



Minska bilbrott

Nationella åtgärder mot bilbrott

Slutredovisning av ett regeringsuppdrag

JUNI 2006

Innehållsförteckning

| | | |
|------------|---------------------------------|-----------|
| 1. | Inledning | 2 |
| 2. | Sammanfattning | 2 |
| 3. | Bakgrund | 2 |
| 4. | Regeringsuppdraget | 3 |
| 5. | Organisation | 4 |
| 6. | Genomförande | 4 |
| 6.1. | Arbetsgrupperna | 4 |
| 6.1.1. | Brottsprognoser (LUPP) | 4 |
| 6.1.2. | Stöldskydd | 6 |
| 6.1.3. | Information | 8 |
| 6.1.4. | Parkeringsplatser | 9 |
| 6.1.5. | Positionering | 9 |
| 6.2. | Seminarier | 10 |
| 6.3. | Modellkommuner | 11 |
| 6.3.1. | Landskrona | 11 |
| 6.3.2. | Sandviken | 13 |
| 7. | Webbplats | 15 |
| 8. | DNA | 15 |
| 9. | Idéskrift och Kort om... | 15 |
| 10. | Internationellt arbete | 16 |
| 11. | Avslutande diskussion | 16 |
| 11.1. | Slutsatser | 16 |
| 11.2. | Framtiden | 18 |

1. Inledning

Detta dokument är en slutrapport för det treåriga regeringsuppdrag som Brottsförebyggande rådet (Brå), tillsammans med Rikspolisstyrelsen (RPS), fick av regeringen i april år 2003. Arbetet inom ramen för uppdraget har redovisats till uppdragsgivaren i form av två delrapporter som lämnades till regeringen i januari 2004 och januari 2005.

2. Sammanfattning

Under år 2003 gav regeringen Brå i uppdrag att, tillsammans med RPS, utarbeta och genomföra en strategi för att minska bilbrott. Bakgrunden till uppdraget var ett idédokument som Brå hade presenterat under år 2002.

För uppdragets genomförande tillsattes en styrgrupp med professor Leif G. W. Persson som ordförande och representanter för Brå, RPS, Försäkringsförbundet, Motorbranschens Riksförbund (MRF) och Stöldskyddsföreningen (SSF). Ett sekretariat tillsattes och en rad arbetsgrupper inrättades för att bedöma olika åtgärder. Denna typ av organisation, med en central styrgrupp bestående av problemägare med beslutsmandat, har haft stora fördelar.

Inom ramen för sekretariatets och arbetsgruppernas arbete genomlystes en rad erfarenheter från olika insatser och åtgärder mot bilbrott såväl nationellt som internationellt. De åtgärder som bedömdes som aktuella inom ramen för det föreliggande uppdraget kan grovt delas in i två huvudkategorier, lokala och centrala åtgärder.

Redan i idédokumentet lyftes den lokala nivån fram som nyckeln till att påverka bilbrottsligheten i Sverige. Mycket energi lades på att engagera och motivera de lokala aktörerna, framförallt, men inte uteslutande, de lokala brottsförebyggande råden och polisen att arbeta mot bilbrott. Samarbeten med modellkommuner inleddes i syfte att illustrera för andra orter potentialen i strukturerade insatser. Seminarier och nätverksträffar med företrädare för den kommunala nivån hölls runt om i landet och information i form av både tryckta skrifter och nyheter på webben spreds till olika lokala intressenter. Bland annat har det, inom ramen för uppdraget, publicerats en handbok för att göra parkeringsplatser säkrare, en idéskrift rörande förebyggande av bilbrott i bostadsområden och broschyrer som uppmärksammar bilägare på stöldrisker. Dessa insatser har sannolikt bidragit till den positiva utvecklingen av bilrelaterade brott under de senaste åren.

Vissa förslag till åtgärder var av mer nationell karaktär och rörde framför allt den internationellt beprövade tekniken med automatiska nummerskyllsavläsare i syfte att spåra stulna bilar och ett utökat användande av elektroniska stöldskydd – så kallade immobiliseras – i bilar.

3. Bakgrund

I augusti 2002 presenterade Brå ett förslag till en nationell strategi för att reducera den bilrelaterade brottsligheten. I strategin som finns redovisad i idédokumentet *Det går att reducera bilbrottsligheten* (bilaga a), presenteras med utgångspunkt från såväl utländska som svenska erfarenheter, ett femtontal olika förslag till åtgärder.

Bakgrunden till förslaget var att den i Sverige enskilt största brottskategorin i statistiken över anmälda brott var och fortfarande är stölder ur och från motorfordon. Tillsammans med biltillgrepp utgjorde dessa då nästan en femtedel av den totala anmälda brottsligheten i landet. År 2002 anmäldes drygt 210 000 bilrelaterade brott (skadegörelse undantaget). Antalet anmälda brott hade förvisso minskat något sedan år 2000, men nästan fördubblats sedan 1975. Enligt en internationell studie, som omfattade 17 länder och genomfördes år 2000, var

andelen utsatta i Sverige över genomsnittet beträffande biltillgrepp. Även när det gällde stöld ur och från bilar låg Sverige högre än genomsnittet.¹

Som framgår av idédokumentet finns det förutom den irritation, de kostnader och den allmänna olägenhet som dessa brott medför för den enskilde bilägaren en rad andra skäl att fokusera på de bilrelaterade brotten. Bland annat följande brukar nämnas:

- en hög nivå av bilrelaterad brottslighet i ett bostadsområde leder till oro hos allmänheten och bidrar till en generell otrygghet.
- tillgrepp av motordrivet fordon är ett så kallat strategiskt brott. För unga förövare fungerar ofta bilrelaterad brottslighet som inkörsport till en framtida kriminell karriär. Mer än var fjärde person som i sin brottsdebut lagförs för sådan brottslighet beräknas hamna i kategorin persistenta brottslingar.
- tillgripna fordon används också som hjälpmedel vid annan brottslighet och framförs, inte sällan på ett för allmänheten farligt sätt, av förare som saknar körkort och/eller är påverkade av alkohol eller narkotika.
- denna brottslighet medför stora kostnader för rättsväsendet, allt ifrån personaltimmar för administration och utredningar av de anmälda brotten, till kostnader förknippade med lagföring och påföljder.

I idédokumentet presenterades förutom förslag till åtgärder även en organisation för genomförandet av dessa, bestående av en styrgrupp, ett sekretariat och ett antal arbetsgrupper.

4. Regeringsuppdraget

I april 2003 gav regeringen Brå i uppdrag att med utgångspunkt från det framtagna idédokumentet, och tillsammans med RPS, genomföra en nationell strategi för att reducera bilbrottsligheten. På de områden där polismyndigheterna har en viktig roll, uppdrogs RPS att samverka med Brå och medverka med administrativa och operativa insatser vid genomförandet av den nationella strategin. Datum för slutredovisning bestämdes i uppdraget till den 30 juni 2006. Delrapporter har lämnats den 30 januari 2004 och den 30 januari 2005 (dnr E3-0282/2003).

I samverkan med RPS tog Brå inledningsvis fram en plan för hur den nationella strategin skulle se ut. Planen innehöll förslag till hur styrgruppen borde vara sammansatt och vilka arbetsgrupper som borde inrättas. Även en ekonomisk plan ingick, inklusive bedömningar av förutsättningarna för extern finansiering.

Det dokument som Brå presenterade kan ses som en övergripande plan för en nationell strategi för att minska bilbrottsligheten. Strategin syftade till att involvera dem som har haft möjlighet att påverka bilbrottsligheten på den lokala, regionala och nationella nivån. Således har lokalt etablerade aktörer såväl som myndigheter och verk, branschorganisationer och intresseföreningar engagerats. Fokus har legat på biltillgrepp samt stöld ur och från bil, såväl fullbordade brott som försök. Arbetet har inte omfattat andra fordon än bilar, såsom EU-mopeder, motorcyklar, cyklar etc.

¹ Van Kesteren, Mayhew och Nieuwbeerta (2001): *Criminal victimization in seventeen industrialised countries. Research and policy report no 187*. The Netherlands: Ministry of Justice.

