



Tillväxtverket	
Regelrådet	
Ank	2015 -09- 0 7
Dnr	RR 2015-000287

Regelrådet Regelrådet <regelradet@regelradet.se>

Remiss av föreskrifter om Transportstyrelsens föreskrifter om största tillåten längd på ledbussar i Göteborg; svar senaste den 28 september 2015.

1 meddelande

Willén Mats <Mats.Willen@transportstyrelsen.se>

7 september 2015 14:09

Till: "goteborg@goteborg.se" <goteborg@goteborg.se>, "vastragotaland@lansstyrelsen.se" <vastragotaland@lansstyrelsen.se>, "registrator.kansli@polisen.se" <registrator.kansli@polisen.se>, "regelradet@regelradet.se" <regelradet@regelradet.se>, "info@skl.se" <info@skl.se>, "trafikverket@trafikverket.se" <trafikverket@trafikverket.se>, "vti@vti.se" <vti@vti.se>, "info@vasttrafik.se" <info@vasttrafik.se>, "anders.kling@vasttrafik.se" <anders.kling@vasttrafik.se>, "bussinfo@transportgruppen.se" <bussinfo@transportgruppen.se>, "info@transdev.se" <info@transdev.se>, "info@bilsweden.se" <info@bilsweden.se>, "kontakt@unionen.se" <kontakt@unionen.se>

Hej!

Välkommen att ta del av **remiss av** föreskrifter om största tillåten längd på ledbussar i Göteborg som nu finns publicerad på Transportstyrelsens hemsida.

Föreskrifterna berör trafikanter i allmänhet och företag som genomför persontransporter med fordon med större längd än trafikförordningen medger på vägar inom Göteborgs kommun.

Du hittar förslaget på: www.transportstyrelsen.se/sv/Regler/Remisser

Vi tar tacksamt emot era synpunkter **senast 28 september 2015**.

Vänligen ange diariernr TSF 2015-89

Svara per e-post till: vag@transportstyrelsen.se

eller till:

Transportstyrelsen
Väg- och järnvägsavdelningen
Box 267
781 23 BORLÄNGE

Om ni har några frågor med anledning av remissen ber vi er kontakta

Mats Willén, utredare
tel. nr, 010 495 57 76
mats.willen@transportstyrelsen.se

Med vänliga hälsningar

Mats Willén

Utredare

Väg- och järnvägsavdelningen

Sektion Vägtrafik

Direkt: 010 495 57 76

Sms: 070 296 40 64

Transportstyrelsen

781 23 Borlänge

www.transportstyrelsen.se

Tel: 0771 503 503

[Lättläst](#) [Teckenspråk](#) [Other languages](#) [Kontakta oss](#) [English](#)



[Vägtrafik](#)



[Sjöfart](#)



[Luftfart](#)



[Järnväg](#)

Meny

Sök på webbplatsen

- **[Regler](#)**

- [Sök föreskrifter](#)
- [Föreskrifter i nummerordning](#)
- [Regler för järnväg](#)
- [Regler för luftfart](#)
- [Regler för sjöfart](#)
- [Regler för vägtrafik](#)
- **[Remisser](#)**
- [Beställ författningar](#)
- [Begreppsförklaring](#)

Remiss om föreskrifter om största tillåtna längd på ledbussar i Göteborg

Välkommen att ta del av remiss av föreskrifter om största tillåtna längd på ledbussar i Göteborg.

Föreskrifterna berör trafikanter i allmänhet och företag som genomför persontransporter med fordon med större längd och vikt än trafikförordningen medger på vägar inom Göteborgs kommun.

[Remissmissiv.pdf](#)

[Konsekvensutredning.pdf](#)

[Transportstyrelsens föreskrifter.pdf](#)

Remissvar

Vi tar tacksamt emot era synpunkter senast 28 september 2015.

Vänligen ange diariernr TSF 2015-89.

