

POLISASPIRANTEN SOM VILLE TRÄNA



ASPIRANTERS FÖRARATTITYDER TILL POLISBILSKÖRNING OCH RISKTAGANDE INOM POLISENS FÖRAREUTBILDNING – EN ATTITYDUNDERSÖKNING 2008-2010

Jörgen Lundälv
Docent i trafikmedicin
Institutionen för kirurgisk och perioperativ vetenskap
Enheten för kirurgi
Kunskapscentrum Katastrofmedicin
Umeå universitet

12 oktober 2010

Rapporten tillägnas polisaspiranterna i Sverige

TIDIGARE UTGIVET:

Lundälv, J. (2009). **Polisbilen som aldrig kom fram**. 11-års nationell personskadestudie med skadeatlas: skadehändelser med polisfordon i svensk vägtrafik. Slutrapport och huvudrapport. Institutionen för kirurgisk och perioperativ vetenskap, enheten för kirurgi, Umeå universitet, december 2009.

ASPIRANTERNA OM UNDERSÖKNINGEN

”Bra undersökning som får en att tänka till” (polisaspirant i studien, 2010)

”Bra! Man börjar tänka på hur man tänker egentligen. Något liknande borde kanske göras på bilskolorna runt om i landet för att se de som tar körkort” (polisaspirant i studien 2008)

”Bra att man tar tag i sådana här områden. Bilkörningen är ju ett viktigt område i vår polisiära vardag” (polisaspirant i studien 2008)

”Bra och viktigt forskningsområde!” (polisaspirant i studien 2008)

”Bra enkät!” (polisaspirant i studien 2008)

”Mycket bra och relevanta frågor. Bra med en uppföljning senare”. (polisaspirant i studien 2008)

”Hoppas vi får feedback. Det glöms bort allt för ofta” (polisaspirant i studien 2008)

”Jag tycker att en viktig och relevant del, för mig i detta område, är hur vi ser på våra kollegor. I mitt fall är nog just detta en faktor som gör mig lite obekvämt, säkerhetsmässigt. Jag sätter inte alltid full tilltro till mina kollegors färdigheter med bilkörning” (polisaspirant i studien 2008)

”Mycket bra att detta görs! Eftersom bilen är vårt ”arbetskontor” och det är där vi tillbringar mycket av vår tid och då vill man känna sig säker. Tycker det är konstigt att det ej gjorts tidigare”. (polisaspirant i studien 2008)

”The ‘critical friend’ should remain independent of the police and able to evaluate and convey valid concerns and criticisms voiced by external audiences and even to ‘think the unthinkable’. Critical friendship would be of little use if it entailed blind support for all that the police do, for to do so would be uncritical. ‘Critical friendship’ may also entail being provocative, inviting the police to look at established practical anew” (s.119 i Waddington, 2010)., (P.A.J. Waddington, professor of Social Policy, Policy Research Institute, University of Wolverhampton).

TABELL- OCH FIGURFÖRTECKNING

Tabell- och figurförteckning redovisas nedan utifrån den ordning som illustrationerna presenteras i rapporten.

Tabell 1. Polisaspiranter som anställts vid Polismyndigheten i Västra Götaland åren 2008 och 2009 fördelade på polisområde och kön (N=326).

Tabell 2. Översikt av de tillfrågade polisaspiranterna i enkätstudierna som genomfördes före utbildningen respektive efter utbildningen. Polisaspiranter vid Polismyndigheten i Västra Götaland åren 2008-2010.

Figur 1. Etikaxeln och dess struktur (Källa: Ekenvall, 2008).

Figur 2. Årlig körsträcka (privat) bland polisaspiranterna uppdelat på kön.

Figur 3. Antal år polisaspiranterna innehaft körkort före antagning till Polisutbildningen (N=326).

Tabell 3. Körkortsbehörigheter hos polisaspiranterna fördelade mellan män och kvinnor vid Polismyndigheten i Västra Götaland, anställda åren 2008 respektive 2009 (N=326).

Tabell 4. Motiv att använda polisbil i tjänsten (N=323).

Figur 4. Polisaspiranters inställning till IDR-utrustning (Injury Data Recorder) i polisfordon (N=326).

Tabell 5. Attitydskillnader mellan manliga och kvinnliga polisaspiranter i olika trafikrelaterade riskscenarior med polisfordon. Attitydmätning före polisbilsförarutbildning (N=323) 2008-2010.

Tabell 6. Attitydskillnader mellan manliga och kvinnliga polisaspiranter i olika trafikrelaterade riskscenarior med polisfordon. Attitydmätning före polisbilsförarutbildning (N=323) 2008-2010.

Tabell 7. Attitydskillnader mellan manliga och kvinnliga polisaspiranter i olika trafikrelaterade riskscenarior med polisfordon. Attitydmätning efter polisbilsförarutbildning (N=163) 2008-2010.

Tabell 8. Attitydskillnader mellan manliga och kvinnliga polisaspiranter i olika trafikrelaterade riskscenarior med polisfordon. Attitydmätning efter polisbilsförarutbildning (N=163) 2008-2010.

Tabell 9. Trygghetssökare och risktagare. Attitydskillnader mellan manliga och kvinnliga polisaspiranter i olika trafikrelaterade riskscenarior med polisfordon. Attitydmätning före polisbilsförarutbildning (N=323) 2008-2010. Absoluta tal.

Tabell 10. Trygghetssökare och risktagare. Attitydskillnader mellan manliga och kvinnliga polisaspiranter i olika trafikrelaterade riskscenarior med polisfordon. Attitydmätning före polisbilsförarutbildning (N=323) 2008-2010. Absoluta tal.

Tabell 11. Trygghetssökare och risktagare. Attitydskillnader mellan manliga och kvinnliga polisaspiranter i olika trafikrelaterade riskscenarior med polisfordon. Attitydmätning efter polisbilsförarutbildning (N=163) 2008-2010. Absoluta tal.

Tabell 12. Trygghetssökare och risktagare. Attitydskillnader mellan manliga och kvinnliga polisaspiranter i olika trafikrelaterade riskscenarior med polisfordon. Attitydmätning efter polisbilsförarutbildning (N=163) 2008-2010. Absoluta tal.

Tabell 13. Antal attitydvariabler som indikerar aspiranter i trygghetsgruppen respektive i riskgruppen. Mätning före respektive efter genomförd utbildning (steg 1/steg 2-utbildning). Fördelning mellan män och kvinnor. N = antal attitydvariabler.

Figur 5. Inställning till att bryta spärrlinjer och spärrområden vid polisbilskörning i samband med ordinarie yrkesutövning hos aspiranterna i studien. Relaterat till körkortsinnehav och antal innehavsår (N=326).

Figur 6. Inställning till att bryta spärrlinjer och spärrområden vid polisbilskörning i samband med brådskande yrkesutövning hos aspiranterna i studien. Relaterat till körkortsinnehav och antal innehavsår (N=326).

Figur 7. Inställning till att bryta spärrlinjer och spärrområden vid polisbilskörning i samband med körning vid trängande fall hos aspiranterna i studien. Relaterat till körkortsinnehav och antal innehavsår (N=326).

Figur 8. Inställning till att inte lämna företräde för buss som lämnar busshållplats vid polisbilskörning i samband med ordinarie yrkesutövning hos aspiranterna i studien. Relaterat till körkortsinnehav och antal innehavsår (N=326).

Figur 9. Inställning till att inte lämna företräde för buss som lämnar busshållplats vid polisbilskörning i samband med brådskande yrkesutövning hos aspiranterna i studien. Relaterat till körkortsinnehav och antal innehavsår (N=326).

Figur 10. Inställning till att inte lämna företräde för buss som lämnar busshållplats vid polisbilskörning i samband med körning vid trängande fall hos aspiranterna i studien. Relaterat till körkortsinnehav och antal innehavsår (N=326).

Figur 11. Inställning till att en polis missar stopplikten vid polisbilskörning i samband med ordinarie yrkesutövning hos aspiranterna i studien. Relaterat till körkortsinnehav och antal innehavsår (N=326).

Figur 12. Inställning till att en polis missar stopplikten vid polisbilskörning i samband med brådskande yrkesutövning hos aspiranterna i studien. Relaterat till körkortsinnehav och antal innehavsår (N=326).

Figur 13. Inställning till att en polis missar stopplikten vid polisbilskörning i samband med körning vid trängande fall hos aspiranterna i studien. Relaterat till körkortsinnehav och antal innehavsår (N=326).

Figur 14. Inställning till att en polis inte tillämpar väjningsreglerna vid polisbilskörning i samband med ordinarie yrkesutövning hos aspiranterna i studien. Relaterat till körkortsinnehav och antal innehavsår (N=326).

Figur 15. Inställning till att en polis inte tillämpar väjningsreglerna vid polisbilskörning i samband med brådskande yrkesutövning hos aspiranterna i studien. Relaterat till körkortsinnehav och antal innehavsår (N=326).

Figur 16. Inställning till att en polis inte tillämpar väjningsreglerna vid polisbilskörning i samband med körning vid trängande fall hos aspiranterna i studien. Relaterat till körkortsinnehav och antal innehavsår (N=326).

Figur 17. Inställning till att en polis inte använder blinkers när föraren kör ut från en cirkulationsplats i samband med ordinarie yrkesutövning hos aspiranterna i studien. Relaterat till körkortsinnehav och antal innehavsår (N=326).

Figur 18. Inställning till att en polis inte använder blinkers när föraren kör ut från en cirkulationsplats i samband med brådskande yrkesutövning hos aspiranterna i studien. Relaterat till körkortsinnehav och antal innehavsår (N=326).

Figur 19. Inställning till att en polis inte använder blinkers när föraren kör ut från en cirkulationsplats i samband med körning vid trängande fall hos aspiranterna i studien. Relaterat till körkortsinnehav och antal innehavsår (N=326).

Figur 20. Inställning till att en polis har för kort avstånd till ett framförvarande fordon i samband med ordinarie yrkesutövning hos aspiranterna i studien. Relaterat till körkortsinnehav och antal innehavsår (N=326).

Figur 21. Inställning till att en polis har för kort avstånd till ett framförvarande fordon i samband med brådskande yrkesutövning hos aspiranterna i studien. Relaterat till körkortsinnehav och antal innehavsår (N=326).

Figur 22. Inställning till att en polis har för kort avstånd till ett framförvarande fordon i samband med körning vid trängande fall hos aspiranterna i studien. Relaterat till körkortsinnehav och antal innehavsår (N=326).

Figur 23. Inställning till att en polis genomför en omkörning av lastbil före en svacka i samband med ordinarie yrkesutövning hos aspiranterna i studien (N=326).

Figur 24. Inställning till att en polis genomför en omkörning av lastbil före en svacka i samband med brådskande yrkesutövning hos aspiranterna i studien (N=326).

Figur 25. Inställning till att en polis genomför en omkörning av lastbil före en svacka i samband med körning vid trängande fall hos aspiranterna i studien (N=326).

Figur 26. Inställning till att en polis är trött i samband med körning vid ordinarie yrkesutövning hos aspiranterna i studien (N=326).

Figur 27. Inställning till att en polis är trött i samband med körning vid brådskande yrkesutövning hos aspiranterna i studien (N=326).

Figur 28. Inställning till att en polis är trött i samband med körning vid trängande fall hos aspiranterna i studien. Relaterat till körkortsinnehav och antal innehavsår (N=326).

Figur 29. Inställning till att en polis parkerar polisfordonet på en trottoar vid besök av en lägenhet (vid uppdrag). Relaterat till körkortsinnehav och antal innehavsår (N=326).

