

Hur upplever flygresenären säkerheten idag?

- en studie utförd vid Luleå Airport

Patricia Thunqvist

Luleå tekniska universitet

C- uppsats

Psykologi

Institutionen för Arbetsvetenskap

Avdelningen för Teknisk Psykologi

Sammanfattning

Effekterna av terrorattackerna i USA den 11 september år 2001 är många och det ställs idag allt större krav på att skydda människor och objekt från attacker. Gemensamma säkerhetsföreskrifter för civil luftfart har införts för alla EU-länder och år 2002 infördes nya säkerhetsåtgärder för svenskt civilflyg. Syftet med detta examensarbete var att undersöka hur flygresenären upplever säkerhetsåtgärderna/-reglerna utifrån sin bedömning av de riskkällor som säkerhetsåtgärderna ska skydda dem ifrån. Undersökningen utfördes med hjälp av halvstrukturerade intervjuer med tio flygresenärer vid Luleå Airport. Resultaten visade att majoriteten av respondenterna varken kände sig mer eller mindre säkra av säkerhetsåtgärderna/-reglerna som infördes 2002 och även att det fanns många åsikter om regeln om begränsningar med avseende på medhavd vätska i handbagage. En del accepterade regeln medan andra tyckte att den var obefogad. En utökad pålitlighetskontroll av flyg- och kabinpersonal var ett förslag på åtgärd som skulle kunna öka säkerheten.

Sökord: Säkerhetsåtgärder/-regler, säkerhetsinformation, riskbedömning, flygresenär.

Abstract

There are many after-effects of the terror attacks in USA 11th of September 2001 and the preventive measures regarding humans' and objects' security have increased. The same preventive directions have been introduced for all European countries and new preventive measures/rules were introduced for the Swedish Civil Aviation in 2002. The purpose of this thesis was to examine flight travellers' opinions of the security measures/rules through their assessments of the risk sources these preventive measures/rules are supposed to protect them from. Semi-structured interviews with ten flight travellers at Luleå Airport were conducted. The results show that the majority of the travellers neither felt more nor less secure as a result of the preventive measures/rules introduced in 2002 and that there were many opinions about the rule of liquid limitations in hand baggage. Some accepted the rule, while others thought it was unjustified. An extended reliability control of the airport personnel and the cabin crew was suggested as a measure for increasing the security.

Keywords: Security measures/rules, security information, evaluation of risk, flight traveller.

Innehållsförteckning

1 Inledning.....	5
1.1 Syfte och frågeställningar.....	6
1.1.1 Syfte	6
1.1.2 Frågeställningar	6
1.2 Definitioner	6
1.3 Säkerhetsåtgärder	6
1.3.1 Säkerhetskontroll av passagerare, kabinbagage och lastrumsbagage	6
1.3.2 ID-kontroll.....	7
1.3.3 Säkerhetsåtgärder/-regler som rör personal.....	7
1.3.4 Säkerhetsgodkännande	8
1.4 Teoretiskt ramverk	8
1.4.1 Människan som informationsmottagare	8
1.4.2 Individens riskbedömning	10
2 Metod	13
2.1 Respondenter.....	13
2.2 Material	13
2.3 Procedur	13
2.4 Databehandling.....	13
2.5 Avgränsningar	13
3 Resultat.....	14
4 Diskussion	17
4.1 Validitet.....	21
4.2 Reliabilitet	21
4.3 Etiska överväganden	21
4.4 Fortsatt forskning	22
5 Referenser.....	23
Bilaga 1: Intervju.....	I
Bilaga 2: Information till respondent	II
Bilaga 3	III

1 Inledning

Den 11 september 2001 kraschade två flygplan in i World Trade Center 1 och 2 i New York, ett i Pentagon i Washington DC och ett annat i Pennsylvania. Effekterna av denna terrorattack kom att bli globala och många.

Det har dock skett terrorattacker mot civil luftfart både före och efter terrorrattaken den 11 september 2001. År 1988 sprängdes Pan Am 103 över Skottland, år 2002 riktades missiler mot ett flygplan över Afrika och 2007 utsattes Glasgows flygplats för ett bombförsök (Fisher, Halibozek, & Green, 2003). Få länder tillåter kapade plan att landa och endast 19 stater tar emot asylansökningar från kapare. Därför har det blivit mer oattraktivt att kapa flygplan för den internationella terroristen. Dock menade den indiska regeringen nyligen att de hade upptäckt förberedelse för flygkapning i Indien. De mer aktuella terroristmålen är "soft-targets", det vill säga hotell, sjukhus och skolor (Fisher et al., 2003). År 2006 skedde inte mindre än 500 terroristincidenter och idag finns 42 stora terroristorganisationer med totalt ca 3 000 medlemmar som har tillgång till högteknologiska vapen.

Terrorattackerna den 11 september år 2001 påverkade flygtrafikutvecklingen och 2002 minskade det svenska utrikesresandet med 7% (1,2 miljoner) och inrikestrafiken med 8% (648 000 passagerare) (SIKA & LFV, 2003). Flygtrafiken fortsatte även att minska under år 2003 (SIKA & LFV, 2004). År 2004 vände nedgången och både den svenska utrikes- och inrikestrafiken ökade (Luftfartstyrelsen, 2005). Rapporten för år 2007 visade en ökning till en rekordnotering på drygt 27,2 miljoner flygpassagerare på de svenska flygplatserna (SIKA & Luftfartstyrelsen, 2008). Inrikestrafiken fortsatte dock att minska, vilket förklarades med att tidsvinsten i jämförelse med snabbtågen minskar (Luftfartstyrelsen, 2008).

En annan effekt av terrorattackerna den 11 september 2001 är att nya lagar och regler tillkommit och att säkerhetsbranschen har vuxit. Många företag, länder och stater har uppgraderat sin säkerhet. Exempel på detta återfinns inom flygtrafik, tågtrafik, sjöfart och kärnkraftsindustrin (Fisher et al., 2003). För att säkra skyddet för civil luftfart beslutade International Civil Aviation Organisation (ICAO) och European Civil Aviation Conference (ECAC) att säkerheten för flyget skulle höjas. År 2002 infördes gemensamma skyddsregler för Europa som alla ska uppfylla samma standardkrav. Det finns dock undantag i föreskrifterna. Den myndighet som är ansvarig för regelverket i Sverige är Luftfartstyrelsen (Europaparlamentet, 2002).

Allmänheten har märkt av en del av dessa säkerhetsåtgärder/-regler, men långt ifrån alla har offentliggjorts. I EG-föreskrifterna framgår tydligt vilka åtgärder som ska behandlas konfidentiellt och vilka som ska vara offentliga. Säkerhetsinformation har använts för att informera om de nya säkerhetsreglerna och den senaste regeln gäller begränsning av medhavd vätska i kabinbagage (Europaparlamentet, 2002). Fler säkerhetsåtgärder/-regler har medfört fler procedurer i speciellt säkerhetskontrollen för flygpassagerare (Krisberedskapsmyndigheten, 2007).

1.1 Syfte och frågeställningar

1.1.1 Syfte

Syftet med detta examensarbete är att undersöka flygresenärers upplevelse av de säkerhetsåtgärder/-regler som infördes år 2002, vilka sökes tolkas utifrån hur människans bedömer och förhåller sig till riskkällor.

1.1.2 Frågeställningar

Vilken kunskap har flygresenärer om säkerhetsåtgärder/-regler?

Hur har flygresenärer inhämtat denna kunskap?

Upplever flygresenärer att de är säkrare efter de säkerhetsåtgärder/-regler som infördes efter år 2002?

1.2 Definitioner

Nedan följer en förklaring hur olika begrepp kommer att användas i detta arbete:

Behörighetsområde - Det område på flygplatser och flygplan som kräver att en person har behörighet att vistas inom området.

ECAC - European Civil Aviation Conference.

ICAO - International Civil Aviation Organisation.

Säkerhetsåtgärder - Åtgärder för att uppnå önskad säkerhetsnivå.

1.3 Säkerhetsåtgärder

Många ändringar och nya regler har införts i syfte att öka säkerheten på flygplatser. Nedan beskrivs fyra kategorier av säkerhetsåtgärder som främst rör personal och passagerare. Samtliga infördes år 2002 och gäller för säkerhetsarbete på mark och flygplats (Europaparlamentet, 2002).

1.3.1 Säkerhetskontroll av passagerare, kabinbagage och lastrumsbagage

Alla passagerare måste genomgå en säkerhetskontroll innan de får vistas på behörighetsområdet. Detsamma gäller allt kabinbagage. Undantag gäller för de passagerare som redan genomgått en säkerhetskontroll eller om en myndighet beslutat om ett undantag för en person och han/hennes kabinbagage. Vid säkerhetskontrollen ska passagerarens kabinbagage, ytterkläder och lösa saker röntgas på ett rullband. Passageraren kontrolleras manuellt eller går igenom en metalldetektorbåge. Metalldetektorn känner av så pass små metallföremål att det kan säkerställas att passageraren inte medför något otillåtet föremål (Bilaga 2). Om detektorn skulle larma får passageraren gå igenom metalldetektorbågen igen eller genomgå en manuell kontroll. Den manuella kontrollen är till för att undersöka vad det är för föremål som utlöst metalldetektorbågens larm. Manuell säkerhetskontroll används också för att söka efter saker som inte är av metall. Stickprovskontroll utförs också med jämna mellanrum på passagerare som inte utlöst något larm. De passagerare som säkerhetskontrollerats får inte blandas med

ankommande passagerare på flygplatsen. Detta på grund av risken att ankommande passagerare inte har genomgått standardiserade säkerhetskontroller (Europaparlamentet, 2002).

