

A felszíni közlekedés terrorfenyegetettsége és a védelem lehetőségei

Dr. (habil) Horváth Attila egyetemi docens
Zrínyi Miklós Nemzetvédelmi Egyetem Bolyai János Katonai Műszaki Kar
Katonai Logisztikai, Minőségügyi és Közlekedésmérnöki Tanszék
Budapest X. Hungária krt. 9–11.
horvath.attila@zmne.hu

Bevezető

A biztonságpolitikai szakirodalom a modernkori terrorizmus kialakulásának kezdeteit az 1960-as évek végétől a légitözlekedés elleni terrorakciók kezdetétől számítja. A 60-as évek végén, a 70-es évek elején szinte nem volt olyan hét, amikor sajtó ne számolt volna be a légitársaságok irodái, repülőterek, vagy repülőgépek elleni terrorakciókról. A légitözlekedésben érintett szereplőknek a terrorcsoportok komoly veszélyt jelentettek. A terrorszervezetek lépéselőnyben voltak az államokkal és a légitársaságokkal szemben. Volt olyan nap (1970. szeptember 6-án), amikor palesztin terroristák három Európából New Yorkba tartó repülőgépet kerítették jogellenesen birtokba és térítették el a közel-keleti térségbe. A légitözlekedés szabályainak, a biztonsági berendezések és protokoll eljárások nemzetközi szintű szigorítása és alkalmazása, illetve a sikeres izraeli és nyugat-német túsmentő akciók miatt az 1970-es évek második felében a repülőterek és repülőgépek már nem jelentettek könnyen támadható, ún. „puha célpontot” a terroristák számára. [8] Az időközben egyre inkább nemzetközivé váló terrorszervezetek terrorakciók célpontjául a könnyebben és látványosabban pusztítható célpontokat kerestek, és keresnek napjainkban is. Többek között ezek közé sorolhatók a turisztikai látványosságok, szállodák, bevásárlóközpontok, nyilvános terek és rendezvények, illetve a közlekedési rendszer elemei. A felszíni közlekedés járművei, pályái és műtárgyai sajnálatos módon napjainkban is olyan célpontnak számítanak, amelyeket a terrorszervezetek a könnyen elérhető és „látványos” siker érdekében támadhatnak. A nemzetközi terrorizmus tevékenységének a közlekedéssel kapcsolatos tendenciái napjainkban azt mutatják, hogy a vasúti és a közúti közlekedés terrorfenyegetettsége sokkal magasabb, mint a légitözlekedésé. Természetesen ez nem jelenti azt, hogy napjainkban a repülőterek és a repülőgépek teljes biztonságban lennének a terrortámadásokkal szemben, hiszen a terrorizmus egyik fő veszélyét éppen az jelenti, hogy nem létezik abszolút értelemben vett biztonság. A felszíni közlekedés terrorfenyegetettsége sem akkor kezdődött, amikor a légitözlekedés elleni terrorakciók a már említett okokból ritkultak. Jó példa erre, hogy Izraelben palesztin terroristák már 1968 márciusában felrobbantottak egy iskolás gyerekeket szállító autóbust. A példák sorát lehetne folytatni terjedelemlimitációk miatt, azonban erre nincs lehetőség.

Mennyiben jelent valós veszélyt a terrorizmus a felszíni közlekedésre?

A kérdést nem könnyű megválaszolni. A statisztikai adatokat elemezve megállapítható, hogy a különböző etnikai, vallási és ideológiai alapokon szervezett terrorcsoportok 1991 és 2001 között a világon elkövetett terrortámadások 42%-át az autóbusz- és a vasúti közlekedés ellen követték el. [1] A terrorizmus problémájának nagyságát szkepticizmussal megközelítő politikusok és kutatók szintén a statisztikai adatokat felhasználva azt emelik ki, hogy egy évben a közlekedést érintő terrorcselekmények kapcsán nem halnak meg annyian, mint egy Magyarországhoz hasonló lakosságszámmal és motorizációs szinttel rendelkező ország közlekedési baleseteiben elhunytak száma. Az állítás számszerűsége még olyan években is igaz, amikor a felszíni közlekedés ellen súlyos, tömegesnek mondható terrorakciókat követték el. Ilyennek lehet tekinteni a 2004-es évet, amikor március 11-én Madridban az elővárosi vasúti közlekedés elleni robbantások miatt 191 ember halt meg és a sérültek száma megközelítette az 1400 főt, vagy a 2006. július 11-én a Mumbaiban szintén az elővárosi vasúti közlekedés ellen elkövetett terrortámadás sorozatot, amelynek következtében 190-en haltak meg és 700-an sérültek meg.

