

En punktbevæpnet hverdag ved Oslo Lufthavn

En teoretisk oppgave

BACHELOROPPGAVE (BOPPG30)

Politihøgskolen

2018

Kand.nr: 325

Antall ord: 6341

Innholdsfortegnelse

1.0 INNLEDNING	3
1.1 Problemstilling.....	3
1.2 Avgrensning	4
1.3 Begreper og forkortelser:.....	4
1.4 oppgavens struktur.....	4
2.0 METODE	5
2.1 En teoretisk oppgave.....	5
2.2 Kildekritikk.....	5
2.3 Min oppfatning.....	6
3.0 FORHÅNDSINFORMASJON - OSLO LUFTHAVN	6
3.1 En reise tilbake i historien	7
4.0 TEORI OG DRØFTING	8
4.1 Bruk av skytevåpen.....	8
4.2 Luftfarten som terrormål.....	10
4.3 Organisering – veldig stort men færre.....	12
4.4 En fullt bevæpnet hverdag.....	14
4.5 Økt fare for vådeskudd.....	14
4.6 Vil punktbevæpningen ved Oslo Lufthavn føre til tap av det sivile preget?	16
4.7 Vil våpen på hofta ha en innvirkning på tryggheten til de politiansatte ?.....	17
4.8 Spredningseffekt.....	18
5.0 AVSLUTNING.....	19
6.0 LITTERATURLISTE.....	21
6.1 LITTERATUR	21
6.2 INTERNETT.....	21
6.1 SELVVALGT PENSUM :	23

1.0 Innledning

Norsk politi har en lang tradisjon i å være ubevæpnet. Praksisen i senere tid har vært at politiet har benyttet fremskutt lagring, med våpen nedlåst i patruljekjøretøyet. Politiet kan da bevæpne seg ved en konkret fare, eller når det er sannsynlig at tjenestepersonen kan stå ovenfor en særlig farlig situasjon. Da oppgaven ble påbegynt var praksisen slik også ved Oslo Lufthavn.

I løpet av perioden oppgaven ble skrevet, ble det innført midlertidig punktbevæpning ved lufthavnen. Bakgrunnen for den midlertidige bevæpningen var en utarbeidelse av en risiko og sårbarhetsanalyse, kalt ROS-analyse. ROS-analysen baserer seg på de faktiske forhold samt det lokale- og nasjonale trusselnivået. ROS-analyser omfatter en systematisk identifisering og kategorisering av sårbarhet (Aven, T. et. al, 2004).

Ved analysen kartlegges hendelser og hvilke konsekvenser hendelsenene kan forårsake. På bakgrunn av analysen ble det vedtatt at politiet ved Oslo Lufthavn skulle bevæpnes midlertidig etter Våpeninstruksen §3-2 nr. 3. Der fremkommer det at Politidirektoratet etter samtykke fra departementet, kan beslutte bevæpning i den daglige tjenesten for en periode inntil tre måneder. Det skal i hvert enkelt tilfelle baseres på en ROS-analyse, og bli vurdert som nødvendig opp mot politiets oppdragsløsning. Bevæpningen må anses nødvendig for å gjøre politiet i stand til å avverge eller stanse handlinger som vil være særlig farlig for liv og helse eller viktige samfunnsfunksjoner (Våpeninstruks for politiet, 2015).

I løpet av praksisåret ble arbeidet med innføringen av en punktbevæpningsordning på flyplassen utredet. Erfaringen var at kollegaer, ledelsen, Avinor og Luftfartstilsynet ønsket punktbevæpning velkommen på flyplassen. Jeg ble nysgjerrig på tematikken og valgte å følge prosessen ut i siste året på politihøgskolen. En midlertidig punktbevæpning ble innført den 9. november 2017. Følgende spørsmål ble stilt: "Hvordan skiller tjenesten seg ved Oslo Lufthavn ut i forhold til andre polititjenestesteder - og bør politiet ved Oslo Lufthavn være permanent bevæpnet? Det er disse spørsmålene oppgavene prøver å gi svar på.

1.1 Problemstilling

Med bakgrunn i at det foreligger lite forskning på punktbevæpning, ønsker jeg å benytte problemstillingen: *I hvilken grad vil punktbevæpning ha innvirkning på sikkerheten til de politiansatte ved Oslo lufthavn?*

1.2 Avgrensning

Oppgaven vil rette seg spesifikt mot objektet Oslo Lufthavn, og de politiansatte som går innunder beredskapen. Jeg ønsker å se nærmere på hva punktbevæpning innebærer for den daglige tjenesten ved lufthavnen, og om det er noen spesielle utfordringer rundt dette. Jeg ønsker videre å se hvilke effekter et punktbevæpnet politi kan ha sett opp mot en terrorhendelse i terminalbygget, og belyse hva en permanent punktbevæpnet hverdag kan medføre for de politiansatte.

Det vil ikke drøftes hva som skal til for at det skal for å foretas en eventuell lovendring som vil hjemle en permanent punktbevæpning av et objekt. Jeg forutsetter at politiet ved Oslo Lufthavn inngår i standard praksis med fremskutt lagring.

1.3 Begreper og forkortelser:

1.3.1 *Punktbevæpning*- blir omtalt som en ordning med en permanent tilstedeværelse av bevæpnet politi ved utvalgte objekter. Videre beskrivelse blir omtalt senere i oppgaven.

1.3.2 *PLIVO*- Pågående livstruende vold. PLIVO blir brukt som et samlebegrep av de tre nødetatene, politi, brann, helse. Formålet er felles forståelse hvor samvirke og opptreden hvor det utøves pågående livstruende vold mot flere personer (Helsedirektoratet 2017).

1.3.3 . *PST* –Politiet Sikkerhetstjeneste.

1.3.4 *DKP*- Den Kongelige Politieskorte , underlagt Oslo Politidistrikt.

1.3.5 . *ROS-analyse*- Risiko og sårbarhetsanalyse.

1.3.6 *Telegruppe*- Sambandskanal hvor politiet kan prate med hverandre.

1.4 oppgavens struktur

Kapittel 2 starter med en redegjørelse av hvilken metode som er benyttet. Videre vises det til kildekritikk og min oppfatning av temaet ”et punktbevæpnet politi”. I kapittel 3 vises det til forhåndsinformasjon om objektet Oslo lufthavn og en reise tilbake i tid til Fornebu, som var Oslos hovedflyplass frem til 1998 . Kapittel 4 omhandler teori og drøfting av hvilke påvirkninger punktbevæpningen har for politiets hverdag. Fordeler og utfordringer med praksisen knyttet spesifikt mot objektet Oslo Lufthavn vil bli drøftet. Kapittel 5 oppsummerer oppgaven. Kapittel 6 omhandler litteraturliste og selvvalgt pensum.

2.0 Metode

En metode er en fremgangsmåte eller et middel til å løse problemer og komme frem til ny kunnskap. Et hvilket som helst middel som tjener dette formålet, hører med i arsenalet av metoder (Dalland, 2012. s. 111). Begrunnelsen for valg av metode vurderes i forhold til datatilgang og tematikk.

