

Trafikförvaltningen
Trafikavdelningen

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2026-03-10

Ärende
TN 2026-0109

Handläggare
Johan Nordenblank
johan.nordenblank@regionstockholm.se

Trafiknämnden
2026-04-21

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Svar på skrivelse från Daniel Adborn (L) om bältesanvändning i busstrafiken

Förslag till beslut

Trafiknämnden beslutar följande.

- Skrivelsen om bältesanvändning i busstrafiken av Daniel Adborn (L) anses besvarad med hänvisning till vad som anges i förvaltningschefens tjänsteutlåtande.

Sammanfattning

I skrivelsen lyfts oro kring den låga bältesanvändningen i busstrafiken och en informationskampanj efterfrågas om vikten av att vara bältad i bussarna och informera om att det inte är förenligt med svensk lag att vara obältad när bälte finns tillgängligt. I skrivelsen efterfrågas även att trafikförvaltningen uppdras att tillsätta en utredning vars syfte är att se över förutsättningarna att installera bälten på samtliga bussar i fordonsflottan. Trafikförvaltningen delar bedömningen att bältesanvändningen är för låg i SL-trafiken och redogör i detta svar på förutsättningarna gällande en informationskampanj och en utredning kring att installera bälten på samtliga bussar.

Förvaltningens förslag och motivering

Trafikförvaltningen instämmer i att bältesanvändningen inom SL-trafiken är för låg. Låg bältesanvändning är ett vanligt förekommande problem inom kollektivtrafiken i Sverige generellt, och det är av yttersta vikt att säkerhetsbälte används som skydd både för resenären själv och för andra vid en eventuell olycka. Samtidigt är lagstiftningen tydlig: Alla resenärer över tre år som färdas i en buss utrustad med säkerhetsbälten ska använda bälte, förutsatt att en sådan sittplats är tillgänglig. Det är resenärens eget ansvar att använda säkerhetsbälte,

och vid utebliven bältesanvändning kan Polismyndigheten utfärda böter i samband med kontroll. Det är dock tillåtet med stående resenärer om bussens klassificering medger detta.

Trafikförvaltningen eftersträvar alltid att kollektivtrafiken ska vara trygg och säker, och trafiksäkerhetsfrågor har därför högsta prioritet. I samtliga bussar i SL-trafiken som omfattas av krav på säkerhetsbälten finns bältespåminnelser som uppmanar resenärer att använda bälte. I äldre uppdragsavtal är bussarna utrustade med en ljudsignal samt en bältessymbol som tänds för att påminna om bältesanvändning. Från och med uppdragsavtal E36C skärptes kravställningen avseende bältespåminnelser. Numera krävs en audiovisuell bältespåminnare i kombination med en upplyst bältessymbol. Kravet på en audiovisuell bältespåminnare innebär att ett talat meddelande eller ett förinspelat utrop ska påminna resenärerna om att använda säkerhetsbälte. Denna kravställning avseende audiovisuella bältespåminnelser är mer långtgående än branschrekommendationen för audiovisuella bältespåminnare som anges i Bus Nordic.

Trafikförvaltningen har även utvecklat och skärpt kraven avseende vid vilken skyltad hastighet bussar i SL-trafiken ska vara utrustade med säkerhetsbälten. I de senaste uppdragsavtalen ska bussar som trafikerar vägar med en skyltad hastighet på 70 km/h eller högre vara utrustade med bälten. I övriga uppdragsavtal gäller att bälten ska vara installerade i bussar som trafikerar vägar med en skyltad hastighet över 70 km/h. Detta är en striktare kravställning än den som tillämpas av Transportstyrelsen, där kravet är att bussar ska vara utrustade med säkerhetsbälten vid trafik på vägar med en skyltad hastighet på 90 km/h eller högre.

- 1. Trafikförvaltningen uppdras, i samråd med trafikoperatörerna, att genomföra en informationskampanj om vikten av att vara bältad i bussarna och informera om att det inte är förenligt med svensk lag att vara obältad när bälte finns tillgängligt.*

Mot bakgrund av den låga användningen av säkerhetsbälte i SL-trafiken ser trafikförvaltningen över möjligheten att genomföra en informationsinsats för att få fler att använda bälte i bussen. Målet är att öka kännedomen om bältesanvändning och på ett positivt sätt driva en beteendeförändring där det blir normalt att kliva ombord och spanna fast bältet i de fordon där sådana finns installerade.

