

Temanotat

Afghanistan: Veisikkerhet for sivile



Utlendingsforvaltningens fagenhet for landinformasjon (Landinfo) skal som faglig uavhengig enhet innhente og analysere informasjon om samfunnsforhold og menneskerettigheter i land som Utlendingsdirektoratet, Utlendingsnemnda og Justis- og beredskapsdepartementet til enhver tid har behov for kunnskap om for å kunne løse sine oppgaver.

Landinfos rapporter og temanotater er basert på opplysninger fra både offentlige og ikke offentlige kilder. Opplysningene er innsamlet og behandlet i henhold til kildekritiske standarder. Kilder som av ulike grunner ikke ønsker å bli offentliggjort, er ikke nevnt ved navn.

Opplysningene som blir lagt fram i rapportene og temanotatene, kan ikke tas til inntekt for et bestemt syn på hva praksis bør være i utlendingsforvaltningens behandling av søknader. Landinfos rapporter og temanotater er heller ikke uttrykk for norske myndigheters syn på de forhold og land som rapportene omhandler.

© Landinfo 2013

Materialet i denne publikasjonen er omfattet av åndsverklovens bestemmelser. Uten særskilt avtale med Landinfo er enhver eksemplarfremstilling og tilgjengeliggjøring bare tillatt i den utstrekning det er hjemlet i lov.

Alle henvendelser om Landinfos rapporter kan rettes til:

Landinfo
Utlendingsforvaltningens fagenhet for landinformasjon

Storgata 33 A

Postboks 8108 Dep

N-0032 Oslo

Tel: 23 30 94 70

Fax: 23 30 90 00

E-post: landinfo@landinfo.no

www.landinfo.no

Temanotat **Afghanistan: Veisikkerhet for sivile**

SUMMARY

The vast majority of Afghan civilians go by road when travelling, and the traffic volume on major roads is quite extensive. The government is largely in control of the major highways.

The security for civilian travellers on the roads in a given area in Afghanistan reflects to a great extent the general security situation of the area. International and national security forces as well as persons and groups linked to the government, are the main targets of the armed opposition operating along the roads. Despite this, civilian travellers are affected by conflict related violence. Still the risk of dying or being injured in a traffic accident is significantly higher than being exposed to violence at illegal check-points or killed in crossfire or by an IED (improvised explosive devices).

SAMMENDRAG

Landeveien er den viktigste transportåren for majoriteten av sivile afghanere, og omfanget av sivil ferdsel forholdsvis høyt på hovedveiene. Myndighetene har i stor grad kontroll over de viktigste hovedveiene.

Sikkerheten for sivile langs landeveien i Afghanistan gjenspeiler den generelle sikkerhetssituasjonen i området. Langs veinettet er internasjonale og nasjonale sikkerhetsstyrker, samt personer tilknyttet myndighetene mest utsatt for angrep fra væpnede opprørere. Likevel rammes også sivile av konflikterelatert vold. Trafikkulykker forårsaker derimot markant flere liv og skader enn hva sivilister blir utsatt for ved IED-er, kryssild og illegale veisperringer.

INNHold

1. Innledning	6
2. Omfang av sivil ferdsel	6
3. Trafikkulykker	7
4. Trusler for sivile på veinettet	8
4.1 Generelt om konflikten og veisikkerhet	8
4.2 IED	8
4.3 Kryssild.....	9
4.4 Veisperringer	10
4.4.1 <i>Illegale veisperringer</i>	10
4.4.2 <i>Kontrollposter i regi av myndighetene</i>	10
4.4.3 <i>Landeveisrøveri</i>	10
5. Sikkerhetssituasjonen på utvalgte veier og i omliggende områder	11
5.1 Kabul – Torkham.....	11
5.1.1 <i>Sikkerhet</i>	11
5.2 Kabul – Ghazni – Jaghory	12
5.2.1 <i>Kabul – Ghazni by</i>	12
5.2.2 <i>Veier til Jaghory-distriktet</i>	13
5.3 Kabul - Kunduz	14
5.3.1 <i>Parwan</i>	14
5.3.2 <i>Baghlan</i>	14
5.3.3 <i>Kunduz</i>	15
5.4 Herat – Nimroz	15
5.4.1 <i>Herat</i>	15
5.4.2 <i>Farah</i>	16
5.4.3 <i>Nimroz</i>	16
6. Referanser	17
7. Vedlegg 1 – Kart Ghazni Provins	20

1. INNLEDNING

Dette notatet er utarbeidet på bakgrunn av en anmodning fra Utlendingsnemnda om en redegjørelse for veisikkerheten for sivilbefolkningen generelt. Notatet omhandler omfang av sivil ferdsel og trusler mot sivile på veinettet. Det er særlig fokusert på veistrekningene Kabul – Torkham, Kabul – Ghazni by – Jaghory, Kabul – Kunduz og Herat – Nimroz. Notatet belyser ikke veisikkerheten for personer med særskilte profiler¹.

Landeveien er den viktigste transportåren for majoriteten av sivile afghanere. De færreste har økonomi som tillater bruk av transportmidler som fly.

Det generelle konfliktnivået i et område gjenspeiles i veisikkerheten. Opprørernes hovedmål er å ramme internasjonale styrker, afghanske myndigheter og personer som står i ledtog med disse. Ifølge Landinfos kilder reiser sivile afghanere i alle deler av landet, men tar forholdsregler ved at de reiser på dagtid og unngår høyprofilerte mål, som militære kjøretøy og konvoier med drivstoff og andre forsyninger. Myndighetene har styrket kontrollen og tilstedeværelsen på viktige og strategiske veier. Ifølge en velinformert kilde har myndighetene nå hovedsakelig kontroll over de viktigste veiene (samtale i Kabul november 2012).

Generelt foreligger lite systematisk informasjon om veisikkerhet for sivile. Ulike aktører har ulik oppfatning om sikkerheten langs veistrekninger og situasjonen kan endre seg raskt. Dette reflekterer den generelle sikkerhetssituasjonen. Sikkerhetstransisjonen bidrar ytterligere til en situasjon som er både flytende, uoversiktlig og i rask endring. En representant for en lokal menneskerettighetsorganisasjon opplyste at han nå reiser til flere områder i både nord og sør som det var umulig å besøke for et par år siden. Samtidig er det veistrekninger som har blitt markant forverret i løpet av den siste tiden. Informasjonen som presenteres her må derfor ansees som indikativ og beskriver tendenser snarere enn å gi et eksakt bilde av forholdene.