2.1 En teoretisk oppgave

Oppgaven belyses ved bruk av en teoretisk oppgave som baserer seg på foranliggende og eksisterende kunnskap og teorier (Dalland, 2012). Punktbevæpning er et begrepet som blomstret etter Bevæpningsutvalgets rapport om hvorvidt politiet skulle bli generelt bevæpnet eller ikke. Punktbevæpning blir brukt til å beskrive en bevæpningsordning på et objekt eller en lokasjon som omfatter politiets tilstedeværelse med synlig våpen.

En teoretisk oppgave ble et naturlig valg for å bruke de eksisterende teoriene rundt et bevæpnet eller ubevæpnet politi og de momenter som hører med. Det foreligger flere teorier i spørsmålet hvorvidt norsk politi skal være ubevæpnet eller bevæpnet. Flere av disse teoriene og momentene vil komme til anvendelse for å belyse spørsmålet rundt punktbevæpning og hvilke risikofaktorer dette kan ha med seg i den daglige tjenesten.

Aktuell litteratur er hentet fra Politihøgskolens bibliotek, Bibsys. Søkeordene: ”bevæpning”, ”bevæpning + politi”, ”stress” og ”sivilt preg” ble benyttet. Søket resulterte i flere interessante masteroppgaver som ga grunnlag for fordypning i temaet.

Aktuelle NOU-rapporter fra Regjeringen ble hentet ut fra internett, samt høringsvar til Bevæpningsutvalgets rapport. Google, og Google Scholar ble benyttet for å finne relevante artikler og forskningsrapporter.

2.2 Kildekritikk

Kildekritikk betyr at en skal karakterisere og vurdere litteraturen som er benyttet. Det samme gjelder andre kilder som benyttes i oppgaven (Dallan, 2012).

Når det gjelder begrepet punktbevæpning, er dette lite brukt i forskning. For å finne relevante forskning, er det lille som foreligger om generell- og midlertidig bevæpning benyttet for å belyse oppgaven. NOU-rapporter, Stortingsmeldinger og artikler fra Politiets Fellesforbund er nødvendigvis ikke vitenskapelige kilder. Dette fordi enkelte av rapportene og artiklene kan være politisk- eller fagpolitisk motivert. I drøftelsen blir disse brukt for å sammenligne og diskutere forskjellige sider av problemstillingen. Selv om det foreligger lite forskning på

temaet, ble utfordringen å knytte allerede eksisterende teori mot det spesifikke objektet Oslo Lufthavn.

2.3 Min oppfatning

Forforståelse preger vår måte å se virkeligheten på. Ofte er forforståelse ubevisst og gjør at vi ikke opplever virkeligheten gjennom det vi sanser. Riktig forforståelse kan kalles kunnskap, mens en fordom er en feilaktig forståelse (Thuren, T, 2009). Det er særlig to utfordringer knyttet til fordommer: Det første er at en ikke lar seg styre helt av autoriserte tolkninger, og det andre handler om å ikke forhaste seg (Olsvik, 2013, s.113).

Min forforståelse av temaet er påvirket av snart tre år på politihøgskolen, media, praksisåret og det påfølgende vikariatet jeg har hatt i politietaten.

Den brede generalistutdannelsen ved politihøgskolen, gjør at en er innom et bredt spekter av fag i løpet av de tre studieårene. I faget politilære i løpet av det første studieåret, fikk vi et innblikk i hvordan et ubevæpnet politi har operert i gjennom årene. Faget belyste også politiets grunnprinsipper, et politi med sivilt preg hvor våpen kun skulle benyttes ved risikofylte oppdrag.

Gjennom praksisåret og påfølgende vikariat som politibetjent, fikk jeg et inntrykk av at kollegaer ved Oslo Lufthavn var for en bevæpningsordning. Begrunnelsen var at de ofte var bevæpnet opptil flere ganger daglig på ulike typer oppdrag med VIPer. En annen begrunnelse var at infrastrukturen ved lufthavnen gjør det uhensiktsmessig å være ubevæpnet om verstefallshendelsen skulle inntreffe.

I løpet av prosessen med å skrive oppgaven, var teamet jevnlig oppe i media. Her har jeg fått et bedre innblikk i beslutningsgrunnlaget ved den midlertidige punktbevæpningen, og hva det innebærer å ha et permanent punktbevæpnet politi. Jeg ble likevel overrasket over hvor lite negativ omtale punktbevæpningen fikk i media- spesielt i forhold til de eventuelle negative konsekvensene en slik tilstedeværelse kan ha.

3.0 Forhåndsinformasjon - Oslo Lufthavn

Oslo lufthavn Gardermoen åpnet den 8.oktober 1998 med en kapasitet på 17 millioner reisende i året. Gardermoen skulle ta over som landets hovedflyplass etter at driften på Fornebu ble avviklet samme år. Antall reisende økte raskere enn forutsagt, og i 2016

håndterte flyplassen over 25 millioner passasjerer. Etter at hele terminal Pir-Nord ble tatt i bruk i 2017, skal flyplassen kunne håndtere 28 millioner passasjerer årlig (Avinor, 2017).

Ny terminal medførte nesten en dobling av arealet som inngår i politiets ansvarsområde. Arealet økte med 117 000 m², til et totalareal på 265 000 m². Bygget blir omtalt som terminalbygget. Ikke bare er det millioner av reisende på flyplassen i året, men landets hovedflyplass er også arbeidsplassen til ca. 15 000 ansatte som har sitt daglige virke på lufthavnen (Avinor, 2017).

Før jeg starter med selve drøftelsen av oppgaven, ønsker jeg at leseren skal få innblikk i et scenario basert på en ROS-analyse. Scenarioet har mange felles momenter med det som ble sendt inn til Politidirektoratet for innføring av den midlertidige punktbevæpningen i siste kvartal 2017. Scenarioet er benyttet for at leseren skal forstå objektets kompleksitet.

Scenario

I henhold til minimumsbemanningen er det en patrulje på Oslo Lufthavn. Patruljen befinner seg i Pir-Nord. Pir-Nord er den "nye" delen av terminalen. Det meldes om skyting ved sikkerhetskontrollen. Patruljekjøretøyet med fremskutt lagring står parkert utenfor terminalen i henhold til standard praksis. På øvre Romerike er det en patrulje fra Ullensaker som kjører i distriktet. Patruljen befinner seg på Kløfta.

Konklusjon

Patruljen må ta seg til fots. Patruljen må videre passere område hvor skyting pågår for å komme seg til kjøretøyet å bevæpne seg. Responstiden øker med dette betraktelig. Patruljen kan ikke gå til umiddelbar innsats da de ikke har middelet som kan samsvare med trusselen. Sikkerheten for de ansatte svekkes da patruljen må passere område hvor skyting pågår. Avstanden å løpe er ca. 1,2 km. Patruljen fra Ullensaker er klar til aksjon etter ca. 15 minutter.

