

## BARIERY CHRONIĄCE PRZED ATAKIEM TERRORYSTYCZNYM POJAWIĄ SIĘ W WARSZAWIE

---

Warszawa zainwestuje w zabezpieczenie miejsc szczególnie narażonych na ataki terrorystyczne z użyciem pojazdów mechanicznych - dowiedziało się InfoSecurity24.pl. Czy mamy do czynienia ze sztucznym budowaniem poczucia zagrożenia? A może jest to naturalna pochodna obserwacji trendów w zapewnianiu bezpieczeństwa miast na świecie? Warto też odpowiedzieć sobie na pytanie, na ile ważne jest myślenie o tego typu zagrożeniu w polskim kontekście?

Warszawski Zarząd Dróg Miejskich rozpoczął niedawno dialog techniczny dotyczący zabezpieczenia przed potencjalnym atakiem terrorystycznym z udziałem środka transportu. ZDM, z informacji do jakich dotarł InfoSecurity24.pl, na realizację zadań ma przyznane ok. 7 mln złotych. Co więcej, w 2019 roku została wykonana koncepcja zabezpieczenia, która zakłada ustawienie słupków wysuwanych, słupków stałych oraz wykorzystanie elementów małej architektury (meble, donice).

Miasto zauważyło, że nie ma oczywiście możliwości zabezpieczenia każdej ulicy i każdego chodnika przed potencjalnym zagrożeniem. Dlatego ZDM skupi się na miejscach, w których mogłoby dojść do ataku ze względu na duże skupiska turystów i mieszkańców. Karolina Gałęcka z ZDM, w informacji przesłanej redakcji InfoSecurity24.pl, poinformowała, że w prowadzonych pracach bierze udział Biuro Bezpieczeństwa i Zarządzania Kryzysowego m.st. Warszawy, które wspiera Zarząd w kontaktach z Policją, Państwową Strażą Pożarną, pogotowiem ratunkowym, Służbą Ochrony Państwa i innymi instytucjami.

**Czytaj też:** [Prokuratura umarza śledztwo w sprawie rosyjskiego drona](#)

Należy przy tym zaznaczyć, że w Polsce podobne działania były już wcześniej podejmowane. Na przykład, w Poznaniu w 2018 roku pojawiły się pewne bariery architektoniczne, mogące zatrzymać/utrudnić ruch rozpędzonego pojazdu, który chciałby wdrzeć się na jedną z reprezentacyjnych ulic tego miasta, tj. ulicę Półwiejską oraz Plac Mickiewicza. Warto przypomnieć, że to właśnie w Poznaniu doszło do obrazującego zagrożenie tego rodzaju zdarzenia. Ścigany przez Policję 46-latek wtargnął w 2018 roku samochodem na płytę rynku, gdzie taranował elementy infrastruktury lokali użytkowych.

Obyło się bez ofiar, ale wydarzenie powinno być sygnałem ostrzegawczym, że w Polsce takie zagrożenie także powinno być traktowane w sposób bardzo realny. Co więcej, nie powinno się tego rodzaju problemów łączyć tylko i wyłącznie, w sposób stereotypowy, z aktywnością terrorystów-islamistów (Al Kaida, IS/Daish, etc.), bowiem swoista medialna proliferacja ich taktyki może być wykorzystana np. przez osoby z zaburzeniami psychicznymi, ale również takie, które znajdują się pod wpływem środków odurzających.

**Czytaj też:** [Nowy Jork zainstaluje 1,5 tys. dodatkowych barier ochronnych](#)

Patrząc szerzej, zagrożenia terrorystyczne na stałe przeobraziły i wciąż przeobrażają systemy zabezpieczeń na całym świecie. Dotyczy to przede wszystkim takich miejsc jak lotniska, dworce, stacje metra, obiekty sportowe oraz kultury, jak również infrastruktury krytycznej. Jednak coraz częściej pojawiają się dylematy obejmujące potrzebę zapewnienia bezpieczeństwa również poza rejonami uznawanymi dotychczas za zagrożone. Szczególnie, że taktyka terrorystów rozszerzyła się chociażby o działania niskokosztowe, podejmowane za pomocą zwykłych, ogólnodostępnych pojazdów. Samochody, półciężarówki oraz pojazdy ciężarowe zamieniły się wobec tego w broń, za pomocą której można taranować bezbronne osoby na przystankach autobusowych, ciągach komunikacyjnych czy placach.

