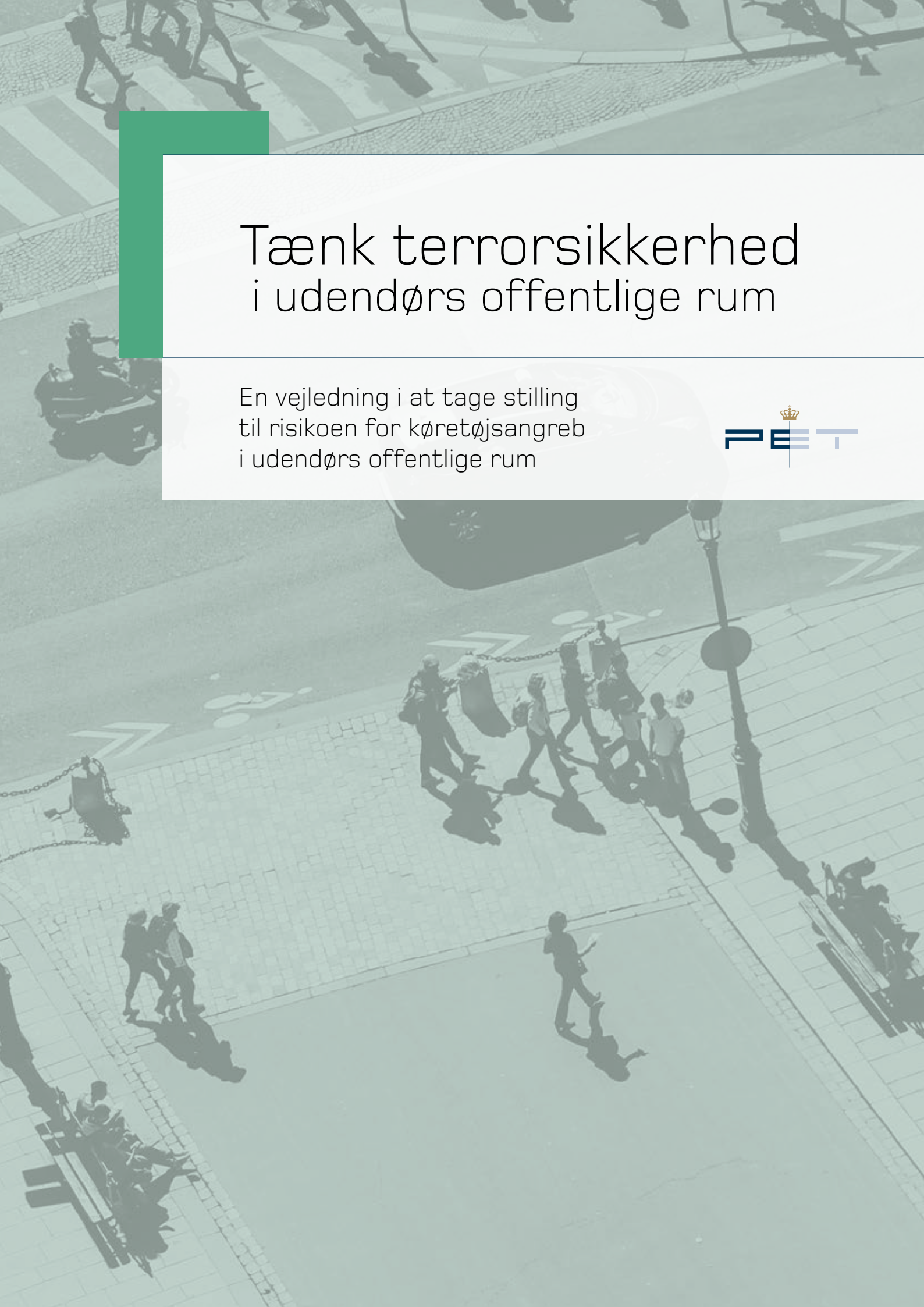
Tænk terrorsikkerhed
i udendørs offentlige rum

En vejledning i at tage stilling
til risikoen for køretøjsangreb
i udendørs offentlige rum



Sikkerhedsråd

Udarbejd en risikovurdering så tidligt som muligt. Vurderingen kan I bruge som afsæt for en kvalificeret overvejelse om til- eller fravalg af en sikkerhedsløsning.

Udarbejd en sikkerhedsplan. Planen er et strategisk værktøj, der viser retningen for en proportional sikkerhedsløsning.

Tag stilling til, hvad I gerne vil opnå. I kan arbejde med målsætninger om at afskrække, forsinke – eller hvis muligt standse – en gerningsmand samt om at ændre adfærden hos bløde trafikanter.

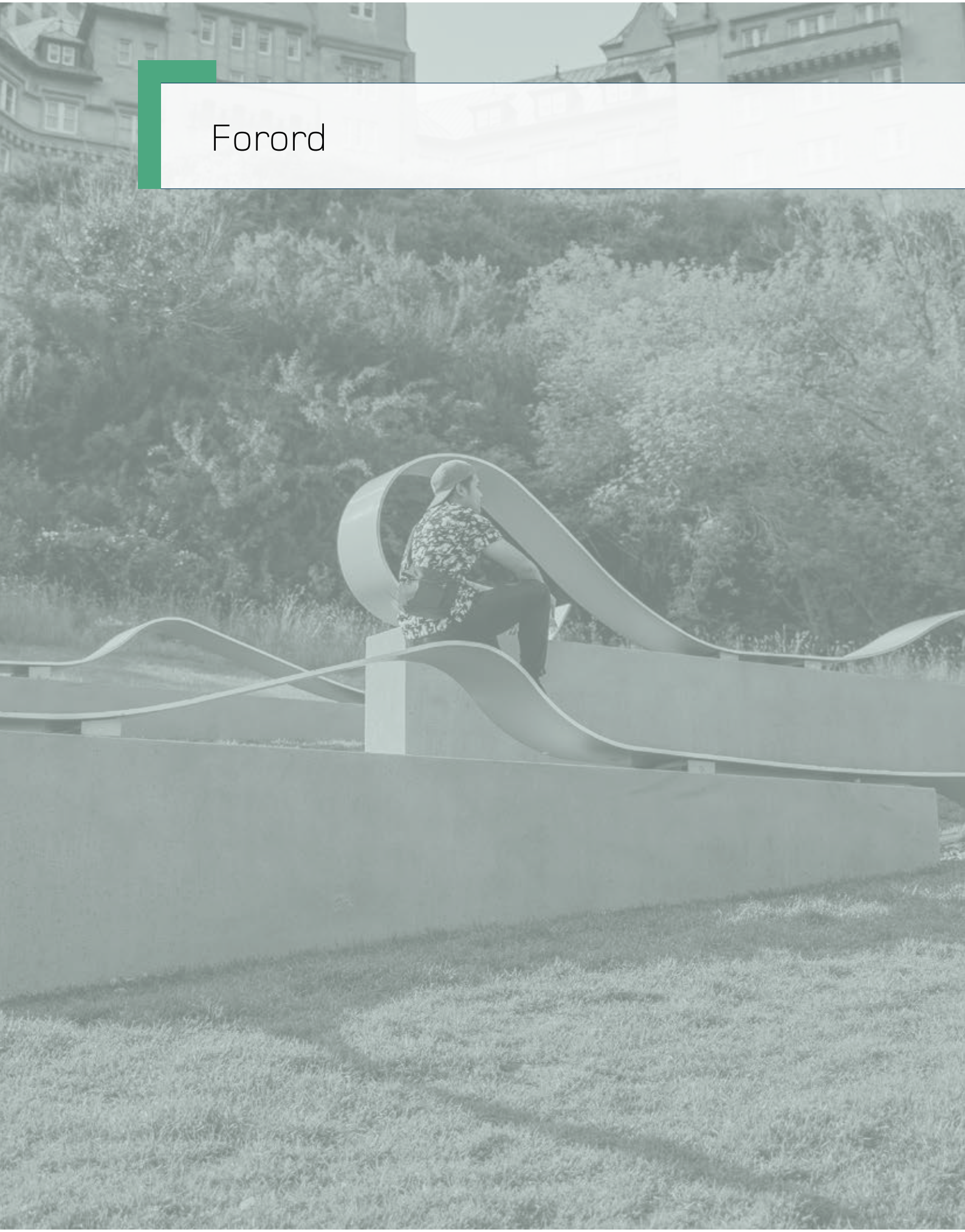
Vælg principper for fysisk sikring. Det kan være helhedsorienteret sikring, sikring i lag, skalérbar sikring samt brugen af certificerede sikringsprodukter.