Säkerhetskontroll av incheckat bagage utförs med bland annat röntgenmaskiner. Från att flygföretaget checkat in bagage till att det lastas ombord på flygplanet ska bagaget skyddas från att obehörig kan få tillträde till bagaget. Om en incheckad passagerare inte är ombord på flygplanet får inte hans/hennes bagage vara kvar ombord vid flygstart utan måste lastas av. Syftet med föreskrifterna för säkerhetskontroll är att säkerställa att inga förbjudna föremål medtas på flygplan och inom behörighetsområdet (Europaparlamentet, 2002).

En ny regel som började gälla den 6 november 2006 är att passagerare endast får ta med sig behållare som rymmer max 100ml vätska. Behållarna ska förvaras i en återförslutningsbar och genomskinlig plastpåse. Varje passagerare får endast medföra en plastpåse som rymmer en liter. Undantag från vätskeregeln är mediciner, barnmat och vätskor för speciella dieter. Av detta får passagerare ta med så mycket som är nödvändigt för flygresan. Bakgrunden till vätskeregeln är att i Storbritannien skedde i augusti 2006 ett försök att föra in flytande sprängmedel (Luftfartsstyrelsen, 2008). Syftet med den nya regeln är att förhindra olagliga handlingar och att kontrollera risken för att flytande explosiva ämnen förs in på behörighetsområdet och ombord på flygplan (EG, 2006).

1.3.2 ID-kontroll

Oftast kontrolleras id-handlingar då passageraren checkar in bagage och därefter innan personen går ombord på flygplanet. Det finns olika typer av id-handlingar som är godkända. Flygbolaget SAS använder sig av fingeravtryck. Det är flygbolagens ansvar att utföra id-kontroll på sina passagerare, vilket utgör en orsak till att olika metoder och regler används. Syftet med denna regel är att kontrollera att samma passagerare som checkar in bagage också är ombord på flygplanet (Luftfartsstyrelsen, 2008).

1.3.3 Säkerhetsåtgärder/-regler som rör personal

De brott som begås på flygplatser är till stor del insiderbrott enligt säkerhetschefen på Luleå Airport (J. Vårdling, personlig kommunikation, 15 april, 2008). Kontrollen av personal har förstärkts och nya regler har tillkommit i föreskrifterna. Vid en anställning görs en säkerhetsprövning av personen som ska vistas inom behörighetsområden och prövningen ska omfatta minst fem år (Europaparlamentet, 2002). En säkerhetsprövning ska grundas på uppgifter som har framkommit av personlig kännedom om personen genom betyg, intyg, referenser och uppgifter från registerkontroll (SFS, 1996). Registerkontroll får dock endast göras om det finns en motiverad orsak. En sådan är om personen behöver ha tillträde till behörighets- eller säkerhetsområden. En säkerhetsmässig utredning om personen startas om han/hon förekommer i polisregistret (Luftfartsstyrelsen, 2008). Syftet med säkerhetsprövning av personal är att kontrollera hans/hennes pålitlighet. Om en säkerhetsprövning redan har utförts på en person behöver inte en ytterligare utföras. Ett exempel på ett sådant undantag är för polisman eller då en säkerhetsansvarig kan bevisa att personen som ska anställas har genomgått en likvärdig säkerhetsprövning i sin förra anställning (Europaparlamentet, 2002).

All personal inklusive besättningspersonal och de saker de medför ska säkerhetskontrolleras. Denna säkerhetskontroll ska vara densamma som den passageraren genomgår. Undantag från denna regel kan förekomma och då ska det istället utföras stickprover. Säkerhetskontroll av personal och saker de medtar har samma syfte som säkerhetskontrollen av passagerare (Europaparlamentet, 2002).

1.3.4 Säkerhetsgodkännande

För att ett företag ska få bedriva sin verksamhet måste det vara säkerhetsgodkänt för dess specifika tjänst, som av flygplats och/eller typ av flygplan (Luftfartsstyrelsen, 2008). Det finns olika säkerhetsförordningar för varje typ av verksamhet. Företagen är tvungna att vidta säkerhetsåtgärder för att kunna följa dessa föreskrifter. Ett exempel på en sådan förordning är en regel för städ- och flygföretag. Rengöringsmedel som ska användas ombord på flygplan måste, om det kommer utifrån flygplatsområdet, transporteras förseglat eller inlåst. Om farliga ämnen kommer ombord utgör de en risk för flygplanets säkerhet. Syftet med denna regel är således att eliminera en sådan risk (Europaparlamentet, 2002).

1.4 Teoretiskt ramverk

1.4.1 Människan som informationsmottagare

Riskinformationens syfte är att informera om att det finns riskkällor och att öka allmänhetens kunskap om dem. Denna information kan exempelvis ges via informationsskyltar eller etiketter (Davidsson, 2003).

Människan förenklar information

En person kan inte klara av att ta emot all riskinformation samtidigt. Han/hon är därför tvungen att selektivt välja ut information från sina intressen i situationen (Fischhoff & Downs, 1997). Vid fokuserad uppmärksamhet bortses all annan information som finns och som kan distrahera medan detta inte är fallet vid delad uppmärksamhet (Danielsson, 2001).

Information kan också omtolkas och förenklas så att den passar med de åsikter och attityder en person har. Denna förenkling gör att en mängd information går förlorad. Risker ter sig oftast olika i olika situationer. Ibland ses de som farliga och ibland som ofarliga. Den informationssändare som bedöms vara opålitlig av mottagaren kommer alltid att ses som opålitlig och tvärtom. Framtida säkerhetsinformation från den informationssändare som har bedömts vara opålitlig kommer därför mottagaren att gå miste om oavsett om den är korrekt eller ej (Fischhoff & Downs, 1997).

Etablerade attityder är svåra att ändra

Idealet för att förmedla riskinformation är att en individ får korrekt information vid första tillfället och från en tillförlitlig källa. Dock sker det oftast inte på det sättet, utan individen lägger till intryck allt eftersom för att få ihop en riskbild (Fischhoff & Downs, 1997) och det är ofta svårt att ändra en persons attityd när en bedömning väl är gjord och personen har hunnit bilda sig en uppfattning. För att kunna övertyga en individ om att en risk är mindre farlig än hur en person först uppfattar den krävs mycket bevismaterial eftersom han/hon endast ser det som bekräftar hans/hennes egen uppfattning och söker inte efter sådant som kan bevisa motsatsen. Denna psykologiska mekanism är även känd som "confirmation bias" (Fischhoff & Downs, 1997).

Ett problem vid riskkommunikation är att allmänheten nästan aldrig accepterar en risk och därför oftast har en negativ attityd mot denna. Detta gör att allmänheten och riskinformatören sällan enas om vad som är en godtagbar risknivå (Grimvall, Jacobsson, & Thedéen, 2003). En annan svårighet i riskkommunikationen är att allmänhet och experter ser olika på hur farliga olika riskkällor är. De risker som anses klassade som små av experter uppfattar allmänheten oftast som större. Ett problem är att de riskkällor som anses som små inte alltid övervakas av

experter. Dessa riskkällors tillväxt kan därför upptäckas först då det kan vara för sent att införa åtgärder mot risken ifråga (Grimvall, et al., 2003).

Hur medierna granskar och förmedlar säkerhetsinformation

En undersökning har utförts i USA om varifrån drygt 500 journalister har inhämtat sin miljöinformation. Resultatet visade att användningen av objektiva källor inte prioriterades. Regeringar och myndigheter var de som oftast tillfrågades. Miljögrupper hamnade på andra plats och på tredje kom de objektiva akademiernas forskare (Hedman & Trots, 1997). En rapport visade att Sveriges morgontidningar anses ha högre tillförlitlighet som informationskälla än kvällstidningarna och att TV och radio generellt har högre status än tidningar (Holmberg & Weibull, 1998).

Medierna har ett visst ansvar att inte stressa upp eller oroa allmänheten i onödan och därför är det viktigt att meddelanden är korrekt formulerade (Nohrstedt & Nordlund, 1993). De journalister och andra informatörer som rapporterar om riskkällor bör ha utbildning i riskkommunikation (Hedman, 1999). Vid kommunikation om riskkällor är det alltid bra att använda enkla exempel som går att relatera till, och även att jämföra mellan, olika risker. Ett problem är att en person kan ha svårt att acceptera en risk bara för att den accepterar en annan (Riskkollegiet, 1991). Vid en jämförelse av risker är det viktigt att dessa verkligen är jämförbara. Det är exempelvis inte bra att jämföra en okontrollerad risk med en kontrollerad, exempelvis att det är mer säkert att flyga än att köra bil (Fischhoff & Downs, 1997).

Medier förmedlar oftast negativa händelser som exempelvis faror och risker framför säkerhet och förebyggande arbete. Därför bör medier snarare ses som annonspelare än som informationssändare (Hedman, 1999). Exempel på negativ rapportering är då det rapporterades om hur en sax hade passerat säkerhetskontrollen och kommit ombord på flygplanet (Holm & Holgersson, 2007). Ett annat exempel är då det framkom att journalister obehindrat kunde beträda flygbanan och ett flygplan för att intervjua kabinpersonal (Högkvist, 2004).

Tillit till informationskällor

Då individen står inför ett val värderas pålitligheten av informationskällan högt. Individen är oftast tvungen att inhämta information från tredje part eftersom det är svårt för en individ att förstå allt själv. Därför måste personen kunna lita på tredje part (Lidskog, Nohrstedt, & Warg, 2000).