2. *Trafikförvaltningen uppdras att tillsätta en utredning vars syfte är att se över förutsättningarna att installera bälten på samtliga bussar i fordonsflottan.*

Inom SL-trafiken används bussar av klass I och klass II och vilka fordon som ska vara utrustade med bälten styrs huvudsakligen av bussens fordonsklassning samt den trafikmiljö där den används.

Klass I-bussar är avsedda för stads- och tätortstrafik och är anpassade för lägre hastigheter samt hög passageraromsättning. De har ett stort antal ståplatser och en lättare konstruktion, vilket innebär att de inte är konstruerade eller godkända för installation av säkerhetsbälten. Klass I-bussar är vanligt förekommande i SL-trafiken eftersom majoriteten av busstrafiken bedrivs i stads- eller tätortsmiljö.

Klass II-bussar används främst i regiontrafik och trafikerar vägar med högre skyltade hastigheter. De har vanligtvis färre ståplatser än klass I-bussar. Bussarna är konstruerade med förstärkta infästningszoner i kaross och chassi, vilket är ett krav för installation av säkerhetsbälten. Dessa förstärkningar är en förutsättning för att bältena ska fungera som avsett och kunna motstå de krafter som uppstår vid en kollision.

Att installera säkerhetsbälten i samtliga bussar inom SL-trafiken som i dag saknar detta skulle innebära att alla klass I-bussar behöver byggas om och förstärkas för att uppnå den strukturella hållfasthet som krävs för bältesinfästningar. Förutom höga installationskostnader skulle detta även medföra ökade kostnader för underhåll samt högre drivmedelsförbrukning. Därtill skulle delar av fordonsflottan behöva tas ur trafik under den period då installationerna genomförs.

Om kraven på säkerhetsbälten i stället skulle skärpas så att alla bussar i nya uppdragsavtal måste vara utrustade med bälten, skulle klass II-bussar behöva användas. Detta skulle, utöver ökade kostnader för inköp av bussar, då klass II-bussar generellt är dyrare än klass I-bussar, även begränsa antalet leverantörer som kan leverera emissionsfria fordon som samtidigt uppfyller de krav som ställs på social hållbarhet.

Trafikförvaltningen
Trafikavdelningen

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2026-03-10

Ärende
TN 2026-0109

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Skickas till

-

Erik Norling
Förvaltningschef

Johan Nordenblank
Chef Trafikavdelningen

Trafikförvaltningen
Trafikavdelningen

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2026-03-10

Ärende
TN 2026-0109

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)



Liberalerna

SKRIVELSE
2026-01-20

Trafiknämnden

1 (1)

Skrivelse av Daniel Adborn (L) om bältesanvändning i busstrafiken

Under hösten 2024 genomförde trafikoperatören Nobina stickprovskontroller på 665 bussavgångar i Region Stockholm för att ta reda på hur stor andel av resenärerna som använder bälte när det fanns tillgängligt. Resultatet av undersökningen visade att av de 11 694 resenärer som befann sig på de granskade avgångarna var det endast 75 personer som använde bälte, vilket motsvarar en användningsgrad på cirka 0,65%.

Denna mycket låga uppmätta grad av bältesanvändning är en allvarlig säkerhetsrisk som behöver adresseras, inte minst mot bakgrund av de olyckor som inträffat i busstrafiken den senaste tiden och de efterföljande personskadorna. Om fler hade använt bälte hade förhoppningsvis en del av skadorna kunnat undvikas eller i varje fall blivit mindre allvarliga. Utöver säkerhetsaspekten är det olagligt att resa obältad när bälte finns. Den som blir ertappad med att resa utan bälte kan bötfällas med 1 500 kronor.

I dagsläget är det dessutom inte alltid möjligt för resenärer att använda säkerhetsbälte, även om de själva skulle vilja. Bälten finns endast installerade i cirka 60% av bussfordonsflottan, vilket innebär att säkerhetsnivån varierar beroende på vilken buss passageraren kliver på. För att öka säkerheten och förhindra skador i busstrafiken krävs därför både åtgärder för att öka bältesanvändningen där bälte redan finns och insatser för att fler bussar ska utrustas med bälte.

Med anledning av ovanstående föreslår Liberalerna att trafiknämnden beslutar följande:

1. Trafikförvaltningen uppdras, i samråd med trafikoperatörerna, att genomföra en informationskampanj om vikten av att vara bältad i bussarna och informera om att det inte är förenligt med svensk lag att vara obältad när bälte finns tillgängligt.
2. Trafikförvaltningen uppdras att tillsätta en utredning vars syfte är att se över förutsättningarna att installera bälten på samtliga bussar i fordonsflottan.

Daniel Adborn
Liberalerna