5. Organisation

Projektorganisationen har i grunden utgjorts av en styrgrupp och ett projektsekretariat. I anslutning till dessa har en rad arbetsgrupper och pilotprojekt arbetat med specifika frågor. Vidare har projektet använt sig av externa konsulter för vissa sakfrågor.

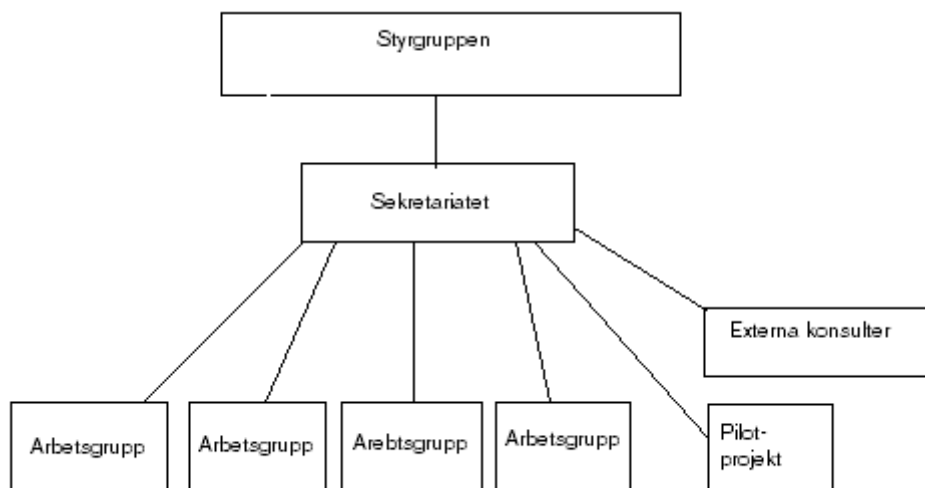


Fig. 1. Organisationsschema

För en mer detaljerad beskrivning av organisationen se bilaga b.

6. Genomförande

6.1 ARBETSGRUPPERNA

Under våren 2003 inrättades fem arbetsgrupper under sekretariatets ledning. Arbetsgrupperna har varit sammansatta av expertis från en rad olika aktörer och intresseägare, som till exempel polisen, fastighetsbolagen, tullverket och biltillverkarna. Arbetsgruppernas uppgift har varit att närmare granska och utveckla åtgärder som styrgruppen visat intresse för:

- brottsprognoser (LUPP)
- stöldskydd
- information
- parkeringsplatser
- positionering.

6.1.1 BROTTSPROGNOSER (LUPP)

Brå har tagit fram en metod för att göra prognoser och uppföljningar av framför allt mängdbrottslighet på lokal nivå, kallad Lokal uppföljnings- och prognosprocedur (LUPP). Med metoden går det enkelt göra prognoser av hur brottsligheten fördelar sig på årets månader. Syftet med prognoserna är att de ska utgöra ett underlag för beslut om var och när åtgärder ska sättas in. Vidare är proceduren lämplig att använda för att följa upp redan vidtagna åtgärder. Metoden presenteras i Idéskrift nr 8 för lokalt brottsförebyggande arbete. En modul är också utlagd på myndighetens webbplats, vilket gör att polismyndigheter och andra enkelt kan göra egna prognoser.

LUPP – i teorin

Enkelt beskrivet innebär LUPP att man utifrån uppgifter om de senaste tre årens anmälda brott genom en enkel metod räknar fram prognoser om brottsnivån för det kommande årets samtliga

månader. Det kan till exempel gälla antalet anmälda bilstölder i olika delar av kommunen. Prognoserna kan användas för att i god tid göra prioriteringar, till exempel vidta särskilda brottsförebyggande åtgärder i olika områden. Det bör dock betonas att LUPP endast är ett av flera underlag för sådana beslut. Många gånger finns det aktuell lokal information som måste tillföras för att förbättra prognosen. För att få en överskådlig bild av prognoserna för varje månad presenteras de i form av en kurva som visar hela årets förväntade brottslighet. Efterhand som uppgifter om månadens faktiskt anmälda brott finns tillgängliga, läggs dessa värden in i en annan kurva i diagrammet. På så sätt går det enkelt att jämföra prognosen med det faktiska utfallet och bedöma om månadens brottslighet är normal, högre eller lägre än förväntat. Prognoserna är naturligtvis i sig inte brottsförebyggande. Tanken är att de ska vara ett användbart redskap i det brottsförebyggande arbetet.

LUPP – i praktiken

Redan innan bilprojektet startade arbetet med att sprida metoden användes LUPP av en rad aktörer, främst inom olika nivåer vid flera polismyndigheter. Ett uttalat delmål för projektet var att sprida metoden, dels till de polismyndigheter som ännu inte använde sig av den, dels till andra brottsförebyggare, till exempel de många lokala råden. Skälen till detta var flera. Genom att sammanställa och skicka ut LUPP-prognoser skapades dels lättöverskådlig och pedagogisk statistik att använda vid utvärdering av insatser, dels sände de fysiska utskicken ut en tydlig signal om att arbetet för att reducera bilrelaterade brott satt igång. Effekterna av detta var att de lokala aktörer som sedan tidigare arbetade eller planerade att arbeta mot bilbrott fick ytterligare bränsle och övriga aktörer uppmärksammades på den lokala bilbrottsproblematiken.

Utskick hösten 2003

På förslag av sekretariatet beslutade styrgruppen att LUPP-prognoser beträffande bilrelaterade brott (brottskoder 0801 – biltillgrepp försök, 0802 – biltillgrepp fullbordat och 0840 – stöld ur och från motordrivna fordon) skulle skickas ut till landets samtliga kommuner och polismyndigheter. IT-avdelningen på Brå skapade prognoserna och sekretariatet ombesörjde utskicken. Sekretariatet tog fram en enkel och lättläst informationsbroschyr som skickades ut tillsammans med de första LUPP-prognoserna. Det första utskicket gick från Brå i september 2003 och innehöll LUPP-prognoser med utfall till och med augusti, den nämnda broschyren och ett brev i vilket sekretariatet informerade om bilprojektet. Detta följdes upp med ytterligare utskick i oktober (septembersiffrorna), november (oktobersiffrorna) och december (novembersiffrorna).

LUPP på webben

I april 2004 gjordes prognoserna tillgängliga på Brå:s webbplats. Genom ett enkelt verktyg på webben kan vem som helst se såväl prognoser som faktiskt utfall för den bilrelaterade brottsligheten i landets län och kommuner. Detta möjliggjorde för fler än poliser och lokala samordnare att ta del av dem. Webbfunktionen gör det också möjligt att ta fram prognoser för stadsdelarna i de tre storstadsområdena Stockholm, Göteborg och Malmö. Under år 2005 utnyttjades prognoserna på webben 5 600 gånger.

Arbetsgruppen

Den arbetsgrupp som tillsattes under hösten 2003 för att sprida LUPP bestod av representanter från Larmtjänst AB (en utredningsorganisation som är ett dotterbolag till Försäkringsförbundet), polisen och sekretariatet. Den centrala frågan för gruppen har varit i vilken utsträckning och för vilka ändamål LUPP-prognoserna kommer till användning på polismyndigheterna och i de lokala råden. Av den anledningen utformades en enkät som gick ut till samtliga mottagare av de utskickade prognoserna. På uppdrag av styrgruppen tog arbetsgruppen också fram statistik över var och när stulna bilar återfinns i förhållande till plats och tidpunkt för stölden.

Enkäten

Enkätsvaren visade sammanfattningsvis att LUPP-prognoserna kom till användning, framför allt inom polismyndigheterna; 20 av 21 polismyndigheter besvarade enkäten, 16 av dem ansåg att utskicken av LUPP-prognoser en gång i månaden var ett bra initiativ från bilprojektet. Av myndigheterna använde 15 sig av prognoserna för brottsförebyggande åtgärdsplanering och 14 för verksamhetsplanering. En majoritet av de tillfrågade myndigheterna var välvilligt inställda till att prognoserna skulle gå direkt till fler enheter inom den egna organisationen.