Forskare, företagare och myndigheter kan råka ut för stora problem framkallat av massmedia. Massmedia kan förstora hot och skapa en fiktiv hotbild. Även om inte det finns något vetenskapligt stöd för en risk eller att hot föreligger kan en stark opinion få politiker att fatta panikbeslut för att lugna och visa på vilja att förändra och åtgärda, men främst för att tona ner hotbilden (Svensson, 1996). Ett exempel på panikbeslut är regeln om begränsad mängd medhavd vätska i kabinbagage.

Lyckosamma ansatser i riskkommunikation

Riskinformation som är greppbar och tydlig gör att även riskkommunikationen blir god och att mottagaren reagerar på rätt sätt (Hedman & Trots, 1997). Exempel på god riskkommunikation innefattar, enligt Enander & Johansson (1999), följande aspekter:

- *Flera kombinerade metoder.*
En kombination av utbildning och information gör säkerhetsinformationen mer effektiv. Att kontrollera att önskvärt beteende får positiva konsekvenser och att icke önskvärda beteenden får negativa konsekvenser är också en effektiv metod.

- *Specifik information.*
Med specifik information menas en fokusering på ett speciellt beteende eller problem. Denna metod ger bäst effekt hos mottagare med låg kunskap.
- *Kunskap om målgruppen.*
För att kunna förmedla och utforma säkerhetsinformationen på bästa sätt behövs kunskap om målgruppen. Denna kunskap gäller målgruppens behov, egenskaper och kunskapsnivåer. Utifrån denna kunskap går det sedan att anpassa informationen på bästa sätt.
- *"Face to face".*
Direktkontakt ökar individens engagemang och delaktighet. "Face to face" är en mer effektiv metod än masskommunikationsmedel.
- *Upplevelse av egen kontroll.*
Om individen upplever att han/hon kan påverka och göra egna val blir en informationskampanj mer effektiv.
- *Förstärkning för att bibehålla det uppnådda och korrekta beteendet.*
Effektivitet innebär här också att önskat beteende kan bibehållas. Detta kan uppnås genom att individen får en återupprepad förstärkning som konsekvens vid rätt beteende.

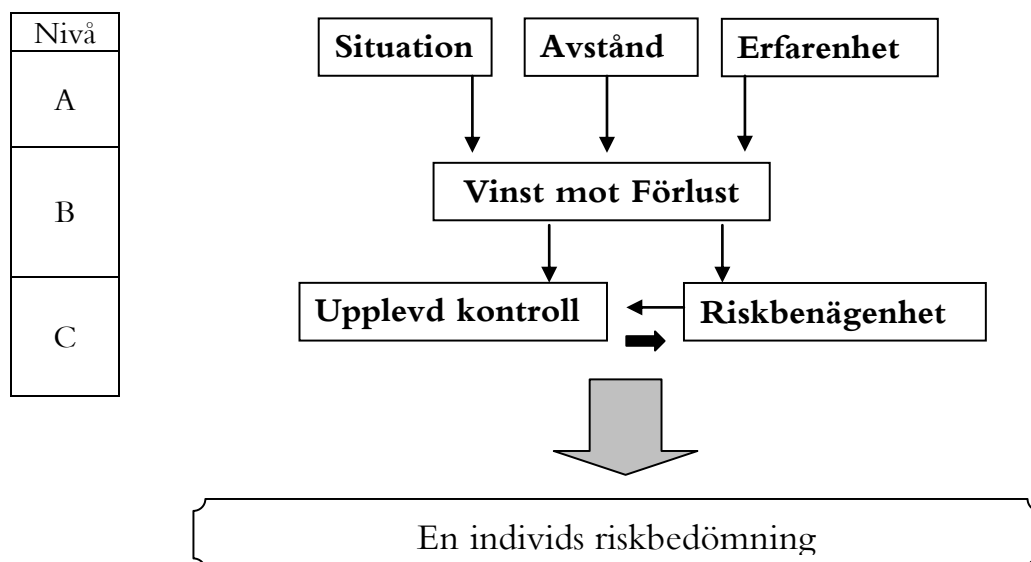
1.4.2 Individens riskbedömning

Olika faktorer som påverkar riskbedömningar går att urskilja och kan delas upp i tre komponenter; riskkällans egenskaper, bedömarens personlighet och samhällsaspekter. Tabell 1 visar vilka faktorer som påverkar en individs riskbedömning. Några av Enanders & Johannssons (1999) faktorer nedan kan även likställas med de faktorer i Figur 1 som belyser processen fram till en riskbedömning.

Tabell 1. Faktorer som påverkar individens riskbedömning (efter Enander & Johansson, 1999).

Uppfattning om riskkällan	Bedömarens egenskaper	Samhällsaspekter
<ul style="list-style-type: none"> • Grad av frivillighet eller tvång. • Naturlig eller konstgjord riskkälla. • Risker för barn och framtida generationer. • Konsekvens, natur och omfattning. 	<ul style="list-style-type: none"> • Tidigare erfarenhet av risken. • Upplevd kontroll av risken. • Personlig vinst av riskkällan. • Personliga egenskaper. 	<ul style="list-style-type: none"> • Publicitet om risken. • Förtroende för den som uppskattar risken.

Risker bedöms mindre farliga då individen har möjlighet att påverka och kontrollera dem, medan risken istället bedöms vara stor när en riskkälla upplevs ha konsekvensen katastrof, är svårkontrollerad och anses som okänd. Enander & Johansson (1999) menar dock att fokus kan ha förskjutits från bedömning av riskers storlek, till förtroende och tillit till dem som hanterar riskerna.



Figur 1. Individens riskbedömningsprocess.

Figur 1 visar riskbedömningsprocessen. Den börjar uppifrån och går nedåt i de tre nivåerna A, B och C. Beroende på hur överordnad nivå ter sig påverkar den nivån under. Faktorerna kan inte påverka uppåt utan endast i nedåtgående led. Ett exempel på hur en individs riskbedömningsprocess kan te sig när en individ utsätts för en terrorattack kan exemplifieras enligt följande. Nivå A: Situationen är att individen ska på semester och resa med flyg till Egypten. Det geografiska avståndet bestämmer vilket intresse eventuella terrorister har av Sverige och Egypten. Det kognitiva avståndet är individens kunskap om vilken hotbild som finns i situationen. Vilka tidigare erfarenheter individen har haft av en terrorattack kan påverka faktorn avstånd. Resultatet av faktorerna från nivå A påverkar sedan nivå B med faktorn vinst mot förlust. Vinsten är bland annat kort restid och semester. Förlusten är fysisk och psykisk skada hos individen. Resultatet av hur nivå A och B har bedömts påverkar nivå C. Den upplevda kontrollen kan påverkas av vilket resmål individen valt. Detta är ett aktivt val. Hur den upplevda kontrollen bedöms påverkar hur benägen individen blir att ta risken. Beroende på hur riskbenägen individen är som person påverkar hur kontrollen upplevs och även hur betydande faktorn upplevd kontroll är för hela riskbedömningsprocessen. Bedömningarna från nivåerna A, B och C ger sedan en totalbedömning av risken.

Nedan förklaras riskbedömningsprocessens faktorer. Vissa av dessa faktorer jämförs/likställs med Enander & Johanssons (1999) faktorer (Tabell 1):

Situation

Hur en situation är och i vilken miljö riskkällan befinner sig har betydelse för den slutgiltiga bedömningen av risken. Om det exempelvis är snöstorm bedöms en flygresa på ett sätt och är det klar sikt och vindstilla görs en annan bedömning.

Avstånd till riskkällan

Avståndet till en riskkälla kan avse olika saker. I detta arbete handlar det om tidsrymd och geografiskt avstånd. En omedelbar konsekvens av en risk ger större riskupplevelse än en fördröjd konsekvens (Breck, 2002; Riskkollegiet, 1993). Ett annat synsätt på avstånd är kognitiv tillgänglighet. En risk är mer eller mindre tillgänglig för en individ och beror bland annat av hur mycket en riskkälla uppmärksammas av medier. En individs riskbedömning påverkas även av hur media väljer att vinkla sina reportage om en riskkälla (Grimvall, et al., 2003; Riskkollegiet, 1991; Enander & Johansson, 1999).

Tidigare erfarenhet av risken

Genom erfarenhet går det att förhindra att samma sak sker igen. En del orsaker och konsekvenser blir kända efter en olycka, vilket kan användas för att förändra och förbättra säkerheten. Har en individ upplevt en krissituation förr kan denna komma att kunna hantera situationen på ett bättre sätt på grund av sin tidigare erfarenhet (Riskkollegiet, 1993) och om en person har varit med om en olycka kan han/hon komma att resonera på något av följande sätt: det kommer inte att ske igen, sannolikheten för att olyckan sker är nu låg/hög och nu är risken mindre/mer farlig (Grimvall, et al., 2003). Om en risk är gammal och/eller välkänd för individen upplevs den som mindre farlig än om den är ny och/eller okänd (Breck, 2002).

Vinst mot Förlust

Graden av personlig fördel påverkar även en individs riskbedömning (Riskkollegiet, 1991; Enander & Johansson, 1999). Om en individ får ut en försumbar personlig fördel av en risk uppfattas den som större än om det finns en stor personlig vinning. På samma sätt är det med faktorn konsekvens, beroende på om risken är kronisk/katastrofal eller icke-dödlig/dödlig blir riskupplevelsen mindre respektive större (Breck, 2002).