3.1 En reise tilbake i historien

Selv om norsk politi aldri har vært generelt bevæpnet, var det bevæpning av politiet ved Oslo Fornebu i tretten år. Bevæpningsperioden varte fra 1986 frem til driften ble avviklet og flyttet til Gardermoen i 1998. Bevæpningen ble videreført til Oslo Lufthavn Gardermoen for en kort periode, og frem til Rundskriv 6-53/99 opphevet praksisen.

Av Regjeringsbeslutning 25 juni 1986 fremkommer det at *”væpnet politi må være til stede eller i nærheten av kontrollpunktene på alle lufthavner hvor det gjennomføres sikkerhetskontroll av passasjerer og deres håndbagasje”* (Regjeringensbeslutning, 1968).

Denne praksisen ble den 23.06.1999 opphevet under daværende justisminister Aud Inger Aure med rundskriv fra DET KGL. JUSTIS-OG POLITIDEPARTEMENT, Rundskriv 6-53/99.

Av rundskrivet fremkommer det ikke hvorfor den tidligere beslutningen ikke lenger skulle være gjeldende, annet enn at det nå var opp til politimesteren å innpasse behovet for politinærvær ved lufthavnen. Politimesteren ble videre ansvarlig for å sette inn de mannskapene som var nødvendig for å holde beredskapen på et akseptabelt nivå (DET KGL. JUSTIS- OG POLITIDEPARTEMENT, 1999).

4.0 Teori og drøfting

I drøftelsen av oppgaven vil jeg starte med skytevåpen og reglene som per dags dato regulerer bruken. Videre tar jeg for meg rapporten til Forsvarets Forskningsinstitutt som omhandler *”luftfarten som terrormål”*. Jeg vil se på hvilke effekter situasjonelle tiltak kan ha opp mot luftfarten som terrormål på objektet. Deretter ser jeg på organiseringen av politiet ved Oslo Lufthavn, slik at leseren kan få et innblikk i dagens beredskap og utfordringer ved denne. Konsekvenser som vådeskudd, utfordringer ved det sivile preget og spredningseffekt vil bli drøftet i forhold til hva en punktbevæpning av politiet ved Oslo Lufthavn vil kunne medføre. Jeg vil komme inn på de stressorene det er tenkelig at en tjenesteperson vil kunne ha, både ved en bevæpnet eller en ubevæpnet polititjeneste på lufthavnen. Ettersom det ikke foreligger konkret forskning på problemstillingen om punktbevæpning, benytter jeg forskning fra relevante områder og knytter dette spesifikt opp mot objektet Oslo Lufthavn.

4.1 Bruk av skytevåpen

Det mest inngripende maktmiddelet politiet har tilgang til, er skytevåpen (Larsen, Gundhus, Graner, 2014. s. 165). En selvfølge er det at skytevåpen har et stort skadepotensial og blir sett på som farlig, uansett hvem brukeren er. Bruk av skytevåpen er vesentlig mer benyttet i USA sammenlignet med europeiske land (Larsen, Gundhus, Graner, 2014. s.165). Det skal sies at det er vanskelig å sammenligne bruk av skytevåpen mellom ulike land og lovverk.

I de nordiske landene Sverige, Danmark, Finland og Norge ligger gjennomsnittet på 2-3 drepte personer i året som følge av at politiet har løsnet skudd. Det er verdt å merke seg at

Finland lå likt med Norge i antall sårede og drepte, selv om de bærer skytevåpen i sin daglige tjeneste (Larsen, Gundhus, Graner, 2014. s .166).

Det er først og fremst Politilovens §6 som hjemler politiets bruk av makt, herunder skytevåpen. Politiet har som samfunnets sivile maktorgan en legitim rett til å bruke skytevåpen som siste utvei (Edvinsen, 2012, s. 218). Dette skal i henhold til loven være nødvendig, forsvarlig og forholdsmessig i forhold til den situasjonen en står ovenfor. Loven gir adgang til bruk av makt, men setter også store begrensinger (Lade, 2016).

Det forventes at politiet skal gripe inn og bruke de midlene situasjonen krever. Bruk av makt og skytevåpen er sterkt begrenset i Norden (Finstad 2013), og det stilles store krav før politiet får adgang til å benytte skytevåpen. Det har sammenheng med at bruk av våpen er øverst på politiets maktpyramide, og skal kun brukes når andre midler er forgjeves forsøkt, eller at andre midler blir sett på som uhensiktsmessige (Larsen, Gundhus, Graner, 2014).

Dagens praksis er hjemlet i Våpeninstruksen. Våpeninstruksen §2-2 omhandler fremskutt lagring av skytevåpen i motoriserte patruljer (Våpeninstruksen for politiet, 2015). I paragrafen står det at våpen skal medbringes og oppbevares i motoriserte patruljer. Dette blir også omtalt som ”fremskutt lagring” (Fredriksen, Spurkland, 2014, .s. 243). Spørsmålet er om en slik praksis egner seg like godt på alle lokasjoner mellom Nordkapp og Lindesnes, eller om det er utvalgte områder som har andre behov.

4.1.1 Punktbevæpning

Bevæpningsutvalget definerte i sin rapport fra 2017 at punktbevæpning som en ordning med permanent tilstedeværelse av bevæpnet politi ved utvalgte objekter. Utvalget eksemplifiserer slike utvalgte objekter som for eksempel lufthavner (NOU:2017:9). Utvalget har under arbeidet med sin rapport vært i kontakt med Luftfartstilsynet og Avinor. Begge partene ga uttrykk for at de ønsket et bevæpnet politi ved noen av flyplassene i Norge. Det kommer ikke frem hvilke andre flyplasser enn Oslo Lufthavn de ønsket en slik ordning for.

Luftfartstilsynet skrev i sitt høringssvar til rapporten at utvalget ikke hadde tatt høyde for hendelser i Europa i nærliggende fortid, og frem til publiseringen av rapporten.

Luftfartstilsynet viser blant annet til anslaget på Brussels Airport i Belgia og Atatürk Airport i Tyrkia, 2016. På Atatürk Airport ble det drept 45 sivile og 3 terrorister i et anslag som varte i 90 sekunder. De tre terroristene ble drept av bevæpnet sikkerhetspersonell (Kobberstad & Vindvik, 2017).

4.2 Luftfarten som terrormål.

Grunnprinsippet er at terrorgrupper lever og ånder generelt for publisitet. De målene som får mest oppmerksomhet er ofte også de mest attraktive (Tønnesen, 2008). Selv om utførelsen av terror har endret seg noe med tiden, består fortsatt ”grunnprinsippet” for terroristen. De siste årene har en sett en endring hvor flere av handlingene har gått fra å være gruppebasert, til soloterrorisme (Myklebust, 2010).

Soloterrorisme blir definert som de tilfellene der en enkelt person gjennomfører, eller har som mål å utføre en handling, som terrorisme. Terroristen er alene på forberedelsene, planleggingen og de utøvende handlingen (Myklebust, 2010). Det gjør handlingene vanskeligere å oppdage. Gjenstander eller redskaper som benyttes for å gjennomføre en terrorhandling, kan være uproblematisk å anskaffe da de oftest er tilgjengelig for allmenheten.