Utskicken var inte lika framgångsrika i de lokala brottsförebyggande råden. Av de 199 råd som besvarade enkäten uppgav knappt hälften att de mottagit samtliga tre utskick. Vart sjätte råd hade inte mottagit ett enda utskick. En dryg tredjedel av de råd som besvarade enkäten använde LUPP-prognoserna. En tredjedel av dessa uppgav att de använde prognoserna kontinuerligt.

Slutsats

De prognoser över bilbrott som Brå tagit fram och spritt inom polisorganisationen har fått ett väldigt positivt mottagande. Verktøget används av en majoritet av myndigheterna. Ett antal myndigheter använder prognoserna på ett mycket systematiskt och ändamålsenligt sätt.

Det webbverktyg som gör det möjligt att ta fram prognoser över bilbrott används av många andra aktörer än polisen, till exempel av lokala brottsförebyggare och journalister. Det är projektets uppfattning att prognoserna inte bara uppmuntrar till insatser på lokal nivå utan också bidrar i utvärderingen av desamma, varför dessa även fortsättningsvis kommer att publiceras på Brå:s webbplats.

6.1.2 STÖLDSKYDD

En av de första frågor som diskuterades inom styrgruppen var olika vägar att förmå bilägare att skydda sina fordon med olika former av stöldskydd. Det konstaterades att det finns en rad effektiva skydd på marknaden. En arbetsgrupp tillsattes med uppgift att systematiskt gå igenom dessa och ge förslag till hur bilprojektet skulle verka för en ökad användning av dem.

Arbetsgruppen slog fast att såväl internationella som svenska erfarenheter visar att bilar med olika former av stöldskydd i betydligt mindre utsträckning än andra utsätts för tillgrepp/stöld. De har även lägre sannolikhet än andra bilar att bli utsatta för inbrott. Skydden kan grovt delas in i två kategorier, elektroniska och mekaniska.

De elektroniska stöldskydden, så kallade immobiliseras, som enligt lag ska finnas installerade på samtliga bilar tillverkade från 1998, är mycket effektiva. Visserligen utesluter inte sådan teknik möjligheten till stöld, men den kräver hjälpmedel och kunskap som mycket få biltjuvar har tillgång till. I praktiken är det således i stort sett omöjligt att utan nyckel tillägna sig en bil som är utrustad med immobiliser. Statistiken visar att knappt ens en tiondel av de bilar som anmäldes stulna i Stockholm under perioden oktober 2002 till september 2003 var tillverkade efter 1997. Detta trots att dessa bilar utgjorde närmare hälften av bilparken. Omräknat visar det att risken för att en bil tillverkad före 1998 ska stjälas är 1 på 29. Motsvarande risk för bilar tillverkade 1998 eller senare är 1 på 266. Att köpa och låta efterinstallera ett elektroniskt stöldskydd skulle år 2004, enligt uppgifter från en specialist på eftermontering av stöldskydd, betinga ett pris på drygt 1 200 kronor.

De mekaniska stöldskydden, har också visat sig effektiva för att stoppa biltjuvarna. Ett flertal studier har visat att en bil utrustad med rattkrycka löper betydligt mindre risk att bli stulen än en liknade bil utan krycka. Vidare har det visat sig att bilägare som använder sig av rattkrycka löper betydligt mindre risk att råka ut för inbrott i bilen än de bilägare som inte använder krycka. Sannolikt beror detta på att rattkryckan signalerar en medvetenhet hos bilägaren och

följaktligen väntar sig inte den potentiella tjuven att hitta något av värde kvarlämnat i en sådan bil. Det stora problemet med rattkryckor, och andra mekaniska stöldskydd, är att det har visat sig svårt att få bilägare att använda dessa.

En rad projekt ute i landet som syftat till att förse bilister med rattkryckor utan eller för endast en ringa kostnad studerades. Det visade sig att i de fåtal fall bilägarna övertalades att över huvud taget ta emot kryckorna (som i vissa fall alltså varit gratis) har man med ett undantag aldrig lyckats förmå bilisterna att använda dem i någon större utsträckning. Samarbetet mellan fastighetsägare och boende i stadsdelen Gunnared var unikt i den bemärkelsen att bilägare genom tvång förmåddes att använda rattkryckor. Fastighetsägarna i Gunnared sa helt enkelt upp och omförhandlade samtliga hyresavtal för förhyrda parkeringsplatser. I de nya avtalen krävdes av hyresgästerna att dessa använde den rattkrycka som fastighetsägarna tillhandahöll.

Beträffande skydd mot inbrott i bilar visade sig möjligheterna till skydd vara starkt begränsade. Det finns visserligen mycket effektiva lås och armeringsmöjligheter i form av laminerade, förstärkta rutor etc. Men dessa är förhållandevis dyra och är endast möjliga att installera på nytillverkade bilar. Dessutom är det så att nya bilar ofta har ett bra skalskydd vilket gör dem betydligt svårare att bryta sig in i än äldre bilar. Detta återspeglas också i inbrottsstatistiken.

Arbetsgruppen

Arbetsgruppen som tillsattes för att arbeta med dessa frågor bestod av representanter från biltillverkarna, försäkringsbranschen, konsumenterna, polisen, SSF och sekretariatet. Gruppens arbete delades in i tre kategorier:

- skydd mot tillgrepp av bil som saknar elektroniskt stöldskydd
- skydd mot tillgrepp av bil som är utrustad med elektroniskt stöldskydd
- skydd mot stöld ur och från bil.

Den första kategorin konstaterades vara den inom vilken det stora flertalet biltillgrepp inträffar. Erfarenheterna från Gunnared, där rattkryckan används i förhållandevis stor skala, bedömdes som värda att analyseras närmare inför en vidare spridning till andra kommuner och bostadsområden. Som ett led i detta uppdrag styrgruppen åt initiativtagaren Ulf Malm att sammanställa en PM om erfarenheterna från Gunnared. Denna låg sedan till grund för en del av den idéskrift om bilbrott i bostadsområden som Brå publicerade inom ramen för regeringsuppdraget under början av 2005. Den jurist som arbetade inom sekretariatet under våren 2004 utredde rättsläget beträffande besittningsskydd av parkeringsplatser eftersom detta var något oklart. Sekretariatets bedömning är att det sannolikt inte är möjligt att tvinga boende att använda rattkryckor, men att det ändå finns mycket positivt att ta med sig från erfarenheterna i Gunnared.

Den mest effektiva åtgärden för denna kategori av brott torde dock vara eftermontering av elektroniskt stöldskydd². Möjligheterna att verka för någon form av tvång beträffande eftermontering av elektroniska stöldskydd, liknande den förordning som infördes för dubbdäck år 1999, diskuterades och utmynnade i ett konkret förslag från styrgruppen till regeringen.

Den andra kategorin, bilar som har elektroniskt stöldskydd, är i dag så pass väl skyddade från tillgrepp att det inte bedömdes som motiverat att arbeta inom ramen för det föreliggande uppdraget för att förstärka skyddet ytterligare. Det bör dock nämnas att när dessa bilar stjäls är gärningsmännen väl organiserade och bilarna omidentifieras ofta. Detta har skapat ett behov av bättre identifieringsmöjligheter. Det finns i dag system som kan märka bilarna på fler ställen och som är i stort omöjligt att avlägsna.

² Enligt BilSweden är det rimligt att först år 2014 förvänta sig att 90 % av bilparken är tillverkad efter 1996 och följaktligen till mycket stor del utrustad med elektroniska stöldskydd.

Beträffande den tredje och antalsmässigt överlägset största kategorin ”stöld ur och från bilar”, bedömde arbetsgruppen att de stöldskydd som är aktuella inte är möjliga att eftermontera och en eventuell förstärkning av inbrottsskydden för den aktuella bilparken har därför inte diskuterats.

Slutsats

Bilprojektets styrgrupp har till regeringen lämnat ett förslag till krav på efterinstallation av immobiliser/startspärr i samtliga bilar tillverkade år 1989 eller senare, som saknar det (bilaga c). Om förslaget implementeras under år 2007 skulle det innebära att 90 procent av den svenska bilparken i praktiken skulle vara skyddad mot bilstöld. Förutsatt att antalet professionella biltjuvar inte ökar och att andelen tillgrepp av bilar med immobiliser är konstant, finns det förutsättningar för att antalet biltillgrepp i så fall halveras.