Vælg niveau for trafikregulering. Det kan være trafikregulering, der forbyder køretøjer, begrænser adgangen for køretøjer, nedsætter hastigheden for køretøjer eller sikrer beskyttede ruter for bløde trafikanter.

Sammentænk fysisk sikring og design. I kan vælge en sikkerhedsløsning, der er tilpasset lokaliteten, skaber merværdi og medtænker de mennesker, som færdes på lokaliteten.

Indhent bistand fra relevante myndigheder og vejledninger.

Forord



Terrorangrebene i Europa igennem det sidste årti viser, at mennesker, der færdes i udendørs offentlige rum, kan være mål for køretøjsangreb. Politiets Efterretningstjeneste (PET) vurderer, at angreb i Danmark kan rettes mod steder, hvor mange mennesker er samlet, og at angreb med simple midler – som køretøjer – er den mest sandsynlige angrebsform.

Bygherrer samt ejere og lejere af udendørs offentlige rum har et ansvar for at beslutte, om der skal handles på det aktuelle trusselsbillede. Gennem planlægning og indretning af udvalgte lokaliteter kan risikoen for køretøjsangreb nedsættes. Bygherrer, ejere og lejere kan derfor med fordel forholde sig til risikoen for et køretøjsangreb i arbejdet med disse lokaliteter.

Selv når terrortruslen mod Danmark er alvorlig, er risikoen for at blive offer for et terrorangreb begrænset. Et højt trusselsniveau nødvendiggør altså ikke i sig selv, at der gennemføres sikkerhedsforanstaltninger. Frygt og manglende viden om håndtering af terrortruslen kan føre til valg af foranstaltninger, der ikke er proportionale med risikoen for et angreb.

PET har som national sikkerhedsmyndighed til opgave at bidrage til, at samfundet rustes til at imødegå terrortruslen. PET ønsker med denne vejledning at inspirere til, at risikoen for et køretøjsangreb tænkes ind på et tidligt stadie i arbejdet med udendørs offentlige rum. Vejledningen giver inspiration til, hvordan man ud fra en risikovurdering kan håndtere terrortruslen. Vejledningen er et valgfrit supplement til PET's eksisterende rådgivningsindsats.

God læselyst.

Udarbejdet af
Politiets Efterretningstjeneste
i dialog med Arkitektforeningen,
Beredskabsstyrelsen, Bygherreforeningen, Kommunernes Landsforening
og Rigspolitiet

Udgivelsesår 2019
Version 1.0

Indhold

Introduktion **8**
Begreber 9

Risikovurdering **10**
Forberedelse 11
Sandsynlighedsvurdering 12
Konsekvensvurdering 13
Risikoniveau 14
Prioritering af risici 14

Sikkerhedsplan **16**
Sikkerhedsstrategi 17
Principper for sikkerhedsløsninger 18
Retningslinjer for trafikregulering 20
Retningslinjer for sikkerhedsdesign 21

Yderligere inspiration **24**
Myndighedsroller 25
Inspirationskilder 25

Bilag **26**
Skabelon til risikovurdering 27

Introduktion

Vejledningen henvender sig til jer, der på strategisk eller overordnet niveau arbejder med planlægning og indretning af udendørs offentlige rum. I kan for eksempel tage stilling til terrortruslen i renoverings-, klimasikrings- eller byfornyelsesprojekter, arkitekturpolitikker samt trafik-, lokal- og kommuneplaner.

Vejledningen er målrettet lokaliteter i udendørs rum, som offentligheden har fri adgang til, og hvor der er en høj koncentration af mennesker. Det kan for eksempel være en plads, en gågade, et knudepunkt for offentlig transport eller et område med en turistattraktion.

I vejledningen kan I finde inspiration til at tage stilling til, om risikoen for et terrorangreb skal medføre sikkerhedsforanstaltninger. Vejledningen danner desuden afsæt for en kvalificeret dialog med rådgivere og myndigheder om terrorsikkerhed.

Her kan I også finde inspiration til på strategisk og overordnet niveau at indtænke sikkerhedsforanstaltninger i planlægning og indretning af udendørs offentlige rum. For yderligere hjælp til projektering af foranstaltninger i anlægsprojekter henvises til 'Terrorsikring i bygge- og anlægsprojekter'.

Vejledningen adresserer almindeligt forekommende aktiviteter i udendørs offentlige rum. Hvis der forekommer særlige arrangementer henvises til 'Tænk terrorsikkerhed ved større arrangementer'.

Vejledningen indgår i en række af PET-vejledninger om terrorsikkerhed. Læs afsnittet 'Yderligere inspiration' for en gennemgang af de øvrige vejledninger.

At tage stilling til terrortruslen behøver ikke være en omfattende proces. Vejledningens tre hovedafsnit hjælper jer med at tage stilling på flere niveauer.

Første afsnit introducerer en metode til risikovurdering. Afsnittet guider jer til – med afsæt i en sandsynlighedsvurdering eller en samlet risikovurdering – at tage stilling til, om risikoen for et køretøjsangreb skal medføre sikkerhedsforanstaltninger.

Andet afsnit hjælper jer med at tage stilling til en sikkerhedsløsning. Afsnittet giver inspiration til at arbejde med en sikkerhedsplan, der fastlægger rammen for en proportional sikkerhedsløsning.

Tredje afsnit beskriver, hvor I kan finde yderligere viden og vejledning om udformningen af en sikkerhedsløsning til udendørs offentlige rum.

Begreber

Her kan I læse om de begreber, der anvendes i vejledningens risikoafsnit.

Konsekvens
- Effekten af et terrorangreb. Heriblandt tab af liv og helbred, materielle, finansielle og omdømmemæssige tab samt politiske implikationer.

Risiko
- Kombinationen af sandsynligheden for og konsekvenserne af et terrorangreb.

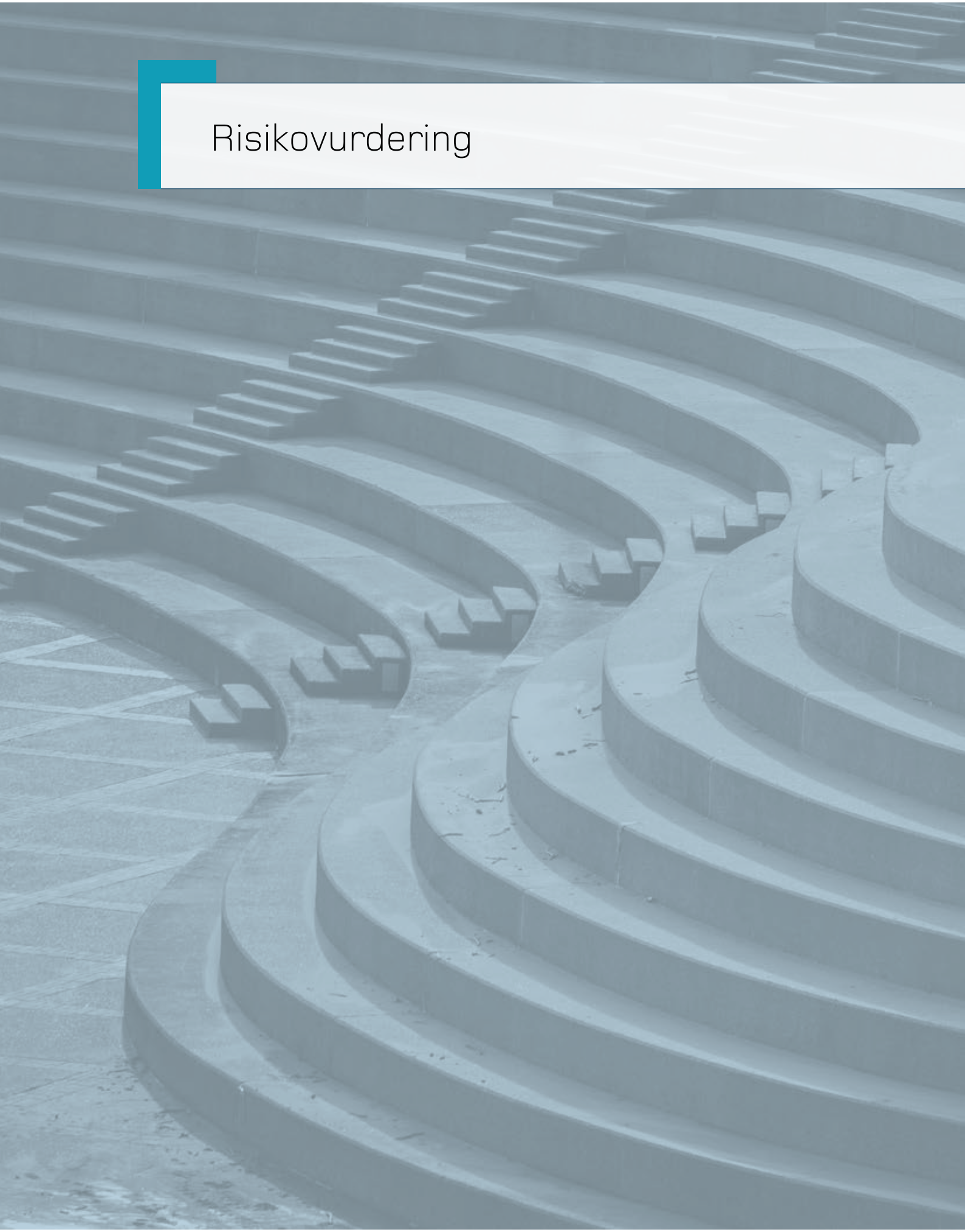
Risikoaccept
- En strategi til at håndtere risiko, hvor risikoen accepteres, da den ikke opvejer omkostningerne forbundet med at nedsætte den. I praksis medfører risikoaccept fravalg af foranstaltninger.