Informasjon i dette notatet er i stor grad basert på samtaler med ulike organisasjoner under et besøk i Afghanistan i november 2012 og e-post-korrespondanse med kilder som ikke vil ha navnet sitt offentliggjort. Landinfo har anonymisert disse kildene. Lengre avsnitt uten kildehenvisning gjenspeiler dette. I tillegg er informasjonen basert på åpne, skriftlige kilder.

2. OMFANG AV SIVIL FERDSEL

I 2007 gjennomførte konsulentfirmaet Engconsult en analyse av trafikkvolumet på veistrekningene Kabul – Jalalabad, og over Salang fra provinsen Parwan til Baghlan-provinsen. Analysen er basert på 24 timers monitorering over 6 døgn.

¹ Eksempelvis personer som samarbeider med internasjonale eller afghanske myndigheter, sikkerhetsstyrker og/eller organisasjoner.

På veien Kabul – Jalalabad ble det estimert at mellom 6500 og 8200 kjøretøy ville passere Laghman per døgn i 2012². Ved Salangtunellen ville mellom 3400 og 4000 kjøretøy passere i døgnet i 2012³. 80 prosent av trafikken i 2007 kom fra eller skulle til Kabul (Engconsult 2008, s. 45-46), noe som tyder på en høy andel langdistansetrafikk.

Fordeling av type kjøretøy er i grove trekk sammenfallende for de to veistrekningene. Privatbiler utgjør i overkant av 55 prosent av volumet, og kommersiell persontransport/busser utgjør i underkant av 20 prosent. Varetransport/lastebiler utgjør rundt 25 prosent, og landbrukstransport og militærkjøretøy utgjør fra 1 til 2,6 prosent (Engconsult u.å.).

Fordelingen av trafikkvolum sett hen til tidspunkt på døgnet sammenfaller også på de to veistrekningene. Trafikken øker sterkt fra fem til ni om morgenen og avtar markant fra klokka seks om kvelden (Engconsult u.å.).

For veistrekningen Kabul – Kandahar viser en evalueringsrapport fra USAID (2008) at det i løpet av et døgn passerte i overkant av 5000 kjøretøy rett utenfor Kabul by. Ved innfarten til Kandahar var volumet cirka 3000 kjøretøy per døgn (USAID 2008, s. 13). Estimert vil trafikkvolumet øke mellom fire og åtte prosent årlig⁴.

3. TRAFIKKULYKKER

En nedslitt bilpark og mangelfull kjøreopplæring bidrar til at risikoen for trafikkulykker er stor i Afghanistan. Å kartlegge skader er vanskelig, men ifølge data fra WHO omkom 6540 personer i trafikken i 2011 (World Life Expectancy u.å.). Bare i de østlige provinsene ble det rapportert om 670 drepte og over 4000 skadde i perioden fra 21. mars 2011 til 21. mars 2012, noe som er en markant økning fra tidligere år (Hashmi 2012). Det er antagelig store mørketall. Økningen i antall ulykker antas å henge sammen med økningen i antall trafikanter, bedre veikvalitet og en høyere fart som mange sjåfører ikke behersker. Neglisjering av trafikkregler er utbredt, og lovbrudd kan bli gjort opp med bestikkelser fremfor straff (Daily Outlook Afghanistan 2013).

² 2007-monitoreringen viser at gjennomsnittlig 5600 kjøretøy passerte Laghman per døgn. Med estimert fire til åtte prosent årlig økning i trafikkvolumet utgjør dette i 2012 mellom 6500 til 8200 kjøretøy daglig.

³ 2007-monitoreringen viser at gjennomsnittlig 2600 kjøretøy passerte Salangtunellen per døgn. Med estimert fire til åtte prosent årlig økning i trafikkvolumet utgjør dette i 2012 mellom 3400 og 4000 kjøretøy daglig.

⁴ Estimert vil dette i 2013 utgjøre mellom 6000 og 7300 kjøretøy per døgn ved innfarten til Kabul og mellom 3600 og 4400 ved innfarten til Kandahar per døgn.

4. TRUSLER FOR SIVILE PÅ VEINETTET

4.1 GENERELT OM KONFLIKTEN OG VEISIKKERHET

Opprørerne holdes ansvarlig for majoriteten av drap og skader på sivile afghanere. Ifølge UNAMA er opprørerne ansvarlig for i overkant av 80 prosent av konfliktrelaterte drap og skader på sivile (UNAMA & UNHCHR 2013, s. 16), mens ANSOs tall indikerer at 90 prosent av drapene på sivile skyldes opprørsinitierte hendelser (ANSO 2013, s. 12). Kildene er samstemte i at IED-er (*improvised explosive devices*) er den klart viktigste årsaken til sivile drap. De fleste IED-ene er plassert på veiene.

Ifølge både ANSO og UNAMA er IED-er, kryssild med våpen og komplekse angrep med selvmordsbombere de vanligste døds- og skadeårsakene. Det er først og fremst trefninger i omstridte områder som kan berøre veifarende ved at de blir tilfeldige offer for kryssild.

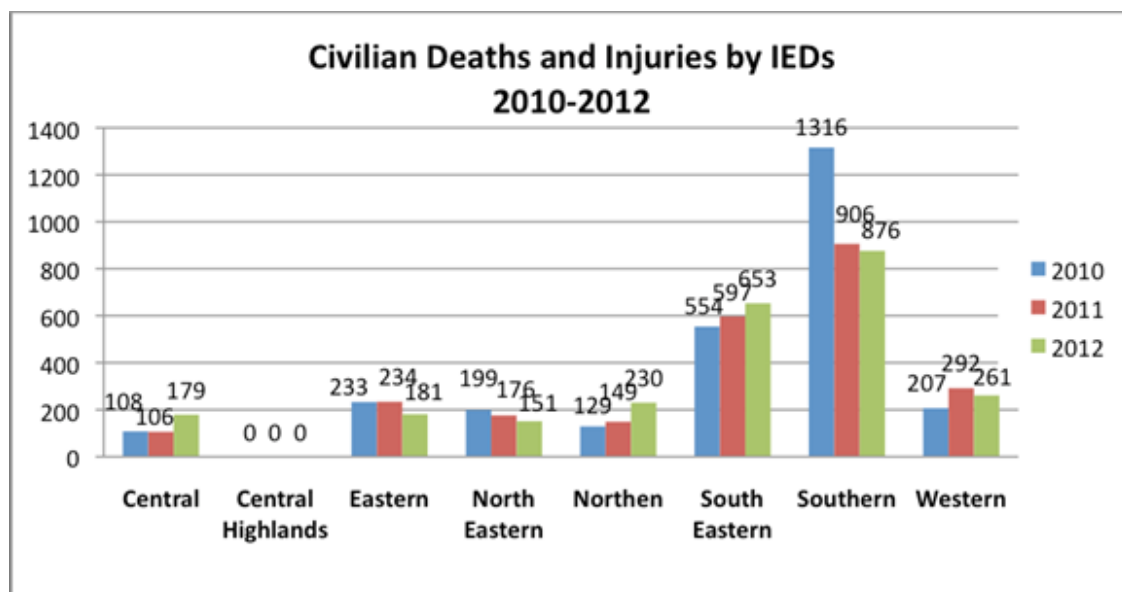
54 prosent av de opprørsinitierte angrepene er direkte angrep med små og mellomstore våpen, mens IED-er er brukt i 44 prosent av angrepene (ANSO 2013, s. 14).