**Czytaj też:** [Centrum Prewencji Terrorystycznej ABW istnieje już rok](#)

Dlatego też władze miast, organizatorzy dużych eventów oraz służby zajmujące się bezpieczeństwem coraz częściej rozważają potrzebę szczególnego zabezpieczenia miejsc, gdzie w jednym momencie (np. godzinach szczytu lub przy okazji konkretnego wydarzenia) może znajdować się dużo potencjalnych celów. Działania zapobiegające dotyczyć mogą m.in. instalacji tymczasowych barier utrudniających lub wręcz uniemożliwiających wjazd do danego obszaru. Najbardziej widocznym przejawem wprowadzania takich rozwiązań są różnego rodzaju bloki betonowe, struktury wypełnione piaskiem czy kruszywem.

W świecie po atakach z 11 września 2001 r. takie betonowe zasieki stawały się normą najpierw w rejonach prowadzenia konfliktów zbrojnych, gdzie jedną ze stron byli terroryści. Stąd nasycenie barierami zwalniającymi pojazdy lub je zatrzymującymi na Bliskim Wschodzie, w Afganistanie, ale też np. w Somalii. Jednak w pewnym momencie podobne działania reaktywnie zaczęto podejmować również w Stanach Zjednoczonych oraz Europie. Był to efekt tak głośnych wydarzeń, jak chociażby atak islamistów w Nicei w 2016 r., Berlinie w 2016 r. (użyto w nim ciężarówkę prowadzonej przez Polaka, który został wcześniej zabity przez terrorystę), ale też w Londynie w 2017 r.

**Czytaj też:** ["Brudna bomba" nadal groźna](#)

Po fali pierwszych debat dotyczących potrzeb tworzenia nowych zabezpieczeń w miastach, ale też w rejonach np. koncertów czy wydarzeń kulturalnych, przyszedł czas na refleksję, że bariery betonowe nie powinny być podstawową odpowiedzią na zagrożenia o których mówimy. Po pierwsze utrudniały one funkcjonowanie w nowoczesnej przestrzeni rejonów zurbanizowanych, a po drugie budowały pewien nastrój grozy i de facto przyczyniały się do sukcesu działań psychologicznych organizacji terrorystycznych. Stąd też mamy do czynienia z rozwojem rynku całej gamy zabezpieczeń o wysokiej zdolności wkomponowania się chociażby w przestrzeń miejską. Dotyczyć to może elementów małej architektury – np. zieleń miejsca (donice, siedziska). Pojawia się też coraz więcej specjalnych słupków, jak również systemów o większym skomplikowaniu pod względem technicznym – np. inteligentne systemy wysuwanych blokad, wpięte w systemy obserwacji mogące wychwycić wtargnięcie pojazdu w rejon strzeżony lub wręcz zauważyć anomalie w poruszaniu się jakiegoś pojazdu.

**Czytaj też:** [Fałszywy alarm to nie tylko akt bezmyślności \[KOMENTARZ\]](#)

Należy podkreślić, że cały czas toczy się swego rodzaju walka pomiędzy umowną wygodą funkcjonowania w miastach oraz potrzebami, płynącymi z oceny bezpieczeństwa. Dlatego też nie można odgradzić wszystkich ciągów pieszych od dróg, tak samo jak nie da się w całym kraju wprowadzić izraelskich standardów bezpieczeństwa w komunikacji publicznej. Jednak patrząc realnie, należy przywyknąć, że coraz częściej będziemy dostrzegać zróżnicowaną gamę systemów mających na celu przeciwdziałanie zagrożeniom o których mówimy. Szczególnie, że raz po raz słyszymy o kolejnych zamachach z użyciem tego rodzaju taktyki. Pokazuje to ostatni przykład z Hesji, gdzie ciężarówka staranowała 8 samochodów, a policja jak na razie nie wyklucza hipotezy, że mógł to być zamach.

Należy jednak przypuszczać, że wraz z postępującymi zmianami technologicznymi, obecność tego typu systemów bezpieczeństwa będzie coraz bardziej zakamuflowana i powoli będziemy odchodzili od betonowych donic czy zasieków zbudowanych z słupków. Szczególnie, że już chociażby na podjazdach do ambasad lub obiektów chronionych są stosowane takie rozwiązania, które mimo że pozostają prawie niewidoczne, to w przypadku ataku pozwalają zatrzymać nawet rozpędzone ciężarówki.