Upplevd kontroll

En faktor som kan påverka individens riskbedömning är upplevd kontroll (Enander & Johansson, 1999). Upplevelsen av hur stor kontrollen över en risk är bestämmer hur stor risken upplevs vara. Något som stödjer denna teori är en studie där individer fick skatta upplevd kontroll över, och risknivå för, en risk. Sjukdomen AIDS skattades ha högst upplevd kontroll och även som den minst farliga risken. Riskerna för hudsjukdomar framkallade av solen och magsjuka skattades som medelfarliga och på medelnivå i fråga om upplevd kontroll (Grimvall, et al., 2003).

Riskbenägenhet

En individ kan vara mer eller mindre benägen att ta risker. Detta kallas riskbenägenhet. På nivå C påverkar individens riskbenägenhet den upplevda kontrollen, och omvänt, men den upplevda kontrollens påverkan är dock större.

2 Metod

2.1 Respondenter

Totalt intervjuades tio personer, fem män och fem kvinnor. Respondenternas ålder varierade mellan 25 - 70 år och alla var födda i Sverige och flygresenärer på Luleå Airport. De hade alla rest med flyg innan den 11 september 2001. Respondenterna valdes ut slumpmässigt bland de som befann sig på plats vid undersökningstillfället.

2.2 Material

Informationsmedel för säkerheten som användes vid Luleå Airport fotograferades för att återge en överskådlig bild över vilken typ av informationsmedel som användes. För att söka uppnå studiens syfte och besvara dess frågeställningar användes en halvstrukturerad intervju (Bilaga 1). Frågorna utformades utifrån de säkerhetsåtgärder som infördes efter år 2002 och utgick ifrån det teoretiska ramverket om människan som informationsmottagare.

2.3 Procedur

En intervju med säkerhetschefen på Luleå Airport genomfördes för att erhålla förförståelse för hur säkerhetsorganisationen fungerade och dess primära uppgift/mål. Intervjun genomfördes i ett enskilt rum och tog ca 30 min. Svaren antecknades skriftligt för hand och efter intervjun gjordes en sammanfattning av svaren.

Intervjuerna med flygresenärerna genomfördes på Luleå Airport i ett väntrum för ombordstigande. Det var en lugn miljö med endast ett fåtal andra passagerare som passerade. Intervjuerna utfördes med en person i taget och tog ca 10 minuter per person. Innan en intervju påbörjades blev respondenterna informerade om att frågorna handlade om säkerhetsåtgärder som infördes under år 2002 efter terrordåden den 11 september 2001. De blev även informerade om att deras svar skulle behandlas anonymt och att de fick avbryta intervjun när helst de ville. Efter intervjun informerades respondenterna om intervjuens exakta syfte och de fick möjlighet att ställa frågor.

2.4 Databehandling

Resultaten från intervjusvaren sammanställdes och jämfördes för att analysera huruvida respondenterna hade resonerat i enlighet med presenterade teorier eller ej. Om det fanns fler liknande svar kunde de sammanställas och ge en bild av flygresenärernas åsikter och riskbedömningar.

2.5 Avgränsningar

Denna undersökning avgränsades till civilluftfart för linjefart/charter och behandlar främst de säkerhetsåtgärder/-regler som påverkar flygresenärerna.

3 Resultat

Vilken typ av säkerhetsinformation (regler och anvisningar) har du lagt märke till här på flygplatsen?

Den typ av säkerhetsinformation som lite mer än hälften av respondenterna hade uppmärksammat var regler. Information om vätskeregeln såg de flesta när de kom till säkerhetskontrollen och några få lade märke till den på en blå informationspelare i entrén. Att det är förbjudet att medföra vassa föremål uppmärksammades först i säkerhetskontrollen.

Nästan hälften hade sett anvisningar i form av olika pilar och symboler som visade utgångar, vilka områden som endast fick beträdas av behöriga, hur fingeravtrycksavläsningen skulle gå till vid bagageinlämningen och hur passagerare ska bete sig i säkerhetskontrollen (ta av sig ytterkläder, visa sin bärbara dator för flygplatskontrollant och så vidare).

Endast en person hade lagt märke till informationsteven i säkerhetskontrollen, en annan hade fått ett informationsmeddelande om vätskeregeln då han hade checkat in på självbetjäningautomaten och några var vana resenärer och sade att de inte hade observerat någon säkerhetsinformation överhuvudtaget. De förklarade detta med att de redan kände till allt och därför behövde de inte vara uppmärksamma.

Av de säkerhetsåtgärder/-regler som infördes år 2002, vilka kan du räkna upp och hur har du fått reda på dem?

Bäst kunskap fanns om åtgärder/regler för säkerhetskontrollen, regeln om vassa föremål, vätskeregeln och uppvisande av bärbar dator. Nedanstående kommentarer gavs om den generella nivåhöjning som skett i säkerhetskontrollen:

"Det känns som att det finns mycket mer personal på plats i säkerhetskontrollerna."

"Jag tycker det pipar oftare i metallbågarna."

"De kollade i mitt handbagage. Det har jag aldrig varit med om tidigare."

En del hade uppmärksammat att kontrollen av incheckat bagage hade blivit mer noggrann. Detta med anledning av att fingeravtryck används för att registrera väskans ägare.

Säkerhetsinformationen ansåg majoriteten att de hade fått genom egen erfarenhet från tidigare flygresor och då främst i samband med passering genom säkerhetskontrollen. Några hade blivit informerade om regler från sina flygbolag. Endast en person hade från tidningar och TV fått informationen om att åtgärder införts för att förhindra intrångsförsök till pilotkabinen. Ett litet antal hänvisade till Internet. Få kände till Luftfartsverkets hemsida. Några hade tidigare rest till USA och hade varit med om flera säkerhetskontroller och manuella visitationer innan de tilläts gå ombord på flygplanet. Den respondent som hade fått sitt handbagage visiterat kände sig kränkt på grund av att visitationen hade utförts inför övriga flygresenärer.

Finns det någon säkerhetsregel som du inte riktigt förstår vad den säger/betyder?

Majoriteten ansåg att de inte hade några problem med att förstå de säkerhetsregler som finns. En person förstod inte vad syftet var med att bärbara datorer ska visas för flygplatskontrollanten. Ett fåtal hade även svårt att förstå vätskeregeln. Något som var svårt att förstå var att de inte fick ta med sig en öppen läsk som de hade köpt på flygplatsen utanför säkerhetskontrollen, men att det sedan gick att köpa läsk innanför säkerhetsområdet och ta med på flygplanet.

Vad tycker du om regeln som begränsar mängden av medhavd vätska i handbagage?

"Det är ju bara och se till att checka in allt sitt bagage."

"Ena stunden är det okej och andra inte."

"Räknas frukt som vätska?"

"Jag förstår inte varför jag inte får ta med mig en öppen läsk?"

"Allt som gör att jag kan flyga säkrare är positivt."

Några tyckte att vätskereglerna var krångliga och att det var svårt att veta vad som ska definieras som vätska. Vätskereglerna innebar också att det hade blivit krångligare att packa eftersom det är lätt att glömma bort att raklödder eller hudlotion i handbagaget inte är tillåtet. Andra ville att vätskereglerna skulle upphöra att gälla. De ansåg att den var helt meningslös och obefogad. De kunde inte förstå vilken säkerhetsförbättring den gav och om den uppfyllde någon var den ändå obefogad i Sverige. De ansåg att vätskereglerna endast bidrog till ökade köer, förseningar och otrevligheter med onödiga konflikter som följd. Ett fåtal tyckte dock att regeln var bra och att det fanns ett behov av den. De tyckte att de hade lärt sig hur de skulle göra för att så smidigt som möjligt passera säkerhetskontrollen. Åter andra kunde acceptera vätskereglerna om den verkligen ökade deras säkerhet och om det fanns en hotbild som gjorde att regeln behövdes. De motiverade detta med att de litade på att beslutsfattare var kompetenta att göra rätt bedömningar om vilka riskåtgärder som skulle finnas.

Hur upplever du säkerheten efter de säkerhetsåtgärder/-regler som infördes år 2002?

"Varför skulle någon vilja ge sig på Sverige?"

"Det har aldrig hänt mig något och jag flyger ofta."

"Nu är det lika för alla..."

Majoriteten kände sig varken mer eller mindre säkra. En del ansåg att det ändå var så pass säkert att flyga i Sverige att de nya säkerhetsåtgärderna inte gav någon ökad säkerhetsupplevelse. De ansåg inte att det fanns någon hotbild mot Sverige. Några resonerade att andra möjligtvis kan råka ut för incidenter, men inte de själva. Ett annat resonemang var att det hittills aldrig hade inträffat någon attack mot, eller i, Sverige och därför kommer det i framtiden inte heller att ske någon. En person menade att det var mycket viktigare att flygplanet var tekniskt flygsäkert än att det fanns säkerhetsåtgärder/-regler mot brott. Dock fanns det några som upplevde sig mer säkra och några mer så än andra. En person motiverade detta med att alla blir lika kontrollerade oavsett vilken flygplats de reser från och att det inget en trygghet.

Finns det en speciell säkerhetsåtgärd idag som får Dig att känna dig mer eller mindre säker?

"Det ska inte springa runt folk med kniv på sig på flygplanet."

"Att förlita sig mer och mer på tekniken skrämmer mig."