Brorpartene av opprørsinitierte angrep registreres i sør. I 2012 ble 46 prosent av sikkerhetsrelaterte hendelser initiert av opprørerne registrert i denne regionen, mens 19 prosent ble registrert i øst, 13 prosent i nord, 12 prosent i sentralregionen og 10 prosent i vest (ANSO 2013, s. 12).

Primære risikofaktorer for veifarende er IED-er, kryssild og illegale veisperringer.

4.2 IED

IED-er utgjør den største trusselen for sivile og er angitt som årsak til 34 prosent av de sivile tapene. I 2012 har UNAMA registrert 782 hendelser med totalt 868 drepte og 1663 skadde. Det er store regionale forskjeller, og de fleste hendelsene er registrert i sør og sørøst:



(UNAMA & UNHCHR 2013, s. 18).

IED-er utløst av offeret selv (*victim operated IEDs* (VOIEDs)) og fjernstyrte IED-er representerer ulik risiko for sivile veifarende.

IED-er som blir utløst av offeret selv er i sin natur ikke-diskriminerende og rammer vilkårlig. Ifølge UNAMA er forekomsten av denne type IED-er høyest i provinsene Kandahar, Uruzghan, Zabul, Helmand og Nimroz, der de utgjør majoriteten av detonerte sprenglegemer. De blir også i noe mindre grad benyttet i andre provinser. Denne type IED-er kan typisk bli plassert ved/på transittveier, fra gangstier til motorveier (UNAMA & UNHCHR 2012, s. 14). Skadene en IED forårsaker kan variere fra lettere skader på utstyr/kjøretøy til massive tap av sivile liv, slik som i Dawlatabad-distriktet i Balkh provins i oktober 2012. En buss med bryllupsgjester kjørte over en trykk-basert IED: 18 kvinner omkom, og ytterligere 15 sivile ble skadet (UNAMA 2012).

UNAMA har registrert en stor økning i skadeomfanget av trykk-baserte IED-er (den mest vanlige formen for VOIED-er) fra 2011 til 2012. I 2012 utgjorde disse 40 prosent av alle IED-hendelsene, var årsak til 45 prosent av drepte og 31 prosent av skadde sivilister⁵. Det er grunn til å tro at andelen er høyere, da det etter en sprenging er vanskelig å identifisere hvilken type sprenglegeme som er brukt⁶. ISAF mener at 70 prosent av IED-ene blir utløst av offeret selv (UNAMA & UNHCHR 2013, s. 18-19).

Fjernstyrte IED-er blir oftest benyttet i militære og/eller målrettede angrep rettet mot nasjonale og internasjonale sikkerhetsstyrker, afghanske myndigheter eller mot enkeltpersoner. Selv om angrepet er målrettet, kan også tilfeldig forbigående sivile bli rammet (UNAMA & UNHCHR 2012, s. 14). Enkelte militærekspertter antar at opprørerne vil fortsette praksisen med å bruke IED-er i målrettede angrep, fremfor for å gå mer i direkte kamp (Wood 2012).

4.3 KRYSSILD

Kryssild er registrert som årsak til 21 prosent av sivile skader og dødsfall i 2012 (438 sivilister drept, 1180 skadd) (UNAMA & UNHCHR 2013, s. 41). Omfanget av militære handlinger i et område avhenger blant annet av hvem som strides i området, årstid og geografi. Den pågående sikkerhetstransisjonen vil trolig endre situasjonen i flere områder.

I 2012 har antallet sivilt skadde og drepte i kryssild blitt redusert i sør, sørøst og øst i landet. I disse områdene er antall trefninger mellom internasjonale styrker og opprørere redusert, mens opprørsinitierte angrep mot nasjonalt politi, særlig mot kontrollposter, er på samme nivå som i 2011 (UNAMA & UNHCHR 2013, s. 41). Konfliktmønsteret bærer således preg av at internasjonale styrker er i ferd med å trekke seg tilbake. Afghanske sikkerhetsstyrker var mål for hele 72 prosent av opprørsinitierte angrep i 2012, en økning på cirka 20 prosent fra foregående år (ANSO 2013, s. 14). Det synes som politiets kontrollposter er særlig utsatt.

Målrettede angrep fra opprørerne, enten ved direkte angrep med våpen eller ved bruk av fjernstyrte IED-er, kan utgjøre en sikkerhetsrisiko for sivilister langs veien.

⁵ I 2012 registrerte UNAMA 393 drap og 520 skader grunnet trykk-baserte IED-er. I 2011 registrerte de 74 drap og 67 skader med samme taktikk.

⁶ Om en IED blir utløst av offeret selv eller via fjernkontroll.

4.4 VEISPERRINGER

4.4.1 Illegale veisperringer

I områder hvor opprørerne opererer eller har kontroll, begrenser permanente og midlertidige veisperringer siviles bevegelsesfrihet. Flere rapporterer at væpnede personer ved sjekkpunktene trakasserer og forhører veifarende, og i noen tilfeller undersøker mobiltelefoner og konfiskerer eiendelene deres. Hensikten er å avdekke de reisendes eventuelle forbindelser til myndighetene. I enkelte områder hindrer dette tilgang til distrikts- og provinshovedsteder (UNAMA & UNHCHR 2012, s. 25).