Restrisiko
- Den risiko, der er tilbage, efter der er etableret foranstaltninger. Der vil altid være en restrisiko, som skal accepteres.

Sandsynlighed
- Sandsynligheden for et terrorangreb.

Sårbarhed
- En reduceret/manglende evne til at afskrække en gerningsmand eller begrænse konsekvenserne af et terrorangreb.
- Både sandsynligheden for og konsekvenserne af et angreb påvirkes af sårbare forhold på en lokalitet, der kan udnyttes af en gerningsmand.

Risikovurdering



En risikovurdering er et værktøj til systematisk at gennemgå relevante forhold, der kan indgå i et beslutningsgrundlag for til- eller fravalg af sikkerhedsforanstaltninger på en lokalitet. Vurderingen kan udarbejdes i samarbejde med rådgivere. I dette afsnit introduceres en metode til risikovurdering, som I kan vælge at tage udgangspunkt i. Figur 1 viser de fem trin, der udgør metoden.

Den stiplede linje i figuren indikerer, at I bør genbesøge risikovurderingen, hvis der er relevante ændringer i trusselsbilledet eller i lokale forhold på lokaliteten. I kan læse om det aktuelle trusselsbillede i PET's 'Vurdering af terrortruslen mod Danmark', der løbende opdateres. På denne måde kan I arbejde med dynamisk risikohåndtering.

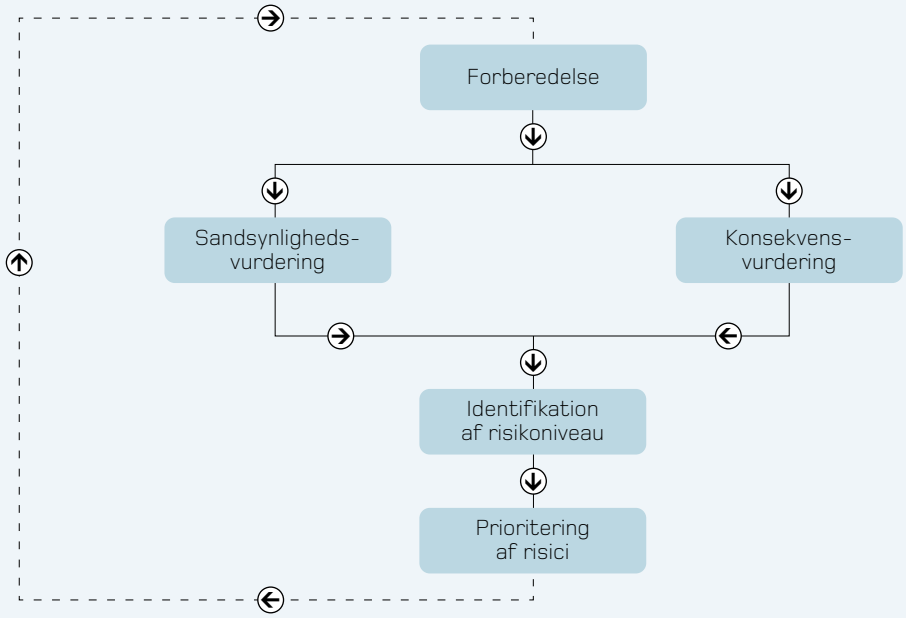
Forberedelse

Inden I begynder på risikovurderingen, er der nogle forhold, som I bør overveje.

Vurderingen kan med fordel udarbejdes i samarbejde med relevante kollegaer, da fælles drøftelser vil styrke gennemgangen af hvert vurderingstrin. Start derfor med at indkalde disse kollegaer til at deltage i processen.

I fællesskab kan I afgrænse det geografiske område, som skal indgå i vurderingen. Her kan I tage stilling til gråzoneområdet, der ligger i forlængelse af lokaliteten. Det kan for eksempel være de tilstødende veje eller fortovet foran lokaliteten. Husk at beslutningskapaciteten for eventuelle sikkerhedsforanstaltninger tilfalder matrikelejeren eller kommunen, der forvalter gråzoneområdet.

Figur 1. Metode til risikovurdering



Herefter kan I begynde risikovurderingen. I processen kan I bruge metoder som brainstorm og rangering. I kan for eksempel lave en brainstorm over sårbare forhold på lokaliteten eller rangordne konsekvenserne ved et angreb for at finde frem til én samlet vurdering af konsekvensniveauet.

I processen kan I støtte jer op ad bilag 1, der er en skabelon til at udføre en risikovurdering.

Sandsynlighedsvurdering

Det andet trin er at vurdere sandsynligheden for et køretøjsangreb. I kan bruge PET's 'Vurdering af terrortruslen mod Danmark' som afsæt for en vurdering.

Ved køretøjsangreb, der er meget svære at forudsige, er der tale om en vurdering af sandsynlighedsindikatorer. I kan medtænke følgende indikatorer:

- **Antal mennesker:** Sandsynligheden kan øges i takt med antallet og koncentrationen af mennesker på lokaliteten.
- **Spidsbelastning:** Sandsynligheden kan øges i takt med hvor ofte og længe, der er en spidsbelastning af mennesker på lokaliteten.
- **Geografi:** Sandsynligheden kan øges i større byområder med tilstedeværelse af militante islamistiske og ekstremistiske miljøer.
- **Symbolsk værdi:** Sandsynligheden kan øges ved lokaliteter, der har national, religiøs, kulturel eller politisk betydning.
- **Synlig sårbarhed:** Sandsynligheden kan øges ved lokaliteter, der fremstår som sårbare mål for et køretøjsangreb.

En grundregel er, at jo flere af disse indikatorer en lokalitet opfylder, desto højere vurderes sandsynligheden for et køretøjsangreb at være. Men husk at overveje, om der er indikatorer, som vejer tungere end andre på den konkrete lokalitet. Det kan for eksempel være, hvis lokaliteten har betydelig symbolsk værdi.

I kan angive sandsynligheden på en skala fra 1 til 5, hvor 1 er 'meget lav' og 5 er 'meget høj'. Sandsynligheden for køretøjsangreb i Danmark vil som udgangspunkt bevæge sig indenfor sandsynlighedsværdierne 1 til 3. I særlige tilfælde, hvor der er kendskab til en konkret trussel, benyttes værdierne 4 og 5.

Eksempeluddrag fra sandsynlighedsvurderinger

Her er uddrag fra sandsynlighedsvurderinger fra forskellige lokaliteter. Disse lokaliteter vil blive brugt som eksempler gennem vejledningen.

