp på hållplatser i Borås stadstrafik. Orsaken är att många resenärer hört av sig och velat få tillbaka tidtabellerna.

Med start 2020 började Västtrafik ta bort tryckta tidtabeller från hållplatser i några kommuner. I Sjuhärad var Mark och Ulricehamn först ut och i slutet av 2022 togs de bort i övriga kommuner i Sjuhärad. Syftet var att värna om miljön genom att minska på tryckt material i kollektivtrafiken och spara på de resurser som krävs för att trycka och sätta upp tidtabellerna. ☺



FOTO: ANNA SIGVARDSSON HÖGBORG

Medarbetare som använder Källe för att sälja och visa biljetter har fått en ny mobilenhet.

Ny mobilenhet med flera fördelar

MEDARBETARE SOM ARBETAR nära resenärer och använder systemet Källe för att sälja och visa biljetter har fått en ny mobilenhet. Det gäller tågvärdar, biljettkontrollanter, däcksmän och terminalvärdar. Främsta orsaken till bytet är tekniskt slitage i kombination med att batterikapaciteten inte räckte till på den förra mobilenheten. Därför har de 530 nya mobilenheterna av modellen Zebra TC26 säkrats upp med nästan dubbla batterikapaciteten.

En stor fördel är att det till den nya enheten också gick att köpa till en skanner som läser av mobilbiljetter betydligt snabbare.

– Det har exempelvis lett till att våra tågvärdar använder enheten för att maskinellt validera Västtrafik To Go-biljetter i mycket större utsträckning än tidigare, och de har gett oss väldigt positiv feedback på det. Vi kan då även lättare följa upp data, vilket hjälper oss i arbetet med intäktssäkring och i utvecklingen av vårt sortiment, säger Annika Ericsson, som är produktägare på Västtrafik, och fortsätter:

– En bonusdetalj är dessutom att kortläsaren på den nya mobilenheten sitter längre upp än tidigare. Det gör att du nu inte behöver byta grepp när Västtrafikkorten ska läsas av. ☺



Sommarbiljetten är tillbaka

ÄVEN DENNA SOMMAR finns en särskild sommarbiljett. Sommarbiljetten släpps 15 juni och gäller i alla zoner (ABC) under 30 dagar, men resenären betalar endast för en zon. Biljetten säljs enbart i appen Västtrafik To Go mellan den 15 juni och 31 juli. Biljetten aktiveras direkt vid köp och gäller i 30 dagar från den dag biljetten köps. Sista giltighetsdag är den 29 augusti om resenären köper en biljett den 31 juli. Den kostar 815 kronor för vuxen och 610 kronor för ungdom (student). Det är samma pris som för en 30-dagars periodbiljett för en zon. Vuxna kan som vanligt ta med tre barn eller ungdomar under 20 år på resan utan extra kostnad, men biljetten går inte att låna ut.

Med sommarestyrningen vill Västtrafik uppmuntra både turister och resenärer som vill semestra hemma att resa hållbart med kollektivtrafiken och få en chans att upptäcka hela Västra Götaland och Kungälv i sommar till ett förmånligt pris. ☺



... Hanna Björk, hållbarhetschef på Västtrafik.

Berätta om ETI-rapporten som presenterades den 20 april!

– Västtrafik har med Trafikförvaltningen i Stockholm, Skånetrafiken, Luleå Lokaltrafik och ETI (Ethical Trading Initiative) Sverige, genomfört en studie om risk för brott mot mänskliga rättigheter i produktionsleden för elbussar och batterier i Kina.

Vad är ETI Sverige?

– Det är en medlemsorganisation med syfte att främja hållbara affärsmetoder i globala leverantörsled med särskilt fokus på mänskliga rättigheter.

Hur har studien genomförts?

– Dels har officiell dokumentation i Kina granskats för att hitta tecken på brott mot mänskliga rättigheter. Dels har vi undersökt diskriminering genom att titta på vad människor i Kina har postat om sina upplevelser i sociala medier.

Varför har studien gjorts?

– Marknaden för elbussar och batterier är mer global och ofta finns tillverkning i den här typen av riskområden. Vi vill inte ha fordon i vår trafik där det finns risk för att de är tillverkade under hemska förhållanden.

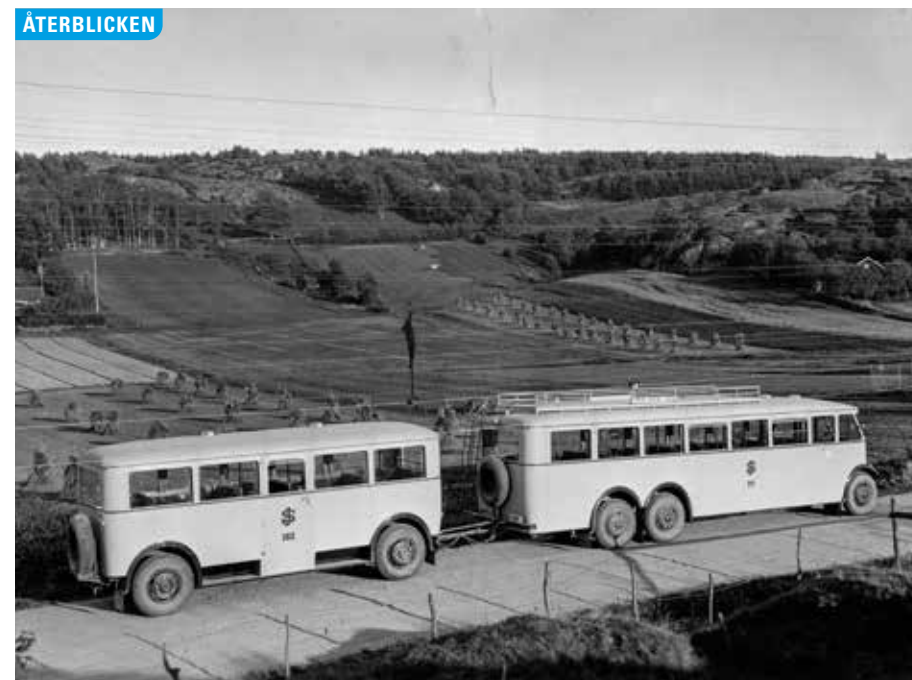
Vad visar rapporten?

– Det finns ett statligt fattigdomsbekämpningsprogram i Kina som syftar till att vidareutbilda och sätta minoritetsgrupper i arbete. I verkligheten har det dock visat sig vara vad vi skulle kalla för en modern form av slaveri och tvångsarbete. Det har även visat sig finnas diskriminering när det gäller arbetstider, löner och sättet man använder studenter och praktikanter på.

Vad är nästa steg?

– Att göra en gemensam riskkartläggning och titta på i vilka delar vi kan göra skillnad. ☺

ÅTERBLICKEN



BILDKÄLLA: JÄRNVÄGSMUSEET

Buss med extra många sittplatser

EN BUSS MED släp färdas över Orust mellan hållplatserna Stenungsund och Hälleviksstrand någon gång under 1930-talet. Den främre bussen har 36 sittplatser, och för att få plats med fler passagerare har ett busslöp kopplats på med 23 extra sittplatser. På den tiden var det SJ som körde bussarna på Orust.