Egy súlyos közlekedési baleset és egy robbantás merénylet hatásait nehéz összehasonlítani, de tulajdonképpen ebben rejlik a terrorizmus veszélye. Egy terrortámadásnak más a társadalomra gyakorolt lélektani hatása, mint egy súlyos balesetnek még akkor is, ha az tömegeket döbönt meg. Anélkül, hogy a súlyos balesetek lélektani hatásait lebecsülnénk kimondható, hogy egy terrorakciónak mélyebb pszichikai következményei vannak. Ennek okát abban kell keresni, hogy egy terrortámadást követően társadalmi szinten romlik az emberek biztonságérzete.

Általában egy terrorakció forgalomra gyakorolt hatása is nagyobb, mint egy balesetnek, hiszen a környezetet az esetlegesen árulkodó nyomok miatt át kell kutatni, így egy cselekmény helyszínét tovább kell lezárva tartani. Ennek hatásait a forgalomban résztvevők a közlekedés rendszer jellegénél fogva nem csak a lokális térben érzik, hanem akár egy egész városban, vagy fontos útvonalon is elviselhetetlen dugók keletkezhetnek. Egy terrorcselekménynek forgalomra gyakorolt negatív – nem csak a közlekedéssel összefüggő terrorakció kapcsán – következménye az is, hogy a merényletek után szinte azonnal megkezdődik az elkövetők felkutatása, amelyek a járművek átkutatása miatt torlódásokhoz vezethet. Egy terrortámadás kapcsán a terrorfenyegetettség növekvő szintje miatt a rendvédelmi szervek és közigazgatási hatóságok olyan óvintézkedéseket vezetnek be, amelyek lassíthatják mind a közúti, mind a vasúti forgalmat. A terrorakciók lélektani hatása és a forgalomra gyakorolt következményei miatt a közlekedési rendszer terrorfenyegetettségét nem szabad alábecsülni és a terrorizmus veszélyét hiba lenne a száraz statisztikai adatok alapján kezelni.

A felszíni közlekedés terrorfenyegetettségét elemezve az eddig elkövetett terrortámadások tapasztalatai alapján megállapítható, hogy terrorakciók egyaránt irányulhatnak a járművek, műtárgyak és a különböző berendezések ellen. A „klasszikusnak” mondható partizán harcmodorral szemben terrorizmus jellegéből fakadóan a terrorcsoportok elsődleges célja az emberi élet pusztítása és nem a szállítási útvonalak rombolása, az utánszállítások akadályozása. Ezért azt a tendenciát figyelhetjük

meg, hogy a műtárgyak és műszaki berendezések rombolása szinte mindig azt a célt szolgálja, hogy azok főként az utasokat szállító a járművek pusztításával járjanak együtt, mert így látják biztosítottak a megfogalmazott politikai céljaik elérését. A járművek és a terrorizmus kapcsolatát elemezve szólni kell arról is, hogy a terroristák „előszeretettel” használják a gépjárműveket, mint eszközt a terrorcselekmények végrehajtására. Szinte nem múlik el hét, hogy ne olvassánk arról, hogy valahol egy gépkocsiban elrejtett robbanószerkezet robbant fel. A gépjárműveket az öngyilkos merénylők is használják a védett objektumok, vagy épületek elleni terrorakciók során. Gondoljunk csak arra, hogy 2007. június 30-án egy Jeep Cherokee égő emberi fátylaként próbált behatolni a glasgowi repülőtérre.