Det er rapportert om tilfeller av kidnappinger ved illegale veisperringer. Det dreier seg hovedsakelig om personer som blir mistenkt for å ha forbindelse til myndighetene eller internasjonale aktører. I de aller fleste tilfeller blir de kidnappede løslatt etter forhandlinger med lokalbefolkningen i området. Det er rapportert om noen tilfeller hvor den/de kidnappede har blitt drept. Det er også rapportert om at personer som har nektet å stoppe ved illegale veisperringer er drept.

Illegale veisperringer synes primært å finnes på sekundære distriktsveier. I den grad de settes opp på hovedveiene, er de trolig av svært midlertidig karakter. Det vil antagelig dreie seg om få kjøretøy og en gruppe bevæpnede menn som opererer i en begrenset tidsperiode.

Illegale veisperringer er antagelig først og fremst et disiplinerende tiltak hvor opprørerne markerer sin tilstedeværelse og innhenter informasjon om personer/grupper med relasjoner til myndighetene eller internasjonale aktører.

4.4.2 Kontrollposter i regi av myndighetene

En samtalepartner hevdet at myndighetene har en rekke kontrollposter på veiene og at dette er et viktig virkemiddel for å styrke myndighetenes kontroll av veinettet (samtale i Kabul november 2012). Afghanske sikkerhetsstyrker (ANSF) har eksempelvis 25 veisperringer rundt Kabul by: 'The Ring of Steel'. Reisende og kjøretøy på hovedfartsårene blir ifølge EUPOL (2012) grundig sjekket.

Myndighetskontrollerte kontrollposter representerer normalt ikke et problem for sivile, men det er rapportert om skudd mot kjøretøy som ikke stopper (OSAC 2012). Det er videre rapportert om irregulær avgiftsinnkreving ved veisperringer kontrollert av myndighetspersonell (Zwan 2012).

4.4.3 Landeveisrøveri

Omfanget av landeveisrøveri i Afghanistan er vanskelig å anslå, men etter det Landinfo kjenner til rapporteres det om flest tilfeller i nord og nordøst. Både privatbiler, busser og varetransport rammes. Et typisk scenario er at en gruppe bevæpnede menn stopper et kjøretøy og tar alle verdisaker. Det er også rapportert om tilfeller av drap. Landeveisrøveriene er i all hovedsak kriminell aktivitet utført av kriminelle grupper, og har ikke forbindelseslinjer til konflikten. Disse skiller seg fra

illegale veisperringer ved at gjerningsmennene er ute etter verdisaker, ikke informasjon eller personer.

5. SIKKERHETSSITUASJONEN PÅ UTVALGTE VEIER OG I OMLIGGENDE OMRÅDER

5.1 KABUL – TORKHAM

Veistrekningen Kabul – Jalalabad – Torkham er hovedfartsåren mellom Afghanistan og Pakistan, og er sterkt trafikkert med både person- og varetransport. Under gode forhold tar det fire timer å kjøre den 220 km lange strekningen. Den store trafikken fører imidlertid til at reisetiden normalt er lenger. Veien går gjennom distriktene Dih Sabz, Surobi (Kabul provins), Qarghayi (Laghman provins), Surkh Rod, Bihsud, Jalalabad, Rodat, Bati Kot og Muhmand Dara (Nangarhar provins).

En utfordring er den bratte stigningen gjennom 'the Kabul Gorge', en trang ravine mellom Kabul by og Surobi. Tungtlastede kjøretøy har ofte problemer med stigningen og kjører svært sakte. Det fører til kødannelse med uforsvarlige forbikjøringer på den smale veien og mange ulykker (Filkins 2010). Det er rapportert om færre ulykker i perioder hvor Pakistan har blokkert varetransporten til NATO-styrkene i Afghanistan (Baidar 2012; Hashmi 2012).

5.1.1 Sikkerhet

Det rapporteres om økt tilstedeværelse og aktivitet av opprørere i provinsene Laghman og Nangarhar i 2012. I Nangarhar-provinsen ble det registrert over 700 opprørsinitierte angrep, en økning på 30 prosent sammenlignet med 2011. Ifølge ANSO har opprørerne fått fotfeste på landsbygda, samt i distrikter som Hisarak, Bati Kot og Chaparhar. Samtidig ble det registrert en betydelig nedgang i opprørsinitierte hendelser i provinshovedstaden Jalalabad i 2012. I Laghman-provinsen ble det registrert i underkant av 400 opprørsinitierte angrep i 2012, en økning på 70 prosent fra foregående år. Også her har opprørerne primært fotfeste i de rurale områdene, men driver i tillegg aktivitet rettet mot provinshovedstaden (ANSO 2013, s. 15-16).

Opprørsaktiviteten fører til hendelser langs hovedveien fra Kabul via Jalalabad til Torkham. Hovedvekten av hendelsene dreier seg om IED-er og direkte angrep med våpen. På strekningen Kabul – Jalalabad var nær 90 prosent av angrepene i 2012 rettet mot høyprofilerte mål, primært afghanske sikkerhetsstyrker. Her er politiets kontrollposter særlig utsatt, men også patruljerende styrker blir angrepet. Internasjonale militære styrker (IMF) og myndighetspersonell utsettes også for direkte angrep, dog i noe mindre grad. De mest utsatte distriktene er Surobi (Kabul provins), Qarghayi (Laghman provins) og Bati Kot (Nangarhar provins).

Ifølge informasjon Landinfo har tilgang til, ble det registrert rundt 120 sikkerhetsrelaterte hendelser på veistrekningen i 2012. Illegale veisperringer er uvanlig, men det ble registrert to tilfeller i Qarghayi-distriktet. I begge tilfellene ble sperringene satt opp sent om kvelden. Illegale veisperringer i området blir primært satt opp utenfor hovedveien.

Godstransporten til NATO-styrkene er et mål for opprørerne. Angrep mot disse kjøretøyene utsetter sivile trafikanter for fare og har ført til timeslange stenginger av hovedveien (Baidar 2012). 14. februar 2013 ble en kommersiell godstransport angrepet av opprørere i Bati Kot-distriktet i Nangarhar-provinsen. Veien ble stengt mens kamper mellom sikkerhetspersonell og opprørere pågikk. Én person ble rapportert drept (Mahbob 2013).