Den övervägande delen ansåg att det inte fanns någon speciell åtgärd. En motiverade sitt svar med att han/hon inte kände till hotbilden och därför inte kunde veta om någon säkerhetsåtgärd var extra bra eller dålig. De som upplevde att det fanns speciella säkerhetsåtgärder som fick dem att känna sig mer säkra tyckte att det var den förhöjda

noggrannheten som ingav trygghet. En annan menade att det var viktigt att ingen kunde ta sig in till piloterna på flygplanet. Att säkerhetsåtgärder hade upprättats mot denna risk var det enda som åstadkom att personen kände sig mer säker. Några upplevde sig mer säkra vid flygresor på grund av att det finns metalldetektorbågar. De ansåg att metalldetektorbågarna var det mest effektiva hjälpinstrumentet att förhindra incidenter med. En person upplevde att den generella ökningen av säkerheten hade gjort att personen kände sig mindre säker. De nya och tekniskt förbättrade säkerhetsåtgärderna hade uppmärksammat personen på att olyckor och attacker kan ske, vilket framkallade oro, det vill säga personen hade blivit riskmedveten. Riskmedvetenheten gjorde att personen bara såg risker och möjligheter till attacker och dåd i sin omgivning och upplevde inte flygresandet som något kul längre. De förfinade tekniska hjälpinstrumenten skapade således istället otrygghet, vilket motiverades med att människan blint kan förlita sig på tekniken och att detta skulle kunna leda till att säkerhetspersonal begår misstag.

Finns det något som kan göras för att du ska känna dig mer säker att flyga?

Hälften ansåg inte att det fanns något som kunde få dem att känna sig mer säkra. Några motiverade detta med att de kände sig trygga eftersom ingen skulle vilja utföra en attack mot Sverige. De övriga menade att det fanns olika saker som kunde göras för att de skulle känna sig mer trygga. En åsikt var att kontrollen av allt bagage skulle utföras mer noggrant och många förslag om ökad kontroll av personalens pålitlighet, som exempelvis att alkohol- och drogkontroll skulle ske ofta och inte bara som stickprov. En ansåg att det behövdes alkoholås i alla flygplan och fordon som är verksamma på flygbanan. Om antalet barriärer ökade inom behörighetsområdet ansåg en person att han/hon skulle känna sig mer trygg. En annan respondent ansåg att den tekniska utrustningen behövde bli mer förfinad. Säkerhetspersonalen ansågs inte vara tillräckligt noggrann och pålitlig. Respondenten upplevde att personalen var slarvig och inte verkade följa sina arbetsuppgifter korrekt och att det krävs en översyn av de säkerhetsrutiner som finns då det hade uppmärksamrats i media hur lätt det är att ta med sig cigarettändare genom säkerhetskontrollen.

4 Diskussion

Syftet med denna studie var att tolka och uppmärksamma flygresenärers åsikter om säkerhetsåtgärder/-regler som infördes år 2002 utifrån hur individen tolkar och bedömer risker.

Resultaten visade att det verkar råda en allmän förvirring kring regeln om begränsad medhavd vätska. Några av respondenterna visste inte om frukt (tillåtet) räknades som vätska eller ej. Av Fischhoff & Downs (1997) teori framgår att människan inte klarar av att ta in all information som finns. Det finns många olika typer av definitioner som flygresenärer har svårt att minnas och de får olika information om vad som räknas som vätska eller ej. Ibland är det acceptabelt att passera säkerhetskontrollen med mer än 100ml vätska och ibland ej, vilket kan bero på att olika informationskällor har olika information och att en del har korrekt och andra inte. Det är framför allt viktigt att regeln följs konsekvent av säkerhetspersonal i Sverige och att samma typ av vara behandlas lika överallt. Om exempelvis Janssons frestelse klassas som förbjuden vätska är det inte så konstigt att regeln inte alltid accepteras och respekteras, vad gäller då för potatisgratäng eller pajer?

Respondenterna uppvisade negativa attityder mot Luftfartsverket. Om säkerhetspersonal uppvisar ett nonchalant beteende kan det uppkomma misstro mot säkerhetsåtgärder/-regler och Luftfartsverket. Dock behöver det inte vara ett felaktigt beteende som skapar negativa attityder. Det kan handla om att mottagaren redan har en negativ attityd till säkerhetsorganisationen innan han/hon genomgår en säkerhetskontroll och därför endast tar in information som bekräftar denna negativa ståndpunkt (Fischhoff & Downs, 1997). Det verkade som att några av respondenterna hade en negativ inställning från exempelvis media och/eller vänner innan de själva hade genomgått en säkerhetskontroll. Några respondenter upplevde att de hade blivit orättvist behandlade och att säkerhetspersonal varit slarvig och otrevlig. En respondent kände sig kränkt över och utpekad som brottsling/terrorist för att hans/hennes handbagage hade visiterats öppet inför andra resenärer.

Det framkom åsikter angående den förfinade tekniken som används som hjälpmedel av säkerhetspersonal. De tekniska hjälpmedlen uppfattades som en otrygghetsfaktor av några av respondenterna som trodde att säkerhetspersonal skulle kunna förlita sig för mycket på tekniken och att detta medförde risker. Detta är viktigt att ha med sig i säkerhetsarbetet eftersom inget system är säkert till hundra procent. Vad händer t ex. om det blir fel på en röntgenmaskin eller en metalldetektorbåge och säkerhetspersonal inte uppmärksammar detta direkt?

Sker misstag i säkerhetsarbetet sjunker allmänhetens förtroende och säkerhetsarbetet och dess personal, hjälpmedel och rutiner ifrågasätts, vilket visades då en journalist hade uppmärksammat brister i säkerhetsarbetet (Holm & Holgersson, 2007; Högvist, 2004).

Resultaten visade även att respondenterna tyckte att säkerhetsåtgärderna har fört med sig längre köer, fler förseningar och krångel och att det inte var lika roligt att flyga som förr. De nya säkerhetsåtgärderna/-reglerna hade gjort en respondent uppmärksam på olika risker och detta hade gjort att personen kände oro när han/hon skulle resa med flyg, vilket han/hon inte hade gjort tidigare.

Det kan därför vara svårt att motivera en person att välja flyg som transportmedel istället för tåg, där ovan nämnda negativa upplevelser inte finns. En inrikesresa med tåg tar en eller några timmar längre tid, men tåget ankommer oftast mitt inne i städer. Så länge flyget är snabbare än tågen och inte är för dyrt kommer det troligen att fortsätta att väljas. Bra bemötande och

service kan också påverka valet. Frågan är hur länge resenärerna accepterar att köa för att sedan bli kroppsvisiterade och till sist eventuellt tvingas slänga sin tandkräm. Lyckas resenären sedan smärtfritt komma förbi säkerhetskontrollen kanske flygplanet är försenat. Olika årsrapporter visar att den svenska inrikestrafiken minskar (Luftfartstyrelsen, 2008), vilket skulle kunna vara ett resultat av exempelvis nämnda negativa upplevelser.

Kunskap om säkerhetsåtgärder/-regler?

En förbättrad säkerhetsinformation påverkar kanske inte valet mellan flyg eller tåg som transportmedel utom möjligtvis för den flygrädda. De som har blivit uppskrämda över att säkerheten har höjts kan dock få information om dess syfte och funktion. Detta skulle kunna förbättra tilliten till Luftfartsverket, vilket är den källa individen värdesätter högst vid valet av informationssändare (Lidskog, Nohrstedt, & Warg, 2000). Resultaten visade vidare att tillförlitlighet var något som respondenterna värderade högt. Att kunna lita på Luftfartsverket och dess säkerhetsarbete kan vara viktigt eftersom de har ansvaret för flygresenärens säkerhet. När individen inte själv kan ha kontroll och påverka sin egen säkerhet vill han/hon kunna lita på att den som kan påverka situationen också har kompetens att göra det. Respondenternas svar visade på att några av dem inte kände till att flygplatspersonal genomgår en så kallad pålitlighetskontroll vid anställning. De respondenter som kände till detta ansåg att den inte räckte. Säkerhetsinformation, dock ingen detaljerad information om rutiner m. m om personalkontroller skulle eventuellt kunna lugna vissa mistrogna flygresenärer (Lidskog, Nohrstedt, & Warg, 2000). Förbättrad säkerhetsinformation gör att flygresenärer vet vad som väntar dem och kan förbereda sig, vilket i viss mån skulle kunna reducera köer.

Resultaten visade vidare att ingen av de respondenter som var vana flygresenärer hade uppmärksammat någon säkerhetsinformation. Deras förklaring till detta var att de inte hade haft något behov av det. Har en person inget behov av en viss information söker han/hon inte heller aktivt efter sådan information. För de som inte hade lagt märke till säkerhetsinformationen kan situationen ha påverkat deras uppmärksamhet. Fischhoff & Downs (1997) talar om det selektiva urvalet av information, det vill säga att flygresenären kan ha befunnit sig i en stressad situation eller sökt efter annan information som exempelvis rört incheckningen. Detta kan betyda att ett stort antal flygresenärer som kommer fram till säkerhetskontrollen är oförberedda. De vet ej vad de får, och inte får, ha med sig in och inte heller hur de ska bete sig (vad de ska ta av sig, visa upp sin bärbara dator och så vidare). Okunskap om vad som krävs av flygresenären skulle kunna bidra till de ökade köerna. När det gäller frågan om hur mycket säkerhetsinformation allmänheten ska få föreligger, i viss mån, en intressekonflikt. Om för detaljerad information ges resenärerna kan denna kunskap även komma kriminella till kännedom, vilket naturligtvis inte är bra. För resenären spelar det egentligen ingen roll om han/hon förstår varför en bärbar dator måste visas upp, men ur en pålitlighetssynpunkt kan den typen av information ha betydelse. Flygresenären kan även bli mer medgörlig att respektera säkerhetsåtgärderna om han/hon får reda på varför han/hon till exempel ska visa upp sin dator.

