

Tankar i transit

Den flitige resenären upphör inte att förvånas av den särregna logik som gäller det moderna resandet med flyg. Ingen orkar längre lyssna på flygvärdinnornas instruktioner, men vissa av dem förefaller en smula egendomliga att förstå. Eftersom man i vissa nya charterplan knappt kan luta ryggsstödet bakåt är det svårt att begripa vikten av att ställa stolarna upprätt vid start och landning. Tanken borde väl vara att det ska vara lättare att rusa upp vid en eventuell evakuering, men stolarnas läge torde göra varken till eller från i detta avseende.

Alla flyg är numera rökfria, vilket uppfattas som en självklarhet. Därför är det svårt att förstå varför man fortfarande hittar askkoppar utanför och innanför toalettdörrarna och skyltar med rökförbud som aldrig släcks.

En gång i tiden före de elektroniska biljetternas tidevarv räckte man fram sin biljett, fick sitt boarding pass och vandrade avslappnat in efter passkontrollen. Men sedan började säkerhetskontrollerna att utvecklas efter år 1969. Tanken måste rimligtvis vara att förhindra potentiella terrorister att ombord föra med någonting, varmed flygsäkerheten kan hotas. Om detta är tanken borde rimligtvis bestämmelserna vara desamma överallt på klotets flygplatser. Men så är det inte.

På vissa ställen frågar personalen om man packat väskan själv – på andra inte. Om man har tänkt sig smugla med en massa farlig smörja ombord – finns det då någon resenär som skulle meddela detta, när man blir tillfrågad om någon mixtrat med packningen på väg till flyget?

På Arlanda är det noga med att man tar ut datorn och öppnar den inför kontrollantens stränga uppsyn. I andra länder behöver man inte alls öppna sin väska för att visa upp apparaten. I London är det förbjudet att medföra mer än ett handbagage ombord, vilket går alldeles utmärkt på många andra flygplatser. I Stockholm ska man ta av sig svängremmen när man går genom säkerhetskontrollen, men det behöver man inte göra i New York, vilket kanske är ännu mer anmärkningsvärt. Där måste man å andra sidan ta av sig skorna, även om man går med nätta sandaler, medan



Foto: Colourbox

man i andra delar av världen kan stövla in ogenerat, så länge det inte piper när man vandrar genom den metallsökande bagen. På Arlanda ska alla väskor läggas i plastback, på Kastrup går handbagaget direkt på rullbandet.

På Kastrup får man inte fotografera säkerhetskontrollen, och i USA är det förbjudet att använda mobiltelefonen innan man har passerat tullkontrollen. På Arlanda kan vem som helst ringa, så fort kärnan har landat – sedan kaptenens pling meddelat att man nu får resa sig upp, är det ljud som nästan hörs signalerna när alla knäpper på sina mobiltelefoner.

Ett tag fanns det bara plastbestick ombord och i loungen. Nu finns det metallknivar igen – har hotbilden alltså minskat? Samtidigt som man i svenska fångelser lyckats skada medfångar allvarligt genom att skarpslipa tandborsthandtag av plast ...

Broddar på kryckor är okej på Arlanda men terroristvapen som beslagt på Heathrow, där man annars lagligt kan köpa en flaska i shoppen, knacka av botten och sticka glasskärvorna i ansiktet på piloten.

Att kontroll av flygplatssäkerhet är ologisk klargör en artikel i BMJ 2007 [Linus E, Linos E, Colditz G. »Did you pack your bags yourself?« BMJ. 2007;335: 1290-2]. Författarna jämför med de effektivitetskrav man ställer på andra screeningprocesser, till exempel mät-

ning av kolesterol eller blodsocker. Sedan 1969 har cirka 2 000 människor dött i flygplansexplosioner, vartill kommer cirka 3 000 efter den 11 september 2001. Detta motsvarar på 40 år det antal individer som *dagligen* avlider i hyperglykemikomplikationer eller det antal barn som på *tre* dagar dör i aids.

Det kostar nio dollar att kontrollera en passagerare. Kanske kunde man använda pengarna på ett bättre sätt, föreslår författarna. I alla fall bör man vetenskapligt testa effektiviteten i luftfartsscreening. Det visar sig till exempel att sensitiviteten vid proceduren beror mycket mer på kontrollantens erfarenhet än på instrumentens känslighet.

Det vetenskapliga underlaget för att en påslagen mobiltelefon eller dator i luften leder till dödskrascher förefaller illa dokumenterat. Gissningsvis har 20 procent av resenärerna glömt att stänga av mobilen – och inte har planet störtat av det skälet ...



Stephan Rössner, professor, överviktsenheten, Karolinska universitetssjukhuset, Huddinge