Afghanske sikkerhetsstyrker patruljerer veistrekningen forholdsvis mye, og veien blir ryddet for IED-er hver morgen. De fleste IED-er som utløses av offeret selv (VOIEDs) er derfor registrert tidlig om morgenen, før veien er ryddet og det ennå er lite trafikk. Fjernstyrte IED-er og direkte angrep med våpen kan forekomme hele døgnet. Mange organisasjoner mener det er tryggest å ferdes på veien mellom klokka 09.00 og 15.00. En velinformert samtalepartner mente at veien fra Kabul til Torkham på dagtid er trygg for sivile afghanere. Om natten derimot kan du *”run into all kind of trouble”*. I enkelte områder opererer både kriminelle og opprørere (samtale november 2012).

5.2 KABUL – GHAZNI – JAGHORY

5.2.1 Kabul – Ghazni by

Veistrekningen Kabul – Ghazni by følger ringveien fra Kabul til Kandahar og går gjennom distriktene Parghman (Kabul provins), Maydan Shahr, Nirkh, Saydabad, Jaghatu (Wardak provins), Khwaja Umari og Ghazni (Ghazni provins). Fra Ghazni by går veien videre gjennom distriktene Andar, Qarabagh, Ab Band, Muqur og Gelan (Ghazni provins) før den går inn i provinsen Zabul.

I Wardak-provinsen ble det i 2012 registrert i underkant av 380 opprørsinitierte angrep, omtrent samme nivå som i 2011 (ANSO 2013, s. 16). Hovedveien mellom Kabul og Ghazni er strategisk viktig. Det antas at om lag 50 prosent av de opprørsinitierte angrepene skjer langs denne veistrekningen. Det rapporteres om noe nedgang i opprørsaktiviteten langs veien etter september 2012. Brorparten av opprørsaktiviteten er registrert i Saydabad, men også i distriktene Nirkh og Maydan Shahr er det registrert aktivitet. Den retter seg i all hovedsak mot sikkerhetsstyrkene (nasjonale og internasjonale) og forsyningskonvoier. Det er registrert omtrent like mange IED-er (plantet langs veien eller direkte på forsyningskjøretøy) som direkte angrep med våpen. Siste halvår 2012 er det rapportert om fem tilfeller av illegale veisperringer på ringveien (fire i Saydabad og én i Nirkh). I tre av tilfellene ble sivile kidnappet, anklaget for å arbeide for myndighetene.

I Ghazni-provinsen ble det rapportert i underkant av tusen opprørsinitierte angrep i 2012. Til tross for 40 prosent nedgang sammenlignet med 2011, var Ghazni-provinsen den tredje mest ustabile provinsen sett hen til opprørsaktivitet (ANSO 2013, s. 16). Langs hovedveien er distriktene Ghazni, Andar, Qarabagh, Muqur og Gelan mest utsatt for opprørsaktivitet og væpnede aksjoner mellom opprørere og nasjonale og/eller internasjonale sikkerhetsstyrker. 50 prosent av opprørsaktiviteten i provinsen er registrert i distriktet Ghazni (herunder Ghazni by).

Om lag 60 prosent av opprørsaktiviteten er rettet mot nasjonale sikkerhetsstyrker, dernest følger administrative distriktssentre. Hovedtaktikken er direkte væpnede angrep. Militære trefninger varer normalt kort tid, men viser at opprørerne er i stand

til å ramme det lokale og sentrale myndighetsapparatet. Bruk av IED-er har økt i løpet av 2012, og ble brukt i over 15 prosent av de opprørsinitierte angrepene. Dette er forholdsvis lavt sammenlignet med andre provinser i sør. Nær en tredjedel av IED-ene synes å være i Ghazni by. Dette resulterte i en alvorlig hendelse i juli 2012 da en passasjerbuss i rute fra Kabul til Kandahar kjørte over en IED i utkanten av byen. Fire personer ble drept og opp mot atten skadd (Xinhua 2012). De resterende IED-ene synes å bli plassert på mindre sideveier i andre distrikt.

Nasjonale og internasjonale sikkerhetsstyrker som ferdes på hovedveien mellom Kabul og Kandahar er utsatt for både IED-er og direkte angrep. Sikkerhetsstyrkene patruljerer også her hovedveien og rydder for IED-er hver morgen. De som ferdes langs veien blir anbefalt å reise mellom klokka 09.00 og 13.00, å holde seg til hovedveien og unngå mindre sideveier eller snarveier.

5.2.2 Veier til Jaghory-distriktet

Jaghory-distriktet ligger vest i Ghazni-provinsen og er en del av Hazarajat. Fra Ghazni by er det tre veialternativ til distriktet.

Alternativ 1

Fra Ghazni by går veien primært gjennom distriktene Jaghatu (Bahrami Shahid) og Nawur til Jaghory⁷. Reisen fra Kabul til Jaghory tar mellom ni og elleve timer. Veien er som regel vinterstengt fra november til mars. Det er primært hazara-befolkning i områdene veien går gjennom. Det er kun registrert et fåtall opprørsinitierte sikkerhetshendelser i distriktene Jaghatu og Nawur i løpet av 2012. Nasjonale sikkerhetsstyrker har i løpet av den siste tiden satt opp kontrollposter på innfartsårene til disse to distriktene.

Alternativ 2

Denne ruten går fra Ghazni by og følger hovedveien mot Kandahar gjennom distriktet Andar til Qarabagh. Deretter går veien til Qarabagh distriktssenter og videre vestover til Jaghory. Reisetiden fra Kabul til Jaghory vil være om lag fem til syv timer. Qarabagh er et multietnisk distrikt bestående av hazaraer og pashtunere. Det er relativt høy tilstedeværelse av opprørere i distriktet. Opprørsiniterte angrep retter seg primært mot det administrative distriktssenteret, samt mot afghanske og internasjonale sikkerhetsstyrker. Ifølge australske myndigheter blokkerte opprørerne veien i Qarabagh de første månedene i 2012. Tilgangen fra Jaghory til hovedveien

⁷ Distriktet Jaghatu (Bahrami Shahid) ble i 2004 delt i fire distrikt: Jaghatu, Khawaja Umari, Rashidan og Wali Muhammadi Shahid (Khogyani). Oppdaterte og nøyaktige kart som viser både infrastruktur og administrative grenser er vanskelig å finne. Informasjonen om denne veistrekningen, og hvilke distrikt den går gjennom, baserer seg på hvordan representanter for organisasjoner i Afghanistan kategoriserer. Det kan være tilfeller der lokal kategorisering heller ikke fullt korresponderer med nye offisielle administrative grenser. Landinfo ser det som sannsynlig at nyttet veistrekning på kortere strekninger også er innom distriktene Wali Muhammadi Shahid og Rashidan. Se vedlegg 1 – WFP-kart over Ghazni-provinsen.