Figur 30. Inställning till att en polis genomför en omkörning av ett annat utryckningsfordon i samband med brådskande yrkesutövning. Relaterat till körkortsinnehav och antal innehavsår (N=326).

Figur 31. Inställning till att en polis parkerar snett i en parkeringsruta. Relaterat till körkortsinnehav och antal innehavsår (N=326).

Figur 32. Inställning till att en polis inte gör kontroll av polisfordonet före körning. Relaterat till körkortsinnehav och antal innehavsår (N=326).

Figur 33. Inställning till att en polis lämnar polisfordonet olåst när han/hon lämnat fordonet. Relaterat till körkortsinnehav och antal innehavsår (N=326).

Figur 34. Inställning till att en polis parkerat polisfordonet på en trottoar vid ett besök vid en lägenhet i samband med uppdrag. Relaterat till körkortsinnehav och antal innehavsår (N=326).

Tabell 14. Föreställningar om vad som kommer att bli det svåraste momentet i steg 3-utbildningen i polisbilskörning. Polisaspiranternas reflektioner före påbörjad steg 3-utbildning vid Polismyndigheten i Västra Götaland åren 2008-2010.

Tabell 15 . Polisaspiranternas upplevelser av de svåraste momenten i steg 3-utbildningen i polisbilskörning. Polisaspiranternas reflektioner efter genomförd steg 3-utbildning vid Polismyndigheten i Västra Götaland åren 2008-2010.

Figur 35. Polisaspiranternas uppskattning om antalet trafikskadade personer under ett år i Sverige (N=326).

Figur 36. Polisaspiranternas uppskattning om antalet omkomna personer i vägtrafikolyckor under ett år i Sverige (N=326).

Figur 37. Polisaspiranternas uppskattning om de olika skadegrupperna i samband med vägtrafikolyckor i Sverige (N=326).

Tabell 16 . Så kan säkerheten med polisbilskörning förbättras. Polisaspiranternas reflektioner efter genomförd steg 3-utbildning vid Polismyndigheten i Västra Götaland åren 2008-2010.

FÖRKORTNINGAR

IDR	Injury Data Recorder
LIKERT	Likert-skalning (attitydskala)
PAN	Personalansvarsnämnden vid Rikspolisstyrelsen
PBK	Polisbilskörning
PHS	Polishögskolan
PO	Polisområde
RPS	Rikspolisstyrelsen
SCB	Statistiska Centralbyrån
SFS	Svensk Författningssamling
SOU	Statens Offentliga Utredningar
SVT	Sveriges Television
TF	Trafikförordningen
TT	Tidningarnas Telegrambyrå
VTI	Väg- och Transportforskningsinstitutet
VV	Vägverket

INNEHÅLL

TABELL- OCH FIGURFÖRTECKNING

FÖRKORTNINGAR

FÖRORD

SAMMANFATTNING

FÖRFATTARPRESANTATION

1. INLEDNING

2. SYFTE OCH PROBLEM

3. MATERIAL OCH METOD

4. BAKGRUND

4.1 Attityd och kunskap

4.2 Polisaspiranters attityder

4.3 Etik och innebörd av etikaxel

4.4. Polisetik

5. TIDIGARE FORSKNING

6. RESULTAT

6.1 Förareerfarenheter före aspiranttjänstgöringen

6.2 Olika körkortsbehörigheter

6.3 Uppskattningar av polisbilskörning i tjänsten

6.4 Motiv att köra polisbil

6.4 Information om polisbilskörning internt

6.6 Attityd till IDR-utrustning i polisbil

6.7 Attityder vid polisbilskörning – ordinarie yrkesutövning

6.8 Attityder vid polisbilskörning – brådslande yrkesutövning

6.9 Attityder vid polisbilskörning – trängande fall

6.10 Den parkerade polisbilen

6.11 Erfarenheter av egna trafikolyckor

6.12 Värdering av trafiksäkerhetsmomenten på Polishögskolorna

6.13 Föreställningar om trafikskador och dödliga skador

6.14 Förslag på förbättrad säkerhet vid polisbilskörning

6.15 Media och allmänheten

7. DISKUSSION OCH KONKLUSION

7.1 Förslag till åtgärder

7.2 Förslag till vidare forskning

8. EFTERORD

9. REFERENSER

10. BILAGOR

Bilaga 1. Följebrev till deltagarna

Bilaga 2. Forskningsenkäten

Bilaga 3. Utbildning i polisbilskörning, Polisbilskörning steg 1, steg 2 och steg 3.



Foto: Ingela Ring.

FÖRORD

”Polisaspiranten som ville träna” är en rapport som handlar om unga poliser i Sverige och deras behov och efterfrågan på en god förareutbildning som aspiranter. Efter avslutad polisutbildning har många unga poliser förväntningar och en stor nyfikenhet att lära sig att bli en god polisbilsförare. Vilka tankar har en ung polis när han eller hon börjar sin aspiranttjänstgöring? Och hur upplever aspiranten sin allra första internutbildning vid en polismyndighet i Sverige? **”Polisaspiranten som ville träna”** ger svaren på frågan vad aspiranten vill veta och lära mer om polisbilskörning. Rapporten ger också några svar på vilka attityder som finns hos framtidens nya poliser – aspiranterna.

Den här studien har genomförts vid Institutionen för kirurgisk och perioperativ vetenskap, enheten för kirurgi och Kunskapscentrum Katastrofmedicin, Umeå universitet under åren 2008 till 2010. Undersökningen är unik eftersom någon motsvarande studie inte genomförts tidigare i Sverige. Enkätstudien har genomförts i samarbete med främst Polismyndigheten i Västra Götaland och flera personer har varit behjälpliga vid insamlingen av material till själva undersökningen. Jag vill därför passa på att rikta ett tack till Göran Adetun, trafiksäkerhetssamordnare och Martin Carlsson vid Materielenheten vid Polismyndigheten i Västra Götaland. Tack till Anders Lindberg vid polisen i Vänersborg för synpunkter med arbetet med studien. Ett tack riktas också till Bo S Carlsson, vid utbildningsenheten som arrangerade möjligheten att distribuera enkäten till aspiranterna. Tack till Bo-Lennart Johansson vid polisen Skövde samt till Ingela Ring vid Polisutbildningen i Sörentorp. Tack till Ronny Söderman vid Polisprogrammet vid Umeå universitet m.fl. Tack till Christer Johansson vid ambulanssjukvården i Borås. Ett tack riktas också till professor Ulf Björnstig vid Umeå universitet för värdefulla synpunkter under projektets genomförande.

Undersökningen har finansierats av medel från Skyltfonden vid Vägverket i Borlänge (skyltfonden Dnr EK50A 2007:21665).

Under åren 2008-2010 har jag undervisat vid Polisutbildningen i Sörentorp samt vid Polisprogrammet vid Umeå universitet. I samband med mina föreläsningar har jag kommit i kontakt med många polisstuderande som lämnar många kloka och viktiga synpunkter på mina forskningsprojekt. Deras tankar och reflektioner har varit mycket viktiga för mig i min forskning. Det är min förhoppning att resultatet av attitydstudien ska komma de yrkesverksamma poliserna till del. Men jag önskar även att morgondagens polisstuderande ska finna det intressant att studera attityder hos kollegor samt vilka etiska förhållningssätt som går att utläsa ur resultatet. Etik i det polisiära arbetet är ett tillstånd som inte avslutas i och med en forskningsstudie. Snarare är etik precis som trafikutbildning något som måste underhållas och vara kontinuerligt fortgående i de olika utbildningsmomenten.

Tack till Jessica Öhnell, bibliotekarie vid Polishögskolan i Sörentorp, Solna och hennes kollegor för hjälp med litteratursökningar mm.

Jag vill passa på att rikta ett tack till personalen vid Polisprogrammet vid Umeå universitet för stöd under mitt forskningsarbete. Avslutningsvis vill jag rikta ett tack till flera poliser vid Polishögskolan i Sörentorp som lämnat värdefulla bidrag under processen; poliskommissarie Ingela Ring, poliskommissarie Bertil Pettersson, Christer Nyberg, poliskommissarie och studierektor vid Polishögskolan i Sörentorp, Solna. Slutligen ett tack till Christer Philipson

f.d. trafiksäkerhetssamordnare vid Polismyndigheten i Västra Götaland för värdefulla kommentarer under hela projektiden.

Tack till Ingela Ring, poliskommissarie vid Polishögskolan i Solna som har fotograferat omslagsbilden till rapporten. Hon har även fotograferat bildillustrationerna som finns i forskningsrapporten.

Forskningsrapporten tillägnas alla polisaspiranter som deltagit i studien. Det är författarens förhoppningar att den kunskap och de perspektiv som framträder i rapporten ska komma fler aspiranter men även andra yrkesverksamma poliser till del i framtiden.

Umeå och Göteborg 12 oktober 2010

Jörgen Lundälv
Projektledare
Docent i trafikmedicin, Umeå universitet

SAMMANFATTNING

”**Polisaspiranten som ville träna**” är namnet på denna rapport men också en beskrivning på hela innehållet i en omfattande studie av polisaspiranternas föreställningar och attityder till att bli en polisbilsförare.

Denna attitydundersökning visar att det finns ett flertal beteenden och attityder hos aspiranter som blivande polisbilsförare. Mätningen säger något om såväl attityder som kunskaper hos aspiranterna om polisbilskörning utifrån Trafikförordningens (TF) föreskrifter om ordinarie yrkesutövning, brådskande yrkesutövning och trängande fall. Det råder en utbredd missuppfattning hos majoriteten av aspiranterna vilket lagstöd de har att framföra polisfordon under brådskande yrkesutövning. Enkätstudien visar att flertalet av de deltagande aspiranterna har som avsikt att framföra sitt utryckningsfordon i samband med brådskande yrkesutövning utan att beakta om de har lagstöd för detta eller ej. Ett exempel på en sådan uppfattning hos aspiranterna är att de uppfattar att de har lagstöd att bryta mot såväl spärmlinjer som spärmarkeringar i vägtrafiken vid körning i samband med brådskande yrkesutövning. Ett sådant lagstöd finns endast vid trängande fall.

Under de båda åren 2008 och 2009 studerades attityder till polisbilskörning hos nyanställda polisaspiranter vid Polismyndigheten i Västra Götaland. Genom en insamlingsenkät som delades ut till totalt 326 polisaspiranter vid myndigheten under de första tjänstgöringsdagarna nåddes samtliga polisaspiranter som antagits under åren 2008-2009. Polisaspiranterna har genomgått internutbildningen Polisbilskörning (PBK) steg 1 och steg 2. Det är resultatet från deras svar som redovisas i denna rapport. Rapporten bär namnet ”**Polisaspiranten som ville träna**”. Ett intressant resultat som studien visar är att många polisaspiranter anser att de har otillräckliga kunskaper om trafiksäkerhet och fordonskörning när de avslutat sin polisutbildning. Totalt 75 polisaspiranter (23%) anser att utbildningen varit otillräcklig/otillfredsställande och är osäkra på att de fått tillräckliga kunskaper. Studien visar också på att aspiranterna har en relativt begränsad körvana eftersom flera polisaspiranter kör lite bil på sin fritid. Såväl aspiranter som instruktörer ansåg att polismyndigheterna måste bli bättre på att informera allmänheten om polisbilsförarens rättigheter och skyldigheter samt hur polisbilskörning sker i praktiken.