Hur har de inhämtat denna kunskap?

Medier som informationskälla visade sig hamna lägst när det gällde hur respondenterna hade erhållit information om säkerhetsåtgärderna/-reglerna. När denna rapport skrivs har det gått sju år sedan terroristattackerna den 11 september 2001 och säkerhetsåtgärderna infördes år 2002. En förklaring till att inte fler nämnde medier som informationskälla kan vara att medier väljer, förståeligt nog, att rapportera om andra händelser än om säkerhetsåtgärder/-regler vid svenska flygplatser. Medier föredrar vanligtvis att rapportera om incidenter, det vill säga negativa nyheter istället för om positiva som exempelvis att säkerheten är hög på svenska flygplatser.

När flygresenärer anländer till Luleå Airport möts de av en stor mängd information (bagageinlämning, tider för avgång och ankommande). Något som respondenterna inte nämnde var att det finns många reklamskyltar i entrén vid flygplatsen. Detta gör det ännu mer plottrigt och svårt att urskilja relevant information. Om säkerhetsinformationen kan nå fram bättre till fler flygresenärer skulle köerna möjligen i viss mån kunna reduceras. En del av detta arbete skulle kunna vara att ta bort överflödiga information, det vill säga reklam, vilket dock är en ekonomisk fråga mellan olika intressenter.

Enander & Johansson (1999) har pekat på lyckosamma ansatser i informationskommunikation, det vill säga flera kombinerade metoder, specifik information, kunskap om målgruppen, "Face to face", upplevelse av egen kontroll, förstärkning för att bibehålla det uppnådda och korrekta beteendet. Riskkommunikationsmetoderna vid Luleå Airport kan jämföras med några av Enander & Johanssons (1999) kommunikationsansatser (Tabell 1). En av dessa är *specifik information* där fokus är riktat på ett speciellt beteende. Luleå Airport har som övriga svenska flygplatser anvisningsskyltar på önskat beteende hos flygresenären i säkerhetskontrollen, det vill säga att ta av sig jacka, uppvisning av laptop etcetera. Den andra ansatsen, "face to face", är när flygresenärer kommer i kontakt med personal i säkerhetskontrollen. Ansatsen *att kombinera flera metoder* kan innebära att ett önskvärt beteende får en positiv konsekvens. Några respondenters svar antyder dock ett missnöje. Att låta säkerhetspersonalen utföra sitt jobb är ett önskvärt beteende, vilket respondenten har haft genom att ha tillåtit visitation av hans/hennes handbagage. Respondenten kände sig kränkt då visitationen utfördes inför alla andra flygresenärer och det blev därmed en negativ konsekvens av ett önskvärt beteende, tvärt emot Enander & Johanssons (1999) kommunikationsansats. *Kunskap om målgruppen*, resultaten visar här att kunskapen om flygresenärer kunde bli bättre när det gäller deras attityder och kunskapsnivåer. *Förstärkning för att bibehålla det uppnådda och korrekta beteendet*, flygresenären hade känt sig kränkt då hans/hennes väska visiterats inför andra flygresenärer. Det skedde ingen förstärkning till det positiva beteendet att låta personalen visitera handbagaget. Kanske är det så säkerhetsorganisationen är avsedd att fungera och att bestraffning anses som ett mer effektivt och passande kommunikationssätt med syftet att avskräcka; som exempelvis "Om tar du med dig väska i ditt handbagage kommer vi att visitera Dig inför alla flygresenärer." Reglerna för civilflygfart är utformade så att följs inte reglerna får flygresenären inte flyga med, det vill säga som policys och avtal som allmänheten ständigt kommer i kontakt med i det vardagliga livet. *Upplevelse av egen kontroll*, här gav respondenternas svar en liten antydning om att de inte upplevde någon egen kontroll över sin situation i egenskap av flygresenär. Den största rädslan var för den mänskliga faktorn. De upplevde att säkerheten för deras liv och hälsa "låg i personalens händer" och föreslog mer pålitlighetskontroll av personalen. En åtgärd som kan likna Enander & Johanssons (1999) ansats om att söka få individen att uppleva egen kontroll är säkerhetsredovisningen ombord på flygplan. Säkerhetsredovisningen ombord visar hur flygresenären ska handla vid olika krissituationer. Dessa åtgärder kan fungera, men i en situation där piloten inte kan utföra en tillräckligt säker landning spelar det ingen roll hur flygresenären skyddar huvudet.

Som nämnts har säkerhetsåtgärderna beslutats på EU-nivå; varje land och varje flygplats ska uppfylla regler och föreskrifter efter de behov och krav som gäller för det specifika landet och flygplatsen. De riskkommunikationsmetoder som används vid Luleå Airport kan vara utformade för större svenska flygplatser och är därför kanske inte idealiska för mindre flygplatser. Enander & Johanssons (1999) kommunikationsansatser är endast exempel på hur information effektivt kan kommuniceras och det är varken rätt eller fel att inte använda sig av dessa ansatser.

Av resultaten framgick att några hade svårt att förstå syftet med en del av säkerhetsåtgärderna/-reglerna. Detta kan bero på att de kan ha upplevt Luftfartsverket eller säkerhetspersonalen som opålitliga informationskällor och inte tagit in säkerhetsinformation. Fischhoff & Downs (1997) menar att etablerade attityder är svåra att ändra på. Några av respondenterna upplevde att säkerhetspersonalen inte hade uppträtt professionellt. En del trodde att vissa reglers egentliga syften var att Luftfartsverket ville tjäna mer pengar genom att förbjuda att vissa föremål får medföras och sedan sälja dem innanför säkerhetskontrollen.

Känner flygresenärer att de är säkrare?

Resultaten visade att majoriteten av respondenterna varken upplevde sig mer, eller mindre, säkra och bedömde en attack mot Sveriges civilflyg som ganska osannolikt. Denna riskbedömning går att koppla till hur en individs riskbedömningsprocess kan te sig (Figur 1). På nivå A återfinns faktorerna situation, avstånd och erfarenhet. *Situationen* är att flygresenären ska resa inrikes eller utomlands. En respondent menade att det viktigaste i situationen var att flygplanen var tekniskt säkra. Några andra ansåg att ett viktigt element som bidrog till säkerheten var att de utgick från Sverige, det vill säga faktorn geografiskt *avstånd*. De ansåg inte att det fanns någon hotbild mot Sverige, kognitivt *avstånd* (Grimvall, et al., 2003; Riskkollegiet, 1991; Enander & Johansson, 1999) och menade då att en terrorist skulle välja ett flygplan som tillhörde ett annat land än Sverige. Ytterligare andra menade att saker och ting kan hända andra men inte dem själva, vilket är ett vanligt antagande som kan förklaras med att avståndet till riskkällan är avlägset geografiskt (Breck, 2002). *Erfarenhet*, en respondent menade att han/hon inte hade varit med om någon incident tidigare och därmed var det inte troligt att något skulle ske. Att sätta sig in i en situation där svenskt civilflyg är hotat kan vara svårt för en svensk medborgare beroende på att tidigare erfarenhet av liknande situationer ofta saknas. Finns det ingen tidigare erfarenhet om en riskkälla bedöms risken som mindre farlig (Breck, 2002).

Slutsatsen av nivå A indikerar att den totala riskbedömningen är låg. När det gäller nivå B i riskbedömningsprocessen och faktorn *Vinst mot förlust* menar Breck (2002) att om en individ endast erhåller en liten personlig vinst av att ta en risk, uppfattas riskkällan större än vad den är. Då majoriteten inte ansåg att de kunde utsättas för någon incident existerar endast en vinst.

Resultatet från faktorerna i nivå A och B påverkar faktorerna upplevd kontroll och riskbenägenhet på nivå C. *Upplevd kontroll*, att en incident kan hända andra men inte en själv, var ett resonemang hos några respondenter som kan tolkas som en typ av upplevd kontroll. Å andra sidan antydde majoriteten av intervju svaren att flygresenären hade gjort det aktiva valet att flyga och upplevde att ansvaret och kontrollen var överlåten till någon annan, det vill säga ett aktivt och frivilligt val (Enander & Johansson, 1999) att överlämna kontrollen. Vilken grad av *riskbenägenhet* en flygresenär har kan visas genom vilket resmål som han/hon väljer. Om en flygresenär är riskbenägen kan han/hon uppleva en kontroll över en situation. Enligt Figur 1 har faktorn upplevd kontroll störst påverkan på en individs riskbenägenhetsgrad, det vill säga om en individ upplever kontroll blir denna mer villig att ta en risk. Bedömningen från nivå A och B visar att flygresenärerna ansåg att risken för att utsättas för en attack är osannolik. Detta gör att nivå C blir obetydlig i riskbedömningsprocessen. Faktorn riskbenägenhet blir verkningslös, då det inte anses existera någon risk. Trots att det antydde av respondenterna att ingen upplevd kontroll förelåg blir även denna faktor irrelevant, då det handlar om ett aktivt och frivilligt val från flygresenärens sida. Resultatet av denna riskbedömning är att ingen risk förekommer för att svenskt civilflyg ska utsättas för en attack.

Från Arlanda flygplats lyfter och landar flygplan från många andra länder och flygresenärerna är inte bara vanliga civila invånare utan även olika makthavare. Det är därför viktigt att Arlanda flygplats har en hög säkerhetsstandard. Det är antagligen mycket enklare att upprätthålla denna

höga säkerhetsstandard om även inrikesflygplan från exempelvis Luleå Airport och dess passagerare på Arlanda flygplats har blivit säkerhetskontrollerade.

