

Försvåra terrorkörning genom logistiska lösningar

Förslag på åtgärder åt Malmö stad

Prevent vehicular terrorism with logistic solutions

Suggested solutions for Malmö stad

Henrik Blom

Andreas Hugoson

Sammanfattning

Den ökande urbaniseringen har lett till att godsflödet in till städer har blivit allt viktigare, och att närvaron av tyngre fordon i stadskärnan har blivit ett vanligt inslag. Samtidigt råder en trend där terrorister använder tunga fordon för att genomföra terrordåd, vilket i större utsträckning möjliggörs i samband med närvaron och anpassningen till tyngre fordon i stadskärnan. Med bakgrund av detta ämnar denna uppsats ta reda på hur Malmö stad kan försvåra detta fenomen med logistiska lösningar, för att på så sätt kunna bibehålla fungerande leveranskedjor och samtidigt vara en öppen och attraktiv stad. Genom intervjuer med aktörer i Malmö, och material från tidigare samlastningsprojekt, terrorkörningar samt framarbetade förslag på åtgärder mot terrorkörningar, formuleras beslutskriterier för Malmö stad i deras val av åtgärder. Utifrån dessa kriterier kom denna uppsats fram till att Malmö stad bör satsa på samlastningscentraler, mikroterminaler och geostaket, kompletterat med fysiska hinder.

Nyckelord

Terrorkörning, Crime Prevention Through Environmental Design, CPTED, Samlastningscentral, Logistiska tillvägagångssätt

Abstract

The increasing urbanization has led to the increase of freight flows into cities, and the presence of heavier vehicles in the city centre has become a common feature. At the same time there is a trend within terrorism to use heavy vehicles to execute terror attacks, which in wider extent is made possible when the city centres are adjusted to a higher presence of heavy vehicles. Against this background, this paper aims to find out how Malmö City can prevent this phenomenon by logistical solutions, in order to maintain operational supply chains while being an open and attractive city. Interviews with actors in Malmö, material from previous projects with urban consolidation centres, vehicular terrorist attacks and elaborated proposals for action against terrorist attacks, have led to formulated decision-making criteria for Malmö City. Based on their choice of actions, this paper have come to the conclusion that City of Malmö should invest in consolidation centres, micro terminals and geo fencing, along with physical barriers.

Key words

Vehicular terrorism, Crime Prevention Through Environmental Design, CPTED, Urban Consolidation Centre, Logistic solutions

Innehållsförteckning

1. INLEDNING	6
1.1 BAKGRUND	6
1.1.1 FORDONSTERRORISM	6
1.1.2 TRANSPORTLOGISTIK I STADEN	8
1.2 PROBLEMATISERING	9
1.3 SYFTE	10
1.4 FRÅGESTÄLLNINGAR	11
1.5 AVGRÄNSNINGAR	11
1.6 MÅLGRUPP	11
1.7 DISPOSITION	12
2. METOD	13
2.1 METODVAL	13
2.2 LITTERATURSTUDIE	14
2.3 DATAINSAMLING	15
2.3.1 DOKUMENTANALYS	15
2.3.2 SEMISTRUKTURERADE INTERVJUER	15
2.3.3 URVAL OCH GENOMFÖRANDE	16
2.3.4 TRANSKRIBERING	17
2.5 METODDISKUSSION	18
2.5.1 FORSKNINGSETIK	19
3. TIDIGARE FORSKNING	21
4. TEORI	23
4.2 CRIME PREVENTION TROUGH ENVIRONMENTAL DESIGN (CPTED)	24
4.3 LOGISTISK PLANERING	26
4.3.1 SAMLASTNINGSCENTER	26
4.3.2 LAST MILE-PROBLEMET	27
5. EMPIRI	29
5.1 TIDIGARE TERRORKÖRNINGAR	29
5.1.1 NICE	29
5.1.2 BERLIN	30
5.1.3 STOCKHOLM	31
5.2 SAMLASTNINGSPROJEKT	31
5.2.1 SAMCITY	31
5.2.2 AMSTERDAM CITYCARGO	32
5.3 TRAFIKANALYS	32
5.3.1 INTERNA ÅTGÄRDER	33
5.3.2 EXTERNA ÅTGÄRDER	35
5.4 MALMÖ STAD OCH DESS AKTÖRER	37
5.4.1 AKTÖRERNAS ARBETE IDAG	37
5.4.2 SYNEN PÅ TERRORKÖRNINGAR	38
5.4.3 SYNEN PÅ SÄKERHETSÅTGÄRDER	40
5.4.4 SAMARBETE AKTÖRERNA EMELLAN	45
6. ANALYS	46
6.1 BESLUTSKRITERIER	46
6.1.1 TRYGGHET VS. SÄKERHET	46
6.1.2 VÄRDERINGAR HOS AKTÖRER I MALMÖ STAD	48

6.2 ÅTGÄRDER	49
6.3 FÖRSLAG TILL MALMÖ STAD	53
6.3.1 FÖRDELAR MED ÅTGÄRDERNA	55
6.3.2 NACKDELAR MED ÅTGÄRDERNA	57
7. SLUTSATS	59
7.1 AVSLUTANDE DISKUSSION	60
7.2 FORSKNINGSBIDRAG OCH FRAMTIDA FORSKNING	61
REFERENSFÖRTECKNING	62
BILAGA 1 – INTERVJUGUIDE MARTIN LUNDIN	67
BILAGA 2 – INTERVJUGUIDE MARIE ENHÖRNING	68
BILAGA 3 – INTERVJUGUIDE PETER SVENSSON	69

1. Inledning

Efter "9/11-attackerna" i New York 2001 har terrorismen utvecklats och ändrat tillvägagångssätt mot mer oförutsägbara handlingar och riktats mot allmänna platser där mycket människor befinner sig. Till skillnad från tidigare, då attacker i störst utsträckning baserades på bombattacker mot specifika, ofta symboliska platser med stark politisk koppling (Coaffee, 2010). Terrorforskaren Hans Brun beskriver att denna trend går hand i hand med vad han kallar den senaste generation av terrorism som utförs av ensamvargar. Brun menar då att en terrorist agerar på egen hand, men gör det i en terroristgrupps namn. Terroristgrupperna var tidigare slutna sällskap medan en ensamvarg idag kan ha kontakt med gruppen via internet. Detta blir då svårt att upptäcka och försvara sig emot (Grahn, 2017).

1.1 Bakgrund

Nedan presenteras bakgrunden till denna uppsats med hjälp av två underrubriker – Fordonsterrorism och Transportlogistik i staden.

1.1.1 Fordonsterrorism

Enligt Kumm (2002) har terrorism återfunnits i människans närvaro under lång tid. Han anger de judiska seloterna som var aktiva i Romarriket under Jesus livstid som möjlig kandidat till att vara de första aktiva terroristerna. Terrorforskaren David C. Rapoport (2002) menar att vi från 1880 fram till idag kan identifiera fyra vågor av terrorism. Dessa kallar han för den anarkistiska vågen, den anti-koloniala vågen, den nya vänstervågen och den religiösa vågen. Rapoport (2002) menar att varje våg existerar i cirka 40 år, vilket han kopplar till att de utförs av enskilda generationer. Åsikter och övertygelser av detta slag hos människor har tendens att ändras eller minska vid en generationsväxling. Det betyder dock inte att de försvinner helt, utan kan fortsätta utövas av specifika organisationer eller stater, men dess dominerande ställning avtar markant (Rapoport, 2002). Det gemensamma målet för de fyra vågorna är att skapa revolution, men varje våg har sin egen tolkning av revolution. Vanligaste tolkningen bland terroristorganisationer är att revolutionen syftar till någon form av utbrytning eller frigörelse för en stat eller nation. En annan förekommande mer radikal revolution går ut på att skapa en ny stat genom att utplåna en eller flera befintliga stater (Rapoport, 2002; Kaplan, 2011).

Rapoport (2002) menar att i den första vågen av terrorism kom det våld som utövades i terroryfte att skilja sig från det konventionella våldet. Den form av moral som ska råda i bland annat krigssituationer där exempelvis soldater urskiljs från civila togs ej i hänsyn. Våldet var inte bara menat att neutralisera de direkta offren utan skulle skicka signaler och budskap till ytterligare part (Rapoport, 2002). Under mellankrigstiden kom den andra vågen av terrorism, den anti-koloniala. För att nu komma åt regeringar och makthavare riktade sig terrorismens fokus mot polisen. Mord på poliser blev indirekt ett angrepp mot staten och motdrag genom att sätta in militären visade sig ofta kontraproduktivt för staten. Militärens agerande var ofta klumpigt och dåligt anpassat till samhällets spelrum att resultatet kunde bli så förödande att allmänheten till slut hamnade på terroristernas sida (Rapoport, 2002).

Uttrycket "nationell terrorism" är enligt Rapoport (2002) en symbol för den tredje vågens aktiviteter. Terroristgrupper började arbeta tillsammans över landsgränser och attacker skedde på andra länders mark samt mot inhemska faciliteter med utländsk koppling, exempelvis ambassader. Under 60- och 70-talet, då vågen var aktuell, fick främst två attackförfarande stort genomslag, nämligen kidnappning och flygplanskapningar (Wilkinson, 1985).

Rapoport (2002) kallar den fjärde vågen för den religiösa, även om religion haft betydande tyngd även i de tre tidigare vågorna. Skillnaden i den fjärde vågen är att religionen anses central och stater ska bildas där religionen är fundamentet som sätter lagar och regler, till skillnad från i tidigare vågor där målet var att skapa en traditionell stat (Rapoport, 2002). Attacker i den fjärde vågen präglades av självmordsbombare och planerade väpnade attacker mot specifika mål, ofta med militär- eller statlig koppling. Civila mål blev allt vanligare i den fjärde vågen och syftet med attackerna var att döda så många som möjligt, helst med spektakulära utföranden mot symboliska mål vilket genererar stor medial uppmärksamhet. Det mest kända exemplet är attackerna den 11 september 2001 som riktades mot bland annat World Trade Center i New York och Pentagon i Washington DC (Rapoport, 2002).

I kombination av att människor ska kunna röra sig fritt inom stadskärnor och att fraktfordon som lastbilar ska leverera gods till aktörer inom densamma har en ny form av

terroristattack uppkommit. Tillvägagångssättet för attacken är att med ett motordrivet fordon köra på sträckor där fotgängare vistas för att således skada och döda så många som möjligt (Trafikanalys, 2018). Sedan 2016 har flera uppmärksammade attacker ägt rum då lastbilar körts på allmän plats och orsakat omfattande skador. Tre av dessa ägde rum i Nice, Berlin och Stockholm och resulterade i sammanlagt 104 döda människor. Gemensamt för dessa är att de skett på sträckor där motortrafik är förbjuden, vilket utelämnat offren oskyddade (CNN, 2018). Terrorkörning är den benämning som Trafikanalys (2018) använder sig av i sin rapport för att beskriva den nya formen av terrorism. Det definieras som ett förfarande då *"lastfordon har använts för att skada och döda"* (Trafikanalys 2018, s.11). Ladan-Baki och Enwere (2018) å sin sida väljer istället att kalla fenomenet för *"Vehicular Terrorism"* (fordons-terrorism), och beskriver det som en våldsakt där man med hjälp av ett höghastighetsfordon kör rakt in i en folkmassa. Almogy, Kedar och Bala (2016) använder sig istället av termen *"Intentional vehicular assault"* (avsiktligt fordonsanfall), och förklarar det som att, med hjälp av motorfordon, avsiktligt köra in i grupper med gångtrafikanter för att skada. I denna uppsats kommer vi använda oss av begreppet "terrorkörning" såsom Trafikanalys (2018) benämner och beskriver det. Detta på grund utav att även om fenomenet kan finnas överallt i världen, så hanteras och motarbetas det på olika sätt. Därför väljer författarna att använda den beskrivning som en svensk myndighet har givit det för att bäst kunna knyta an till avgränsningsområdet, dvs. Malmö stad.

1.1.2 Transportlogistik i staden

Jonsson och Mattson (2016) menar att logistik i grund och botten handlar om att organisera och implementera tillvägagångssätt för att flytta något från punkt A till punkt B. Det inkluderar även planerandet och kunskapen om vilka insatser som behövs för att kunna genomföra det samt vad som krävs för att sedan ta hand om det. Således är den logistiska planeringen av exempelvis varutransporter viktig för att göra transportererna så effektiva och lönsamma som möjligt (Jonsson & Mattson, 2016).

Idag bor ca hälften av jordens befolkning i städer vilket innebär utmaningar för samhället eftersom den högre densitet av befolkning som uppstår inom städer innebär att fler aktiviteter behöver samsas om en mindre yta (Björklund, Abrahamsson och Johansson 2016). Försörjning av sådana områden kräver att gods och varor transporteras i större

volymen för att matcha och stimulera den täta befolkningsgraden (Taniguchi, 2014). Då majoriteten av transporter i urbana områden utförs med vägfordon så som lastbil eller lätt lastbil blir trafikeringen av dessa fordon ofrånkomlig (Trafikanalys, 2018). Detta tillsammans med övrig trafik som ska ta sig fram innebär effekter så som trängsel, utsläpp, buller och trafikolyckor (Taniguchi, 2014). Trots detta strävar stadsplanerare att förtäta sina städer och få de att "växa inåt" för att dra ner transportavstånd för människor och gynna cykel- och gångtrafik (Malmö stad, 2014). Tillgängligheten för städers invånare ska vara hög och jämställt så att behov kan stimuleras på ett så effektivt sätt som möjligt för alla människor med hänsyn till miljö och säkerhet (Buch, Hamann, Niebuhr & Rossen, 2014). Malmö stad (2014) angav bland annat i sin planstrategi att Malmö ska vara en öppen stad som främjar demokrati och där människor ska kunna röra sig fritt samt en stadskärna som erbjuder möjligheter att interagera med andra människor.

För att bemöta de utmaningar som urbanisering innebär för stadsinvånarens behov finns logistiska tillvägagångssätt. Samlastningscenter som bygger på att flera transportörer levererar gods till ett specifikt center, varpå centrets egna fordon utför den slutliga transporten mellan centret och leveransadressen med mer anpassade fordon och optimerad lastning för att undvika onödig körsträcka, är exempel på ett sådant (Browne, Sweet, Woodburn & Allen, 2005). Bretzke (2013) menar att ett upplägg med samlastningscenter är ett sätt att bemöta det så kallade last mile-problemet. Det vill säga den sista sträckan som en transportör har till destinationen, vilken står för en betydande del av den totala kostnaden och utsläppsgraden för en leverans.

1.2 Problematisering

På senare tid har terrorismen skiftat fokus från de stora spektaklen till mindre attacker som inte kräver någon utförlig planering och kan utföras av få gärningsmän.

Terrorgruppen Al-Qaida började år 2010 att uppmuntra sina anhängare att använda sig av motorfordon för att attackera människor (Bell, 2017). Terrorkörning är en del av den terrorism som den kanadensiske säkerhetsanalytikern Phil Gurski kallar "Nike terrorism – just do it" (Bell, 2017). Med det syftar Gurski till terrororganisationers budskap gentemot anhängare att använda sig av de medel som finns tillgängligt för att orsaka så mycket skada och fruktan som möjligt. Det ställer andra krav på städers fysiska utformning för att bemöta denna nya form av terroristattacker (Bell, 2017). Shvetsov, Sharov och Shvetsova

(2017) menar att fysiska hinder behöver fylla vissa krav för att vara effektiva skyddsåtgärder. Krav som innebär att hindren ska vara robusta men samtidigt flexibla för att inte hindra blåljusfordon. Där återfinns komplexitet i kombinationen mellan människors säkerhet och dess frihet då fysiska åtgärder på allmänna platser genererar olika känslor hos människor (Simpson, Jensen & Rubing, 2016). I Sverige har reaktioner synts efter attacken på Drottninggatan, bland annat genom nya fysiska hinder i stadsrummet (Randhawa Bergmark, 2017) och uppdrag har delats ut från regeringen där forskning ska utföras kring hur Sverige kan förhindra terrorkörningar (Trafikanalys, 2018). Trafikanalys presenterade i mars 2018 sin rapport om förslag på åtgärder för minskad risk för terrorkörning. Åtgärder som innebär att man på alternativa sätt planerar och genomför varutransporter, så kallade logistiska lösningar (Trafikanalys, 2018). Dessa åtgärder riskerar dock att hindra varuflödet in till stadskärnorna om det inte går att hitta en balansgång mellan att hindra oönskad trafik men samtidigt kunna släppa igenom det som behöver komma fram. Det bör också beaktas hur olika aktörer i ett samhälle ställer sig till de åtgärder som sätts in för att försvåra terrorkörningar. I Malmö stad ligger det främst på kommunen att sätta in åtgärder som skyddar stadens invånare från terrorkörningar. Hänsyn behöver dock tas till huruvida viktiga aktörer såsom Svensk Handel och Sveriges åkeriföretag ser på hur deras medlemmar, som utför transporter och är i behov av ett välfungerande leveranssystem, påverkas. Dessutom finns det inom Malmö stad stadsplanerare som motarbetar vissa logistiska lösningar då de anser att tätbefolkade stadskärnor inte ska anpassas efter lastfordon (Trafikanalys, 2017). Samtidigt skulle en logistikplanering med andra färdvägar, stopp och lastningsrutiner kunna vara sämre ur ett transporteffektivt perspektiv. Är det möjligt att förhindra terrorkörningar genom en förändrad logistikplanering i Malmö och samtidigt främja företag att vara verksamma i stadskärnan?

1.3 Syfte

Syftet med den här uppsatsen är att med hjälp av logistiska lösningar, föreslå kriterier samt åtgärder som Malmö stad kan implementera i sitt arbete för att minska utsattheten för terrorkörningar och samtidigt bidra till en attraktiv stadsbild och främjar handeln,. För att uppnå syftet krävs det dessutom att det först klargörs hur Malmö stad arbetar med terrorkörningar i dagsläget samt redogörs för vilka aspekter som anses viktiga att beakta i detta arbete för några av transportsektorns intressenter/ aktörer.

1.4 Frågeställningar

- Hur arbetar Malmö stad med fenomenet terrorkörningar idag?
- Vilka aspekter är viktiga för Malmö stad, Svensk Handel och Sveriges Åkeriföretag att beakta i sina arbeten mot terrorkörning?
- Vilka logistiska lösningar och åtgärder lämpar sig för att minska utsattheten för terrorkörningar i Malmö?

1.5 Avgränsningar

Den här uppsatsen grundar sig i Malmö stads arbete, varför åtgärdsförslag och viktiga aspekter att beakta enbart kan appliceras på just Malmö. Vidare utgör de intervjuade representanterna från Svensk Handel, Gatukontoret och Sveriges Åkerier enbart en liten del utav alla de intressegrupper och organisationer som arbetar med och blir påverkade av terrorkörning. Av den anledningen är resultatet inte representativt i den bemärkelsen att slutsatser säkert kan appliceras på andra aktörer i samhället. Vanlig biltrafik eller andra motorfordon kommer inte att tas i beaktning i denna uppsats, utan enbart de fordon som används vid godstransporter till Malmö stad. Detta eftersom definitionen av "terrorkörning" som används i denna uppsats inte inkluderar andra fordon. Det samma gäller för sophertering då detta ligger utanför det övriga godsflödet, även om dessa fordon i sig utgör en risk. Användandet av begreppet logistiska lösningar i denna uppsats syftar till de sätt att planera och genomföra varutransporter som omnämns i Trafikanalys rapport från 2018. Dessa tillvägagångssätt återfinns i både det teoretiska som det empiriska kapitlet.