Kunskap om folkhälsoproblemet trafikskador måste också ses som ett viktigt led inom polisutbildningen på grundnivå. Det är således viktigt att varje polisman har kunskap om utbredning och omfattning av ett av vår tids stora folkhälsoproblem – trafikskadorna. Kunskap om trafikskador som folkhälsoproblem är en viktig kunskap för alla polismän. Utbredning och förekomst av trafikskador borde därför kunna ses som grundläggande kunskaper i trafiksäkerhet och skadeprevention inom polisutbildningen. Studien visar att polisaspiranterna hade överlag svårt att uppskatta antal trafikskadade och omkomna i vägtrafiken under ett år. Exempelvis skadades det under år 2007 totalt 26 749 personer svårt eller lindrigt i vägtrafiken i Sverige. 89 aspiranter (27 procent) uppgav att över 15 000 personer skadas i vägtrafiken årligen. 137 aspiranter (42 procent) trodde att färre än 7 000 personer skadas i vägtrafiken varje år i Sverige. Likaså hade aspiranterna svårt att uppskatta hur många människor som årligen omkommer i trafikolyckor. 27 procent uppgav att färre än 300 personer omkom medan 14 procent svarade att över 500 personer omkom årligen. Fem poliser trodde att det dödades över 1500 personer årligen i trafikolyckor.

Aspiranterna är unga och de är framtidens poliser. De efterlyser en bra förareutbildning som fortsätter med vidareutbildning i form av repetitionsutbildningar. Studien har visat att det återstår mycket arbete för polismyndigheterna att genomföra utbildningsinsatser i polisbilskörning på olika nivåer. Idag finns inget kontrollsystem där den enskilde polismannen måste göra ett "konditionstest" ur ett förareperspektiv. Det årliga kompetensskjutningsprovet med tjänstevapen sänder en viktig signal till alla aspiranter att tjänstevapen endast får bäras utifrån kompetens och duglighet. Vapenutbildning och vapenmoment får såväl under den polisiära grundutbildningen vid polihögskolorna/polisprogrammen högsta betyg av de polisstuderande. Statusfrågan för utryckningsförare och polisbilsförare måste utredas vidare utifrån en jämförelse med vilken tillsyn, kontroll och utbildning som ges vid polisens interna vapenutbildning.

"Polisaspiranten som ville träna" handlar också om att flera poliser idag arbetar en relativt kort tid i yttre tjänst. Det är därför angeläget att varje aspirant får den träning och utbildning som han eller hon är i behov av. Det är ett skadeförebyggande arbete som är viktigt att komma ihåg utifrån det faktum att närmare 1 800 polismän i Sverige skadats i olyckor med polisfordon under tjänstetid under åren 1997-2007 (Lundälv, 2009). **"Polisaspiranten som ville träna"** ger oss också svaret att 44 procent av de kvinnliga aspiranterna i studien har kört mellan 100-1000 mil årligen på sin fritid. Många unga poliser saknar med andra ord körvana. Utbildningsresurs måste med andra ord läggas på de mest elementära delarna som manövrering och handhavande.

Polisfordonet som tjänstefordon är en fråga om såväl trafiksäkerhet som arbetsmiljö. Studien har visat att i stort sett alla aspiranter har haft förhoppningar att bli en god polisbilsförare efter genomgången utbildning. Förareutbildningen vid Polismyndigheten i Västra Götaland visar att en majoritet av aspiranterna (N=326) upplevt att de har fått en bra och innovativ förareutbildning. Undersökningen visar att det finns flera önskemål hos aspiranter. Ett utökat kontrollsystem bör införas som ger varje polisman rätt att bli bedömd och examinerad mot uppställda lärandemål. Flera av aspiranter efterfrågar mer feedback på sin körning från de instruktörer som de mött under utbildningen.

Resultatet av attitydundersökningen visar att aspiranterna kan indelas i två grupper som kan beskrivas som trygghetssökare och risktagare. Trots att de kvinnliga polisaspiranterna i studien har mindre körvana än sina manliga kollegor så tillhör de kvinnliga aspiranterna i större utsträckning än de manliga kollegorna gruppen trygghetssökare utifrån de attitydfrågor som studerats inom ramen för denna studie. Resultatet av undersökningen visar att fler kvinnliga polisaspiranter tillhör den s.k. trygghetsgruppen såväl i mätningen före utbildningstillfället som efter avslutad steg 1 och 2-utbildning.

Denna rapport avslutas med rekommendationer och förslag till åtgärder.

FÖRFATTARPPRESENTATION



Foto: Göran Olofsson.

Jörgen Lundälv, PhD, PD, är docent i trafikmedicin vid Institutionen för kirurgisk och perioperativ vetenskap, enheten för kirurgi vid Umeå universitet. Han disputerade vid Helsingfors universitet år 1998 med avhandlingen ”Förmåga till välfärd. Trafikskadades upplevelser och liv – ett drama om bemästring”. Han har skrivit flera böcker och artiklar inom området skadeprevention och olyckor. År 2009 utkom forskningsrapporten ”Polisbilen som aldrig kom fram”. Jörgen Lundälv är verksam som universitetslektor i socialt arbete vid Institutionen för socialt arbete vid Göteborgs universitet där han undervisar på Socionomprogrammet sedan år 2002.

Jörgen Lundälv föreläser även vid Polishögskolan i Sörentorp, Solna och vid Polisprogrammet vid Umeå universitet.

För direkt kontakt med författaren hänvisas till mobil 0702-151186 samt e-post adress: Jorgen.Lundalv@surgery.umu.se

1. INLEDNING

Den här rapporten handlar om polisbilskörning och hur unga polisaspiranter tänker om sin blivande yrkesroll och rollen som polisbilsförare. Förhållningssätt och tankar som kan handla om trygghetssökande, risktagande och en vilja att lära sig mer om handhavande och körning av polisfordon inom tjänsten. Sociologen Zygmunt Bauman skriver i sin bok *Flytande rädsla* (Bauman, 2007) om individens kalkylerande av risker när hon befinner sig under färd mot ett mål. Bauman skriver:

”Fullt upptagna som vi är med att kalkylera riskerna tenderar vi att bortse från de större bekymren, och lyckas på så sätt förebygga att sådana katastrofer som vi är oförmögna att förhindra får undergräva vårt självförtroende. Genom att fokusera på saker vi kan göra något åt får vi ingen tid över till att tänka på saker som vi ändå inte kan göra något åt. Detta hjälper oss att skydda vår mentala hälsa. Det håller mardrömmar och sömnlöshet på avstånd. Men det gör oss inte nödvändigtvis tryggare” (s.18 Bauman, 2007).

Det postmoderna samhället har också inneburit en ökad individualisering som i sin tur resulterat i att den individualiserade människan tvingats att ta allt mer ansvar för sin egen situation (Bauman, 2009).

Inom polisutbildning har det ur internationella perspektiv ställts frågor om utbildningar som ges till nya och unga poliser är ändamålsenlig och evidensbaserad (Marion, 1998). Under senare år har också trender och riktningar inom den internationella polisforskningen kommit att studeras av forskare (Mazeika et al, 2010) samt det innehållsliga i svensk polisutbildnings grundmoment och forskningsmoment (Karp och Stenmark, 2010; Knutsson, 2010).

Under polisutbildningen i Sverige ges olika moment som innefattar reflektioner och självständigt tänkande vad avser såväl trafik som olika säkerhetsaspekter som har relation till människa, fordon och omgivning. Exempel på detta är när polisstuderande reflekterar om hur ett polisfordons exteriöra och interiöra säkerhet skulle kunna förbättras (Cederblad och Lindström, 2006; Andersson och Nilsson, 2008).

Något som kan skapa och befästa trygghet och säkerhet vid bilkörning särskilt polisbilskörning handlar om attityd, förhållningssätt och utbildning vars tre delar kan ge människan en god grund. South Wales Police Department skriver följande om den s.k. Mission Statement:

”Through application of integrity and continuous improvement methodologies and technologies, The South Wales Police driver training unit is committed to providing high quality driver education courses for its core and external customers. To prepare Police drivers and working adults to fully develop their capabilities to learn and adapt to a changing professional driving and fleet environment, thus meeting the demands placed on occupational drivers” (South Wales Police, 2009).

Det är med andra ord av stor betydelse att huvudmannen för en polisiär verksamhet anger färdriktningen och beskriver målet med en utbildningsinsats. Polisfordonet och polisbilskörningen är fenomen som varje polisman kommer i kontakt med dagligen i samband

med sin tjänstgöring. Därför måste såväl trafiksäkerhetsaspekter som arbetsmiljöfrågor beaktas när man utformar utbildning, vidareutbildning och annan kompetenshöjande aktivitet.

”Whenever I face a hard decision or a risky situation in life (personally or professionally), all my thinking, all my analysis, all my planning can be boiled down to four simple questions:

- What is the best thing that can happen if I do this?
- What is the worst thing that can happen if I do this?
- What is the best thing that can happen if I don't do it?
- What is the worst thing that can happen if I don't do it?”.

De inledande raderna och tänkvärda frågorna (p.21 Carson and Lewis, 2008) presenterades för några år sedan utifrån en neurokirurgiskt perspektiv. Den amerikanske neurokirurigen Ben Carson skriver om dessa frågor men reser även flera intressanta moralfrågor och riskfrågor som kan ha stor relevans för polisbilsföraren. Vid en poliskonferens i Cincinnati, Ohio, USA i maj 2008 presenterades åtta värdefrågor som har betydelse för varje polisförare att ha en handlingsberedskap och förhållningssätt till. Dessa frågor var följande:

- A. What could happen?
- B. What is the worst that could happen?
- C. How likely is it?
- D. What would you do then?
- E. Can you prevent it from happening?
- F. Can it be made less serious?
- G. Can it be made less likely?
- H. Can you handle the situation if it does occur? (Lundälv and Philipson, 2008).

Under senare år har svensk polisutbildning debatterats men också blivit belyst i några statliga utredningar. Behovet av en högkvalitativ polisutbildning baserad på forskning och beprövad erfarenhet har efterlysts (Statens Offentliga Utredningar, 2007; Statens Offentliga Utredningar, 2008). I dessa utredningar har det framkommit att polisstudenter varit missnöjda med utbildning i trafik och polisbilskörning. Studenternas uppfattning om utbildningen i momentet polisbilskörning är bland annat att de har fått för lite och svag utbildning. Detta kontrasterar mot polisstudenternas uppfattningar om utbildning i vapentechnik och självskydd som de anser är mycket god. Detta kan inledningsvis väcka flera intressanta frågor om varför inte polisens båda dödliga vapensystem upplevs på ett likartat sätt ur utbildningssynpunkt.

Den här forskningsrapporten belyser ett av polisens dödliga vapensystem – polisfordonet och dess förare, nämligen polisbilsföraren. Den person som gör anspråk på att bli en polisbilsförare är polisstudenten som studerat vid en av landets tre polisutbildningar. Studenten har antagits som polisaspirant och ska genomgå sin aspiranttjänstgöring och även få mer utbildning i polisbilskörning. Polisaspiranten i polisbilen är en person under utbildning och detta är viktigt att komma ihåg. Därför är det så viktigt att det finns goda förebilder i polisorganisationerna i landet som kan ta hand om och lära framtidens moderna poliser att hantera det dödliga vapensystem som består av polisfordonet i vägtrafiken.

