



Umeå universitet

Statsvetenskapliga institutionen

# Säkerhetsbrister i tågbranschen

## - Security & Safety, ett oprioriterat område?

Uppsats för C-seminariet i  
Freds- och konfliktstudier  
vid Umeå universitet  
VT 2008  
Rebecca Forsberg

# Innehåll

<b>1. INLEDNING .....</b>	<b>3</b>
1.1 PROBLEMFÖRMULERING .....	3
1.2 SYFTE OCH FRÅGESTÄLLNINGAR .....	4
1.3 AVGRÄNSNING .....	4
1.4 CENTRALA BEGREPP .....	5
<b>2. METOD .....</b>	<b>6</b>
2.1 METODOLOGISKT ANGREPPSSÄTT .....	6
2.2 VAL AV FALL .....	6
2.3 MATERIAL OCH KÄLLKRITIK.....	7
2.4 VALIDITET OCH RELIABILITET .....	8
<b>3. TEORI.....</b>	<b>9</b>
3.1 ORGANISATION OCH OMVÄRLD .....	9
3.2 FILTRERING .....	12
<b>4. EMPIRI.....</b>	<b>15</b>
4.1 CENTRALA AKTÖRER I TÅGBRANSCHEN I SVERIGE OCH DESS OMVÄRLD .....	15
4.2 REGELVERK OCH MANDAT GÄLLANDE SECURITY- OCH SAFETYFRÅGOR I SVERIGE .....	16
4.3 TRENDER GÄLLANDE TERRORISTATTENTAT .....	18
4.4 SÅRBARHETER OCH KONSEKVENSER INOM DET RÅLSBUNDNA TRANSPORTSYSTEMET VID TERRORISTATTENTAT .....	19
<b>5. ANALYS.....</b>	<b>22</b>
5.1 OMVÄRLDSANALYS - TÅGBRANSCHEN .....	22
5.2 FILTRERING HOS TÅGBRANSCHENS AKTÖRER OCH DESS OMVÄRLD .....	24
5.2.1 <i>Filtrering av hot, sårbarheter och konsekvenser.....</i>	24
<b>6. SLUTSATSER.....</b>	<b>28</b>
<b>7. REFERENSER.....</b>	<b>30</b>

# 1. Inledning

---

## 1.1 Problemformulering

Efter kalla krigets slut har risken för terroristaktioner ökat (Kumm 1998: 5), attentaten i USA den 11 september 2001 visar dessutom att hotbilden har blivit alltmer komplex de senaste åren. Terrorismen är numera ett gränsöverskridande fenomen och efter den 11 september har terrorismen i Europa förändrats. Terroristattentaten i Madrid 2004 och London 2005 visar på ett växande hot, det gör även ett antal avstyrda och misslyckade attentatsförsök (Säkerhetspolisen 2008: a) och enligt Europol är terrorhotet mot EU större än någonsin (SvD 2007). Civilbefolkningen och civilinfrastruktur har blivit avgörande resurser i kriget (Münkler 2004: 167) och International Union of Railways (UIC) belyser problematiken att det är specifikt det rälsbundna kommunikationsmedlen som idag har blivit ett mål att föredra på grund av dess sårbarhet (UIC 2005). Senast inträffade attentat i Madrid 2004, London 2005, Mumbai 2006 samt Moskva 2007 illustrerar denna utveckling. Vidare visar det sig att konsekvenserna av dessa attentat är katastrofala.

Det förefaller märkligt att ett så omfattande och viktigt transportssystem som tågsektorn är till synes oskyddat mot terrorism då risken för terrorattentat ökat avsevärt det sista årtiondet och konsekvenserna av ett attentat kan bli katastrofala. Idag existerar i stort sett idag inga säkerhetskontroller inför resande med tåg och det utförs inga kontroller av transporterat bagage globalt. Vid jämförelse med flygsektorn blottas den närmast totala avsaknaden av security inom tågsektorn. Ska man flyga tvingas man igenom rigorösa säkerhetskontroller samt tömma sin vattenflaska för att tillåtas ombord på planet. Samtidigt är det lekande lätt för den med ont uppsåt att i lugn och ro fylla en resväska med 40 kg trotyl, obemärkt gå på ett tåg mot centrala Stockholm, placera väskan på önskvärt ställe samt kliva av innan detonation. Tågsektorn, en vital del i den svenska infrastrukturen, är av allt att döma en riddare utan rustning.

Hur kommer detta sig, när man t.ex. inom andra besläktade verksamheter, såsom flygbranschen varit snabb med att revidera frågor som rör security allt eftersom att hotbilden har förändrats.

## 1.2 Syfte och frågeställningar

Syftet med uppsatsen att undersöka om det existerar säkerhetsbrister inom det rälsbundna transportsystemet och i så fall förklara varför.

För att kunna uppfylla detta syfte besvaras följande frågeställningar:

- *Vilka centrala aktörer består den svenska tågbranschen av och hur ser dess omvärld ut?*
- *Vem bär ansvaret/ har mandat för frågor som rör security samt safety inom tågbranschen?*
- *Åt vilket håll pekar trender beträffande terroristattentat, finns ett terrorhot mot Sveriges rälsbundna transportsystem?*
- *Är det rälsbundna transportsystemet sårbart för terroristattentat samt leder det till allvarliga konsekvenser?*

## 1.3 Avgränsning

Detta arbete kommer endast att behandla den svenska tågbranschen och om det existerar säkerhetsbrister inom denna bransch. Av tids- och utrymmesskäl finns inte möjlighet att studera samtliga tågbranscher globalt vilket dock hade varit intressant. Detta hade kunnat ge en inblick i om det finns skillnader gällande säkerheten inom det rälsbundna transportsystemet länder emellan, och i så fall varför?

## 1.4 Centrala begrepp

*Terrorism* – En gärning som allvarligt kan skada en stat eller mellanstatlig organisation om denna syftade till att:

1. injaga allvarlig fruktan hos en befolkning eller befolkningsgrupp,
2. tvinga offentliga organ eller en mellanstatlig organisation att vidta eller avstå från att vidta en åtgärd, eller
3. destabilisera eller förstöra grundläggande politiska, konstitutionella, ekonomiska eller sociala strukturer (Säkerhetspolisen 2007: b).

*Security* – åtgärder som syftar till att förhindra/försvåra för ett terroristattentat mot det rälsbundna transportsystemet t.ex. genom kontroller av passagerare/identitet, baggage samt kameraövervakning etc.

*Safety* – säkerhetsåtgärder som syftar till att minska passagerarnas skador vid en incident såsom: säkerhetsbälten, säker bagageförvaring, skadelindrande interiör etc.

*Säkerhetsbrister* – frånvaro av säkerhetskontroller (individer/baggage) samt frånvaro av säkerhetsbälten och säker bagageförvaring samt avsaknad av formella krav på hur interiör skall utformas.

## 2. Metod

---

### 2.1 Metodologiskt angreppssätt

För att kunna svara på mina forskningsfrågor och uppnå syftet har en fallstudie med kvalitativ metod använts. Anledningen till att jag väljer en kvalitativ fallstudie är att jag i studien söker jag svar genom att fördjupa mig i ett fall (den svenska tågbranschen) samt med anledning av att frågorna hur och varför används i uppsatsen. Detta är då enligt Backman (1998) och Merriam (2004) en passande metod. De slutsatser som sedan dras utifrån denna fallstudie kommer baserat på empirin att vara teorikonsumerande vilket i enlighet med Esaiason (2007) är väl till pass när studien baseras på ett enskilt fall som är i centrum och där man vidare använder en eller flera teorier för att förklara varför det ser ut som det gör. Valet av metod grundar sig främst på formuleringen av det vetenskapliga problemet, syftet med studien och de frågeställningar som ställts (Esaiason & Gilljam m.fl. 2007: 20 ff).

Eftersom att stor del av det empiriska materialet består av tidigare forskning har kvalitativ textanalys används vid dessa tillfällen. Detta tillvägagångssätt innebär att läsa aktivt, ställa frågor till texten för att undersöka om texten kan ge svar på mina funderingar. Den typ av kvalitativ textanalys som används i studien är systematiserande och syftar till att klargöra tankestrukturen i de passager i texten som används (Esaiason & Gilljam m.fl. 2007: 237-238).

### 2.2 Val av fall

Valet av fall grundade sig på att jag har misstankar om att säkerheten inom det rälsbundna transportsystemet brister. Anledningen till dessa misstankar är bl.a. att säkerhetskontrollerna lyser med sin frånvaro trots attentat mot tågsektorn samt en avsaknad av säkerhetsbälten och säker bagageförvaring. Eftersom att jag har en begränsad tid på mig förefaller det naturligt att då begränsa mig till att studera säkerheten i Sveriges tågbransch. En annan anledning till valet av fall är att detta område verkar vara relativt outforskat vilket gör detta ytterst intressant samt att ny kunskap eventuellt kan frambringas.