Svara per e-post till: vag@transportstyrelsen.se

eller till:

Transportstyrelsen
Väg- och järnvägsavdelningen
Box 267
781 23 BORLÄNGE

Frågor

Om ni har några frågor med anledning av remissen ber vi er kontakta

Mats Willén, utredare
tel. nr, 010 495 57 76
mats.willen@transportstyrelsen.se

Tyck till om innehållet på sidan

Om sidan

Dela sidans innehåll

[Jobba hos oss](#)

[Press](#)

[Om Transportstyrelsen](#)

[Om webbplatsen](#)

[Kontakta oss](#)

Berätta hur vi kan göra informationen bättre

Föreslå vad som kan förbättras

Du kan inte skicka in frågor via det här

formuläret.

Avbryt

Skicka in

×Close

Inloggad som

Är du säker på att du vill logga ut?

Avbryt

Logga ut

Enligt sändlista

Remiss – Förslag till Transportstyrelsens föreskrifter om största tillåten längd på ledbussar i Göteborgs kommun

Välkommen att ta del av **remiss av** föreskrifter om största tillåten längd på ledbussar i Göteborg som nu finns publicerad på Transportstyrelsens hemsida.

Föreskrifterna berör trafikanter i allmänhet och företag som genomför persontransporter med fordon med större längd än trafikförordningen medger på vägar inom Göteborgs kommun.

Du hittar förslaget på: www.transportstyrelsen.se/sv/Regler/Remisser/

Vi tar tacksamt emot era synpunkter **senast 28 september 2015**.

Vänligen ange diariern TSF 2015-89

Svara per e-post till: vag@transportstyrelsen.se

eller till:

Transportstyrelsen
Väg- och järnvägsavdelningen
Box 267
781 23 BORLÄNGE

Om ni har några frågor med anledning av remissen ber vi er kontakta

Mats Willén, utredare
tel. nr, 010 495 57 76
mats.willen@transportstyrelsen.se

Med vänlig hälsning

Maria Ågren
Generaldirektör

Bilagor
Förslag till föreskrifter
Konsekvensutredning

Sändlista:

Göteborgs kommun

Länsstyrelsen i Västra Götaland
Polismyndigheten
Regelrådet
Sveriges Kommuner och Landsting
Trafikverket
Väg- och transportforskningsinstitutet
Västrafik AB

Transdev Sverige AB
Bil Sweden
Sveriges Bussföretag

Unionen

Konsekvensutredning – Transportstyrelsens föreskrifter om största tillåten längd på ledbussar i Göteborg

Transportstyrelsen har utrett att meddela föreskrifter som tillåter ledbussar i Göteborg som överstiger de längder som är tillåtna enligt 4 kap. 17 a § trafikförordningen (1998:1276).

Anledningen till förslaget i utredningen är att det fortsatt ska vara tillåtet att föra längre bussar med mer än en led i Göteborgs kommun. Detta har varit möjligt sedan 2005 genom Vägverkets föreskrifter (VVFS 2005:103) om största tillåten bruttovikt och längd på tvåledsbussar. Vägverkets föreskrifter upphör att gälla senast vid utgången av oktober 2015. Västrafik AB har inkommit med ansökan om att Vägverkets föreskrifter ska förlängas.

Transportstyrelsen ser, med hänsyn till de transportpolitiska målen och de samhälls- och företagsekonomiska konsekvenserna, endast positiva effekter av att meddela föreslagna föreskrifter.

1 Vad är problemet eller anledningen till regleringen?

I trafikförordningen (1998:1276) finns bestämmelser om största tillåtna längder, bredder och vikter på fordon eller fordonståg som förs på väg som inte är enskild. Av 4 kap. 17 a § trafikförordningen följer bland annat att en ledbuss får föras på andra vägar än enskilda endast om fordonets längd, lasten inräknad, inte överstiger 18,75 meter.