- **Lokalitet A:** En stor plads i en af de største byer. På pladsen ligger en populær turistattraktion med betydelig national værdi og flere udendørs cafeer. Pladsen samler dagligt et meget højt antal turister og lokale. Der er ikke sikkerhedsforanstaltninger på pladsen, og pladsen er let tilgængelig for køretøjer i høj fart. Pladsen fremstår derfor som et sårbart mål. Sandsynligheden kan vurderes til 3.
- **Lokalitet B:** Et udendørs stationsområde i en større by. Området udgør et knudepunkt for offentlig transport, og i myldretid er der et højt antal mennesker samlet på et mindre areal. Langs vejen er der opsat busstop, bænke og læskure, der begrænser kørsel på området. Området fremstår som moderat sårbart. Sandsynligheden kan vurderes fra 1 til 2.
- **Lokalitet C:** En gågade i en middelstor by. Gaden har en spidsbelastning med et moderat antal mennesker om lørdagen. Gaden har ikke sikkerhedsforanstaltninger og fremstår som sårbar overfor køretøjsangreb. Sandsynligheden kan vurderes til 1.

Sandsynlighedsbaseret stillingtagen til terrortruslen

Hvis I er i tvivl om, hvorvidt I skal forholde jer til terrortruslen, giver sandsynlighedsvurderingen en indikation af, hvor udsat lokaliteten er for et køretøjsangreb. I kan på baggrund af en 'meget lav' vurdering vælge, at dette er tilstrækkeligt for fravalg af foranstaltninger.

Sandsynlighedsbaseret stillingtagen kan være nok til fravalg af foranstaltninger på lokalitet C i eksempelboksen.

Konsekvensvurdering

Det tredje trin er at vurdere den værst tænkelige realistiske konsekvens af et køretøjsangreb på lokaliteten. Dette indebærer en vurdering af, hvor sårbar lokaliteten er overfor et køretøjsangreb. Her kan I for eksempel tænke over, om det er muligt at påkøre lokaliteten i høj fart, menneskemængdens størrelse og tæthed samt muligheden for at flygte eller komme i dækning. I kan med fordel medtænke tre konsekvenstyper:

- **Tab af liv og helbred:** Menneskers liv samt fysiske og psykiske helbred.
- **Tab af aktiver:** Materielle, finansielle og omdømmemæssige tab. Både tab i direkte forlængelse af et angreb og som en indirekte konsekvens af et angreb.
- **Politiske implikationer:** Politiske krav eller forventninger.

I kan nu udarbejde en samlet vurdering af konsekvensniveauet. Vær opmærksom på hvordan I rangordner de tre konsekvenstyper, da 'liv og helbred' bør vægtes højere. I kan angive konsekvensen på en skala fra 1 til 5, hvor 1 er 'meget lille' og 5 er 'meget stor'.

Eksempeluddrag fra konsekvensvurderinger

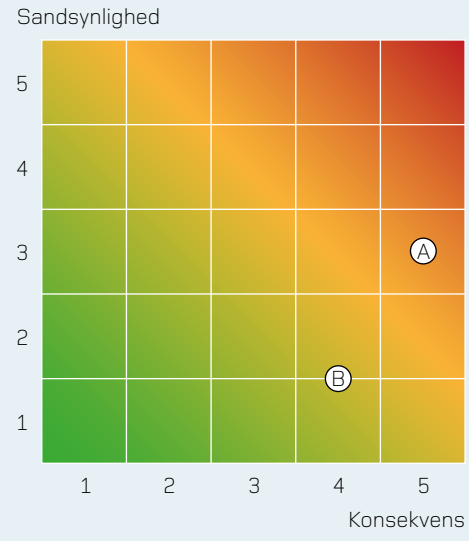
- **Lokalitet A:** Pladsen er kendetegnet ved et meget højt antal mennesker og få muligheder for at flygte eller komme i dækning. Pladsen kan påkøres direkte af et køretøj i høj fart, og der er – med undtagelse af almindeligt byrumsinventar – ikke foranstaltninger, der kan forsinke eller stoppe angrebet. Et køretøjsangreb kan få en *meget stor* konsekvens for *manges* liv og helbred, *moderate* indirekte konsekvenser for turismen og butikshandelen, samt *store* politiske konsekvenser i form af krav til terrorsikring. Den samlede konsekvens kan vurderes til 5.
- **Lokalitet B:** Stationsområdet er kendetegnet ved et højt antal mennesker og flere muligheder for at flygte eller søge dækning bag inventar og omkringliggende beplantning. De opsatte busstop, bænke og læskure kan begrænse gerningsmandens rutevalg og forsinke et angreb. Et køretøjsangreb kan få en *meget stor* konsekvens for *fleres* liv og helbred, *moderate* indirekte konsekvenser for brug af station og billetsalg samt *moderate* politiske konsekvenser. Den samlede konsekvens kan vurderes til 4.

Risikoniveau

Nu hvor sandsynligheds- og konsekvensværdien er fastsat, kan I bruge disse værdier til at vurdere risikoen for et køretøjsangreb på lokaliteten. Risikoniveauet kan altså findes ved at kombinere sandsynlighed og konsekvens.

Start med at placere lokaliteten i risikomatricen, der er vist i figur 2. I risikomatricen illustreres forskellige risikoniveauer med en farveskala fra grøn til rød, hvor det laveste niveau er grønt, og det højeste niveau er rødt. I kan aflæse det relative risikoniveau på baggrund af placeringen i matricen.

Figur 2. Risikomatrice



Eksempel på identifikation af risikoniveauer:

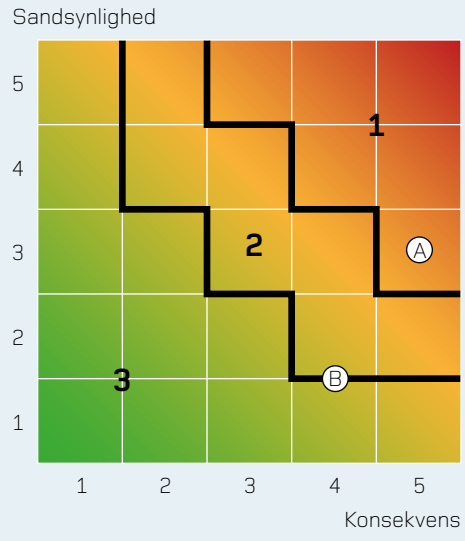
- **Lokalitet A:** På baggrund af en sandsynlighedsværdi på 3 og en konsekvensværdi på 5 er lokaliteten indplaceret i figur 2 med (A).
- **Lokalitet B:** På baggrund af en sandsynlighedsværdi på 1 til 2 og en konsekvensværdi på 4 er lokaliteten indplaceret i figur 2 med (B).

Prioritering af risici

Nu kan I begynde den egentlige prioritering af risikoen for et køretøjsangreb på lokaliteten. Dette udgør et afsæt for en kvalificeret overvejelse om til- eller fravalg af sikkerhedsforanstaltninger.

I praksis kan I inddele risikomatricen i tre prioriteringsområder. Områderne fungerer som et vejledende værktøj til at drøfte, om nogle risici er vigtigere at håndtere end andre. I kan vælge at anvende en prioriteringsmekanisme, der afspejler risikoniveauet som eksemplet vist i figur 3.

Figur 3. Prioriteringsområder i risikomatrice



Prioriteringsområderne skelner mellem:

- **Prioriteringsområde 1:** Risici, der ikke kan accepteres.
- **Prioriteringsområde 2:** Risici, der kræver nærmere overvejelse.
- **Prioriteringsområde 3:** Risici, der kan accepteres.

Prioriteringsområde 1 placeres i det område af risikomatricen, hvor I vurderer, at risikoen er så høj, at der – uanset omkostninger – skal implementeres sikkerhedsforanstaltninger, der kan nedsætte risikoen.

Prioriteringsområde 2 placeres i det område af matricen, hvor I vurderer, at en risiko kræver nærmere overvejelse. I kan medtænke den overordnede prioritering af ressourcer samt omkostningerne forbundet med at nedsætte risikoen. Her kan det være en hjælp at holde risikoen op mod andre sikkerhedsrisici. For eksempel risici knyttet til kriminalitet, skybrud eller færdselsuheld. I praksis kan I gøre dette ved også at overveje placeringen af disse risici i matricen.