Det saknas kunskap om hur vilka förhållningssätt och tankesätt som polisbilsförare har i förberedelse och relation till polisbilskörning. Handhavande, framförande och riskmedvetenhet hos polismannen är mycket väsentligt då vi talar om polisfordonets plats i vägtrafiken. Yrkesidentiteten hos polismannen formas tidigt i poliskarriären. Likaså finns

attityder till polisbilskörning som både är goda och mindre goda. Att förändra attityder är något som kan ske först på längre sikt. Och så är det med skadeprevention och skadepreventivt tänkande generellt. Därför är det angeläget att problematiken med bedömningar och risktagande vid polisbilskörning tas på fullt allvar. Polisbilskörning ska inte endast ses som en trafiksäkerhetsfråga inom Polisen utan i högsta grad som en arbetsmiljöfråga eftersom polisfordonet är en arbetsplats där en eller flera polismän riskeras att skadas då en polisbil är involverad i en skadehändelse eller blir angripen av till exempel en gärningsman. Vilka attityder och kunskaper finns hos polisaspiranter i Sverige vad gäller polisbilskörning och trafiksäkerhet? Denna rapport fokuserar på polisaspiranternas attityder såsom de framträder i övergången mellan avslutad polisutbildning vid de tre Polisprogrammen vid Växjö universitet, Umeå universitet och i Sörentorp och anställningen som polisaspirant vid Polismyndigheten i Västra Götaland. Samtliga polisaspiranter som fått en anställning vid Polismyndigheten i Västra Götaland under de båda åren 2008 och 2009 har studerats. Undersökningen är därför en totalundersökning som presenteras längre fram i rapporten.

Trafikskadorna utgör en av vår tids stora folkhälsoproblem (Lundälv, 1998). Nollvisionen som en ledstjärna i det svenska nationella trafiksäkerhetsarbetet har blivit känt och erkänt internationellt. Nollvisionen antogs av Riksdagen år 1997. Rikspolisstyrelsen (RPS) antog sin egen interna och nationella trafiksäkerhetspolicy år 2006. Polisen, som inkluderar samtliga polismän och polisfordon i Sverige ska agera och fungera som en god förebild för att trafikanter och medborgare. År 2010 antog även Rikspolisstyrelsen en ny nationell utbildningsplan för polisens förarutbildning (Rikspolisstyrelsen, 2010).

Utgångspunkten för rubricerad studie är den interna polisbilförarutbildning som Polismyndigheten i Västra Götaland genomfört sedan år 2006 (Polismyndigheten i Västra Götaland, 2006). I utbildningsplanen beskrivs de tre stegen (Steg 1, Steg 2 och Steg 3) och uppbyggnaden samt innehållet i utbildningen Polisbilskörning (PBK) på följande vis:

”Polisen har av samhället fått unika befogenheter för att kunna genomföra vissa arbetsuppgifter. I rollen som utryckningsförare kommer omgivningen alltid att betrakta föraren och fordonet på ett speciellt sätt. Vårt möte med allmänheten sker oftast i fordon. Det vill säga att de ser oss oftast när vi åker bil. Det är därför extremt viktigt att vi kör på ett korrekt sätt och att fordonen är i ett sådant skick som förutsättningarna kan kräva. 0-visionen skall skapa förståelse och anpassning för, hastighet, riskfaktorer, tidsvinstteorier, konsekvenser vid en kollision och ett plötsligt stopp. Utbildningen genomförs i steg 1-3. Den stegvisa utbildningen skall utgöra ett stöd för eleven som själv kan följa med och värdera sin egen utveckling mot utbildningens mål. Utbildningsplanen utgör en kvalitetsgaranti i arbetet med att utbilda nya poliser inom myndigheten. En personlig körbok kompletterar utbildningsplanen” (Polismyndigheten i Västra Götaland, 2006).

Det är intressant och viktigt att uppmärksamma att ordet kvalitetsgaranti särskilt lyfts fram i utbildningsplanen. Kvalitetsgarantin och resultatmålen i utbildningsplanen sätts också i relation till en form av förlitande på att instruktörerna har såväl kunskap som förståelse för aspiranternas potential, utsatthet men också lärandemöjligheter. I beskrivningen av resultatmål med utbildningen står följande att läsa i utbildningsplanen:

”Antalet olyckor med polisfordon i olika angelägenhetsgrader ligger på en för hög nivå för att vara acceptabel. Det övergripande målet med utbildningen är att minska antalet olyckor och på så vis bidra till Vägverkets 0-vision. Detta mål bygger på att myndighetens instruktörer har

den kunskap och förståelse som säkerställer att de kan utbilda nya poliser enligt denna kursplan” (Polismyndigheten i Västra Götaland, 2006).

I utbildningsplanen framgår också tydligt vilket syfte som utbildningen har och vilka krav som ställs på polisaspiranterna. Detta beskrivs enligt följande:

”Utbildningens syfte är att säkerställa elevernas kunskaper och färdigheter så att de kan utföra sina uppdrag i bil på ett effektivt, föredömligt och på ett försiktigt sätt så att ingen utsätts för fara” (Polismyndigheten i Västra Götaland, 2006).

Avslutningsvis presenteras s.k. kunskaps- och färdighetsnivåer i utbildningsplanen. Dessa beskriver de tre utbildningsstegen på följande vis:

”Polisbilskörning i steg 1 och 2 är en utbildning med individuell prövning. Det innebär att utbildning pågår till dess att eleven har den kunskap och de färdigheter som behövs för att bedömas klara steg 3. Godkänt i steg 1 ger behörighet att framföra myndighetens fordon i yrkesutövning. Uppnås inte den nivå av kunskap och färdighet som krävs i steg 3 så får eleven en individuell utbildning i de moment där färdigheterna brister för att senare fullborda steg 3. Med kunskaper (teoretisk kunskap) menas att aktivt kunna använda sina kunskaper muntligt eller skriftligt. Med färdigheter (praktisk kunskap) menas att kunna genomföra handlingar som är möjliga att i reell mening förutse och planera” (Polismyndigheten i Västra Götaland, 2006).

2. SYFTE OCH PROBLEM

Syftet med undersökningen har varit att studera attityder hos de polisaspiranter som anställts vid Polismyndigheten i Västra Götaland under två års tid d.v.s. under åren 2008-2010. Syftet är att undersöka vilka förarattityder och ställningstaganden som görs till olika riskmoment i samband med polisbilskörning. Ett bakomliggande syfte med projektet har varit att kunna få en ökad kunskap om attityder hos unga polismän i början av deras karriärer vad avser handhavande och framförande av polisfordon i vägtrafiken. Särskilt fokuseras skaderisker, trafiksäkerhet och skadeförebyggande insatser i forskningsstudien. Syftet med undersökningen var att studera samtliga polisaspiranter som anställts vid Polismyndigheten i Västra Götaland under två års tid vilket omfattar totalt 326 polisaspiranter i olika genus- och ålderskategorier. Vilka förväntningar har aspiranterna haft på polisbilsförareutbildningen innan de påbörjade utbildningen? Vad har aspiranterna upplevt som svårast under utbildningen? Vilka attityder har aspiranterna till polisbilskörning generellt och vad ser aspiranterna som angeläget att förändra i förareutbildningen? Dessa frågor har studerats i undersökningen som presenteras i föreliggande rapport.

Ett bakomliggande syfte med forskningsstudien är att få en ökad kunskap om vilka attityder som finns hos unga polisaspiranter som nyligen lämnat polisutbildningen i fråga om att bedöma risker och säkerhet i samband med polisbilskörning. En ökad kunskap om aspiranters riskbenägenhet men framför allt förarattityder kan användas för att förbättra såväl den interna förarutbildningen som den kommande nationella förarutbildningen som planeras. Ett bakomliggande syfte med undersökningen är att den nya kunskap som tas fram i undersökningen kan användas för att uppmärksamma och åtgärda de brister som finns i nuvarande lärandesystem. Den kunskap som kommer fram kan även användas av instruktörer och personal som arbetar med att säkerställa såväl trafiksäkerhetsaspekter som arbetsmiljöaspekter inom poliskåren.

3. MATERIAL OCH METOD

För att undersöka attityder och inställningar hos polisaspiranter i undersökningen har en kvantitativ metodansats använts. Fördelen med att använda en kvantitativ metod är att forskaren kan få ett större undersökningsmaterial och kunna uttala något utifrån ett större material. Det handlar bland annat om att kunna generalisera och göra uttalanden om representativiteten i ett forskningsmaterial. Det undersökningsinstrument som använts i studien har varit en enkät (insamlingsenkät) där respondenterna har fått besvara ett antal frågor. Forskningsarbetet har bedrivits med utgångspunkt från Vetenskapsrådets forskningsetiska principer och regler (Vetenskapsrådet, 2007), (se nedan). Föreliggande studie baseras således på en enkätundersökning som genomförts vid Polismyndigheten i Västra Götaland. En insamlingsenkät har delats ut till samtliga polisaspiranter som anställts i Västra Götaland under åren; 2008, 2009 och 2010. Totalt har 326 polisaspiranter deltagit i enkätstudien. Enkäten har distribuerats till aspiranterna i samband med deras introduktion till aspiranttjänstgöringen i januari och juni 2008 samt i januari och i juni 2009. Samtliga informanter informerades om bakgrund och syftet med studien. Aspiranterna erhöll ett informationsbrev som även innehöll information om de forskningsetiska principerna inom projektet (se bilaga). Deltagarna fick även veta att de när som helst kunde avbryta sin medverkan i studien utan att behöva motivera orsaken till detta. Ingen av respondenterna i enkätstudien har återtagit sin medverkan eller avbrutit sitt deltagande. Undersökningen består således av en insamlingsenkät där forskaren fanns närvarande vid ifyllandet av enkäten utom vid ett tillfälle. Vid detta tillfälle fanns det polisinstruktörer (kursinstruktörer) som distribuerade enkäten till aspiranterna. Genom att vara närvarande när aspiranterna fyllde i enkäterna kunde forskaren även ge information och förtydliga frågor om sådana frågor uppstod vid tillfället.

Forskningsenkäten som delades ut var densamma till samtliga aspiranter. Enkäten bestod av ett antal frågekonstruktioner. Totalt omfattade enkäten 67 frågor som bestod av såväl fasta svarsalternativ som öppna svarsalternativ (se bilaga). Det gavs också utrymme i enkäten att dokumentera och ge exempel på händelser som man varit med om. Den första avdelningen i enkäten bestod av totalt 17 bakgrundsfrågor. Den andra avdelningen i enkäten omfattade attitydfrågor som var strukturerade utifrån en femgradig Likert-skala där 1 = ingen betydelse, och 5 = stor betydelse.

Likert-skalan är en summerad skala som används inom forskningen för att mäta attityder inom ramen för en undersökning (Likert, 1932; DePoy och Gitlin, 1999; Dawes, 2008). Forskaren vill studera vilken inställning som respondenten har i attitydvariabeln. Avsikten är att se hur fördelningen ser ut mellan positiva attityder och negativa attityder till olika frågor och förhållanden. I enkätstudien har ett antal attitydfrågor ställts till hur polisaspiranterna. De har därefter fått ta ställning till hur de ställer sig i de givna situationerna/frågorna. Påståenden med positiv respektive negativ tendens i svaren har därefter summerats ihop. Syftet med denna summering är enligt Likert-metodiken att forskaren ska kunna fastställa i vilken utsträckning som respondenten befinner sig på Likert-skalans positiva ytterpunkt. Hellevik skriver följande:

”..ju fler gånger en person har instämt i påståenden med positiv tendens och tagit avstånd från påståenden med negativ tendens, desto närmare skalans positiva ytterpunkt befinner han sig” (s.125, Hellevik, 1984).

Respondentens attitydpoäng har fördelats enligt följande uppläggning. 5 poäng tilldelas varje respondent som svarat ”stor betydelse” (instämmer helt och hållet).

I studien ingår totalt 223 män (68 procent) och 103 kvinnor (32 procent). Den yngste aspiranten var född 1986 och den äldste 1966.