1.6 Målgrupp

Den här studien riktar sig först och främst till Malmö stad, Svensk Handel och Sveriges Åkerier, men även till andra aktörer i samhället som vill få en bredare förståelse för hur de kan arbeta och resonera kring urban terrorkörning. Det kan även ses som diskussionsunderlag för kunskapsspridning inom olika transport- och logistikyrken.

1.7 Disposition

I detta kapitel presenteras kort uppsatsens disposition. Metodkapitlet innefattar en redogörelse av de metodologiska val som gjorts för genomförande av denna studie samt hur författarna har gått till väga i arbetet. I kapitlet för teori och tidigare forskning sätts terrorismen i en samhällelig kontext och modellen CPTED (Crime Prevention Through Environmental Design) förklaras. Även uppsatsens teoretiska koppling till logistiska upplägg inom urbana områden anges. I empirin presenteras tre tidigare terrorkörningar, samlastningsprojekt som utförts, den statliga myndigheten Trafikanalys rapport gällande åtgärder mot terrorkörning samt tre olika intervjuer med representanter från Svensk Handel, Gatukontoret och Sveriges Åkerier. Empirin analyseras därefter i analyskapitlet där den teoretiska referensramen för uppsatsen behandlar empirin. Slutsatser som utkommer från analysen anges i separat kapitel. I en avslutande diskussion diskuteras potential för framtida forskning.

2. Metod

I detta kapitel redogör vi för våra metodologiska val, hur data samlats och in och hanterats samt hur studien kan betraktas ur en forskningsetisk vinkel.

2.1 Metodval

Kvalitativa forskningsmetoder går på djupet inom ett avgränsat empiriskt område och samlar in det som ofta kallas för mjuk data. Kvantitativa metoder används när den data som samlas in är siffror, svar och fakta som går att räkna och statistiskt bearbeta, även kallat hård data (Harboe, 2013). Bryman (2011) benämner skillnaden på de två metoderna som att kvalitativ metod inriktar sig på ord medan kvantitativ inriktar sig på siffror. För att nå den mjuka data som kvalitativ forskning eftersträvar krävs ofta att forskaren kommer nära in på sitt forskningsobjekt för att tolka den i sin givna situation (Ahrne & Svensson, 2015; Bryman, 2011). Harboe (2013) menar att kvalitativa forskningsmetoder lämpar sig då man med studien ämnar förstå och förklara olika skeenden, vilket man gör genom att samla in och tolka livsnära situationer. Vid utförande av kvalitativa intervjuer menar Ahrne och Svensson (2015) att styrkan ligger i att ordningsföljd och formulering på frågor kan anpassas efter situationen till skillnad från ett standardiserat frågeformulär, som ofta är fallet med kvantitativa metoder. Detta menar de resulterar i att en bredare kunskap kring ämnet kan uppnås tillsammans med flera dimensioner och nyanser inom densamma, till skillnad från standardiserade frågor.

Denna uppsats är baserad på en kvalitativ forskningsmetod som består av tre intervjuer, en dokumentanalys samt en litteraturstudie. Genom öppna frågor ges respondenterna enligt Harboe (2013) möjlighet till breda svar och således mer utrymme att uttrycka sina åsikter. För att uppnå studiens syfte behövde vi få människor att vilja prata om problematiken som är ett relativt nytt forskningsområde. Vidare ses studien ha ett induktivt fokus, som enligt Denscombe (2016) innebär att enskilda fall och insamlad data används för att bilda nya teorier i samband med att generella slutsatser dras. Tyngden i denna studie ligger därav på det empiriskt insamlade materialet.

2.2 Litteraturstudie

Som en del av denna uppsats har en litteraturstudie genomförts för att undersöka tidigare studier som berört ämnen som är av relevans för att uppnå uppsatsens syfte. En litteraturstudie är en systematisk genomgång av litteratur inom ett visst område där litteraturen i fråga ska vara vetenskaplig (Nilsson, 2004). Litteraturstudien hjälpte till att kartlägga de teorier som applicerats i tidigare forskning inom området, vilka sedan kunde inkluderas även i vår uppsats.

Vid genomgång av tidigare studier om säkerhet i stadskärnor visade sig teorin kring konceptet Crime Prevention Through Environmental Design, förkortat CPTED (Cozens & Love, 2015), vara användbar. Grundtanken med CPTED har funnits närvarande hos människan under lång tid. Företeelser som medeltida slott, murar, vallgravar etc. är exempel på uråldrig CPTED. I modern tid var en av de första att belysa konceptet i ett sammanhang som berörde städers geografiska upplägg Jane Jacobs (1961). Jacobs (1961) menade att arbetet med stadsplanering bör ta människors (uppfattade) säkerhet i hänsyn. Detta då den allmänna säkerheten är ett vitalt fundament för en stads framgång. Enligt Jacobs (1961) krävs tre grundförutsättningar för att en stadsgata ska vara säker:

- Det ska finnas en tydlig uppdelning mellan vad som är privat eller allmän mark.
- Det ska finnas "ögon på gatan", dvs det ska vara ett upplägg som gör kriminellt beteende lätt att upptäcka. Främst från människor som rör sig på trottoaren eller i byggnader med sikt över gatan.
- Trottoarer ska konstrueras så att de används frekvent för att bidra med ovanstående ögon.

Wekerle och Whitman (1995) byggde till stor del vidare på Jacobs idéer då de med CPTED som verktyg analyserade urban stadsplanering. De menade att tydlig miljöbild, synlighet för andra människor och möjligheten till hjälpinsatser var grundläggande delar för personlig säkerhet. Vi har även valt att utgå från studier som berör hur åtgärder mot terror påverkar människors uppfattade säkerhet, som Jacobs (1961) skriver om.

För att få en bild av det arbete som idag utförs mot terrorkörning i Sverige gjorde vi en analys av rapporten "Åtgärder för minskad risk för terrorkörning", vilken är utförd av den statliga myndigheten Trafikanalys. I rapporten beskrivs det operativa arbetet mot

terrorkörningar som består av de tre områdena "att förebygga", "att förhindra" och "att försvåra" (Trafikanalys, 2018).

2.3 Datainsamling

Denna uppsats är baserad på en kvalitativ forskningsmetod med semistrukturerade intervjuer samt en dokumentanalys. För tydlighetens skull presenteras datainsamlingen med de fyra underrubrikerna Dokumentanalys, Semistrukturerade intervjuer, Urval och genomförande samt Transkribering som stöd.

2.3.1 Dokumentanalys

Dokumentanalysen som gjordes på rapporten Åtgärder för minskad risk för terrorkörning, publicerad av Trafikanalys (2018) är central för denna studie. Analysen av rapporten i fråga ämnade bringa mer kunskap om Sveriges strategi mot terrorism i samband med fordonsanvändning. För att kartlägga de av Trafikanalys föreslagna åtgärderna för minskad risk för terrorkörning, valde författarna av denna studie att kategorisera åtgärdernas egenskaper samt presentera dem i en figur. På så vis blev innehållets koppling till denna studies syfte tydligare och mer lätthanterligt för författarna. Kategoriseringen tillsammans med den framtagna figuren (figur 1) finns presenterade i kapitel 5.3.

2.3.2 Semistrukturerade intervjuer

Genom öppna frågor och breda svar har en semistrukturerad intervju möjligheten att bli mer ingående än en strukturerad sådan (Harboe, 2013). Således var frågorna inför varje intervju i denna uppsats formulerade på förhand samtidigt som en fixerad struktur exkluderades till förmån för situationsanpassade följdfrågor. För att i största mån försöka att inte påverka respondenterna fanns det en konstant strävan efter en neutral och objektiv attityd från författarna genom alla intervjuer. Det fanns även en underliggande frihet som tillät respondenten att styra intervjun dit den ville, utan att glida för långt ifrån huvudfrågorna. Även detta med syfte att försöka påverka respondenterna så lite som möjligt. Samtliga intervjuer genomfördes på respektive respondenternas arbetsplats. Intervjuerna spelades in och transkriberades efter godkännande från respondenterna

2.3.3 Urval och genomförande

Enligt Ahrne och Svensson (2015) är det av stor vikt att motivera sina val av intervjupersoner, detta för att inte tappa trovärdighet i sin studie. Våra val av respondenter grundas i att få olika intressenters perspektiv inom forskningsområdet. Utöver det var vår intention att respondenterna skulle vara och ha en roll där de representerar en större målgrupp. Intervjuernas respondenter valdes medvetet ut för att de bedömdes lämpliga att bistå med önskad information. På så vis utfördes i enlighet med Harboe (2013) både slumpmässiga och icke slumpmässiga urval. Gatukontoret, Svensk Handel och Sveriges Åkeriföretag har alla en koppling till terrorkörningar och åtgärder gentemot sådana. Samtliga respondenter hade sina arbetsplatser i Malmö, vilket var ett medvetet bekvämlighetsurval (Bryman, 2011) eftersom författarna bor i Malmöområdet och har begränsade transportmöjligheter.

Gatukontoret är den del av Malmö stads organisation som är ansvariga för Malmös vägnät och infrastruktur och ska se till att människorna i staden ska kunna vistas där under rätt förutsättningar. Säkerhet och attraktivitet framhåller de själva som huvudsakliga aspekter i Malmös stadsrum. Målet är också att staden ska förtätas vilket innebär högre densitet av både människor och transportfordon inom staden. Vi ansåg det därmed lämpligt att undersöka hur deras arbete kopplas till terrorkörningar. Därav kontaktades Martin Lundin, chef för stadslivsavdelningen på Malmö stad (Malmö stad, 2018), då han av oss bedöms besitta kompetens och kunskap för att bidra till studiens syfte. Således gjordes ett subjektivt urval (Harboe, 2013) i samband med vår kvalificerade bedömning av Lundin.

För att representera de fysiska butiker som återfinns längs Malmös gator intervjuades Marie Enhörning, näringspolitisk expert på Svensk Handel (Svensk Handel, 2018). Valet av Enhörning som respondent kom efter att vi blivit rekommenderade henne av först tilltänkt respondent på Svenskt Näringsliv. Av tillfrågad kontakt på Svenskt Näringsliv blev vi hänvisade till Marie Enhörning på Svensk Handel med hänsyn till vårt forskningsområde. Enhörning arbetar på branschorganisationen Svensk Handel inom områden som berör handel, logistik och juridik. Hon har även tidigare arbetat med stadsutveckling. Detta innebär att en typ av stratifierat slumpmässigt urval genomfördes (Bryman, 2011). Ett sådant urval innebär att vissa egenskaper för respondenten preciseras, men att det slutliga urvalet sker slumpmässigt bland de som uppfyller dessa egenskaper (Harboe, 2013).

Slutligen som representant för chaufförer och åkerier är Peter Svensson, branschföreträdare och samordnare för Bygg- och anläggningsnätverket på Sveriges Åkeriföretag (Sveriges Åkeriföretag, 2018). I diskussion med vår handledare om lämplig representant kom vi fram till en annan representant på Sveriges Åkeriföretag. Denne hänvisade dock vidare till sin kollega Peter Svensson. Även detta kan ses som ett typ av stratifierat slumpmässigt urval (Bryman, 2011).

Det finns en del svårigheter och fällor att vara vaksam på när en kvalitativ intervju genomförs. Omedvetet gör den som intervjuar selektiva val som påverkar respondenten och resultatet av intervjun. Att inte kommentera eller på annat sätt visa på gillande eller ogillande till respondentens svar, utan att för den sakens skull vara kall och avståndstagare, är en svår uppgift för den som för intervjun (Ejvegård, 2009). Författarnas konstanta strävan mot neutralitet och objektivitet bidrog däremot till att den som intervjuades sannolikt inte påverkades i någon nämnvärd utsträckning. En ytterligare risk med semistrukturerade intervjuer är att frågor och svar kan bli flyktiga och att situationen leder samtalet ifrån ämnet (Ahrne & Svensson, 2015). Att använda semistrukturerade intervjuer ansågs trots det vara lämpligast för att uppfylla studiens syfte. Andra kvalitativa forskningsmetoder bedömdes inte vara av relevans för genomförande av studien och eftersom det aldrig strävades efter kvantifierbar data var inte heller kvantitativa metoder aktuellt.

Tre individuella intervjuguider togs fram för de respektive intervjuerna. Strukturen och frågorna var anpassade efter de olika aktörerna som intervjupersonerna representerar samtidigt som dessa frågor antogs vara relevanta för studiens syfte. Frågorna är även framtagna med hänsyn till hur respondenternas representerade verksamhet kan påverkas av arbetet mot terrorkörning. Samtliga intervjuguider finns att läsa i bilaga 1-3.

2.3.4 Transkribering

Att transkribera innebär en viss mån av tolkning och urval där ett ställningstagande till informationens relevans hela tiden måste ifrågasättas. Även om allt som sägs på intervjun transkriberas kan betydande pauser, hummanden och kroppsspråk utebli och påverka det slutliga materialet (Harboe, 2013). Intervjuernas längd på mellan en och två timmar genererade en stor mängd material, vilket kan vara svårt att hantera om en transkribering

inte görs. För tidseffektivitetens skull har transkriberingsarbetet varit uppdelat mellan författarna, varför den analytiska aspekten av transkribering kan ha påverkat materialet från de olika intervjuerna. All ljudupptagning skedde via en mobiltelefon med inspelningsfunktion. Ljudfilerna transkriberades manuellt utan något hjälpprogram.

2.5 Metoddiskussion

Valet av aktörer för de semistrukturerade intervjuerna grundar sig i strävan att förstå och klargöra hur terrorkörning hanteras inom Malmö stad samt ta del av transportörens perspektiv i frågan. Respondenterna representerar myndigheter och organisationer som alla har olika relation till fenomenet terrorkörningar och deras respektive medverkan syftar till att ge en mer holistisk bild av fenomenet. Det ska dock belysas att respondenternas svar inte kan generaliseras eller på något sätt antas vara representativt för hur varje enskild individ och arbetsplats upplever och/ eller arbetar med terrorkörning.

Enligt Ahrne & Svensson (2015) har intervjuplatsen en inverkan på respondentens svar. De menar att respondenter till exempel i hemmamiljö har en tendens att uttrycka sin identitet, medan en intervju på arbetsplatsen framkallar ett behov hos respondenten att framställa sig som en god medarbetare. Detta har tagits hänsyn till vid analysering av respondenternas svar. Det ska däremot belysas att samtliga av de som blivit intervjuade själva fick välja tid och plats för intervjun. Detta för att förmildra den utsatta situation som Ejvegård (2009) menar att respondenter kan uppleva i samband med intervjuer.

I och med att inget externt eller automatiserat program användes för att transkribera intervjuerna kan materialet tänkas hålla god äkthet tack vara författarnas möjlighet att ta pauser, suckar, hummanden etc. i beaktande vid transkribering. Däremot kan det faktum att författarna delade upp transkriberingen mellan sig, och således inte lyssnade på materialet tillsammans, haft en inverkan på det slutliga resultatet av transkriberingen. Att en sådan inverkan skulle vara av betydelse för resultatet är dock minimal då båda författarna var närvarande på samtliga intervjuer och därför gavs möjlighet att ifrågasätta transkriberat material som eventuellt inte kändes igen från intervjun.

Dokumentanalysen som gjordes behandlade enbart en rapport publicerad av en myndighet. Trots myndighetens trovärdighet och inblick i nationens arbete med terrorkörningar går det inte utesluta att resultatet av denna studie varit annorlunda om analysen omfattat fler dokument från andra källor. Däremot bör det understrykas att författarna för denna studie finner att det inom ramarna för terrorkörning publicerats begränsat antal dokument av liknande kredibilitet som den av Trafikanalys publicerade rapporten.

Studiens syfte kräver empirisk insamlad data som sedan används för att bilda nya teorier varifrån generella slutsatser dras. I detta fall rör det sig om empirisk insamlad data från Malmö stad, Svensk handel och Sveriges Åkeriföretag. Tillsammans med dokumentanalysen, teorierna om CPTED och logistiska tillvägagångssätt bildas sedan de nya teorierna. Det är avslutningsvis utifrån dessa som slutsatserna dras. För att tydliggöra det insamlade materialets relevans i förhållande till det uttalade syftet har tabellen nedan tagits fram.

FRÅGESTÄLLNINGAR	TEORI	EMPIRI	ANALYS
<i>Hur arbetar Malmö stad med fenomenet terrorkörningar idag?</i>		Kap. 5.4	Besvaras genom analys av kvalitativa intervjuer
<i>Vilka aspekter är viktiga för Malmö stad, Svensk Handel och Sveriges Åkeriföretag att beakta i sina arbeten mot terrorkörning?</i>		Kap. 5.4	Besvaras genom analys av kvalitativa intervjuer
<i>Vilka logistiska åtgärder och lösningar lämpar sig för att minska utsattheten för terrorkörningar i Malmö?</i>	Kap. 4.1 – 4.2	Kap. 5.1 – 5.4	Besvaras genom analys av det empiriska materialet tillsammans med presenterad teori

2.5.1 Forskningsetik

Vid utförandet av ett forskningsprojekt ligger ansvaret på forskaren att följa rättsliga regler och att projektet håller en etiskt acceptabel standard (Ejvegård, 2009). Ett forskningsetiskt förhållningssätt innebär att det tydligt framgår vilken relation forskare och respondenter har samt vad de kommit överens om. Det innebär även att samtycke återfinns mellan parterna när det gäller det inhämtade materialets användning och

resultatets spridning innan datainsamling påbörjas. Forskningsetik inkluderar även plagiat, förfalskning och fusk (Ahrne & Svensson, 2015). Ingen av respondenterna var känd av författarna sedan tidigare och vid varje enskilt intervjutillfälle tillfrågades respondenten huruvida hen ville vara anonym samt om organisationen som representerades skulle vara anonym. Samtliga valde att få såväl namn som representerad organisation publicerat. Intervjuerna spelades in via ett ljudupptagningsverktyg på en telefon efter samtycke med intervjupersonerna, efter informering om att endast författarna skulle ta del av ljudfilen. De informerades också om att transkribering av intervjuerna skulle komma ske och att de enda som skulle få tillgång till transkriberingarna var, utöver författarna, författarnas handledare samt examinatorer. I övrigt tar ingen annan person del av ljudfil eller transkribering. Alla respondenter accepterade ovanstående förutsättningar. Författarna går i god för att inget material har fabricerats eller på annat sätt antagit en oäkta karaktär.

För att säkerställa en forskningsstudies kvalitet bör såväl dess reliabilitet som validitet ifrågasättas (Bryman, 2011). Validiteten handlar om en studies giltighet och relevans i förhållande till interna och externa aspekter som problemställningen, slutsatser och verkligheten. För bedömning av insamlad datas tillförlitlighet talas istället om reliabilitet (Harboe, 2013). Yttre påverkansfaktorer som kunskap, tid och plats eller andra omständigheter påverkar en studies reliabilitet och bör därför beaktas (Bryman, 2011). I denna uppsats har en hög grad av reliabilitet och validitet eftersträvats genom noga utvalda datainsamlingsmetoder i förhållande till problematisering, syfte och frågeställning. Vidare har en källkritisk ståndpunkt genomsyrat uppsatsarbetet för att öka stabiliteten på insamlat material. Namngivna respondenter, de representerade organisationerna samt de bifogade intervjuguiderna möjliggör återupprepning av genomförande, vilken bör resultera i liknande resultat om uppsatsen har en tillräckligt hög grad av reliabilitet.

