

Tillväxt och samhällsbyggnad
Peter Haglund

Näringsdepartementet Dnr N2017/02715
SKL Dnr 17/02662

Förebygga terrordåd med fordon – kommunernas inspel

Den 13 april genomfördes ett möte under ledning av infrastrukturminister Anna Johansson om hur vi kan försvåra kapning av lastbilar och andra fordon. Bakgrunden var terrordådet den 7 april på Drottninggatan i Stockholm. Detta dokument är ett svar på infrastrukturministerns önskemål om inspel om hur vi kan förebygga risker på ett ändamålsenligt sätt. Utgångspunkten är här det kommunala perspektivet och kommunernas ansvarsområden. Åtgärder som rör t.ex. fordon tas därför inte upp.

Övergripande kan konstateras att när det gäller fysiska hinder i gatumiljön är det en svår avvägning mellan att å ena sidan hindra oönskade fordon och å andra sidan säkerställa tillgänglighet för räddningstjänst m.fl. som behöver kunna ta sig fram, d.v.s. att skapa säkra miljöer som samtidigt är tillgängliga för exempelvis utryckningstrafik.

Nedan redovisas några inspel som kommunerna menar är relevanta för att förebygga nya attacker med fordon. Inspelet är gemensamt från Göteborgs stad, Malmö stad, Stockholms stad samt Sveriges Kommuner och Landsting (SKL). Dokumentet har tagits fram på tjänstemannanivå.

Områden och platser med risk för fysiska dåd

Det nu aktuella dådet skedde på en gågata. Det är dock uppenbart att det finns många platser i våra städer och samhällen där det samlas många människor och som därmed är sårbara för attacker med fordon. Utöver gatumiljön så behöver vi exempelvis lyfta in kollektivtrafikens knutpunkter som viktiga områden att beakta. Även festivalområden på stora öppna ytor med begränsade avspärningar är sårbara.

- *Kommunerna anser att det är viktigt att fokus i fortsatt arbete för att förebygga attacker med fordon inte begränsas till gågator. Andra platser som är sårbara för fordonsattacker är t.ex. gator med fordonstrafik och stora mängder fotgängare, kollektivtrafikens knutpunkter, torg och festivalområden.*

Stort behov av kunskap och strategi

Fram till nu har kommunerna i begränsad eller ingen omfattning behandlat risker för terrordåd vid utformning av gatumiljöer, torg och parker. Denna risk/hot är att betrakta som en ny planeringsförutsättning för kommunerna. Behovet av kunskap och

strategi som leder kommunerna till rätt prioriteringar och åtgärder är därför stort. Det gäller exempelvis den frågan som tas upp ovan, gällande vilka fysiska platser som är sårbara och som behöver uppmärksammas särskilt. Relevant kunskap och vägledningar kan inhämtas från exempelvis Storbritannien.

- *SKL tar fram ett generellt stödmaterial för hur kommuner kan hantera denna nya planeringsförutsättning på ett ändamålsenligt sätt.*

Utveckling av innovativa fysiska hinder och larmfunktion

De betongsuggor, blomsterlådor m.m. som idag används som fysiska hinder i stadsmiljön är avsedda för hindra normal fordonstrafik, inte en beslutsam terrorist i ett stort och tungt fordon. Ett mer effektivt sätt att hindra fordon är att placera ut kraftiga och fastgjutna ”pollare”. Dessa är dock mycket kostsamma och medför svårigheter för räddningstjänst, varuleveranser, snöröjning och färdtjänst. Det är kort sagt förenat med stora svårigheter och kostnader att ha höj- och sänkbara pollare. Det är därför angeläget att pröva möjligheten att skapa nya innovativa fysiska hinder utifrån de risker vi ser idag. Som komplement till nya fysiska hinder bör även möjlighet till någon typ av larmfunktion prövas som varnar omgivningen om ett fordon rör sig snabbare än tillåtet. Internationella erfarenheter och lösningar bör inventeras.