A területi korlátok miatt a felszíni közlekedés terrorfenyegetettségi tendenciáinak bemutatására a közlekedési alágazatonkénti tárgyalás nem mutatkozik célszerű módszernek. A terrorizmus közlekedésre gyakorolt hatásait a tér társadalomföldrajzi jellemzői szerint lehet leginkább érzékeltetni.

A nyíltvonalai közlekedési hálózatok terrorfenyegetettsége

A klasszikus értelemben vett gerilla hadviseléssel szemben az eddigi terrortámadások tapasztalatai arra engednek következtetni, hogy a városokon kívüli, rurális tereken elhelyezkedő nyíltvonalai vasúti pályák, közutak és azok műtárgyai önmagukban nem tartoznak a terrorista csoportok kiemelt célpontjai közé. Ennek veszélyét azonban hiba lenne lebecsülni, mivel Európában is számos példa mutatja azt, hogy ennek veszélye reálisnak tekinthető. Franciaországot 1986-ban és 1995-ben terrortámadás-sorozat rázta meg. A palesztin és az algériai terrorista csoportok több sikeres (és sikertelen) akciót hajtottak végre – egyebek között – a francia modernizmus egyik jelképének számító TGV Párizs–Lyon nagysebességű vasúti vonalszakasz pályája, valamint járművei ellen. [3] Európában főként Észak-Írországon, Oroszországban, Olaszországban és Spanyolországban kíséreltek, vagy követtek el terrortámadásokat a felszíni közlekedési rendszer elemei ellen. Szerencsére kontinensünkön a nyíltvonalai közlekedési hálózatok terhére elkövetett merényletek a szerencsének köszönhetően ugyan közel sem jártak olyan súlyos következményekkel, mint a 2004. március 11-én a madridi elővárosi vasúthálózat ellen elkövetett terrortámadások, de rámutattak a vasútvonalak és közutak terroristák általi sebezhetőségére. Európán kívül Pakisztánban, Nepálban, Indiában, Kolumbiában és napjainkban már Afganisztánban jellemző a rurális terek felszíni közlekedésének terrorfenyegetettsége. Az említett országokban sajnos már nem lehet kijelenteni, hogy a terroristák ezen a területen általában kudarcot vallanak. A különböző ideológiai, vallási alapon és etnikai alapon szervezett terrorszervezetek több sikeres terrortámadást hajtottak végre. Szerencsére azonban ritkán fordulnak elő olyan súlyos terrortámadások, mint 2007. február 18-án Indiában a Pakisztánba tartó Smajhauta Friendship Express ellen elkövetett robbantásos merénylet, amelyben a jelentések szerint 66 ember vesztette el életét.

A felszíni közlekedési hálózatok városokon kívüli szakaszain fokozott terrorfenyegetettségnek kitett pontoknak minősíthetők a forgalmasabb vasúti és közúti csomópontok, a nagyobb folyókon

áthidaló hidak, a völgyhidak. A vasúti közlekedésben speciális veszélyt jelenthet még a vasúti biztosító berendezések rombolása, amely az adott vonalszakaszon az utas- és áruforgalom folyamatos fenntartását akadályozza.

A felszíni közlekedés terrorfenyegetettsége a városokban

Elsősorban a tér jellemzői miatt az elmúlt évtizedekben a városok a terrrorszervezetek kedvelt célpontjaivá váltak. A magas népsűrűség, a fejlett közigazgatási, pénzügyi, gazdasági, közlekedési, kulturális és turisztikai infrastruktúra kedvező a terroristák szempontjából, hiszen alkalmas arra, hogy viszonylag kis erővel, alacsony kockázat mellett nagy pusztítást lehessen végezni. [3] A terrorcsoportoknak biztonsági és logisztikai szempontból városokban könnyebb a terrortámadások megszervezése is. Egy-egy terrortámadás után az elektronikus média szinte percekben belül beszámolhat a pusztításról, mert a terrrorszervezetek kihasználják a médiákban napjainkban megfigyelhető „hírverseny” kínálta lehetőségeket. [4] A nemzetközi terrorizmus tevékenységének tendenciáit elemezve megfigyelhető az is, hogy terrortámadások helyszínei egyre nagyobb számban a városokba tevődtek át. A városok terrorfenyegetettségének szintje azok nagyságától is függ. A terrorakciók elsősorban a kis és közép városokat veszélyeztetik, a kis és közép városok terrorfenyegetettségének szintje főként a válságócok tekinthető magasnak. [4]