Bestämmelserna i trafikförordningen om största tillåtna längder på bussar är införda enligt direktiv 96/53/EG¹. Bussar med mer än en led omfattas inte av direktiv 96/53/EG, vilket möjliggör för medlemsstaterna att tillåta längre bussar med mer än en led.

Transportstyrelsen får, enligt 4 kap. 17 b § trafikförordningen, meddela föreskrifter om att fordon eller fordonståg får föras trots att de längder som anges i 17 a § överskrids. Med motsvarande bemyndigande meddelades 2005 Vägverkets föreskrifter (VVFS 2005:103) om största tillåten bruttovikt och längd på tvåledsbussar. Föreskrifterna tillåter att ledbussar med en längd

¹ Rådets direktiv 96/53/EG av den 25 juli 1996 om största tillåtna dimensioner i nationell och internationell trafik och högsta tillåtna vikter i internationell trafik för vissa vägfordon som framförs inom gemenskapen

upp till 25 meter får föras på andra vägar än enskilda inom Göteborgs kommun. Föreskrifterna meddelades bland annat för att testa ny teknik och effektivisera kollektivtrafiken i Göteborg. Föreskrifterna konsekvensutreddes och remitterades innan de meddelades. Föreskrifterna upphör att gälla senast vid utgången av oktober 2015.

Antalet passagerare i en led buss på 18,75 meter är cirka 90 medan antalet passagerare i led buss med mer än en led kan uppgå till cirka 120.

I en ansökan om förlängning av ovan nämnda föreskrifter från Västtrafik AB framgår bland annat att linje 16 i Göteborgs kommun sedan 2006 har trafikerats med fyra stycken 24 meters ledbussar. Sedan dess har trafiken utökats med sju bussar 2008 och tio bussar 2011. I dagsläget uppgår antalet 24 meters ledbussar till 21 och genomför tillsammans cirka 10 miljoner resor per år. I ansökan anges vidare att trafikeringen under den här tiden har fungerat bra. Vidare beskrivs att man under de närmaste åren står inför stora framkomlighetsproblem i samband med byggen som drar igång runt om i staden inom ramen för Västsvenska paketet. Västtrafik AB beskriver att behovet av bussar med stor kapacitet ökar och att då i stället återgå till bussar upp till 18,75 meter skulle behöva innebära en ökning med 33 % fler fordon med de konsekvenser det innebär för miljön och trängseln.

Anledningen till att föreskriftsarbetet påbörjats är således för att det innebär stora problem för kollektivtrafikförsörjningen i Göteborgs kommun om nuvarande längre bussar med mer än en led inte får användas på andra vägar än enskilda.

2 Vad blir effekterna om någon lösning på problemet eller någon reglering inte kommer till stånd?

Om någon reglering inte kommer till stånd kan endast bussar med längder som tillåts enligt 4 kap. 17 a § trafikförordningen (1998:1276) användas. Detta innebär att de längre bussar som idag används i Göteborgs kommun inte fortsatt kan användas.

För att bibehålla den nuvarande kapaciteten i kollektivtrafiken med konventionella ledbussar skulle antalet bussar enligt uppgifter från Västtrafik AB behöva öka med cirka 33 procent. Fler fordon skulle innebära ökad trängsel, ökade avgasutsläpp och ökade kostnader. De längre bussarna på linje 16 har till största delen av dygnet en turtäthet på 5 minuter och enligt uppgifter från Västtrafik AB är det inte möjligt, med hänsyn till tidsåtgången vid hållplatserna, att upprätta samma kapacitet på linje 16 genom att tillsätta fler konventionella ledbussar. Då de längre ledbussarna idag genomför ca 10 miljoner resor per år och de konventionella

ledbussarna har en kapacitet på ca 30 stycken färre resenärer per buss blir effekten av att inte meddela föreskrifter omfattande avseende kapaciteten i kollektivtrafiken, med negativa konsekvenser för resenärerna. Efterfrågan av kollektivtrafik i storstäder, så som Göteborg, är stor och bedöms fortsättningsvis öka. Om kapaciteten i kollektivtrafiken minskar föreligger risk att privatbilismen ökar med de problem som det innebär. Det skulle även innebära negativa kapitaleffekter för företagen som äger bussarna om befintliga bussar inte får användas.