Sikkerhet Rashidan: Rashidan blir karakterisert som et forholdsvis rolig distrikt, med gjennomsnittlig én sikkerhetshendelse i uka. Nær alle opprørsinitierte hendelser har vært direkte angrep med våpen, og 70 prosent av hendelsene har vært rettet mot det administrative distriktssenteret.

Wali Muhammadi Shahid (Khogyani): Det er forholdsvis stor tilstedeværelse av opprørere i distriktet. Registrerte sikkerhetshendelser gjelder i all hovedsak opprørsiniterte angrep mot administrativt distriktssenter og afghanske sikkerhetsstyrker, samt respons mot opprørere fra nasjonale og internasjonale sikkerhetsstyrker.

mellom Kabul og Kandahar var i praksis stengt i den perioden (Refugee Review Tribunal 2013).

Alternativ 3

Denne ruten går fra Ghazni by, videre følger den hovedveien mot Kandahar gjennom distriktene Andar, Qarabagh, Ab Band, Muqur til Gelan. Det tar om lag 30 minutter å kjøre vestover fra Gelan distriktssenter til Jaghory. Reisetiden fra Kabul er mellom fem og syv timer. I distriktet Gelan bor det primært pashtunere, og det er forholdsvis høy tilstedeværelse av opprørere. Opprørsinitierte angrep er primært rettet mot det administrative distriktssenteret, samt mot nasjonale og internasjonale sikkerhetsstyrker. I 2012 var internasjonale styrker forholdsvis aktive i distriktet, og trefninger med opprørerne var ikke uvanlig. Landinfo er ikke kjent med at sivile trafikanter i særlig grad påvirkes av dette. Det skal videre foreligge en avtale mellom innbyggerne i Jaghory og Gelan om fri ferdsel for sivilister fra Jaghory på veistrekningen fra Gelan distriktssenter til Jaghorys distriktsgrense. Personer med profiler som opprørerne er interessert i, frarådes å benytte veistrekningen.

Til tross for den labile sikkerhetssituasjonen, er det tusenvis av kjøretøy daglig på veien mellom Ghazni by og Jaghory. De fleste veifarende har tilknytning og kjennskap til området. (Refugee Review Tribunal 2013). De foretrukne reiserutene til Jaghory fra Ghazni by er alternativ 1 og 3.

Det er videre mulig å reise til Jaghory-distriktet via Bamyán-provinsen. Fra Kabul er Bamyán tilgjengelig via Parwan-provinsen til Shibar-distriktet (Bamyán), og gjennom Wardak-provinsen til Panjab-distriktet i Bamyán. Fra Bamyán-provinsen er det en farbar vei til Ghazni gjennom Waras-distriktet (Bamyán provins) over fjellpasset ved Qolak og videre til distriktet Nawur (Ghazni provins) og Jaghory. Det er videre en vei fra Shibar-distriktet (Bamyán provins) via fjellpasset Haji Ghak til distriktene Beshud 1 og Beshud 2 (Wardak provins) og videre til Nawur og Jaghory. Det er også en vei fra Dai Kundi, via fjellpasset Kotal Khinjak Dady til Jirghay Bator i Nawur (Ghazni provins). Standarden på veiene er tidvis dårlig, og de er vinterstengt i tre til fire måneder i året.

Informasjon innhentet av australske myndigheter tyder på at det er trygt å ferdes på veiene i hazara-dominerte områder, det sentrale høyland samt distriktene Nawor, Malistan og Jaghory (Ghazni provins). I Ghazni-provinsen er ulykker og IED-er den største trusselen mot veisikkerheten. I den grad direkte angrep forekommer, er de rettet mot personer med tilknytning til myndighetene eller det internasjonale nærværet. Det foreligger ingen informasjon som indikerer at det dreier seg om etnisk motivert vold (Refugee Review Tribunal 2013).

5.3 KABUL - KUNDUZ

Veistrekningen fra Kabul til Kunduz følger ringveien fra Kabul til Mazar-i Sharif gjennom provinsen Parwan over Salang-passet til Baghlan-provinsen. Nord for Pul-i Khumri tar veien av nordøstover, inn mot Kunduz-provinsen og videre til Kunduz by. Reisetiden er normalt mellom seks og åtte timer, men noe lenger på vinterstid. I november fortalte en høyprofilert sivilsamfunnsaktør at han nylig hadde kjørt landeveien fra Kabul til Kunduz for første gang på flere år (samtale i Kabul november 2012).

5.3.1 Parwan

Opprørsaktiviteten i provinsen har vært relativt stabil de siste to årene, og i alt 113 angrep ble registrert i 2012 (ANSO 2013, s. 16). De fleste angrepene skjedde i distriktene vest for provinshovedstaden Chaharikar. Veien fra Chaharikar til Bamyān synes å være særlig utsatt når det gjelder hendelser langs veinettet. Det er videre rapportert om hendelser på veien sør for Chaharikar østover mot Baghram Air Field. Langs ringveien er det kun rapportert om få hendelser i løpet av de siste seks månedene i 2012: noen tilfeller av IED-er plassert på forsyningskonvoier i Chaharikar-distriktet, samt direkte væpnede angrep mot politikjøretøy i Salang-distriktet. Omfanget av sikkerhetsrelaterte hendelser langs ringveien blir beskrevet som svært begrenset.

5.3.2 Baghlan

Det rapporteres om 154 opprørsinitierte hendelser i Baghlan-provinsen i 2012, hvilket representerer en økning på over 80 prosent fra 2011. Det er likevel verdt å merke seg at samlet antall hendelser ligger godt under gjennomsnittet for landets provinser (ANSO 2013, s. 16).

Sett hen til veisikkerhet synes distriktene Dushi og Baghlani Jadid å være mest utsatt. Fra Dushi har det først og fremst blitt rapportert om direkte angrep med våpen mot forsyningskonvoier. Det er i løpet av de siste seks månedene i 2012 også rapportert om enkelte direkte angrep mot afghanske sikkerhetsstyrker og ett tilfelle av en illegal veisperring.