I henhold til terrorgruppers overordnede mål om publisitet, betyr dette at luftfartssektoren er sårbar for terror, og er et angrepsmål for ulike enkeltindividers- eller terrorgruppers overordnede mål om publisitet. Handlingene medfører nasjonalt- og internasjonal oppmerksomhet. Mål om publisitet kan føre til svært spektakulære angrep dersom terroristene først lykkes. Angrepet i USA 9/11 vil huskes av alle. Angrepet bestod av kaping- og selvmordsangrep, noe var forholdsvis ukjent, og dermed vanskelig å forutsi (Tønnesen, 2008).

Luftfartens attraktivitet blant terrorister har bakgrunn i det høye passasjervolumet innenfor et begrenset område, og at det er høy sannsynlighet for å ramme flere nasjonaliteter under utførelsen. I henhold til trusselbildet, er det enkelte lufthavner som er mer utsatt for terrorangrep enn andre. Det kan være lokasjoner som er attraktiv på bakgrunn av landets politikk, eller lufthavner som blir brukt i militær sammenheng (Tønnesen, 2008).

Oslo Lufthavn er hovedflyplass for all rute- og chartertrafikk på Østlandet, og blir sett på som Norges hovedflyplass. Med rute- og chartertrafikk menes også frakt av store mengder valuta, post samt frakt av import- og eksportvarer innad, og på tvers av landegrenser.

Luftfartssektoren skiller seg ut fra andre typer mål, og andre typer transportmål grunnet det høye sikkerhetsnivået som er påkrevd ved internasjonale lufthavner. Det foreligger strenge krav til sjekk av personer og bagasje før en skal om bord i et fly. Denne kontrollen er det private sikkerhetsselskap som utfører ved Oslo Lufthavn, mens politiet har det overordnede ansvar for sikkerhet og beredskap.

Utfallet av et høyt sikkerhetsnivå sett opp mot terrorhandlinger kan ha to effekter. Den ene effekten kan være at det høye sikkerhetsnivået ved lufthavnen gjør det attraktivt å begå en terrorhandling. Den andre og mer vanlige effekten er at terroristene velger mål hvor sikkerhetsnivået enten er lavere, eller blir oppfattet som lavere. Dette gjør at sannsynligheten eller den opplevde sannsynligheten for et vellykket tilslag, blir sett på som høyere for personen eller gruppen som ønsker å utføre handlingen (Tønnesen, 2008).

I de offentlige debatter rundt den generelle bevæpningen av norsk politi, har diskusjonene i stor grad dreid seg om hvorvidt et bevæpnet politiet kan avverge et angrep. Dersom politiet er bevæpnet men ikke får avverget angrepet, vil det bli sett på som uhensiktsmessig å være bevæpnet (Finstad, 2013).

Bevæpningsutvalgets rapport viser til at bevæpnet politi sjeldent avverger angrep. For å avverge angrep kreves det god etterretning og forebyggende arbeid gjort på et lokalt- eller nasjonalt nivå (NOU:2017:9). Det har likevel vært flere eksempler i Europa hvor et bevæpnet politi har vært med på å stanse og begrense et angrep. Viktige faktorer som responstid og kapasitet er essensielt for å begrense skadefølgen (Tønnesen 2008).

Dersom det skulle skje en terrorhendelse på Gardermoen, er skadepotensialet stort. I en slik situasjon er det viktig at politiet raskest mulig kan respondere, sa Justis- og beredskapsminister Per-Willy Amundsen i dag. (Politiforum 2017)

Et spørsmål til ettertanke er om det høye sikkerhetskravet og tiltaket et permanent punktbevæpnet politi, vil føre til forflytning av lovbrudd. Dersom det blir vanskeligere å utføre et lovbrudd i et område som for eksempel Oslo Lufthavn, vil problemene kunne forflytte seg til et annet sted der det ikke er satt inn situasjonelle tiltak (Lie, 2015). Ser en på terrorhandlingen ut i fra en rasjonell aktør-teori, vil forflytningen skje så lenge fordelene med forflytning overstiger ulempene (Lie, 2015).

Professor Gloria Laycock har påpekt at en slik forflytning kan få alvorlige konsekvenser. Konsekvensen kan være at den situasjonelle forebyggingen får lovbrøyteren til å bli mer ekstrem for å gjennomføre lovbruddet. Laycock eksemplifiserte dette ved eventuell innføring av fingeravtrykksleser på biler. Hun stilte spørsmålet om tyvene ville kutte av fingrene til eieren for å få tilgang til kjøretøyet? Eksempelet kan også brukes i luftfarten. Dersom kraftige sikkerhetstiltak settes inn, kan det ende med at gjerningspersonen(e) som ønsker å utføre en

handling, utfører mer alvorlige handlinger enn først tenkt. Utførelsen kan bli mer ekstrem for å sikre seg at terrorhandlingen blir vellykket (Lie, 2015).

Forflytningen trenger ikke nødvendigvis å være en annen lufthavn i Norge, men kan også være andre mål i samfunnet som kan føre til mye oppmerksomhet og spektakulære angrep (Tønnesen, 2008). Forflytningen kan skje som følge av de situasjonelle tiltakene som er gjennomført og gir høyt sikkerhetsnivå og høy beredskap. For å minske risikoen for en mislykket aksjon ved Oslo Lufthavn, der en vet at politiet er bevæpnet og i relativt umiddelbar nærhet, kan gjerningspersonen ut i fra en rasjonell aktør-teori forflytte handlingen. Forflytningen kan ha sammenheng med at det ikke er satt inn de samme situasjonelle tiltakene ved det nye målet (Lie, 2015).

4.3 Organisering – veldig stort men færre

Politiet arbeidsområde ved Oslo Lufthavn kan ses som todelt: På den ene siden opererer polititjenestepersoner ved FUF-grensekontrollseksjonen. Primæroppgavene til disse politifolkene er kontroll av dokumenter, samt å starte innledende bort- og utvisningssaker for utlendinger som ikke oppfyller vilkårene etter Utlendingsloven.

I et bygg separert fra terminalen holder de operative mannskapene til. Disse kjører patruljebil og har som polititjenestepersoner ellers, et mangfoldig spekter av arbeidsoppgaver. Hovedoppgaven er å håndtere ordensoppdrag på og rundt terminalen og starte den innledende etterforskning av straffesaker. Patruljetjenesten gjennomføres både med bil- og fotpatruljering. Tjenestepersonene som går innunder beredskapen skal være minimum IP-4 godkjent. Å være innsatspersonell kategori 4, vil si at tjenestepersonen årlig skal ha utdanning og godkjenningssprøve for tjenestevåpen (Edvinsen, 2013).

Fokuset på fotpatrulje er høyt for politiet ved Oslo Lufthavn. Hovedaspektet med fotpatruljeringen er for politiet å vise seg der folk oppholder seg. Dette kan bidra til å øke trygghetsfølelsen hos publikum (Edvinsen, 2012, s. 27). Dette til tross for at bevæpningsutvalget i sin rapport skriver at de er kjent med at det i liten grad er patruljerende politi på hovedflyplassen (NOU 2017:9). Kommunikasjon med publikum og forebyggende arbeid er også viktige aspekter for den uniformerte fotpatruljeringen (Edvinsen, 2012).