Resultaten i denna studie visar att majoriteten varken kände sig mer eller mindre säkra av de säkerhetsåtgärder/-regler som infördes år 2002. Detta kan vara en bekräftelse på att beslutsfattarna har kunnat visa ett lugn och att de har kontroll över situationen, vilket kan vara viktigt av politiska skäl (Svensson, 1996). Resultaten visar dock att de även fanns de som inte hade en tilltro till beslutsfattarna. Medier förmedlar oftast negativa händelser som exempelvis faror och risker framför säkerhet och förebyggande arbete. En indirekt tolkning kan därför göras om att säkerhetsåtgärderna oftast uppfyller dess syfte (Hedman, 1999).

4.1 Validitet

Författaren anser att tolkningarna har varit objektiva, men om någon med andra förkunskaper skulle tolka samma material skulle resultaten kunna skilja sig från denna undersöknings resultat.

Det kan finnas andra orsaker till respondenternas upplevelser än de som har behandlats i denna undersökning och eftersom ingen motsvarande intervju om hur de upplevde läget innan år 2002, då de nya säkerhetsåtgärderna infördes, har utförts går det inte att kontrollera eller jämföra exempelvis en upplevd skillnad.

Utformningen av intervjufrågorna tenderade främst att besvara vilka åsikter flygresenärer har om säkerhetsåtgärder/-regler. Det var svårt att utifrån intervjuaren följa en individs riskbedömningsprocess som den illustrerades i Figur 1. Hur väl en respondent ansåg att en säkerhetsåtgärd/-regel uppfyllde sitt syfte fick därför analyseras/tolkas av författaren, vilket försvagar resultatets validitet. Intervjufrågor där respondenten får skatta på en skala skulle kunna frambringa ett mer objektiva resultat.

Totalt intervjuades endast tio flygresenärer, fem kvinnor och fem män, varför resultaten inte kan anses vara generaliserbara till alla svenska flygresenärer.

4.2 Reliabilitet

En faktor som kan ha påverkat respondenternas svar är att de kan ha vägt in terrorattacken mot USA år 2001 i sina svar istället för att endast koncentrera sig på hur de har upplevt säkerhetsåtgärderna. Intervjuerna utfördes i en lugn miljö och författaren anser därför att omgivningen inte påverkade respondenternas svar. Om en respondent var irriterad och hade negativa åsikter om säkerhetsåtgärderna kan han/hon ha svarat att denna inte upplevde en förhöjd säkerhet fast så var fallet. Dock anser författaren att detta upptäcktes och togs med i analysen av en sådan intervju. För att höja reliabiliteten skulle en kvantitativ studie kunna användas för att kunna kontrollera och styrka kvalitativa resultat då det inte fanns någon kontrollerande funktion i denna studie. Intervjuaren spelades inte in utan bygger endast på författarens egna anteckningar och minnen, vilket kan ha påverkat reliabiliteten negativt.

4.3 Etiska överväganden

Respondenternas namn, kön eller ålder har i denna undersökning inte nämnts. Därför anses respondenternas anonymitet vara upprätthållen. De blev även informerade om sina rättigheter som respondenter. De blev inte heller utsatta för fara, kränkning eller osanning (Bilaga 2). Sammanfattningsvis anses därför de etiska aspekterna i denna undersökning vara tillgodosedda.

4.4 Fortsatt forskning

Resultaten visade att respondenterna värdesatte pålitlighet hos personalen som en viktig faktor för sin upplevda säkerhet, men efterfrågade bättre kontroll av personal. Ett förslag till fortsatt forskning är att undersöka effekten av en ökad personalkontroll där både personal och flygpassagerare medverkar. Intervjuer bör användas för att införskaffa en djupare förståelse om hur flygpassagerarna upplever säkerheten, men även om hur personalen ställer sig till ökad personalkontroll. En kvantitativ metod bör också nyttjas som komplement till intervjuerna och för att nå ut till svenska flygpassagerare över hela Sverige. Det är förslagsvis även intressant att studera skillnader mellan manliga och kvinnliga flygpassagerares generellt upplevda säkerhet vid flygresande.

5 Referenser

- Breck, T. (2002). *Risikommunikation: Dialog om det osäkra*. Stockholm: Natur och Kultur.
- Danielsson, M. (2001). *Teknisk psykologi*. Stockholm: Natur och Kultur.
- Davidsson, G. (2003). *Handbok för riskanalys*. Karlstad: Statens Räddningsverk.
- EG. (2006:1546). *Kommissionens förordning*. Europeiska gemenskapernas domstol.
- Enander, A., & Johansson, A. (1999). *Säkerhetsmedvetande: en förutsättning för säkerhetsbeteende*. Karlstad: Räddningsverket.
- Europaparlamentet. (2002). *Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 2320/2002 av den 16 december 2002 om införande av gemensamma skyddsregler för den civila luftfarten (Text av betydelse för EES) - Interinstitutionellt uttalande*. Hämtad från www.eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:32002R2320:SV:HTML:NOT
- Fisher, R., Halibozek, E., & Green, G. (2003). *Introduction to Security*. USA: Butterworth-Heinemann.
- Fischhoff, B., & Downs, J.S. (1997). *Communicating Foodborne Disease Risk*. Hämtad från www.cdc.gov/ncidod/eid/vol3no4/adobe/fischhoff.pdf
- Grimvall, G., Jacobsson, P., & Thedéen, T. (2003). *Risker i tekniska system*. Lund: Studentlitteratur.
- Hedman, L., & Trots, J. (1997). *Risikommunikation*. Karlstad: Räddningsverket Risk- och miljöavdelningen.
- Hedman, L. (1999). *Att kommunicera risker*. Karlstad: Räddningsverket Risk- och miljöavdelningen.
- Holmberg, S., & Weibull, L. (1998). *Opinionssamhället*. Kungälv: SOM-institutet.
- Holm, E., & Holgersson, J. (2007). *Sax gick igenom flygplatsens säkerhetskontroll*. Hämtad från [www.barometern.se/nyheter/kalmar/sax-gick-igenom-flygplatsens-sakerhetskontroll\(287202\).gm](http://www.barometern.se/nyheter/kalmar/sax-gick-igenom-flygplatsens-sakerhetskontroll(287202).gm)
- Högvist, E. (2004). *Dålig säkerhetskontroll*. Hämtad från www.dalademokraten.se/ArticlePages/200405/17/1000209873_TT/1000209873_TT.dbp.asp
- Krisberedskapsmyndigheten. (2007). *Samhällstrender och krisberedskap – Kartläggning och analys av omvärldsbevakningen hos myndigheter med särskilt ansvar för krisberedskap*. Hämtad från <http://www.krisberedskapsmyndigheten.se/upload/16788/Samh%C3%A4llstrender%20och%20krisberedskap.pdf>
- Lidskog, R., Nohrstedt, S.A., & Warg, L.E. (2000). *Risker, kommunikation och medier: en forskarantologi*. Lund: Studentlitteratur.
- Luftfartsstyrelsen. (2005). *Flygets utveckling 2004*. Norrköping: LFV.
- Luftfartsstyrelsen. (2008). *Flygets utveckling 2007*. Norrköping: LFV.
- Nohrstedt, S.A., & Nordlund, R. (1993). *Medier i kris: en forskningsöversikt över mediernas roll vid kriser. Rapport 163:4*. Stockholm: Styrelsen för psykologiskt försvar.
- Risikollegiet. (1991). *Att jämföra risker: Information och rekommendationer*. Stockholm: Risikollegiet.
- Risikollegiet. (1993). *Upplevd risk: Information från Risikollegiet*. Stockholm: Risikollegiet.
- SIKA & LFV. (2003). *Luftfart 2002*. Norrköping: LFV.
- SIKA & LFV. (2004). *Luftfart 2003*. Norrköping: LFV.
- SIKA & Luftfartsstyrelsen. (2008). *Luftfart 2007*. Norrköping: Luftfartsstyrelsen.
- Svensson, L. (1996). *Forskning om risikommunikation: en förstudie*. Karlstad: Statens räddningsverk.
- SFS. (1996:633). *Säkerhetsskyddsförordning*. Justitiedepartementet PO.

Bilaga 1: Intervju

1. Flög du även innan år 2002?

2. a) Från att du klev in på flygplatsen tills du kom in hit till denna vänthall lade du märke till någon säkerhetsinformation, som regler och anvisningar om hur du ska bete dig?

b) Vilka då?

3. a) Av de säkerhetsåtgärder/regler som infördes år 2002, vilka kan du räkna upp?

b) Var ifrån har du fått reda på dessa?

c) Vet du någon annanstans där du kan hitta information om de säkerhetsregler som rör flygpassagerare?

4. Finns det någon säkerhetsregel som du inte riktigt förstår vad den säger/betyder?

5. Vad tycker du om regeln som begränsar mängden av medhavd vätska i handbagage?

6. Har de säkerhetsåtgärder/regler som infördes år 2002 gjort att du känner dig:
1) Mer säker X) Mindre säker 2) Varken mer säker eller mindre säker att flyga

7. a) Finns det någon speciell säkerhetsåtgärd som får dig att känna dig:
1) Mer säker att flyga X) Mindre säker att flyga 2) Nej, ingen speciell

b) (om svar 1 eller X) vilken då?