Om föreskrifter inte meddelas medför det även att den infrastruktur som idag har anpassats utifrån längre bussar med mer än en led inte kan nyttjas till full kapacitet.

Erfarenheter av större längder på bussar som framförts i Göteborgs kommun sedan 2006 är enbart positiva från bl.a. trafikutövare, passagerare och kommunen. Bland annat utvärderades detta 2008 av Vägverket i publikation 2008:2 *Erfarenhetsrapport om tvåledsbussar i Göteborg*. Utifrån de förfrågningar som gjorts till trafikutövarna i både Göteborg och Malmö inom ramarna för detta föreskriftsarbete har inte framkommit att det under de gångna åren förekommit olyckor relaterade till den större längden på bussarna. Trafikverket och Göteborgs kommun har inte framfört några synpunkter på trafiken idag eller haft invändningar på att trafik skulle fortsätta. Om föreskrifter inte meddelas hindras således en verksamhet från vilken erfarenheterna är övervägande positiva.

3 Vad ska uppnås?

Ett fungerande transportsystem är en förutsättning för en långsiktigt hållbar utveckling av Sverige. För att möta framtidens samhällsutmaningar och för att få en förbättrad stadsmiljö är en fungerande kollektivtrafik en prioriterad politisk fråga. Flertalet regeringsbeslut såsom den nationella transportplanen för 2014-2025 (dnr N2014/1779/TE), uppdraget till Trafikverket om förslag till ramverk för stadsmiljöavtal (dnr N2015/532/TS) samt uppdraget till Transportstyrelsen om att utreda möjligheten att tillåta längre bussar i kollektiv- och linjetrafik belyser alla vikten av att öka kapaciteten i kollektivtrafiken.

Föreskriftsföreslaget syftar till att uppnå ett effektivare nyttjande av kollektivtrafiken i Göteborgs kommun genom att fortsatt tillåta förändret av bussar med mer än en led. Därigenom uppnås även att undvika de negativa effekterna som beskrivs under avsnitt 2.

Bussar med större kapacitet medför att bränsleåtgången och därmed också utsläppen av koldioxid och hälsovådliga emissioner per personkilometer minskar. Med färre fordon i trafik antas även trafiksäkerheten öka.

4 Vilka möjliga lösningar finns?

4.1 Alternativ som inte innebär reglering

Det finns inte några andra möjligheter än genom föreskrifter eller beslut om undantag att på väg som inte är enskild tillåta förandet av bussar som överstiger de längder som trafikförordningen medger.

I 13 kap. 3 § 11 trafikförordningen finns möjlighet för kommunen att medge undantag. Undantag får, enligt 13 kap. 4 §, endast medges om det finns särskilda skäl. Särskilda skäl är i allmänhet något inte vanligt förekommande och det är tveksamt om en flerårig fortsättning av redan pågående trafik kan motiveras av särskilda skäl.

Transportstyrelsen bedömer därför att problemen som beskrivits ovan är sådana att de behöver lösas genom reglering. Det saknas därför lösningalternativ som inte innebär en reglering.

4.2 Regleringsalternativ

Ett alternativt sätt att tillåta färd med längre bussar med mer än en led vore att ändringen genomförs i trafikförordningen. Regeringen har i beslut N2015/4882/MRT gett Transportstyrelsen ett uppdrag att lämna förslag till de författningsförändringar som är nödvändiga för att längre ledbussar samt bussar med tillkopplad släpvagn avsedd för personbefordran ska kunna tillåtas för färd utan att föreskrifter meddelas med stöd av 4 kap. 17 b § trafikförordningen (1998:1276).