<u>Aspirants ålder</u>	<u>Antal</u>
1980-talet	181
1970-talet	137
1960-talet	8

Det var framför allt yngre aspiranter som anställdes de båda åren vid Polismyndigheten i Västra Götaland. 181 aspiranter var födda någon gång under 1980-talet vilket motsvarar 55 procent av samtliga polisaspiranter.

Polisaspiranterna är anställda vid något av de fyra polisområdena i Västra Götaland. Områdena benämns för polisområdena PO1, PO2, PO3 och PO4. Polisområde 1 (PO1) omfattar Stor-Göteborg medan de andra polisområdena representerar de olika s.k. ”landsbygdspolisområdena”.

Tabell 1. Polisaspiranter som anställdes vid Polismyndigheten i Västra Götaland åren 2008 och 2009 fördelade på polisområde och kön (N=326).

<u>Polisområde</u>	<u>Män</u>	<u>Kvinnor</u>	<u>TOTALT</u>
PO1	123	52 (29,7%)	175
PO2	33	22 (40%)	55
PO3	36	13 (26,5%)	49
PO4	28	16 (36,3%)	44
Storstad	123	52 (30%)	175
Landsbygd	97	51 (34%)	148

Flest aspiranter har anställdes i storstadsområdet Göteborg där totalt 175 aspiranter anställdes under de båda åren. 30 procent av dem var kvinnor. I landsbygdsområdena har totalt 148 aspiranter anställdes varav 51 var kvinnor vilket motsvarar 34 procent. Största andelen kvinnliga aspiranter återfanns i polisområde nr 2 där 40 procent av aspiranterna utgjordes av kvinnor.

Tabell 2. Översikt av de tillfrågade polisaspiranterna i enkätstudierna som genomfördes före utbildningen respektive efter utbildningen. Polisaspiranter vid Polismyndigheten i Västra Götaland åren 2008-2010.

<u>Insamlingsenkät</u>	<u>Polisaspiranter före utb</u>	<u>Polisaspiranter efter utb (steg III)</u>
Kurs vt 2008	73	52
Kurs ht 2008	72	65
Kurs vt 2009	56	18
Kurs ht 2009	125	28
Totalt	326	163

4. BAKGRUND

Detta kapitel behandlar det som är centralt för varje förare av uttryckningsfordon, ett tjänstefordon. Polisbilskörning är inte endast en fråga om handhavande och framförande av ett fordon i olika hastigheter. Körningen är också en fråga om hur föraren hanterar olika risksituationer och värderar de olika scenarior som han eller hon kan komma att hamna i. Det finns de som menar på att man ska träna och tänka på att inte riskera att hamna i riskutsatta situationer. Men om föraren ändå gör detta är det av mycket stor vikt att han eller hon vet hur det hela ska kunna hanteras på ett bra och trafiksäkert sätt.



Bild 1. Varje polisbilförare måste förhålla sig till backspeglarna. Att titta bakåt handlar även om att vara reflexiv och fundera igenom sin förarroll. Foto: Ingela Ring.

4.1 Attityd och kunskap

Inom polisprofessionen har bland annat etikfrågor studerats av flera forskare. I slutet av 1990-talet och i början av 2000-talet studerade Rolf Granér och Maria Knutsson attityder och jargong hos polisaspiranter. De skriver följande om jargong hos polisaspiranter i samband med polisbilskörning:

”En incident har inträffat när en medlem kört ett fordon. På middagen efteråt får han ett litet paket med en leksaksbil i, med motiveringen att man noterat att han behöver träna på att köra bil, men att det nog är säkrast att han börjar med leksaksbilen”. (s.41 i Granér och Nilsson, 2000).

Författarna beskriver även attityder hos unga poliser på följande vis:

”En annan polis som anses överdriva betoningen av action får i bilradion kommentaren när han ber om assistans vid en biljakt: ”Är det en riktig jakt eller en ”John-jakt”. Därmed kommer andra poliser via de kommentarer som lockar till skratt att få en fingervisning av hur man förväntas uppträda eller se på uppdraget.” (s.76 i Granér och Nilsson i Stämningen är rå men hjärtlig)

Att arbeta med attitydfrågor är något som måste ske på lång sikt. Det tar nämligen tid att förändra en i grunden felaktig och till och med skadlig attityd hos till exempel en fordonsförare.

Rädsla och osäkerhet som medborgare kan uppleva och se i vårt moderna risksamhälle är även något som måste beaktas. Bauman har skrivit om flytande rädsla (REF). Forskaren Heber konstaterar att den kriminologiska forskningen varit tämligen fokuserad på personliga rädslor d.v.s. vilka rädslor som en individ upplever sig ha för att i framtiden bli utsatt för en brottslig handling mot den egna personen (Heber, 2009). I en studie genomförd i Stockholm har Heber istället fokuserat på i vilken utsträckning som personer är rädda för att deras familjer och närstående ska drabbas av en brottslig handling. Heber benämner denna rädsla för s.k. altruistic fear. Studien baseras på 20 djupintervjuer med personer bosatta i Stockholm. Resultatet av studien visade att informanterna upplevde att det värsta som skulle kunna hända vore om deras partner och/eller deras barn skulle utsättas för en brottslig handling. Heber skriver:

”As a consequences of these fears, the interview subjects warn those who are close to them of the danger of crime. Their altruistic fear can be understood as a reaction to situations that are unknown and difficult to control, since the interviewees do not know what might happen to the friend and relatives concerned” (p.257 Heber, 2009).

Trygghetsaspekter och att kunna hantera sin rädsla för det okända är naturligtvis något som är viktigt att reflektera över i trafikrummet.

Att färdas i vägtrafiken handlar om att möta andra människor och fordon på en relativt begränsad yta. Författaren Tom Vanderbilt skriver komplexiteten i trafikanternas möten på följande vis:

”The road, more than simply a system of regulations and designs, is a place where many millions of us, which only loose parameters for how to behave, are thrown together daily in a kind of massive petri dish in which all kinds of uncharted, little-understood dynamics are at work. There is no other place where so many people from different walks of life – different ages, races, classes, religions, genders, political preferences, lifestyle choices, levels of psychological stability – mingle so freely” (s.6, Vanderbilt, 2008).

Grundläggande för allt trafiksäkerhetsarbete är att utgå från de tre komponenterna människa, fordon och omgivning vid olika analyser. Vanligtvis vid olycks- och kraschförekomster har något brustit hos föraren. Det kan handla om felaktig attityd till exempel att en bilförare har kört över sin egen förmåga. Studier i Sverige har även visat hur viktigt det är att detektera aggressiva bilförare framfart och vilken betydelse som förarbete har för människan och hennes medtrafikanter i vägtrafikmiljön. (referens till Forward).

Inom det psykologiska området har uttryckningskörning beskrivits utifrån stressperspektiv och något som tar tid att lära sig. Ulf Holmberg och Bertil Pettersson skriver:

”Efter hand som poliserfarenheten ökar vänjer sig den enskilde polisen vid uttryckningskörning i allmänhet. Körningen blir ett naturligt inslag i ett polisarbete som genererar viss stress” (s.148 i Holmberg, Pettersson, 2004).

Den här rapporten behandlar attityder och förarbete hos unga polismän – polisaspiranter som ska påbörja sin aspiranttjänstgöring vid en polismyndighet. Hur unga polismän upplever sin förarerfarenheter och värdering av riskmoment i samband med polisbilskörning har tidigare inte uppmärksamats. Däremot har polisbilskörning behandlats i flera länder och det

finns också behandlat i litteraturen. Det är också detta som tidigare har fokuserats i den internationella polisbilsförarediskursen. I en brittisk handbok för polisbilsförare betonas särskilt vikten av att varje polisman måste vara medveten om hans eller hennes brister som förare. Författarna Philip Coyne, Penny Mares och Barbara MacDonald skriver följande:

”Attitude” is the state of mind with which you approach the driving task. An important goal of training is to help you develop a positive state of mind and avoid unwanted attitudes and behaviour. But under demanding conditions, even the most experienced experience negative attitudes through stress or tiredness. Under pressure, the individual may not realise this is happening or that it is affecting information processing and the ability to make decisions and judgements”. (s. 11 i Coyne, Mares, MacDonald, 2008).

Också i Skottland har attityderna behandlats inom polisbilskörningen. Detta har särskilt uppmärksammats av Gordon Sharp i hans bok *Human Aspects of Police Driving* (Sharp, 1997). Sharp skriver följande om vikten av att vara medveten om attityderna hos polisbilsförarna:

”Negative attitudes can influence driving at all stages in the learning process. During the early learning phase a driver usually displays positive attitudes towards his driving. His behaviour pattern is motivated by the desire to gain knowledge, learn driving techniques, pass his test and ultimately achieve the freedom and convenience of a motor vehicle. When they occur, accidents within this group are usually relatively minor and mostly due to inexperience. After passing the test some inexperienced and usually younger drivers go on to display dangerous unwanted attitudes and behaviour patterns which carry the common descriptor of ”hot driver” or ”boy racer”. Many within this group grossly overestimate their own abilities and tend to show total disregard for the safety to themselves and others. No matter the age of experience, there is a recognised post-training danger period where the driver may be under pressure from his peer group to show off his newly acquired driving skills and may exceed his abilities when doing so” (s.46, Sharpe, 1997).

Hur förberedda är polisaspiranterna på att köra ett utryckningsfordon efter avslutad polisutbildning? Vilka erfarenheter har polisaspiranterna av egna trafikolyckor under sin fritid och att ha varit ”nära” en olycka? Vilka attityder finns till polisbilskörning och olika riskmoment i vägtrafiken? Den här rapporten belyser ett nytt område som tidigare inte uppmärksammats. Föreliggande studie baseras således på självupplevelser och självvärderingar hos polisaspiranter i Sverige och hur de upplever sig själva som fordonsförare. I medierapporteringen finns föreställningar om vilka förarerfarenhet och körvana som aspiranterna har när de börjar sin aspiranttjänstgöring (SVT, 2009). I denna rapport ges svar på många frågor om hur väl förberedda polisaspiranterna är samt vilka attityder som finns hos unga polismän idag.

Flera andra kategorier av yrkesförare till exempel bussförare och lastbilsförare omfattas av en ny lagstiftning – Lag om yrkesförarkompetens (SFS 2007:1157). Detta ger ett stort antal yrkesförare i Sverige men även inom ett stort antal EU-länder möjligheter till fortbildning och kompetens som yrkesförare. Något motsvarande lagkrav för utryckningsförare och polisbilsförare finns inte.

Tidigare forskning visar att privatbilister i Sverige önskar att få genomgå regelbundna tester för att visa sin förarkompetens. Ett exempel på denna efterfrågan hos privatbilister är äldre bilförare. I en studie som genomfördes 2007 intervjuades äldre kvinnliga bilförare och deras

attityder till bilkörning (Dillén et al, 2007). De äldre kvinnorna svarade i studien att de vill få genomgå ett test för att få ett ”kvitto” över att de kan få lov att få fortsätta köra bil.