18 april, 10.41

Hildedalsgatan 8 A, Göteborg

EN HÅLLPLATSSKYLT TILL Prytzgatan i Göteborg är klar och skyltmakare Petra Lundell, på GS Trafikant-service, påbörjar monteringen av text, piktogram och dekor på nästa skylt som ska till Hovås. 📍

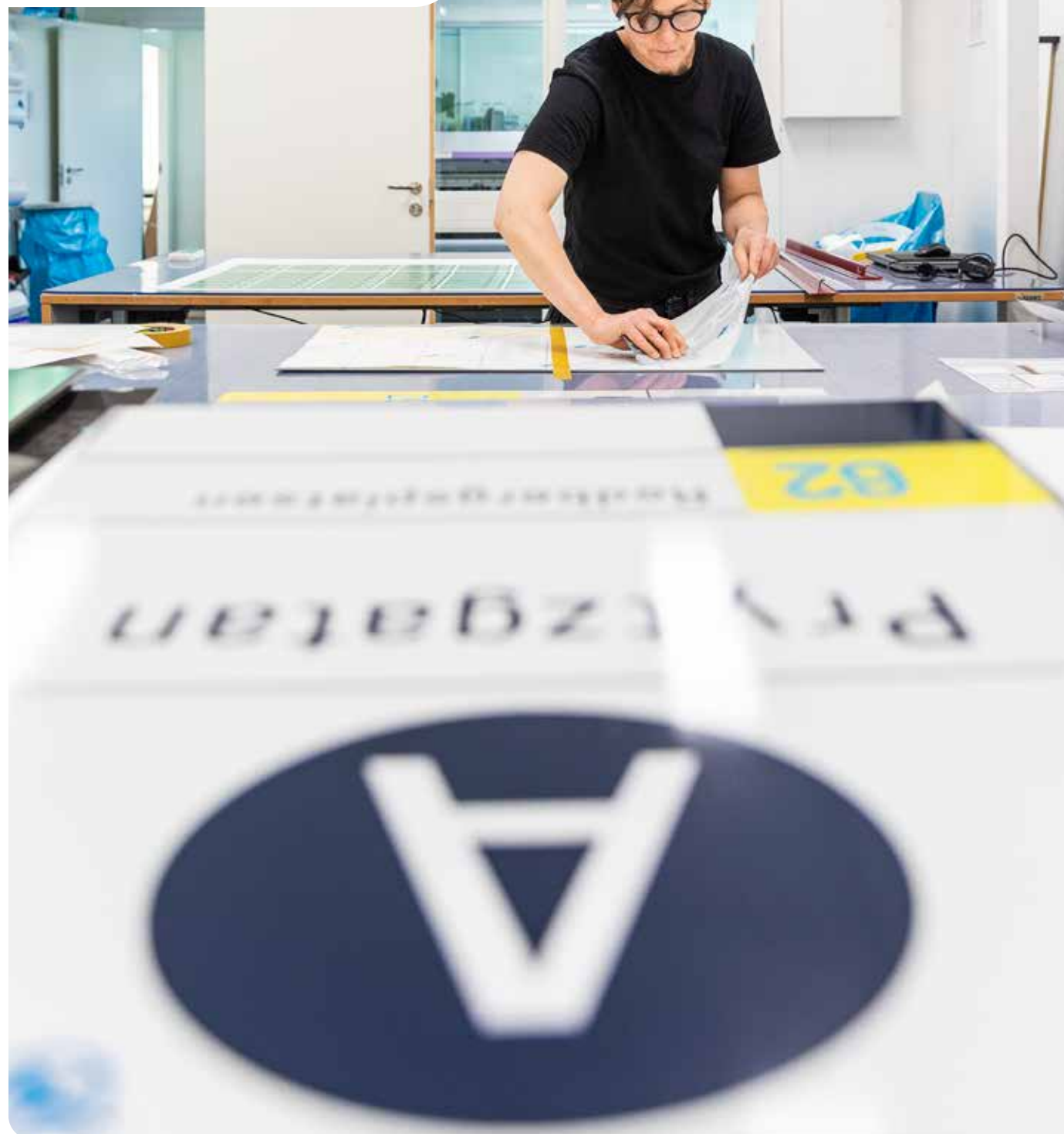


FOTO: ANNA SIGVARDSSON HÖGBORG

Vy Buss säkrar resan för rullstolsburna

För att förbättra resandet för rullstolsburna har Vy Buss i Dalsland utbildat alla sina förare i hur bussens ramp fungerar och hur man spänner fast en rullstol säkert.

VY BUSS KÖR all region- och express- trafik i Dalsland. När "Ronden" – en buss som gick mellan olika sjukhus – lades ned för två år sedan började fler rullstolsburna att resa med den ordinarie kollektivtrafiken.

– Våra förare var då inte så vana vid att köra rullstolsburna resenärer, och det ville vi ändra på – både för förarnas och resenärernas skull, säger Katarina Westergren, platschef på Vy Buss i Dalsland.

Under en arbetsplatsträff fick alla 130 förare träna på att säkra en rullstol med spännbanden på en buss och även själva prova på att sitta i rullstolen för att få förståelse för hur det känns. Tillsammans med Volvo Bussar och Västtrafik bestämdes även att det ombord på varje buss ska finnas ett skåp för spännbanden till rullstolen och fjärrkontrollen till rampen.

– **SKÅPEN SITTER** nu på samma plats i samtliga bussar, vilket gör det väldigt tydligt var den nödvändiga utrustningen finns. På våren varje år har vi också en obligatorisk uppföljningskurs för all personal, för att fräscha upp minnet kring de olika delarna.

Vy Buss har dessutom gjort en



FOTO: VY BUSS AB

Vy Buss i Dalsland har utbildat alla sina förare i hur bussens ramp fungerar och hur man spänner fast en rullstol säkert.



instruktionsfilm som visar hur fastsättningen av rullstolen går till. Den finns tillgänglig på förarnas läsplatta att titta på vid behov. För att säkerställa att ramperna fungerar som de ska görs också en funktionskontroll var 14:e dag.

– Dessa insatser har varit väldigt uppskattade av våra förare och de känner sig mer bekväma nu. Vi tycker att det är superviktigt att alla som reser med oss ska känna sig trygga, och vi ska kunna vara proffsiga hela vägen, säger Katarina Westergren.



Katarina Westergren.

HANNA KLUMBIES

Ny depå för elbussar i Skövde

I SKÖVDE BYGGS nu Timboholm bussdepå, som sätts i drift 2025 när nästa trafikavtal startar. Depåns tomt är 48 000 kvadratmeter och kommer att ha plats för 80 bussar – med möjlighet att byggas ut för ytterligare 20.

– Anläggningen är planerad för elbussar och byggs som ett steg i att elektrifiera stadstrafiken i Skövde. Under en övergångsperiod kommer där även att finnas bussar med andra drivmedel, säger Johan Tallhage, strateg för bussdepåer, Västtrafik.

Depån får solceller och ett batterilager för att kunna kapa effektoppar, vilket innebär ett jämnare uttag av elektricitet och ger på så sätt lägre energikostnader. Här kommer också att finnas grönområden och en 3 200 kvadratmeter stor depåbyggnad med ljusa, fräscha ytor.

– Västtrafiks och Västra Götalandsektionens inriktning är att ha rådighet över, det vill säga äga eller hyra, depåerna i våra större städer. Då kan vi bland annat säkerställa att vi skapar bra arbetsmiljöer för dem som jobbar i kollektivtrafiken, säger Lena Johansson, avdelningschef Fastighet, Västtrafik. 📍

Den nya depån som byggs i Skövde kommer att ha plats för 80 elbussar.



ILLUSTRATION: WHITE ARKITEKTER

FOTO: EDDIE LÖTHMAN



Under sommaren kommer all tågtrafik mellan Göteborg och Mölndal att stängas av i båda riktningarna.

Tågstopp ger längre restider

Mellan den 19 juni och den 20 augusti kommer all tågtrafik mellan Göteborg och Mölndal att stängas av i båda riktningarna. Västtrafik planerar en stor informationsinsats för att guida resenärerna rätt.

ANLEDNINGEN TILL SOMMARENS stora tågstopp är markförstärkningsarbeten i Almedal i samband med bygget av Västlänken. Arbetet kommer att pågå dygnet runt i cirka tio veckor och under den perioden kommer Mölndal att vara start- och slutstation för all södergående tågtrafik.

I april meddelade SJ att de under sommaren ställer in sin tågtrafik mel-

lan Göteborg och Skåne på grund av banarbetet. SJ:s tåg mellan Göteborg och Borås är också inställda. Öresundstågen kommer att sätta in ersättnings- trafik med bussar och för dem som reser med Västtågen blir det spårvagn mellan Mölndal och centrala Göteborg.