## 2.3 Material och källkritik

Det empiriska materialet som använts i denna studie utgörs av ett antal olika källor, bl.a. publicerade vetenskapliga artiklar, myndighetsrapporter, böcker, samt organisationer och statliga myndigheters hemsidor/elektroniska källor. Vidare har information även inhämtats genom personliga kontakter, seminarier och konferenser.

Sökord som har använts vid artikelsök i databasen PubMed är: *Accidents, Disasters, Railroads, Wound and Injuries, Terrorism, Rail-vehicle*, samt *Interior design and furnishings*.

Det är nödvändigt att man har ett källkritiskt perspektiv på det empiriska materialet för att uppsatsen som slutprodukt skall vara trovärdig. Källkritik handlar om att värdera och bedöma reliabiliteten och sanningshalten i det material som insamlats (Esaïsson & Gilljam m.fl. 2007: 303). Vid bedömning av använda källor har några begrepp tillämpats så som: *äkthet* som innebär att jag så långt det har varit försökt kontrollera att källmaterialet är äkta. *Oberoende* har granskats vilket betyder att det som tas upp i uppsatsen blir mer trovärdigt. Detta innebär att information som presenteras har hämtats från fler än en källa. Information som jag funnit där misstankar finns att författarens kan ha påverkat informationen pga. position eller anställning har exkluderats i studien. Vad gäller information från aktörer i branschen (samtal, dokument hemsidor etc.) så finns det anledning att befara att dessa personer inte vill blotta eventuella svagheter inom deras organisation/företag. *Samtidighet* innebär att berättelser är mer riktiga om de kan återspeglas så tidigt som möjligt efter en händelse vilket har inneburit att jag i den mån jag har kunnat använda mig av den senaste informationen. Slutligen har *tendens* applicerats på materialet vilket betyder att jag har använt mig av flera källor för att undvika/kontrollera en icke trovärdig information (Esaïsson & Gilljam m.fl 2007: 317-321).

Mycket av empirin är hämtade ur forskningsstudier och förstahandskällor vilket innebär att jag bedömer trovärdigheten som relativt hög. Tillförlitligheten uppskattas även den som hög eftersom att en triangulering har genomförts som påvisar att samma resultat återkommer efter samtal med flera olika centrala aktörer och i ett flertal forskningsrapporter. Dock är det viktigt att ha i åtanke vem som har skrivit materialet och till vem den är avsedd för, varför texten är skriven samt vem som tolkar den, detta skapar en korrektare analysering av texter. Detta

gäller naturligtvis även vid samtal med andra (Bergström & Boréus 2005: 326). Genom att söka upp primärkällan i forskningsrapporterna har jag minimerat risken för tratering (Esaïsson & Gilljam m.fl 2007: 319).

## 2.4 Validitet och reliabilitet

Kopplingen mellan det teoretiska och empiriska planet är viktigt, man brukar kalla den här kopplingen för *validitet*, att man verkligen mäter det man avser mäta. Jag anser att de valda teorierna kompletterar varandra och att de tillsammans har möjlighet att ge mig förståelse och kan förklara om det existerar säkerhetsbrister inom det rälsbundna transportsystemet i Sverige. Eftersom att jag även har klargjort begreppet säkerhetsbrister under rubriken ”centrala begrepp” kommer jag även att kunna mäta om det finns säkerhetsbrister eller ej inom det rälsbundna transportsystemet.

En annan viktig faktor är att uppnå en så hög tillförlitlighet som möjligt. Med ett annat namn kallas tillförlitlighetens många aspekter för *reliabilitet* (Svenning 1997: 60-61). För att uppnå en god tillförlitlighet i denna studie har många olika källor används och kontrollerats och därmed har tågbranschen ringats in från flera olika håll. Detta medför att jag upplever reliabiliteten som god.



## 3. Teori

---

För att kunna besvara syftet och frågeställningarna i denna uppsats används teorier ur *Hur moderna organisationer fungerar* (2002) för att kartlägga tågbranschens aktörer och hur dessa aktörer påverkas av omvärlden. Senare analyseras hur tågbranschens aktörer påverkas av dess omvärld beträffande frågor som rör framförallt security men även safety. Vi denna analys används teorierna som presenteras i böckerna *Förvarning och samhällshot* (2005) samt *Kampen om hotbilden- rutin och drama i svensk säkerhetspolitik* (2005).

### 3.1 Organisation och omvärld

Varje organisation verkar i en omvärld präglad av andra aktörer som man i varierande grad är beroende av att samverka med för att överleva. Vidare påverkar omvärlden hur organisationen kommer att se ut och vad som händer internt i den. För att lättare kunna förstå tågbranschen har jag valt att använda mig av det teoretiska perspektivet ”organisation och omvärld” som belyser samspelet mellan organisationer och deras omvärld. Denna teoretiska utgångspunkt kommer användas för att sortera och organisera aktörer och förhållandena inom och utanför tågbranschen (Jacobsen 2002: 237-287).

Anledningen till att man studerar omvärlden kan sammanfattas i två nyckelord: *beroende och osäkerhet*. Organisationer behöver resurser från omvärlden i form av t.ex. kunder, och man är ofta beroende av uppslutning eller legitimitet från omvärlden för att överleva. Beroende skapar osäkerhet i organisationer. Osäkerhet kan betraktas som bristande förmåga eller möjlighet att förutsäga vad som ska hända i framtiden. Alla organisationer verkar i miljöer med skiftande grad av osäkerhet. En komplex omvärld som innefattar många och olikartade aktörer och händelser framstår som osäkrare snarare än en enkel. Graden av osäkerhet har betydelse för hur mycket information organisationen måste inhämta och bearbeta. Den osäkerhet och press som omvärlden representerar får ofta konsekvenser för organisationens mål och formella strukturer. För att förstå mål i organisationer och varför den formella

strukturen ser ut som den gör, måste vi förstå hur förhållanden i omvärlden kan påverka organisationer (Jacobsen 2002: 237-287).

Omvärld är alla förhållanden utanför en organisation som kan ha effekt på organisationen. När man analyserar organisationers omvärld kan man indela den i olika nivåer, så som i illustrationen i figur 1.



*Figur 1. Jacobsens (2002) indelning av omvärlden i olika nivåer*

De delar av organisationen som består av organisationens närliggande handlingsmiljö och som organisationen själv har valt som ”nisch” eller ”område” för sin verksamhet kallas organisationens *domän*. Alla domäner är en integrerad del av *nationella förhållanden*.

Organisationer med verksamhet som spänner över flera länder har följaktligen en domän som berörs av flera nationella förhållanden. Dessutom påverkas både nationella förhållanden och domäner i skiftande grad av *internationella förhållanden*. Jacobsens grafiska figur vill illustrera det generella påpekandet att en organisation vanligen påverkas starkast av förhållandet inom sin egen domän, något mindre av nationella och ännu mindre av internationella förhållanden. Nedan klargörs vad som kännetecknar dessa tre nivåer i omvärlden (Jacobsen 2002: 237-287).

*Organisationens domän* syftar på de delar av omvärlden som har direkt betydelse för organisationens verksamhet och utgör dess speciella handlingsmiljö. Organisationens domän präglas först och främst av andra aktörer som den måste förhålla sig till och kan samverka med. De viktigaste aktörerna i organisationens domän är bland annat:

1. *Kunder, klienter och brukare.* Det är aktörer som har direkt betydelse för organisationen eftersom det är de som mottar, köper eller använder dess varor eller tjänster.
2. *Konkurrenter och besläktade verksamheter.* Vad de gör och vilka strategier de följer bestämmer vilka konkurrensparametrar som präglar domänen och lägger ramar för vad organisationen måste göra för att vara konkurrenskraftig.
3. *Reglerande organisationer.* Offentliga organ som bestämmer vad en organisation har lov att göra och som kontrollerar att påbuden följs.

Det är för varje organisation av central betydelse för den långsiktiga överlevnaden att man behärskar relationerna till externa aktörer i sin domän (Jacobsen 2002: 237-287).

*Nationella förhållanden* syftar på generella sociala förhållanden som varje organisation har att förhålla sig till. Mest centralt är följande:

1. *Generella politiska förhållanden.* Detta syftar på hur myndigheternas politik på olika områden i samhället (ekonomisk politik, miljöpolitik, näringspolitik etc.) sätter allmänna ramvillkor för organisationers verksamhet. Det allmänna utformar generella regler och befrämjar värderingar och normer för hur företag ska etableras och drivas.
2. *Ekonomiska förhållanden.* Den ekonomiska utvecklingen i samhället påverkar alla organisationer och det finns ett tryck att begränsa utgifterna.
3. *Kulturella förhållanden.* Den allmänna samhällskulturen, dvs. de grundläggande värderingar och normer som dominerar i omvärlden, genomsyrar organisationer, präglar de anställdas tänkande och de inställningar som ses som passande. Detta kan ofta sätta gränser för vad en organisation kan göra och inte göra.