6.1.3 INFORMATION

Erfarenheter från bland annat Storbritannien visar att generella informationskampanjer tillfälligt kan vara effektiva för att efter en tid bli i stort sett helt verkningslösa. Kampanjer begränsade i tid och rum och riktade till en klart definierad målgrupp har erfarenhetsmässigt större möjligheter att förbli framgångsrika.

Förutsättningarna att använda riktade kampanjer i Sverige bedömdes av styrgruppen som goda. Här finns ett väl fungerande system där majoriteten av alla bilbrott anmäls. De lokala brottsförebyggande råden bedömdes utgöra en värdefull resurs när det gäller att identifiera så kallade ”hot spots” och uppmärksamma bilisterna på riskerna där.

Arbetsgruppen

Arbetsgruppen, som bestod av representanter från Bilprovningen, biltillverkarna, Brå, Larmtjänst, polisen och Stöldskyddsföreningen, initierade under år 2004 en informationsspridning tillsammans med bland annat försäkringsbolag och polis för att informera bilägare om nyckelns centrala roll vid stöld av nya bilar. Informationsmaterial för spridning på bland annat bensinstationer, hos bilhandlare och på bilverkstäder togs fram i samarbete med Brå:s informationsenhet. Under kampanjperioden, som varade i cirka en månad, sattes 4 000 affischer upp och 335 000 broschyrer delades ut runt om i landet med budskapet ”9 av 10 stöld av nyare bilar sker med hjälp av bilnyckeln” (bilaga d). Bland annat spreds informationen via bensinstationerna OKQ8, Preem och Shell som under två veckor affischerade budskapet till sina kunder i hela landet. MRFs medlemmar delade ut sammanlagt 200 000 broschyrer till sina kunder och försäkringsbolagen lade ut informationen på sina hemsidor så att försäkringstagarna kunde ta del av den. Omkring 40 artiklar om bilprojektet och budskapet i kampanjen publicerades i dagspress.

Inom ramen för informationsspridning biföll styrgruppen delfinansiering av en kampanj som genomfördes av Stockholmspolisen under år 2004. Kampanjen riktade sig direkt till ägare av bilar som är särskilt utsatta för bilbrott och till bilägare som redan utsatts för brott. En broschyr togs fram som innehöll information om vilka stöldskydd som finns, vad man som bilägare bör tänka på för att minska risken att bli utsatt, statistik över bilbrottslighet och vilka årsmodeller och märken som är mest utsatta för brott. Broschyren delades ut till bilägare av personal vid besiktningstationer och på Bilprovningen.

Under år 2005 påbörjades en ny informationskampanj, ”Jag lämnar inget i bilen” (bilaga e), som syftar till att uppmärksamma bilägare på riskerna med att lämna värdesaker i bilen. 200 000 broschyrer och 200 affischer trycktes upp och spreds ut i landet.

Slutsats

Projektet har under projekttiden genomfört relativt omfattande informationsspridning. De kampanjer som projektet har initierat har inte bara fungerat som direkt information till potentiella offer för bilbrottslighet utan har också utgjort ett viktigt instrument för att engagera och motivera externa aktörer att bidra i arbetet mot bilbrott. Även om det naturligtvis är svårt att bedöma vilken effekt informationen har haft på brottsligheten så indikerar den stora åtgången av broschyrer att de i vart fall bidragit till att öka kunskapen om hur allmänheten kan skydda sig mot denna typ av brottslighet.

6.1.4 PARKERINGSPLATSER

En stor del av bilbrotten begås på stora obevakade parkeringsplatser i allmännyttans bostadsområden kring storstäderna. Även andra stora parkeringsplatser och parkeringshus är särskilt utsatta. Erfarenheter från Storbritannien visar att det är möjligt att halvera bilbrottsligheten på parkeringsplatser genom att vidta olika brottsförebyggande åtgärder. Exempel på sådana åtgärder är övervakning, riktlinjer för utformning, bra ljussättning, information och begränsat antal in- och utgångar.

Mot denna bakgrund arbetade sekretariatet fram ett åtgärdsschema för parkeringsplatser under år 2004 (bilaga f). Förutsättningarna för att sprida och få genomslag för ett sådant schema även i Sverige var enligt styrgruppen goda. De lokala brottsförebyggande råden har den kunskap och lokalkännedom som är viktig och de bedömdes som väl lämpade att samordna och hitta möjliga vägar för ett genomförande på lokal nivå. Handboken riktar sig till alla som är inblandade i processen med att planera en parkeringsplats, men också till dem som dagligen arbetar med att förvalta parkeringsplatser. Internationella erfarenheter visar att bilbrotten på parkeringsplatser minskat, till och med halverats, efter det att åtgärder mot bilbrott vidtagits. I samarbete med Brå:s informationsenhet har ett säljblad och en kommunikationsplan till handboken tagits fram i syfte att nå ut till så många aktörer som möjligt.

Arbetsgruppen

Den arbetsgrupp som fungerade som referens för sekretariatet vid framtagandet av parkeringshandboken bestod av representanter från Svensk brand- och säkerhetscertifiering (SBSC), Citypolisen Stockholm, Svepark Service AB, SABO och Malm kommunikation AB.

Slutsats

Sammanlagt skickades säljblad ut till över 5 000 fastighetsbolag i Sverige, dessutom distribuerades säljblad till en mängd aktörer, bland annat en rad större bostadsbolag och vart och ett av de cirka 300 lokala brottsförebyggande råden för vidare spridning. Drygt 20 artiklar om projektet och vilka åtgärder som bör vidtas för att minska bilbrott på parkeringsplatser publicerades i dagspress. Handboken har laddats ner från Brå:s webbplats 3 500 gånger och har sålts i 750 exemplar.

6.1.5 POSITIONERING

Redan i idédokumentet nämndes den snabba utvecklingen inom teknikområdet. Ny teknik medför nya möjligheter och internationella erfarenheter hade visat att potentialen inom detta område är mycket stor. Styrgruppen bedömde det som motiverat att genomföra en genomgång av den teknik som används för att spåra och lokalisera stulna bilar. Syftet med denna genomgång var, förutom att skapa sig ett allmänt kunskapsunderlag, att undersöka förutsättningarna för att använda teknologi för automatisk nummerskyltsavläsning i Sverige. Den arbetsgrupp som tillsattes undersökte även ett antal andra positioneringshjälpmedel – bland annat olika GPS-system.

Automatisk nummerskyltsavläsning

Automatisk avläsning av nummerskyltar tillämpas bland andra av polisen i Storbritannien, Italien och Tjeckien. Tekniken går ut på att en kamera registrerar passerande fordon nummerskyltar. Uppgifterna länkas vidare till en databas som innehåller uppgifter på eftersökta registreringsnummer. Systemet ger möjlighet att söka efter i princip vad man önskar och stulna fordon är ett av flera möjliga val. Kameran eller läsaren kan vara fast monterad invid en väg eller gränsövergång, alternativt mobil och placerad i ett polisfordon. När det gäller mobila enheter finns olika utföranden i de olika länderna. Vanligast är den som är placerad i en polisbil, men enligt brittiska erfarenheter är det effektivast att använda en särskild buss som samarbetar med polispatruller. Tekniken uppges numera vara pålitlig och kostnadseffektiv, det vill säga den klarar mycket stora volymer av fordon utan felläsningar, trots dåliga siktförhållanden och höga hastigheter.

I Storbritannien går användningen av nummerskyltsavläsning under parollen ”Denying criminals the use of the roads”. Numera används ett nytt system som ersatt ett äldre. Systemet kallas för ANPR (Automatic Number Plate Recognition) och innehåller funktioner för att hitta såväl stulna fordon som fordon med andra anmärkningar, till exempel oskattade eller oförsäkrade. Dessutom används systemet för att finna efterlysta personer och för att följa kriminella personers aktiviteter. Från början användes tekniken inom ramen för ett pilotprojekt där cirka tio olika polismyndigheter deltog. Utvärderingen av projektet visar bland annat att antalet gripna personer kan tiudubblas vid detta arbetssätt jämfört med vanliga polispatruller³. För närvarande pågår en utvidgning av antalet deltagande polismyndigheter till cirka 20, samtidigt som resterande myndigheter i olika utsträckning skaffar system för nummerskyltsavläsning. Andra länder som börjat använda ANPR i polisarbetet är Holland och Italien. Representanter från sekretariatet genomförde under hösten år 2003 ett studiebesök i London för att närmare bedöma tekniken och användningen. Besöket motsvarade de förväntningar som det skriftliga materialet givit upphov till och effektivitetsvinsterna verkar realistiska.

