

Styrelsen	2025-09-25
Handling nr	7.2
Handläggare	Joakim Holt
Daterad	2025-09-12
Reviderad	

**Till
Styrelsen för Västtrafik AB**

Biljettspärrar i kollektivtrafiken

FÖRSLAG TILL BESLUT

Med anledning av nedanstående föreslås styrelsen besluta

att anta rapporten och förklarar uppdraget från infrastruktur- och kollektivtrafiknämnden som fullgjort.

Skövde dag som ovan

Lars Backström

Bakgrund

Det har väckts en fråga från infrastruktur-och kollektivtrafiknämnden att kunna införa spärrar inom kollektivtrafiken i Västra Götalandsregionen, såsom resecentrum, hållplatser och terminalområden, i syfte att stärka biljettkontroll och minska plankning. Västtrafik har genomfört en översiktlig utredning av förutsättningarna för ett sådant införande, med fokus på infrastruktur, tillgänglighet, trygghet och resenärsupplevelse.

Bedömning

Västtrafik bedömer att kollektivtrafikens nuvarande utformning i Västra Götaland inte är anpassad för ett spärrsystem. Det nuvarande systemet är öppet och integrerat med allmänna gångstråk, vilket innebär att spärrar skulle kräva omfattande ombyggnationer och medföra negativa konsekvenser för tillgänglighet, trygghet och resenärsupplevelse.

Nedan följer en sammanfattning av de huvudsakliga utmaningarna:

- Begränsad effekt: Spärrar på enskilda platser ger liten nytta om övriga delar av systemet förblir öppna. Ett begränsat antal platser skulle ha liten eller ingen påverkan på biljettintäkter samtidigt som det ökar kostnader för drift.
- Ökad komplexitet: Ett spärrsystem kräver bevakning, övervakningssystem och personal på plats, vilket ökar driftskostnader och administrativ belastning.
- Resenärsupplevelse: Spärrar riskerar att skapa oro och otrygghet vid tekniska problem, särskilt om kontakt med förare försvåras. Det blir även en ytterligare otydlighet om vad som gäller för att resa inom Västra Götaland, jämför exempelvis på utmaningarna som finns mellan öppen och stängd visering.
- Säkerhet: Höga krav på utrymningsvägar och tillträde för räddningstjänst komplicerar införandet av spärrar.
- Försämrat flöde: Spärrar kan orsaka köbildning och förlängda på- och avstigningstider, vilket påverkar effektiviteten och i förlängningen restider.
- Fysiska begränsningar: Många hållplatser och resecentrum saknar utrymme för spärrkonstruktioner.

Exempel: Allums Resecentrum i Partille

Allums Resecentrum är en öppen yta integrerad med affärsområde och parkeringshus, där besöksflöden från allmänna ytor och parkeringshus passerar genom resecentrum.

Kollektivtrafiken bygger på stjärntrafik med synkroniserade byten, där de flesta resenärer redan befinner sig inom systemet.

Ett införande av spärrar vid samtliga ingångar skulle medföra följande konsekvenser:

- Stängning av naturliga gångstråk från allmänna ytor och parkeringshus, vilket begränsar tillgängligheten för allmänheten.
- Begränsat tillträde för kunder till affärsverksamheter i anslutning till resecentrum.
- Utmaningar kopplade till brandskydd, nödutgångar och tillträde för räddningstjänst vid larm.
- Behov av omfattande ombyggnationer för att säkerställa tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning.
- Krav på bevakning genom övervakningskameror och personal.
- Risk för ökad otrygghet beroende på spärrarnas utformning.

Exempel: Drottningtorget och Brunnsparken

Drottningtorget och Brunnsparken är två stora hållplatsområden i centrala Göteborg där besöksflöden från allmänna ytor passerar genom platserna. Kollektivtrafiken är utspridd över stora ytor med hållplatslägen fördelat längs flera stråk där det finns kommersiella fastigheter med entréer i anslutning till hållplatslägena.

Ett införande av spärrar vid samtliga hållplatslägen skulle medföra följande konsekvenser:

- Stängning av naturliga gångstråk från allmänna ytor vilket begränsar tillgängligheten för allmänheten.
- Begränsat tillträde för kunder till affärsverksamheter i anslutning till området.
- Behov av omfattande ombyggnationer för att säkerställa tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning och möjliggöra nya gångstråk för att runda spärrarna.
- Krav på bevakning genom övervakningskameror och personal då platsen anses vara utsatt.
- Risk för ökad otrygghet beroende på spärrarnas utformning.

Hållplatser och fordonspark

Inga hållplatser i Västra Götaland, med undantag för vissa pendeltågsstationer och enstaka spårvagnshållplatser (t.ex. Hammarkullen i Göteborg), är anpassade för ett stängt spärrsystem. Fordonsparken har varierande dörrplaceringar, längder och

konstruktioner, vilket försvårar standardiserade spärrlösningar. Hållplatser är idag öppna och saknar fysisk infrastruktur för spärrar, och tillträde från väg- och spårområden skulle kräva omfattande konstruktioner. Många centrala hållplatser i Göteborg är integrerade i befintliga gångstråk och saknar utrymme för sådana lösningar, en förändring i det med avspärrningar skulle innebära stora ingrepp i stadsmiljön och hur medborgare kan röra sig i centrala delar av regionens städer.

Erfarenheter från andra regioner

Storstockholms Lokaltrafik (SL) planerar under 2025 ett pilotprojekt med en spärrfri tunnelbanestation (Näckrosen) för att utvärdera effekter på resande och intäkter. Erfarenheter från detta projekt kan ge viss vägledning, men Västra Götalands öppna kollektivtrafiksystem skiljer sig markant från Stockholms mer slutna infrastruktur, vilket begränsar överförbarheten. Försök har diskuterats i andra delar av landet, exempelvis vid införande/test av BRT system som är ett mer slutet system som kan ha förutsättningar för spärrar.

Slutsats

Västtrafik AB bedömer att införande av spärrar i Västra Götalands kollektivtrafik inte är genomförbart inom ramen för nuvarande infrastruktur och trafiksystem. Ett sådant införande skulle kräva omfattande investeringar och medföra negativa konsekvenser för tillgänglighet, trygghet och resenärsupplevelse. Om det inte införs brett i hela systemet på ett likvärdigt sätt bedöms det vara begränsade ekonomiska nyttor i förhållande till försämringen i attraktivitet. Västtrafik avråder därför från att gå vidare med förslaget. Infrastruktur- och kollektivtrafiknämnden föreslås besluta att inte gå vidare med införande av spärrar i Västra Götalandsregionens kollektivtrafik, med hänvisning till de identifierade utmaningarna och konsekvenserna.

//