*Internationella förhållanden* betyder att internationaliseringen leder till att nationella myndigheter får mindre inflytande och kontroll över utvecklingen. I en globaliserad värld är nationella gränser mindre viktiga. Internationaliseringen präglar även kulturen och utvidgar individernas reseverksamhet. Internationalisering och globalisering leder generellt till ökad osäkerhet för de flesta organisationer. För många representerar internationaliseringen ständiga förändringar i de yttre handlingsvillkoren som sätter organisationerna under kontinuerligt tryck att förnya och omställa sig.

En av de centrala aspekterna är:

1. *Globala förändringar/ trender* (Jacobsen 2002: 237-287).

## 3.2 Filtrering

Efter sortering och organisering av aktörer och förhållanden i tågbranschen kommer jag att analysera hur dessa aktörer och dess omvärld hanterar frågor som rör safety och security utifrån teorierna som behandlar bl.a. innebörden av filtrering. Enligt Agrell (2005) och Eriksson (2004) lever vi i en föränderlig värld med nya hot och risker.

I kampen om hotbilden – rutin och drama i svensk säkerhetspolitik sammanfattar Eriksson (2004) varför och hur vissa hotbilder, men inte andra, uppmärksammas i svensk säkerhetspolitik. Han menar att de hotbilder som uppmärksammas i politik och samhällsdebatt alltid är filtrerade tolkningar av verkligheten. Det sker en sorts ”filtrering” av hotbilder på grund av att det händer någonting på vägen mellan upptäckt och tolkning av ett problem - en hotbild – och den eventuella politiska behandlingen av detta problem. Den politiska betydelsen av hur problem tolkas och gestaltas kan inte underskattas eftersom att det är tolkningar och värderingar av den yttre verkligheten som styr vårt handlande, snarare än den yttre verkligheten i sig. Ett och samma problem kan därmed tolkas och värderas på olika sätt. Om emellertid beslutsfattare, aktörer, experter, medier och allmänheten uppfattar problemets allvar på samma sätt är det betydligt enklare att dagordningen förändras.

Psykologiska mekanismer få människor, inte minst i beslutsfattande positioner, att inte vilja se ”uppenbara” problem, eller tvärtom få dem att kraftigt överdriva problemen. En del problem är svårhanterliga och risken att bl.a. misslyckas är så stor är att beslutsfattare drar sig för att överhuvud befatta sig med problemet. En annan faktor på om hotbilderna får genomslag på den politiska dagordningen beror i stor utsträckning på i vilken grad de är institutionaliserade. Forskning visar att institutionaliserade hotbilder inte behöver dramatiseras för att få uppmärksamhet pga. den har en mer eller mindre permanent position på dagordningen, och därmed en garanterad prioritering och budgetering. Om institutionaliserade hotbilder utsätts för kritik eller försök till omprövning kan ansvariga myndigheter förvara detta. Ofta finns ett ganska stort mått av konservatism och revirtänkande. När expertis, budget och organisationer väl är skapade, är det svårt att utmana de institutionaliserade hotbilderna,

och efterfrågan på alternativa analyser är inte särskilt stor. Trögheten stärks av att det är aktörerna med ansvar för de institutionaliserade hotbilderna som också innehar problemformuleringsprivilegiet. Om det dessutom finns en byråkratisk rivalitet om vilka myndigheter som skall få störst budgettilldelning inom samma politikerområde, finns det en tendens att överdriva de institutionaliserade hotbilderna. Det kan handla om att framhäva att just deras organisation har ett särskilt stort behov av budgetförstärkning, och att just de har en särskilt viktig roll i värnandet om den nationella säkerheten. Slutligen visar det sig att skapandet av den säkerhetspolitiska dagordningen i allt högre grad blir en internationell och i vissa fall övernationell aktivitet. I flera svenska policydokument, propositioner, utredningar etc. finns många direkta referenser till vad som sagts och gjorts i t.ex. USA (Eriksson 2004: 15 ff).

Efter att kalla krigets maktopolitiska ordning bröts upp påbörjades en genomgripande förändring av samhällets hotuppfattningar. På senare år har terrorattacker den 11 september 2001 haft en avgörande betydelse för den globala säkerhetsutvecklingen. Det handlar bland annat om två starkt föränderliga kunskapsfält, förvarningssystemens problematik och innebörden av ett bredare säkerhetsbegrepp. Riskerna och hoten växlar snabbt vilket innebär underrättelseproblem och svårigheter för företag, myndigheter och organisationer som ansvarar för analyser av hotbilder och samhällsplanering att hantera olyckor och kriser.

Inom organisationer eller på områden där det inte finns någon förvarningskultur är emellertid risken för förvarningsmisslyckanden avsevärt större av bl.a. följande skäl:

- Det saknas ett formaliserat ansvar för vem eller vilken instans som har befogenhet och skyldighet att reagera på varningar och vidta åtgärder.
- De åtgärder som vidtas kommer ofta för sent, är inadekvata och bygger på en ofullständig eller felaktig bild av det faktiska förloppet och dess orsaker (Agrell 2005: 7 ff).

Enligt Agrell (2005) finns det problem som framstår som allmängiltiga i förvarningssystemen. Dessa problem kan sammanfattas i följande punkter:

*Signaler och brus:* Frågan att skilja signaler från brus är komplext och förutsättningen att skilja dessa åt beror på inom vilken ram tolkningarna äger rum. Richard Betts (1982) menar

att beslutsfattare är vana vid en miljö med ett visst inslag av varningar och att det därför är lockande att skjuta på ett beslut om åtgärder i väntan på ytterligare bekräftelser. Det kan också handla om att de faktiska signalerna faller helt utanför ramen därför att de indikerar någonting nytt som inte bara ter sig som onormalt utan som helt nytt eller otänkbart (Agrell 2005: 7 ff).

*Tolkningsramar:* Både som individer och i grupp agerar människan utifrån de tolkningsramar som erfarenheterna har gett. Förförståelsen är alltså helt central för människans förhållningssätt till och möjlighet att tolka sin omvärld. Detta innebär också att vi ser det vi förväntar oss att se, vilket ofta är vad vi antingen vill eller helst inte vill se. Ställd inför en komplett ny och ojämförbar situation uppstår förvirring, obeslutsamhet och inadekvata reaktioner. Erfarenheter kan därmed bli en barlast, därför att ett nytt förlopp feltolkas i enlighet med det invanda, förväntade mönstret (Agrell 2005: 7 ff).

*Förvarning:* Förvarning är en produkt av ett logiskt resonemang, en hypotes vars giltighet varken kan bekräftas eller tillbakavisas förrän det är för sent (Grabo 2002: 10 ff).

Förvarningsprocessens institutionella förutsättningar är av stor betydelse och förvarning är någonting som behandlas av både grupper, hierarkier och organisationer. Hur verksamheten är organiserad, finansierad och ledd, liksom av mer diffusa fenomen som arbetsklimat, oskrivna regler och professionell kultur har stor betydelse i tolkningen.

Förvarningsmisslyckanden innehåller så gott som alltid ett mer eller mindre framträdande inslag av organisatoriska hinder som påverkat möjligheterna att skilja signaler från brus, tolka innebörden av varningssignaler och dra de adekvata slutsatserna (Agrell 2005: 7 ff).

*Underreaktion eller överreaktion:* Varning och reaktion är två olika saker och utan reaktion är förvarning oanvändbar (Betts 1982: 15 ff) En underreaktion kan leda till en överraskning vilket kan bero på att förvarningssignalerna förbisetts eller feltolkats och det finns praktiskt taget alltid ett glapp i reaktionsledet, vare sig förvarningssignalerna uppfattats eller inte. Detta glapp är både organisatoriskt och kulturellt. Att överreagera är bl.a. förknippad med direkta och indirekta kostnader och detta kan leda till risken för framtida underreaktion i kompensande syfte (Agrell 2005: 7 ff).

## 4. Empiri

---

Sveriges centrala aktörer i tågbranschen samt dess omvärld kommer initialt att beskrivas vidare undersöks hur regelverken beträffande security- och safetyfrågor är beskaffade i Sverige gällande det rälsbundna transportsystemet. Ytterligare undersöks hur vida trender pekar gällande terroristattentat för att sedan avsluta med att utröna om det rälsbundna transportsystemet är sårbart för terroristattacker och om dessa ger allvarliga konsekvenser.