3. Tidigare forskning

Coaffee, O'Hare och Hawkesworth (2009) menar i sin forskning att efter attackerna i New York den 9/11 2001 har fokus från stater för att skydda sig från terrorattacker skiftat. Då attacker i högre utsträckning riktas mot civila och vardagliga mål måste åtgärdsprocesser anpassas därefter. Tidigare skedde det mesta arbetet mot terror på statlig nivå, men nu menar Coaffee et al. (2009) att fler aktörer behöver blandas in för att resultat ska nås, då attackernas karakteristiker utvecklats till att drabba många civila snarare än enskilda regeringar och stater. Aktörer inom bygg- och transportbranschen och andra privata sektorer samt civila människor är exempel på icke-statliga aktörer som blir mer aktuella i arbetet för att förebygga attacker och minimera eventuella konsekvenser. Enligt Coaffee et al. (2009) präglas åtgärder som utförs av en stat av paradoxer när det kommer till allmänhetens uppfattning och de budskap som åtgärderna sänder ut. När säkerhetsåtgärder vidtas på allmänna platser för att förhindra, avleda eller mildra effekterna från en terrorattack tolkas de subjektivt av människor som vistas i dess närhet eller berörs av dem. Med det menar Coaffee et al. (2009) att synliga åtgärder kan få människor att känna sig otrygga och att en känsla av utsatthet på platsen kan infinna sig. Detsamma gäller mindre synliga, eller rent av osynliga åtgärder. Då kan effekten bli att människor känner en avsaknad av skyddsåtgärder då de inte går att se med blotta ögat. Newman (1972) förespråkade att städer skulle applicera "defensible space", vilket innebär att områden skulle designas för att förebygga brottslighet. En del av konceptet var att fysiskt skydda och/eller förstärka upp potentiella mål, så kallad "target hardening". Coaffee et al. (2009) menar att "target hardening" är applicerbart på arbetet mot terrorism. Konceptet går ut på att en fysiskt skyddad byggnad eller plats blir svårare att attackera och att det avskräcker potentiella angripare från att försöka utföra en attack. Budskapen som ska skickas ut i ett sådant fall blir således både att byggnaden eller platsen är säker och att ett angrepp är svårt, riskabelt och resurskrävande (Coaffee et al., 2009). Det som dock kan ske är att de budskap som de ansvariga vill skicka ut bemöts av motsatta reaktioner, det vill säga rädsla, ängslighet och otrygghet bland allmänheten. Dessutom kan säkerhetsåtgärder bevisa att en specifik byggnad eller plats är av stor betydelse, vilket kan trigga och motivera terrorister att angripa. Coaffee et al. (2009) menar att allt för omfattande kontraterrorismåtgärder så som övervakningskameror, barrikering, avstängningar etc. kan få människor att känna sig övervakade, isolerade och integritetskränkta. Här belyser också Coaffee et al. (2009) antagandet att

säkerhetsåtgärder kan utföras av en stat för att visa prov på att styrka och resurser finns för att bemöta eventuella hot, i syfte att ingjuta trygghet hos befolkningen.

Vidare menar Mythen och Walklate (2006) att det finns ytterligare problematik när det kommer till informationsflöden från en stat till allmänheten. Detta då allmänheten ofta vill ha transparens och få ta del av eventuella hot som en stat kan ha information om för att inte behöva leva i ovisshet. Samtidigt finns risk att information som släpps kan vara till hjälp för potentiella terrorister och deras tillvägagångssätt (Mythen & Walklate, 2006). Enligt Mythen och Walklate (2006) finns det tendenser som pekar på att stater vill skrämman upp sin befolkning. De menar att en rädd befolkning är mer lättkontrollerad. Utöver det eftersträvar stater att skapa och bibehålla förtroende och ha en god relation med sin befolkning, varför problem kring ärlighet, öppenhet och transparens kan uppstå (Mythen & Walklate, 2006).

4. Teori

I följande kapitel redogörs det teoretiska ramverket för uppsatsen. Inledningsvis presenteras teorier för kopplingen mellan aktion och reaktion inom terrorism. Därefter presenteras och förklaras koncepten CPTED och logistiska tillvägagångssätt närmare för att visa på den transportlogistiska aktiviteten i stadskärnor.

4.1 Aktion och reaktion inom terrorism

Enligt Pedahzur och Ranstorp (2010) kan man, genom att titta på hur forskningen sett ut kring arbetet för att förhindra terror, dela in dessa åtgärder i en krigsmodell och en straffrättsmodell. Krigsmodellens fokus ligger på att förhindra terrorism till varje pris, utan hänsyn till medborgerliga rättigheter. I straffrättsmodellen däremot ligger de demokratiska principerna i fokus, vilket innebär att det terroristbekämpande arbetet kan ske på ett mer ineffektivt sätt. Detta innebär att man i krigsmodellen förlitar sig på militära medel vid bekämpning, medan det i straffrättsmodellen förläggs på polis och rättsväsendet att skydda samhället. Riskminimering i form av att misstänkta terrorister grips i förebyggande syfte i krigsmodellen förekommer, medan det i straffmodellen måste bevisas brott eller uppsåt innan en terrorist kan gripas och dömas (Pedahzur & Ranstorp, 2010). Dilemmat med demokrati och terrorism menar Wilkinson (1985), är möjligheten att förhindra det och samtidigt stå bakom demokratiska värderingar. Han menar att om en stat påstår sig vara helt fri från terrorism utför hyckleri då det inte går att förena ett terrorfritt samhälle med demokrati. Wilkinson (1986) beskriver terrorismen som mycket svårhanterlig, då den likt en hydra får ett nytt huvud om du skär av ett annat. Med detta menar han att om motåtgärder för ett specifikt tillvägagångssätt implementeras, kommer hitta ett annat sätt att genomföra dåd. Det är inte möjligt att kontrollera och påverka alla och samtidigt undvika att inskränka i medborgares liv och demokratiska rättigheter (Wilkinson, 1985).

Sandler, Tschirart och Cauley (1983) menar att terrorister reagerar på ageranden från staten. Sådant beteende kallar de för "Rational Choice Theory of Terrorism" och har kommit att utgöra en grundbult i forskningen kring terroristers beteende. Sannolikheten för att terrorister avstår från att genomföra ett dåd ökar desto högre insatser som kravs och ju svårare förutsättningar som råder. Dessa insatser och förutsättningar kan vara ekonomiska aspekter likväl som hinder och eventuella påföljder vid gripanden. Sandler et

al., (1983) menar samtidigt att om man lägger resurser på att försvåra ett tillvägagångssätt, tillgängliggör man ett annat. Det blir därför viktigt att i största möjliga mån försöka jobba med fler åtgärder åt gången. Samtidigt lyfter Victoroff (2005) fram aspekter som motsäger Rational Choice Theory of Terrorism, exempelvis där terrorister lider av psykiska sjukdomar som sätter rationellt förfarande och resonering ur spel. Victoroff (2005) menar också att de inte kan förklara varför vissa människor blir terrorister och andra inte. Han säger dock att teorin och de analyser man kan utföra med hjälp av den är användbar för att identifiera krafter som påverkar såväl terroristers som statsledningars beteende och agerande.

4.2 Crime Prevention Through Environmental Design (CPTED)

Crime Prevention Through Environmental Design (CPTED) är ett koncept med fokus på att bygga och designa områden och byggnader på sätt som ska reducera kriminalitet och främja människors säkerhet och livskvalitet (Cozens & Love, 2015). Grundtanken med CPTED har funnits närvarande hos människan under lång tid. Företeelser som medeltida slott, murar, vallgravar etc. är exempel på uråldrig CPTED. I modern tid var en av de första att belysa konceptet i ett sammanhang som berörde städernas geografiska upplägg Jane Jacobs (1961). Jacobs (1961) menade att arbetet med stadsplanering bör ta människors (uppfattade) säkerhet i hänsyn. Detta då den allmänna säkerheten är ett vitalt fundament för en stads framgång. Enligt Jacobs (1961) krävs tre grundförutsättningar för att en stadsgata ska vara säker:

- Det ska finnas en tydlig uppdelning mellan vad som är privat eller allmän mark.
- Det ska finnas "ögon på gatan", dvs det ska vara ett upplägg som gör kriminellt beteende lätt att upptäcka. Främst från människor som rör sig på trottoaren eller i byggnader med sikt över gatan.
- Trottoarer ska konstrueras så att de används frekvent för att bidra med ovanstående ögon.

Wekerle och Whitman (1995) byggde till stor del vidare på Jacobs idéer då de med CPTED som verktyg analyserade urban stadsplanering. De menade att tydlig miljöbild, synlighet för andra människor och möjligheten till hjälpinsatser var grundläggande delar för

personlig säkerhet. Dessa ansågs även vara klart möjliga att framhålla genom fysisk stadsplanering- och byggande (Wekerle & Whitman, 1995).

CPTED bygger på miljö- och beteenderelaterad psykologi. Detta då konceptet fokuserar på relationen och sambandet mellan människan och dess omgivande miljö. En människa tolkar och påverkas till stor del av hur den miljö hen befinner sig i är konstruerad (Cozens & Love, 2015). Förutsättningar som förstärker människors uppfattning av säkerhet, som exempelvis synlighet, har också effekten av att motarbeta och försvåra kriminellt beteenden. CPTED ska således ge dessa positiva effekter genom geografisk och fysisk omgivning till skillnad från åtgärder som till stor del dominerat arbete för människors säkerhet. Dessa åtgärder är i regel kopplade till säkerhetsarbetare (polis, säkerhetsvakter) eller investeringsbar utrustning (övervakningskameror, stängsel) (Cozens & Love, 2015). De är förvisso en del av CPTED men anses främst vara en stödaktivitet till den naturliga övervakningen som filosofin bygger på (Zahm, 2007). En potentiell styrka med CPTED till skillnad från ensamt agerande stödaktiviteter är att CPTED implementeras på ett proaktivt sätt i designstadiet av ett område. Detta för att bland annat undvika de kostnader som uppstår vid införande av sådana investeringar. En plats kan då exempelvis få naturlig övervakning då den designas på sätt som gör att fönster på byggnader vetter mot den, vilket minskar risk för brott (Cozens & Love, 2015).

För att gynna önskat beteende på offentliga platser fokuserar en del av CPTED på att främja sådant beteende genom design (Cozens & Love, 2015). Människor ska då ges de bästa möjliga förutsättningar att utföra "riskabla" aktiviteter i "säkra" omgivningar. En plats där människor hanterar pengar i stor utsträckning kan då exempelvis erbjuda god övervakning (gott om ögon på gatan). Här varnar dock Cozens och Love (2017) att platser som blir förknippade med hög risk drar till sig förövare och att de många ögonen (människorna) som rör sig på platsen även kan bidra med skydd och anonymitet för denna grupp. Exempel på detta är ficktjuvar på en marknadsplats. Utöver stjälandet sticker inte ficktjuvarna ut från övriga människor på marknaden, upptäcks då inte stjälandet av folkmyllret bistår istället detsamma med skydd för tjuvarna (Cozens & Love, 2017).

Schindler (2015) riktar kritik mot filosofin att utforma städer för att påverka människors beteende. Hon menar att åtskilliga Amerikanska städer genom historien formats utefter

preferenser som gynnat vissa grupper av människor, oftast vita och rika. Makthavare har på så sätt eldat på segregering och skapat social exkludering bland invånare (Schindler, 2015).

Då CPTED inriktar sig på att försvåra och avskräcka "traditionell" brottslighet återfinns komplexitet när filosofin ska appliceras mot terrorism. Coaffee, Boshier, Fletcher och Moore (2008) menar att det finns flera aspekter som försvårar sådant arbete. Terrorister kan visa sig ha en helt annan mental inställning gentemot risken att bli gripen jämfört med en konventionell brottsling. Ytterligare svårigheter finns i samband med den kvantifierbara kostnad (social och ekonomisk) som går att koppla till brottslighet (Coaffee et al., 2008). Kostnaden för samhällen att förbereda sig för terrorbrott är så pass oförutsägbar att det blir nästintill omöjligt att kvantifiera och uppmäta den rätta nivån av säkerhet, i synnerhet om befintliga resurser är knappa.

4.3 Logistisk planering

Nedan presenteras konceptet samlastningscenter och last mile-problemet som kan uppstå vid logistisk aktivitet i urbana områden och stadskärnor.

4.3.1 Samlastningscenter

Ett samlastningscenter (Urban Consolidation Center) är när en gemensam facilitet används som knutpunkt för gods innan leverans till skilda slutkunder (Browne et al. 2005). Vidare menar Browne et al. (2005) att en definition av ett samlastningscenter är att fler än en transportör levererar gods till centret eller att fler än en godsmottagare tar emot gods från centret. Grundtanken är att externa transportörer som levererar till samlastningscenter inte ska behöva transportera till den slutliga leveransadressen. Vanligast är att samlastningscentraler används i städer för att undvika den trafik som blir när alla transportörer ska samsas om platsen i urbana områden och stadskärnor. Således placeras centret på en strategiskt lämplig plats, ofta utanför eller i utkanten av staden, upplägg kan variera och anpassas efter aktuell plats (Browne et al. 2005). Gods som levererats till centret distribueras i nästa steg ut av fordon anpassade till de omständigheter som råder i stadskärnor. Effekterna blir då en minskning av trafik i berörda områden samt att fyllnadsgraden hos samlastningscentralens egna fordon blir högre än transportören. Detta då dessa fordon kör rutter som är anpassade efter de leveransadresser de besöker

(Browne et al. 2005). Browne, Woodburn och Allen (2007) kom fram till ett antal olika karaktäristiker hos geografiska platser där en samlastningscentral passar in:

- Områden med många små näringsidkare som inte ingår i något regionalt eller nationellt nätverk av leverantörskedja.
- Stadskärnor vars butikers godsvolymer ökar kraftigt och som inte skulle klara av den ökade trafikbelastningen.
- Äldre områden som inte är anpassade efter stora fraktfordon och där det finns omfattande intresse att inte bygga om infrastrukturen.
- Större köpcentrum vars gods kan samlevereras oavsett mottagare på centrumet.
- Byggarbetsplatser av större dignitet som är aktiva under en längre tid.
- Områden vars aktörer har stort intresse för samlastning och engagerar sig i frågan.

Enligt Björklund et al. (2016) är samlastningscentraler problematiska att hålla igång för städer då många berörda intressenter har olika agendor och att en välformad affärsmodell måste ligga till grund för satsningen. Finansiering av satsningar är ett återkommande bekymmer då de ofta inleds med statliga bidrag och subventioner, för att sedan bli bekymmersamt när de inblandade privata aktörerna ska betala (Björklund et al. 2016; Browne et al. 2005). Dablanc (2007) menar att ett form av dödläge ofta uppstår mellan privata logistikaktörer och statliga myndigheter. De privata förväntar sig att subventionerade initiativ ska tas från staten och vill således inte satsa på kostsamma projekt med oförutsägbar återbäring. Medan staten förväntar sig att logistikaktörer ska vara drivande i att öka leveransservice och bli mer miljövänliga i deras verksamheter (Dablanc, 2007).

4.3.2 Last mile-problemet

Inom transport- och logistikhanteringen av gods från en avsändare till en mottagare återfinns ofta komplexitet i den sista delen av leveransen. Fenomenet har kommit att kallas "last mile"-problemet och anses som den mest svårhanterliga och mest kostsamma delen av en leveranssträcka då den kan utgöra så mycket som 28% av kostnaden för en leverans (Nathanail, Gogas & Adamos, 2016). Last-mile-problemet förknippas starkt med leveranser till urbana områden och stadskärnor där densiteten av godsmottagare i form av exempelvis butiker och caféer är hög. Konsekvensen blir mycket trafik på begränsad yta

och små tidsfönster vilket leder till negativa effekter som buller, fossila utsläpp och trafikolyckor (Nathanail et al. 2016). Taniguchi, Thompson och Yamada (2003) konstaterar att i hanteringen av last mile behöver flertalet kostnader tas i hänsyn och menar att sociala, miljö- och energimässiga såväl som ekonomiska kostnader bör inkluderas. Bretzke (2013) menar att välplanerad logistik i stadsområden går ut på gränsöverstigande samarbeten på både företags- och branschnivå för att leverera gods till mottagare i stadskärnor, vilket således innebär att försöka bemöta last mile-problemet så effektivt som möjligt. Bretzke (2013) anger att uppdelning av en stad i separata zoner som var och en är anslutna till varsin terminal för gods är en möjlighet att leverera till kund och samtidigt begränsa påverkan från last mile-problemet. Det kan dock innebära att problemet istället flyttas till leveranserna till terminalerna där stora trafikmängder ska hanteras och intressekonflikter kan uppstå i drivandet av terminalerna. För att undvika intressekonflikter menar Bretzke (2013) att ett statligt monopol på transporter är lämpligt. Det har också förutsättningar att skapa det bäst anpassade samleveransupplägget, men löper dock stor risk att bli ineffektivt och kan också präglas av egenintressen och korrupcion. Vidare menar Bretzke (2013) att i samband med åtgärder för att minska effekten från last mile-problemet kan värdeadderande tjänster uppnås. Han menar att strategiskt utplacerade terminaler kan innebära att leveranser till kund går att optimera på sätt som ger värdeökning. Detta då terminaler kan bli en form av utökning av lagerutrymme för exempelvis en butik, vilket genererar mer yta för försäljningsaktiviteter (Bretzke, 2013).

Dessutom kan butiker med snabb och förlitlig tillgång till terminal som lagerför deras varor undvika onödig kapitalbindning. Det vill säga en tillförlitlig påfyllning av lager med korta ledtider innebär mindre lagervolymer hos butiken som binder upp kapital (Bretzke (2013). Vidare föreslår Bretzke (2013) att kunder ska också tillhandahållas ett prisupplägg som innebär att ju mindre negativa externa effekter som deras transporter orsakar ju bättre pris. Exempelvis kan en butik få förmånligare pris vid uppskjutning av leverans om det leder till en högre fyllnadsgrad på senare leveransfordon (Bretzke, 2013).

5. Empiri

I detta kapitel presenteras tidigare terrorkörningar, samlastningsprojekt dokumentanalysen som gjorts på rapporten Trafikanalys samt de tre intervjuerna med representanter från Svensk Handel (Enhörning), Sveriges Åkeriföretag (Svensson) samt Malmö stad (Lundin). Samtliga intervjuer hade stöd från tre situationsanpassade intervjuguider utformade av författarna. Inbördes intervjuguider återfinns i bilaga 1, bilaga 2 respektive bilaga 3. Intervjumaterialet presenteras tematiskt i förhållande till relevanta rubriker och inte separat för varje respondent.

