

Håndbog om

fysisk terrorsikring er fyldt med dilemmaer



**AF SØREN
UNDERLIEN JENSEN**
Trafitec
suj@trafitec.dk

Normalt kan håndbøger fra Vejregelgruppen "Udstyr for veje og bygværker" bruges som opslagsværker. Er du i tvivl, kan du slå op i håndbogen og være sikker på, at dit vejudstyr kan projekteres og opstilles i pagt med love, regler og fysiske fordringer. Sådan er det egentlig også med håndbogen om "Fysisk terrorsikring af offentlige trafikarealer", men her er der plads til – og faktisk krav om – individuelle løsninger og kreativitet.



AF TIM LARSEN
TL-Engineering
TL@TL-Engineering.dk

Da vi for halvandet år siden på baggrund det seneste årtis mange terrorangreb især med motorkøretøjer gik i gang med at udarbejde en håndbog om en ny type vejudstyr – nemlig udstyr til "fysisk terrorsikring af offentlige trafikarealer" – var der to ord, der hele tiden blev ved med at dukke op: "Dilemma" og "balance".

Vi blev hurtigt klar over, at vi var på vej ind i et dilemmafyldt farvand, og at kunsten at etablere fysisk terrorsikring består i hele tiden at balancere forskellige modsætningsfyldte forhold. De mange dilemmaer opstår, fordi udstyr til terrorbekæmpelse har flere funktioner – alt efter hvem det "henvender sig til".

sempler, men hvordan terrorsikringen skal udføres i praksis, er i meget høj grad op til den kommune eller anden myndighed, som har ansvaret for at sikre det offentlige trafikareal bedst muligt.

Det betyder naturligvis ikke, at en myndighed bare kan projektere og udføre terrorsikringen, som den nu synes. Alle love og bekendtgørelser skal naturligvis overholdes. Specielt har lovene om offentlige og private fællesveje, færdselsloven og planlægningsloven betydning for etablering af terrorsikring på offentlige trafikarealer. Bestemmelser i andre vejregler skal i øvrigt også følges ved planlægning, projektering, udbud og drift af fysisk terrorsikring.



**AF MICHAEL AAKJER
NIELSEN**
Vejdirektoratet
mian@vd.dk

Må ikke være håndbog for terrorister

Det første dilemma, der dukker op, er, at håndbogen skal være en hjælp til myndighederne, men ikke må være en håndbog for terrorister. De skal ikke kunne slå op i håndbogen og kunne regne ud, hvordan de forcerer forhindringerne.

Derfor har håndbogen ingen bindende bestemmelser, men indeholder alene anvisninger. De består af vejledninger, anbefalinger og konkrete ek-

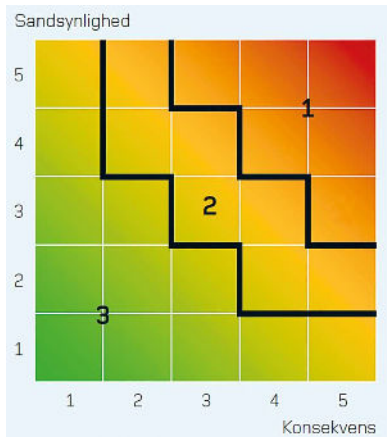
Ordbog skal sikre kommunikationen

Den viden om forskellige sikringsmuligheder og begrænsninger, som håndbogen indeholder, bygger blandt andet på "Inspirationskatalog for vejtekniske foranstaltninger til terrorsikring" – og alene navnet viser, at terrorsikring er noget, som kræver en vis portion kreativitet og tænkning ud af boksen.

Inspirationskataloget indeholder en række ord og begreber, som normalt ikke indgår i de faglige publikationer, og den viden, som en typisk vejinge-



**AF PETRA LOVISA
SCHANTZ**
Vejdirektoratet



Figur 1: Prioriteringsområder i risikomatrix. Prioriteringsområde 1 er risici, der ikke kan accepteres, prioriteringsområde 2 er risici, der kræver nærmere overvejelse, og risici, der kan accepteres, er i område 3. Illustration: fra "Tænk terrørsikkerhed i udendørs offentlige rum".



Figur 2: Terrørsikring som en del af byrummets inventar. Denne bænk i London vejer over otte ton. Foto: Pressefoto Zenzo.

niør har brug for. I håndbogen er der derfor et helt kapitel med forklaringer på begreber og forkortelser, der anvendes i forbindelse med terrørsikring. Det er begreber, der er velkendte for samarbejdspartnere som fx politi og sikkerhedsorganisationer, men som ikke er almindelige fagtermer hos vejmyndigheder.