De operative mannskapene består av ni vaktlag med en døgkontinuerlig turnusordning (gjeldende desember 2017). Tjenesten ved Oslo Lufthavn skiller seg noe ut fra distriktet ellers, da oppdragene ledes av en egen vaktleder (gjeldende per desember 2017).

Dette skjer i en egen talegruppe separert fra distriktet (Edvinsen, 2012). Operasjonslederen, som sitter på en felles operasjonssentral, er fortsatt øverste leder. Han har mulighet til å beordre mannskapene vekk fra flyplassen til tross for at det kan medføre svekket beredskap (Edvinsen 2012). Ved større hendelser skal oppdragene ledes av operasjonsleder.

Operasjonsleder skal koordinere og lede operasjonen tilbaketrukket fra hendelsen (Sandham & Todem, 2016), utfordringen er at operasjonsleder sjeldent er godt kjent med objektet.

Dagens vaktordning tilsier at det er en minimumsbemanning på en patruljebil. Det vil si at to tjenestepersoner og en vaktleder skal kunne håndtere de oppdragene som finner sted per vaktsett. Patruljen blir definert som sikkerhetspatrulje, og har det overordnende ansvaret for beredskapen på lufthavnen. Det stilles krav til at sikkerhetspatruljen er godt kjent med objektet og har nødvendig kompetanse.

Det lave antallet tjenestepersoner som er på en vakt ved minimumsbemanningen, gjør at en har færre ressurser å spille på. Sammenlignes Oslo Lufthavn med Oslo S, vil det være store forskjeller i antall ressurser i det ”den store røde knappen trykkes inn”. Oslo Politidistrikt har av naturlige årsaker mange patruljer på vakt i henhold til stor befolkningskonsentrasjon.

Distriktet har også spesialavdelinger som er trent på å håndtere skarpe situasjoner i større grad enn andre politifolk. Mangel på ressurser kan for tjenestepersonene ved Oslo Lufthavn ses på som både en indre og ytre stressor.

Stess-teoriens far, Hans Selye definerte stressor som den belastningen en får utenfra.

Stressoren er den ytre begivenhet. Når dette ”treffer” kroppen, kommer kroppens reaksjon kalt stress (Ursin 1984). Den ytre stressoren kan være at tjenestepersonene har mangel på bistand om det oppstår situasjoner som krever det. Den indre stressoren kan være at en går rundt og tenker på at det vil ta tid før bistand er på plass (Risan, Skoglund, 2013).

Det har kun vært en enkelthendelse med en skyteepisode utenfor avgangshallen ved lufthavnen. Dette skjedde i 2003 da en 34 år gammel norskpakistaner ble skutt. Motivet var gjengkriminalitet. Personen ble skutt i hodet, men overlevde (Berge, Erstevåg, Widerøe, & Zaman, 2003)

Polititjenestemennene som opplevde denne situasjonen måtte da krysse forbi åstedet for å komme frem til tjenestebilen der våpenet var oppbevart. Tjenestepersonene uttalte i ettertid ubehaget ved dette.

Oslo Politidistrikt har offentlig gått ut sagt at de har en responstid på seks minutter ved alvorlige hendelser i hele byen, selv om kravet fra POD er på åtte (Zaman, 2017). Det foreligger per dags dato ingen krav til responstid ved hendelser som krever umiddelbar innsats ved Oslo Lufthavn. Det er heller ingen pålagte krav fra distriktet om responstid ved slike hendelser for bistand av andre enheter i distriktet.

4.4 En fullt bevæpnet hverdag

En av primæroppgavene med høy prioritet for politiet ved Oslo Lufthavn, er bistand og vakthold ved VIP-opppdrag. Eksempler på VIP-opppdrag kan være at statsministeren, regjeringstopper eller kongelige er på reise. Disse er ofte i følge med bevæpnede livvakter fra PST eller DKP.

Politiets oppgaver ved Oslo Lufthavn er å bistå med vakthold i terminalen, eller på utsiden av bygget der VIPene befinner seg. VIP-opppdragene medfører at bevæpningsordre blir gitt for hvert enkelt oppdrag.

Tall gitt fra stasjonsledelsen ved Gardermoen politistasjon viser at det i 2016 var 1006 VIP-opppdrag som medførte bevæpning. I 2017 var det 933 oppdrag. Bevæpningsordren er gitt av operasjonsleder med hjemmel i våpeninstruksen §§3-2 og 3-3. I henhold til våpeninstruksen §3-2 vil politisjef kunne forhåndsordre bevæpning for livvaktstjeneste når det blant annet gir grunn til å tro at tjenestepersonen kan komme til å stå ovenfor en situasjon som er særlig farlig for dem eller andre (Våpeninstruks for politiet, 2015). Med antall VIP-opppdrag årlig, vil det si at politiet ved Oslo Lufthavn i gjennomsnitt var bevæpnet 2,5 ganger per dag i løpet av ett kalenderår. Bevæpningsordren er kortvarig og varer kun for det enkelte oppdraget. Det medfører at for hver gang patruljen bevæpner seg, må en avvæpnes når oppdraget er utført. Det fører til at tjenestepersonene gjentatte ganger må utføre ladegrep, for så tømme og avspenning av tjenestevåpenet.

4.5 Økt fare for vådeskudd

Risikoen for vådeskudd øker betraktelig i slike situasjoner. Rapporten :Politiets vurdering av 14 måneders midlertidig bevæpning, viser at det i perioden fra september 2015 til juni 2016 ble innrapportert 22 vådeskudd. I perioden som strakk seg fem måneder etter bevæpningen bortfalt, ble det innrapportert tre vådeskudd (Barland, Høivik, Myhrer, Thomassen, 2017).

Dette viser at den midlertidige bevæpningen førte til et betraktelig høyere tall med innrapporterte vådeskudd. Det heller ikke utenkelig at det var forhold med vådeskudd som

ikke ble rapportert inn, selv om dette ikke er i henhold til instruks. Det skal igjen bemerkes at det i perioden fra september 2015 til juni 2016 var tusenvis av politifolk som gikk bevæpnet, og at økningen med antall vådeskudd har en sammenheng med dette (Barland, Høivik, Myhrer, Thomassen, 2017).

Rapporten viser at vådeskuddene i hovedsak skjedde utenfor politiets nedspenningskasse. En nedspenningskasse er en boks eller lignende fylt med sand hvor nedspenning (avtrekk) skal skje for å kontrollere at våpenet er tomt (Barland, Høivik, Myhrer, Thomassen, 2017). I ti av seksten tilfeller viste det seg at vådeskuddene fant sted i politiets lokaler, mens to hendelser skjedde i bil. Ingen av de rapporterte hendelsene gikk ut på at politiet hadde vådeskudd i det offentlige rom. Vådeskuddene var primært til fare for de politiansatte og ikke publikum (Barland, Høivik, Myhrer, Thomassen, 2017).