5.1 Tidigare terrorkörningar

Nedan presenteras tre omtalade och livsskördande terrordåd som utförts med lastbilar under de två senaste åren. Terrordåden, som utfördes i Nice, Berlin och Stockholm, presenteras i separata stycken för att belysa dess olika utstickande karaktärsticker vilka ligger till grund för senare analys.

5.1.1 Nice

Under firandet av Frankrikes nationaldag den 14 juli 2016 ägde en terrorkörning rum i staden Nice. Längs stadens cirka sju kilometer långa strandpromenad (Nice-tourism, 2018) hade många firande människor samlats för att bland annat beskåda det traditionella fyrverkeriet (Alfredsson & Morberg, 2017). Runt klockan 22:30, strax efter fyrverkeriet, körs en lastbil avsiktligt in på strandpromenaden vid Fondation Lenvals barnsjukhus och kör sedan i östlig riktning cirka två kilometer på den tätt befolkade strandpromenaden (Reuters, 2016). Lastbilen, en vit 19 ton tung Renault Midlum, ska enligt uppgifter ha kört i varierande hastigheter mellan 50 och 90km/h med lysen avslagna och medvetet kört på människor genom att sicksack-köra under sin färd (Biseau, Mouillard & Le Devin, 2016). Den sträcka dådet ägde rum på är i vanliga fall tillgängligt för motortrafik men hade tillfälligt stängts av för firandet av nationaldagen. Gärningsmannen lyckades således bryta de utsatta avspärrningar och ta sig in på det område där tusentals oskyddade och oförberedda civila fotgängare vistades. På den plats där lastbilen tog sig in på strandpromenaden bestod avspärrningarna av en polisbil samt tillfälliga stängsel, vilka lastbilen lyckades bryta utan problem (Andersson, 2016). Gärningsmannen hade hyrt lastbilen av en uthyrningsfirma på måndagen den 11 juli och skulle egentligen ha återlämnat lastbilen onsdagen den 13 juli (Charlton, 2016). Istället för att lämna tillbaka

lastbilen i utsatt tid begav sig gärningsmannen mot Nices strandpromenad dagen efter. Utredningar har kommit fram till att gärningsmannen undersökt platsen samt planerat dådet under en tid innan utförandet (BBC, 2016a). Attacken kostade 86 människor livet och skadade 458 personer, därav många allvarligt (Alfredsson & Morberg, 2017).

5.1.2 Berlin

Den 19 december 2016 attackerades en julmarknad i Tysklands huvudstad Berlin. En polskregistrerad lastbil av modellen Scania R 450 semi-trailer användes som vapen då den avsiktligt kördes in i området för julmarknaden på Breitscheidplatz i centrala Berlin (Magnå, 2016). Klockan var strax efter 20:00 när lastbilen svängde av från Budapester Strasse in på marknadsplatsen där den körde en sträcka på cirka 50-80 meter innan den svängde tillbaka mot Budapester Strasse där lastbilen stannade och terroristen flydde. Lastbilens hastighet uppskattades av ögonvittnen ha uppgått i 60-70km/h när den plöjde igenom såväl människor som julmarknadsstånd (BBC, 2016b). Lastbilen hade kapats av gärningsmannen några timmar innan attacken. Ursprungligen tillhörde lastbilen ett polskt åkeri och den var vid tillfället för kapningen på återresa mot Polen efter ett uppdrag i Italien. Under en lossning av gods vid ett lager i Berlin utförs kapningen då gärningsmannen dödar lastbilens chaufför, en polsk medborgare, och tar över kontrollen av fordonet (Israelsson, 2016). Det råder delade meningar kring huruvida attackens omfattning påverkades av lastbilens inbyggda nödbromssystem. Deutsche Welle (2016) angav att attacken avbröts av just lastbilens nödbromssystem, då lastbilen slår ifrån per automatik vid fysisk kontakt med förarhytten. Örjan Åslund, Head of Product Affairs på Scania, uppger däremot till Ny Teknik i en artikel från 2016 att han är skeptisk till ett sådant händelseförlopp. Åslund förklarar att lastbilens nödbromssystem endast aktiveras då lastbilen närmar sig framförvarande objekt och chauffören är passiv. Det vill säga att systemet inte har funktionen att hindra en chaufför från att medvetet köra in i fysiska objekt så länge hen trycker på gasen (Harnesk, 2016). När julmarknaden åter öppnades efter att varit stängd de två efterföljande dagarna efter attacken placerades betongblock ut för att omringa marknadsplatsen (Euronews, 2016). I attacken dödades 12 människor och 49 skadades, däribland 18 livshotande (BBC, 2016b).

5.1.3 Stockholm

Fredagen den sjunde april 2017 utfördes en terrorkörning på Drottninggatan i centrala Stockholm. Klockan 14:53 inkom första larmet till polisen om en pågående terrorkörning (Expressen, 2017). En kapad lastbil tog sig in på Drottninggatan via Adolf Fredriks kyrkogata och körde sedan 500 meter på den tätt befolkade gågatan tills den kraschade in i en butik. Drottninggatan var vid tillfället utrustad med 900kg tunga betonglejon, dessa lyckades dock inte få stopp på lastbilen. Betonglejonen som var utplacerade längs vägen slungades åt sidan när lastbilen körde på dem, de ska dock enligt vittnen saktat ner lastbilens fart något och orsakat ljudliga smällar (Randhawa Bergmark, 2017).

Gärningsmannen hade precis innan terrorkörningen kapat lastbilen när den utförde en lossning vid en närliggande restaurang (Tronarp, 2018). Chauffören hade vid tillfället lämnat lastbilen olåst med nycklarna i tändningen, för att lämna av varor. När han kom ut från restaurangen hade gärningsmannens färd med lastbilen inletts. Kapningen ägde rum cirka 20 minuter innan lastbilen körde in på Drottninggatan. Lastbilen var en Mercedes-Benz Actros (Andersson, 2017). Modellen är en av Mercedes tunga lastbilar som är ämnade för godstransport av större volymer. Den väger från cirka 9 ton upp till 27 ton beroende på dess last (Mercedes, 2018). Efter utredning visade det sig att gärningsmannen planerat både tid och plats för terrorkörningen innan utförandet. Planen var att döda så många som möjligt och därför genomföra det på gågatan en fredagseftermiddag. Gärningsmannen hade även övervägt att utföra dådet senare på kvällen, men ansåg att det skulle försvåra förutsättningarna att kapa en lastbil. Fem personer dödades och 15 personer fick fysiska skador i terrorkörningen (Dawod, Lindberg & Wiman, 2018).

5.2 Samlastningsprojekt

I följande stycken presenteras två olika satsningar på samlastningsprojekt. Detta är exempel från verkligheten där logistisk planering implementerats.

5.2.1 Samcity

Mellan år 2013 och 2016 bedrevs projektet Samcity i Malmö. Projektet gick ut på att med hjälp av samlastning av gods i urban miljö bli en mer hållbar och attraktiv stad (Trafikanalys, 2017). Efter förberedelsearbete då modellering och simulering av olika samlastningsscenarior fastslogs det att projektet var genomförbart och kunde få positiva effekter. Däribland fanns en mer trafiksäker stad med mindre buller, bättre luft och

mindre trängsel (Closer, 2015). Projektet omfattade torrt gods och skulle omfatta citystråket från kanalbroarna till köpcentret Triangeln. Enligt beräkning hade det aktuella området cirka 700 leveranser från cirka 250 fordon per vecka, varav cirka 20 procent var genomfartstrafik. Dessa siffror inklusive att det var många olika transportörer som utför leveranserna indikerade att potentialen för samlastning var god (Trafikanalys, 2017).

Projektet innebar att mindre fordon, drivna på el, distribuerar ut gods till slutkund körandes i låg fart på mindre gator och gågator i området. Detta efter att de externa transportörerna levererat godset till den samlastningscentral varifrån distributionsfordonet utgår ifrån. Problem för projektet uppstod då det visade sig att fordonets klassificering inte var tillåten att köras på aktuellt stråk, en operatör drog sig ur samt svårigheter att övertyga butiker att satsa pengar på projektet (Trafikanalys, 2017).

5.2.2 Amsterdam CityCargo

2007 startades ett samlastningsprojekt i Amsterdam (Mvdhcca, 2007). Upplägget gick ut på att samlastningscentraler placerades ut i utkanten av staden. Till centralerna levererades det gods med slutdestination i centrala Amsterdam. Sedan transporterades godset in i stadskärnan med specialutformade godståg. Sista biten kördes godset ut av elbilar konstruerade för projektet, detta för att öka trafiksäkerheten och minska miljöutsläpp. Målet med upplägget var att minska fordonstrafiken i staden med hjälp av centralerna, dit den konventionella godstrafiken endast behövde åka (Mvdhcca, 2007). Även dessa transportörer skulle gynnas då de slipper planeringen och trängseln som uppstår i de begränsade tidsfönster för leveranser till stadskärnan. Samt att de skulle kunna fokusera på mer lönsamma leveranser med högre fyllnadsgrad än de som ofta återfinns i stadskärnan. Satsningen varade dock endast i två år då inblandade aktörer inte kunde komma överens om vidare finansiering (Leijen, 2017).

5.3 Trafikanalys

I rapporten "Åtgärder för minskad risk för terrorkörningar", utgiven av myndigheten Trafikanalys i mars 2018, beskrivs kortfattat Sveriges strategi mot terrorism, vilken består av tre områden; att förebygga, att förhindra och att försvåra. Att förebygga terrorism handlar om att påverka avsikterna, så att terrordåd inte utförs överhuvudtaget. Med att förhindra menas att förmågan och möjligheten till terrorbrott motarbetas, att det finns en medvetenhet och kunskap att agera mot individer med stöd av lagstiftning. Att slutligen

försvåra terrorhandlingar innebär att man skapar skydd för allmänheten och får dem att känna sig trygga, genom att bl. a minska effekterna av ett dåd (Trafikanalys, 2018).

I rapporten har Trafikanalys angett de åtgärder som deras forskning tyder på ha potential att motarbeta terrorkörningar. Bland dessa finns åtgärder som enligt rapporten är möjliga att införa inom en tidshorisont på tio år. Vissa har stor mognad idag, medan andra kräver längre tid innan bredare etablering är möjlig (Trafikanalys, 2018). Dessa åtgärder har författarna för uppsatsen kategoriserat efter dess egenskaper (se figur 1). Interna åtgärder syftar till åtgärder som är direkt kopplade till ekipaget, det vill säga fordonet och/eller chauffören. De externa åtgärderna utgör inte en fysisk del av ekipaget utan ska motverka terrorkörning genom interaktion från dess omgivning. All information angående åtgärderna är hämtat från Trafikanalys (2018).



Figur 1. Modell baserad på åtgärder framtagna av Trafikanalys (2018) för att förhindra terrorkörningar.

5.3.1 Interna åtgärder

Förarutbildning syftar till att bygga på den befintliga utbildning som idag krävs för att köra tyngre fordon. Yrkeskompetensbeviset som idag krävs ska då kompletteras med specifik kunskap om förebyggande för terrorkörningar. Detta för att ge chaufförer insikt om de riskmoment som återfinns i direkt koppling till terrorkörningar i operativa

arbetsituationer som exempelvis lastning och lossning. Endast kunskap omfattas, ingen utrustning. Riskmomenten syftar främst till då kapning av fordonet kan ske, således har inte åtgärden någon effekt vid pågående attentat utan används i proaktivt syfte.

Åtgärden kommer inte med allt för omfattande kostnader då det främst blir myndigheter som behöver utforma nya utbildningsdokument och stadgar (Trafikanalys, 2018).

Överfallslarm för att skydda chaufförer och fotgängare kan ett portabelt överfallslarm användas. Chauffören utrustas med ett larm som kan aktiveras vid exempelvis kapningssituationer. Larmet utlöser ljud- och/eller ljussignaler från en dosa eller via uppkopplad utrustning från bilen. Syftet är att avleda pågående kapning alternativt varna fotgängare i omgivningen så de kan söka skydd vid påbörjad terrorkörning. Överfallslarm finns på marknaden idag och används till viss del av åkeriaktörer. Risk med åtgärden är att frekventa falsklarm orsakar buller för omgivningen samt avtrubning så att ingen reaktion kommer vid en attack (Trafikanalys, 2018).

Automatiska nödbromssystem när ett fordon kommer för nära fysiska objekt i sin omgivning ska bilen bromsa per automatik. Teknik finns utvecklad idag som går ut på att när ett fordon närmar sig framförvarande fordon utlöses en varning för att få chauffören att agera om så inte görs bromsar fordonet. Tekniken utgörs av laser- och kamerautrustning. Dagens system behöver utvecklas i mån om att reagera på fysiska objekt i övriga riktningar än endast färdriktningen för att bli ett effektivt skydd mot fotgängare vid en terrorkörning. Vidare behöver bromssystemet slås på även om föraren är aktiv, annars uteblir effekt vid avsiktlig påkörning (Trafikanalys, 2018).

Låsanordning till fordon menar att chauffören ska ha möjlighet att ha bilen låst vid lastning och lossning samt att nyckeln inte ska behöva sitta i tändningen för att minska risk för kapning. Fordonet ska kunna låsas utifrån hytten med en dosa alternativt via tidsinställning. Åtgärden ska minska möjligheten för obehörig att få kontroll över fordonet då chauffören blir mindre bunden till att ha fordonet olåst eller i tomgång vid arbete utanför, samt att eventuella liftar och luckor ska kunna användas utan motorn igång (Trafikanalys, 2018).

5.3.2 Externa åtgärder

Fysiska hinder kan sättas upp i städer för att förhindra fordons åtkomst till specifika platser. Hindren kan vara permanenta eller temporära. Utöver att hindra fordon och minska farten så har hinder effekten att skapa ljud vid påkörning som varnar omgivningen vid eventuell terrorkörning. Därmed återfinns effekter både i proaktivt förhindra och reaktivt varna under pågående, terrorkörning. Då temporära hinder kan sättas upp med kort varsel utan omfattande arbete behövs ingen lång tidshorisont för implementering. Permanenta dynamiska hinder, som exempelvis höj- och sänkbara pollare innebär dock arbete och kostnader relaterat till tekniska förutsättningar. Vidare behöver inte hindren utgöras av utplacerade objekt utan kan vara inbyggda i miljön i form av exempelvis krokiga och smala vägar (Trafikanalys, 2018).

Lastgator innebär separata vägar för leveransfordon som skulle avskilja fordonstrafik från fotgängare. Effekten blir då att fordon får en begränsad tillgång till folktäta områden samt åtkomst för potentiella kapningar av fordon minskar. Framkomst för leveransfordon gynnas i samband med säkerheten för fotgängare. Potentialen att bygga fler gågator ökar då leveransfordon helt hänvisas till lastgator. Även underjordiska lastgator är ett alternativ, så kallade lastfar. Lastgator och lastfar kräver stora kostnader om de ska implementeras i ett befintligt stadsrum, vilket indikerar att de bör tas i hänsyn tidigt i planeringsprocessen av ny bebyggelse (Trafikanalys, 2018).

Gågator skapar inget skydd mot terrorkörningar i sig, utan förutsätter andra åtgärder som hindrar fordon från att ansluta. Oskyddade gågator kan anses som potentiella mål för terrorkörningar. Dock med tillförlitliga fysiska omständigheter som försvårar framkomlighet för fordon är gågator en effektiv åtgärd för att skapa säkerhet för fotgängare. Införandet av gågator kräver dock omfattande arbete då de ska anpassas till övrig infrastruktur samt att viss trafik måste ha tillgång, till exempel räddningspersonal och färdtjänst. Möjligheter att utforma hinder på ett estetiskt tilltalande vis finns för att skapa en trivsam miljö för allmänheten. Negativa aspekter med gågator är att de kräver mer resurser från transportörer i samband med ruttplanering samt butikers godsmottagning kan bli lidande på grund av den begränsade framkomligheten. Kostnaden för införandet av en gågata varierar beroende på om det är en befintlig gata som omvärderas eller om en ny ska byggas i befintligt stadsrum (Trafikanalys, 2018).

Hastighetsövervakning med hjälp av sensorer innebär att om ett fordon överskrider tillåten hastighet på utvalda platser utlöses ett larm för att varna omgivningen. Tekniken finns i trafiken idag främst i form av skyltar som visar aktuell hastighet ett fordon håller. Vid införande krävs att systemet läser av typen av fordon för att inte skapa falsklarm. Elektromagnetiska sensorer eller radar används för att läsa av passerande fordons hastighet, vilket kräver implementering och finansiering från myndigheter, kostnaden för en 1+1 väg beräknas var cirka 70 000kr (Trafikanalys, 2018).

Kameraövervakning syftar till uppsatta kameror övervakar bestämda platser för att registrera fordon som passerar genom avläsning av registreringsskylt. Ett register finns sedan anslutet som visar huruvida passerande fordon har tillträde. Vid otillåtet tillträde ska ett larm utlösas som varnar omgivningen. På så vis ska avvikande beteenden från fordon motarbetas. Tekniken hindrar inte fordon från att utföra terrorkörning men ger fotgängare möjlighet att ta skydd. Införande skulle kräva lång tid för att utforma system för register samt juridiska omständigheter i samband med kameraövervakning på allmän plats (Trafikanalys, 2018).

Geostaket innebär att virtuella områden skapas. Fordon kopplas upp mot samma system som området och på sätt bestäms vilka regler och förutsättningar som fordonet måste följa inom detsamma. På så sätt kan oönskat beteende som hastighetsöverträdelser och otillåtna färdvägar upptäckas från en extern central. Vid oönskat beteende kan således fordonet stoppas via systemet oavsett chaufförens agerande. Ett annat alternativ är att fordon inte har möjlighet att köra snabbare än en viss hastighet i det bestämda området, för att öka trafiksäkerheten. Geostaket kräver utformning av juridiska och tekniska förutsättningar för att bli möjliga, samt att det ansvar för utformningen av olika virtuella områden måste innehas av lämplig aktör (Trafikanalys, 2018).

Samordnad varudistribution går ut på att samlastningsterminaler tar emot gods från transportörer istället för leverans direkt till kund. Godset levereras därefter ut från terminal till kunder på ett optimerat och samordnat upplägg. Konceptet har flera potentiella positiva effekter i form av högre fyllnadsgrad i lastutrymmen och dra ner antalet leveranser till enskilda mottagare. Privata satsningar kräver i regel ett konkret problem i det operativa arbetet som behöver lösas. En fungerande etablering behöver engagemang från samtliga intressenter för att bestå (Trafikanalys, 2018).

Mikroterminaler innefattar att mindre kollin av gods samlas för att sedan levereras till stadskärnor med mindre fordon, cykel eller till fots. Huvudmålet med mikroterminaler är just att små fordon utför leveranserna i stadskärnor, för att smidigare och mer optimalt röra sig sådana trafikförutsättningar. Mindre fordon har således mindre lastkapacitet vilket kan anses vara en svaghet hos åtgärden (Trafikanalys, 2018).

5.4 Malmö stad och dess aktörer

Intervjumaterialet från utförda intervjuer med Malmö stad, Svensk Handel och Sveriges Åkerier presenteras nedan uppdelat i tematiskt baserade stycken.