Arbetsgruppen

Arbetsgruppen som sattes samman för att sätta sig in i tekniken bestod av representanter från polisen, tullen, SSF, Larmtjänst och SAAB samt sekretariatet. Arbetet kom framför allt att riktats in på automatisk avläsning av nummerskyltar.

Slutsats

Det brittiska systemet för nummerskyltsavläsning och dess tillämpning var, enligt gruppen, särskilt intressant. Förutom att ta del av de omfattande brittiska utvärderingarna undersökte arbetsgruppen möjligheterna att använda tekniken i Sverige. Kontakter med rättssekretariatet vid RPS och Datainspektionen indikerade att det inte förelåg några hinder för ett pilotförsök. Under början av år 2005 överlämnade styrgruppen ärendet till berörd enhet på RPS för vidare beredning. Tekniken har enligt uppgift tilldragit sig intresse från RPS mängdbrottsprojekt.

6.2 SEMINARIER

En betydande del av projektets resurser har koncentrerats till den lokala nivån och arbetet mot de lokala råden. Det var styrgruppens uppfattning att det är på den lokala nivån möjligheten finns att påverka brottsligheten och det är på den lokala nivån man kan förvänta sig att nå snabba resultat med förhållandevis små medel.

Detta arbete har huvudsakligen skett i form av seminarier och nätverksträffar med intresserade aktörer på den lokala nivån. Sådana seminarier, med fokus på bilbrott har hållits i Sundsvall, Ystad, Upplands Väsby, Skövde och Gävle. Dessa har följts upp med enkätformulär till

³ Home Office, Projekt Laser-Six month pilot evaluation, 1 July 2003.

deltagarna för att utröna huruvida informationen varit användbar. Vid samtliga seminarietillfällen har en stor majoritet ansett sig fått nya uppslag och motiverats till bilbrottsförebyggande arbete Dessutom har representanter för projektsekretariatet föreläst vid sammankomster i Stockholm, Malmö, Mariestad och Nacka.

6.3 MODELLKOMMUNER

Våren 2005 sände bilprojektet ut en förfrågan till de lokala brottsförebyggande råden i landet om att delta i ett samarbetsprojekt med Brå för att tillämpa de strategier som projektet samlat in och tagit fram för att minska bilbrott lokalt. Syftet med detta var att mäta de eventuella effekter dessa åtgärder skulle kunna ha på bilbrottsligheten i en eller ett par specifika kommuner. Även om det inte är möjligt att dra några långtgående slutsatser av ett eller ett par sådana experiment så skulle dessa ändå utgöra någon form av underlag för ett antagande om huruvida de föreslagna åtgärderna har effekt på den totala bilbrottsligheten (mer om detta nedan). Ett önskemål från sekretariatets sida var att de kommuner som ville delta skulle ha fler än 20 000 invånare och att det skulle finnas ett väl fungerande lokalt brottsförebyggande råd. Vidare var det viktigt att den lokala polisen var positivt inställd till ett samarbete och var beredd att göra såväl personella som strategiska insatser. Två kommuner, Landskrona och Sandviken, valdes ut för ändamålet. Nedan kommer situationen i Landskrona och Sandviken avseende bilbrott år 2005 att redovisas (kartläggning, problemanalys, åtgärder och insatser, samt brottsutveckling). Fokus ligger på utvecklingen under årets andra kvartal eftersom det var under denna period av förväntade höga nivåer som man var särskilt angelägen att förebygga brott.

6.3.1 LANDSKRONA

Kommunen och dess brottsförebyggande råd

Landskrona är en medelstor kommun i Skåne med cirka 39 000 invånare. Det lokala brottsförebyggande rådet i Landskrona har cirka 80 medlemmar och arbetar sedan år 1997 aktivt med att öka tryggheten och minska brottsligheten i kommunen. Rådets syfte är att inspirera och utveckla det övergripande preventiva arbetet inom Landskrona kommun genom ett flertal samordnade åtgärder. Nivån av anmälda bilbrott låg 47 procent över riksgenomsnittet under år 2004. I en medborgarundersökning som genomfördes i kommunen år 1998 framgick att Landskronaborna upplever att bilbrott är ett av de största problemen i det område man bor.

Insatser

Redan inför år 2005 hade man inom kommunen bestämt sig för att försöka få ner de höga nivåerna av bilbrott. I slutet av februari 2005 började den lokala polisen att arbeta med riktade insatser mot denna brottslighet. De polisiära insatserna bestod i ett ökat antal trafikkontroller bland annat för att försvåra framfart med stulna bilar.

I april 2005 träffade representanter för bilprojektet den lokala samordnaren, polisen och Tekniska verken i Landskrona. Det lokala rådet påbörjade, med viss hjälp från projektet, en kartläggning av bilbroten i kommunen. Utifrån denna kartläggning lokaliserades en rad "hot spots" samtidigt som det konstaterades att en majoritet av bilbroten i Landskrona hade karaktären av spridda brott – d.v.s. de gick inte att lokalisera till någon specifik parkeringsplats eller något specifikt bostadsområde. Under samma månad genomfördes en kampanj för att sprida "Töm bilen själv"-material på två större parkeringsplatser. I slutet av maj anställde kommunen två personer som ställdes till det lokala rådets förfogande. Samarbetet mot bilbrott och de två projektanställda brottsförebyggarna har fått stort utrymme i lokalpressen.

Sammanfattningsvis har insatserna i Landskrona bestått i en ökad polisiär aktivitet kring den aktuella brottstypen och situationella åtgärder på två större parkeringsplatser. Vidare har

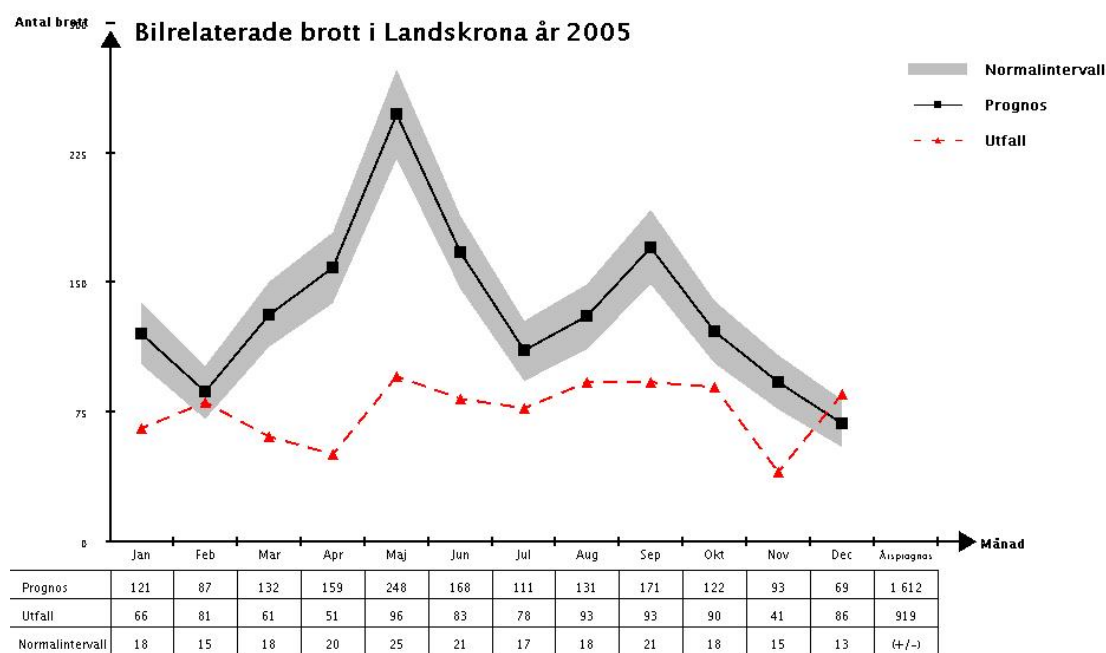
brottspreventiv information delats ut, vilket i kombination med den mediala uppmärksamheten har skapat en allmän medvetenhet om bilbrottsligheten i kommunen.