### 4.1 Centrala aktörer i tågbranschen i Sverige och dess omvärld

*Tillsynsmyndighet:* Järnvägsstyrelsen (JVS) är en central förvaltningsmyndighet som bildades den 1 juli 2004. Järnvägsstyrelsen är den myndighet som har tillsyn över järnvägslagen och över säkerheten. De utövar tillsyn och skall verka för en hög säkerhet över järnvägs-, spårvägs- och tunnelbanesystemet (Järnvägsstyrelsen 2008).

*Järnvägsnätet:* Banverket sköter de flesta statliga järnvägar i Sverige och har i uppdrag att driva trafiksäkerhetsfrågor för järnvägssektorn i Sverige. De ansvarar bl.a. för drift och förvaltning av statens spåranläggningar samt samordnar den lokala, regionala och interregionala järnvägstrafiken (Banverket 2008). Förutom Banverket finns andra ägare så som: Inlandsbanan, Göteborgs stad (spårvagnstrafik), A-train (Arlandabanan) och Öresundsbrokonsortiet (Järnvägsforum 2006).

*Tågoperatörer (persontrafik):* Det är flera olika aktörer inblandade i dagens persontågtrafik men SJ AB (SJ) ansvarar för största delen av persontrafiken i Sverige. SJ AB bildades vid uppdelningen av Statens Järnvägar 1 januari 2001. Andra företag som erbjuder persontrafik är Veolia, Tågkompaniet, DSB och Arlanda Express (Banverket 2008).

*Fordonsägare:* De flesta lok och vagnar ägs inte av de järnvägsföretag som använder dem. Affärsverket Statens järnvägar, även kallat "rest-SJ", tillhandahåller bland annat lok och järnvägsvagnar som hyrs ut till de olika tågoperatörer som utför upphandlad persontrafik, exempelvis SJ, Veolia (f.d. Connex) och Tågkompaniet (Wikidedia 2008).

*Tågtilverkare:* Exempel på några leverantörer i Sverige är Bombardier Transportation och Alstom.

*Kunder:* Medborgare, företag, organisationer, myndigheter etc. som nyttjar tågtransportmedlet.

## 4.2 Regelverk och mandat gällande security- och safetyfrågor i Sverige

Verksamheten inom järnväg, spårväg och tunnelbana styrs av ett antal olika regler. Dessa finns uppdelade i lagar, förordningar och myndighetsföreskrifter. Lagarna beslutas av riksdagen, förordningarna av regeringen och myndighetsföreskrifterna av tillsynsmyndigheten, dvs. Järnvägsstyrelsen. Järnvägsstyrelsens möjlighet att besluta om regler för järnväg, spårväg och tunnelbana styrs av vilka befogenheter som regeringen har valt att delegera till Järnvägsstyrelsen. För järnvägsverksamhet finns det även en hel del bestämmelser som beslutats inom EU och som därefter införts i Sverige. Ett av de mål som regeringen utpekat för JVS är att de skall verka för en hög säkerhet i järnvägs-, spårvägs- och tunnelbanesystemen och de har därmed bl.a. rätt att utfärda tillstånd för järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare. De godkänner även att fordon, infrastruktur och tekniska system får tas i bruk och säkerhetstillsyn sker löpande mot de järnvägsföretag och de infrastrukturförvaltare som har tillstånd (Järnvägsstyrelsen 2008).

När det gäller security- frågor har dock Järnvägsstyrelsen inte tilldelats något mandat för dessa frågor inom det svenska järnvägstransportsystemet (Järnvägsstyrelsen 2007) trots att attentat mot det rälsbundna transportmedlet visat sig vara ett alltmera populärt mål (UIC 2006., Loukaitou-Siders & Brian 2006., Jenkins 2001). Detta betyder att det för tillfället inte finns någon med utpekat ansvar gällande dessa viktiga frågor.

Som ett jämförande exempel har regeringen utsett Luftfartsstyrelsen som ansvarig tillsynsmyndighet för den civila luftfarten i Sverige och en av de viktigaste uppgifterna är att främja en säker civil luftfart. Utöver att luftfartsstyrelsen utformar regler, prövar och utfärdar tillstånd samt utövar tillsyn över den civila luftfarten, med särskild inriktning på safety har de även tilldelats ansvaret för security- frågor. Detta innebär att de har rätt att införa



bestämmelser som syftar till att förhindra kriminella och olagliga handlingar mot flyget (Luftfartsstyrelsen 2008:a). Detta medför att Luftfartsstyrelsen kan anpassa sig efter de globala trenderna gällande attentat och anpassa säkerhetsåtgärderna efter dessa. Till följd av de attentat som skett internationellt har därför Luftfartsstyrelsen stärkt kraven som syftar till att förhindra kriminella och olagliga handlingar mot flyget. Efter flygkapningarna i USA 11 september 2001 infördes stängare bestämmelser inom luftfarten och den 6 november 2006 infördes återigen hårdare regler för säkerhetskontroller vid flygningar inom EU (även Norge, Island och Schweiz). Bland annat begränsades mängden vätska man får ha med i handbagaget och de nya reglerna gäller för alla flygningar från svenska flygplatser, dvs. både inrikes och utrikes (inkl till destinationer utanför EU) (Luftfartsstyrelsen 2008: b). Frågan om begränsning av vätskor i handbagage aktualiserades av händelserna i Storbritannien under augusti 2006, där terrorhandlingar planerades och flytande sprängämnen skulle användas. Sverige och övriga EU-länder gjorde då en riskbedömning och gemensamt kom de fram till att åtgärder måste vidtas för att hantera riskerna med flytande sprängämnen (Luftfartsstyrelsen 2008: c). Dessa skillnader gällande mandat för security inom två besläktade verksamheter kan kraftigt ifrågasättas.

Järnvägsstyrelsen har dock tilldelats mandat gällande frågor som rör safety och det finns krav som bl.a. lyder:

*”Konstruktionen av den rullande materielen och förbindelserna mellan vagnarna skall vara sådan att utrymmena för passagerare och tågpersonal skyddas i händelse av kollision eller urspårning” (Barrot 2008).*

De har dock inte formulerat några detaljerade krav på hur interiör bör utformas i skademildrande syfte, inte heller har de ställt krav bältesanvändning eller hur lösa föremål skall förvaras (Sollander 2008) trots att dessa åtgärder skulle minska konsekvenserna vid ett attentat där tåget kolliderar eller spårar ur.

### 4.3 Trender gällande terroristattentat

Enligt Kumm (1998) och Eriksson (2004) har risken för terroristaktioner ökat de senaste två decennierna. En annan avgörande milstolpe gällande terrorismen är attentaten i USA den 11 september 2001 som medförde att hotbilden blivit alltmer komplex de senaste åren. Detta medförde bl.a. att terrorismen numera är ett gränsöverskridande fenomen som medförde att terrorismen även ändrades i Europa. Ett antal avstyrda och misslyckade attentatsförsök men även verkställda terroristattacker i Madrid 2004 och London 2005 visar på ett växande hot mot EU (Säkerhetspolisen 2008: a). Enligt Europol är terrorhotet mot EU större än någonsin (SvD 2007). Civilbefolkningen och civilinfrastruktur har blivit avgörande resurser i kriget (Münkler 2004: 167) och det omvärldsexempel påvisar att det rälsbundna transportmedlet är öppet, lättillgängligt och sårbart och därför har det visat sig vara ett alltmer frekvent mål för terrorattacker de senaste åren (UIC 2005., Loukaitou-Sideris & Brian 2006: 727-748., Jenkins & Gersten 2001). Inträffade attentat i Madrid 2004, London 2005, Mumbai 2006 samt Moskva 2007 exemplifierar denna utveckling.

Sverige är lyckligtvis ännu inte drabbats av något terroristattentat mot det rälsbundna transportsystemet, men den svenska hotbilden påverkas naturligtvis av globala och lokala politiska skeenden och Sveriges politiska ställningstagande i internationella konflikter och frågor kan snabbt ändra bilden av Sverige utomlands. Även inrikespolitiska frågor kan ha betydelse, till exempel relationer mellan individer av olika kulturell eller religiös bakgrund. Eftersom att terrorismen idag har en transnationell karaktär är även risken stor att Sverige utnyttjas som bas för rekrytering, logistiskt stöd och finansiering. Det finns också risk att Sverige används som bas för att planera attentat utanför landets gränser och det finns individer i Sverige som sympatiserar med och/eller direkt stöder terrorverksamhet i olika delar av världen. Slutligen skriver säkerhetspolisen att: risken för att Sverige skall drabbas av ett attentat inte kan uteslutas och att risken för ett attentat mot vissa utländska intressen så som amerikanska, brittiska eller israeliska är dock förhöjd (Säkerhetspolisen 2008: a).