5.4.1 Aktörernas arbete idag

Gatukontoret har idag ansvaret för all form av trafikreglering i Malmö stad. Om en näringsidkare behöver göra reparationer på sin fastighet så måste gatukontoret kontaktas för ett tillstånd. Näringsidkaren ansvarar sedan själva för sin plan av genomförandet, men gatukontoret kan gå in och reglera i den ifall den bedöms vara bristfällig. De flesta tillfälliga insatser har gatukontoret mandat att genomföra, men större projekt kräver godkännande eller beslut från kommunfullmäktige (Lundin, 2018).

Svensson (2018) berättar att Sveriges åkeriföretag idag främst jobbar med rekrytering av chaufförer. Annars är de stora frågorna klimatomställningen, samt att höja statusen för branschen för att på så sätt öka lönsamheten. På Svensk Handel är det främst säkerheten i handeln som diskuteras, men då med ett fokus på brottslighet, inte terrorism (Enhörning, 2018). Enhörning (2018) nämner även omställningen till digitaliseringen som en viktig fråga idag, att förenkla för deras medlemmar att bedriva e-handel.

Enligt Lundin (2018) kan medborgare gå samman och på så sätt få igenom ett projekt, genom exempelvis namnunderskrifter som presenteras för ett lyhört kommunalråd. Eller ifall anställda på gatukontoret uppmärksammar något som behöver förändras, så kan de i sin tur skriva ett ärende till trafiknämnden och sedan i retur få ett beslut på sitt bord att agera. När gator och framfarter stängs av tillfälligt, gör man antingen en vanlig eller tung avstängning. Skillnaden är främst att det vid en tung avstängning är tydligare skyltat och större hinder för att förhindra framkomligheten. Antingen för att bara sänka hastigheten

förbi, eller för att helt förhindra passage och istället leda om trafiken en annan väg (Lundin, 2018).

5.4.2 Synen på terrorkörningar

”Vi rör oss lite i blindo, ska jag säga. Men vi tog ändå ett tidigt beslut att vi måste börja någonstans. Alltså det får bli vårt sätt att gå framåt.”

(Lundin, 2018)

När det kommer till terrorkörningar försöker Malmö stad att jobba proaktivt genom att ställa ut tillfälliga hinder vid större evenemang. Lundin (2018) menar på att den typen av isats handlar om att förhindra folk från att vilja begå vansinnesdåd. Samtidigt understryker han att det inte finns ett facit som säger vilken som är den rätta vägen att gå, att man lär längs vägens gång, men han anser ändå att Malmö ligger förhållandevis i framkant med sitt arbete mot terrorkörningar jämfört med andra städer (Lundin, 2018). Sin kunskap på området utvecklar Gatukontoret genom att samarbeta med svenska städer som Göteborg och Stockholm, men även internationellt med exempelvis London och Scotland Yard.

Malmö stad jobbar inte uttalat specifikt mot just terrorism. Det ligger på polisen och SÄPO, enligt Lundin (2018). Malmö stad sätter upp kommunfullmäktigemål, som delas in i nämndmål som sedan bryts ner på förvaltningarna. Bland dessa finns att man måste säkerställa all form av säkerhetsarbete, utan att specifikt nämna terror som en del. Och här utgör terrorarbetet en ganska liten del. Förutom att sätta upp tillfälliga lösningar på diverse evenemang, och permanenta pollare på Storgatan, så menar Lundin (2018) att det största arbetet är utbildning. Att sprida medvetenhet i frågan kring terrorn till chefer och andra medarbetare, så att den aspekten finns med vid planering. Här jobbar Malmö stad mycket med föreläsningar och att samarbeta med andra städer. På gatukontoret där Lundin arbetar, ansvarar man för trafiksystemet, under vilket terrorkörningar kan betraktas som en del, om än liten. Och ser man exempelvis till Malmö-festivalen, finns där en väldigt stor säkerhetsapparat som byggts upp genom åren. Men säkerhet kommer på bekostnad av underhållningen, att ju mer av budgeten som behövs läggas på att göra vissa platser säkra att vistas på, desto mindre kan man erbjuda från scenerna. Man vill skapa trivsel, inte sprida oro. Och då terrorattacker ofta är oförutsägbara, menar Lundin (2018)

att "...då får du skjuta i mörkret tills du kan utvärdera och se att här var det kanske inte så jävla bra." Ett sätt att arbeta på har därför varit att skapa trygghet för besökare istället för att avskräcka eventuella terrorister från att genomföra dåd, då man enligt Lundin har (2018) *"sett det ur besökarens ögon, mer än nånting annat"*.

Vad gäller terrorkörningar anser Sveriges åkeriföretag att fokus ligger på fel sak. Svensson (2018) tycker att det är viktigt att man inte koncentrerar sig för mycket på lastbilen som ett vapen, utan terrorism i sig. Svensson (2018) säger att *"ena gången tar terroristen en lastbil, och nästa tar han en personbil, och nästa gång tar han kanske ett flygplan, eller vad han tar"*. Detta har i sin tur lett till att chaufförer känner sig utpekade och att allmänheten ibland tittar misstänksamt på dem när de är i tjänst (Svensson, 2018). Liknande resonemang finns hos Malmö stad (Lundin, 2018). När det kommer till trafiksäkerhetsarbetet i Malmö intar man ett helhetsperspektiv. Trafiken i sig är ett problem, att det finns terrorkörningar är mer ett potentiellt hot bredvid redan existerande trafikolyckor. Man vill få folk att välja bort bilen till förmån för buss, cykel och gång enligt Lundin (2018). Han nämner exempelvis osäkerheten kring skolor, där många väljer att köra sina ungar till skolan med bil istället för att släppa iväg dem på cykel, vilket leder till att ännu fler bilar kör dit och att trafiken och osäkerheten därmed ökar ytterligare. Enhörning (2018) förklarar att på Svensk Handel diskuterades frågan kring terrorkörningar efter att dådet i Stockholm ägt rum, och man var sedan en referensgrupp som arbetade parallellt med Trafikanalys utredning kring terrorkörningar, och hur man skulle ställa sig till det fenomenet samt vilka lösningar som kunde tänkas finnas. Då diskuterades bl. a tekniska lösningar, som exempelvis att bara en viss chaufför kan framföra ett specifikt fordon. Man kom dock fram till att det kommer ta lång tid för att byta ut flottan för ett problem som behöver lösas idag (Enhörning, 2018).

Det råder stora skillnader i hur man jobbar i olika länder menar Lundin (2018). Han nämner som exempel hur man jobbar i Storbritannien och jämför Notting Hill-festivalen i London med Malmö-festivalen. Bägge har totalt cirka en miljon besökare, men där Notting Hill-festivalen bara pågår under tre dagar. Till London behövs det 50 000 poliser för att hålla ordningen, Malmö-festivalen klarar sig på 40 st. Läget är ett annat i Storbritannien än i Sverige, både vad gäller terrorhot och relativ storlek på poliskåren, säger Lundin (2018). Han menar på att man generellt sett tycker att det är ett onödigt ont att poliser behövs, bara för att *"det finns några få rötägg som vill skapa skit"*. Helst hade man inte behövt ha

ens ha så många poliser på plats. Lundin berättar att i samtal han haft med motsvariga representanter från Storbritannien, där den stora skillnaden i polismängd vid evenemang berörs, svarade de bara att *"Då har ni inga problem alltså... då har ni inga problem."* Inställningen och resurserna är alltså en annan, varför man inte bara kan kopiera britternas sätt att ta sig an problemet där de satsar mycket på synliga och permanenta åtgärder. I Sverige och Malmö ligger fokus på tryggheten, inte på säkerheten vid arrangemang menar Lundin (2018).

5.4.3 Synen på säkerhetsåtgärder

"...har vi sett att det finns andra trafikala problem på samma plats, då kanske det är värt att göra det. Annars får vi skicka ut och in tillfälliga avstängningar. I slutändan kommer det kosta mer än göra en permanent lösning som står."

(Lundin, 2018)

Vad gäller ytterligare utbildningar för chaufförer så anser Svensson (2018) att de befintliga utbildningarna som svenska chaufförer genomgår håller tillräckligt hög nivå som det är, utan att ytterligare fokus mot agerande vid terrorist-situationer ska ingå. Att exempelvis låsa lastbilen när chauffören inte sitter i hytten finns redan som en rutin, och ligger även i chaufförens egna intresse, då det inte är ovanligt att tjuvar går in i hytten och stjälar chaufförens personliga ägodelar. Samtidigt får inte chauffören bli en form av livvakt, den som står mellan en terrorist och dennes terrordåd menar Svensson (2018). Att de rutiner som finns inte får äventyra chauffören i de fall som en terrorist försöker kapa lastbilen. Vid den punkten är Svensk Handel av samma åsikt (Enhörning, 2018).

Enhörning (2018) vill inte se att chaufförerna hamnar i situationer där det är *"dem eller terroristen"*. Även om vissa rutiner kan vara bra, som att veta hur man ska agera om gärningsmannen är ute efter att stjäla fordonet och/eller dess gods, så tror Enhörning (2018) inte att det i hänseende till terrorkörningar är rätt lösning. Det är viktigt att chauffören inte riskeras, att det inte på något sätt skulle falla på dennes ansvar att skydda samhället från vad lastbilen kan göra i andras händer. Då tror hon snarare på tekniska lösningar som *"gör lastbilen obrukbar utan att chauffören kan påverka det själv"*, och att det är upp till bilindustrin att ta fram dessa (Enhörning, 2018). På gatukontoret ser man hellre i så fall ett utökat samarbete mellan polis och säkerhetsvakter/ordningsmän säger Lundin (2018). Syftet är dock först och främst att sprida trygghet på allmänna platser snarare än

att kunna förhindra en terrorist. Det är polisen som har mandat att agera på sådant (Lundin, 2018).

Att arbeta med tillfälliga hinder är något som Enhörning (2018) ställer sig positiv till, men då ska de vara utformade för att smälta in i stadsmiljön och inte se ut att finnas där i ett enda syfte; att hindra fordon. Enhörning (2018) tror att det är bästa sättet att snabbt kunna något åt terrorkörningar och förhindra dem. Och just tillfälliga lösningar är något som Malmö stad satsar mycket på idag (Lundin, 2018). Att bygga om staden för miljontals kronor för ett fenomen som terrorkörning, som kanske inte finns kvar om några år, anser Lundin (2018) vara ett förhastat förfarande. Därför är det bättre att vara försiktiga och satsa på de tillfälliga lösningarna, som både skyddar men samtidigt ger ett mervärde i form av dekoration. Enhörning (2018) menar att vanliga betongsuggor istället kan göra att man uppfattar en plats som utsatt, för varför skulle de annars vara där? Däremot med en estetisk utformning, och där de har fler effekter än att bara vara i vägen, då är tillfälliga hinder en bra lösning. Då tror Enhörning (2018) istället *"att man känner att här har ni tänkt till, här känner jag mig trygg för att det finns den typen av hinder"*, vilket ger en mer attraktiv miljö att vistas i. De sänker hastigheterna, och gör samtidigt att öppna platser inte blir alltför tillgängliga för fordon. Enhörning (2018) tror mer på att ställa upp tillfälliga hinder än på tekniska lösningar i fordonen, för att kunna motverka fenomenet med terrorkörningar. Att tillfälliga hinder generellt sett skulle missgynna vissa näringsidkare mer än andra ser inte Enhörning (2018) som något problem. Varuflödet måste fungera, men tillfälliga avstängningar påverkar hela flödet och därför känner flera aktörer av det ungefär lika mycket (Enhörning, 2018). Att tvingas köra med lägre hastigheter förbi hinder eller att anpassa sig till tidsfönster ser inte heller Svensson (2018) som ett problem för åkerier eller deras chaufförer. *"...man planerar utefter uppdraget som man har och distribuerar då"*, säger han, och påpekar att åkerinäringen erbjuder en tjänst där varor ska distribueras, och man anpassar sig efter de förutsättningarna som finns Svensson (2018).

Lundin (2018) berättar att sådant som kanske tolkas som hinder, inte alltid är avsedda som just det. Exempelvis på en gågata vid Triangeln har det ställts upp hammockar, med avsikten att göra det trevligare för besökare att vistas där. Det är tryggheten som trivseln innebär man ute efter, inte att hindra framkomligheten för olämpliga fordon. Lundin (2018) säger att *"Det finns inget säkerhetstänk i det överhuvudtaget, men möjligen kan man*

säga att det finns en trygghetsaspekt i det, att det är lite skönt att liksom piffa upp gatan...”, och hoppas att fler ska vilja vistas på platsen medan hammockarna finns där.

En del av Malmö stads säkerhetsåtgärder har uppmärksammats i tidningar, men detta har inte varit ett medvetet val från gatukontorets sida att detta skulle uppmärksammas (Lundin, 2018). Det är istället besökare eller förbipasserade som sett detta och i sin tur hört av sig till media. Lundin (2018) menar att *”ökar du säkerheten för mycket då minskar du tryggheten”,* och därför har man inte skyltat med att man satt in hinder vid stora evenemang. Men nu möts man av reaktionen att folk känner sig trygga och gillar att Malmö försöker *”trygga upp”* staden (Lundin, 2018).

På Stortorget har det installerats höj- och sänkbara pollare (Lundin, 2018). Det avser dock inte främst att hindra terrorkörningar, utan det har funnits problem på platsen i övrigt med att individer tagit sig förbi tillfälliga avstängningar för att parkera eller annat. Och eftersom det oftare än på andra platser hålls evenemang på Stortorget så var pollare ett försvarbart alternativ, då de ofta kommer att komma till användning. Dessa kommer dock i huvudsak att vara nedfällda större delen av tiden. När de är uppfällda kommer utryckningsfordon själva kunna kontrollera dem och fälla ner dem vid behov, och dessutom går det att veva ner dem manuellt, om något tekniskt problem skulle inträffa (Lundin, 2018). Att sätta upp permanenta pollare är ett alternativ som även Enhörning tycker är bra, om det är på gågator där leveranser tillåts under enbart vissa tidsfönster under dagen (Enhörning, 2018). Där blir de mer av ett naturligt inslag som inte för tankarna till att man befinner sig på en utsatt plats. *”...det tror jag inte påverkar handeln i nån utsträckning egentligen heller, om det ändå är en gågata så tror jag inte att det påverkar”,* säger Enhörning (2018). Däremot hoppas hon att Svensk Handel får vara med och diskutera kring dessa frågor innan beslut tas kring mer permanenta lösningar, så att inte näringsidkare drabbas orimligt hårt. Annars löper man risken att man inte vill behålla sin verksamhet centralt i staden, och *”... försvinner handeln så blir inte heller Malmö någon attraktiv stad”* (Enhörning, 2018). Och Lundin (2018) säger att Malmö stads åtgärder har fått skiftande bemötande inom näringslivet. Vissa tycker att det är jättebra att de säkrar upp, medan andra tycker att det bara begränsar och försvårar framkomlighet i onödan, enligt Lundin (2018). Vissa näringsidkare tar själva kontakt med gatukontoret och påpekar att just utanför deras verksamhet så kanske det är osäkert och att nån lösning kan behövas (Lundin, 2018). Han ser helst att Malmö håller sig restriktiva till permanenta

lösningar, då de, förutom den höga kostnaden, även påverkar stadsbilden. Lundin (2018) uppskattar att en pollare i sig kostade 500 000 kronor, men där tillkommer sedan stora kostnader för att gräva upp gatan, dränera, dra el och fylla igen, samt för driften. Därför blir det billigare för Malmö stad att använda sig av tillfälliga hinder vid avspärrning av områden som används betydligt mer sällan till evenemang (Lundin, 2018). Det finns allt fler tillfälliga hinder där man försöker förena funktion med estetik, med stora blomkrukor eller objekt som även fungerar som sittplatser eller bord enligt Lundin (2018). Han tillägger att det är viktigt att lösningar inte påverkar trafikflödet negativt i stort på de vägar som är avsedda för vägtrafik, då det ur miljösynpunkt inte är hållbart med att gasa och bromsa hela tiden med för mycket hinder eller tvära svängar. Svensson (2018) ger inte stöd till att satsa mest på tillfälliga eller permanenta hinder i trafiken. *"Det kan vara bra med fysiska hinder på vissa ställen, men jag tror liksom inte att det är lösningen"*, säger Svensson (2018). Istället nämner han geostaket som en potentiell åtgärd och lösning, och även om han inte tror att det skulle lösa problemet, så finns det andra fördelar med den tekniken. Att stänga in en hel stad med fysiska hinder är inte praktiskt, då

"...för att få samhället att fungera så är det ju uppbyggt på transporter. Det är klart att varorna måste komma fram oavsett, så att det är ju viktigt att alla får sina varor, och att det fungerar...".

(Svensson, 2018)

Geostaket lämnar inte samma intryck på stadsbilden som exempelvis fysiskt närvarande pollare eller betongobjekt, men kommer istället kunna minska närvaron av tung trafik i stadskärnan menar Svensson (2018). Även om detta på ett sätt kan försvåra transporter då vissa fordon stängs ute, så kommer de som har tillgång och rätt att köra inom vissa zoner kunna agera mer fritt. Dessutom behöver man inga extra hjälpmedel för att flytta på gränserna, som man behöver med fysiska hinder, det blir mer praktiskt så sett. Tekniken för geostaket finns redan i nya bilar enligt Svensson (2018), samtidigt som han har stor tro till att ny teknik ska underlätta för införandet av eventuell geostaket i Malmö. Som framtida lösningar för Malmö nämner Lundin (2018) istället eltåg och omlastningscentraler eller cykelbud, men även möjligheten till att bygga ett transportsystem under marken. Lundin (2018) ser heller inte några direkta problem med att införa trängselskatt i Malmö för att minska trafiken, men det är inget som diskuteras så mycket just nu. Att det varit framgångsrikt i Stockholm är positivt, men varje stad har sina

egna förutsättningar för ett sådant styrmedel. Detta är dock inget som diskuterats djupare (Lundin, 2018).

Något som däremot har diskuterats ofta är någon form av samlastningscentral, men det krävs att alla är med på tåget och att det går att säkerställa ekonomisk vinning för alla, säger Lundin (2018). Han trycker på att det är ont om plats i staden, varför det är viktigt att ha så bra förutsättningar som möjligt för att ett sådant projekt ska sättas igång. I så fall skulle Malmö stad kunna erbjuda mark till den sortens lösning. Samtidigt betonar Lundin (2018) vikten av att man från kommunen inte börjar konkurrera med näringslivet, och inte själva driver en samlastningscentral. Om däremot kommunen går ut med en upphandling med vissa specifika krav skulle det vara möjligt att genomföra, alternativt att annan part kommer med idén och förslaget, så stöttar Malmö stad det projektet (Lundin, 2018). Det grundar sig i att det finns en samarbetsvilja från näringslivet och speditörer för att det ska vara genomförbart. Även Svensson (2018) säger att samlastningscentraler en bra åtgärd och rätt väg att gå för att få bättre kontroll på varuflödet, och därmed leveranserna in till stadskärnan, om man kan få med sig alla nödvändiga parter och intressenter.