Prioriteringsområde 3 placeres i det område af matricen, hvor risikoen er så lav, at den ikke opvejer større omkostninger. Omkostninger kan eksempelvis være af økonomisk art eller omhandle ændringer i lokalitetens udtryk og funktion.

Risikobaseret stillingtagen til terrortruslen

Hvis I med afsæt i risikovurderingen når frem til, at der ikke skal prioriteres sikkerhedsforanstaltninger, stopper jeres stillingtagen til terrortruslen på dette niveau.

Sikkerhedsforanstaltninger kan tilvælges på lokalitet A og fravælges på lokalitet B i eksempelboksen.

Sikkerhedsplan

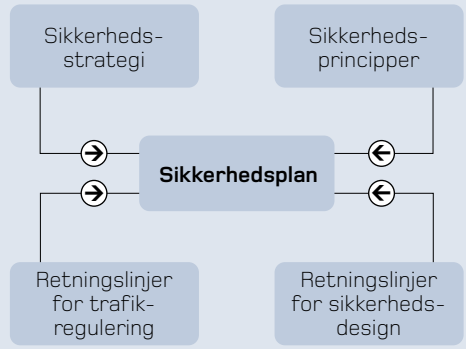
Hvis I har tilvalgt sikkerhedsforanstaltninger, der kan reducere risikoen for et køretøjsangreb, kan I med fordel starte med at lave en sikkerhedsplan. En sikkerhedsplan kan forstås som en sammenhængende plan, der tænker terrorsikkerhed ind i planlægningen og indretningen af udendørs offentlige rum. Sikkerhedsplanen er mere strategisk og overordnet, end den er konkret.

En sikkerhedsplan skaber retningen for én samlet sikkerhedsløsning. Planen er et værktøj til at undgå valg af enkeltstående ad hoc foranstaltninger, da den medtænker alle de foranstaltninger, der tilsammen skal skabe den ønskede effekt.

Endelig giver en sikkerhedsplan et kvalificeret grundlag for at indgå i dialog med relevante rådgivere og myndigheder om valg af foranstaltninger.

I en sikkerhedsplan kan I, som vist i figur 4, arbejde med sikkerhedsstrategi, sikkerhedsprincipper, retningslinjer for trafikregulering og retningslinjer for sikkerhedsdesign. Disse indsatsområder vil blive uddybet i dette afsnit. I kan kombinere de anbefalinger fra afsnittet, som passer til jeres tilgængelige ressourcer samt lokalitetens beliggenhed, udtryk og funktion.

Figur 4. Indhold i sikkerhedsplan



Sikkerhedsstrategi

En sikkerhedsplan kan med fordel tage udgangspunkt i en strategi, der indeholder beskrivelser af:

- **Fokusområde:** Hvilke angrebsmetoder skal sikkerhedsløsningen kunne håndtere?
- **Målsætning:** Hvad er den ønskede effekt af sikkerhedsløsningen?
- **Prioritering:** Hvordan skal målsætningerne prioriteres?

Fokusområde

I kan starte med at præcisere, hvilken type køretøjsangreb I vil kunne håndtere. Her kan I forholde jer til køretøjets type og hastighed. Denne præcisering er nødvendig, da nogle foranstaltninger eksempelvis kan stoppe en personbil med lav fart men ikke en lastbil med høj fart.

Målsætning

Her kan I tage stilling til, hvad I gerne vil opnå med sikkerhedsløsningen. Jeres målsætninger bør – så vidt muligt – tage afsæt i sårbare forhold på lokaliteten, som I har identificeret i risikovurderingen. Målsætningerne kan med fordel bygge på:

- **Afskrækkelse:** At afskrække en gerningsmand fra at påbegynde et køretøjsangreb.
- **Forsinkelse:** At forsinke – eller hvis muligt standse – et køretøjsangreb.
- **Adfærd:** At påvirke bløde trafikanters adfærd på lokaliteten.

Et godt udgangspunkt for valg af målsætninger er, at de skal være proportionale med risikoen for et køretøjsangreb, og at de skal kunne opnås indenfor en realistisk ressourceramme.

Prioritering

På baggrund af overvejelser om, hvor stor en restrisiko I vil acceptere, kan I her forholde jer til hvor mange ressourcer, I vil investere i sikkerhedsforanstaltninger. I kan udarbejde en økonomisk ramme for målsætningerne og en tidsplan for implementering af foranstaltninger. En god tidsplan sikrer muligheden for at integrere sikkerhedshensynet i planlægningen og indretningen af en lokalitet.

Når I prioriterer ressourcer, kan I medtænke sammenhængen mellem målsætningerne og andre aktuelle indsatsområder. I kan for eksempel vælge foranstaltninger med flere ressourcebesparende funktioner. Heriblandt foranstaltninger, der også fungerer som klimasikring eller som byrumsinventar i form af bænke og cykelstativer.

Uddrag fra sikkerhedsstrategi for lokalitet A

- **Fokusområde:** Angreb med lastbil i høj fart på pladsen.
- **Målsætning:** At afskrække en gerningsmand fra at påbegynde et angreb i området og at forsinke et angreb på pladsen.
- **Prioritering:** Økonomiske ressourcer afsættes primært til foranstaltninger, der kan forsinke et køretøjsangreb. Målsætningen om at afskrække gerningsmanden kan integreres i eksisterende planer om trafikregulering og byrumsinventar.

Principper for sikkerhedsløsninger

I en sikkerhedsplan kan I arbejde med principper, der er med til at tegne retningen for én samlet sikkerhedsløsning. Her kan I finde inspiration til disse principper.

Helhedsorienterede løsninger

Dette princip handler om at have en helhedsorienteret tilgang til arbejdet med sikkerhed. Det vil sige ikke at lade sikkerhedshensynet stå alene, når der skal vælges en sikkerhedsløsning.

Her kan I stille spørgsmål til den overordnede vision med lokaliteten: Hvad er det for en type udendørs offentlige rum, I gerne vil have? Og hvordan kan sikkerhedsløsningen bidrage til dette?

I kan stille spørgsmål til, hvordan sikkerhedsløsningen påvirker mennesker, der færdes på lokaliteten: Hvilke signaler sender sikkerhedsløsningen? Hvordan påvirker den deres tryghed? Og hvilken betydning har den på deres bevægelses- og hastighedsflow?

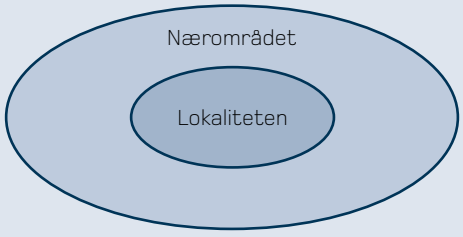
Endelig kan I stille spørgsmål, der omhandler lokalitetens form og funktion: Hvordan integreres sikkerhedsløsningen i indretningen af lokaliteten? Og hvordan kan løsningen skabe merværdi for lokaliteten?

Sikring i lag

Dette princip handler om at forhindre, at en gerningsmand uhindret kan gennemføre et angreb efter gennembrud af et sikringslag. En lagdelt løsningsmodel kan indeholde to eller flere lag. Overordnet kan der arbejdes med sikring langs:

- **Lokaliteten:** Det primære område, som skal beskyttes. For eksempel selve pladsen eller gågaden.
- **Nærområdet:** Det område, der omkranser lokaliteten. Eksempelvis de tilstødende gader.

Figur 5. Sikring i lag

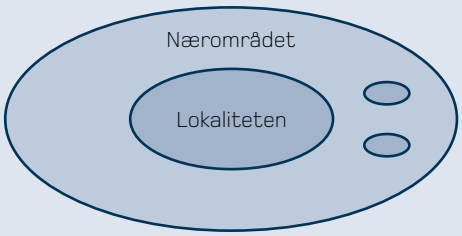


De forskellige sikringslag kan have forskellige målsætninger. En løsning kan for eksempel opbygges,

så sikringen af lokaliteten skal kunne forsinke et angreb, og sikringen af nærområdet skal have en afskrækkende effekt.

I kan også arbejde med punktvis sikring indenfor lagene. Dette forhindrer, at en gerningsmand uhindret kan gennemføre et køretøjsangreb indenfor et sikringslag, hvis først dette er gennembrudt. I kan arbejde med punktvis sikring ved områder, der er særligt sårbare. Det kan for eksempel være foran en plads i nærområdet med en høj koncentration af mennesker. Figur 6 illustrerer dette.