4.2 Polisaspiranterns attityder

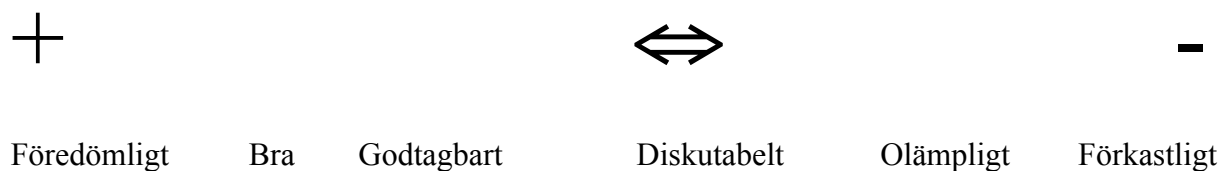
Attityder är något som kan påverkas och förändras över tid. Aspiranterna har genomgått en polisiär grundutbildning vid någon av landets polisutbildningar (Umeå, Solna eller Växjö). Attityderna hos förare är grundläggande för alla utbildning och vidareutbildning. Vilka värderingar och signalvärden sprids mellan kollegor och olika arbetsgrupper? Vilka kulturer blir härskande och vilka subkulturer kan utvecklas på olika nivåer i polisorganisationerna? Detta är viktiga frågor att beakta vid studier av attityder och föreställningar.

4.3 Etik och innebörd av etikaxel

I sin doktorsavhandling behandlar Börje Ekenvall begreppet etik och etikaxel (Ekenvall, 2008). Börje Ekenvall skriver:

”Begreppet etik kan uttryckas på många olika sätt, men med etik avses i det följande den medvetandegjorda moralen eller reflektionen över moral, medan moral står för individens praktiska handlande och de värderingar som styr handlingarna” (s.28 i Ekenvall, 2008).

Figur 1. Etikaxeln och dess struktur (Källa: Ekenvall, 2008).



Redan under utbildningstiden som aspirant kan den enskilde polisstudenten ha ett olämpligt beteende och ett etiskt förhållningssätt om till exempel trafik och bilkörning.

4.4 Tystnadskoden

I Ekenvalls doktorsavhandling är den s.k. tystnadskoden central (Ekenvall, 2008). Ekenvall beskriver tystnadskoden på följande vis:

”Den innebär i korthet (i polisiära sammanhang) att en polis föredrar att blunda för en kollega som begår någon form av oegentlighet, vilken han formellt sett är skyldig att rapportera eller att han är obenägen att vittna emot en kollega i ett liknande sammanhang” (s.31, Ekenvall, 2008). I sin studie redovisar Ekenvall några fall där polismän ställts inför situationer då de rapporterat en kollega. Ekenvall skriver:

”En manlig trafikpolis vid landsortsmyndighet som i mitten av 1980-talet rapporterade en kollega för en trafikförseelse uppger: ”Han var så dj-a dum och viftade med legget. Hade han uppträtt som folk hade han inte blivit rapporterad” (s.200, Ekenvall, 2008).

Ekenvall skriver att det är känt att poliser som rapporterar en kollega för en händelse kan utsättas för allvarliga och obehagliga konsekvenser i form av kränkningar, misshandel och ofredande (s.204 Ekenvall, 2008).

Ekenvall beskriver också den debatt som försökts att initieras under senare år för att skapa ett Lex Maria-system inom polisväsendet. Ekenvall skriver:

”Men vore det rent av möjligt att på sikt införa en sorts Lex Maria inom polisorganisationen för att avdramatisera frågan och slippa angiveriaspekten? Skulle man inte kunna se det mera som ej självklar sak att anmäla sig själv?” (s.206, Ekenvall, 2008; Jacobsson, 2006).

4.5. Polisetik

Under år 2010 diskuterade Polisförbundet i Sverige i samband med att en medlemsundersökning offentliggjorts, möjligheter hur etiska frågor och etiska aspekter skulle kunna lyftas fram i det polisiära arbetet (Polisförbundet, 2010). Kopplat till de etiska frågorna och perspektiven, är att det enligt rapporten borde utvecklas bland annat ett lärandesystem för poliser i Sverige. Polisförbundet skriver följande i sin rapport:

”En viktig del i polisverksamhetens utveckling är att hela polisorganisationen drar lärdom av misstagen. För att lyckas med detta ska misstagen regelbundet sammanställas och en lärdom ska kopplas till varje misstag. Arbetssättet ska ligga till grund för såväl metod- som etikutveckling inom Polisen. För att alla ska öka kunskapen ska ett dokument med lärdomar regelbundet kommuniceras med alla poliser. Införandet av detta system förutsätter dock att polisorganisationen präglas av transparens och öppenhet. Systemet bygger vidare på att det är lärande istället för bestraffande” (s.2, Polisförbundet, 2010).

I Ekenvalls doktorsavhandling beskrivs ett fall där en polisman möter en kollega i vägtrafiken. Fallet beskrivs av Ekenvall på följande vis:

”Klockan två på natten kör en polisman som är i tjänst sin tjänstebil på en ödslig väg. Han ser ett fordon som har kört av vägen och som sitter fast i diket. Han närmar sig fordonet och lägger märke till att föraren inte är skadad men att denne är tydligt berusad. Han lägger också märke till att föraren är en polisman. I stället för att rapportera trafikolyckan och brottet, så kör han hem föraren” (s.294, Ekenvall, 2008).

Ekenvall refererar PAN:s verksamhetsrapporter och konstaterar att brott av ovan typ inte är särskilt ovanliga bland polispersonal i Sverige. Tänkbara brott som diskuteras i anslutning till detta fall är tjänstefel, skyddande av brottsling, underlåtenhet att rapportera brott.

I boken *Police Ethics* (2006) skriver Seumas Miller, John Blackler och Andrew Alexandra om moralfrågor och polisens moraluppfattningar när det handlar om proportionalitet och polisiär insats.

- ”1. Police should pursue and attempt to arrest those who steal property.
2. The youth driving that speeding car has stolen it (Premise)
3. Officer Jones should pursue and attempt to arrest the youth (Conclusion).

It is noteworthy feature of moral thinking that the assessments of the same piece of behaviour under the various aspects may conflict with each other. We may admire the intention with which someone acted, but deplore the consequences of that action; someone might tell the truth, but doing so might offend the hearer; and so on. Using the above example, imagine that it is night-time, traffic is heavy and pursuit of the youth is likely to lead to a car crash. Now we can construct a further argument:

1. People ought not to act in ways that have terrible consequences (Premise).
2. In Officer Jones pursues and attempts to arrest the youth driving that speeding stolen car it is likely to have terrible consequences (Premise).
3. Officer Jones ought not to pursue and attempt to arrest the youth driving the speeding stolen car (Conclusion)”. (p.8, Miller et al, 2006).

I fallbeskrivningen måste vi reflektera över proportionalitetet i brott och väga detta mot den polisiära insatsen. Miller, Blackler och Alexandra menar att endast ett alternativ kan väljas i ovan scenario. Författarna skriver:

”In this example there could not be a serious dispute about which one that should be – human life and health are of greater importance than recovering a stolen vehicle and arresting a car thief” (p.8, Miller et al, 2006).

5. TIDIGARE FORSKNING

Forskning om polisstudenters attityder och inställning till polisbilskörning har varit tämligen begränsad såväl nationellt som internationellt. Risker med utryckningskörning har uppmärksammats i flera olika internationella studier. För en genomgång av tidigare forskning vad avser risker med utryckningskörning och skadeutfall hänvisas till rapporten *Polisbilen som aldrig kom fram* (Lundälv, 2009). Under senare tid har även s.k. svallvågskrascher ("The Wake Effect") med utryckningsfordon i Sverige uppmärksammats (Albertsson och Bylund, 2010).

I Sverige har flera viktiga forskningsstudier genomförts med fokus på körbeteenden och risktaganden genomförts under senare år. Det är framför allt trafikpsykologerna Sonja Forward vid Uppsala universitet och Birgitta Falk vid Stockholms universitet som genomfört sådana studier (Falk, 2008; Falk, 2010).

Birgitta Falk konstaterade i sin doktorsavhandling att 193 unga män i åldersgruppen 18-20 år som deltog i en enkätstudie över riskabelt körbeteende fick sitt eget beteende påverkat genom att de bara deltog i studien. De undersökta männen hade haft körkort i sex månader eller mindre tid. De fick besvara samma frågor vid två olika tillfällen med mellan 5-6 veckors uppehåll. Vid det andra tillfället kunde ett mindre riskabelt beteende konstateras hos undersökningsgruppen (Falk, 2010). Att reflektera över olika riskscenarior och riskbeteenden kan utifrån genomförd forskning få effekt på såväl beteenden som den egna reflektionsförmågan.

I en amerikansk studie av Christopher G Cook vid the University of Texas at Arlington undersöktes attityder hos polisbilförare och deras inställning till efterföljande i vägtrafiken (Cook, 2008). Studien som baserades på attitydfrågor och attitydskalor som var utformade utifrån en Likert-skala visade på flera intressanta resultat. Ett sådant resultat är att det finns skillnader mellan erfarna och oerfarna förare i attityden att genomföra ett efterföljande av ett misstänkt fordon. Cook skriver:

"Police executives and administrators need to understand that experienced officers are less likely to support pursuits for property offenses while inexperienced officers are much more likely to pursue and even disregards certain risk factors depending on the type of property crime" (s.43, Cook, 2008).

Cook konstaterar och föreslår även att unga och oerfarna poliser borde få en årlig återkommande utbildning i polisbilskörning till exempel i momentet efterföljande. Cook skriver:

"If law enforcement realizes that experience tends to show a pattern of difference in decision-making, police academies need to spend additional time and training in the area of pursuits. One recommendation is that police agencies can offer yearly training in pursuits just as common as firearms training as stated in the literature review. This refresher training would enhance an agency's ability to compensate for lack of experience and possibly result in more manageable decision-making" (s.44, Cook, 2008).

6. RESULTAT

Enkätstudien som genomfördes vid Polismyndigheten i Västra Götaland innehöll ett stort antal frågor om attityder och risktaganden i samband med polisbilskörning. Enkätstudien omfattade även bakgrundfrågor. Dessa frågor fångade bland annat upp respondenternas tidigare körerfarenheter och trafikfärdigheter ur olika horisonter. Resultatet av enkätundersökningen presenteras löpande i detta kapitel.

6.1 Förareerfarenheter före aspiranttjänstgöringen

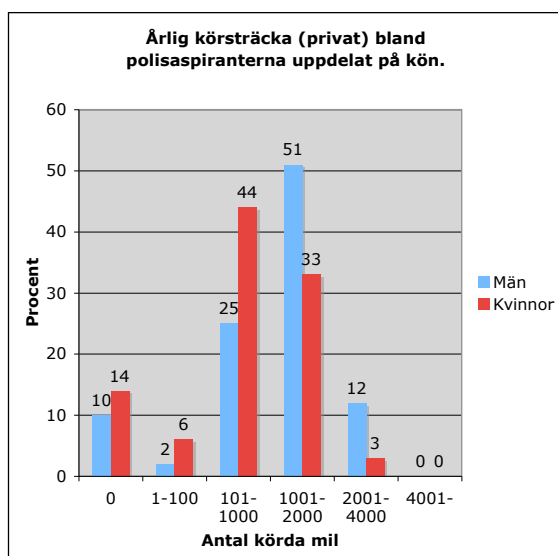
Hur ser då körvanan ut hos aspiranterna innan de påbörjat sin aspiranttjänstgöring? På frågan hur många mil de kör privat årligen uppgav 147 aspiranter att de körde mindre än 1000 mil per år med personbil. 37 respondenter svarade att de inte kör bil överhuvudtaget på sin fritid. I gruppen som svarade att de hade mer körvana svarade 81 respondenter att de körde mellan 1000-1500 mil årligen. 95 aspiranter uppgav att de körde 1500 mil eller mer varje år under sin fritid.