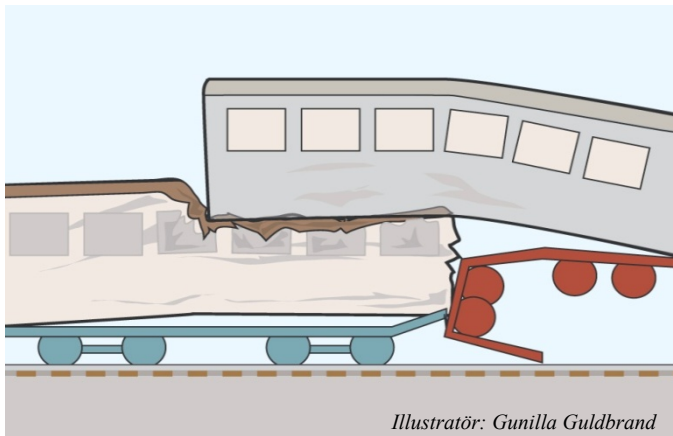
## 4.4 Sårbarheter och konsekvenser inom det rälsbundna transportsystemet vid terroristattentat

Globalt är det endast ett fåtal länder (framförallt de länder som drabbats av ett attentat mot tågsektorn) som har infört vissa security- åtgärder vid resande med tåg. Dock saknas fortfarande identifieringskrav samt säkerhetskontroller av passagerare/ bagage i de flesta länder. Detta medför att det rälsbundna transportsystemet är ett fördelaktigt mål vid terroristattentat. Konsekvenserna vid dessa attentat visar sig dessutom vara förödande (Bolling & Brändström m.fl. 2005: 11 ff., Kulling 1998: 23 ff., Deverell & Fors m.fl 2006: 5 ff).

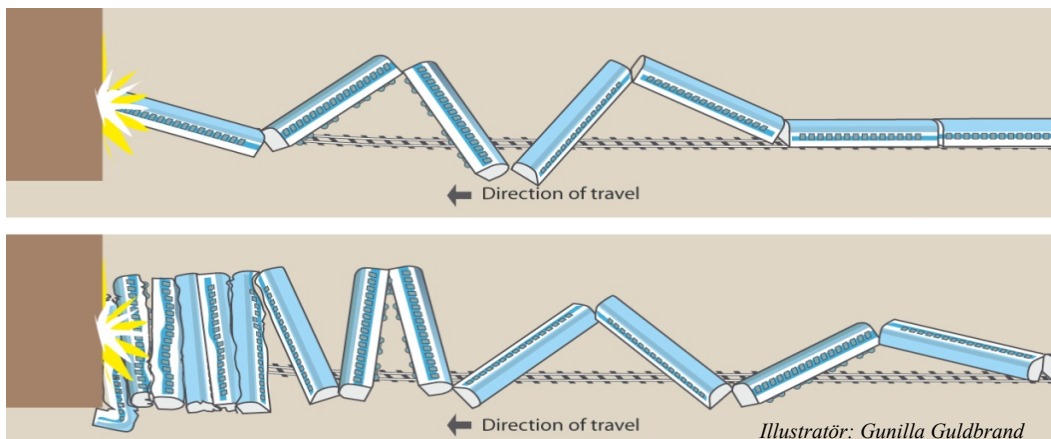
Om en explosion sker i en tågagn som är ett slutet område uppstår mycket allvarliga skador på passagerarna men även tågagnens konstruktion visar sig ha betydelse (Bolling & Brändström m.fl. 2005: 28-30). Vagnarnas konstruktion visar sig även ha stor betydelse, de vagnar som var försedda med två våningar, samt hade dörrarna stängda hade därav flest antal döda vid attentatet i Madrid (Bolling & Brändström m.fl. 2005: 28-30). Genomförda studier påvisar även dessa erfarenheter: att omgivningen i vilken explosionen sker visar sig ha stor betydelse för skadeutfallet (Almogly 2004: 295-303., Bolling & Brändström 2006: 27-32). Data indikerar att explosioner i slutna rum är associerat med högre förekomst av primära tryckvågsskador, med allvarligare skador och fler dödsfall (49 %) än explosioner i icke slutna utrymmen (7,8 %) (Levibovici & Gofrit 1996: 1030-1035., Bolling & Brändström 2006: 27-32). Skadorna vid terroristattentatet i Madrid visade samma typiska mönster som vid andra katastrofer där explosioner ägt rum. Huvud, bröst, buk, traumatiska amputationer och tryckvågsskador på lungorna dominerade hos de kritiskt skadade och var de mest förekommande orsakerna till dödsfall. Muskel- och skelettskador och mjukdelsskador var dominerande hos de överlevande som inte var kritiskt skadade. Trumhinneperforationer och ögonskador var relativt vanligt men gav inte upphov till livshotande problem. Bland de kritiskt skadade hade så många som 67 % tryckvågsskador på trumhinnan och så många som 63 % hade tryckvågsskador på lungorna. {Peral Gutierrez de Ceballos & Turégano-Fuentes 2005: 104-111}.

Det rälsbundna transportsystemet är även väldigt sårbart för terroristattacker där målet är att tågets vagnar skall kollidera eller spåra ur. Även dessa typer av incidenter ger katastrofala konsekvenser på passagerare. Det första som skyddar passagerarna är tågets exteriör och inom detta område har en anmärkningsvärd utveckling skett men dagens ökande hastigheter leder

till att det är svårt att undvika kraschfenomen som ”överkörning” och ”fällknivseffekten” (fig. 2 och 3).



Figur 2. En stabil stålkaross bildar en stark motkraft och den kinetiska energin som bildas vid en krasch lyfter en vagn över den andra.



Figur 3. Vid sammanstötningen spårar vagnarna ur och veckas mot varandra. De svagare sidoväggarna trycks in och krossar passagerarna innanför.

Tågets interiör och lösa föremål är en annan faktor som har visat sig ha stor betydelse vid en krasch. Även om tågets ytterhölje förblir relativt intakt vid en krasch visar studier att tågets interiör och lösa föremål har stor betydelse för uppkomsten och allvarlighetsgraden av passagerarnas skador. Trots att implementering av alternativ skadelindrande interiör skulle öka säkerheten har dessa möjligheter inte utforskats i någon större utsträckning. För det första finns det begränsade möjligheter till att förvara sitt bagage inne i tåget, vilket innebär att bagaget inte sällan placeras i gången eller på de ej förslutna hatthyllorna ovanför sätena. Avsaknaden av säkerhetsbälte medför att passagerare vid en incident slår i hårda ytor som

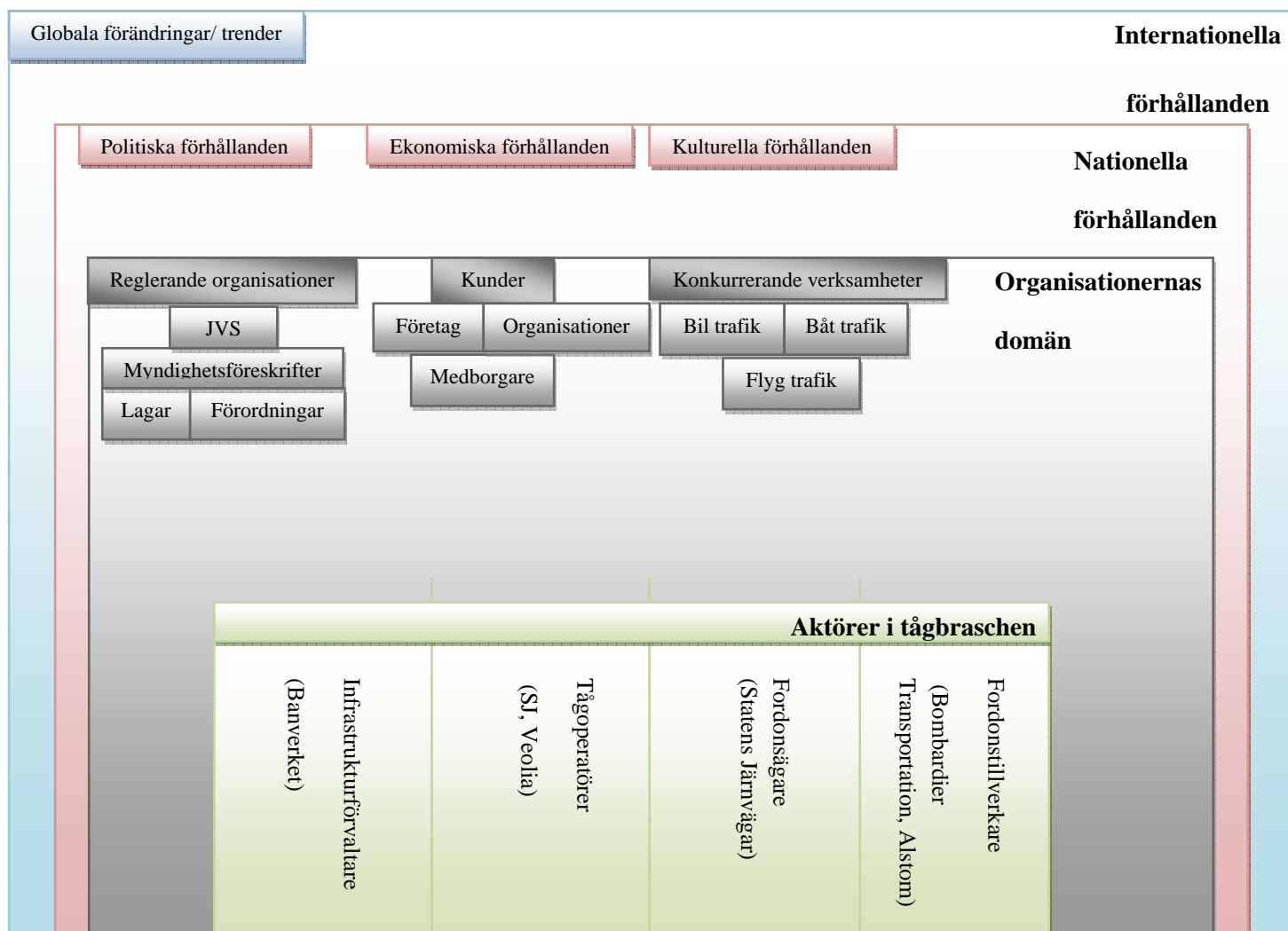
t.ex. bord, väggar samt andra passagerare samtidigt som lösa föremål, så som bagage, stolar, sittydynor etc. kastas omkring inne i vagnarna (Fothergill & Ebbs 1992:125-129., Cooksey, 1992., Ilkjaer & Lind 2001: 285-288., Cugnoni & Fincham 1994: 11-13., Eriksson & Ericsson 1984: 352-354).