I avvaktan på en eventuell ändring av trafikförordningen bedöms det inte finnas något möjligt regleringsalternativ för att lösa problemet än att meddela myndighetsföreskrifter. Det finns därför inget annat regleringsalternativ att utreda vidare.

Inom ramarna för att genom föreskrifter tillåta färd med längre bussar med mer än en led finns det ett visst utrymme för regleringsalternativ i fråga om exempelvis geografisk avgränsning samt fordonens längd och vikt. De föreskrifter som Vägverket meddelat har ingen annan geografisk begränsning än Göteborgs kommun. I dagsläget finns det ingen uttalad efterfrågan, vare sig från Göteborgs kommun eller från angränsade kommuner, att den geografiska avgränsningen skulle vara annan än den som följer av Vägverkets föreskrifter. Det finns heller ingen efterfrågan på längre bussar än 25 meter bussar än vad som idag används. Av dessa skäl utreds inte närmare andra alternativ än att Transportstyrelsen ska meddela föreskrifter som medger färder som Vägverkets föreskrifter medger idag. I Vägverkets föreskrifter finns även krav på att bussarna ska uppfylla vissa väändningskrav enligt Vägverkets föreskrifter (VVFS 2004:141) om väändningskrav för bussar med eller utan därtill kopplade fordon. Dessa

vändningskrav är samma som även andra bussar måste klara enligt 4 kap. 17 a § trafikförordningen och bedöms därför behöva gälla även fortsättningsvis för längre ledbussar.

I Vägverkets föreskrifter finns även en reglering som tillåter en större tillåten bruttovikt, upp till 38 ton istället för trafikförordningens bestämmelser som medger upp till 32 ton. De bussar med mer än en led som sedan 2006 och idag förs i Göteborg har en bruttovikt som inte överstiger trafikförordningens bestämmelser. I dagsläget finns det heller ingen efterfrågan om att tillåta bussar med högre bruttovikt än vad trafikförordningen medger. I likhet med Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2014:31) om största tillåten längd på ledbussar i Malmö finns därför i förslaget ingen ökad tillåten största bruttovikt. Frågan om bruttovikt tas därför inte närmare upp i denna konsekvensutredning.

Det finns även regleringsalternativ i fråga om eventuell tidsbegränsning av föreskrifterna. Vägverkets föreskrifter är tidsbegränsade till 10 år. Transportstyrelsens bemyndigande att meddela föreskrifter innebär att trafikförordningens bestämmelser kan frångås. Med hänsyn till detta och att behov av längre bussar med mer än en led kan förändras över tid framstår det som lämpligt med en tidsbegränsning. Valet av 10 år framstår med hänsyn till avskrivningstider för investeringar som väl avvägt och det finns inte anledning att närmare utreda en annan giltighetstid. Om trafikförordningens bestämmelser ändras i enlighet med den linje som regeringen pekat ut i det ovan nämnda regeringsuppdraget kan föreskrifterna upphävas i förtid.

5 Samhällsekonomisk analys

5.1 Företag

5.1.1 Hur många företag berörs, i vilka branscher är företagen verksamma samt hur stora är företagen?

Föreskrifterna som Vägverket meddelat medger att alla och envar får föra längre ledbussar med mer än en led inom Göteborgs kommun. Idag är det dock endast inom den upphandlade kollektivtrafiken som sådana bussar används. Det finns idag ingen beställningstrafik med dessa längre bussar i Göteborgs kommun, även om detta är tillåtet. I dagsläget är det tveksamt om andra företag än sådana som bedriver den upphandlade kollektivtrafiken kan få lönsamhet med trafik med bussar med mer än en led inom endast Göteborgs kommun.