– Vi räknar med ett högt tryck, särskilt i början av perioden. Vi kommer därför att förstärka trafiken på de befintliga spårvagnslinjerna 2 och 4 på vardagar under de tider folk reser som mest, säger Karoline Höög, projektledare på Västtrafik.

FÖR ATT HJÄLPA resenärerna kommer Västtrafik att ha informatörer på plats både i Göteborg och Mölndal. Skyltar kommer att sättas upp på perrongerna,



Karoline Höög.

vid spårvagnshållplatserna och uppe på Mölndals bro.

– Vi kommer att ha en hög närvaro och se till att det är tydligt för resenärerna vad som gäller och hur de ska förflytta sig, säger Karoline Höög.

För den som söker sin resa i Västtrafik To Go kommer symbolen Grävs-kopan att dyka upp med länk till trafikinformation på Västtrafiks hemsida där det går att läsa mer om arbetet.

– För våra resenärer kommer tågstoppet att innebära en något längre restid. Det är viktigt att man tittar på avgångstiderna från stan, under den här tiden kan man ju behöva påbörja sin resa lite tidigare än man tänkt, säger Karoline Höög. ☺

LINDA SWANBERG

Trafikstörningar under sommaren

■ Ingen spårvagnstrafik genom Majorna

26 juni–18 juli ersätts spårvagnstrafiken genom Majorna med bussar. Anledningen är projekt på flera olika platser i stadsdelen. Ersättningsbuss 9 E kör Järntorget–Kungssten via Kaptensgatan och ersätter linje 3 och 9. Ersättningsbuss 11 E kör Järntorget–Kungssten via Ekedal och Mariaplan och ersätter linje 11. Spårvagnarna går under perioden till Godhemsgatan och Saltholmen via Marklandsgatan. Linje 3 går via Linnéplatsen till Marklandsgatan.

■ Spårarbete vid Sahlgrenska

19 juli–6 augusti påverkas spårvagnslinje 6, 7 och 8 av spårarbete vid Sahlgrenska. Ersättningsbussar kör Wavrinskys plats–Linnéplatsen och Wavrinskys plats–Marklandsgatan.

■ Spårarbete vid Svingeln

7–13 augusti planeras spårarbete vid Svingeln och inga spårvagnar kör till Redbergsplatsen. Det påverkar linjerna 1, 3, 6 och 8 och spårvagnstrafiken ersätts med buss. Linje 3 E kör Virginsgatan–Redbergsplatsen–Polhemsp platsen–Heden. Linje 6 E kör Gamlestads torg–Redbergsplatsen–Liseberg–Korsvägen–Heden. Spårvagnslinje X kör Angered–Kortedala.

■ Ingen tågtrafik mellan Stenungsund och Uddevalla

Fram till 31 mars 2024 är Bohusbanan delvis avstängd för tågtrafik. Tio tunnlar ska repareras och kontaktledningarna bytas ut. Buss ersätter tåget mellan Stenungsund och Uddevalla.

Nya körvägar och nya linjer

Från den 19 juni gäller sommartider i trafiken. Flera linjer i Göteborg och Mölndal får nya körvägar, bland annat på grund av att Brunnspar- ken behöver avlastas, då där är trångt och risken för störningar är stor. Det blir också många nya elbussar. Här är de största förändringarna i zon A.

■ **18:** Får ny körväg och går Bäckebo–Backa–Brunnspar- ken–Kallebäck.

■ **19:** Får ny körväg och går Backa–Lindholmen–Mark- landsgatan.

■ **21:** Ny linje som kör Eketrä- gatan–Lindholmen–Central- stationen–Bergsjön.

■ **25:** Får ny körväg och går Länsmansgården–Mölnalds resecentrum.

■ **43:** Ny linje som kör Sko- gome–Selma Lagerlöfs torg– Svingeln.

■ **50:** Linjen kortas och kör Frölunda–Brunnspar- ken.

■ **56:** Ny linje som kör Berg- sjön–Utby–Gamlestads torg.

■ **60:** Får ny körväg och går Redbergsplatsen–Brunns- par- ken –Johanneberg–Fredriks- dal.

■ **61:** Ny linje som kör Masthug- get–Stenpiren–Johanneberg– Heden.

■ **63:** Ny linje som kör Linné- platsen–Guldheden–Heden.

■ **135:** Ny linje som kör Hjalmar Brantingsplatsen–Säve depå.

■ **137:** Ny linje som kör Hjalmar Brantingsplatsen–Kornhalls färja.

■ **759:** Ny linje som kör Möln- dals innerstad–Västra Balltorp.

Följande linjer läggs ner: **52, 58, 45** och **143**.

Fotnot: Borås stadstrafik och Väst- tågen byter tidtabell 26 juni, med undantag för Västtågen som passerar Mölndal, de byter 19 juni. I Göteborgs södra skärgård bytte båtarna tidta- bell 5 juni. Det är även tidtabellsskifte 21 augusti.

Västtrafik har deltagit på arbetsplatsträffar i Nobinas depå i Älvängen under våren för att träffa förarna och höra mer om deras vardag.



Fortsatt fokus på förarbristen

Arbetet med att motverka förarbristen fortsätter och Västtrafik jobbar med frågan tätt tillsammans med trafikbolagen och branschen. En av aktiviteterna har varit att medverka på Nobinas arbetsplatsträffar.

UNDER VÅREN HAR Västtrafik deltagit på arbetsplatsträffar i Nobinas depå i Älvängen för att träffa förarna och höra mer om deras vardag.

– En del i att motverka förarbristen är att vi månar om de förare vi redan har och ser till att behålla dem. Därför vill vi lyssna in vad de har att säga, säger Anna-Karin Odinger, utvecklingsledare på Västtrafik.

UNDER TRÄFFARNA FRAMKOM sådant som är viktigt för att må bra – som mötet mellan förarna och resenärerna samt kamratskapet kollegor emellan.

– En del frågor rörde förarnas tjänst och schema. Därför hade vi med trafik-

och personalplanerare, när vi tillsammans återkopplade till förarna på de ämnen som har kommit upp, säger Satu Koivukangas, arbetsledare på Nobina.

– Vi har haft träffar på de flesta av Nobinas depåer, för att fler förare ska få möjlighet att ge input och för att vi ska få den här värdefulla insikten. Det har varit väldigt roligt att var ute och träffa förarna avslutar Anna-Karin Odinger. ☺



Anna-Karin Odinger.



Satu Koivukangas.

HANNA KLUMBIES

Framtidens bussförare behöver praktikplatser

På Motorbranschens tekniska gymnasium utbildas framtidens bussförare. Men för att fortsatt kunna bidra till att säkra branschens framtid behöver skolan hitta fler praktikplatser ute hos bussbolagen.

FÖR DEN SOM är intresserad av att arbeta som bussförare inom lokala, regionala eller internationella transporter finns den ettåriga vuxenutbildningen Yrkesförare buss att söka på Motorbranschens tekniska gymnasium, MTG, i Göteborg. Utbildningen kan ta emot 48 elever och består, utöver själva busskörningen, av

kurser inom bland annat yrkestrafik, service och bemötande. Yrkesförare buss kan också läsas med språkstöd, där även olika kurser i svenska ingår.

– På en trafikskola kan du endast ta själva

körkortet, men vi utbildar våra elever till kompletta förare och förra året fick alla som blev godkända jobb direkt, säger Fehrat Mahmutovic, lärare på MTG.

Under utbildningsåret ska eleverna dessutom ha omkring sju veckors praktik. Hittills



Fehrat Mahmutovic.

har alla elever fått praktikplats, men de har varit svåra att hitta.