Az ún. modernkori terrorizmus történetének kezdeti időszakában a városokban közlekedő politikusok, gazdasági vezetők, magas rangú katonák és rendőrök járművei gyakorta szolgáltak a terroristák merényleteinek célpontjául. A célszemélyek gépjárművei, mikrobuszai ellen elkövetett merényletek Európában leginkább az ETA baszk szeparatista terroristaszervezetre és a görög szélsőbaloldali November 17. Forradalmi Szervezetre volt jellemző. A személyi védelem fejlődése, a testőrök kiképzési színvonalának emelése, a megerősített karosszériájú gépkocsi használata, az útvonalak gyakori cseréje, valamint a terrrorszervezetek radikalizálódása miatt a védett, magas beosztású, vagy az „elithez” tartozó személyek elleni merényletek száma csökkent. [5] Ma már szinte elképzelhetetlen egy olyan terrorakció, amelyet 1978. március 18-án Rómában követtek el. A volt olasz miniszterelnököt Aldo Morot fényes nappal úgy rabolták el, hogy vele utaztak a testőrei, akiket meggyilkoltak. [5] A városokban napjainkban sokkal inkább az autóbusz- és a vasúti közlekedést, illetve a metróhálózatot lehet potenciális célpontnak tekinteni, mint a személygépkocsikat.

A felszíni közlekedés terrorfenyegetettsége is sokkal magasabb a városokban, mint nyílt tereken, vagy a falvakban. Ezt a városi tér már említett jellemzői mellett a városi közlekedési infrastruktúra fejlettségére lehet visszavezetni. Nem csak a közlekedési szakemberek körében közismert, hogy a nagyobb városokban található a jelentős forgalmat lebonyolító vasúti és autóbusz-pályaudvarok, és általában ezekhez kapcsolódnak a városi közösségi közlekedési vonalak, így a modern metropoliszok és azok elővárosainak közlekedésével együtt bonyolult rendszert alkotnak. A városokban viszonylag kiszámítható a forgalom, a közlekedési eszközöket tömegek veszik igénybe, a pályaudvarokat, állomásokat és megállókat ezért általában úgy alakítják ki, hogy ne okozzon különösebb nehézséget a

megközelítésük. Ennek következtében kimondható, hogy a városi közlekedés rendszer elemei a terrorista csoportoknak könnyen sebezhető célpontokat nyújtanak. A nagyobb városokban a vasúti és autóbusz-pályaudvarokról, a közösségi közlekedési eszközök állomásairól és megállóhelyeiről, a forgalom nagyságáról, a csúcsidőkről számtalan nyilvánosan elérhető információ áll rendelkezésre. A létesítményeket feltűnés nélkül meg lehet figyelni. Az esetleges terrorakciók megszervezéséhez szükséges információkat meg lehet szerezni a járókelők, az utasok és a közlekedési vállalatok személyzetének kikérdezésével. A helyszíni „bejárásokon” kívül a világhálón is könnyen hozzáférhetők a terrortámadások megszervezését könnyítő adatok, pl. menetrendek, térképek, fényképek. [3] A városokban a forgalom sűrűsége miatt a valamilyen okból elhalasztott célpont helyett a terroristák könnyen találhatnak másik járatot, vagy járművet a terrortámadások végrehajtására. Ez a jelenség főként az öngyilkos merényleteknél igaz. Jó példát jelenthet erre a 2004. július 7-ei londoni terrortámadás sorozat, ahol a robbantások „főpróbájáról” készült CCTV felvételek vizsgálata után a rendőrség szakértői arra a következtetésre jutottak, hogy double-decker autóbusszon azért következett be robbanás, mert az öngyilkos merénylő eltévesztette a metróvonalat és autóbusszal akart a másik vonalra átmenni, az idő elteltével viszont működésbe hozta a nála lévő robbanószerkezetet. [5]