Det lokala rådet i Landskrona ville ogärna gå ut offentligt med en målsättning uttryckt i siffror, men det interna målet var att få ner antalet bilbrott i kommunen med 15 procent.

Mycket positiva resultat

Brottsutvecklingen i Landskrona var under år 2005 mycket positiv. Den statistiska analysen nedan grundar sig på den anmälda bilbrottsligheten i Landskrona år 2005 jämfört med år 2004 och jämfört med de, genom LUPP, prognostiserade antal brott man kunnat förvänta sig under de aktuella perioderna i såväl Landskrona, Skåne och riket. Landskronas brottsutveckling jämförs dessutom med Lund och Borlänges, då dessa två städer av olika skäl är jämförbara med Landskrona.

Landskrona redovisar ett utfall under andra kvartalet (Q2) 2005 som ligger hela 40 procent lägre än motsvarande period föregående år (60 procent under det prognostiserade värdet). Bilbrotten har förvisso minskat i hela landet under perioden, men minskningen i Landskrona är kraftigare än både den i riket (6 procent) och den i övriga länet (9 procent). Biltillgreppen har minskat med knappt 50 procent och stöder ur och från bil med 35 procent.



Valda brottstyper:
 Bilstöld
 Försök till bilstöld
 Stöld ur och från
 motordrivet fordon

Utfall

Utfall år 2005 jämfört med år 2004: -38 %

Utfall år 2005 jämfört med prognosen: -43 %

Utfall kvartal 2 år 2005 jämfört med motsvarande period år 2004: -40 %

Utfall kvartal 2 år 2005 jämfört med prognosen: -60 %

Fig. 2. Prognos och utfall i Landskrona år 2005

Antalet anmälda bilbrott under resterande delen av året fortsätter att ligga under prognosen, knappt 40 procent i Landskrona att jämföra med riket (13 procent under prognos) och Skåne (12 procent under prognos).

Det går naturligtvis inte att med säkerhet tillskriva Landskronas lokala råd och polis den kraftiga nedgången i bilbrott, men även den andra modellkommunen Sandviken och Helsingborg, två kommuner som liksom Landskrona arbetar aktivt mot bilrelaterade brott, har visat liknande resultat.

Anmärkningsvärt är att man lyckats med ett av de uttalade huvudmålen med insatserna, nämligen att bryta den förväntade brottstoppen under Q2. Visserligen noterar man årets högsta notering under maj, men som framgår av figur 2 ligger det faktiska utfallet så mycket lägre än det förväntade värdet och är så obetydligt högre än utfallet i februari och juni att det blir orimligt att definiera det som en topp.

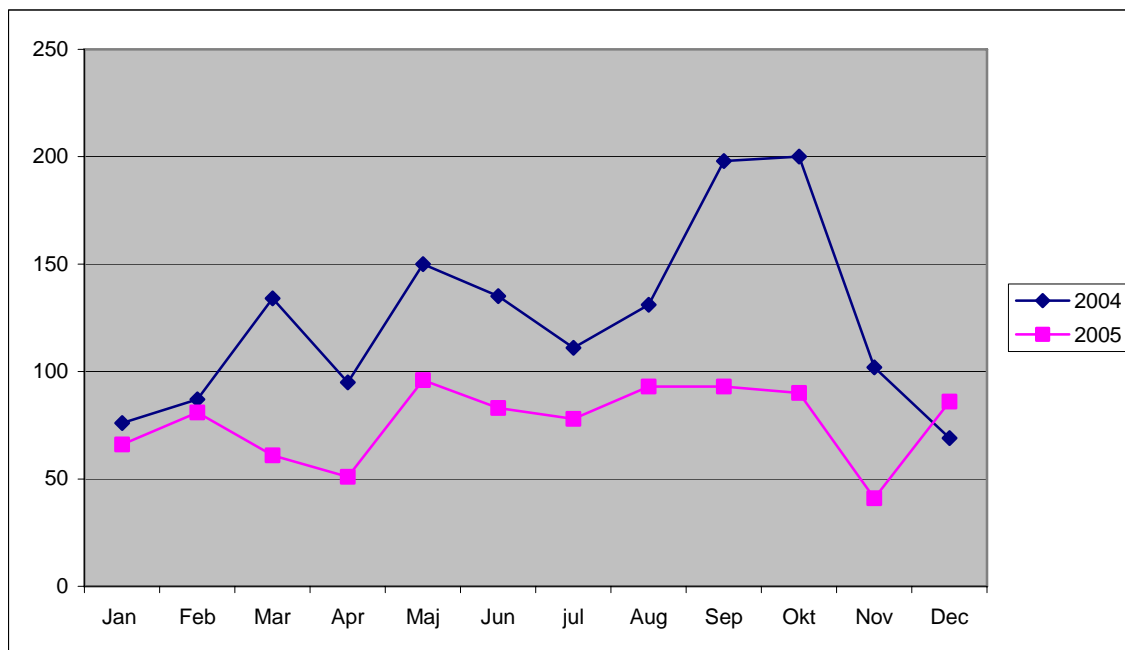


Fig 3. Bilbrott i Landskrona 2004–2005.

6.3.2 SANDVIKEN

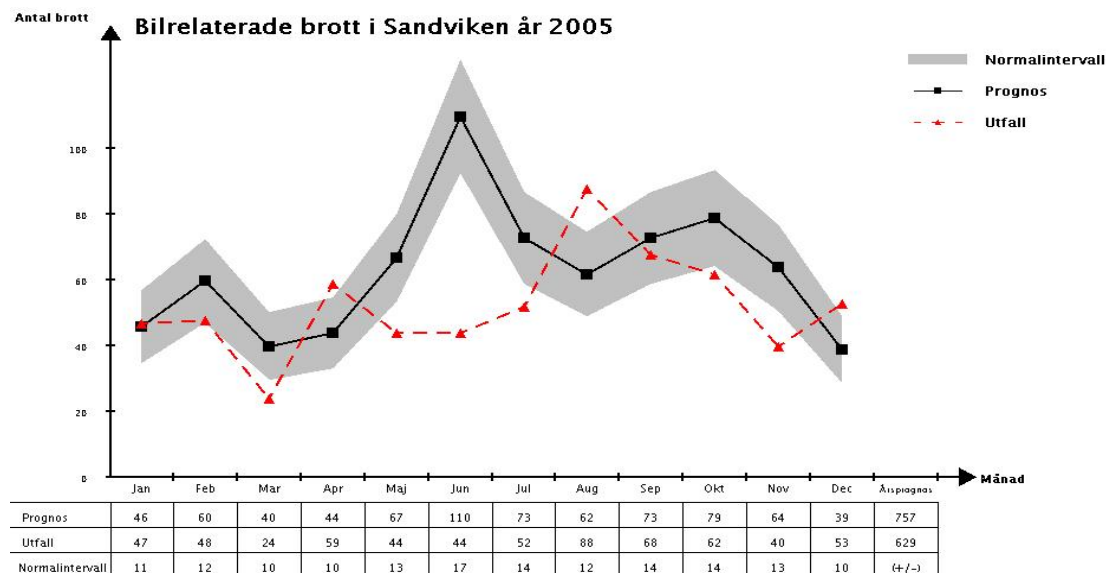
Kommunen och dess brottsförebyggande råd

Sandviken ligger i Gävleborgs län och har knappt 37 000 innevånare. Det lokala brottsförebyggande rådet är sektorsövergripande varför rapportering sker till kommunfullmäktige. Rådet ligger under kultur- och fritidsförvaltningen, eftersom kommunen under perioden 2003–2008 genomför en riktad insats mot ungdomar. I styrgruppen för rådet sitter representanter för kommunen, bostadsföretag, polisen, räddningstjänsten m. fl. Målet med rådets verksamhet är att Sandviken ska bli en trygg och säker kommun att bo och verka i. Alla ska känna ett ansvar för det brottsförebyggande arbetet. För att nå dessa mål genomför det lokala brottsförebyggande rådet, i samverkan med kommunens befintliga verksamheter, både lång- och kortsiktiga projekt.