Figur 6. Punktvis sikring i nærområdet



Skalérbar sikring

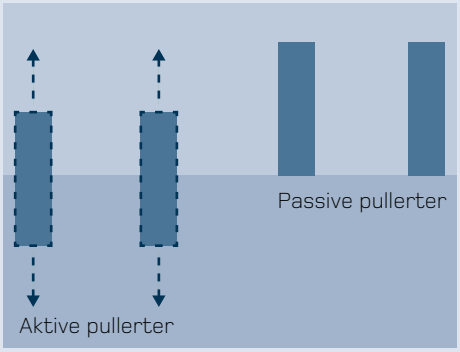
Dette princip handler om fleksibilitet i sikkerhedsløsningen. Det er en fordel at arbejde med løsninger, der kan skaleres op eller ned på baggrund af eventuelle ændringer i den aktuelle risiko for et køretøjsangreb.

Ved at se sikkerhedsløsningen som summen af de tiltag, der skaber den ønskede effekt, er det lettere at indarbejde fleksibilitet. En sikkerhedsløsning kan for eksempel bestå af grundsikring og fleksibel supplerende sikring.

Den fleksible sikring kan bestå af aktive og midlertidige foranstaltninger. Aktive foranstaltninger kan aktiveres efter behov. Det kan for eksempel være pullerter, der kan aktiveres som vist i figur 7. Midlertidige foranstaltninger er flytbare. Det kan eksempelvis være flytbart byrumsinventar som blomsterkasser og bænke.

Den fleksible supplerende sikring kan iværksættes periodisk – eksempelvis ved myldretid, højtider eller efter en hændelse – samt hvis der ses ændringer i trusselsbilledet for udendørs offentlige rum.

Figur 7. Aktive og passive pullerter



Certificeret sikring

Dette princip omhandler valg af produkter i jeres sikkerhedsløsning. I bør – på baggrund af jeres målsætninger – forholde jer til, om I vil benytte produkter, der er certificerede efter internationale standarder. En standard angiver, at produktet er testet til et vist beskyttelsesniveau; altså at produktet kan standse et køretøj af en given størrelse med en given hastighed.

I har også mulighed for selv at teste eller beregne beskyttelsesniveauet for et produkt. Vær forberedt på, at dette kan blive en omfattende proces.

Certificerede produkter kan erstattes af andre produkter med eller uden en dokumenteret effekt. Erfaringer fra køretøjsangreb har for eksempel indikeret, at byrumsinventar som bænke, skraldespande og blomsteropsatser kan have en afskrækkende effekt på gerningsmandens valg af rute.

I kan arbejde med certificerede produkter i hele sikkerhedsløsningen, I kan vælge certificerede produkter på særligt udsatte eller vigtige områder, eller I kan vælge en sikkerhedsløsning, der udelukkende består af ikke-certificerede produkter.

Retningslinjer for trafikregulering

Her i afsnittet kan I finde inspiration til retningslinjer for trafikregulering, der udgør den primære metode til at reducere risikoen for et køretøjsangreb. På baggrund af jeres risikovurdering kan I vælge forskellige niveauer for trafikregulering.

Når I arbejder med trafikregulering kan der opstå konflikter i forhold til lovgivning for og praksis i planlægning og indretning af udendørs offentlige rum. Foranstaltninger til trafikregulering skal altid overholde gældende krav, heriblandt hensynet til evakueringsforhold, beredskabets brand- og redningsindsats samt adgangsforhold. Det er derfor en god ide at medtænke relevante krav tidligt i overvejelserne.

Ingen eller begrænset adgang for køretøjer

I kan vælge at indføre et køretøjsforbud. Sådan et forbud kan for eksempel omhandle en plads foran en bygning med høj symbolsk værdi eller være knyttet til en omlægning af en gade til en gågade.

Afhængigt af lokale forhold – som lokalitetens størrelse, funktion og antallet af køretøjer – kan et alternativ være, at begrænse adgangen for køretøjer. Adgang kan eksempelvis begrænses til køretøjer med specifikke funktioner som varelevering, offentlig transport og renovation eller til køretøjer, der er forhåndsregistrerede i et system.

I kan begrænse adgangen indenfor bestemte tidsintervaller – for eksempel om lørdagen på en strøggade. I kan også arbejde med differentieret adgang indenfor bestemte tidsintervaller – eksempelvis så offentlig transport altid har adgang og varelevering kun har adgang om formiddagen. Overvej desuden hvilke foranstaltninger I vil anvende til registrering og adgangskontrol af køretøjer. Det kan være foranstaltninger som nummerpladeregistrering, bomanlæg, aktive pullerter m.v.

Hvis I vil indføre køretøjsforbud eller begrænset adgang for køretøjer, bør I medtænke foranstaltninger, der kan forsinke – eller standse – et køretøj, der forsøger at omgå reglerne. Det kan være i form af terrænspring, beplantning, byrumsinventar, m.v.

Styrende eller hastighedsnedsættende vejforløb

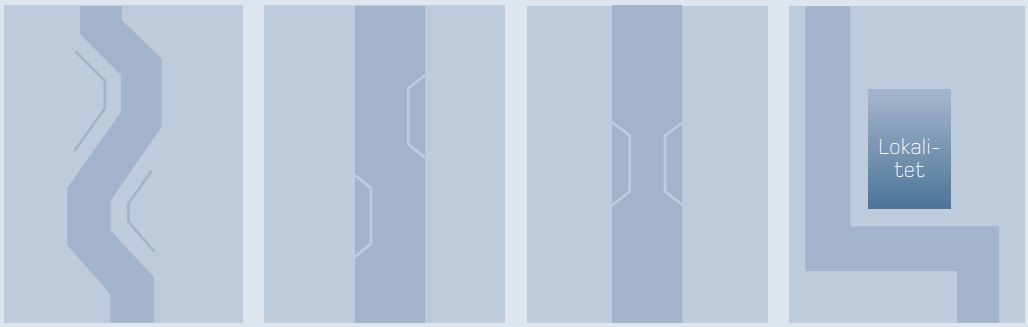
På lokaliteter, hvor der både er adgang for køretøjer og bløde trafikanter, kan I arbejde med foranstaltninger, der horisontalt ændrer vejforløbet. I kan overveje styrende og/eller hastighedsnedsættende vejforløb. Heriblandt:

- Planlægning af vej med sving og kurver.
- Kanaliserende foranstaltninger der skaber sving eller kurver på vej.
- Kanaliserende foranstaltninger der indsnævrer vejens bredde.
- Planlægning af vejforløb uden direkte fremkørsel mod lokaliteten.

Husk at terræn som udgangspunkt er passerbart. I bør derfor medtænke foranstaltninger i det omkringliggende terræn, så køretøjer ikke kan omgå styrende eller hastighedssænkende vejforløb.

Endelig kan I overveje foranstaltninger som

Figur 8. Vej med sving og kurver
Figur 9. Foranstaltninger der skaber sving og kurver
Figur 10. Foranstaltninger der indsnævrer vejens bredde
Figur 11. Vej uden direkte fremkørsel mod lokalitet



vejbump, der vertikalt ændrer vejforløbet. Disse foranstaltninger kan sænke komforten ved kørsel i høj fart og kan have en ikke-dokumenteret afskrækkende effekt.

Beskyttede ruter for bløde trafikanter

På lokaliteter, hvor der både er adgang for køretøjer og bløde trafikanter, kan I arbejde med afgrænsede og beskyttede ruter og opholdsområder for de bløde trafikanter. Her kan I arbejde med nudging – altså at en lokalitets indretning påvirker de bløde trafikanters adfærd.

Det kan være en indretning, der tilskynder bestemte bevægelsesflow. Eksempelvis at der sker en spredning af trafikken til og fra lokaliteten, eller at de bløde trafikanter bevæger sig på 'den rigtige side' af sikkerhedsforanstaltninger. I kan eksempelvis markere en rute med tiltag som belysning, niveauhævning og byrumsinventar, der naturligt leder de bløde trafikanter i en retning. Eller I kan placere boder, bænke, m.v., så de indbyder til bevægelsesflow indenfor sikringslaget.

Det kan også være en indretning, der tilskynder et bestemt hastighedsflow ved eksempelvis at indbyde til gennemgang eller ophold. Her kan I arbejde med tiltag – som bænke eller grønne arealer – der signalerer lokalitetens funktion.