– Vi är en betydelsefull aktör i kedjan att säkra branschens kompetens i framtiden. Därför vill vi kunna hitta ett bra samarbete med olika bussbolag som vill ta emot våra elever på praktik. Under praktikperioden lär sig eleverna yrket snabbare och startsträckan vid anställning blir mycket kortare, så alla vinner på det. ☺

HANNA KLUMBIES

Har ert trafikbolag praktikplatser att erbjuda? Kontakta Fehrat på: fehrat.mahmutovic@educ.goteborg.se.

Mer ström på vattnet

Fartygstrafiken står för en liten andel av resandet i kollektivtrafiken, men för en stor del av utsläppen. För att Västtrafik ska nå sina klimatmål behöver fartygen elektrifieras och resan mot omställningen har redan börjat.

TEXT MALIN DITTMER FOTO LASSE EDWARTZ



VÄSTTRAFIK HAR SOM målsättning att minska koldioxidutsläppen med 90 procent mellan 2006 och 2035. Spår-vagnstrafik och elektrifierad tågtrafik drivs sedan länge av förnybar el och de senaste åren har det satsats stort på busstrafikens omställning till eldrift.

Nu är det fartygens tur.

I dag drivs fartygen till största delen av fossil diesel och står för mer än en fjärdedel av hela kollektivtrafikens koldioxidutsläpp, men bara för en procent av resandet räknat i kilometer.

– En övergång till eldrift av fartygstrafiken raderar i princip utsläppen av koldioxid. Samtidigt minskas även energianvändningen och utsläpp av kväveoxider. Därför är en ökad elektrifiering av fartygstrafiken en förutsättning för att nå våra miljö- och klimatmål, säger Johanna Eriksson Eknander, affärschef för båt på Västtrafik.

Trots att fartygstrafiken står för en liten andel av det totala resandet i kollektivtrafiken är den en förutsättning för att kunna bo och leva i skärgården. Förutom den stora miljöbesparingen finns det flera andra fördelar med elektrifieringen. Både resenärer och personal får en renare, tystare och mer vibrationsfri resa.

– Drift och underhållskostnaderna blir också lägre eftersom det inte krävs lika stort underhållsarbete på ett elektrifierat fartyg, säger Johanna Eriksson Eknander.

DEN VATTENBURNA ELEKTRIFIERINGEN i regionen började 2019, då Västtrafiks första elhybridfärja Elvy sattes i trafik på Göta älv. Förra året fick hon sällskap av Eloise. De övriga två färjorna, Älveli och Älvfrida, är också förberedda för

batteridrift och beslut om de ska byggas om tas av regionfullmäktige i höst.

I norra Bohuslän finns numera helt eldrivna Kostervåg som går mellan Strömstad och Koster och i december kommer en ny elfärja att börja köra mellan Lysekil och Skaftö. I december börjar även det nya avtalet för färjetrafik mellan Öckerö och Grötö att gälla, där den befintliga färjan kommer att byggas om för eldrift. Fartygstrafiken på Tjörn kommer att elektrifieras under våren 2025.

Det är alltså många nya trafikavtal på gång och det är när avtalen upphandlas som den stora omställningen och utvecklingen kan ske.

– När vi redan har gått in i ett avtal kan det vara svårt att påbörja en utveckling, av rent juridiska skäl. Därför sker det i stället allt eftersom vi upphandlar nya avtal. Vilka krav vi kan ställa på elektrifieringsgrad beror sedan på hur avtalet och förutsättningarna ser ut, säger Johanna Eriksson Eknander.

” En övergång till eldrift av fartygstrafiken raderar i princip utsläppen av koldioxid. Samtidigt minskas även energianvändningen och utsläpp av kväveoxider.”

JOHANNA ERIKSSON EKNANDER,
AFFÄRSCHEF FÖR BÅT PÅ VÄSTTRAFIK

MEN ARBETET MED, och diskussionerna kring, omställningen påbörjas långt före ett avtal börjar gälla. Det kan handla om saker som infrastruktur och utrymme för laddning, elkapacitet och bygglovsprocesser.

– Det är viktigt med en dialog i god tid, med allt från kommuner till elnätsägare så att de vet vad som är på gång. Detta måste påbörjas senast under förstudien, som görs ungefär 3,5 år före trafikstarten. Vi har lärt oss mycket från elektrifieringen av bussar, där vi har haft dialogen tidigt i processen, säger Marie Albihn, elektrifieringsstrateg på Västtrafik.

Under 2022 genomförde Västtrafik förstudier inför kommande upphandling av fartygstrafiken i Göteborgs södra skärgård, Älvtrafiken i Göteborg samt Kostertrafiken, som planeras ha trafikstart i december 2025. Upphandlingarna omfattar majoriteten av Västtrafiks fartygstrafik och har därmed stor betydelse för att de uppsatta målen ska uppnås.

När det är många fartyg som ska upphandlas, som i Södra skärgården, kräver det också en stor investering av trafikbolaget som vinner upphandlingen. Då behövs en successiv plan in i avtalstiden, som kan vara så lång som 15 år, för att införa eldrift.

FÖRUTOM DEN STORA kostnaden finns det flera andra utmaningar att ta hänsyn till. Många vill ställa om till eldrift samtidigt, vilket gör att det inte finns tillräckligt mycket plats på båtvarven. Sedan ska all laddinfrastruktur på plats och vid rätt tidpunkt.

– I kustsamhällena är det smått, trångt och pittoreskt och så kommer vi med en laddutrustning som också ska få plats. Alla är överens om att det är den här vägen vi ska gå, så det är inte en motsättning men något vi ändå måste ta hänsyn till, säger Marie Albihn.

Det gäller också att genomföra förändringarna utan att det påverkar resenärerna för mycket. Tidtabellerna måste fungera för dem, samtidigt som båtarna behöver ha möjlighet att ladda mellan turerna.

– Omställningen har verkligen många utmaningar. Det är många inblandade, allt från markägare och nätägare, till oss som beställare och våra partners. Att få ihop den helheten är en utmaning i sig. Samtidigt är det nödvändigt att vi jobbar tillsammans, annars löser vi det inte, säger Johanna Eriksson Eknander. ☺

Lång livslängd på fartyg

Bygga nytt eller bygga om – vad är bäst?

– Ur ett hållbarhetsperspektiv är det viktigt att bevara det som finns. Fartyg har en väldigt lång livslängd jämfört med andra fordon, upp emot 30–50 år. Samtidigt kan våra äldre fartyg vara tunga och drar mer energi än ett nybygge som är lättare. Det är en balansgång som vi alltid tittar på i våra upphandlingar, säger Johanna Eriksson Eknander.

Hur mycket kapacitet krävs för fartygen?

– Till Saltholmen behöver vi till exempel 4 megawatt med tanke på avstånden, trafiken och hur fartygen ser ut. Vid kortare sträckor, som vid Lysekil och Öckerö räcker det med 500 kilowatt, säger Marie Albihn.



Johanna Eriksson Eknander.



Marie Albihn.

Ombyggnad blev vägen framåt

Ombyggnad blev vägen framåt

När Koster Marin byggde om ett av sina fartyg till batteridrift var det på eget initiativ. Och på egen risk. Ett bidrag från Naturvårdsverket möjliggjorde elektrifieringen.

REDAN 2015 BÖRJADE Koster Marin, som kör mellan Strömstad och Kosteröarna, fundera på att elektrifiera ett av sina fartyg. Men tekniken var inte riktigt framme än och priset på batterier väldigt mycket högre än i dag. Bolaget gav inte upp tanken på att sänka sin miljöpåverkan, särskilt då deras fartyg kör i Kosterhavets Nationalpark, och bestämde sig några år senare för att ta klivet fullt ut.

– Visst hade det varit tryggare att göra det som en del av en upphandling,

men vi kände att vi ville testa detta i lugn och ro. Vi hade ju även fått tydliga signaler från Västtrafik att det är elektrifiering som är framtiden, säger Daniel Eriksson, teknisk chef på Koster Marin.