Föreskrifterna som Vägverket meddelat, och som Transportstyrelsen utreder att meddela motsvarande, berör därför på ett betydande sätt i första hand företaget Transdev AB, som på uppdrag av Västtrafik AB genomför trafik

på linje 16 i Göteborg. Transdev är en internationell koncern med verksamhet i 27 länder med persontrafik. Transdev AB finns på 37 orter från Haparanda i norr till Österlen i söder. Antalet anställda i Sverige är 3 800.

Om andra företag i framtiden bedriver den upphandlade kollektivtrafiken berörs dessa på motsvarande sätt.

5.1.2 Vilken blir tidsåtgången för de berörda företagen och vad innebär detta för företagens administrativa kostnader?

Förslaget på föreskrifter innebär inget krav att färder enligt föreskrifterna genomförs och innehåller inte krav på åtgärder, om färder enligt föreskrifterna genomförs. Regleringen för inte med sig några krav att företag vidtar åtgärder och påverkar därför inte företagens administrativa kostnader.

5.1.3 Vilka är de ekonomiska konsekvenserna för de berörda företagen och vilka följdändringar av verksamheten kan företagen behöva vidta?

Förslaget på föreskrifterna medför inte någon skyldighet att föra med fordon med större längd enligt föreskrifterna. Idag används 21 längre ledbussar i kollektivtrafiken i Göteborg och genomför sammanlagt cirka 10 miljoner av de cirka 160 miljoner resor som genomförs årligen på uppdrag av Västtrafik AB.

Eftersom ledbussar med mer än en led är dyrare än andra bussar är det förenat med kostnader att föra sådana fordon som föreskrifterna tillåter förändret av. Färre fordon behöver dock användas.

I föreskrifterna föreslås ställas krav på att ledbussen ska uppfylla kraven i Vägverkets föreskrifter (VVFS 2004:141) om vändningskrav för bussar med eller utan därtill kopplade fordon. Som beskrivits under avsnitt 4.2 innebär detta ingen kravförändring i förhållande till nu gällande föreskrifter och därmed ingen ökad kostnad för företagen. Även andra bussar, med de längder som anges i 4 kap. 17 a § trafikförordningen (1998:1276), måste uppfylla samma vändningskrav.

Om föreskrifterna meddelas uppstår inga ändrade ekonomiska konsekvenser, utan företagen kan fortsätta att över en tio års period bedriva trafik och planera verksamheten utifrån oförändrade förhållanden. Detta torde ge positiva ekonomiska konsekvenser och inte i sig medföra inkomstbortfall.

De huvudsakliga negativa ekonomiska konsekvenserna skulle uppstå för företagen om föreskrifterna inte meddelas, se avsnitt 2.

5.1.4 I vilken utsträckning påverkas konkurrensförhållandena för de berörda företagen?

Konkurrensförhållandena påverkas inte av föreskrifterna. Andra företag än Transdev Sverige AB kan föra fordon enligt föreskrifterna. Storleken på bolagen i sig avgör inte hur företagen påverkas av föreskrifterna, även om det är sannolikt att det fortsatt är företag som vanligtvis bedriver upphandlad kollektivtrafik som för fordon enligt föreskrifterna.

5.1.5 Behöver särskild hänsyn tas till små företag?

Även mindre företag får, om föreskrifterna meddelas, föra längre bussar med mer än en led. Någon särskild hänsyn behöver därmed inte tas.

5.1.6 I vilka andra avseenden påverkas de berörda företagen?

Berörda företag bedöms inte på något annat betydande sätt påverkas.

5.2 Konsumenter

Enligt de nu gällande föreskrifterna, som Vägverket meddelat, förs endast kollektivtrafik. Om de föreslagna föreskrifterna meddelas ses ingen förändrad betydelse för resenärerna. Av vad framkommit av erfarenheterna sedan 2006 har resenärerna enbart positiv respons på de bussar och den turtäthet som idag uppnås.

Resenärerna bedöms endast få en förändrad påverkan om föreskrifterna inte meddelas, se avsnitt 2.