Följande indelning har gjorts av hur långt aspiranterna kör bil på sin fritid:

1. 0 mil
2. 1-100 mil
3. 101-1000 mil
4. 1001-2000 mil
5. 2001-4000 mil
6. 4001-

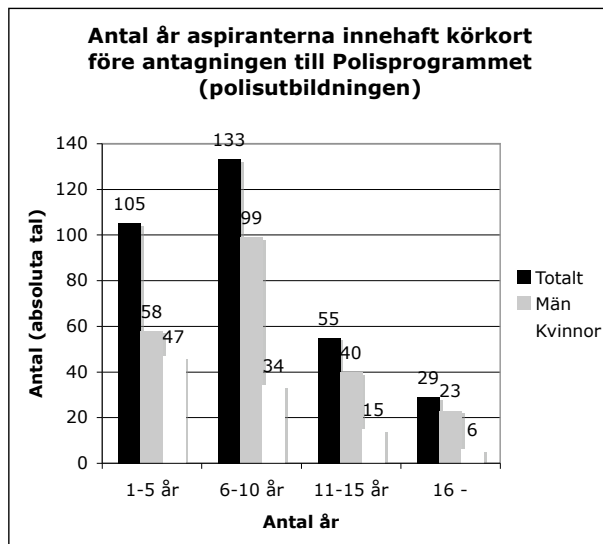
Resultatet framgår i följande Figur (Figur 2).

Figur 2. Årlig körsträcka (privat) bland polisaspiranterna uppdelat på kön.



Resultatet visar att det är de kvinnliga polisaspiranterna som har minst körvana under sin fritid. 44 procent av de kvinnliga aspiranterna har kört mellan 100-1000 mil årligen på sin fritid. 51 procent av de manliga aspiranterna har kört mellan 1000-2000 mil på sin fritid.

Figur 3. Antal år polisaspiranterna innehaft körkort före antagning till Polisutbildningen (N=326).



33 procent av samtliga aspiranter (N=105) hade innehaft körkort mellan 1-5 år före de påbörjade sin polisutbildning vid Polisprogrammet. 67 procent hade haft körkort mer än sex år innan de började sin utbildning. 26 procent hade haft körkort mer än 11 år (N=84).

46 procent av de kvinnliga aspiranterna hade haft körkort mellan 1-5 år före utbildningen medan 26 procent av de manliga aspiranterna hade haft körkort mellan 1-5 år.

45 procent av de manliga aspiranterna hade haft körkort 6-10 år före antagningen medan det i gruppen med de kvinnliga aspiranterna var totalt 33 procent.

I gruppen aspiranter som haft körkort under längst tid d.v.s. över 16 år utgjordes 13 procent av män och 22 procent av kvinnor.

6.2 Olika körkortsbehörigheter

Majoriteten av polisaspiranterna var födda i Sverige (N=297) och hade således tagit sitt körkort i Sverige. Endast 11 personer uppgav att de var födda i ett annat land. Vilka olika körkortsbehörigheter hade då aspiranterna vid undersökningstillfället?

Tabell 3. Körkortsbehörigheter hos polisaspiranterna fördelade mellan män och kvinnor vid Polismyndigheten i Västra Götaland, anställda åren 2008 respektive 2009 (N=326).

Behörighet	Män	Kvinnor	Totalt
<i>Körkortsklass</i>			
B	142	98	240
BC	13	1	14
BEC	1	1	-
BECE	1	1	-
AB	54	3	57
ABC	2	2	-
ABECEDE	-	-	-
ABD	1	-	1
ABECE	6	1	7
<i>Behörighetsantal</i>			
1 behörighet	142	99	240
2 behörigheter	67	3	70
Fler än 3 behörigheter	12	1	13

Studien visar att en majoritet av aspiranterna endast har en körkortsbehörighet d.v.s. behörighet B. Totalt 240 aspiranter (74 procent) har endast B-behörighet. Aspiranter som har behörigheten AB d.v.s. för personbil och motorcykel utgör totalt 57 personer. 95 procent av de som har motorcykelkört utgörs av män (N=54). Endast tre kvinnliga aspiranter hade behörighet för motorcykel.

Ett annat resultat av studien visar att totalt 83 aspiranter har fler än 2 körkortsbehörigheter vilket motsvarar 26 procent av alla aspiranter som anställdes under de båda åren 2008 respektive 2009. Det var vanligast att de manliga aspiranterna hade mer än två körkortsbehörigheter bland aspiranterna.

6.3 Uppskattningar av polisbilskörning i tjänsten

Det fanns en föreställning hos aspiranterna att de själva skulle köra polisfordon några gånger i veckan (N=186). 129 respondenter trodde att de skulle köra polisbil varje dag. 92 aspiranter som privat kör under 1000 mil årligen svarade att de trodde att de kommer att köra polisbil ett par gånger i veckan.

6.4 Motiv att köra polisbil

I enkäten fick aspiranterna möjlighet att ange vilka motiv som de själva ansåg som viktiga för att polisbil används i tjänsten. Det fanns sju fasta svarsalternativ i enkäten. Utifrån de svar som aspiranterna lämnade i enkäten kan konstateras att snabbhetsmotivet var det vanligast förekommande motivet. I nästa tabell redovisas de olika motiven och hur respondenterna svarade.

Tabell 4. Motiv att använda polisbil i tjänsten (N=323).

Motiv	Totalt	Män	Kvinnor
Snabbhet	270	181 (67.0%)	89 (32.9%)
Frihet och oberoende	138	87 (63.0%)	51 (36.9%)
Bra medborgarekontakt	116	88 (75.8%)	28 (24.1%)
Enkelhet	104	68 (65.3%)	36 (34.6%)
Roligt	17	10 (58.8%)	7 (41.1%)
Enkelt att parkera	10	8 (80.0%)	2 (20.0%)
Miljövänligt	1	1 (100.0%)	0 (0%)

Aspiranterna beskrev även i klartext i enkätsvaren olika motiv. Några av dessa var följande:

”Få med utrustning, täcka upp ett större geografiskt område. Ett verktyg för att påkalla uppmärksamhet och spärra av”.

”För att så snabbt som möjligt infinna sig på ett larm. För att det ska vara möjligt att agera inom ett stort område som en myndighet”.

”För att ta sig fram och patrullera på ett effektivt sätt”.

6.5 Information om polisbilskörning internt

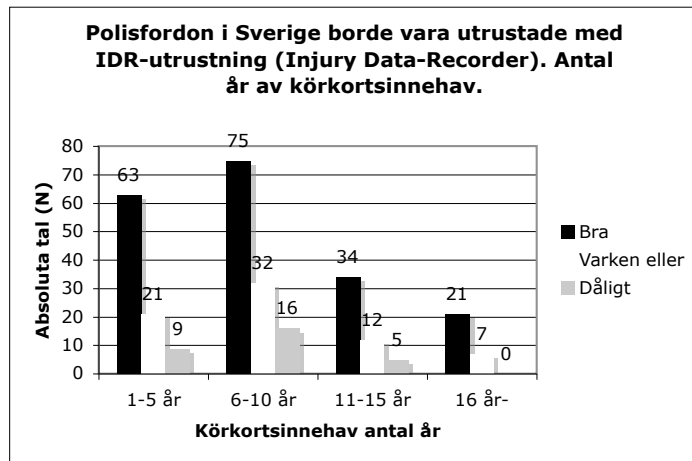
Information om utbildningsaktivitet och utbildningsmöjligheter för polisbilsförare är mycket väsentligt. På frågan ”Upplever Du att Du har blivit tillräckligt informerad om polisbilsförareutbildningen?” svarade en majoritet av aspiranterna (N=222) att de ej fått någon information eller var osäkra om de hade blivit informerade om att det fanns en sådan utbildningsaktivitet. På frågan ”Skulle Du vilja få mer intern polisbilskörning i framtiden?” svarade en majoritet (N=232) att de var positiva till detta. 15 aspiranter svarade att de inte önskade någon mer utbildning samtidigt som 74 respondenter uppgav sig vara osäkra på att få mer utbildning i polisbilskörning.

6.6 Attityd till IDR-utrustning i polisbil

I Storbritannien använder polisen bl.a. vid Merseyside Police, South Yorkshirer Police Authority, Hampshire Constabulary Police, Metropolitan Police in London, Devon & Cornwall Police och West Mercia Police Department s.k. IDR-utrustning (Injury Data-Recorder) i polisbilarna. Tusentals polisfordon i Storbritannien har under senare år utrustats med denna skadepreventiva enhet för att reducera skador och olyckor med polisfordon. Denna utrustning dokumenterar fordonets hastighet och rörelsemönster. Vid en kollision med en polisbil kan man i efterhand avläsa hur fort polisbilen kört. I enkäten fick aspiranterna svara om deras uppfattning i vilken utsträckning som svenska polisbilar borde vara utrustade med

IDR-utrustning eller ej. En majoritet av de som deltog i enkätstudien (N=193) ansåg att IDR-utrustning i svenska polisbilar skulle vara mycket bra eller bra. 30 aspiranter ansåg att sådan utrustning skulle vara mycket dålig eller dålig.

Figur 4. Polisaspiranters inställning till IDR-utrustning (Injury Data Recorder) i polisfordon (N=326).



Såväl aspiranter som haft körkort under kortare tid samt de som haft körkort under flera år ansåg att det skulle vara bra och positivt om polisfordon skulle vara utrustade med IDR-utrustning.

6.7 Attityder vid polisbilskörning – ordinarie yrkesutövning

I detta avsnitt redovisas vilka attityder som polisaspiranter har till olika riskscenarior. En jämförelse har gjorts inom ramen för studien i vilken utsträckning det föreligger attitydskillnader mellan manliga och kvinnliga polisaspiranter före en given utbildningsinsats i polisbilskörning. I detta avsnitt presenteras resultatet av attitydundersökningen i vilket aspiranternas attityder före utbildningsinsatsen särskilt framkommer. Resultatet av attitydstudien presenteras i den löpande texten samt i tabellform. Sammanställningen av resultatet har gjorts utifrån den Likert-skalning som använts i enkätformuläret. Aritmetiska medelvärden för respektive attitydfråga har beräknats. Skillnader och likheter i uppvisade attityder hos manliga respektive kvinnliga polisaspiranter har därefter studerats. Attitydfrågorna och svarsutfallet presenteras i följande tabeller.

Tabell 5. Attitydskillnader mellan manliga och kvinnliga polisaspiranter i olika trafikrelaterade riskscenarior med polisfordon. Attitydmätning före polisbilsförarutbildning (N=323) 2008-2010.

Attitydfråga	Män (Aritmetiskt medelvärde)	Kvinnor (Aritmetiskt medelvärde)
Att köra över en spärrlinje eller spärrområde		
a) ordinarie	4.08	4.58
b) brådskande	2.52	2.54
c) trängande fall	1.76	1.62
Att inte lämna företräde för buss som lämnar busshållplats:	4.70	4.85
a) ordinarie	2.77	2.78
b) brådskande	1.80	1.68
c) trängande fall		
Att missa stopplikten		
a) ordinarie	4.88	4.95
b) brådskande	3.50	3.59
c) trängande fall	2.37	2.38
Att inte använda varselväst som polis i mörker	4.75	4.90
Att inte tillämpa väjningsreglerna		
a) ordinarie	4.73	4.88
b) brådskande	3.15	3.53
c) trängande fall	2.14	2.17
Att inte använda blinkers vid utkörning ur cirkulationsplats		
a) ordinarie	4.16	4.42
b) brådskande	2.94	3.41
c) trängande fall	2.30	2.56
Att ha för kort avstånd till framförvarande fordon		
a) ordinarie	4.55	4.57
b) brådskande	3.65	3.73
c) trängande fall	3.31	3.10
Att påbörja omkörning av lastbil innan en svacka uppenbarar sig		
a) ordinarie	4.74	4.80
b) brådskande	4.31	4.47
c) trängande fall	4.05	4.12

Tabell 6. Attitydskillnader mellan manliga och kvinnliga polisaspiranter i olika trafikrelaterade riskscenarior med polisfordon. Attitydmätning före polisbilsförarutbildning (N=323) 2008-2010.