UNDER HÖSTEN 2021 började ombyggnationen av Kostervåg på ett varv på Tjörn. Här sågades fartyget bland annat itu och förlängdes med 4,5 meter, för att få plats med batterierna och för att fartyget skulle klara av deras vikt på 12 ton. (Läs mer om hur Kostervåg byggdes om på sidan 16.)

En stor utmaning under bygget var pandemin, som både fördröjde leveranser och påverkade varvets arbets-

styrka. I juli förra året var Kostervåg äntligen klar för sin premiärtur som elektrifierat fartyg.

– Förra sommaren var lite som ett test. Vi kunde bland annat se att den räckvidd vi hade beräknat stämde. Men vi kunde inte köra fullt ut eftersom vi inte hade någon snabbbladning på plats utan bara kunde ladda över natten, säger Daniel Eriksson.

Sedan i januari finns även en snabbladdare på kajen i Strömstad, där fartyget laddas fullt på en halvtimme vilket räcker till ungefär två turer.

Anledningen till att just Kostervåg byggdes om är att fartyget går allra mest av bolagets fartyg, ungefär 70 procent av trafikuppdraget. Miljövin-

” Det går åt ungefär 60 procent mindre energi för att utföra samma arbete när vi kör på el jämfört med diesel.”

DANIEL ERIKSSON,
TEKNISK CHEF PÅ KOSTER MARIN

sten blir därför oerhört stor. Totalt bidrar Kostervåg med att minska de totala bränsleutsläppen med 60 procent, vilket innebär över 700 ton koldioxid.

– Det går också åt mindre energi, ungefär 60 procent mindre, för att utföra samma arbete när vi kör på el jämfört med diesel. Och så är det mycket tystare, vilket är värt en del både för människor och djur, säger Daniel Eriksson.

ATT BYGGA OM ett fartyg till batteridrift är betydligt billigare än att bygga nytt, men det är fortfarande kostsamt. Konverteringen av Kostervåg kostade 30 miljoner kronor, varav 9 miljoner var ett bidrag från Klimatklivet, ett investeringsstöd från Naturvårdsverket.

– Utan stödet hade vi inte klarat av det, för oss är detta en jätteinvestering. Resan har såklart varit utmanande ibland, men nu när vi är klara känns det väldigt bra, säger Daniel Eriksson. ☉

Hur satsar ni på elektrifiering?



Annika Kristensson
VD, GUNNARS BÅTTURER

– I dagsläget handlar det om trafiken mellan Lysekil och Skaftö. Där startade vårt avtal i december förra året och en ny elfärja kommer att sättas i trafik i december i år. Skrovet i komposit byggs just nu i Faaborg i Danmark och sedan kommer båten att färdigställas på Djupviks varv på Tjörn. Laddinfrastrukturen behöver också komma på plats i Lysekil, som blir båtens nya natthamn och där den kommer att laddas mellan turerna. Detta har dragit ut lite på tiden då en helt ny angöringsplats ska byggas. Att elektrifiera är spännande, men det finns många utmaningar. Till exempel att få alla parter; den upphandlande myndigheten, kontrollmyndigheten och finansieringsaktörer, att gå i samma takt och den takt som krävs för en omställning. Vi som rederi sitter någonstans mitt emellan. Det är också alldeles för kostsamt för oss små rederier att driva omställningen. Utvecklingen är därför beroende av beslut som tas regionalt och nationellt och den måste drivas av offentliga medel, som upphandlingar och hur de utformas. Hade vi inte haft trafikavtalet i botten hade vi aldrig vågat göra detta.



Mats Börjesson
TEKNISK CHEF PÅ
STYRSÖBOLAGET

– I dag kör vi redan med Västtrafiks elfartyg, Elvy och Eloise, över Göta älv. Samtidigt håller vi på att elektrifiera våra egna fartyg Älvsnabben 4 och Älvsnabben 5. Vi har satt in en kopplingslåda som gör att man kan köra med både dieselmotor och batterier i Älvsnabben 4, och sent i höst hoppas vi kunna börja installera batterier på Älvsnabben 5. I samband med installationen byggs det ett batterirum med ett eget brandsläckningssystem, vilket är krav från Transportstyrelsen. Vi hoppas vara klara att sätta Älvsnabben 5 i trafik under första kvartalet 2024. När det gäller skärgårdstrafiken inväntar vi upphandlingsunderlaget från Västtrafik för att veta vilka krav på elektrifiering som ställs. Innan dess tar vi fram så mycket underlag som möjligt för att vara förberedda. Det handlar ju om väldigt stora kostnader så det är svårt att sätta i gång med en omställning innan vi vet vad som gäller.



FOTO: KOSTER MARIN

Ombyggnaden av Kostervåg innebar bland annat att fartyget sågades itu och förlängdes med 4,5 meter för att få plats med batterierna.

Från diesel till el i tio steg

Att bygga om ett dieseldrivet fartyg till batteridrift är ett komplext arbete. Så här gick det till när Kostervåg elektrifierades på Swede Ship Marines varv på Tjörn.

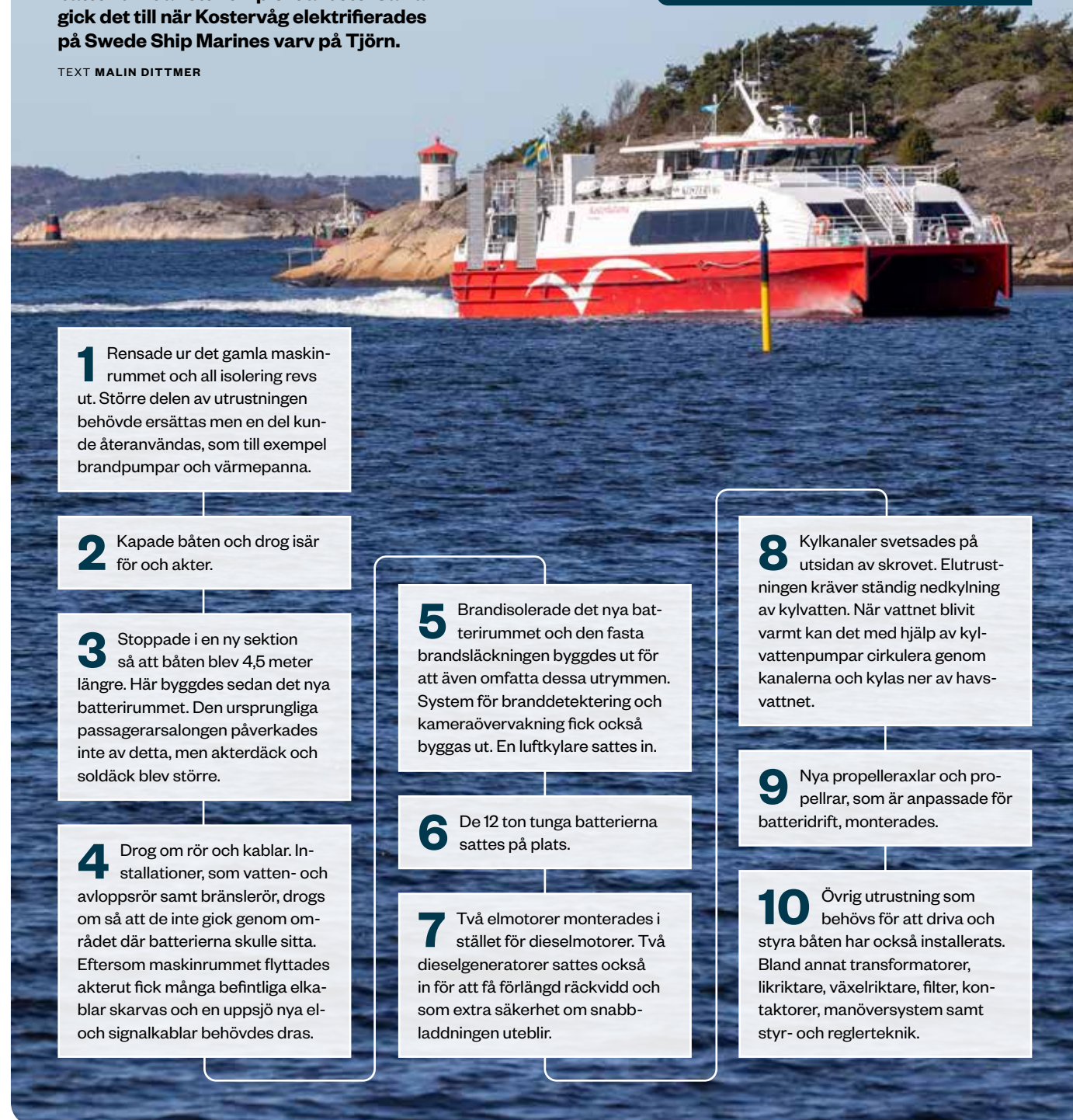
TEXT MALIN DITTMER

FAKTA KOSTERVÅG

Längd: 30,35 meter.
Bredd: 9 meter.
Vikt: 82 ton.
Fart: 20 knop.
Antal resenärer: 270.
Batterier: LTO (Lithium Titan Oxid) med total lagringskapacitet på 782 kWh.