At vi har brugt ressourcer og plads på at lave en "ordbog" som en del af selve håndbogen, skyldes naturligvis, at terrørsikring foregår i et samarbejde mellem en lang række aktører. Det er afgørende, at kommunikationen mellem disse aktører foregår entydigt og uden mulighed for misforståelser.

Køretøjer som våben skaber dilemmaer

Fysisk terrørsikring af offentlige trafikarealer etableres primært for at reducere sandsynligheden for og konsekvenserne af terrorangreb, hvor motorkøretøjer anvendes som våben. Det kan være køretøjer, der kører ind i en folkemængde, eller som medbringer eksplosiver eller mennesker, som ønsker at påføre skader på dem, der opholder sig på stedet. Håndbogen gælder kun for offentlige trafikarealer og således ikke for tilstødende byg-

ninger, virksomheder eller private arealer uden offentlig adgang.

Det er koblingen mellem køretøjer som våben og trafikarealer, hvor mange mennesker til daglig skal kunne færdes frit, trygt og uden bekymringer, der skaber dilemmaerne. I faktaboks 1 er nævnt nogle af de afvejninger, man skal gøre sig, når man planlægger at etablere fysisk terrørsikring af trafikarealer.

Få dem til at opgive, brems dem eller flyt målet

Ud over selve den fysiske forhindring, som terrorister skal forcere for at kunne gøre skade, så er der flere måder, man kan forhindre eller mindske skaderne ved et terrorangreb på.

Det allerbedste er naturligvis at forhindre, at der overhovedet finder et angreb sted. Hvis området fremstår så ufarbart, at det virker som en uoverkommelig opgave for gerningsmanden, er der stor sandsynlighed for, at forehavendet bliver opgivet på forhånd. Et angreb med et køretøj er en "lavteknologisk" terrorhandling, der udføres spontant uden nærværdig planlægning eller brug af avanceret teknologi.

Et tungt køretøj svært at stoppe, hvis

det først kommer op i fart. Med elementer uden for arealet kan man reducere farten og derved forsinke og reducere effekten af et køretøjsangreb. Man kan fx tvinge køretøjet til at køre i zigzag, så sikringselementerne ved yderkanten af arealet bedre kan standse et køretøj, som nu kører med en lavere hastighed.

En tredje måde er at påvirke bløde trafikanters adfærd på lokaliteten. Man kan indrette området, så menneskemængder naturligt samles på mere sikre arealer. Det er også vigtigt, at man indretter sig, så det er muligt at se langt, så mennesker opdager, at et angreb er i gang, og kan flygte og advare andre. Flugtruter og evakueringsplaner er også vigtige, men hverken flugtveje eller 'sigtelinjer' må etableres, så de kan bruges som 'angrebsveje' for terroristerne.

Terrørsikringsudstyr slår hårdt

Det udstyr og de elementer, som fysisk terrørsikring består af, er med vilje gjort 'påkørselsfarlige'. Formålet med det er jo at forhindre et angreb med et motorkøretøj eller sekundært at mindske skaderne ved et sådant. Køretøjet skal stoppes, inden det forvolder stor skade.

Derfor nedsætter alle typer af terrørsikringselementer i sig selv trafikikkerheden. Hvis det er muligt, skal de placeres i en afstand fra veje m.v., der svarer til den sikkerhedszone, som er beskrevet i håndbogen "Grundlag for udformning af trafikarealer". Hvis det ikke er muligt, kan de eventuelt beskyttes med autoværn.

Det vil ofte være en god idé med en hastighedsbegrænsning på 50 kilometer i timen eller mindre for veje tæt på terrørsikringsudstyr. Det vil reducere risikoen for alvorlige uheld. Samtidig vil det kunne afsløre forsøg på terror, fordi terroristernes køretøj må køre væsentlig hurtigere end trafikken i øvrigt for at kunne forcere sikringselementerne. Den højere fart vil kunne advare de bløde trafikanter, så de kan nå at flygte.

Men påkørsler af faste genstande kan være meget alvorlige, og derfor er det vigtigt grundigt at overveje, hvordan de so- >>

lide sikringslementer skal placeres og udformes. Tilfældig påkørsel skal så vidt muligt undgås, og følgerne af de trafikuheld, der måske alligevel sker, skal være så lidt alvorlige som muligt. Det kan fx gøres ved at placere supplerende elementer, som kan sænke farten på motorkøretøjer, inden de rammer selve terrorsikringen.