Over halvparten av registrerte IED-er i provinsen i løpet av 2012 er registrert i distriktet Baghlani Jadid, og i alt 22 IED-er detonerte langs hovedveien⁸. I tillegg har det vært direkte angrep mot nasjonale sikkerhetsstyrker og noen få tilfeller av illegale veisperringer samt landeveisrøveri på strekningen. I takt med at opprørsinitierte hendelser ble redusert senhøsten 2012, synes konflikthandlingene å ha beveget seg fra hovedveien til omkringliggende landsbyer og veier. Hovedveistrekningen ble mot slutten av 2012 og inngangen til 2013 ansett for å være relativt rolig. Organisasjoner som opererer i området anbefaler sine ansatte å reise mellom klokka 09.00 og 15.00.

5.3.3 Kunduz

Det ble registrert 163 opprørsinitierte angrep i Kunduz-provinsen i 2012, en nedgang på rundt 20 prosent fra 2011 (ANSO 2013, s. 16). Nær 80 prosent av angrepene var rettet mot afghanske nasjonale sikkerhetsstyrker, særlig det afghanske politiet (ANP) og lokalt politi (ALP), høyprofilerte myndighetspersoner og/eller personer tilknyttet militser. Angrepsmetoden var likt fordelt mellom IED-er og direkte angrep med våpen.

To-tredjedeler av opprørsinitiert IED-aktivitet har funnet sted i distriktene Chahar Dara og Kunduz. I Kunduz-distriktet er det høy tilstedeværelse av nasjonale og internasjonale sikkerhetsstyrker hvis oppgave blant annet er tilintetgjørelse av IED-er. Likevel forekommer tilfeller av at IED-er rammer sivile. Dette synes primært å

⁸ Provinshovedstaden Pul-i Khumri står for i underkant av 30 prosent av IED-hendelser.

skje der IED-ene blir direkte plassert ved målrettede angrep, eksempelvis angrepet 23. januar 2013 mot nasjonalt sikkerhetspersonell i Kunduz by. Bomben gikk av i et travelt område, 10 personer ble drept, deriblant seks sivile og 19 personer skadet (TOLOnews 2013). Etter det Landinfo kjenner til, er det kun få IED-er langs hovedveien som rammer sivile. Organisasjoner anbefaler sine ansatte å reise mellom klokka 09.00 og 15.00.

5.4 HERAT – NIMROZ

Fra Herat til Nimroz kan man benytte ringveien fra Herat til Kandahar gjennom Farah-provinsen til Delaram (Nimroz-proinsen) hvor det går en vei vestover til Zaranj, provinshovedstaden i Nimroz. Det er også et utvalg mindre veier som ligger vest for ringveien og disse blir trolig benyttet i stor grad. Alle veiene går gjennom provinsene Herat, Farah og Nimroz. I disse vestlige provinsene forekommer ikke-diskriminerende angrep fra opprørerne kun unntaksvis.

5.4.1 Herat

I 2012 ble opprørerne holdt ansvarlig for 300 angrep i Herat-provinsen, en moderat nedgang fra 2011 (ANSO 2013, s. 16).

I de sørlige distriktene i provinsen rapporteres det om angrep (primært IED-er) mot sikkerhetsstyrker og myndigheter, også på veinettet. I tillegg er private sikkerhetsselskap rapportert angrepet, særlig i forbindelse med forsyningskonvoier for internasjonale sikkerhetsstyrker. Disse angrepene skjer hovedsakelig i form av IED-er på hovedveiene i provinsen, primært på dagtid. Shindad-distriktet var i 2012 det mest utsatte distriktet målt i antallet sikkerhetshendelser og med et forholdsvis høyt konfliktnivå mellom partene.

5.4.2 Farah

Det ble registrert 400 opprørsinitierte angrep i Farah-provinsen i 2012; en økning på 35 prosent fra 2011 (ANSO 2013, s. 16). Dette indikerer at opprørerne har økt sin operasjonelle slagkraft i provinsen.

Bala Buluk-distriktet rapporteres å ha forholdsvis stor tilstedeværelse av opprørere. Ringveien mellom Herat og Kandahar går gjennom distriktet, og blir ansett å være strategisk viktig for opprørerne. Både i Bala Buluk og i det tilstøtende distriktet, Bakwa, er det rapportert om angrep på nasjonale og internasjonale styrker, samt på forsyningskonvoier og privat sikkerhetspersonell. Dette skjer primært langs ringveien, og opprørerne benytter både direkte angrep og IED-er. Bruk av IED-er har også blitt rapportert fra distriktene Pusht Rod og Khaki Safed, begge distrikter med tilstedeværelse av opprørere. I november 2012 utløste en minibuss en IED, og 17 passasjerer omkom i Pusht Rod-distriktet (TOLOnews 2012).

5.4.3 Nimroz

I 2012 ble det registrert 32 opprørsinitierte angrep i Nimroz-provinsen, en nedgang på nær 70 prosent fra 2011 (ANSO 2013, s. 16). Nimroz er med dette en av provinsene med færrest antall opprørsinitierte angrep.

Frem til oktober 2012 hadde distriktet Kash Rod vært åsted for nær alle IED-hendelsene i provinsen. Mot slutten av året ble det registrert en økning i antallet IED-er i distriktet Zaranj. Afghanske sikkerhetsstyrker er mest utsatt, i tillegg til høyprofilerte personer med myndighetstilknytning. Et unntak fra det generelle bildet inntraff i august 2012, da nær 30 mennesker ble drept og flere titalls ble såret i forbindelse med et komplekst angrep i Zaranj (Rubin 2012). Dette viser opprørernes slagkraft også i denne provinsen og at sivilbefolkningen kan rammes hardt.