Uppfällbara bord med mugghållare ökar avsevärt risken för ansiktsskador och bord mellan sätena är en riskfaktor för uppkomsten av thorax- och bukskador (Ilkjaer & Lind 2001: 285-288). En annan betydelsefull faktor är hur stolarna är placerade. De har visat sig att de som sitter framåtvända har högst andel allvarliga och dödliga skador (Fothergill & Ebbs 1992:125-129., Madsen 1998: 7126-7129., Sayce 2007). Framåtvända löper större risk då de måste färdas längre innan de träffar något. Ju längre de rör sig, desto större blir islagskraften eftersom tågstrukturen ”stannat” medan den drabbade fortsatt med samma fart som innan. Den slutliga kollisionen blir då kraftigare och de drabbade kan få svåra huvud- och nackskador när de exempelvis träffar sätet framför. Om de flyger över sätet kan kollisionen bli ännu värre (Sayce, 2007). Studier indikerar även potentialen att minimera skador vid införande av säkerhetsbälte i tågvagnar (Braden 1975: 1157-1160) och dessa iakttagelser har lett till diskussioner om att införa säkerhetsbälten på tåg men debatten fortsätter och bälten hör inte till obligatorisk utrustning på tåg idag.

# 5. Analys

## 5.1 Omvärldsanalys - tågbranschen

För att beskriva tågbranschens komplexitet och förhållanden aktörer emellan samt hur regelverk och mandat är beskaffade har jag använt mig av teorin om hur omvärlden påverkar organisationer (fig. 4). Endast de aktörer/förhållanden som jag anser är de mest betydelsefulla kommer att analyseras, element som har mindre betydelse för organisationen kommer att exkluderas.



Figur 4. Tågbranschens aktörer och förhållanden utanför dess omvärld som kan ha effekt på organisationen.

*Aktörerna* i tågbranschen består bl.a. av Banverket, SJ, Veolia, Statens Järnvägar, Bombardier Transportation, Alstom mm. Jag har i den grafiska uppställningen i figur 5 valt att beskriva de mest centrala aktörerna.

*Organisationernas domän* har direkt betydelse för verksamheten hos aktörerna i tågbranschen och utgör dess speciella handlingsmiljö. En av de viktigaste aktörerna i *tågbranschens domän* är kunderna och så länge kunderna nyttjar transporten upprätthålls verksamheten. En annan viktig aktör är t.ex. den *konkurrerande verksamheten* flyget, detta innebär att flygverksamheten lägger bl.a. ramar för vad för slags åtgärder aktörerna i tågbranschen måste vidta för att vara konkurrenskraftig. Detta betyder bl.a. miljövänliga resor, stigande hastigheter samt att bibehålla den höga komforten och smidigheten som råder på tåget. Slutligen är den *reglerande verksamheten* JVS en ytterligare viktig aktör. Det är denna myndighet som har tillsyn över järnvägslagen och över säkerheten i tågbranschen. De utövar tillsyn och skall verka för en hög säkerhet i järnvägs-, spår- och tunnelbanesystemet.

*Nationella förhållanden.* Tågbranschen påverkas starkt av de *politiska förhållanden* som råder. Lagarna beslutas av riksdagen och förordningarna av regeringen och det innebär att de har makten att styra, reglera och begränsa/gynna aktörerna i tågbranschen samt dess domän. Här finner man förklaringen (ett politiskt ställningstagande) till att den reglerande verksamheten JVS inte har tilldelats mandat för security inom det svenska järnvägstransportsystemet i Sverige. Detta trots att JVS själv anser att detta ansvar måste klargöras. Järnvägsstyrelsens interna politik har i sin tur naturligtvis också betydelse. Järnvägsstyrelsen som skall verka för en hög säkerhet i järnvägsspår- och tunnelbanesystemet har valt att inte ställa krav på hur lösa föremål skall förvaras eller hur interiör skall utformas i skadeförebyggande syfte. Detta medför att fordonstillverkarna naturligtvis prioriterar komfort före säkerhet. En ytterligare viktig faktor är de *ekonomiska förhållanden* som råder nationellt. Det skulle kosta staten enorma summor att vidta åtgärder gällande security inom det rälsbundna transportsystemet vilket förmodligen är en förklaring till att de inte utser en myndighet som ansvarar för frågor som rör security i Sverige, detta gör att ingen får eller kan agera. Slutligen har *kulturella förhållanden* betydelse. Kundernas värderingar och normer, att det t.ex. är säkert att åka tåg och ett attentat mot tågsektorn i Sverige skulle vara otänkbart,

genomsyrar branschen, präglar de anställdas tänkande och de inställningar som ses som passande. Detta sätter givetvis gränser för vad branschen kan göra och inte göra.

*Internationella förhållanden.* Internationaliseringen och globaliseringen leder till att det rälsbundna transportsystemet i större grad påverkas av det som sker internationellt inom samma bransch. Internationellt har man inte lyft frågan rörande security eller safety i någon större omfattning inom det rälsbundna transportsystemet trots upprepade attentat och detta leder av allt att döma att vi nationellt inte heller tar denna viktiga fråga på allvar.

## 5.2 Filtrering hos tågbranschens aktörer och dess omvärld

Genom att använda mig av teorierna presenterade i boken *"Förvarning och samhällshot"* (2005) samt *"Kampen om hotbilden - rutin och drama i svensk säkerhetspolitik"* (2004) förklaras hur det är möjligt att det finns säkerhetsbrister inom det rälsbundna transportsystemet trots att trender, sårbarheter och konsekvenser belyser ett behov av en revidering gällande frågor som rör framförallt security men även safety.

### 5.2.1 Filtrering av hot, sårbarheter och konsekvenser

Det sker en filtrering hos tågbranschens aktörer och dess omvärld när det gäller det rälsbundna transportsystemets hot, sårbarheter och konsekvenser av. Detta kommer att illustreras nedan:

Anledningen till att det saknas mandat gällande securityfrågor i Sverige beror bl.a. på att man inte politiskt ägnar frågor som rör security inom det rälsbundnatransportsystemet mer uppmärksamhet. Det finns flera förklaringar till detta. Eftersom att det knappast finns något tryck varken "inifrån" eller "utifrån" på att politiker bör ta tag i denna fråga finns en möjlighet att negligera den. Kunderna som är viktiga för branschens överlevnad och som nyttjar transporten sätter ingen press på att åtgärder bör vidtas. Förklaring till detta återfinns i Agrells och Erikksons teorier, attentat mot det rälsbundna transportsystemet i Sverige indikerar



någonting annorlunda som inte bara ter sig onormalt utan som helt nytt eller otänkbart och detta hot filtreras bort. Minskad komfort och förlängda väntetider för kunderna är en annan betydande faktor som medför att kunden genom psykologiska mekanismer selekterar bort den stigande trenden av inträffade terroristattentat mot det rälsbundna transportsystemet samt konsekvenserna av dessa, man vill helt enkelt inte se bristerna för vem vill att sådana rigorösa kontroller som återfinns på Sveriges alla flygplatser införs på tåget. Dock har Järnvägsstyrelsen påpekat för regeringen att de bör utse en ansvarig myndighet för frågor som rör security men trots detta sker ingenting. Detta kan förklaras utifrån Erikssons teori att det är betydligt enklare om fler aktörer i branschen och dess omvärld uppfattar problemen på liknande sätt för att dagordningen skall ändras. Detta skulle öka sannolikheten för att dessa frågor hamnar på dagordningen. Värderingar och normer har med andra ord betydelse. Det är individens och gruppens tolkningsramar som formar den allmänna samhällskulturen, dvs. de grundläggande värderingarna och normerna om att det t.ex. är säkert att åka tåg. Erfarenheterna blir därmed en barlast, därför att det nya förloppet med ökat hot för terroristattentat mot tåget och dess konsekvenser feltolkas i enlighet med det invanda. Det vill säga att det är säkert att åka tåg och att det alltid har varit det.