Svensson (2018) menar dock att få med alla parter blir svårt, då många företag redan arbetat fram effektiva logistikkedjor. Det kan krävas att dessa bryts för att få med alla på båten, varför Svensson (2018) tror att om Malmö stad inför ytterligare restriktioner för leveranser till stadskärnan, så kan detta vara ett effektivt styrmedel för att även få med de företag som hittat egna lösningar för sin varudistribution. Det får dock inte göras hur som helst menar Svensson (2018), då det måste vara möjligt att göra vinst på idén. Kan man med hjälp av samlastningscentraler få leveranserna att flyta på med vinst, kommer det i sin tur generera fler lösningar av innovativa företagare, tror Svensson (2018). Redan idag pågår viss form av samlastning, om än i mindre utsträckning. Svensson (2018) ser helst att man tidigt i planeringsstadiet av nya projekt har samlastning med i tanken istället för att man ska tvingas gå in i efterhand och bryta logistikkedjan *"...och jag tror att det är lättare att få en större utväxling på det för då börjar man på nånting som man bygger från grunden"*. Just samlastningscentraler är något som även Svensk Handel och deras medlemmar diskuterat flitigt, och är åter uppe på agendan (Enhörning, 2018). Skulle Svensk Handel driva frågan tror Enhörning (2018) att det skulle ha en positiv effekt på möjligheterna att genomföra en satsning, men det krävs att fler aktörer än de som Svensk

Handel representerar är med och drar sitt strå till stacken. Enhörning (2018) säger att; *”det är möjligt att det är vi som ska ta ledarrollen även i den frågan också utifrån att våra medlemmar har begränsat med tid”*, och att deras medlemmar hade följt med ifall Svensk Handel drivit frågan. Detta då många av deras medlemmar är fåmansföretag, och att det där inte finns ekonomisk styrka nog att själva fokusera på de frågorna, utan de behöver jobba på bara för att klara sig genom den dagliga verksamheten enligt Enhörning (2018). Hon ser gärna att man, med hjälp av samlastningscentraler, kan satsa på exempelvis elbilar som står för distributionen i stadskärnan, som är mindre och helst har samma utseende. Utrustas dessa med ny teknik som tillåter att man kan kontrollera dem och göra dem obrukbara ifall de avviker från sina områden eller planerade rutter så kommer man göra stadskärnan mycket tryggare för människor att röra sig i (Enhörning, 2018).

5.4.4 Samarbete aktörerna emellan

” Jag gillar när man kan samverka och hitta gemensamma lösningar som inte bara en måste liksom måste vara avsändare av eller betala så att säga. När det är flera som vinner på det, så man åtminstone både kan bidra med idéer och hitta ett sätt att samverka. Det tror jag är den bästa framkomliga vägen annars kommer du alltid ha någon som känner sig lite förfördelad och inte vara nöjd.”

(Enhörning, 2018)

Då Svensk Handel är en branschorganisation som representerar sina medlemmars intressen, så blir det dem som får driva frågor som exempelvis arbetet mot terrorkörningar och logistiska lösningar (Enhörning, 2018). Dock menar Enhörning (2018) att det just nu inte förs alltför mycket dialog i denna frågan med Malmö stad, utan det är riktat högre upp mot regerings- och riksdagsnivå. Hon hade gärna sett mer dialog för att kunna få fram lösningar på det lokala planet (Enhörning, 2018). Svensson (2018) förklarar att det heller inte förs något nära samarbete mellan Sveriges åkeriföretag och Malmö stad för närvarande, men det har tidigare funnits ett godsnätverk, ett samarbete som även involverade fastighetsägare och näringsidkare i stadskärnan. Detta samarbete var bl. a involverat i Samcity. Svensson (2018) tror dock att samarbetet kan komma att starta upp igen. För att kunna hitta en effektiv åtgärd på problemet så anser Enhörning (2018) att den bästa lösningen är en där flera parter är med och samarbetar och tar hjälp av varandras kunskap och åsikter i en dialog.

6. Analys

I följande kapitel kommer teorier och empiri vägas samman för att tillsammans skapa kriterier utifrån vilka åtgärder mot terrorkörningar analyseras, för att komma fram till förslag på åtgärder som är anpassade till Malmö stad och dess aktörers värderingar.

6.1 Beslutskriterier

Genom att ta avstamp i CPTED-konceptet och teorier kring trygghet kontra säkerhet och sedan väva samman de med Malmö stad och dess aktörers värderingar, ämnar denna inledande analys leda fram till beslutskriterier för vilka tillgängliga åtgärder ska jämföras emot.

6.1.1 Trygghet vs. Säkerhet

Det är högst subjektivt hur stadsbilden upplevs som trygg och/eller säker av allmänheten, då olika inslag skickar intryck som tolkas på olika sätt av betraktare och besökare på platser. Det som syns får inte avskräcka besökare, samtidigt som brottsliga handlingar ska avskräckas. Och det som får brottslingar att tänka om kring sitt agerande kan samtidigt få allmänheten att hålla sig borta. Finns det exempelvis för mycket kameror så känner man sig kanske övervakad och vill hellre undvika den platsen, och där funderingar kring varför de finns där i sig kan sprida oro. Men är det istället helt folktomt och ingen ljussättning i ett område så är det i sin tur för lite övervakning, ingen som kan se ifall något skulle hända, varför man heller inte vågar vistas på sådana platser. Något som Jacobs (1961) och senare Wekerle och Whitman (1995) betonade var vikten av att människor vågar vistas ute på gatorna, att de socialiserar på öppna platser. Det ger både liv till staden, men även en sorts övervakningssystem som håller koll på vad som händer och kan på så sätt avskräcka från vissa former av brottshandlingar. Och människan vill ha öppna ytor som kan överblickas, och hon vill röra sig bland andra människor, då känner hon sig trygg. Hur miljön ser ut är därför viktigt, då det som syns ger en bild och ett intryck som helst ska tolkas positivt. Men samtidigt är folksamlingar ofta målet för terroristdåd, något som gör det problematiskt med att få människor att vistas utomhus och tillsammans. Det gäller att beskydda dem samtidigt som de inte ska bli rädda och oroliga. Att en plats är naturligt övervakad av de som vistas där, att man

syns när man begår sina brott, är inget avskräckande för en terrorist, tvärtom. Närvaron av allmänheten kan ses som lockande för terrorister, men avskräckande för de brottslingar vars brott blir synligt.

Att terrorism finns i Sverige är ett faktum, och även just en terrorkörning har ägt rum här. Vill Sverige upprätthålla det demokratiska samhället med rättigheter för alla invånare, måste man agera efter vad Pedahzur och Ranstorp (2010) kallar för straffrättsmodellen, där man håller sig inom lagens ramar vid åtgärder och ageranden för att försvåra terrordåd. Det som i Sveriges strategi mot terrorism kallas för att förebygga och förhindra terroristattentat, handlar i mångt och mycket om att komma åt roten till problemet med terrorism, att komma åt individerna innan de agerat. När det kommer till att försvåra, så är det att på olika sätt hindra eller avskräcka terrorister från att agera, eller minimera utfall och effekter av ett attentat. Och det är här som Malmö stad kan agera med hjälp av logistiska lösningar. Men åtgärder för att försöka förhindra terrorkörningar kan ha som effekt att terrorister byter tillvägagångssätt, något som Sandler, Tschirtart och Cauley (1983) talade om. De menade att motsvarande summor behövs investeras inom andra områden av terroristbekämpningen för att ha en avskräckande effekt mot terroristdåd i stort. Coaffee et al. (2008) pekar i sin tur på svårigheten att uppskatta hur mycket resurser man ska lägga på terroristbekämpning, eftersom det inte riktigt går att räkna på hur kostnaden och den sociala nyttan förhåller sig till varandra. Men Victoroff (2005) menade på att alla terrorister inte agerar rationellt och reagerar på åtgärder från stat och myndigheter, utan försöker genomföra det dåd som de bestämt sig för, oavsett hur utfallet kommer bli. Och så länge ingen terrorkörning äger rum så kan man heller inte veta om investeringen lönat sig, då det inte går att utvärdera. Om en terrorist tänker om och skräms iväg av åtgärder, så märks inte det. Sverige är relativt förskonat från terrordåd idag, varför eventuella åtgärders effekter är särskilt svåra att mäta i exempelvis minskade terrordåd. Med tanke på att det är så svårt att uppskatta kostnaderna för åtgärder mot terrorkörningar i förhållande till nyttan de ger till samhället, är det därför viktigt att andra effekter kan komma ut av åtgärderna som gynnar samhället.

6.1.2 Värderingar hos aktörer i Malmö stad

Malmö stad resonerar mycket utifrån betraktarens ögon när de sätter in sina synliga åtgärder. Det är viktigare att de som vistas på platsen känner sig säkra av åtgärderna, än att eventuella terrorister avskräcks från att agera samt att exempelvis tillfälliga hinder även är trevliga att se på och gärna multifunktionella. Detta går i linje med CPTED-konceptet (Cozens & Love, 2015), även om det i sig inte är utformat för att förhindra terrorism. Att ta avstamp i det och samtidigt eftersträva det som Jacobs (1961) styrker att CPTED vill uppnå, att människor ska kunna vistas ute och tillsammans utan att känna sig otrygga eller osäkra, kräver att konceptet kompletteras med lösningar som är tilltalande även för ögat. Att runt den trygga stadsmiljön bygga upp en form av mur eller hinder kommer inte att gå. Man måste enligt Svensson (2018) ha ett fungerande transportflöde till och från staden, utan det kommer det inte kunna bedrivas någon näringsverksamhet och då tappar åter staden i attraktionskraft och människor vill inte längre vistas där.

Lundin (2018) betonade vikten av att inte förhastna sig och investera för mycket i åtgärder som blir mycket kostsamma, som dessutom försämrar stadsbilden. Då kommer för mycket resurser tas i anspråk för att skydda en plats som inte längre är attraktiv att vistas på, som en effekt av åtgärderna. Dessa resurser måste dessutom tas på bekostnad av någonting annat, då Malmö stad inte har oändliga resurser. Att sätta upp permanenta lösningar som höj- och sänkbara pollare är därför bara ett alternativ där det finns ytterligare användningsområden för det. Samtidigt hävdar Cozens & Love (2015) att synliga hinder både kan förstärka människors upplevda säkerhet och samtidigt motarbete eller försvåra kriminella beteenden. Så länge det är på exempelvis gator som är tidsbegränsade vad gäller trafik, så tror dessutom Enhörning (2018) att det skulle tolkas som ett naturligt inslag i stadsmiljön med pollare som är uppfällda när tidsfönstret är stängt, varför det ej heller behöver försämma stadsbilden på sådana platser. Syftet blir då att skydda området från buskörning eller felaktiga parkeringar utöver att enbart hindra terrorkörningar vid exempelvis större evenemang.

Från Sveriges Åkeriföretag ser man stora problem i att lastbilen och dess chaufför betraktas med misstänksamhet menar Svensson (2018). Statusen behöver därför höjas, inte bara för lastbilen, utan hela branschen i sig. Skulle det exempelvis åläggas mer

legitimitet på chaufförerna, skulle både deras status och allmänhetens syn på dem kunna förändras. Samtidigt är det viktigt att det inte blir så att chauffören hamnar i en situation där det bara är hen som kan hindra ett terroråd, utan att det finns teknik som får fordonet att stanna när det har fel förare, fel hastighet eller fel rutt. Detta skulle kunna åstadkommas genom att se till Trafikanalys (2018) förslag om exempelvis automatiska nödbromssystem och låsanordningar. Sådana åtgärder kan avlasta chaufförens roll och minska trycket av det tunga ansvaret för möjlig fordonskapning, som annars kan upplevas av lastbilschaufförer. En begränsning för tunga fordon i och kring stadskärnan, där det även krävs någon form av tillstånd eller rättighet för att utföra transporter på dessa platser, skulle kunna öka legitimiteten för de fordon som vistas där.

För att fatta beslut kring åtgärder som kan förhindra terrorkörningar och samtidigt möta intervjuande aktörers värderingar, krävs det att åtgärderna uppfyller vissa kriterier. Dessa har av författarna sammanställts i tre huvudpunkter som listas nedan

- De måste fylla flera syften, så att det går att kvantitativt mäta dess övriga effekter för samhället
- De måste smälta in och bidra till en positiv stadsbild
- De behöver begränsa tunga fordons möjligheter att vistas i stadskärnan, utan att flödet av varor påverkas negativt

6.2 Åtgärder

I arbetet med att försöka förhindra terrorism går Malmö stad mer i linje med krigsrättsmodellen snarare än straffrättsmodellen, som Pedahzur och Ranstorp (2010) talas om. De åtgärder som Trafikanalys presenterar, och som i denna uppsats betraktas vara av en extern karaktär, är dessutom något som Malmö stad har stort mandat att besluta kring. Fysiska hinder, i form av permanenta pollare eller mer tillfälliga objekt ofta i betong, är något som Malmö stad jobbar med redan idag. De permanenta hindren som installerats har ansetts vara på en plats där trafikproblem och överträdelser uppstår ofta, varför de har kunnat göra nytta på flera sätt. De är oftast nedfällda, men fälls upp vid tider på dygnet då fordon ej ska vistas på platsen, och likaså vid större

evenemang som Malmö-festivalen. Det gör att det blir tryggare för gångtrafikanter i området eller andra besökare vid evenemang, samtidigt som varuleveranser möjliggörs under vissa tidsfönster dessutom en effekt av närvaro från staden att säkerhetstänk mot terrorkörning tagits i beaktning. Dessa kan bli ett naturligt inslag i stadsbilden, som det inte reflekteras negativt över av besökare, så länge som de används sparsamt och på platser med olovlig trafik i närhet till gågator. Beaktning måste dock tas vid implementering av permanenta hinder för terrorkörning så att åtgärderna i fråga inte skapar förutsättningar för andra former av terroristattacker. De tillfälliga hinder som ställs ut idag ska däremot helst ha en estetisk utformning, och gärna även kunna fungera som exempelvis en sittplats. De hinder som köptes in i ett tidigt stadie var främst i syfte att hindra framkomlighet och såg ut att just finnas till bara för det ändamålet. Något som Malmö stad lägger mycket av sin fokus på när det kommer till att försöka förhindra terrorkörningar är att hitta lösningar som är tilltalande att se på och kan fungera som något mer än ett hinder. Det fanns tillfälliga hinder utplacerade vid terrordåden i Nice, Berlin och Stockholm, men dessa lyckades inte stoppa terrordåden. I Stockholm hade dock forceringen av hindren som effekt att människor uppmärksammades på ljudet, och därför blev uppmärksamma på att någonting extraordinärt hände. I Nice försvann detta ljudet in bland resten av ljudkulissen från det nationaldagsfirande som pågick samtidigt, vilket är en möjlig risk även vid exempelvis Malmö-festivalen.

När det kommer till lastgator och gågator, är dessa problematiska att implementera på stadskärnan utan intensiva ingrepp. Att göra om trafikerade vägar till rena gågator, skär samtidigt av möjligheter för leveranser att nå fram till näringsidkare inne i staden, och ökar trängseln, flödet och belastningen på befintliga vägar. Och att göra om gågator till lastgator går emot att göra staden attraktiv för besökare och de boende. Det skulle därför bli kostsamt ekonomisk att riva upp och bygga om, och skulle göra en kraftig inverkan på stadsbilden som är svår att uppskatta hur den blir. Däremot när nya områden planeras är detta åtgärder att tänka på och planera in så att gods kan flöda in och ut effektivt utan att störa eller riskera gångtrafikanter. Det kan även vara värdefullt att lystra till konceptet CPTED (Cozens & Love, 2015) och låta det vara ett verktyg som hjälper till att främja människors säkerhet och livskvalitet när nya områden planeras. Det skapas då en möjlighet att designa miljöer som faktiskt motarbetar kriminella beteenden.

Att införa hastighetsövervakning och kameraövervakning har både för- och nackdelar för Malmö stad. Hastighetsövervakning finns redan i viss mån på vissa platser, och är därför ett bekant inslag som fångar upp all motortrafik, och att hastighetsöverträdelser syns med på elektroniska skyltar med röda siffror, istället för gröna när fordonet färdas inom hastighetsgränserna. Att komplettera dessa med larm kan leda till att de utlöses väldigt frekvent, och att önskade effekten som varningssignal helt kommer att utebli. Alternativt kan ett sådant larm utlösas när vissa extrema hastigheter överskrids, så att inte alla fortkörningar utlöser larmet. Men även ett fordon som bara färdas något över hastighetsgränserna kan orsaka stor skada ifall det kommer in på gångtrafikanternas områden, och kommer således missa dessa möjliga attentat. Kameraövervakningen kommer förvisso vara inriktad mot fordonen, men kan misstolkas av de som passerar förbi på platsen. Att känna sig övervakade kan ha en avskräckande effekt och skrämja bort besökare, även om kamerorna inte finns där i syfte att filma och registrera människor. Det är också en fråga om att inskränka på medborgares privatliv och demokratiska rättigheter. Och även detta system med larm kan utlösas varje gång en person med dåligt lokalsinne kommer in på fel väg, och därmed varna vid fel tillfällen. Att det dessutom är ett omständligt tekniskt och juridiskt arbete som ändå inte kommer kunna resultera i annat än att allmänheten varnas, gör att det blir en dyr och svårimplementerad åtgärd. Geostaket är något som inte bara Trafikstyrelsen utan även Sveriges Åkeriföretag tror på. Även om det står inför mycket jobb med tekniska och juridiska lösningar, så har det som effekt att när överträdelser sker så stoppas fordonen. Dock kräver detta att fordonen är utrustade med teknik som i sin tur är uppkopplade på systemet. Således krävs det att trafiken in och ut ur Malmö kan kontrolleras på något sätt för att bara sådana fordon som kan kopplas mot systemet är i bruk. Skulle ett sådant system fungera hade Malmö stad kunnat få bättre kontroll över flödet i staden. Vid terrorkörningarna i Europa hade ett geostaket kunnat stoppa fordonen om de hade varit uppkopplad mot ett sådant system. Det krävs således att alla fordon är uppkopplade, annars kan övriga fordon fritt passera igenom de gränser och zoner som geostaket har delat upp staden i.

Samordnad varudistribution har redan testats i Malmö genom projektet Samcity. Den gången uppstod juridiska problem samt svårigheter att få med sig alla aktörer i projektet. Det är trots det en åtgärd som Malmö stad, Svensk Handel och Sveriges

Åkeriföretag tror starkt på. Med en mer genomarbetad plan och engagerade aktörer kan samlastningscentral vara ett lyckat grepp för Malmö, då det skulle innebära färre tunga fordon i stadskärnan, och samtidigt leda till lägre transportkostnader för näringsidkare. Tydligare rutiner och rutter kan sättas upp och göra det enklare för åkerierna att leverera sina varor med högre fyllnadsgrader. Man kan dessutom utforma alla fordon att se liknande ut, så att de blir ett naturligt inslag i stadsbilden, och dessutom ett accepterat sådant.

För att få bukt med last mile-problemet kan mikroterminaler vara lösningen som Malmö stad behöver. Hit skulle mindre sändningar kunna levereras, och sedan skickas vidare med cykel eller andra mindre elfordon. Det skulle också kunna fungera som ett mindre lager för butiker, så att de kan erbjuda sina kunder snabba leveranser. Företag som idag har det som sin policy gentemot sina kunder kommer annars tappa den konkurrensfördelen, vilken kan göra de motvilliga att gå med i en sådan satsning. Mindre fordon och cyklar bidrar till en positivare stadsbild än vad de tyngre fordonen gör, och gör samtidigt en mindre inverkan på bullernivån och miljöutsläpp.