Nudging kan ikke stå alene og bør sammentænkes med sikkerhedsforanstaltninger, der beskytter ruter og opholdsområder for bløde trafikanter.

Retningslinjer for sikkerhedsdesign

Det kan være en udfordring at integrere sikkerhedsforanstaltninger i indretningen af udendørs offentlige rum. Her finder I fem anbefalinger, der opsummerer, hvordan sikkerheds- og designhensyn kan sammentænkes i en sikkerhedsplan.

1. Medtænk risikoen for køretøjsangreb så tidligt som muligt.
Tidlig stillingtagen muliggør, at I får planlagt den gode proces fra start, således at I kan stille de rigtige spørgsmål på de rigtige tidspunkter. Dette øger muligheden for at skabe integrerede, flerfunktionelle og ressourcebesparende sikkerhedsdesign.

2. Vælg sikkerhedsdesign, der er proportionale med risikoen.
Designløsningens omfang bør afspejle risikoen for køretøjsangreb. Forhold jer løbende til den aktuelle risiko for et køretøjsangreb, og overvej valg af en løsning, der er skalérbar, og som kan tilpasses eventuelle ændringer i risikobilledet.

3. Vælg sikkerhedsdesign, der er tilpasset den konkrete lokalitet.
Der er ikke ét sikkerhedsdesign, der passer til alle lokaliteter. Designløsningen bør afspejle den konkrete lokalitets form og funktion. Hvis lokaliteten for eksempel fremstår som en åben og inviterende plads, bør der efterstræbes foranstaltninger, der understøtte dette.

Overvej om foranstaltningerne skal have en synlig eller skjult sikkerhedsfunktion. Eksempelvis om foranstaltninger skal tage form af pullerter eller beplantning og terrænspring.

4. Vælg sikkerhedsdesign, der giver merværdi til lokaliteten.
Sikkerhedsdesign udgør en mulighed for at tilføje stedspecifik merværdi. Merværdi kan opnås gennem design med flere funktioner. Heriblandt design, der både fungerer som terror- og klimasikring, eller køretøjsbarrierer, der også fungerer som byrumsinventar. Merværdi kan også opnås gennem sikkerhedsdesign i form af skulpturer, vandinstallationer eller andre byrumsinstallationer.

5. Medtænk menneskelig adfærd.
Overvej hvordan sikkerhedsdesignet vil påvirke de mennesker, der færdes på lokaliteten. Tænk over hvordan foranstaltningerne vil blive opfattet – heriblandt hvilken virkning foranstaltningerne vil have på tryghed. Overvej også om foranstaltningerne er til gene. Hvilken betydning vil de for eksempel have på menneskers bevægelses- og hastighedsflow?

Eksempel på elementer, der kan indgå i sikkerhedsdesign

Elementer vist nedenfor er eksempler på inventar, landskab samt trapper og støttemure, der med rette struktur og dimensioner kan indgå i sikkerhedsdesign.

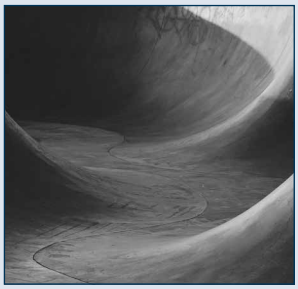
Inventar

Statuer og skulpturer

Inventar til ophold

Skilte og stedmarkører

Landskab



Belægninger til aktivitet og leg

Kuperet landskab til ophold

Regnvandshåndtering

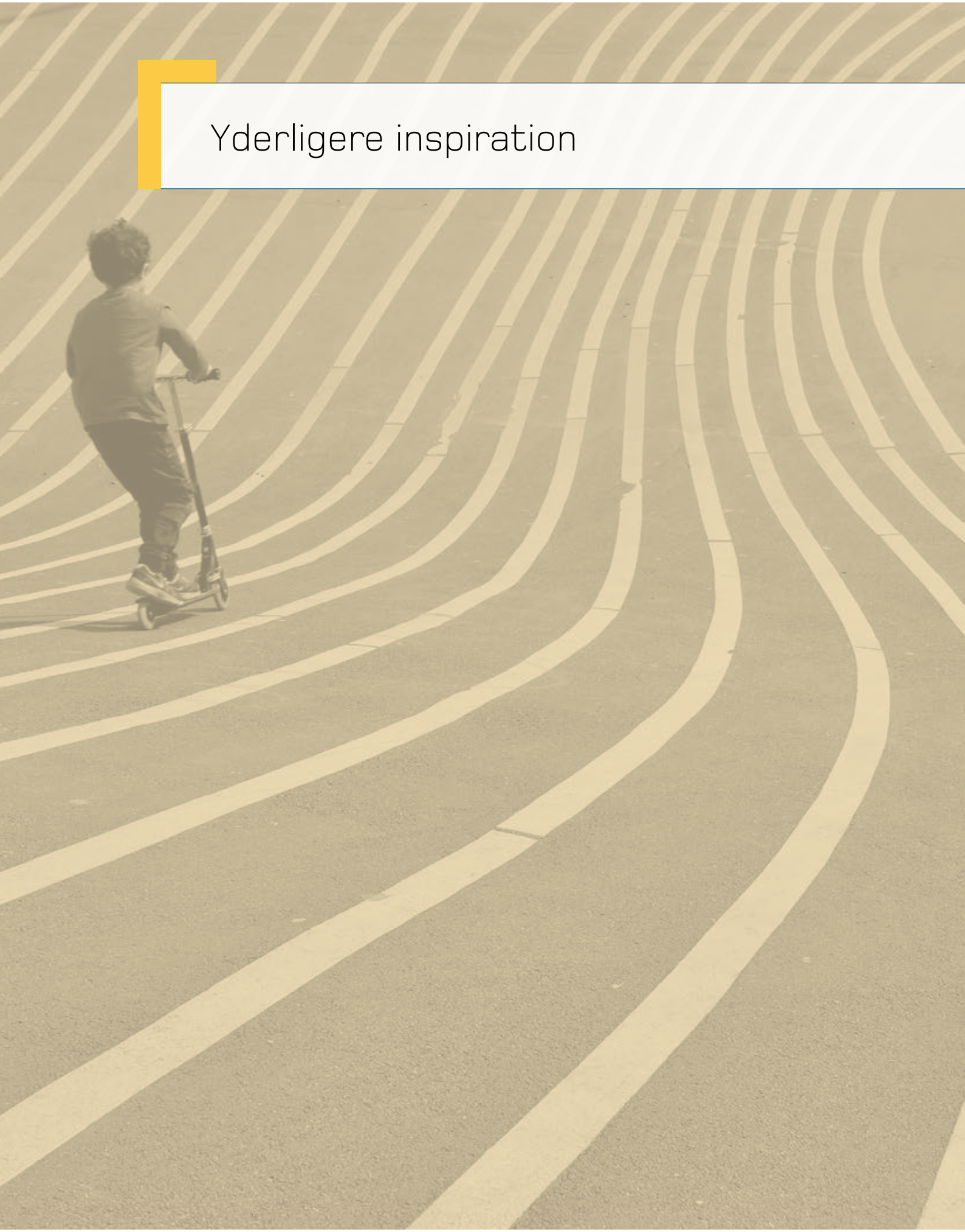
Trapper og støttemure

Siddekanter

Kombineret trappe og ophold

Støttemure

Yderligere inspiration



Har I brug for yderligere inspiration til arbejdet med en sikkerhedsløsning, beskriver dette afsnit relevante myndighedsroller samt kilder til yderligere inspiration.

Myndighedsroller

Udformningen af en proportional og helhedsorienteret sikkerhedsløsning i udendørs offentlige rum understøttes af et godt myndighedssamarbejde. Her kan I finde information om relevante myndigheders rolle og ydelser.

Kommune

Kommunen er byggemyndighed, planmyndighed og vejmyndighed. Kommunen sagsbehandler ansøgninger og kan i henhold til lovgivningen stille en række krav til udformning, anvendelse, indretning, konstruktioner m.v. af udendørs offentlige rum.

Redningsberedskab

Redningsberedskabets opgave er at forebygge, begrænse og afhjælpe skader på personer, ejendom og miljø ved ulykker og katastrofer – herunder terrorangreb – eller overhængende fare herfor.