Risikovurdering er et must

Det er helt afgørende, at den fysiske terrorsikring bygger på en forudgående risikoanalyse og -vurdering, og den skal foretages så tidligt som muligt i forløbet. Håndbogen "Fysisk terrorbekæmpelse af offentlige trafikarealer" har naturligvis en grundig beskrivelse af, hvad en sådan skal indeholde.

Det er vigtigt at få kortlagt og analyseret det trafikareal, der skal sikres. Kortlægningen skal blandt andet omfatte omgivelserne med bygninger, topografi, fysiske, visuelle og æstetiske hensyn. De bindinger, der er på området med fx adgang for brand- og redningstjenester, varelevering, tilgængelighed for mennesker med forskellige handicaps, beboere og deres parkering, skal også kortlægges. Det samme skal de "værdier", der skal beskyttes. Det gælder fx antallet af mennesker, der færdes på arealet, kulturarv, kunstværker, symbolværdier m.v.

Endelig omfatter kortlægningen også sårbarheder, "svagheder" og trusselsituationen – herunder også det generelle trusselniveau mod Danmark.

Kortlægningen bruges til at udarbejde en egentlig risikovurdering efter nogle af de metoder, der er beskrevet i håndbogen. Risikoen for et terrorangreb er et produkt af, hvor sandsynligt et angreb er og konsekvenserne, hvis det sker. Figur 1 viser, hvordan sandsynlighed og konsekvenser kan hjælpe med at afgøre, hvordan man skal prioritere sikringsindsatsen.

Risikoanalyser og -vurderinger er interne arbejdsredskaber, der ikke skal bruges offentligt. Detaljerede oplysninger om sårbarheder og trusler kan skabe frygt blandt borgere, men de kan også give inspiration og information til potentielle terrorister. ●



Figur 3: Kunst og udsmykning kan også være fysisk terrorsikring. Foto: Trafitec.

FAKTABOKS 1

- TÆNK OVER DILEMMAERNE, INDEN DU PLANLÆGGER DIN TERRORSIKRING

Fysisk terrorsikring består af meget mere end at stille nogle betonforhindringer op, som skal forhindre uvelkomne køretøjer i at skade mennesker, der færdes på offentlige trafikarealer. Her er nogle af de dilemmaer, du bør tænke over, inden du kommer alt for langt med detailplanlægningen.

- Husk, at håndbogen først og fremmest er en overordnet hjælp og støtte til at planlægge, projektere, udbyde og etablere fysisk terrorsikring. Detaljerne og den konkrete løsning skal vejmyndighederne selv finde. Det skyldes, at håndbogen ikke må være en "opskrift" på, hvordan terrorister kan omgå sikringen.
- Terrorsikringen skal være udformet, så den kan stoppe de køretøjer, som terroristerne anvender, men skal ikke være til fare for de trafikanter, der har lovligt ærinde, eller som uforvarende forvilder sig ind til området.
- Terrorsikringen skal forhindre terrorangreb, men skal ikke sætte snævre grænser for, hvordan personer kan bevæge sig på arealet. Konfliktzoner og snævre passager kan skabe gener eller endda risici for uheld for de bløde trafikanter, der jo gerne skulle opleve byrummet som et rart sted at opholde sig. Flugtveje skal være brede, men må ikke samtidigt kunne bruges som angrebsveje for terroristerne.
- Sikringsudstyret skal være tydeligt over for terrorister. Det kan afholde en potentiel gerningsmand fra et køretøjsangreb, hvis arealet fremstår ufarbart og som en "uoverkommelig" opgave. Samtidig må det ikke være så bastant og dominerende, at brugerne bliver utrygge og tænker, at det nok er farligt at opholde sig på stedet.
- Æstetiske og indretningsmæssige overvejelser er afgørende. Udstyr til terrorsikring kan skæmme byrummet, men man kan ofte camouflere sikringen som andet gadeinventar. Tænk fx i borde, bænke, rækværk, trapper, blomsterkummer, læsteder, kunst eller andet. Terrorsikringen kan være med til at imødekomme andre formål, fx forskønne byrummet og give det større værdi, øget tilgængelighed, bedre klimasikring og trafikikkerhed. Gadeinventaret skal dog have en anseelig vægt for at virke efter hensigten, og det kan være svært at kombinere æstetik med bastant sikring på en god måde. Men håndbogen har idéer til, hvordan det kan gøres.