5.3 Statens finanser

Längre bussar med mer än en led medför en ökad skattevikt. Genom att tillåta färd med dessa bussar ökar statens intäkter ytterst marginellt, men att inte tillåta sådana längre fordon torde också leda till fler fordon i trafik. Statens finanser bedöms även i övrigt inte få någon påverkan av betydelse av föreskrifterna.

5.4 Samhället i övrigt

Om föreskrifterna meddelas bedöms inte samhället i övrigt få någon påtaglig förändrad påverkan, eftersom trafiken redan pågår och har pågått sedan 2006. Erfarenheterna av nuvarande trafik har visat på effektivt nyttjande av infrastrukturen och inga kända olyckor relaterade till den större längden. De längre bussarna har inte visat sig påtagligt slita mer på infrastrukturen än andra bussar. Längre bussar har möjliggjort färre fordon och därmed en ökad trafiksäkerhet.

Alternativet är att inte meddela föreskrifter, med de följder för samhället i övrigt som beskrivs under avsnitt 2.

5.5 Myndigheter och övrig offentlig förvaltning

Det är i första hand kommunerna och landstingen som direkt berörs i fråga om kollektivtrafikplaneringen, detta oavsett om föreskrifterna meddelas eller inte. Om föreskrifter som fortsatt tillåter färd med längre bussar med mer än en led meddelas inskränker detta inte det kommunala självstyret och innebär ingen förändring av kommunala befogenheter och skyldigheter.

Staten är väghållare för allmänna vägar och Trafikverket handhar väghållningen för statens räkning. Om föreskrifterna meddelas kommer även fortsättningsvis längre bussar att kunna föras även på vägar i Göteborgs kommun där staten är väghållare.

5.6 Sammanställning av de samhällsekonomiska konsekvenserna

I tabellen nedan sammanställs de övergripande samhällsekonomiska konsekvenserna av att meddela föreskrifter om att fortsatt tillåta färd med längre bussar med mer än en led i Göteborgs kommun. Endast alternativet att meddela sådana föreskrifter tas upp sammanställningen. Konsekvenserna av att inte meddela sådana föreskrifter beskrivs i avsnitt 2.

Berörd aktör	Värderade effekter/prissatta konsekvenser	Icke värderade effekter/icke prissatta konsekvenser		Total bedömning/ kommentar
		Nettoeffekt i tkr	Fördelar	
Företag	Inga förändrade effekter.	Fortsatt möjlighet att föra längre ledbussar. Den ökade kapaciteten ger mindre bränslekostnader.	Inga	Företagen som idag för längre ledbussar kan fortsatt göra detta.
Konsumenter	-	Fortsatt tillgång till en hög tillgänglighet.	Inga	Endast positivt för konsumenterna att upprätthålla en hög tillgänglighet och kollektivtrafikkapacitet.
Statens finanser	-	-	-	Ingen påverkan av betydelse.
Samhället i övrigt	-	Färre fordon i trafiken och per personkilometer, fortsatt minskade utsläpp av växthusgaser och hälsovådliga emissioner.	-	Övervägande endast positiva effekter.
Myndigheter och andra offentliga organ	-	-	-	Ingen påverkan av betydelse
Totalt	-	-	-	Övervägande positivt att fortsatt tillåta förändret av längre bussar med mer än led på andra vägar än enskilda i Göteborgs kommun.

6 Fördelningsanalys

Föreskrifter enligt det alternativ som utreds bedöms inte få någon förändrad påverkan för kvinnor och män eller olika inkomst- och åldersgrupper. Föreskrifterna påverkar endast de som reser i Göteborgs kommun.

7 Analys av transportpolitisk måluppfyllelse

7.1 Hur påverkar/bidrar lösningen till funktionsmålet?

Funktionsmålet innebär att transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Transportsystemet ska vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.

Med ett ökat utbud förbättras medborgarnas resmöjligheter. Då efterfrågan ständigt ökar, framför allt i storstadsområdena, ses detta som ett led i en effektivare användning av transportsystemet.