- *Trafikverket bör få i uppdrag att inventera internationella erfarenheter och lösningar gällande fysiska hinder. Om inte ändamålsenliga lösningar identifieras bör en innovationsupphandling genomföras för att få fram nya fysiska hinder samt larmsystem.*

Regelverk som kan behöva ses över

När det gäller utformningen av fysiska miljöer finns flera regelverk som kommunerna har att förhålla sig till. När nya hinder blir aktuella är det viktigt att säkerställa att dessa är förenliga med gällande regler eller att reglerna ändras för att möjliggöra de hinder som anses relevanta. Det handlar om exempelvis Plan- och bygglagen (detaljplaneregler), Trafikförordningen (tillgänglighetskrav) samt regelverk som hanterar utryckningstrafik. Därutöver finns i Boverkets byggregler och allmänna råd bl.a. skrivningar om åtkomlighet och räddningsvägar.

- *Boverket bör få i uppdrag att analysera de regelverk som rör den fysiska utformningen av i första hand gatumiljöer och torg. Analysen ska tydliggöra vilka fysiska insatser som är möjliga att vidta inom dagens regelverk.*

Stöd till kommunerna från statliga aktörer - hotbilder och skyddsåtgärder

Trafikverket – övergripande vägledning

Information om hotbilder och rådgivning gällande åtgärder som kan minska sårbarhet mot terrorattentat bör ges av staten till kommunerna. Det är viktigt att det finns tydliga uppdrag om vilken aktör som ska stödja kommunerna inom detta område.

Samverkansområde Transporter (SOTP) har utrett ansvar och roller inom transportsektorn avseende krisberedskap och civilt försvar. Trafikverket väntas senast 19 maj överlämna utredningen ”Tydligare ansvar och roller avseende transportsektorns krisberedskap samt avseende arbete inför och vid höjd beredskap” till regeringen. Utredningens huvudförslag väntas bli att Trafikverket ska ges det övergripande samordningsansvaret för transportsektorns arbete med krisberedskap och civilt försvar.

SKL anser att Trafikverket även bör få i uppdrag att stödja transportsektorn med att minska sårbarheten mot terrorism, t.ex. information om hotbilder och rådgivning. Säkerhetspolisen arbetar idag inte sektorsvis med att minska sårbarheten för terroristattentat. Säkerhetspolisen hänvisar istället till myndigheter som verkar inom sektorer. När det gäller skydd mot terrorism finns dock inget reglerat sektorsansvar. Därför bör Trafikverket ges ett särskilt ansvar för transportsektorns skydd mot terrorism. Trafikverket bör också ingå i Samverkansrådet mot terrorism som leds av Säkerhetspolisen.

- *Trafikverket bör få i uppdrag att stödja transportsektorn (inklusive kommunerna) med att minska sårbarheten mot terrorism. Det kan t.ex. handla om information om hotbilder och rådgivning om hur infrastruktur kan skyddas mot terrorism. Uppdraget bör regleras i myndighetens instruktion.*

Polisen - råd kring enskilda åtgärder

Kommunerna har små möjligheter att göra bedömningar av när kraftfulla hinder (typ dagens pollare) är motiverade. I dessa fall är polisens bedömningar avgörande. I de fall polisen anser att sådana hinder är motiverade kan kommunerna ta ansvar för att installera eller placera ut sådana hinder.

- *När det gäller bedömningar av om och var kraftfulla hinder ska etableras bör polisen ha en aktiv roll.*

MSB och Polismyndigheten – vägledning kring evenemangssäkerhet

När det gäller vägledning kring evenemangssäkerhet så är ansvaret idag uppdelat mellan MSB och Polismyndigheten. MSB har en *Säkerhetsguide för evenemang* från

2011. I den uppmärksammas inte hot från terrorism, eller risken att en terrorist använder ett fordon som vapen mot en folkmassa. Hos Polismyndigheten är det idag svårt att hitta information om arbete med evenemangssäkerhet.

- *MSB och Polismyndigheten får i uppdrag att aktivt arbeta med vägledning kring hur berörda aktörer kan arbeta med skydd mot terrorism vid festivaler och evenemang.*