En annan betydelsefull faktor till att mandat för security saknas är att det inte heller finns något tryck ”utifrån”. Detta kan förklaras utifrån Erikssons teori om att de hotbilder som får genomslag på den svenska dagordningen inte enbart är kopplade till dramatiska kriser utan att krisens internationella genomslag har betydelse för genomslaget på den nationella dagordningen. Ett flertal inträffade internationella attentat mot tåg har inte fått något större internationellt genomslag gällande införande av security-åtgärder. Således har dessa händelser inte heller beaktats på den nationella nivån.

Frånvaron av ett tillräckligt ”inre” (tex. kunder och reglerande verksamhet) tryck som kommer från bl.a. reglerande organisationer och kunder saknas. Det gör även det ”yttre” trycket som utgörs av internationella förhållanden. Detta medför alltså att det är möjligt för personer i beslutsfattande positioner, att inte vilja se (psykologiska mekanismer) bristerna som finns gällande security i tågbranschen. Orsaker till att politiker inte vill befatta sig med problemet kan vara de infrastrukturella förhållandena. Flertalet nedgångar till exempelvis tunnelbanan eller att resenärer vill/kräver att de skall ha möjlighet att stiga på/av på åtskilliga

destinationer leder till att detta problem är svårhanterligt. Risken att misslyckas med att implementera funktionella och praktiskt genomförbara säkerhetsåtgärder är så stor att beslutsfattare drar sig för att överhuvud befatta sig med problemet. De ekonomiska kostnaderna skulle dessutom vara enorma och eftersom att hotbilden mot det rälsbundna transportsystemet inte är institutionaliserad i samhället har det därför heller ingen permanent position på dagordningen, och därmed inte heller någon garanterad prioritering och budgetering. Skulle regeringen utse någon ansvarig myndighet gällande security- frågor i Sverige skulle detta medföra att någon måste agera och detta är som tidigare nämnt en komplex och mycket kostsam historia som skulle tillfalla staten. Genom att bevara ett ej formaliserat ansvar saknas det en instans som har befogenhet och skyldighet att reagera på varningar och hot och vidta åtgärder. Bristen på utpekade ansvar skapar ett hinder som påverkar möjligheterna för t.ex. Järnvägsstyrelsen att tolka innebörden av varningssignaler och dra de adekvata slutsatserna.

Så länge ett terrorattentat mot det rälsbundna systemet i Sverige helt faller utanför ramen för vad som betraktas som sannolikt kommer enligt Agrell inadekvata reaktioner, förvirring och obeslutsamhet leda till att det är lockande att skjuta på ett beslut om åtgärder i väntan på ytterligare bekräftelser på att hotet existerar. Det rälsbundna transportsystemet i Sverige fortsätter att vara en riddare utan rustning. Detta trots att ett hot exempelvis bara behöver existera i förövarens huvud och blir först känt när det inträffar.

Gällande safety åtgärder som skulle minska effekten av ett attentat hänger också ihop med den filtrering som sker aktörerna i tågbranschen och dess omvärld. Hotet och behovet av skadelindrande åtgärder upplevs inte som tillräckligt stort för att införa safety- åtgärder trots att dessa åtgärder skulle minska konsekvenserna av såväl avsiktliga som oavsiktliga incidenter. Detta beror på att aktörerna och omvärlden reagerar utifrån våra tolkningsramar som säger oss att det är tillräckligt säkert att åka tåg, det behövs inga säkerhetsbälten, säker bagageförvaring etc. Detta har till följd att människor inte i någon större grad ifrågasätter vad som gör störst nytta - en flytväst under stolen på ett flyg eller säkerhetsbälten i ett tåg. Införandet av t.ex. säkerhetsbälte samt säker bagageförvaring på tåg skulle säkerligen rädda betydligt fler liv men detta är ingenting som diskuteras. Anledningen till att dessa åtgärder inte implementeras ligger inom tågbranschens domän. Den reglerande organisationen,

Järnvägsstyrelsen, som skall verka för en hög säkerhet över järnvägs-, spårvägs- och tunnelbanesystemet, har inte utformat några formella krav på hur lösa föremål skall förvaras, hur interiör skall konstrueras i skademildrande syfte eller infört krav på användning av säkerhetsbälte. Detta beror på att behovet av dessa åtgärder filtreras bort på flera nivåer. Det finns inget tryck ”utifrån” som leder till att Järnvägsstyrelsen måste vidta några åtgärder. Det finns inte heller någon anledning för aktörerna i tågbranschen att efterfråga föreskrifter och krav gällande safety då det inte finns någon större efterfrågan på dessa åtgärder hos kunderna.

## 6. Slutsatser

---

Denna studie har gett mig en del insikter beträffande säkerheten inom det rälsbundna transportsystemet. Det är för mig uppenbart att det existerar säkerhetsbrister inom det rälsbundna transportsystemet i Sverige. Genom att studera vilka aktörer den Svenska tågbranschen består av samt dess omvärld har jag funnit vissa brister gällande ansvarfördelning gällande frågor som rör security. Det visade sig inte finnas någon med utpekad ansvar för frågor gällande securityfrågor i Sverige. Även brister gällande safetyfrågor påträffades men gällande dessa frågor fanns dock en myndighet med ansvar över dessa frågor. De hade emellertid inte implementerat vissa åtgärder som visar sig ha stor betydelse för uppkomsten av skador på passagerare. Vidare undersöktes därför åt vilket håll trender pekade gällande terroristattentat vilket åskådliggjorde att terroristattentaten mot det rälsbundna transportsystemet globalt har ökat och eftersom att terrorismen idag har en transnationell karaktär kan risken för terroristattentat inte uteslutas i Sverige. Detta medför att risken för ett terroristattentat mot det svenska transportsystemet har ökat eftersom att omvärldsexempel visar att denna bransch är ett vanligt förekommande mål för terrorister. Eftersom att hotet har ökat borde säkerhetsåtgärder vidtas men så är inte fallet. Detta måste i så fall bero på att det rälsbundna transportsystemet inte är sårbart för terrorattacker och att konsekvenserna är små. Därför undersöks detta närmare. Det visade sig dock att systemet är mycket sårbart samt att konsekvenserna är katastrofala. Trots dessa upptäckter finns brister i säkerheten nationellt men även internationellt. Detta betyder att det inte ställs några krav "utifrån" på att Sverige måste införa vissa restriktioner och åtgärder.

Förklaringen till detta är flera men jag anser att europeiseringen och globaliseringen i detta fall medför att det är de internationella förhållandena som starkast påverkar huruvida security och safetyfrågor prioriteras eller ej i Sverige. Detta stämmer överrens med Jacobsen & Thorsviks resonemang att internationaliseringen leder till att nationella myndigheter får mindre inflytande och kontroll över utvecklingen. Denna slutsats kan dras eftersom att rigorösa security åtgärder har vidtagits i Sverige efter påtryckningar globalt. Som jämförelse kan nämnas att flygkapningarna i USA den 11 september och händelserna i Storbritannien under augusti 2006, där terroristhandlingar skulle utföras med hjälp av flytande sprängämne på flygplan i London, gett upphov till införande av hårda åtgärder rörande securityfrågor såväl

internationellt som nationellt. Trots att attentat mot flygsektorn skedde utanför Sverige och att säkerhetspolisens bedömning var att risken för ett attentat mot Sverige var liten, var genomslaget av securityåtgärder påtagligt även i Sverige. Amerikanska och Brittiska idéer om security inom flyget har således spridits och översatts till ett svenskt sammanhang och det är uppenbart att svenska experter och beslutsfattare tagit intryck av utvecklingen i bl.a. ”föregångslandet” USA. Särskilt betydelsefull är därför tolkningen som sker på den internationella nivån. Den tolkning av hot mot de rälsbundna systemen som görs på denna nivå har direkt betydelse för hur man tolkar hotet på underliggande nivåer. Filtringen har därmed inte lika stor betydelse om den då inte sker internationellt förstås. Konsekvensen blir att tågbranschen riskerar underreagera på ett ökat hot om attentat mot det rälsbundna transportsystemet.