Trafikanalys föreslår även en rad interna åtgärder för att minska risken för terrorkörningar. En förarutbildning med fokus mot att förebygga terrorkörningar är problematiskt, om man tittar utifrån Malmö stads möjligheter att påverka. Dels kan Malmö stad inte kontrollera att alla chaufförer som passerar in och ut igenom staden har genomgått en sådan, och dels kan det riskera att chauffören hamnar i kläm vid ett faktiskt dåd. Det går bara att lokalt införa bestämmelser om utökade utbildningar, men det ligger på en nationell nivå för att detta i sig ska ha någon effekt. Dessutom vill varken Sveriges Åkeriföretag eller Svensk Handel att chauffören ska få en avgörande roll vid förhindrande av terrordåd, och att den nuvarande utbildningen är tillräckligt adekvat som den är. Att föraren i Stockholm hade lämnat kvar nycklarna i lastbilen och lämnat den utan uppsikt, tyder dock på att detta är en generell iakttagelse, och att det behövs tryckas på vissa punkter i rutinerna vid lastning och lossning.

Att införa överfallslarm kan förvisso väcka uppmärksamheten att ett brott pågår, men det gör ingen skillnad på om det är stöld, ett rån, eller fordonskapning som pågår. Att som medborgare kunna avgöra vad som pågår, att ingripa eller fly, är inte så troligt. Då

terrorkörningar är ett ovanligt fenomen, kommer larmet kopplas samman med andra brott, och människor kommer inte reagera på det på önskat sätt och sätta sig själva i trygghet. Om chauffören inte ska få hamna i kläm vid kapning av fordon inför ett terrordåd, så är det lika illa ifall medborgarna försöker ingripa och riskera samma öde. Om det på något sätt istället skulle gå direkt ut till ordningsmän eller poliser i närheten och om rätt personer kan agera mot vad som är på väg att ske, så hade man också kunnat slippa undan buller och höga ljudnivåer.

När det kommer till de mer tekniska lösningarna i fordonet, såsom automatiska nödbromssystem och låsanordningar, så är det en åtgärd som innebär en kostsam omställning för den befintliga fordonsflottan för att vara lyckosam. Dessutom är tekniken idag så pass begränsad att det går att kringgå bromssystemet, och aktivt forcera fordonet genom hinder rutan att systemet slår till. Och nycklarna går fortfarande att hota till sig, och lägger dessutom större risk på chauffören att bli personligen hotad av en terrorist som inte har något att förlora. Värt att belysa är dessutom Wilkinsons (1985) liknelse med terrorismen som en hydra. Även om samtliga av ovan nämnda åtgärder implementeras är sannolikheten stor att terrorister hittar ett annat tillvägagångssätt. Däremot kan åtgärderna minska Rational Choice Theory of Terrorism (Sandler et al., 1983) eftersom det försvårar och skapar sämre förutsättningar för terrorister att genomföra dåd.

6.3 Förslag till Malmö stad

Figur 2 visar Trafikanalys förslag på åtgärder, samt hur väl dessa uppfyller de framtagna kriterierna. I vissa fall bedöms åtgärden bara uppfylla kriterierna under särskilda omständigheter.

	Fyller flera samhällsnyttiga syften	Smälter in i och/ eller bidrar till en positiv samhällsbild	Begränsar tung trafik utan negativ påverkan på varuflödet
Låsanordning fordon		X	
Överfallslarm		X	
Automatiska nödbromssystem		X	
Förarutbildningar		X	
Fysiska trafik hinder	X	X	X
Lastgator	/	/	/

Gångator	/	/	/
Hastighetsövervakning	/	-	-
Kameraövervakning	/	-	-
Geostaket	X	X	X
Samordnad varudistribution	X	X	X
Mikroterminaler	X	X	X

Figur 2. Figuren visar åtgärdernas uppfyllande av kriterier. Symbolen [X] innebär att kriteriet anses vara uppfyllt, symbolen [/] innebär att kriteriet anses vara delvis uppfyllt, symbolen [-] innebär att kriteriet inte anses vara uppfyllt alls

Av tabellen (se figur 2) framgår det att åtgärder som lastgator, gångator och samt olika former av övervakning inte uppfyller mer än kriteriet att de kan användas i flera syften, men att dessa är svåra att kvantifierbart mäta. Lastgator och gångator kommer göra förändringar i stadsbilden, som antingen försvårar för godsflödet eller som gör det mindre attraktivt och svårare för gångtrafikanter att vistas i staden. Dock gäller det för befintliga områden, det vill säga att när nya områden planeras, bör dessa åtgärders implementering planeras för att på så vis ta hänsyn till, och uppfylla, även de andra två kriterierna. Övervakning kommer inte kunna begränsa tunga fordon i stadskärnan dessutom kommer de också bidra negativt till stadsmiljön med höga ljudnivåer och osäkerhet med sina larm, som ofta riskerar utlösas av fel anledningar.

De åtgärder som bäst uppfyller de uppställda kriterierna är istället fysiska hinder, geostaket, samlastningscentraler och mikroterminaler. Fysiska hinder kan begränsa det oönskade flödet av fordon som ej ska in på vissa platser, både om det är av permanent eller tillfällig art. Pollare blir en naturlig del där trafik tillåts vissa tider på dygnet, men att dessa fälls upp utanför det tidsfönstret. Och tillfälliga hinder med estetisk utformning kan bidra till trivsel, mötesplatser och naturliga avskiljare mellan platser. Den trafik som tillåts köra på sådana platser kommer kunna ta sig fram, om än med lägre hastighet, vilket försvårar möjligheten för en terrorist att med fart forcera hinder och in i folkmassor.

Geostaket kan, med rätt tekniska och juridiska förutsättningar, ge en väldigt bra kontroll över flödet av den tunga trafiken och styra vilka fordon som vistas i Malmö. Effekten skulle märkas i att färre tunga fordon syns i stadskärnan, samtidigt som geostaket inte syns. Det skulle leda till en säkrare trafiksituation. Det går dock inte

att hindra fordon som inte finns uppkopplade på systemet, varför äldre fordon fritt kan färdas in och ut utan att geostaket kan hindra dem.

Att samlastningscentraler uppfyller de kriterierna framtagna i denna uppsats, innebär inte att det är ett problemfritt alternativ. Det krävs stora insatser av resurser och samarbete från alla aktörer som berörs av en sådan åtgärd. Men med en fungerande samlastningscentral hade alla leveranser till Malmö stad samlats på en plats, för att sedan distribueras kontrollerat. Speciella fordon, tydligt utformade för att visa att de hör hemma i Malmös stadskärna, hade bidragit till stadsmiljön och gjort det enkelt för medborgare och besökare att identifiera och känna igen fordonen som får vistas där. Att, med hjälp av bestämmelser, styra flödet via samlastningscentralen kan dessutom annan statistik samlas in som är till hjälp för Malmö stad i sin framtida planering av staden.

Mikroterminaler erbjuder en lösning på last mile-problemet, och även här går det att mäta flödet in och ut ur terminalerna, samtidigt som det erbjuder en samlingspunkt närmre konsument eller näringsidkare. Härifrån kan leveranser ske med cykelbud eller upphämtning från mottagare, och på så sätt minska tätheten av tung trafik ytterligare, då mindre laster kan transporteras ut på andra sätt än med lastbil. Det erbjuder samtidigt en form av flexibilitet att företag kan lägga det på mikroterminaler att hantera last mile-problemet, och dessutom utgöra en sorts extra lagerförvaring. Ingen av de interna åtgärderna uppfyller några av kriterierna uppsatta av denna uppsats, men kan framgångsrikt användas som komplement till andra åtgärder. Utgår man från de tre kriterierna, skulle en samlastningscentral, kompletterad med mikroterminaler, geostaket och fysiska hinder utgöra grunden för ett Malmö där terrorkörningar bekämpas samtidigt som stadsbilden inte påverkas negativt, transporter flyter på och gods kommer fram, samtidigt som andra, positiva effekter kommer ut av det. Dessa åtgärder kan i sin tur kompletteras med de interna åtgärderna, framtagna av Trafikanalys (2018).

6.3.1 Fördelar med åtgärderna

Ett gediget och välstrukturerat samarbete kan ligga som grund för att göra en samlastningscentral till verklighet, där flera aktörer i staden kan få komma till tals. Intresserade och engagerade aktörer är en grundförutsättning för att det ska kunna bli

en lyckad åtgärd. Med ett samarbete från flertalet aktörer, kan samlastningscentral bli samlingsplatsen för allt gods till Malmö stad. Gods som skickats till samlastningscentralen kan sedan gå vidare på planerade rutter, antingen till mottagaren eller till mikroterminaler vid mindre volymer på sändningarna. Fordonen som används kan utformas och designas på samma sätt så att de känns igen och därmed smälter in i stadsbilden. De kan utrustas med tekniska lösningarna som nödbromssystem och låsanordningar, för att dels minska risken för stöld, men även för att öka säkerheten hos gångtrafikanterna där dessa fordon kör. Inga andra tyngre fordon kommer tillåtas att färdas inom vissa zoner i Malmö, vilket kommer göra att de fordon som trots detta vistas på fel platser snabbt upptäcks. För att skydda chaufförerna kan det med fördel införas bestämmelser som gör att det blir obligatoriskt för de som kör gods från samlastningscentralen att genomgå utbildningar för hur de ska agera i vissa situationer. Att även utrusta dem med ett överfallslarm som kopplas direkt till polis och/eller ordningsmän i närheten är också ett alternativ, men det har ännu inte diskuterats huruvida det är praktiskt genomförbart. Att sedan koppla upp alla tillåtna fordon i ett system för geostaket hade gjort att vid en eventuell fordonskapning kan fordonet stannas så fort det avviker från sin planerade rutt eller kommer upp i för höga hastigheter.

Fysiska hinder för att särskilja gångtrafikanter och vägtrafik kommer behövas vid oskyddade områden, då det fortfarande finns en risk att tyngre fordon som inte ingår i Malmö stads kontrollerade varudistribution kommer in i staden. Ett förbud mot sådan trafik hindrar inte fordon från att kunna färdas i staden, och därför måste det finnas vissa hinder utställda. Dessa ska samtidigt bidra till en mer inbjudande och trevlig stadsbild, och bör därför vara utformade eller konstruerade på ett sådant sätt att de har flera funktioner. Ett så pass heltäckande grepp om godstrafiken via vägfordon till Malmö hade inneburit större säkerhet och status till chaufförerna. De hade dels känts igen att de kommit i Malmö stads fordon, och det faktum att de får sitta bakom ratten innebär att de genomgått extra utbildning och är kvalificerade att utföra sitt arbete. Men dessa åtgärder blir kostsamma och kräver stora ansträngningar från många parter och aktörer. Viljan att få samlastningscentraler att fungera finns där, men dialogen mellan parterna är just nu begränsad. Det finns mycket annat närmre de olika aktörernas kärnverksamhet som pockar på uppmärksamheten, men det ligger i de intervjuade

aktörernas intresse att få detta att fungera. Svensk Handel skulle få ett närmre samarbete med Malmö stad och mellan sina medlemmar, Sveriges Åkeriföretag skulle höja statusen för branschen genom att ett större ansvar läggs på de som kommer sköta transporter inom Malmö, och Malmö stad kommer kunna minska andelen tunga fordon i stadskärnan och samtidigt få bättre kontroll på dem, och därmed minska risken för terrorkörningar, samtidigt som transporter kommer ske på ett mer hållbart sätt.

6.3.2 Nackdelar med åtgärderna

Projektet Samcity stötte på problem då det fanns bestämmelser som hindrade fordonen från att köra på de önskade rutterna. Senare drog aktörer sig ur projektet, och det var inte alla näringsidkare som ens ville vara med. I Göteborg var problemet leveranstiderna och ökade kostnader för leveranserna, även om det för samhället visade sig vara en lyckad satsning. Samma problem uppstod i Amsterdam med CityCargo, att det var finansiering som hindrade en fortsättning. En satsning på en samlastad varudistribution i Malmö stad idag behöver därför bygga på ett tätt samarbete mellan alla aktörer med en öppen dialog och lyhördhet från alla parter. Enligt Browne et al. (2007) är det viktigt att aktörer i området är engagerade i frågan för att det ska kunna bli av, och att det finns många små näringsidkare med behov av en mer uppstyrd leverantörskedja för att kunna hitta ekonomiska förtjänster i en sådan åtgärd. Sådana behov finns idag i Malmö, även om det finns en del företag som redan har en välfungerande logistik till och från sina butiker och byggnader. Dessa måste också övertygas att gå med i sådan här satsning, alternativt tvingas in, utan att det har för stor inverkan på deras kostnader. Det finns redan idag ett tidsfönster för leveranser i Malmö stads stadskärna, varför det är ett inarbetat koncept som inte borde innebära nya problem. Att låta leveranser ske på fasta rutter med högre fyllnadsgrad, kompletterade med mikroterminaler, ska ge en heltäckande och flexibel lösning för näringsidkare, samtidigt som det ger alla samma förutsättningar. Frågan om vem som ska driva dessa mikroterminaler och samlastningscentralen bör diskuteras. Bretzke (2013) menar att ett statligt monopol på transporter är lämpligt, men detta är inte vad Malmö stad vill. Lundin (2018) säger att kommunen inte ska konkurrera med näringslivet, och att det istället blir troligt med en upphandling, med specifika krav på den som får uppdraget att driva det hela.

Det blir även viktigt att titta på de samhällliga kostnaderna och vinsterna som uppstår av satsningen. Minskat buller och miljöutsläpp samt ökad fyllnadsgrad och trafiksäkerhet, är faktorer som bör vägas in vid subventioner av projektet för att hålla det flytande vid uppstarten. Kan man se samhällliga vinster i satsningen kan det vara värt att finansiera satsningen en längre tid från statens och kommunens sida, tills man hittat rätt rutiner och lösningar för att få det hela att gå runt ekonomiskt "av sig själv". När man väl nått det stadiet tror Svensson (2018) att näringsidkarna själva kommer bidra ytterligare till ekonomisk vinning i olika lösningar. Vetskapen om problem som uppstått vid tidigare projekt med samlastning, gör att detta kan bli en del av planeringen vid ett nytt projekt, varför en satsning på samlastningscentraler denna gång kan bli ett lyckat grepp för Malmö stad.

7. Slutsats

Att hitta en balans mellan trygghet och säkerhet när det kommer till att förhindra terrorkörningar är svårt. En attraktiv stadsmiljö där folk vill vistas ökar känslan av trygghet, samtidigt som de självklara målen för fordonsterrorister just är platser där mycket folk vistas. Genomtänkta logistiska lösningar i Malmö stad kan dock skapa trygga miljöer och ändå försvåra för fordonsterrorister att genomföra sina planerade handlingar. Sådana logistiska lösningar kostar stora resurser som man sällan kan beräkna lönsamheten på då man inte kan veta vilken skada förhindrade terrordåd kunde ha orsakat om de genomförts. Det blir därför viktigt att försöka hitta lösningar och åtgärder som är multifunktionella med flera gynnsamma effekter för samhället. Vidare är det av största vikt att trots de logistiska åtgärderna inte försvåra det dagliga transportflödet till staden. Det skulle i längden strypa näringsverksamheten i Malmö och i sin tur urholka stadens attraktionskraft. Malmö stads arbete för att förhindra terrorkörningar kretsar idag främst kring att sätta upp fysiska hinder. Syftet med den här uppsatsen var att, med hjälp av logistiskplanering som bidrar till en attraktiv stadsbild och främjar handeln, föreslå kriterier samt åtgärder som Malmö stad kan implementera i sitt arbete för att förhindra terrorkörningar. Efter sammanvägning av teorier om trygghet och säkerhet samt befintliga värderingar och mål hos intervjuade aktörer och intressenter i Malmö, föreslås följande logistiska åtgärder:

- Införande av samlastningscentral
- Introducering av mikroterminaler
- Implementering av geostaket
- Teknisk utveckling inuti fordonen som minskar risk för såväl förare som möjlighet till genomförande av terrorkörning, exempelvis automatiska låsanordningar och nödbromssystem

Vidare uppmanas fortsatt användning av fysiska hinder för ytterligare säkerhet samt som skydd mot fordon som inte är försedda med de föreslagna åtgärderna rent tekniskt. Dessa åtgärder bör i sin tur uppfylla nedan listade kriterier:

- De måste fylla flera syften så att det går att kvantitativt mäta dess övriga påverkans effekter för samhället

- De måste smälta in och bidra till en positiv stadsbild
- De behöver begränsa tunga fordons möjligheter att vistas i stadskärnan, utan att flödet av varor påverkas negativt

Det finns en oro bland Malmö stads intressenter att förhastade beslut ska tas, och att icke genomtänkta investeringar ska göras, gällande förhindrande av terrorkörningar. Det kan resultera i att resurserna satsas på fel saker och i det långa loppet göra mer skada än nytta. Övervakningssystem med kameror och larm ses som en sämre investering. Inte nog med att den inkräktar på människors integritet med juridiska omständigheter, är det också dyrt och tekniskt utmanande. Geostaket är dock en teknisk lösning som kan vara en bra logistisk åtgärd. Även mikroterminaler och samlastningscentraler kan vid välplanerad implementering vara lyckade åtgärder. Även statusen för lastbilschaufförer behöver höjas då det i dagsläget pratas en del om den upplevda misstänksamheten som chaufförerna känner från omgivningen.

7.1 Avslutande diskussion

Åtgärderna i den här uppsatsen är fokuserade på att förhindra terrorkörningar med lastfordon. Det innebär att det inte är riktat mot vanlig vägtrafik, och att personbilar kan användas för att utföra dåden istället. De fysiska hinder som föreslås kan till viss del vara effektiva även mot personbilar, men det krävs ytterligare forskning kring åtgärder som effektivt skulle hindra även denna form av terrorkörning utan att stadsbilden och varuflöden drabbas negativt. Fysiska hinder har potential att utformas efter estetiska preferenser för att smälta in i sin omgivning eller försköna området för att inte utsända negativa signaler till människor. Dock finns det behov av robusthet och förankring i mark vilket kräver forskning och utveckling kring framtagning av hinder. Författarna anser att utveckling och framtagning av hinder möjligtvis kan ske då rådande behov lär utlösa en kommersiell drivkraft för aktörer att bli dominerande på en sådan marknad. Det medföljer dock att hinder måste testas och rimligtvis standardiseras via högre myndigheter för att undvika oseriösa aktörer och bristfälliga hinder i samhället. Vidare vore inkludering av terrorism i CPTED-konceptet vara en intressant men svårattackerad forskningsfråga. Intressant då man skulle kunna förena den inbyggda tryggheten som CPTED vill uppnå, med säkerhet mot yttre hot, svår då terrorattentat måste utföras för att underlag för åtgärder ska utformas, för att undvika åtgärder på spekulativ nivå som

sedan innebär ytterligare risker. Skillnad mellan brottslighet och terrorism är syftet med agerandet, där terrorism är mer oförutsägbart. Således kräver CPTED mot terrorism en mångdimensionerad implementering då terrorförfarande kan anpassas efter utförda motåtgärder.