Positiva resultat

Resultatet av insatserna i Sandviken får bedömas som positiva. Den statistiska analysen nedan grundar sig på 2005 års anmälda bilbrottslighet i Sandviken jämfört med år 2004 och jämfört med de, genom LUPP, prognostiserade antal brott man kunnat förvänta sig under de aktuella perioderna i såväl Sandviken, Gävleborg och riket.

Sandviken redovisar ett utfall under andra kvartalet (Q2) 2005 som ligger hela 44 procent lägre än motsvarande period föregående år (43 procent under det prognostiserade värdet). Bilbrotten har förvisso minskat i hela landet under perioden, men minskningen i Sandviken var kraftigare än både den i riket (6 procent) och den i övriga länet (7 procent). Biltillgreppen har minskat med drygt 60 procent och stölder ur och från bil med 34 procent.



Valda brottstyper:
 Bilstöld
 Försök till bilstöld
 Stöld ur och från
 motordrivet fordon

Utfall

Utfall år 2005 jämfört med år 2004: -30 %

Utfall år 2005 jämfört med prognosen: -17 %

Utfall kvartal 2 år 2005 jämfört med motsvarande period år 2004: -44 %

Utfall kvartal 2 år 2005 jämfört med prognosen: -43 %

Fig.4. Prognos och utfall i Sandviken år 2005.

Under augusti bröts den positiva utvecklingen och Sandviken redovisade en brottsnivå som är högre än såväl det prognostiserade värdet som föregående års utfall. Lokalt förklarar man detta med att det skedde en mängd biltillgrepp av nöjeskaraktär med unga gärningsmän en vecka före skolstarten. Dessa ungdomsbrott i kombination med att en känd återfallsförbrytare återvände till Sandviken från en anstaltsvistelse är enligt det lokala rådet skälet till toppen i augusti.

Under årets sista fyra månader är brottsutvecklingen i Sandviken något bättre än förväntat, men inte bättre än den allmänna utvecklingen i riket.

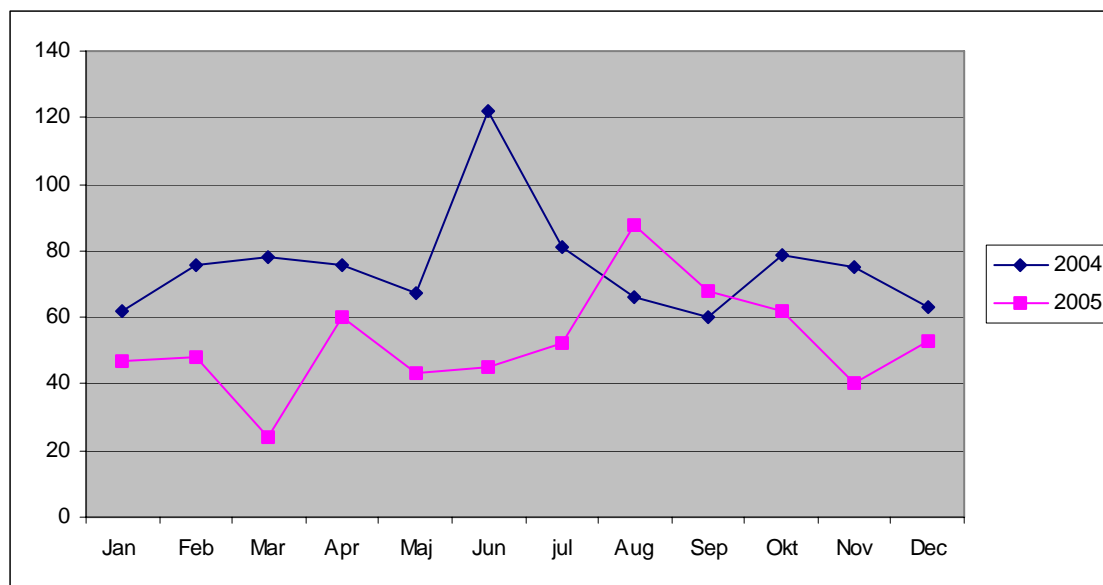


Fig. 5. Bilbrott i Sandviken 2004–2005.

7. Webbplats

Under år 2004 skapade Brå:s informationsenhet, i samarbete med sekretariatet, en webbplats www.bra.se/minskabilbrott för att underlätta för lokala brottsförebyggare och andra att hitta information om bilbrott. På platsen kan man hitta tips på hur man minskar risken att bli utsatt för bilbrott, information om ändring i godtrosvärvslagen och vad man ska tänka på vid köp av begagnad bil, förklaring över varför bilnyckeln har blivit så central vid bilstöld och vad man därför bör tänka på i hanteringen av bilnyckeln. Dessutom finns exempel på både nationella och internationella förebyggande projekt återgivna. Under den senaste tolv månadersperioden har 24 000 besök skett på webbplatsen.

8. DNA

Utvecklings- och Strategienheten (USE) vid RPS arbetade, tillsammans med Polismyndigheten i Jönköping, under våren 2004 med ett linjeuppdrag för utveckling av arbetsmetoder i samband med utredning av mängdbrott. Uppdragets syfte var att främja utvecklingen av både den individrelaterade och organisatoriska kompetensen inom polisens brottsutredande uppdrag med inriktning på i första hand fordon och bostadsrelaterade brott. Målet med uppdraget var att skapa bättre förutsättningar för spårsäkring, i första hand DNA, för den personal som vidtar åtgärder på plats i en brottsutrednings initialskede. Uppdragets mätperiod omfattade tiden fram till januari 2005. Förutom att delta i den referensgrupp som sammanträdde regelbundet erbjöd sig sekretariatet att bistå i utvärderingen av projektet, något som dock aldrig aktualiserades. Arbetet med att öka kompetensen vad gäller spårsäkring vid till exempel bilbrott fortsätter inom ramen för RPS satsning mot mängdbrott.

9. Idéskrift och Kort om...

Brå har under projektiden och inom ramen för uppdraget producerat en idéskrift på temat bostadsbolag och bilbrottslighet, idéskrift nummer 14 "Minska bilbrott i bostadsområden. Två praktiska exempel" (bilaga g). Skriften innehåller förslag hämtade från två framgångsrika projekt om hur bostadsbolag och fastighetsägare kan arbeta mot bilbrott.

Ibland finns behov av att sammanfatta flera rapporter eller beskriva kunskapsläget inom ett visst område och presentera det på ett lättillgängligt sätt. För detta ändamål har Brå tagit fram kortfaktaserien ”Kort om...”. Inom ramen för projektet har denna utökats med:

1. Kort om bilbrott som i stora drag beskriver den svenska bilbrottsligheten. På det dubbelsidiga informationsbladet redogörs bland annat för de senaste årens brottsutveckling och vilka bilfabrikat som är mest utsatta för brott (bilaga h).
2. Kort om bilrån som beskriver den svenska problembilden avseende bilrån och bilkapningar. Informationsbladet redogör bland annat för offerprofiler och tillvägagångssätt (bilaga i).
3. Kort om bilbrott och prognoser som lyfter fram skillnader i brottsutveckling mellan olika län och kommuner under år 2005 (bilaga j).

10. Internationellt samarbete

Holland och Storbritannien har samarbeten, inte helt olika det föreliggande uppdraget, mellan olika aktörer i syfte att minska bilbrott. Under år 2004 besökte representanter från sekretariatet Home Office och Metropolitan Police i London för att studera tekniken med automatisk nummerskyaltsavläsning. Vidare har sekretariatet genomfört två studiebesök hos det holländska AVc-projektet. Sekretariatet har dessutom deltagit i en konferens med fokus på bilstölder i International association of auto theft investigators (IAATI) regi i Antwerpen och en konferens med fokus på positionering av stulna fordon i Haag. Sekretariatet har också tagit emot och föreläst för personer på studiebesök från Storbritannien, Holland och Vietnam. Även andra internationella kontakter har tagits med organisationer som är direkt involverade i arbetet med bilrelaterad brottslighet, till exempel Europol.