Politiet ved Oslo Lufthavn hadde verken under den midlertidige bevæpningen, eller gjennom de de nesten 2000 VIP-oppdragene i 2016 og 2017 rapporterte vådeskuddhendelser. Det kan ha sammenheng med at patruljemannskapene er godt kjent med rutiner, da bevæpning ofte inngår i den daglige tjenesten. Det finnes likevel andre faremomentet ved å ha en permanent punktbevæpning på flyplassen som omhandler vådeskudd.

Et eksempel er stressede situasjoner hvor patruljen på lufthavnen er bevæpnet og skal bistå utenfor deres definerte område. Patruljemannskapene må i slike situasjoner avvæpne seg da punktbevæpning er begrenset for objektet (NOU 2017:9). Kjører mannskapene ut uten å avvæpne seg, har de i prinsippet brutt våpeninstruksen. I og med at mange av oppdragene utføres på og rundt terminalen, vil det i situasjonene sjeldent være nedspenningstønne i nærheten. Det medfører at avvæpningen skjer i bil. Dette kan bidra til et økt stressnivå hvor uønskede hendelser som vådeskudd kan gå utover tjenestepersonens sikkerhet.

I boken Psykologi i operativ tjeneste blir stress beskrevet som en opplevelse av uro og negative følelser kombinert med muskelspenninger (Risan, Skoglund. 2013). Det skiller mellom begrepet stress, og stressorer. Begrepet stress blir brukt for å beskrive de reaksjonene individet får, mens stressor er det som utløser stresset. Stressor deles igjen inn i ytre og indre omstendigheter.

Ved å eksemplifisere en ytre stressor i en ubevæpnet hverdag, kan det være at tjenestepersonen ikke har våpen tilgjengelig i en situasjon som krever umiddelbar innsats. Eksempelvis en PLIVO hendelse hvor skyting pågår. Indre stressor er omstendigheter rundt

enkeltindividet. Det kan være tanker om at en ikke er kapabel til å utføre den pålagte handlingen ved å gå til umiddelbar innsats (Risan, Skoglund, 2013).

4.6 Vil punktbevæpningen ved Oslo Lufthavn føre til tap av det sivile preget?

Politiutvalget ble opprettet ved kgl. Res. av 10 desember 1976 og fikk i mandat å gjennomgå politiets oppgaver. Utvalget stilte i den første delutredningen spørsmålet, ”hva slags politi skal vi ha” og ”hva skal kjennetegnet ved politiet være?” (St.meld. nr. 42 (2004-2005), 2005, s. 9-10). Med bakgrunn av analysen ble det fremmet ti grunnprinsipper om de viktigste kjennetegnene som krav til politiets oppbygning og virksomhet (St.meld. nr. 42 (2004-2005), 2005, s. 9-10).

Grunnprinsipp nummer to sier at politiet skal ha et sivilt preg. Sivilt preg blir beskrevet som det motsatte av militært preg. Det baserer seg på politiets oppgaver, metodebruk og opptreden. Det sivile preget åpner for et fruktbart samspill med publikum, og er en forutsetning for at politiet skal bekjempe kriminalitet (St.meld. nr. 42 (2004-2005)).

Det foreligger ingen forskning på publikums reaksjoner av et bevæpnet politi ved Oslo Lufthavn. Det skal sies at det i samtale med stasjonsledelsen og verneombud, ikke har kommet noen negative tilbakemeldinger på den midlertidige punktbevæpningen fra publikum. Intervjuer gjort av Politiforum av passasjer på flyplassen, var flertallet overrasket over at det ikke var bevæpnet patruljerende politi på lufthavnen (Politiforum 2017). Det kan ha sammenheng med at mennesker fra ulike deler av verden er reisende på flyplassen, og at disse kan være vandt med et bevæpnet politi i sine hjemland.

Det kan også tenkes at den norske befolkningen har et annet inntrykk av politiet som opererer på et objekt, kontra det politiet de har i sitt nærmiljø. Bevæpningsutvalget skriver at de har ”inntrykk av at der er større aksept i befolkningen for et bevæpnet politi ved enkelte objekter, dersom det er et godt begrunnet rasjonale bak, enn det er for generell bevæpning” (NOU 2017: 9 s. 206). På et objekt som Oslo Lufthavn vil muligens publikum ha en annen oppfatning av politiet. Oppfatningen kan være at politiet er til stede for å forhindre og aksjonere ved terrorhendelser, og ikke nødvendigvis inneha den samme rollen politiet har i samfunnet for øvrig.

Det er derfor vanskelig å svare konkret på om politiet på det spesifiserte objektet vil miste sitt sivile preg. Våpen på hofta kan sende ut signaler eller budskap, som gjør at patruljemannskapene kan fremstå som kriminalitetskrigere (Finstad, 2000). Våpen alene er

nok ikke med på å definere noen som kriminalitetskriger, men at det er et moment er ikke utenkelig.

4.7 Vil våpen på hofta ha en innvirkning på tryggheten til de politiansatte ?

Det å definere trygghet kan være vanskelig, og det finnes mange eksempler på nettopp dette. En måte å beskrive det på er at trygghet beskrives som den følelse som er til stede, når de behovene man har i en bestemt situasjon er oppfylt. Trygghetsfølelsen er dermed karakterisert ved å være til stede, når graden av behov er tilstrekkelig (Larsen m.fl. 2013:16).

Våpen på hofta blir ofte av forkjemperne for generell bevæpning definert som verktøy, eller som et verktøy i verktøykassa. Et verktøy er et positivt ladet ord hvor det er et hjelpemiddel for å reparere, ikke for å skade eller eliminere (Finstad, 2013). Skytevåpen er som nevnt tidligere laget for å drepe, og kan være et fatalt redskap uansett hvem som bruker det (Finstad 2013).

Sett opp mot objektet har bevæpningen kommet som følge av de store avstandene det er ved Oslo Lufthavn. Gjennom media har det blitt kjent at politiet i verste fall må løpe 2,6 kilometer for å hente våpen som er nedlåst i bil (Aftenposten, 2017). Avstanden, kombinert med at det til tider er svært mye mennesker og at det blir sett på som et komplekst objekt, ga grunnlag for den midlertidige bevæpningen siste kvartal 2017. Et bevæpnet politi ble sett på som en høy verdi ved å redusere responstiden. Dette har sammenheng med at bevæpningsutvalgets rapport la vekt på at det beste tiltaket mot terror er tilstedeværelse (NOU:2017). Fra en tjenestepersons synspunkt kan våpen i en slik situasjon bli sett på som et behov en har i en bestemt situasjon (Larsen m.fl. 2013:16).