Motorer: 2x400 kW elmotorer. 2x100 kW dieselgeneratorer som reservkraft.
Räckvidd: 50 sjömil vid hastighet på 9 knop. 25 sjömil vid hastighet på 12,5 knop.

FOTO: LASSE EDWARTZ



1 Rensade ur det gamla maskinrummet och all isolering revs ut. Större delen av utrustningen behövde ersättas men en del kunde återanvändas, som till exempel brandpumpar och värmepanna.

2 Kapade båten och drog isär för och akter.

3 Stoppade i en ny sektion så att båten blev 4,5 meter längre. Här byggdes sedan det nya batterirummet. Den ursprungliga passagerarsalongen påverkades inte av detta, men akterdäck och soldäck blev större.

4 Drog om rör och kablar. Installationer, som vatten- och avloppsrör samt bränslerör, drogs om så att de inte gick genom området där batterierna skulle sitta. Eftersom maskinrummet flyttades akterut fick många befintliga elkablar skarvas och en uppsjö nya el- och signalkablar behövdes dras.

5 Brandisolerade det nya batterirummet och den fasta brandsläckningen byggdes ut för att även omfatta dessa utrymmen. System för branddetektering och kameraövervakning fick också byggas ut. En luftkylare sattes in.

6 De 12 ton tunga batterierna sattes på plats.

7 Två elmotorer monterades i stället för dieselmotorer. Två dieselgeneratorer sattes också in för att få förlängd räckvidd och som extra säkerhet om snabbladdningen uteblir.

8 Kylkanaler svetsades på utsidan av skrovet. Elutrustningen kräver ständig nedkylning av kylvatten. När vattnet blivit varmt kan det med hjälp av kylvattenpumpar cirkulera genom kanalerna och kylas ner av havsvattnet.

9 Nya propelleraxlar och propellrar, som är anpassade för batteridrift, monterades.

10 Övrig utrustning som behövs för att driva och styra båten har också installerats. Bland annat transformatorer, likriktare, växelriktare, filter, kontakter, manöversystem samt styr- och reglerteknik.



En ny metod att mäta fuskåkingen visar att en av tio resenärer inte betalar på linjer där man kan gå på genom valfri dörr.

FOTO: JESPER WIBERG

Ny metod mäter fusket

En av tio resenärer fuskåker i zon A. Det har Västtrafik kommit fram till genom en ny och mer träffsäker mätmetod.

GENOM ATT HA samlat in data med en ny metod under ett helt år har Västtrafik nu fått mer exakta siffror på hur stor andel av resenärerna som fuskåker. Datainsamlingen, som har gjorts under vardagar på bussar och spårvagnar i zon A, visar att en av tio resenärer väljer att inte betala. Den största delen av fuskåkingen sker i Göteborg och på de linjer där resenärerna kan gå på i valfri dörr.

Datan samlas in från de tillfällen när

biljettkontroller sker. Med hjälp av fordonens sensorer (kundräkningsssystem) kan man se hur många resenärer som kliver av och på fordonen när det är en kontroll.

– Som de flesta göteborgare känner till töms fordonet effektivt när det står kontrollanter på en hållplats. Vi vet också att många då undviker att gå på fordonet, säger Frida Vernersdotter, analytiker på Västtrafik.

Eftersom Västtrafik känner till vid vilka hållplatser och tider som biljettkontrollerna utförts kan siffrorna jämföras med hur många som går av och på vid samma hållplats och samma tidpunkt i normala fall, när det inte är kontroll.

– Skillnaden blir fusket, räknat i antalet resenärer. Detta jämför vi sedan med hur många resenärer som sitter kvar på fordonet. Då får vi fram hur stor andel i procent som fuskåker, säger hon.



Frida Vernersdotter.

Vilka är fördelarna med den här nya metoden?

– Datan är insamlad under väldigt lång tid, överallt i kollektivtrafiken och under stora delar av dygnet. Tidigare gjorde man stickprovskontroller och räknade manuellt hur många som gick av. Då hade man inte heller några exakta siffror på hur många som satt kvar på bussen. Den här mätningen är baserad på verkliga siffror från biljettkontrollerna vilket är en stor fördel. Samtidigt är det viktigt att komma ihåg att det fortfarande bara är statistik, vi har ju inte mätt precis överallt hela tiden, säger Frida Vernersdotter. ☺

MALIN DITTMER

FAKTA FUSKÅKNING

Den nya mätningen har gjorts i zon A, måndag–fredag under hela 2022. Den visar att 1 av 10 resenärer inte betalar för sina resor på linjer där man kan gå på genom valfri dörr. På linjer där man måste gå på genom framdörren fuskåker bara 2 av 100 resenärer.

Västtrafik beräknar att fuskåkingen i hela regionen totalt kostar 500 miljoner kronor varje år.

Ett fritt och varierande arbete där kollegorna är som en familj. Det är precis vad Camilla Krona Nydal uppskattar med jobbet som tågvärd. Efter 22 år trivs hon fortfarande lika bra.

TEXT HANNA KLUMBIES FOTO PATRIK OLSSON

”Det är viktigt att vara synlig”

TÅGVÄRDEN Camilla Krona Nydal blickar ut mot sjön Stora Le när tåget rullar in mot Ed station. Hon kommer att hinna med en promenadrunda innan det är dags att checka in på hotellet.

– När jag slutar sent och börjar tidigt i Ed sover jag över. Det gör jag nästan en gång i veckan. Jag gillar Ed och turen hit från Göteborg är min favorit, den är väldigt vacker, säger Camilla.

I 22 år har hon jobbat som tågvärd på SJ Götalandståg. Camilla utgår från Uddevalla och arbetar på nästan samtliga sträckor i regionen. Det allra bästa med jobbet tycker hon är kollegorna.

– Vi har så roligt ihop och är som en familj. Uddevalla är en rätt liten station och då blir sammanhållningen och gemenskapen extra stark. Vi är ganska olika på många sätt, men också väldigt lika och vi har en jättefin relation, säger hon.

Trots att Camillas morfar arbetade som konduktör i Norge hade Camilla aldrig tänkt på att jobba som tågvärd. Tidigare jobbade hon på ett kafé i Trollhättan, men när chefen skulle sälja fick hon sluta. Då såg hennes pappas fru en tågvärdsannons i tidningen – Camilla sökte och fick tjänsten.

– Jag trivs jättebra och uppskattar att det är så pass fritt. Så länge du gör

det du ska är det ingen chef som hänger över axeln på dig.

I år har Camilla valt att gå på ett blandat schema och jobbar då både vardag och helg, morgon och kväll och ibland delar av nätter.

– Att ha så varierande tider är både det bästa och det sämsta. Fördelen är att jag är ledig en dag mitt i veckan eftersom jag arbetar varannan helg. Ibland börjar jag jobba på eftermiddagen och då har jag hela förmiddagen ledig. Det är skönt, säger hon.