I det offentlige rum kan der være arealer og adgangsveje, der indgår som tilkørselsveje eller brandredningsarealer til de omkringliggende bygninger, således at det kommunale redningsberedskab har mulighed for uhindret at komme frem og foretage en forsvarlig rednings- og sluknings-indsats.

PET

PET har til opgave at forebygge, efterforske og modvirke forbrydelser mod statens selvstændighed og sikkerhed, herunder terrorisme. PET vurderer terrortruslen mod Danmark, rådgiver om sikring af særligt truede eller kritiske lokaliteter i offentlige rum samt udbyder opmærksomhedstræning for alle relevante aktører.

Politi

Politiet har til opgave at virke for tryghed, sikkerhed og orden i samfundet. Politiet har til opgave at forebygge og afværge strafbare forhold, forstyrrelse af den offentlige fred og orden samt fare for enkeltpersoner og den offentlige sikkerhed. Herunder at yde andre myndigheder bistand efter gældende ret samt at udføre kontrol og tilsynsopgaver. Derudover koordineres den samlede indsats ved større skader af politiet.

Inspirationskilder

Hvis I ønsker yderligere inspiration til sikkerhedsforanstaltninger, kan I her finde information om PET's andre vejledninger om terrorsikkerhed.

Tænk terrorsikkerhed ved større arrangementer

- Denne PET-vejledning henvender sig til aktører, der er ansvarlige for sikkerheden ved større arrangementer. Vejledningen giver et afsæt for dialog om terrorsikkerhed og den overordnede ramme for en sikkerhedsløsning.

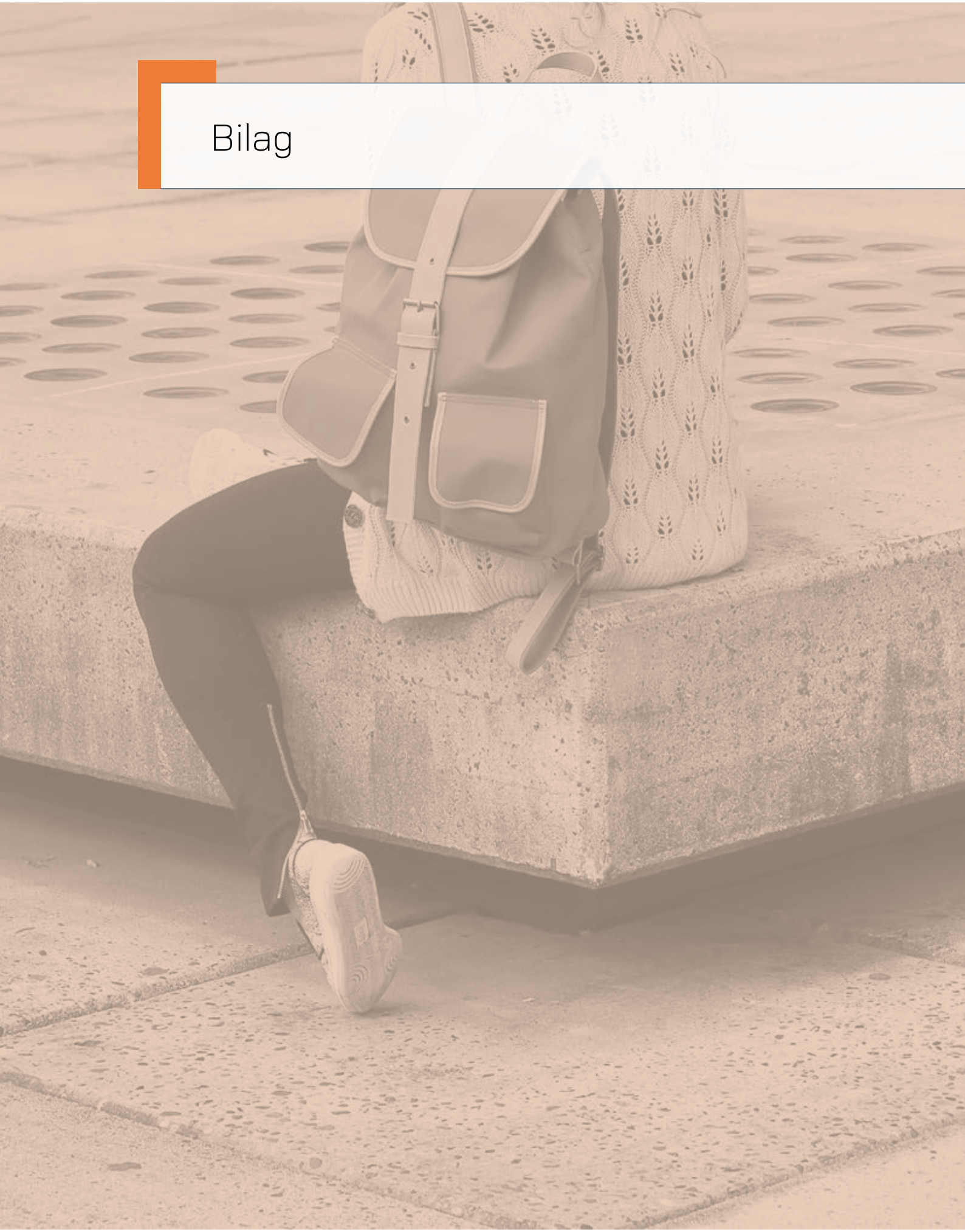
Tænk terrorsikkerhed i bygninger

- Denne PET-vejledning henvender sig til aktører, der er sikkerhedsansvarlige for bygninger, herunder renoveringsprojekter og nybyggeri. Vejledningen giver et afsæt for dialog om terrorsikkerhed og den overordnede ramme for en sikkerhedsløsning.

Terrorsikring i bygge- og anlægsprojekter

- Dette PET-katalog henvender sig til projekterende aktører i bygge- og anlægsprojekter. Kataloget giver inspiration til anvendelse af sikringsforanstaltninger i byggeri. Kataloget henviser til PET's 'Tænk terrorsikkerhed' vejledninger ift. vejledning om risikovurdering og den overordnede rammesætning for en sikringsløsning, der finder sted før projekteringsfasen i bygge- og anlægsprojekter.

Bilag



Skabelon til risikovurdering

Forberedelse
Udvælg og indkald relevante kollegaer til at deltage i risikovurderingen.

Afgræns det geografiske område for risikovurderingen.

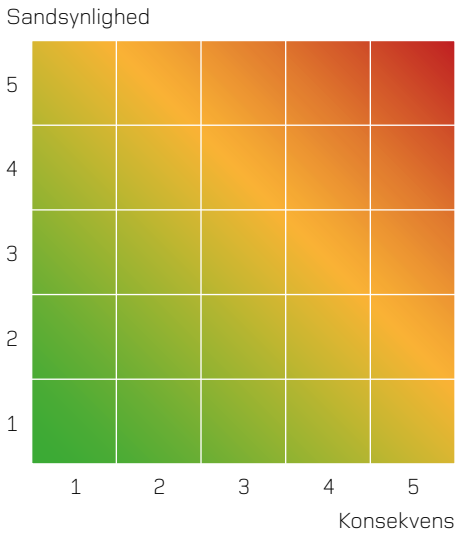
Sandsynlighedsvurdering
Vurdér lokalitetens score indenfor følgende forhold: *'antal mennesker, spidsbelastning, geografi, synlig sårbarhed, symbolsk værdi'*.

Lav en samlet sandsynlighedsvurdering fra 1 (meget lav) til 5 (meget høj). Sandsynligheden vil i de fleste tilfælde være indenfor de tre lave værdier.

Konsekvensvurdering
Vurdér de værst tænkelige realistiske konsekvenser for: *'tab af liv og helbred, tab af aktiver, politiske implikationer'*.

Lav en samlet konsekvensvurdering fra 1 (meget lille) til 5 (meget stor).

Identifikation af risikoniveau
På baggrund af konsekvens- og sandsynlighedsværdien skal I placere lokaliteten i risikomatricen.



Prioritering af risici
I skal inddele risikomatricen i tre prioriteringsområder: *'risici der ikke kan accepteres, risici der kræver nærmere overvejelse, risici der kan accepteres'*.

Med afsæt i lokalitetens placering indenfor prioriteringsområderne kan I drøfte, om risikoen for et køretøjsangreb skal medføre sikkerhedsforanstaltninger.

CAFE PARIS