7.2 Hur påverkar/bidrar lösningen till hänsynsmålet?

Hänsynsmålet innebär att transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt, bidra till att det övergripande generationsmålet för miljö och miljö kvalitetsmålen nås samt bidra till ökad hälsa.

Då dessa bussar möjliggör att fler resenärer per buss kan transporteras medför detta att bränsleförbrukningen och därmed också utsläppen av växthusgaser och hälsovådliga emissioner minskas. Större bussar medför färre fordon i trafik, vilket leder till en ökad säkerhet, framför allt för oskyddade trafikanter.

8 Vad är förslaget?

Förslaget är att Transportstyrelsen ska meddela föreskrifter som fortsatt tillåter färd med längre bussar med mer än en led i Göteborgs kommun. Mot bakgrund av vad framkommit under utredningen är att förslaget får positiv inverkan på samtliga transportpolitiska mål.

Föreskrifterna ska enligt förslaget gälla under 10 års tid och avgränsas till Göteborgs kommun. Samma krav på värdning som i Vägverkets föreskrifter kommer fortsatt att gälla.

9 Överensstämmer regleringen med eller går den utöver de skyldigheter som följer av EU-rättslig reglering eller andra internationella regler?

Regleringen går inte utöver den EU-rättsliga regleringen eller andra internationella regler Sverige ska följa. Av artikel 1.3. i direktiv 96/53/EG

om största tillåtna dimensioner i nationell och internationell trafik och högsta tillåtna vikter i internationell trafik för vissa vägfordon som framförs inom gemenskapen framgår att direktivet inte omfattar ledbuss med mer än en ledad sektion.

10 Behöver särskild hänsyn tas när det gäller tidpunkten för ikraftträdande och finns det behov av speciella informationsinsatser?

Vägverkets föreskrifter (VVFS 2005:103) om största tillåtna bruttovikt och längd på tvåledsbussar upphör att gälla senast vid utgången av oktober 2015. Föreskrifterna behöver därför träda ikraft senast den 1 november. Några speciella informationsinsatser kommer inte att krävas.

11 Vilka bemyndiganden grundar sig myndighetens beslutanderätt på?

4 kap. 17 b § trafikförordningen (1998:1276)

Om ni har några frågor med anledning av konsekvensutredningen eller synpunkter ni vill framföra får ni gärna kontakta oss:

Mats Willén, utredare, telefon 010 495 57 76
mats.willen@transportstyrelsen.se

Björn Arrias, verksjurist, telefon 010 495 57 14
bjorn.arrias@transportstyrelsen.se

Transportstyrelsens föreskrifter om största tillåten längd på ledbussar i Göteborg;

TSFS 2015:[XX]

Utkom från trycket
den [DATUM ÅR]

beslutade den [DATUM ÅR].

Transportstyrelsen föreskriver följande med stöd av 4 kap. 17 b § trafikförordningen (1998:1276).

VÄGTRAFIK

1 § Dessa föreskrifter avser färd inom Göteborgs kommun med ledbussar med mer än en ledad sektion.

2 § De beteckningar som används i dessa föreskrifter har samma betydelse som lagen (2001:599) om vägtrafikdefinitioner och i förordningen (2001:651) om vägtrafikdefinitioner.

3 § En ledbuss med mer än en ledad sektion får trots 4 kap. 17 a § trafikförordningen (1998:1276) föras inom Göteborg kommun på andra vägar än enskilda om fordonets längd är högst 25 meter. Ledbussen ska uppfylla vändningskraven i Vägverkets föreskrifter (VVFS 2004:141) om vändningskrav för bussar med eller utan därtill kopplade fordon.

Denna författning träder i kraft den 1 november 2015 och upphör att gälla den 31 oktober 2025.

På Transportstyrelsens vägnar

MARIA ÅGREN

Mats Willén
(Väg- och järnvägsavdelningen)