FÖR DET MESTA är lokföraren den enda kollegan ombord då endast en tågvärd bemannar vagnarna.

– Min främsta uppgift som tågvärd är att ge service till resenärerna och se till att de känner sig trygga ombord. Det är viktigt att vara synlig. Jag säljer och kollar även biljetter. På lugnare turer kan man hinna gå in till föraren och prata lite emellanåt också.

Men det är inte alla dagar som jobbet bara flyter på, ibland uppstår utmanande situationer. Om tåget blir mycket försenat kan folk bli arga.

– När det blir en jobbig situation för resenärerna som man måste lösa kan det bli svårt. Å andra sidan är det precis de tillfällena jag är utbildad för. Då får man verkligen visa vad man går för, säger Camilla. ☺



Camillas främsta uppgift ombord på tåget är att ge service till resenärerna. Hon säljer och kontrollerar biljetter också.

CAMILLA KRONA NYDAL

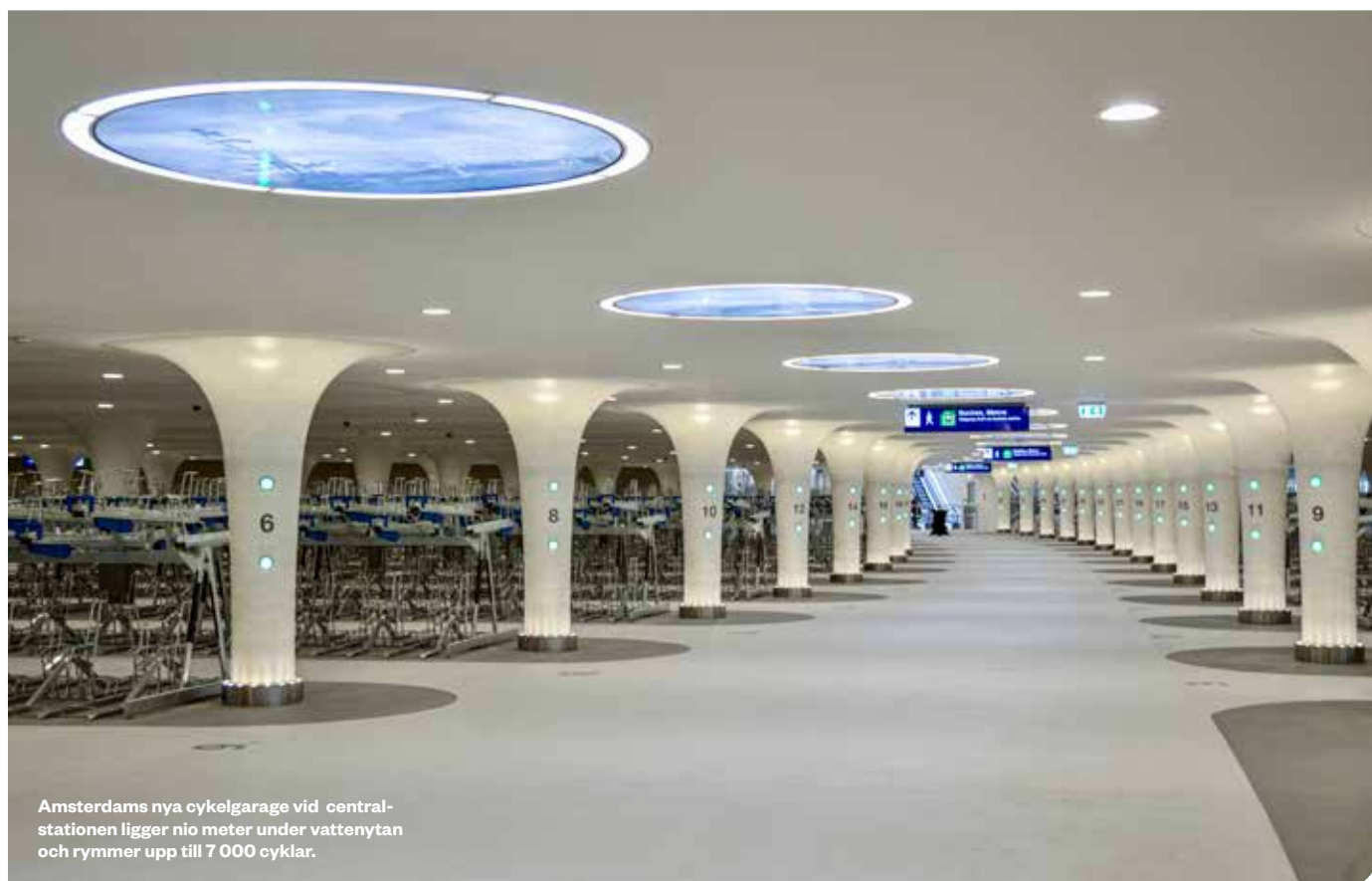
Ålder: 43 år.
Bor: Uddevalla.
Familj: Tre söner och sambo.
Arbete: Tågvärd på SJ Götalandståg AB.
Egenskaper för att vara en bra tågvärd: Att vara lyhörd och serviceinriktad. Och trevlig och positiv, så klart.
Så beskriver jag mig själv: Glad, trevlig, tillmötesgående, lyhörd och social. Härordagen fick jag också höra att jag har karisma.

Camilla Krona Nydal utgår från Uddevalla i sitt jobb som tågvärd. Det är en ganska liten station och hon tycker att kollegorna är det bästa med jobbet.





FOTO: DUTCH CYCLING EMBASSY



Amsterdams nya cykelgarage vid centralstationen ligger nio meter under vattenytan och rymmer upp till 7 000 cyklar.

Parkera cykeln under vattnet

STATIONSPLEIN ÄR INTE bara Amsterdams största cykelgarage, det ligger dessutom nio meter under vattenytan. Det nya underjordiska garaget, som byggts precis intill Amsterdams centralstation, öppnade i januari i år och rymmer upp till 7 000 cyklar.

Tidigare var cykelparkeringen placerad utanför centralstationen, men var då ofta överfull och stökig. För att kunna ta emot fler cyklar och även frigöra yta åt gångtrafikanterna valde

staden därför att flytta parkeringen under jord i stället. I Nederländerna finns det fler cyklar än invånare och att ta sig fram med cykel är det absolut vanligaste transportsättet i städerna. I Amsterdam görs 36 procent av alla resor med cykel.

DET NYA UNDERJORDSGARAGET ska också göra det mer attraktivt att pendla med tåg när nu ännu fler människor kan cykla mellan hemmet och centralstationen och där enkelt byta till

FAKTA STATIONS- PLEIN

Kapacitet: Plats för 7 000 cyklar.
Beläget: 9 meter under vattenytan.
Byggkostnad: 60 miljoner euro.
Byggtid: 4,5 år.

kollektivtrafiken. Rullband leder till och från garaget, och en underjordisk gång går rakt in till tunnelbane- och centralstationen. Garaget är öppet dygnet runt och gratis i 24 timmar. Sedan kostar det 1,35 euro per dygn att parkera sin cykel. De uppradade cykelstäl- len har två våningar för att maximera kapaciteten, och lampor visar med rött eller grönt ljus vilka cykelplatser som är lediga. Här finns även ett par hundra cyklar att hyra. ☺

HANNA KLUMBIES

MIKAEL BACKENDAL

Ålder: 39 år.

Bor: Pävélund, Göteborg.

Jobbar som: Skyltmontör på GS Trafikantservice.

Intressen: Att resa med familjen. Italien och Gotland är två favoriter.

Toad Venom på Spotify:

”Om du ska lyssna på en av våra låtar, tycker jag att du ska välja Three Hearts. Texten är skriven av Göteborgs-artisten Virginia And The Flood och det är också hon som sjunger.”