En faktor som jag trodde var betydelsefull var att aktörer i branschen och dess omvärld filtrerade bort hotet mot det rälsbundna transportsystemet på grund av det är ett svårhanterligt problem, för man inte vill riskera att minska komforten samt att detta skulle medföra enorma ekonomiska investeringar. Dessa hinder har dock inte stoppat de rigorösa åtgärder som vidtagits internationellt och därför även i Sverige inom flygbranschen. Detta leder till den krassa sanningen att vi snarare påverkas av internationella förhållanden/krav än omvärldsanalyser och behov och att det har betydelse mot vilken bransch attentaten sker och sist men inte minst mot vilken nation, för frågan är om/vilka åtgärder vi hade varit tvungna att införa i Sverige om USA hade utsatts för ett attentat liknande det i Madrid 2004. Eller kanske hade inga krav ställts eftersom att brister i säkerheten inom det rälsbundna transportsystemet i Sverige inte kan skada USA vilket ett flygplan kan göra.

## 7. Referenser

---

- Agrell W (2005) *Förvarning och samhällshot*. Lund: Studentlitteratur.
- Almogy G, Belzberg, H & Mintz Y. (2004) Suicide Bombing Attacks. *Annals of Surgery*; 239: 295-303.
- Backman J (1998) *Rapporter och uppsatser*. Lund: Studentlitteratur.
- Balnaves M & Caputi, P (2001) *Introduction to Quantitative research methods: an investigative approach*. London; SAGE.
- Banverket (2008). *Om Banverket*. Hämtad: 080508.  
<http://www.banverket.se/sv/Amnen/Om-Banverket.aspx>
- Barrot, J. (2008). *Om tekniska specifikationer för driftskompatibiliteten avseende delsystemet Rullande materiel i det transeuropeiska järnvägssystemet för höghastighetståg*. E. u. o. tidning.
- Bergström G & Boréus K (2005) *Textens mening och makt: Metodbok i samhällsvetenskaplig text- och diskursanalys*. Lund: Studentlitteratur.
- Betts R (1982) *Surprise Attack: Lessons for Defence Planning*. Washington DC: Brookings Institution.
- Bolling R, Brändström H, Ehrlin Y, et al. ( 2006) *Terrorattackerna I Madrid I Spanien 2004*. Lindesberg: Bergslagens Grafiska.
- Braden GE. (1975) Aircraft – type crash injury investigation of commuter train collision. *Aviation, Space and Environmental Medicine*. ;46: 1157-1160.
- Cooksey A. (1992) *A report of the collision that occurred on 8 January 1991 at Cannon Street Station*. Health & Safety Executive; ISBN 0-11-886303-7.
- Deverell E, Fors F, Hjelm J, Sjölund S (2006) *Terroristattackerna i London den 7 juli 2005*. Västerås: Edita.
- Eisaman B.(2001) Combat casualty management for tomorrow's battlefield: urban terrorism. *J. Trauma*; 51:821-823.

- Eriksson A & Eriksson D (1984) Personskador vid tågurspårningar - förslag till riskbegränsande åtgärder. *Läkartidningen* (81): 352-354.
- Eriksson J (2004) *Kampen om hotbilden - rutin och drama i svensk säkerhetspolitik*. Stockholm: Santéus Förlag.
- Esaisson P, Gilljam M, Oskarsson H, Wägnerud L. (2007) *Metodpraktikan. Konsten att studera samhälle, individ och marknad* (3:e uppl.) Stockholm: Nordstedts.
- Fothergill NJ, Ebbs SR, Reese A, et al. (1992) The Purely train crash mechanism: injuries and prevention. *Archives in Emergency Medicin* ;9:125-129.
- Frykberg E. (2005) Terrorist bombings in Madrid. *Critical Care.*; 9:20-22.
- Grabo C (2002) *Anticipating Surprise. Analysis for Strategic Warning*: Joint Military Intelligence College.
- Henfried M (2004) *De nya krigen*. Uddervalla: Media Print AB
- Jacobsen D. (2002) *Hur moderna organisationer fungerar*. Lund: Studentlitteratur.
- Jenkins B-M & GerstenL-N (2001). *Protecting Public Surface Transportation Against Terrorism and Serious Crime: Continuing Research on Best Security Practices.*: Mineta Transportation Institute;. FHWA/CA/OR-2001-29.
- Järnvägsformum (2006). *Järnvägen 150 år*.
- Järnvägsstyrelsen (2008). *Verksamhet*. Hämtad: 080510.  
<http://www.jvs.se/sv/Myndigheten/Om-Jarnvagsstyrelsen/Verksamhet.aspx>.
- Järnvägsstyrelsen (2007). *Trafikinspektionen- en myndighet för säkerhet och skydd inom transportområdet*.
- Kulling P (1998) *Terroristattacken med sarin i Tokyo*. Stockholm: Modintryck.
- Kumm B (2004) *Terrorismens historia*. Historiska media: Trondheim.
- UIC- International Union of Railways (2005) *Terrorism- Introduction* Hämtad: 070503.  
<http://www.uic.asso.fr/surete/spip.php?article37>

Levibovici D, Gofrit ON, Stein M, et al.(1996) Blast Injuries: Bus Versus Open – Air Bombings – A Comparative Study of Injuries in Survivors of Open – Air Versus Confined – Space Explosions. *Journal of Trauma – Injury Infection & Critical Care* ;41:1030-1035.

Loukaitou-Sideris A & Brian, D. (2006) Rail Transit Security in an International Context: Lessons from Four Cities. *Urban Affairs Review*; 41: 727-748.

Luftfatsstyrelsen (2008) (a) *Luftfartsstyrelsens verksamhet*. Hämtad: 080518.  
[http://www.luftfartsstyrelsen.se/templates/LS\\_InfoSida\\_70\\_30\\_\\_\\_\\_35854.aspx](http://www.luftfartsstyrelsen.se/templates/LS_InfoSida_70_30____35854.aspx).

Luftfatsstyrelsen (2008) (b) *Bakgrund till de nya reglerna*. Hämtad: 080518.  
[http://www.luftfartsstyrelsen.se/templates/LS\\_InfoSida\\_70\\_30\\_\\_\\_\\_38540.aspx](http://www.luftfartsstyrelsen.se/templates/LS_InfoSida_70_30____38540.aspx)

Luftfatsstyrelsen (2008) (c) *Begränsning av vätskor i handbagage*. Hämtad: 080517.  
[http://www.luftfartsstyrelsen.se/templates/LS\\_InfoSida\\_70\\_30\\_\\_\\_\\_38536.aspx](http://www.luftfartsstyrelsen.se/templates/LS_InfoSida_70_30____38536.aspx).

Madsen CF. (1998) Can injuries cause by train crash be prevented? Experiences from the train crash in Jelling in 1995. *Ugeskrift for laeger*.;160: 7126-7129.

Merriam S. (1994) *Fallstudien som forskningsmetod*. Lund: Studentlitteratur.

Peral Gutierrez de Ceballos J, Turégano-Fuentes, F., Perez-Diaz,D et al. (2005) 11 March 2004: The terrorist bomb explosions in Madrid, Spain - an analysis of logistics, injuries sustained and clinical management od casualties treated at the closest hospital. *Critical Care*. ;9:104-111.

Sayce E. (2007) Crash Science Trains. National Geographic Channel International. SvD (2007). *Nära 500 terriristattacker i EU i fjol*. Hämtad: 080407.  
[http://www.svd.se/nyheter/utrikes/artikel\\_216717.svd](http://www.svd.se/nyheter/utrikes/artikel_216717.svd)

Sollander S (2008) Intervju. 080512,

Svenning C (1997) *Metodboken- en bok om samhällsvetenskapligt metod och metodutveckling*. Eslöv.

Säkerhetspolisen (a). *Terrorhotet i Europa och i Sverige*. Hämtad:080814  
<http://www.sakerhetspolisen.se/terrorism/terrorhotetieuropaochsverige.4.7671d7bb110e3dcb1fd80002808.html>

Säkerhetspolisen (b) *Om terrorism*. Hämtad: 080305.  
<http://www.sakerhetspolisen.se/terrorism/omterrorism.4.7671d7bb110e3dcb1fd80002841.htm>



International Federation of Red Cross and Red Crescent Societies (2005) World Disaster Report- focus on information in disasters

Wikipedia. (2008 ). *Affärsverket Statens järnvägar*. Hämtad: 080515.

[http://sv.wikipedia.org/wiki/Aff%C3%A4rsverket\\_Statens\\_j%C3%A4rnv%C3%A4gar](http://sv.wikipedia.org/wiki/Aff%C3%A4rsverket_Statens_j%C3%A4rnv%C3%A4gar).