6. REFERANSER

Skriftlige kilder

- ANSO, dvs Afghanistan NGO Safety Office (2013, januar). *Quarterly Data Report Q.4 2012*. Kabul: ANSO. Tilgjengelig fra <http://www.ngosafety.org/store/files/ANSO%20Q4%202012.pdf> [lastet ned 7. mars 2013]
- Baidar, O. (2012, 28. februar). Accidents Decrease After Ban on NATO Supplies. *Pajhwok Afghan News*. Tilgjengelig fra <http://www.pajhwok.com/en/2012/02/28/accidents-decrease-after-ban-nato-supplies> [lastet ned 7. mars 2013]
- Engconsult (u.å.). *Excerpt from Interim Report of ADB TA 4828-AFG: Preparing Road Rehabilitation and Capacity Building Cluster Project*. Kabul: Engconsult. Tilgjengelig fra <http://www.eng-consult.com/pub/capacity.pdf> [lastet ned 7. mars 2013]
- Engconsult (2008, juli). *Islamic Republic of Afghanistan: Preparing the Road Rehabilitation and Capacity Building Cluster*. Mandaluyong City: Asian Development Bank. Tilgjengelig fra <http://www2.adb.org/Documents/Reports/Consultant/37326-AFG/37326-AFG-TACR.pdf> [lastet ned 7. mars 2013]
- EUPOL, dvs. European Union Police Mission in Afghanistan (2012, januar). *Afghan Police Take Over Full Responsibility for Kabul's Ring of Steel*. EUPOL. Tilgjengelig fra <http://www.eupol-afg.eu/?q=node/240> [lastet ned 7. mars 2013]
- Filkins, D. (2010, 7. februar). On Afghan Road, Scenes of Beauty and Death. *The New York Times*. Tilgjengelig fra http://www.nytimes.com/2010/02/08/world/asia/08road.html?pagewanted=1&_r=1 [lastet ned 7. mars 2013]
- Hashmi, A. M. (2012, 11. mars). 671 Killed, 4140 Injured in Accidents in East Afghanistan. *Pajhwok Afghan News*. Tilgjengelig fra <http://www.pajhwok.com/en/2012/03/11/671-killed-4140-injured-accidents-east-afghanistan> [lastet ned 7. mars 2013].
- Mahbob, M. S. (2013, 14. februar). Torkham-Jalalabad Highway Closed. *Pajhwok Afghan News*. Tilgjengelig fra <http://www.pajhwok.com/en/2013/02/14/torkham-jalalabad-highway-closed> [lastet ned 7. mars 2013]
- OSAC, dvs. Overseas Security Advisory Council (2012, 10. april) *Afghanistan 2012 OSAC Crime and Safety Report*. Bureau of Diplomatic Security, U.S. Department of State. Tilgjengelig fra <https://www.osac.gov/Pages/ContentReportDetails.aspx?cid=12352> [lastet ned 7. mars 2013]

- Refugee Review Tribunal, Australia (2013, 25. februar). *RRT Case No. 1214851*. Sydney: Australian Government. Tilgjengelig via <http://www.unhcr.org/refworld/docid/514301972.html> [lastet ned 19. mars 2013]
- Rubin (2012, 14. august). Afghan Attacks Kill Dozens in Deadliest Day for Civilians This Year. *The New York Times*. Tilgjengelig fra http://www.nytimes.com/2012/08/15/world/asia/suicide-attackers-kill-at-least-29-in-afghan-bazaar.html?_r=0 [lastet ned 7. mars 2013]
- TOLONews (2012, 17. november). 17 Civilians, 2 ISAF Troops Killed in IED Blasts. *TOLONews*. Tilgjengelig fra <http://www.tolonews.com/en/afghanistan/8365-17-civilians-2-isaf-troops-killed-in-ied-blasts> [lastet ned 7. mars 2013]
- TOLONews (2013, 26. januar). Bomb Attacks in Kunduz, Ghazni Hit Mostly Civilian. *TOLONews*. Tilgjengelig fra <http://tolonews.com/en/afghanistan/9206-bombing-attacks-in-kunduz-ghazni-hit-mostly-civilians> [lastet ned 7. mars 2013]
- UNAMA, dvs. United Nations Assistance Mission in Afghanistan (2012, 20. oktober). *UNAMA Condemns Civilian Casualties Caused by Illegal Pressure Plate IED and Urges Anti-government Elements to Cease Their Use*. Kabul: UNAMA. Tilgjengelig fra <http://unama.unmissions.org/LinkClick.aspx?fileticket=ME-39PwJrf8%3D&tabid=12254&language=en-US> [lastet ned 7. mars 2013]
- UNAMA & UNHCHR, dvs. United Nations Office of the High Commissioner for Human Rights (2012, juli). *Afghanistan – Mid-year Report 2012 – Protection of Civilians in Armed Conflict*. Kabul: UNAMA. Tilgjengelig fra http://unama.unmissions.org/LinkClick.aspx?fileticket=-_vDVBQY10A%3d&tabid=12254&language=en-US [lastet ned 7. mars 2013]
- UNAMA & UNHCHR (2013, februar). *Afghanistan – Annual Report 2012 - Protection of Civilians in Armed Conflict*. Kabul: UNAMA. Tilgjengelig fra <http://unama.unmissions.org/LinkClick.aspx?fileticket=K0B5RL2XYcU%3D&tabid=12254&language=en-US> [lastet ned 7. mars 2013]
- USAID, dvs. United States Agency for International Development (2008). *Roads Socio-Economic Impact Assessment*. Kabul: USAID. Tilgjengelig fra http://pdf.usaid.gov/pdf_docs/PNADO247.pdf [lastet ned 7. mars 2013]
- WFP, dvs. World Food Programme (2010, juni.). *Provincial Profiles - Ghazni*. World Food Programme. Tilgjengelig fra <http://www.foodsecurityatlas.org/afg/country/provincial-Profile/Ghazni> [lastet ned 7. mars]
- Wood, D. (2012, 26. juli). IED Blasts Spike in Afghanistan War as the Wounded Flow Home. *Huffington Post*. Tilgjengelig fra http://www.huffingtonpost.com/2012/07/26/ied-afghanistan-war-veterans_n_1705397.html [lastet ned 7. mars 2013]
- World Life Expectancy (u.å.). *World Health Rankings – Afghanistan Road Traffic Accidents*. LeDuc Media. Tilgjengelig fra

<http://www.worldlifeexpectancy.com/afghanistan-road-traffic-accidents> [lastet ned 7. mars 2013]

- Daily Outlook Afghanistan (2013, 19. januar). Traffic Accidents are Becoming Frequent. *Daily Outlook Afghanistan*. Tilgjengelig fra http://outlookafghanistan.net/editorialdetail.php?post_id=6429 [lastet ned 7. mars 2013]
- Xinhua (2012, 1. juli). 5 Killed as Roadside Bomb Hits Passenger Bus in E. Afghanistan. *Xinhua*. Tilgjengelig fra http://news.xinhuanet.com/english/world/2012-07/01/c_131687625.htm [lastet ned 7. mars 2013]
- Zwan, E. (2012, 25. september). Highway Robbery of Major Afghan Road. *Institute for War and Peace Reporting*. Tilgjengelig fra <http://iwpr.net/report-news/highway-robbery-major-afghan-road> [lastet ned 7. mars 2013]

Muntlige kilder

- Samtaler med ulike kilder i Kabul i november i 2012