A terrorizmus mai tendenciáit elemezve megállapítható, hogy elsősorban a közösségi közlekedés terrorfenyegetettségét lehet jellemzőnek tekinteni. Az áruszállító járművek ritkán szolgálnak célpontként a terrorszervezetek számára, potenciális veszélyként lehet azonban értékelni veszélyes anyag szállítmányokat továbbító járműveket. A terrorizmus jellegéből fakadóan a veszélyesanyag-szállítmányokat a terrorista csoportok főként a magas népsűrűség miatt elsősorban a városokban vagy azok közelében támadhatják. Nem zárhatók ki azonban a forgalmas csomópontokban végrehajtott támadások sem. A terroristák szempontjából a potenciális cél felderítését furcsa módon éppen a veszélyes anyagok szállításának biztonságát garantálni hivatott nemzetközi egyezmények könnyítik meg, amelyek – egyebek között – a szállítójárműveken a különleges jelzések használatát írják elő a járműtulajdonosok és üzemeltetők számára. A nemzetközileg szabályozott méretű, egységes jelzésű táblákról, feliratokról viszonylag könnyen megállapítható a rakományok veszélyességének foka és esetenként azok anyagfajtája is. A fő közlekedési utak városi átkelő szakaszain egy-egy piros jelzésű közlekedési lámpánál vagy a forgalmi dugókban veszteglő szállítójárművek rakományainak meghatározása és a lehetséges célpontok kijelölése nem jelent különösebb nehézséget. Ebből a szempontból a magyarországi közúti fejlesztések elmaradása miatt az ország fővárosát terrorfenyegetettségnek kitett területnek lehet tekinteni. [4] A terrorfenyegetettség szempontjából a helyzetet bonyolítja az is, hogy a balesetek vagy terrortámadások következtében megrongálódott járművek műszaki mentése, a következmények felszámolása a szállított anyag kémiai és fizikai tulajdonságaitól függően speciális beavatkozást és szakismeretet igényel. Mivel napjainkban – elsősorban nem technológia, hanem pénzügyi okokból – még nem működik olyan információs rendszer, amely valamennyi veszélyes anyaggal megrakott szállítmányt nyomon követné és azok haladásáról állandó információt szolgáltatna, az esetleges terrortámadások bekövetkezésekor a mentést

csak a szállított anyag azonosítása után lehet megkezdeni. [4] Ezért az infrastrukturális fejlesztéseket biztonsági szempontból is értékelni lehet, amelyeknek pozitív hatása nem csak a terrorizmus elleni védelem feladataiban jelentkezik, hiszen egy baleset során megsérült veszélyes anyagot szállító jármű komoly veszélyforrást jelenthet a városokban lakók számára.

A védelem lehetőségei

A felszíni közlekedés terrorizmus elleni védelme igen bonyolult és költséges feladatrendszert jelent. A modern leggondosabban kiépített védelmi rendszerek sem jelenthetnek 100%-os biztonságot, egyetlen objektum tekintetében sem. A terrorizmussal szemben egy olyan kiterjedt, „sok-szereplős” rendszernek, mint a közlekedési hálózat, valamennyi elemét lehetetlen megvédeni. A terrorizmus elleni védelem bonyolult feladatrendszert jelent, amelyet nem szabad rendőri, vagy katonai területekre korlátozni. A terrorizmust olyan társadalmi kérdésként kell kezelni, amely meghaladja egy-egy ország lehetőségeit, mert a nemzetközi terrorszervezetekkel szemben csak globálisan lehet eredményeket elérni. Főként az iszlám szélsőséges terrorcsoportok körében elterjedt öngyilkos merényletek elleni védekezés nyújt megoldhatatlannak látszó feladatot. A mindenre elszánt öngyilkos merénylők ellen szinte lehetetlen védekezni, annyira eltökéltek, hogy terrorakciókat valamilyen formában igyekeznek sikeresen végrehajtani. A terrorizmus elleni védelem számos olyan társadalmi és politikai kérdést vet fel, amelyek miatt a terrortámadások megelőzésére tett intézkedések és rendszabályok bevezetésénél azt kell mérlegelni, hogy a terrorfenyegetettség adott szintjén milyen mértékben lehet korlátozni a demokratikus intézményrendszert és a szabadságjogokat.