När det gäller olika former av tekniska lösningar för att försvåra eller förhindra bilbrott har ett betydande arbete lagts ned på kunskapsinhämtning, såväl nationellt som internationellt. Bland annat har utvecklingen avseende automatisk nummerskyaltsavläsning, GPS-spårning och elektroniska stöldskydd granskats.

11. Avslutande diskussion.

11.1 SLUTSATSER

I det uppdrag som Brå fick från regeringen står det att ”målet att minska bilbrottsligheten skall tolkas som att brotten mot bilar ska bli färre än de skulle ha blivit om strategin inte genomförts”.

Brottsstatistiken visar att antalet anmälda biltillgrepp har minskat kontinuerligt sedan år 1997. Under perioden 2002–2005 har denna nedgång accelererat och år 2005 anmäldes det lägsta antalet biltillgrepp sedan år 1984. Utvecklingen av antalet anmälda stölder ur och från bilar under perioden 1990–2005 följer i stora drag och med vissa undantag utvecklingen för biltillgreppen. Åren 2002–2005 har antalet anmälda stölder ur och från motordrivna fordon legat mellan knappt 129 000 år 2005 och drygt 159 000 år 2000.

En delförklaring till minskningen av tillgrepp under senare år är – enligt Brå:s bedömning – att det EU-direktiv (95/56/EC) som trädde i kraft år 1998 har börjat ge en generell effekt de senaste åren. Direktivet kräver att samtliga nytilverdade bilar ska vara utrustade med ett så kallat elektroniskt stöldskydd. Brå gör även bedömningen att antalet biltillgrepp kommer att minska även fortsättningsvis eftersom bilparken successivt förnyas.

Under det första kvartalet år 2006 höll trenden i sig vad gäller såväl biltillgrepp som stölder ur och från bil. Bilbrotten har under dessa tre månader minskat med ytterligare 20 procent.

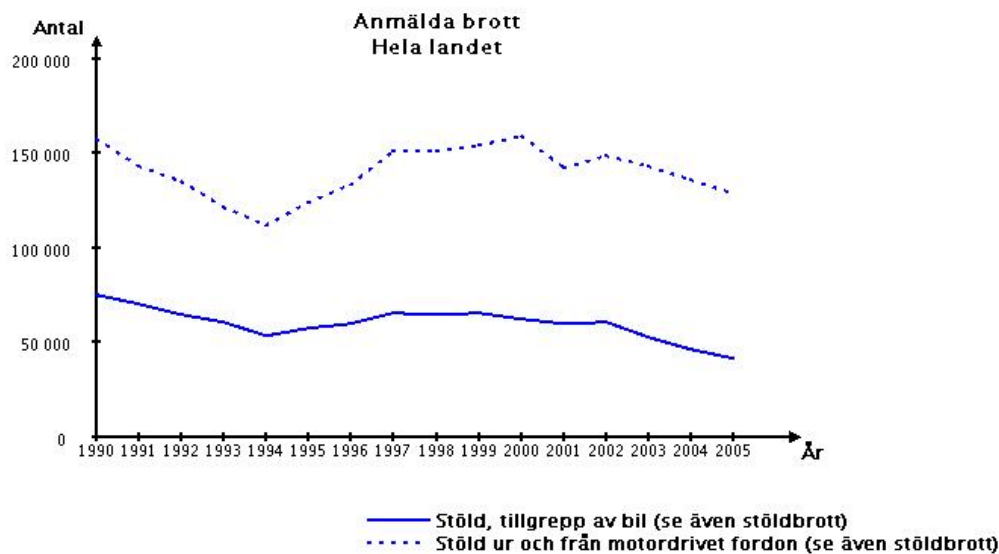


Fig.6. Anmälda bilbrott år 1990–2005

Mot bakgrund av de svårigheter som är förknippade med att urskilja hur stor del av den nationella nedgången som beror på de insatser som går att härleda till projektet är det styrgruppens uppfattning att man för att bedöma projektets framgång bör fokusera på den lokala nivån. Styrgruppens bedömning är att redan idédokumentet i sig bidrog till att skapa en samling kring bilbrottsproblematiken. Projektets seminarier, trycksaker och spridning av goda exempel har sannolikt bidragit till att förstärka, konkretisera och inte minst effektivisera den ambition som redan tidigare fanns på den lokala nivån. Det är inte utan tillfredsställelse som det kan konstateras att såväl de trycksaker som de digitala dokument som projektet producerat har varit mycket efterfrågade och att den stora efterfrågan gällt såväl större städer som mindre orter.

I den mån man ska försöka sig på att argumentera för att projektet har bidragit till den kraftiga nedgången i bilbrott under de senaste åren ligger det nära till hands att lyfta fram de modellkommuner som projektet arbetat med och då framför allt Landskrona. Som redovisats ovan har Landskrona haft en mycket positiv brottsutveckling under år 2005 – även vid en jämförelse med den positiva utvecklingen i övriga riket. Jämför man Landskrona med Lund – som är den kommun i Skåne som mest påminner om Landskrona vad gäller antalet förväntade bilbrott (Lund har dock mer än dubbelt så många invånare som Landskrona och helt andra demografiska förutsättningar), visar det sig att bilbrottsligheten i Lund endast har minskat marginellt (5 procent) under det andra kvartalet 2005. Det var ju då insatserna i Landskrona var som intensivast. Under samma period visade Landskrona upp en minskning med 40 procent. Eftersom Landskrona har väldigt höga nivåer av brott i förhållande till sin storlek (38 bilbrott per 1 000 invånare jämfört med 20 per 1 000 invånare i riket år 2004) är det intressant att jämföra kommunens brottsutveckling med en annan kommun med samma problematik. Borlänge, som är jämförbar med Landskrona såväl storleksmässigt som i antal förväntade bilbrott, visar upp en minskning i antalet bilbrott under det andra kvartalet med 10 procent.

Slutsats

Även om det är svårt att bedöma om, och i så fall hur stor del av minskningen av bilbrottsligheten som beror på de insatser som skett inom ramen för uppdraget, är det rimligt att anta att satsningen mot bilbrott har haft en viss effekt. Förutom att modellkommunernas brottsutveckling ger stöd för uppfattningen att projektet har haft en positiv effekt, så är de arbetsmetoder och åtgärder som projektet lyft fram, erfarenhetsmässigt framgångsrika.

11.2 FRAMTIDEN

En viktig fråga för styrgruppen har varit vilket arv projektet lämnar efter sig. Det har poängterats att behovet av att arbeta mot bilbrott inte försvinner för att projektiden löper ut. Inom ramen för RPS stora satsning mot mängdbrott har det föreslagits att RPS initierar samverkansgrupper på nationell nivå för att arbeta mot vissa specifika brottstyper – varav bilbrott torde vara en. Det är styrgruppens uppfattning att en organisation liknande den föreliggande med en central samordning av problemägare har stora fördelar. Bilbrottsproblematiken är dynamisk och inte minst vad gäller tekniska hjälpmedel går utvecklingen oerhört fort. Försäkringsbranschen, genom Larmtjänst, och MRF följer detta som en naturlig del i sitt löpande arbete. En fast gruppering av representanter från berörda organisationer i syfte att arbeta mot bilbrott är enligt styrgruppen närmast nödvändig.

Parallellt med detta är frågan om bilbrott ständigt högt upp på agendan i de lokala brottsförebyggande råden och följaktligen också på enheten för lokalt brottsförebyggande arbete vid Brå. Därför kommer bilbrott även framöver att vara ett vanligt tema på de seminarier och nätverksträffar som sker i Brå:s regi. Vidare kommer Brå även fortsättningsvis att följa brottsutvecklingen för bilbrott och publicera relevanta nyheter på sin webbplats. Det är också naturligt att Brå verkar för att de erfarenheter som gjorts inom ramen för det föreliggande uppdraget lyfts in i RPS satsning mot mängdbrott.