FOTO: ANNA SIGVARDSSON HÖGBORG



”De tunga gitarrerna tilltalar mig”

”När jag fyllde 15 år frågade min pappa om jag ville ha en moped eller en gitarr i present. Jag valde gitarr och där någonstans började mitt intresse för musik. Mest lärde jag mig genom att sitta hemma och spela till andras låtar. Jag har varit med i flera olika band och varit på turné i både Europa och Sydamerika.

Det band jag spelar i nu heter Toad Venom och startades av mig och min kompis Kalle Lilja under pandemin. Vi var båda nyblivna småbarnsföräldrar då och började skicka låtar till varandra. Sen gick det väldigt fort från idé till att vi hade ett band. I dag är vi sex personer som spelar psykedelisk rock ihop. Vår musik har influenser från allt

från Jefferson Airplane till Monster Magnet. Jag gillar det fria låtskriveriet som Jefferson Airplane står för, när det gäller Monster Magnet så är det de tunga gitarrerna som tilltalar mig. Att sätta på hög musik i hörlurarna är att lämna vardagen för en stund och det får mig att bli riktigt glad. Vi brukar repar på Musikens Hus i Majorna i Göteborg runt en gång i veckan, har vi spelningar inbokade blir det lite oftare. Vi har mest spelat här i Göteborg, men har också varit i Stockholm, Jönköping och nu ska vi till Oslo. I slutet av juli ska vi spela på Livet på Landet, en liten festival i Nitta som ligger mellan Borås och Ulricehamn.” ☺

LINDA SWANBERG

Ät rätt på natten

Arbetar du skift och undrar vad du ska ha i matlådan, och när du ska äta? Här är dietisten Kajsa Asps bästa tips för dig som jobbar när andra sover.

TEXT SUSANNE MAGNUSSON FOTO ADOBE & KATJA RAGNSTAM

VÅR KROPP ÄR inställd på att vara i gång och få mat när det är ljus och sova när det är mörkt. Därför är den inte mottaglig för att vi äter på natten när vår ämnesomsättning saktar ner.

– Forskningen säger att vi helst inte ska äta på natten, utan att det är bäst att hålla sig till sina vanliga mattider även när vi jobbar natt. Men sedan måste man ju utgå från det som fungerar för en själv. En del behöver äta för att orka, och då är det bättre att ta ett litet mål och så lätt mat som möjligt, säger dietisten Kajsa Asp.

Hennes råd är att försöka äta frukost när man har gått av sitt skift och innan det är dags att sova, för att sedan äta

lunch när man vaknat, middag på kvällen och ett matigt mellanmål innan midnatt.

– Många tycker att det funkar bäst att inte äta mellan midnatt och klockan 6–7 på morgonen, utan äter lite tidigare. Då får man också bäst nytta av energin i maten. Den som absolut behöver kan även äta något på natten, säger hon.

När kroppen allra helst vill sova, men inte får, blir det också lätt att ta till sötsaker för att få snabb energi och hålla sig vaken.

– Kroppen klarar inte riktigt att ta hand om de snabba kolhydraterna då, som till exempel läsk, godis, juice och vitt bröd. De kolhydrater som kroppen tar hand om långsammare funkar bättre. Exempelvis ett par skivor fullkornsbröd med pålägg eller en sallad med fullkornspasta eller hela korn i, säger Kajsa Asp och tillägger:

– Håll även gärna nere mängden kolhydrater för att i stället öka på med grönsaker, och lägg eventuellt till någon slags proteinkälla, som ett kokt ägg, en tillagad kycklingfilé, falafel eller köttbullar. ☺



Kajsa Asp.



”Forskningen säger att vi helst inte ska äta på natten.”

KAJSA ASP, DIETIST

8 tips från dietisten

1

Ställ inte om matklockan

Behåll dina vanliga mattider om det går. Försök undvika att äta på natten eller att i så fall något mindre och lättare.

2

Hellre långsamt än snabbt

Undvik socker och andra snabba kolhydrater på natten. Välj hellre långsamma kolhydrater, som fiberrikt fullkorn. Grovt bröd, fullkornspasta eller hela korn är exempel på det.

3

Tänk på koffeinet!

Drick inte kaffe och energidrycker efter midnatt. Det tar cirka sex timmar för kroppen att bryta ner koffeinet. Intas det för sent kan du få svårt att somna sedan. Vill du ha nytta av koffeinet, ta det i början av ditt arbetspass.

4

Tugga dig pigg

Att bara tugga på något, som en frukt eller grönsak, eller tuggummi, kan göra dig piggare.

5

Mellanmål med energi

En burk yoghurt eller fil med lite müsli, over night oats, en frukt eller en grönsak är bra mellanmål för att fylla på med energi. Knäckebröd eller grovt bröd med pålägg, som kokt ägg eller makrill i tomatsås, funkar också fint.

6

Varmt i magen

En kopp te eller varm soppa är gott om du känner dig frusen på natten.

7

Planering är A och O

Planera dina måltider och ta gärna med mat hemifrån i stället för att spontanköpa ute.

8

Följ tallriksmodellen

Halva tallriken grönsaker, en fjärdedel fiberrika kolhydrater som matvete/fullkornspasta/havrevete och en fjärdedel protein, som exempelvis ett kokt ägg, falafel, köttbullar eller tillagad kycklingfilé är en bra fördelning i matlådan.



Att använda tallriksmodellen är ett enkelt sätt att se till att du får i dig en varierad kost med bra fördelning av byggstenar som kroppen behöver.

ILLUSTRATION: LIVSMEDELSVERKET

Vad brukar du ha i din matlåda?



Mehrdad Rad

BUSSFÖRARE, TRANSDEV, PARTILLE

– Jag föredrar mycket grönsaker, lite kolhydrater och en del proteiner i min matlåda. Med tanke på att vårt jobb innebär mycket sittande försöker jag ha koll på vad jag äter. Dessutom är det inte bra att äta sig mätt på stora portioner när man ska köra buss, det gör mig trött och sömrig. Jag brukar äta hemma innan och efter arbetet. För att hålla blodsockret jämnt under passet brukar jag ha med mig en liten macka och frukt, och jag dricker mycket vatten också.



Daria Abdulrazak

BUSSFÖRARE, TRANSDEV, PARTILLE

– I min lunchmatlåda finns det ofta mycket grillat kött, och även lite bröd. Jag har även med mig linsoppa. Helst väljer jag vatten att dricka till. Jag slarvar med grönsaker, som kanske är viktigt för hälsan, och jag äter inte fisk och skaldjur. Frukost äter jag nästan aldrig, då dricker jag bara kaffe!



Axel Josefsson

SPÄRVAGNSFÖRARE, GÖTEBORGS SPÄRVÄGAR, GÖTEBORG

– Jag brukar ha olika grytor med matvete, ris eller potatismos. Kött- och linsgrytor är bra att värma i mikro och det är enkelt att göra storkok som man kan lägga i frysen. Sedan är det bara att fixa tillbehören kvällen innan. Jag brukar också slänga med lite blandade frysta grönsaker. Eftersom jag börjar tidigt har jag inte tillgång till kylskåp, så det är bra för att ge lite extra kyla.



Carina Kjellgren

STÖRNINGSKOORDINATOR, VÄSTTRAFIK, GÖTEBORG

– När jag jobbar morgon- eller eftermiddagspass har jag nästan alltid med mig matlåda. Den kan innehålla allt från köttfärsås och spaghetti eller kycklinggryta till boeuf bourguignon, med mycket broccoli till. Vid nattpass äter jag middag hemma innan, och så blir det en Varma koppen innan midnatt. Jag äter lakrits och mandlar under natten och dricker mängder med grönt te, men inget mer än det förrän till frukost.



Erik Kihlander

BUSSFÖRARE, KEOLIS, GÖTEBORG

– Jag äter det mesta så det kan vara allt möjligt – korvgryta, pizza, kyckling eller husmanskost. Det beror lite på vad vi lagat till middag kvällen innan. Det enda som inte funkar i matlåda är pommes frites, de blir inte goda när man värmer. Jag har matlåda nästan alla dagar, då slipper man springa i väg och handla på lunchen.