För att införa samlastningscentraler krävs ett omfattande samarbete mellan inblandade aktörer. Att således göra projekt med samlastning och samtidigt ta ny teknikinnovation i anförande kan generera ett nytt skifte inom urbana godstransporter. Att sammankoppla geostaket med samlastning har potential att mynna ut i en stadsbild med leveranseffektivitet, miljömedvetenhet samt säkerhet i fokus. Den omfattande forsknings- och satsningsgrad som detta innebär bör kunna generera att satsningar blir rikstäckande och risken för ihålligheter och svagheter kan undvikas. En utmaning som behöver beaktas är bristande motivering för stora såväl som små aktörer som blandas in i projekt. Således behöver drivandet implementera och stötta ett mer altruistiskt förhållningssätt för att samhällsvinster ska väga lika tungt som ekonomiska vinning på sikt.

7.2 Forskningsbidrag och framtida forskning

Den här uppsatsen visar till viss del hur Malmö stad jobbar med fenomenet terrorkörning idag men den visar också på förslag till logistiska lösningar som innebär ett ännu hårdare och mer medvetet arbete mot terrorkörning. Föreslagna åtgärder är enbart framtagna för att appliceras på Malmö stad med hjälp av bland annat tre intervjuer. Genom att inkludera fler aktörer i uppsatsen, med fler intervjuer och således låta fler intressenter få vara med och tycka och säga sitt, kan man uppnå en än mer anpassad åtgärdsplan för Malmö stad.

Då verkligheten vittnar om att terrorkörningar kan förekomma var som helst på jorden finns det givetvis utvecklingspotential som innebär att man kollar på hur arbetet kan se ut och eventuellt förbättras i andra städer både innanför och utanför Sveriges gränser. Ett annat förslag till vidareutveckling är att jobba praktiskt med att implementera en eller flera av de föreslagna åtgärderna. Detta för att sedan kunna utvärdera och se vilken faktisk betydelse var och en av åtgärderna har i förhindrandet av terrorkörning.

Referensförteckning

Ahrne, G., Svensson, P. (2015). *Handbok i kvalitativa metoder*. Stockholm: Liber

Alfredsson, E., Morberg, K. (2017). Detta hände i Nice: 86 dog i terrorattacken. *SVT*. Hämtad den 29 april 2018 från: <https://www.svt.se/nyheter/utrikes/dodsattacken-i-nice-detta-vet-vi-hittills>

Almog, G., Kedar, A., Bala, M. (2016). When a vehicle becomes a weapon: Intentional Vehicular Assaults in Israel. *Scandinavian Journal of Trauma, Resuscitation and Emergency Medicine*. Vol 24, issue 149

Alonso, P. (2016). La sécurité autour du feu d'artifice de Nice était-elle suffisante? *Liberation*. Hämtad den 29 april 2018 från: https://web.archive.org/web/20160720082717/http://www.liberation.fr/france/2016/07/17/la-securite-autour-du-feu-d-artifice-de-nice-etait-elle-suffisante_1466631

Andersson, A. (2017) Det här är lastbilsmodellen som användes i attacken – nu efterfrågas bättre säkerhet. *Metro*. Hämtad den 4 maj från: <https://www.metro.se/artikel/h%C3%A4r-%C3%A4r-lastbilen-som-anv%C3%A4ndes-i-misst%C3%A4nkta-terrorattacken-i-stockholm>

BBC. (2016a). Nice attack: Driver "researched route" earlier in week. *BBC*. Hämtad den 29 april 2018 från: <http://www.bbc.com/news/world-europe-36818719>

BBC. (2016b). Berlin lorry attack: What we know. *BBC*. Hämtad den 1 maj 2018 från: <http://www.bbc.com/news/world-europe-38377428>

Bell, S. (2017). Edmonton terror attacks: Terrorism has evolved from bombs and planes, to cars and knives. *Global News*. Hämtad den 11 maj 2018 från: <https://globalnews.ca/news/3778954/edmonton-terror-attacks-evolution-of-terrorism/>

Biseau, G., Mouillard, S., Le Devin, W. (2016) Sécurité à Nice. 370 mètres de questions. *Liberation*. Hämtad den 29 april 2018 från: https://web.archive.org/web/20160723082327/http://www.liberation.fr/france/2016/07/20/securite-a-nice-370-metres-de-questions_1467531

Björklund, M., Abrahamsson, M., Johansson, H. (2016). Critical factors for viable business models for urban consolidation centres. *Research in Transportation Economics*, 6436-47

Bretzke, W. R. (2013). Global urbanization: A major challenge for logistics. *Logistics Research*, 6, 57- 62.

Browne, M., Sweet, M., Woodburn, A., Allen, J. (2005). Urban freight consolidation centres. *Westminister: Transport studies group*

Browne, M., Woodburn, A., Allen, J. (2007). Evaluating the potential for urban consolidation centres. *European Transport*, 35, pp. 46-63

Bryman, A. (2011). *Samhällsvetenskapliga metoder*. Malmö: Liber

Buch, T., Hamann, S., Niebuhr, A., & Rossen, A. (2014). What Makes Cities Attractive? *The Determinants of Urban Labour Migration in Germany*. *Urban Studies*, 51(9), 1960–1978.
<https://doi.org/10.1177/0042098013499796>

Charlton, C. (2016) 'We are shocked' Rental boss says deranged Nice killer asked for the 'biggest and most powerful truck available to cause maximum carnage'. *The Sun*. Hämtad den 29 april 2018 från: <https://www.thesun.co.uk/news/1455618/rental-boss-says-deranged-nice-killer-hired-the-biggest-and-most-powerful-truck-available-to-cause-maximum-carnage/>

Closer, (2015). *SamCity – Hållbart försörjningssystem för attraktiv stad*. Hämtad den 15 maj 2018 från:
https://closer.lindholmen.se/sites/default/files/content/Cirylogistikkonferensen/12_samcity_citylogi_stikkonferens_150915_pecha_kucha.pdf

CNN. (2018). Terrorist Attacks by Vehicle Fast Facts. *CNN*. Hämtad den 15 april 2018 från:
<https://edition.cnn.com/2017/05/03/world/terrorist-attacks-by-vehicle-fast-facts/index.html>

Coaffee, J., Boshier, L., Fletcher, D. & Moore, C., (2008). Resilient design for community safety and terror-resistant cities. *Proceedings of the ICE: Municipal Engineer*, 161 (2), pp. 103-110.

Coaffee, J., O'Hare, P., & Hawkesworth, M. (2009). The Visibility of (in)security: The Aesthetics of Planning Urban Defences Against Terrorism. *Security Dialogue*. Vol 40, Issue 4-5 pp. 489-511.

Coaffee, J. (2010). Protecting vulnerable cities: the UK's resilience response to defending everyday urban infrastructure. *International Affairs*, Vol 86, Issue 4, pp 939-954

Cozens, P., & Love, T. (2015). A review and current status of Crime Prevention Through Environmental Design (CPTED). *Journal of Planning Literature*, 30(4), 393– 412.

Cozens, P., & Love, T. (2017). *Crime Prevention Through Environmental Design (CPTED)*. Oxford Research Encyclopedia of Criminology

Dablanc, L., (2007). Goods transport in large European cities: Difficult to organize, difficult to modernize. *Transportation Research part A: Policy and practice*, 41(3), pp. 280-285

Dawod, N., Lindberg, S., Wiman, E., (2018). Rakhmat Akilov avslöjade terrorplanerna. *Aftonbladet*.

Hämtad den 4 maj 2018 från: <https://www.aftonbladet.se/nyheter/a/l1z89o/rakhmat-akilov-avslojade-terrorplanerna>

Denscombe, M. (2016). *Forskningshandboken: för småskaliga projekt inom samhällsvetenskaperna*. (3. uppl.). Lund: Studentlitteratur

Deutsche Welle, (2016). A year on from terror attack, Berlin Christmas market opens calmly. *Deutsche Welle*. Hämtad den 1 maj 2018 från: <http://www.dw.com/en/automatic-brakes-stopped-berlin-truck-during-christmas-market-attack/a-36936455>

Ejvegård, R. (2009). *Vetenskaplig metod*. Lund: Studentlitteratur

Euronews, (2016). Berlin christmas market reopens after attack. *Euronews*. Hämtad den 23 april 2018 från: <http://www.euronews.com/2016/12/22/berlin-christmas-market-reopens-after-attack>

Expressen, (2017). Lastbil har kört in i folkmassa i Stockholm. *Expressen*. Hämtad den 4 maj från: <https://www.expressen.se/nyheter/stockholm/lastbil-har-kort-in-i-folkmassa-i-stockholm/>

Grahn, O. (2017) Hans Brun: "Gårdagens terrorister vanligtvis friska". *Polistidningen*. Hämtad den 14 april 2018 från: <http://polistidningen.se/2017/05/hans-brun-gardagens-terrorister-vanligtvis-friska/>

Harboe, T. (2013). *Grundläggande metod: den samhällsvetenskapliga uppsatsen*. Malmö: Gleerups

Harnesk, T. (2016). Scania: Därför slog inte nödbromsen till. *NyTeknik*. Hämtad den 1 maj 2018 från: <https://www.nyteknik.se/fordon/scania-darfor-slog-inte-nodbromsen-till-6813983>

Israelsson, L. (2016). Lukasz, 37, hittades död i förarhytten. *Expressen*. Hämtad den 1 maj 2018 från: <https://www.expressen.se/nyheter/lukasz-37-hittades-dod-i-forarhytten/>

Jacobs, J. (1961). *The Death and Life of Great American Cities*. London: Jonathon Cope Kaplan, J. (2011). The New/Old Terrorism. *Phi Kappa Phi Forum*, 91(3), 4-6.

Kumm, B. (2002). *Terrorismens historia*. Lund: Historiska media

Jonsson, P. aut, & Mattsson, S.-A. aut. (2016). *Logistik : läran om effektiva materialflöden*. Studentlitteratur. Retrieved from <https://search.ebscohost.com/login.aspx?direct=true&db=cat05074a&AN=malmo.b2076575&lang=sv&site=eds-live>

Ladan-Baki, I. S., Enwere, C. (2018). Changing Cycles of Terrorism: The use of Vehicles as a Tool for Violent Attacks. *Global Journal of Human-Social Science Research*. Vol 17, No 5-F.

Leijen, M. (2017). Light rail network used for freight transport. *Railfreight.com* Hämtad den 15 maj 2018 från: <https://www.railfreight.com/railfreight/2017/08/03/light-rail-network-used-for-freight-transport/>

Magnå, J. (2016). Lastbilen plöjde rakt in i folkmassan. *Aftonbladet*. Hämtad den 1 maj 2018 från: <https://www.aftonbladet.se/nyheter/a/7vvLK/lastbilen-plojde-rakt-in-i-folkmassan>

Malmö stad, (2014). Översiktsplan för Malmö planstrategi. *Malmö stad*. Hämtad den 14 juli 2018 från:

https://malmo.se/download/18.270ce2fa16316b5786c18924/1528181608562/ÖVERSIKTSPLAN+FÖR+MALMÖ_antagen_31maj2018_lowres.pdf

Malmö stad. (2018). Vår organisation. *Malmö stad*. Hämtad den 14 maj 2018 från:

<https://malmo.se/Kommun--politik/Organisation/Forvaltningar/Gatukontoret/Varorganisation.html>

Mercedes, (2018) Fjärrtransporter. *Mercedes*. Hämtad den 4 maj från:

<http://startklar.kampanj.mercedes-benz.se/actros/>

Mvdhcca, (2007). *CityCargo Amsterdam (ENG)*. (Videofil) Hämtad den 15 maj 2018 från:

<https://www.youtube.com/watch?v=op7rF7DeXt4>

Mythen, G., Walklate, S. (2006). Communicating the terrorist risk: Harnessing a culture of fear? *Crime, Media, Culture: An international Journal*. Vol 2, Issue 2, pp. 123-142

Nathanail, E., Gogas, M., Adamos, G., (2016). Assessing the Contribution of Urban Freight Terminals in Last Mile Operations. *Transport and Telecommunication*, 17(3), pp. 231-241

Newman, O. (1972). *Defensible Space: Crime Prevention Through Urban Design*. New York: Macmillan

Nice-tourism. (2018). Promenade des Anglais. *Nice Tourism*. Hämtad den 29 april 2018 från:

<http://www.nice-tourism.com/en/nice-attractions/promenades-and-pedestrian-areas-in-nice/promenade-des-anglais.html>

Pedahzur, A., Ranstorp, M. (2010). A Tertiary Model for Coutering Terrorism in Liberal Democracies: The case Israel. *Terrorism and Political Violence*, Vol 13, Issue 2, pp. 1-26

Randhawa Bergmark, R. (2017) Betonglejon köps in trots brister. *SVT*. Hämtad den 4 maj från:

<https://www.svt.se/nyheter/lokalt/stockholm/betonglejon-kops-in-trots-brister>

Rapoport, D. (2002). The Four Waves of Rebel Terror and September 11. *Anthropoetics: the Journal of Generative Anthropology*. Hämtad den 28 april 2018 från:

<http://anthropoetics.ucla.edu/ap0801/terror/>

Reuters, (2016) Timeline: The Bastille Day attack in Nice. *Reuters*. Hämtad den 29 april 2018 från: <https://www.reuters.com/article/us-europe-attacks-nice-timeline-idUSKCN0ZX0GA?il=0>

Sandler, T., Tschirtart, J., Cauley, J. (1983). A Theoretical Analysis of Transnational Terrorism. *The American Political Science Review*, 77(1), pp 36-54

Simpson, D., Jensen, V., Rubing, A. (2016). *The City Between Freedom and Security: Contested Public Spaces in the 21st Century*. Basel: Birkhäuser

Taniguchi, E., Thompson, R. G., Yamada, T., (2003). Predicting the effects of city logistics schemes. *Transport Reviews*, 23(4), pp. 489-515

Taniguchi, E. (2014). Concepts of city logistics for sustainable and liveable cities. *Procedia- Social and behavioral sciences*. Volym 151, pp, 310-317

Trafikanalys. (2018) Åtgärder för minskad risk för terrorkörningar (2018:5). *Trafikanalys*. Hämtad den 14 april 2018 från: https://www.trafa.se/globalassets/rapporter/2018/rapport-2018_5-atgarder-for-minskad-risk-for-terrorkorningar.pdf

Trafikanalys, (2017). Tunga fordon i urbana miljöer – en kartläggning. (2017:23). *Trafikanalys*. Hämtad den 15 maj 2018 från: https://www.trafa.se/globalassets/rapporter/2017/rapport-2017_23-tunga-fordon-i-urbana-miljoer---en-kartlaggning.pdf

Tronarp, G. (2018) Akilov kapade hans lastbil: "Hade en galen blick". *Aftonbladet*. Hämtad den 4 maj från: <https://www.aftonbladet.se/nyheter/a/KvpORy/akilov-kapade-hans-lastbil-hade-en-galen-blick>

Victoroff, J. (2005). The mind of the terrorist: A review and critique of psychological approaches. *Journal of conflict resolution*, 49(1), pp. 3-42

Wekerle, G., Whitman, C. (1995). *Safe Cities: Guidelines for Planning, Design and Management*. New York: Van Nostrand Reinhold.

Wilkinson, P. (1985). Fighting the Hydra: Terrorism and the Rule of Law. *Harvard International Review*, 7(6), 11-27

Zahm, D. (2007). Using crime prevention through environmental design in problem-solving. *Problem- Oriented Guides for Police Problem-Solving Tools Series No 8*

Bilaga 1 – Intervjuguide Martin Lundin

Intervjuunderlag för intervju med Martin Lundin, avdelningschef på stadslivsavdelningen, Gatukontoret, 2018-04-25.

- Hur jobbar Malmö stad för att förebygga mot terrorkörningar?
- Vilka prioriteringar?
- Jobbar ni proaktivt eller mer reaktivt?
- Vem bestämmer och beslutar om åtgärder?
- Hur jobbas det, långsiktigt och/eller kortsiktigt?
- Vad motarbetas mest, brottslighet eller terrorism?
- Hur har tanke- och arbetssätt förändrats de senare åren?
- Hur ser du (Malmö stad) på åtgärder/lösningar?
- Finns en öronmärkt budget för arbete mot terrorkörningar?
- Finns något tänk huruvida åtgärder ska förebygga eller avskräcka terrorister?
- Vilka faktorer vägs in vid åtgärder?
- Finns något samarbete mellan andra aktörer? Dvs drabbade platser och liknande?
- I en intervju till Expressen TV nämner Thomas Koppelman Hellgren insatschef/terrorutbildare hos Stockholmspolisen att det finns en önskan att ordnings- och säkerhetsvakter ska utbildas och få bättre kommunikationsmöjligheter till polis då de ofta är först på plats. Är det något ni övervägt?

Bilaga 2 – Intervjuguide Marie Enhörning

Intervjuunderlag för intervju med Marie Enhörning, näringspolitiskt expert på Svensk Handel, Malmö, 2018-05-07

- Kort presentation, uppgifter, svensk Handel,
- Hur diskuteras frågan hos er/dig?
- Tror du att det kan finnas någon intressekonflikt kring åtgärder?
- Kommunikation med Malmö stad kring förändringar, både permanenta och tillfälliga? Kan ni påverka detta eller bara att acceptera?
- Kommunikationen mellan "era" näringsidkare och er, andra aktörer?
- Vi skickade den "trafikanalys", vad fick du för uppfattning om det du läst?
- Hur väl stämmer de åtgärderna (trafikanalys) med er uppfattning om vad som är bra och butiker ska vara "fredade zoner"?
- Gatukontoret trycker mycket på strävan efter attraktiv stad, vad tror du åtgärder eller liknande mot detta kan göra för det?
- Finns någon prioritering hos er mellan säkerhet och attraktivitet?
- Enligt er hemsida trycker ni mycket på ökade åtgärder, och "aggressivare" behandling av brottslighet, tror du detta ämne kommer ingå i framtiden?
- Om ni nu har möjlighet att påverka, vilken eller vilka lösningar skulle ni då föredra? Befintliga?
- Hur står ni i frågan kring omlastningscentraler/mikroterminaler och dess olika förutsättningar som cykel, elbilar osv?

Bilaga 3 – Intervjuguide Peter Svensson

Intervjuunderlag för intervju med Peter Svensson, branschföreträdare samt samordnare för Bygg- och anläggningsnätverket, Malmö, 2018-05-15

- Berätta lite om dig själv och dina arbetsuppgifter.
- Hur diskuteras frågan hos er idag?
- Er hemsida visar många utbildningar om säkerhet och certifikat osv, finns något tänkt kring terrorkörningar?
- Kan det finnas någon intressekonflikt i ärendet, i så fall hur?
- Ser ni någon eventuell risk att åtgärder som vidtas kan försvåra verksamheten för åkerier/chaufförer?
- Vilken fråga ser du just nu som mest aktuell kopplad till Malmö stad?
- Hur ser din/er kommunikation med Malmö stad ut?
- Tror du arbete kring terror kommer bli en del av den urbanisering som sker?
- Rapporten "trafikanalys", vad har du för uppfattning om det?
- Vilken är din "favoritlösning"? Vad förminskar risken mest utan att försvåra för aktörer?
- Olika tekniska lösningar, hur ser du på potentialen kring dessa, med diverse lås- och säkerhetsanordningar?