Av de samtalene jeg har hatt med tjenestepersonene som tjenestegjør ved flyplassen, har nettopp dette vært et av argumentene for at de ønsker en hverdag med våpen på hofta. Flere har uttalt at det er avstanden som er kriteriet for hvorfor Oslo Lufthavn bør få en permanent punktbevæpning, ikke nødvendigvis oppdragstypene eller at det foreligger en større sannsynlighet for en uønsket hendelse på lufthavnen. Det å løpe 2,6 kilometer gjør at mange vil ha redusert kapasitet til å gjøre de oppgavene som kreves. Dette kan for tjenestepersonene medføre å havne i en beslutningsfelle når de omsider er klar for å aksjonere (Walden, 2016). Stress kan medføre tunnelsyn, nedsatt arbeidskapasitet i minnet, eller ”vent å se holdning”. Informasjonen kan bli kaotisk og man er i fare for å ta beslutninger på feil grunnlag (Walden, 2016).

Den store avstanden på inntil 2,6 kilometer gjør i seg selv at tryggheten i et tenkt scenario utgjør en risiko. Ved å halvere risikoen, vil den opplevde og faktiske tryggheten hos de politiansatte øke.

I politiets hverdag skal en vurdere hendelser ut fra politiets situasjonsvurdering.

Situasjonsvurdering er en gjennomgang av den faktiske situasjonen og en løpende prosess fra oppdraget startes, til oppdraget avsluttes (Edvinsen, 2012). Denne vurderingen tar for *seg trusselen, egne ressurser, tid til rådighet, vurdering av område, vær, samband og ledelse* (Walden, 2016, s. 22). Vurderingen blir tatt for å ta de rette beslutningene når en kommer frem til stedet eller hendelsen og til oppdraget avsluttes.

Situasjonsvurdering er gjerne noe en diskuterer med makker før hvert oppdrag en blir sendt til. Setter en situasjonsvurderingspunktene opp i en PLIVO-hendelse inne i terminalen ved Oslo Lufthavn, vil trusselen være høy. Skadepotensialet er stort da det ofte er mange mennesker samlet på et begrenset område. Ut i fra minimumsbemanningen kan det være en patrulje som inngår i beredskapen. Det kan derfor ta noe tid før en får andre ressurser å spille på. I en PLIVO-hendelse skal politiet gå til umiddelbar innsats, og iverksette tiltak for å stanse gjerningspersonen(e). Tiden til rådighet er dermed liten. Som område er lufthavnen et komplekst objekt med mange steder å skjule seg. Dette må en ha med seg i vurdering av området. Været har ikke stor betydning for selve oppdragsløsningen inne. Samband og ledelse ble drøftet tidligere i besvarelsen (Edvinsen, 2012).

4.8 Spredningseffekt

Dette avsnittet, som del av avslutningen, forsøker å bidra til kunnskapsutviklingen om tematikken for videre forskning. Avsnittet vil være basert på selvstendig drøfting, som en teoretisk samtale. Det sentrale spørsmålet i avsnittet blir hvorvidt en permanent punktbevæpning vil kunne føre til en form for spredningseffekt rundt om i landet.

Som det fremkommer tidligere i oppgaven, ble den midlertidige punktbevæpningen på Oslo Lufthavn gitt på grunnlag av objektets kompleksitet, avstand, passasjerantall, samt at bevæpning vil kunne føre til kortere responstid. Dette er også hovedpunktene for hvorfor politiet ved Oslo Lufthavn ønsker en permanent punktbevæpningsordning. Oslo Lufthavn er ikke alene om å ha disse momentene. Flyplassene i Bergen, Stavanger og Trondheim har også til tider store folkemengder samlet på et begrenset område. En flyplass vil gjerne bli beskrevet som et komplekst objekt som er uoversiktlig, uansett størrelsen. Dersom en lovendring som

gjør det enklere å få permanent punktbevæpning på et objekt innføres, antas det at denne praksisen kommer til å bli mer vanlig også i andre Politidistrikter - ikke bare på flyplasser hvor det er store avstander, men også for andre objekter som vil kunne omfattes av samme beskrivelse. Det vil være sannsynlig at f.eks. stasjonene og områdene rundt Oslo S og Nationaltheatret vil kunne ønske en slik ordning.

Fordelen med en lovendring kan være at en får en standard praksis for alle tjenestepersoner som har ansvar for sikkerhet og beredskap ved et objekt. Det gjør at det ikke vil være ulik praksis fra et objekt til et annet. Eksempelvis forutsetningen for å ha våpen tilgjengelig om det inntreffer en situasjon som vil kreve umiddelbar innsats ved objekter med store folkeansamlinger. Kritikere til punktbevæpning har stilt spørsmålet: Vil dette medføre en form for snikinnføring og generell bevæpning av norsk politi? Spørsmålet er vanskelig å besvare da ordningen med punktbevæpning er relativt ny, og effektene ikke har sett dagens lys.

5.0 Avslutning

Opgaven gjør et forsøk på å belyse i hvilken grad punktbevæpning vil ha innvirkning på sikkerheten til de politiansatte ved Oslo Lufthavn.

Historisk ble det redegjort for hvordan praksisen var ved Oslo Lufthavn Fornebu. For de fleste er det nok ukjent at tjenesten der medførte en tretten år lang bevæpningsperiode.

Drøftelsen tok for seg bruk av skytevåpen og reglementet rundt dette. Dette ble sett i sammenheng med luftfarten som terrormål, og bruk av våpen som er verktøy i bekjempelsen av terrorhendelser. Videre ble det vist til at situasjonelle tiltak, som strenge sikkerhetsforskrifter og et bevæpnet politi, vil kunne føre til forflytning av lovbrudd. I drøftelsen om luftfarten som terrormål blir det vist til at terror sjeldent blir bekjempet kun med våpen, men at våpen vil kunne føre til raskere responstid som igjen kan begrense skadefølgen.

I drøftelsen av politiets organisering og hverdag ved Oslo Lufthavn, ble det vist til at minimumsbemanningen kan være utfordrende, og føre til økt stress for tjenestepersonene. Drøftelsen viste også at politiet med antall daglige bevæpninger ved Oslo Lufthavn, kan øke faren for vådeskuddhendelser med fremskutt lagring. Spørsmålet om eventuelt tap av sivilt preg er vanskelig å besvare da det ikke foreligger konkret forskning på spørsmålet rundt et objekt og fordi politiet ikke har vært generelt bevæpnet. Ved objektet Oslo Lufthavn er det

heller ingen faste bosatte. Drøftelsen viste også at sikkerheten for den enkelte tjenestemann i enkelte hendelser som krever umiddelbar innsats vil kunne øke ved en permanent punktbevæpning. Det forutsetter at tjenestepersonen er i nærheten av situasjonen.

Avslutningsvis er oppgaven et ydmykt forsøk på å bidra til kunnskapsutvikling om punktbevæpning. Ordet spredningseffekt ble valgt og sannsynlige effekter som antas å være aktuelle er drøftet som et innspill til en eventuell lovendring.