8. Finns det något som kan göras för att du ska känna dig mer säker att flyga?

Bilaga 2: Information till respondent

Hej!

Jag heter Patricia Thunqvist och är psykologistudent på Luleå Tekniska Universitet.

Vill Du medverka i en intervju som handlar om flygsäkerhet och som tar ca 7min?

Din anonymitet kan upprätthållas eftersom varken namn, kön eller ålder kommer att redovisas i uppsatsen.

Du väljer själv vilka frågor Du vill besvara.

Du får avbryta intervjun.

Bilaga 3

Observera – detta är bara exempel på sådant som betraktas som vätska/inte vätska. Listan är inte komplett.

Detta är exempel på VÄTSKA	Detta är exempel på vad som INTE är VÄTSKA
Vatten, läsk, öl, vin, sprit	
Livsmedel: Maträtter med blandning av fasta och flytande ingredienser, t ex kött och potatis med sås, Janssons frestelse. Även frysta. Kaffe, te Kaviar i tub	Livsmedel: Bröd, kakor och tårter, inkl smörgåsar oavsett pålägg Chokladkakor och chokladaskar och annat godis i fast form Grönsaker, frukt och bär som inte förädlats, mosats o.s.v Kaviar/rom (löjrom, stenbitsrom och liknande)
Marmelad Mjukost Mos Rödbetor i vätska Saft, juice Sillinläggningar Smör Soppor, såser Sylt Ägg	Kött- och fiskprodukter som inte ligger i vätska. Pulver Patéer i konservburk (Ren, Älg, Fågel, vilt) Gåslever Konservburk Delikatessostar (Camembert, Blue, Chèvre, Blåädel) Krabbkött i burk
Övrigt: Deo roll on Flytande tvål Flytande ögonskugga Foundation Hår mousse Hårspray Krämer Kylklampar Läppglans Mascara Nagelacksremover Parfym Raklödder Schampo och balsam Tandkräm	Övrigt: Deo-stick (ej roll on) Läppstift (ej läppglans) och cerat Pennor, spritpennor etc Puder Snus Tabletter Tomma flaskor och behållare Tvål i fast form Våtservetter Ögonskugga i fast form

Ej tillåtet att medföra till behörighetsområden eller i flygplanskabinen

Utdrag ur kommissionens förordning (EG) nr 622/2003 ändrad genom förordning (EG) nr 68/2004 och förordning (EG) nr 1546/2006 punkt 4.1.1.1:

Passagerare får inte medföra följande föremål till behörighetsområden eller i flygplanskabinen:

a) Skjutvapen och andra vapen

Alla typer av föremål som kan, eller ger sken av att kunna, skjuta iväg en projektil eller vålla skada, inbegripet följande:

Alla typer av eldvapen (pistoler, revolverar, kulgevär, hagelgevär osv.).

Repliker och imitationer av eldvapen.

Komponenter till eldvapen (med undantag för kikarsikten och sikten).
 Luftpistoler, luftgevär och gaspistoler och -gevär.
 Signalpistoler.
 Startpistoler.
 Leksaksskjutvapen av alla slag.
 Vapen för rundkulor.
 Industriella bult- och spikpistoler.
 Armborst.
 Slangbellor.
 Harpuner och pilgevär.
 Slaktmasker.
 Elchockvapen som bedövningsbatonger och ballistiska elchockvapen (taser).
 Tändare i form av eldvapen.

b) Spetsiga/skarpa vapen och föremål

Föremål med spetsig udd eller skarpt blad som kan vålla skada, inbegripet följande:

Yxor.

Pilar.

Isbroddar.

Harpuner och spjut.

Isyxor och isklyvare.

Skridskor.

Knivar med spärrbart blad eller springknivar, oberoende av bladets längd.

Knivar, inbegripet ceremoniknivar, med blad på över 6 cm, av metall eller annat material som är starkt nog att användas som potentiellt vapen.

Köttyxor.

Macheter.

Rakknivar och rakblad (med undantag för säkerhets- och rakhyvlar för engångsbruk med rakblad).

Sablar, svärd och värjkäppar.

Skalpeller.

Saxar med blad på över 6 cm.

Skidstavar och vandringsstavar.

Kaststjärnor.

Verktyg som kan användas som spetsiga eller skarpa vapen, t.ex. borrar och borrar, tapetknivar, verktygsknivar, alla typer av sågar, skruvmejslar, kofotar, hammare, tänger, skiftnycklar, skärbrännare.

c) Tillhyggen

Alla tillhyggen som kan vålla skada, inbegripet följande:

Baseball- och brännbollslagträn.

Klubbor och batonger - styva eller flexibla - t.ex. blydaggar, polisbatonger och fjäderbatonger.

Cricketlagträn.

Golfklubbor.

Hockeyklubbor

Lacrosse-racketar.

Kajak- och kanotpaddlar.

Skateboards.

Biljard-, snooker- och poolköer.

Fiskespön.

Kampsportutrustning som knogjärn, klubbor, batonger, spikklubbor, jmf eng. num chucks, kubotan.

d) Explosiva och brandfarliga ämnen

Alla explosiva eller brandfarliga ämnen som utgör en risk för passagerarnas eller personalens hälsa eller för luftfartygets säkerhet, inbegripet följande:

Ammunition.

Tändhattar.

Detonatorer och tändrör.

Sprängämnen och spränganordningar.

Repliker eller imitationer av sprängämnen eller spränganordningar.

Minor och andra militära spränganordningar.

Granater av alla typer.

Gas och gasbehållare, t.ex. butan, propan, acetylengas, syre – i stora volymer.

Fyrverkeripjäser, bloss och signalljus av olika slag och annan pyroteknisk utrustning (inbegripet smällare).

Icke-säkerhetständstickor.

Rökbomber och rökpatroner.

Lättantändligt flytande bränsle, t.ex. bensin, gasol, dieseloilja, tändarvätska, alkohol, etanol.

Färg i sprejburk.

Terpentin och thinner.

Alkoholhaltiga drycker med över 70 volymprocent alkohol (140° proof).

e) Kemikalier och giftiga ämnen

Alla kemikalier eller giftiga ämnen som utgör en risk för passagerarna eller personalens hälsa eller luftfartygets säkerhet, inbegripet följande:

Syror och baser, t.ex. i våtcellsbatterier ur vilka vätska kan spilla ut.

Frätande eller blekande ämne som kvicksilver och klor.

Sprejer som tillfälligt försätter folk ur stridbart skick, t.ex. tårgas, pepparsprej.

Radioaktivt material, t.ex. medicinska eller kommersiella isotoper.

Gifter.

Smittsamma eller biologiskt farliga material, t.ex. infekterat blod, bakterier och virus.

Material som kan självantändas.

Brandsläckare.

f) Vätskor

Vätskor, förutom i särskilda behållare med en volym på högst 100 milliliter eller motsvarande, som ligger i en genomskinlig, återförslutningsbar plastpåse vars kapacitet inte får överstiga en liter. Plastpåsens innehåll skall rymmas i påsen utan problem och påsen skall vara helt stängd. Vätskor omfattar gel, krämer, blandningar av vätskor och fasta ämnen samt innehåll i tryckbehållare, t.ex. tandkräm, hårgelé, drycker, soppor, safter, parfym, raklödder, aerosoler och annat med liknande konsistens.

Undantag får medges om vätskan skall användas under resan och antingen är nödvändig av medicinska skäl eller ingår i en särskild diet, inbegripet barnmat; på uppmaning skall passageraren kunna styrka den undantagna vätskans äkthet, eller

införskaffats på flygsidan efter den punkt där boardingkorten kontrolleras, ifrån butiker som omfattas av godkända säkerhetsrutiner som ingår i flygplatsens säkerhetsprogram, under förutsättning att vätskan är förpackad så att det tydligt syns om förpackningen har utsatts för manipulering och att den inköpts på den flygplatsen den dagen, eller

införskaffats inom behörighetsområdet, i butiker som omfattas av godkända säkerhetsrutiner som ingår i flygplatsens säkerhetsprogram, eller

införskaffats vid en annan flygplats i gemenskapen, under förutsättning att vätskan är förpackad så att det tydligt syns om förpackningen har utsatts för manipulering och att den inköpts på flygsidan vid den flygplatsen den dagen, eller
införskaffats ombord på ett EG-flygföretags flygplan, under förutsättning att vätskan är förpackad så att det tydligt syns om förpackningen har utsatts för manipulering och att den inköpts ombord på det flygplanet den dagen.

Ej tillåtet att medföra i lastrumsbagaget (incheckat bagage)

Utdrag ur kommissionens förordning (EG) nr 622/2003 ändrad genom förordning (EG) nr 68/2004 punkt 5.2.3.1

Följande föremål får inte medföras i lastrumsbagaget:

Sprängämnen, inbegripet detonatorer, sprängrör, granater, minor och spränganordningar.

Gaser: propan, butan.

Lättantändliga vätskor, inbegripet gasolin, metanol.

Lättantändliga fasta ämnen och reaktiva ämnen som magnesium, braständare, fyrverkeripjäser och bloss.

Oxidationsmedel och organiska peroxider, inbegripet blekmedel och reparationssatser för bilkarosser.

Giftiga eller smittsamma ämnen, inbegripet råttgift och infekterat blod.

Radioaktivt material, inbegripet medicinska och kommersiella isotoper.

Frätande ämnen, inbegripet kvicksilver och bilbatterier.

Komponenter till bränslesystem för fordon som har innehållit bränsle.

Anm. Det är tillåtet att medföra sprutor för medicinskt bruk i både handbagage och incheckat bagage.