A felszíni közlekedés rendszer védelme nehéz feladatot jelent, nem lehet biztonsági személyzetet állítani a közlekedés infrastruktúra minden eleme mellé, nem lehet minden járműre biztonsági őrt vezényelni. A védelem hatékonyságát korlátozza, hogy a közösségi személyközlekedést lebonyolító autóbusz- és vasúti pályaudvarokon a légiközlekedésben sikeresen bevált biztonsági berendezéseket és előírásokat csak korlátozott mértékben lehet alkalmazni. A vasúti és autóbusz-pályaudvarokat, illetve az áruszállítás termináljait az utazóközönség és az áruforgalom lebonyolításának igényei szerint alakították ki. [3] Mivel ezeknek a létesítményeknek a terrorfenyegetettségét viszonylag új keletűnek lehet tekinteni, ezért nélkülözik a hatékony védelmet szolgáló technikai ellenőrző rendszereket és védelmi berendezéseket. Az utas- és áruforgalmat lebonyolító személy- és teherforgalmi terminálokban a légiközlekedésben használt védelmi, biztonsági berendezések telepítése rendkívül magas költségekkel járna, sok esetben pedig műszakilag is megoldhatatlan feladatot jelentene (pl. a nagyobb pályaudvarokat körülvevő beépített környezet nem teszi lehetővé a magas kerítések építését). A repülőtereken alkalmazott biztonsági előírások alkalmazása a vasúti, közúti és vízi közlekedésben jelentősen megnövelné az utazási időt és csökkentené a személy- és az áruforgalom sebességét. A városi közösségi közlekedésben a légiközlekedésben már bevált fokozott biztonsági előírások bevezetése műszaki szempontból is kivitelezhetetlen. Nem is beszélve arról, hogy közlekedésüzemi és

szállításszervezési szempontból pedig a közösségi közlekedési rendszerek teljes bénulásához vezetne.
[3]

Ennek ellenére nem lehet és nem szabad lemondani a terrortámadások megelőzéséről, egy esetleges terrortámadás bekövetkezésekor a károk gyors felszámolásának és az eredeti állapot visszaállításának képességéről. A megelőzés a védekezés módszerei változatosak lehetnek. Egy dologban a védelemért felelős politikusok és szakemberek biztosak lehetnek, valóban nincs 100%-os védelem a terroristákkal szemben, de az is biztos, hogy a tétlenség megbosszulja magát és terrorszervezetek számára felhívást jelent egy keringőre. Nem szabad a terrorfenyegetettség szintjét sem leértékelni, sem túlbecsülni, a különböző helyzetekre komplex terveket kell kidolgozni és azt érintettekkel begyakoroltatni.

