Trafikavdelningen

Fredrik Cavalli-Björkman
08-686 3904
fredrík.cavalli-bjorkman@sl.se

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2018-05-02

Trafiknämnden
2018-04-10, punkt 16

Ärende
TN 2018-0290

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Svar på skrivelse från S, MP och V angående åtgärder för att stöldsäkra bussar

Ärendebeskrivning

Socialdemokraterna, Miljöpartiet de gröna och Vänsterpartiet har i skrivelse daterad den 30 januari 2018 ställt fyra frågor relaterade till stöldskydd för bussar.

Beslutsunderlag

Förvaltningschefens tjänsteutlåtande samt skrivelsen ”Åtgärder för att stöldsäkra bussar” som är daterad och inkom till trafiknämnden den 30 januari 2018.

Förslag till beslut

Trafiknämnden föreslås besluta

att anse skrivelsen besvarad.

Förslag och motivering

De frågor som ställs i skrivelsen lyder som följer:

1. Vilka krav på stöldskydd finns i nuvarande trafikavtal?
2. Vilka olika alternativa lösningar finns för att öka stöldsäkerheten. Och hur går diskussionerna i branschen om dessa?
3. Hur arbetar förvaltningen med operatörerna kring den här frågan?
4. Vilka krav är möjliga att ställa på operatörerna idag?

Trafikförvaltningens svar följer nedan.

Trafikförvaltningen har liksom Regeringskansliet och den svenska bussbranschen tittat brett på förutsättningarna för att införa stöldskydd. Då

Sveriges bussoperatörer kör trafik för fler beställare än Trafikförvaltningen är det viktigt att framtagandet av lösningar avseende stöldskydd är förankrade i hela branschen. Inte minst mot bakgrund av att fordon har lång livslängd och inte sällan flyttas mellan både landsändar och trafikområden.

En anledning till att det ännu inte finns någon tillräckligt bra lösning presenterad av branschen är att en sådan inte får förhindra eller försvåra utförandet av trafiken. En buss, särskilt en i linjetrafik, kan under en trafikdag ha många olika förare. Om stöldskyddet försvårar byten mellan förare leder detta till en sämre effektivitet med högre kostnader och påfrestningar för resenärerna som följd.

Viktigt för branschen är också att undvika ett system som innebär att förarna blir mer utsatta. Det har förekommit att förare (med buss) genom hot om våld blivit tvingade att avvika från sina linjesträckningar. Vid dessa tillfällen finns system i bussarna som är till för att följa bussens position var trettionde sekund, detta anses dock inte räcka för att hinna larma vid till exempel ett terrorattentat. I kommande trafikavtal kommer bussarna att vara uppkopplade och positionering i varje ögonblick kommer att vara känd. Med detta öppnas möjlighet för framtida larm- och fjärrhantering av bussen om denna lämnar planerad rutt. Införande av nya krav i befintliga trafikavtal är dessutom förenat med en avsevärt högre kostnad än om krav införs inom ramen för en trafikupphandling.

Hinder för tillgripande och olovligt brukande kan lösas både med stöldskydd på själva bussfordonet och genom intrångsskydd i depå och uppställningsplatser. Intrångsskydd är något som trafikförvaltningen har haft fokus och utfört förbättringar på under en längre tid. Vilken typ av lösning som är lämplig att införa på kort respektive lång sikt behöver konsekvensbedömmas.

Trafikförvaltningen deltar aktivt i och följer branschens arbete löpande för att hitta en lämplig lösning.

Caroline Ottosson
Förvaltningschef

Fredrik Cavalli-Björkman
Chef Trafikavdelningen

Stockholms läns landsting

1 (2)

SKRIVELSE
2018-01-30

Trafiknämnden

Socialdemokraterna
miljöpartiet de gröna
VÄNSTERPARTIET

Åtgärder för att stöldsäkra bussar

I slutet av 2017 blev det känt att det är förhållandevis enkelt att stjäla bussarna som trafikerar länet. Detta är naturligtvis mycket allvarligt, inte minst mot bakgrund av de terrorattentat som begåtts på flera håll i Europa där tunga fordon har använts. Såvitt vi förstår är förarna och bussbolagen samstämmiga i sin beskrivning av hur enkelt det är att stjäla en buss.

Inom landstinget har vi ansvar för ca 2 100 tunga bussar som lätt kan kapas och användas som vapen. Förare vittnar om att de lätt kan stjälas med hjälp av en primitiv nyckel och kunskap om hur alkolåset fungerar. Vid förarbyten lämnas bussarna obevakade med nyckeln kvar i fordonet.

Detta är inte bara en fråga om att minska risken för att SL-bussar används i brott eller terrorattentat, utan också en fråga om länsinvånarnas förtroende för SL och förarnas arbetsmiljö.

Vi har full förståelse för att det tar tid att ändra branschstandarder. Vi anser också att det är viktigt att få gemensamma lösningar i hela landet. Samtidigt står för mycket på spel för att invänta gemensamma lösningar som ligger långt fram i tiden. I väntan på gemensamma lösningar måste SL gå före för att säkerställa att de bussar som trafikerar länets kollektivtrafik är så svåra som möjligt att stjäla.

Vi vill se omedelbara åtgärder som gör det väsentligt svårare att stjäla en SL-buss. I den mån det går att ställa krav på operatörerna bör det göras. I övrigt bör förvaltningen inleda en dialog med operatörerna i syfte att få dem att självmant vidta säkerhetshöjande åtgärder.

I ett mer långsiktigt perspektiv är förändringar i standarder nödvändiga, liksom krav i de kommande stora upphandlingarna. Men vi anser inte att det går att vänta så länge med att göra något.

Med anledning av detta vill vi ställa följande frågor:

1. Vilka krav på stöldskydd finns i nuvarande trafikavtal?
2. Vilka olika alternativa lösningar finns för att öka stöldsäkerheten, och hur går diskussionerna i branschen om dessa?



3. Hur arbetar förvaltningen med operatörerna kring den här frågan?
4. Vilka krav är möjliga att ställa på operatörerna idag?