6.0 Litteraturliste

6.1 Litteratur

- Aven, T., Boyesen, M., Njå, O., Olsen, K. H., & Sandve, K. (2004) *Samfunnssikkerhet*, 3. Opplag. Oslo: Universitetsforlaget.
- Dallan, O. (2012). *Metode –og oppgaveskriving for studenter*. Oslo: Gyldendal Norsk Forlag.
- Det Kgl. Justis – og politidepartement (1999). *Sikkerhetskontroll og passasjer og godt på lufthavnene – politiets oppgave*. Oslo: Rundskriv G-53/99.
- Edvinsen, K. (2012) *Ordenstjeneste 2. Utgave*. Høvik: Forlaget Vett & Viten.
- Finstad, L. (2000) *Politiblikket*. Oslo: Pax Forlag.
- Fredriksen, S., & Spurtland, K. (2014) *Ordensjuss*. Oslo: Gyldendal Norsk Forlag.
- Justis- og beredskapsdepartementet (2015) *Våpeninstruksen for politiet*. Oslo: Justis- og beredskapsdepartementet.
- Larsen, D. P., Foldager, J., Sørensen, S. J., Fabrin, B. L., & Jørgensen, B. P. (2013). *Norsk Politi: Permanent bevæpning og tryghedsfølelse*. (Master i politivirksomhed. Aalborg universitet juni 2013).
- Larsson, P., Gundhus, O. I .H., Graner, R.(2014) *Innføring politivitenskap*. Oslo: Cappelen Damm AS
- Lie, E. M. (2015). *I forkant, kriminalitetsforebyggende politiarbeid*. Oslo: Gyldendal Norsk Forlag AS.
- Mortevidt, O. M. (2017, 16. November) *Vi har også tenkt oss hjem til familien. Også etter et terrorangrep*. Politiforum, s. 18-20
- Olsvik, E. H. (2014) *Vitenskapsteori for politiet*. Oslo: Gyldendal Norsk Forlag.
- Regjeringsbeslutning(1986) Oslo: Regjeringsbeslutning av 25 juni 1986.
- Thuren, T. (2009) *Vitenskapsteori for nybegynnere*. Oslo: Gyldendal akademiske

6.2 Internett

- Aftenposten(2017, 02. September) *Politiet på Gardermoen fortviler over manglende bevæpning*. Hentet 5. januar 2018 fra <https://www.aftenposten.no/norge/i/MQ9eJ/Politiet-pa-Gardermoen-fortviler-over-manglende-bevapning>

- Avinor(2017, 27. April) *Fakta om OSL og utbyggingsprosjektet*. Hentet 5. desember fra2017 <http://oslomedia.avinor.no/documents/fakta-om-oslo-lufthavn-og-utbyggingsprosjektet-66836>
- Berge, T., Erstevåg, F., Widerøe, R. J., & Zaman, K. (2003, 22. juni) *Skutt i hodet: Drama utenfor avgangshallen på Gardermoen*. Hentet 15 januar 2018. <https://www.vg.no/nyheter/innenriks/skutt-i-hodet/a/64683/>
- Helsedirektoratet (2017, 7. August). *Pågående livstruende vold*. Hentet 10. desember 2017 fra <https://helsedirektoratet.no/akuttmedisin/pagaende-livstruende-vold-plivo>
- Kobberstad, L., Vindvik, N. (2017) *Politi og bevæpning- hørings svar fra luftfartstilsynet*. Hentet 02.12.2017 fra <http://www.regjeringen.no/no/dokument/dep/jd/hoeringer/2017/horing---nou-20179-politiet-og-bevapning/Download/?vedleggId=12571f66-9161-412a-82a9-4ca4afa1ca68>)
- NOU: 2017:9 (2017). *Politi og bevæpning: Legalitet, nødvendighet, forholdsmessighet og ansvarlighet*. Oslo: Hentet fra <https://www.regjeringen.no/contentassets/1a1e793002264d9cb5b940e673622984/no/pdfs/nou201720170009000dddpdfs.pdf>
- St.meld. nr. 42 (2004-2005). *Politiets rolle og oppgaver*. Oslo: Det kongelige justis og – politidepartementet. Hentet fra <https://www.regjeringen.no/contentassets/91efc535022e4649821a8d81b31d54e4/no/pdfs/stm200420050042000dddpdfs.pdf>
- Trædal, J. T. (2017, 9. November) *Bevæpnet politiet på Oslo Lufthavn*. Hentet fra <https://www.politiforum.no/artikler/bevaepner-politiet-pa-oslo-lufthavn/411731>
- Zaman, K. (2017, 07. juni) *Så lang tid bruker politiet på å komme frem hvis det skjer et terrorangrep i Oslo*. Hentet 5. Januar 2018 fra <https://www.tv2.no/a/9176772/>)

6.1 Selvvalgt pensum :

- Barland, A., Høivik, J., Myhrer, T-G., & Thomassen, G. (2017) *Som før men tryggere: Politiets vurdering av 14 måneders midlertidig bevæpning* . Hentet fra https://brage.bibsys.no/xmlui/bitstream/handle/11250/2459314/som_før.pdf?sequence=1&isAllowed=y **Totalt 167 sider.**
- Finstad, L. (2015) *Det enkleste er ikke pistol*. O I Korsell, & Johansen (2015) *Ekstraordinære tider : Festskrift til Per Ole Johansen* (s. 225- 247) **Totalt 22 sider.**
- Lade, H. P. (2016) *Med våpen på hofta. En kvalitativ studie av politibetjenters håndtering av publikum under den midlertidige bevæpningen.*(Masteroppgave politihøgskolen) Hentet fra https://brage.bibsys.no/xmlui/bitstream/handle/11250/2430807/master_Lade_2016.pdf?sequence=1&isAllowed=y (s.7- 117) **Totalt 110 sider.**
- Myklebust, O. (2010) *Soloterrorisme en konseptuell forståelse*(Masteroppgave Politihøgskolen) Hentet fra https://brage.bibsys.no/xmlui/bitstream/handle/11250/283998/master_Myklebust_2015.pdf?sequence=1&isAllowed=y (s. 3-4 og s. 56-60) **Totalt 6 sider.**
- Sandham, D., Todnem, M. (2016) *Midlertidig bevæpnet* (Masteroppgave Universitetet i Stavanger) Hentet fra https://brage.bibsys.no/xmlui/bitstream/handle/11250/2415049/Sandham_Dag_og_Todnem_Martin.pdf?sequence=2&isAllowed=y (s. 12-36) **Totalt 24 sider.**
- Tønnesen, H. T. (2008) *We Have some planes :Luftfarten som terrormål* (Forsvarets forskningsinstitutt 08/00157) Hentet fra <https://www.ffi.no/no/Rapporter/08-00157.pdf> (Hele) **Totalt 52 sider.**

- Ursin H, (1984) *Stress*. Oslo: Forlaget Tanum- Norli. Hentet fra https://www.nb.no/items/URN:NBN:no-nb_digibok_2013103005054 (s.9-18,) **Totalt 9 sider.**
- Walden, T.(2016) *Nødetatens prosedyre PLIVO Mot Terror , Beslutningstaking Team: Hvordan kan man oppnå god og effektiv innsats i en krise som Pågående Livstruende Vold* (Masteroppgave Universitet i Stavanger) Hentet fra https://brage.bibsys.no/xmlui/bitstream/handle/11250/2414854/Walden_Tore.pdf?sequence=1&isAllowed=y (s.11-29) **Totalt 18 sider.**