Felvetődik az kérdés, hogy a nemzetközi biztonságpolitikában használatos aszimmetrikus hadviselés ellen, amely a terrorizmus sajátja, létezik-e egyáltalán hatékony védekezés. A fentiekből remélhetőleg kitűnik, hogy a tétlenség jelenti talán a legrosszabb választ. A valóságban soha nem tudjuk meg, hogy az 1990-es években a radikalizálódó IRA ellen kiépített londoni védelmi rendszer hány terroristát térített el egy súlyos terrorakció végrehajtásának szándékától. Abban azonban biztosak lehetünk, hogy a megtett intézkedésektől London biztonsága növekedett. Ezt a megállapítást még akkor is igaznak kell elfogadnunk, ha a brit fővárost olyan súlyos terrortámadások rázták meg, mint a 2005. július 7-ei. tragikus robbantás-sorozat. Szinte az egész várost behálózó CCTV kamera rendszer és az egyéb alkalmazott biztonsági berendezések alkalmazása a szakemberek szerint sem nyújtanak hatékony védelmet, de az elrettentő hatásuk érződik még akkor is nyilvánvaló, ha a következményeket nehéz számszerűsíteni. [6]

Az Egyesült Államokban, az 1990-es években a növekvő terrorfenyegetettség hatására bevezették az ún. kritikus infrastruktúra védelemi programjának fogalomrendszerét és módszereit. Ennek tapasztalatait az Európai Unió a terrorizmus veszélyének növekedése miatt hasznosította. Ugyan ez sem jelenthet teljes védelmet, de a biztonság szintjét növeli. Az Európai Unió kritikus infrastruktúra védelmi programjának filozófiája abból indul ki, hogy a terrorizmus elleni harc jegyében olyan védelmi programokat kell kidolgozni, többek között a közlekedésben is, amelyek nem csak a terrorizmus ellen hasznosíthatók, hanem hatékony segítséget nyújthatnak az üzemzavarok, balesetek és a katasztrófák bekövetkezésekor is. Magyarországon ezekben a kérdésekben sürgősen kell dönteni és cselekedni és tudomásul kell venni, hogy ezek érintik a közlekedés infrastruktúra fejlesztését, a közlekedési rendszer üzemeltetését és fenntartását. Ez nem csak az államra ró kötelezettséget, hanem a valamennyi a közlekedésben érintett szereplő részére.

Felhasznált irodalom:

1. Arnold M. Howit and Jonathan Makler: On the Ground: Protecting America's Roads and Transit Against Terrorism. The Brooking Instution Series on Transportation Reform. April 2005. pp. 20.

2. Critical Infrastructure Protection: Who's in Charge. Statement of Frank J. Cilluffo, CSIS, to the US Senate Committee on Government Affairs, 2001. október 4. Forrás: http://www.senate.gov/~gov_affairs/100401cilluffo.htm
3. Horváth Attila: A közúti, vasúti és vízi közlekedés terrorfenyegetettségének jellemzői. In. Válaszok a terrorizmusra II. - A politikai marketing csapdájában. Szerkesztette: Tálás Péter. Kiadó: Mágusstudió. Budapest, 2006. 321-336. oldalak.
4. Horváth Attila: Terrorfenyegetettség: célpontok nagyvárosok közlekedés. Nemzetvédelmi Egyetemi Közlemények. A Zrínyi Miklós Nemzetvédelmi Egyetem Tudományos Lapja. Budapest, 2006. 146–164 oldalak.
5. Horváth Attila: A városi személyközlekedés terrorfenyegetettsége. Új Honvédségi Szemle, a Magyar Honvédség Központi Folyóirata. LX évfolyam 4. szám 2006. április. 114-126. oldalak.
6. Jon Coaffe: Rings of Steel, Rings of Concrete and Rings of Confidence: Desining Out Terrorism in Central London pre and post September 11th – International Journal of Urban and Region Research. Volume 28, 2004, Number 1. 201-211. o.
7. Paul Wilkinson: International terrorism: the changing threat and EU's response. Published by Institute for Security Studies. European Union, Paris. Chaillot Paper October 2005, Number 84. pp. 53.
8. Szabó Miklós: Terrorizmus a polgári légit közlekedésben. Belügyi Szemle. A Belügyminisztérium Szakmai, Tudományos Folyóirata. Budapest, 1999. 12. szám. pp. 132–155.
9. Zöld Könyv a kritikus infrastruktúra védelmére irányuló európai programról. Európai Közösségek Bizottsága. COM(2005) 576 final. Brüsszel, 2005.