Attitydfråga	Män (Aritmetiskt medelvärde) N=220	Kvinnor (Aritmetiskt medelvärde) N=103
Att vara trött som polisbilsförare		
a) ordinarie	4.11	4.07
b) brådskande	4.36	4.41
c) trängande fall	4.54	4.58
Att köra om ett annat utryckningsfordon i samband med brådskande yrkesutövning	2.69	3.14
Att köra 50 km/h på en 50-sträcka när Du ej har något uppdrag	4.58	4.75
Att som polisbilsförare inte göra kontroll av fordonet före färd	3.61	3.93
Att du som polisbilsförare parkerar polisfordonet snett i en parkeringsruta	3.59	3.61

Tabell 7. Attitydskillnader mellan manliga och kvinnliga polisaspiranter i olika trafikrelaterade riskscenarior med polisfordon. Attitydmätning efter polisbilsförarutbildning (N=163) 2008-2010.

Attitydfråga	Män (Aritmetiskt medelvärde), N=109	Kvinnor (Aritmetiskt medelvärde), N=54
Att köra över en spärrlinje eller spärrområde		
a) ordinarie	3.71	3.96
b) brådskande	3.96	4.13
c) trängande fall	2.95	2.88
Att inte lämna företräde för buss som lämnar busshållplats:		
a) ordinarie	3.46	4.09
b) brådskande	4.22	4.12
c) trängande fall	3.38	3.27
Att missa stopplikten		
a) ordinarie	4.09	3.92
b) brådskande	4.49	4.55
c) trängande fall	3.87	4.20
Att inte använda varselväst som polis i mörker	4.00	4.09
Att inte tillämpa väjningsreglerna		
a) ordinarie	4.66	4.85
b) brådskande	4.29	4.57
c) trängande fall	3.55	3.53
Att inte använda blinkers vid utkörning ur cirkulationsplats		
a) ordinarie	3.16	3.20
b) brådskande	3.31	3.66
c) trängande fall	2.71	2.77
Att ha för kort avstånd till framförvarande fordon		
a) ordinarie	3.02	3.09
b) brådskande	3.46	3.37
c) trängande fall	3.22	3.20
Att påbörja omkörning av lastbil innan en svacka uppenbarar sig		
a) ordinarie	3.67	3.55
b) brådskande	3.52	3.59

c) trängande fall	3.42	3.48
-------------------	------	------

Tabell 8. Attitydskillnader mellan manliga och kvinnliga polisaspiranter i olika trafikrelaterade riskscenarior med polisfordon. Attitydmätning efter polisbilsförarutbildning (N=163) 2008-2010.

Attitydfråga	Män (Aritmetiskt medelvärde) N=109	Kvinnor (Aritmetiskt medelvärde) N=54
Att vara trött som polisbilsförare		
a) ordinarie	3.01	2.92
b) brådskande	2.93	3.09
c) trängande fall	3.17	3.24
Att köra om ett annat uttryckningsfordon i samband med brådskande yrkesutövning	2.21	2.40
Att köra 50 km/h på en 50-sträcka när Du ej har något uppdrag	3.25	3.18
Att som polisbilsförare inte göra kontroll av fordonet före färd	3.00	2.90
Att du som polisbilsförare parkerar polisfordonet snett i en parkeringsruta	3.09	2.81

Hittills har medelvärden presenterats i de attitydfrågor som studerats. I användandet av Likert-skalningen kan forskaren även välja att gruppera/slå ihop de olika stegen i skalningen. I det följande avsnittet presenteras attitydfrågorna utifrån en sådan sammanslagning. Två grupper har bildats: en grupp med trygghetssökare (positiva) och en grupp med risktagare (negativa) bland de polisaspiranter som deltagit i studien. I följande tabeller presenteras trygghetssökare och risktagare fördelat på manliga respektive kvinnliga aspiranter.

Tabell 9. Trygghetssökare och risktagare. Attitydskillnader mellan manliga och kvinnliga polisaspiranter i olika trafikrelaterade riskscenarior med polisfordon. Attitydmätning före polisbilsförarutbildning (N=323) 2008-2010. Absoluta tal.

Attitydfråga	Män (Trygghetssökare = T, Risktagare = R, N=220)		Kvinnor (Trygghetssökare = T, Risktagare = R), N=103	
Att köra över en spärrlinje eller spärrområde	Trygghet	Risk	Trygghet	Risk
a) ordinarie	162 (50.1%)	58 (17.9%)	93 (90.3%)	10 (9.7%)
b) brådskande	41 (12.7%)	178 (55.1%)	23 (22.3%)	80 (77.6%)
c) trängande fall	18 (8.1%)	202 (91.8%)	6 (5.8%)	97 (94.1%)
Att inte lämna företräde för buss som lämnar busshållplats:	Trygghet	Risk	Trygghet	Risk
a) ordinarie	211 (95.9%)	8 (3.6%)	102 (99.0%)	1 (1.0%)
b) brådskande	57 (25.9%)	167 (75.9%)	34 (33.0%)	69 (66.9%)
c) trängande fall	16 (7.2%)	204 (9.2%)	5 (4.8%)	98 (95.1%)
Att missa stopplikten	Trygghet	Risk	Trygghet	Risk
a) ordinarie	216 (98.1%)	4 (1.9%)	102 (99.0%)	1 (1.0%)
b) brådskande	116 (52.7%)	104 (47.3%)	55 (25.0%)	48 (46.6%)
c) trängande fall	51 (23.1%)	169 (76.8%)	24 (23.3%)	79 (76.7%)
Att inte använda varselväst som polis i mörker	Trygghet	Risk	Trygghet	Risk
	210 (95.4%)	9 (4.0%)	102 (99.0%)	1 (1.0%)
Att inte tillämpa väjningsreglerna	Trygghet	Risk	Trygghet	Risk
a) ordinarie	208 (94.5%)	11 (5.0%)	101 (98.0%)	2 (2.0%)
b) brådskande	79 (35.9%)	139 (63.1%)	57 (55.3%)	46 (44.6%)
c) trängande fall	29 (13.1%)	188 (85.4%)	16 (15.5%)	87 (84.4%)

Tabell 10. Trygghetssökare och risktagare. Attitydskillnader mellan manliga och kvinnliga polisaspiranter i olika trafikrelaterade riskscenarior med polisfordon. Attitydmätning före polisbilsförarutbildning (N=323) 2008-2010. Absoluta tal.

Attitydfråga	Män (Trygghetssökare = T, Risktagare = R, N=220)		Kvinnor (Trygghetssökare = T, Risktagare = R), N=103	
Att inte använda blinkers vid utkörning ur cirkulationsplats	Trygghet	Risk	Trygghet	Risk
a) ordinarie	166 (75.4%)	52 (23.6%)	84 (81.5%)	18 (17.5%)
b) brådskande	71 (32.2%)	147 (66.8%)	48 (46.6%)	54 (52.4%)
c) trängande fall	43 (19.5%)	175 (79.5%)	31 (30.0%)	72 (70.0%)
Att ha för kort avstånd till framförvarande fordon:	Trygghet	Risk	Trygghet	Risk
a) ordinarie	198 (90.0%)	19 (8.6%)	93 (90.2%)	10 (9.7%)
b) brådskande	127 (57.7%)	92 (41.8%)	64 (62.1%)	38 (36.9%)
c) trängande fall	102 (46.3%)	117 (53.1%)	45 (43.7%)	58 (56.3%)
Att påbörja omkörning av lastbil innan en svacka uppenbarar sig	Trygghet	Risk	Trygghet	Risk
a) ordinarie	211 (95.9%)	8 (3.6%)	100 (97.0%)	3 (2.9%)
b) brådskande	176 (80.0%)	44 (20.0%)	88 (85.4%)	48 (13.6%)
c) trängande fall	154 (70.0%)	66 (30.0%)	80 (77.6%)	23 (22.4%)
Att vara trött som polisbilsförare	Trygghet	Risk	Trygghet	Risk
a) ordinarie	208 (94.5%)	11 (5.0%)	101 (98.0%)	2 (2.0%)
b) brådskande	79 (35.9%)	139 (63.1%)	57 (55.3%)	46 (44.6%)
c) trängande fall	29 (13.1%)	188 (85.4%)	16 (15.5%)	87 (84.4%)
Att köra om ett annat utryckningsfordon i samband med brådskande yrkesutövning	Trygghet	Risk	Trygghet	Risk
	47 (21.3%)	170 (77.2)	27 (26.2%)	72 (69.9%)
Att köra 50 km/h på en 50-sträcka när Du ej har något uppdrag	Trygghet	Risk	Trygghet	Risk
	203 (92.2%)	17 (16.5%)	98 (95.1%)	5 (4.8%)
Att som polisbilsförare inte göra kontroll före				

färd	Trygghet	Risk	Trygghet	Risk
	124 (56.3%)	96 (43.6%)	71 (68.9%)	32 (31.1%)

Att du som polisbilsförare parkerar polisfordonet snett i en parkeringsruta	Trygghet	Risk	Trygghet	Risk
	120 (54.5%)	99 (45.0%)	60 (58.2%)	42 (40.8%)

Tabell 11. Trygghetssökare och risktagare. Attitydskillnader mellan manliga och kvinnliga polisaspiranter i olika trafikrelaterade riskscenarior med polisfordon. Attitydmätning efter polisbilsförarutbildning (N=163) 2008-2010. Absoluta tal.

Attitydfråga	Män (Trygghetssökare = T, Risktagare = R, N=109)		Kvinnor (Trygghetssökare = T, Risktagare = R), N=54	
Att köra över en spärrlinje eller spärrområde	Trygghet	Risk	Trygghet	Risk
a) ordinarie	64 (58.7%)	45 (41.3%)	39 (72.2%)	15 (27.8%)
b) brådskande	72 (66.0%)	37 (34.0%)	38 (70.3%)	16 (29.6%)
c) trängande fall	41 (37.6%)	68 (62.4%)	20 (37.0%)	34 (63.0%)
Att inte lämna företräde för buss som lämnar busshållplats:	Trygghet	Risk	Trygghet	Risk
a) ordinarie	72 (66.0%)	36 (33.0%)	41 (75.9%)	13 (24.1%)
b) brådskande	77 (70.6%)	31 (28.4%)	40 (74.0%)	14 (26.0%)
c) trängande fall	50 (45.8%)	58 (53.2%)	26 (48.1%)	28 (51.9%)
Att missa stopplikten	Trygghet	Risk	Trygghet	Risk
a) ordinarie	79 (72.4%)	30 (27.5%)	40 (74.0%)	14 (26.0%)
b) brådskande	96 (88.0%)	12 (11.0%)	47 (87.0%)	7 (13.0%)
c) trängande fall	78 (71.5%)	31 (28.4%)	41 (76.0%)	13 (24.0%)
Att inte använda varselväst som polis i mörker	Trygghet	Risk	Trygghet	Risk
	78 (71.5%)	31 (28.4%)	40 (74.0%)	14 (26.0%)
Att inte tillämpa väjningsreglerna	Trygghet	Risk	Trygghet	Risk
a) ordinarie	104 (95.4%)	5 (4.6%)	54 (100.0%)	0 (0%)
b) brådskande	88 (80.7%)	21 (19.3%)	48 (88.8%)	6 (11.1%)
c) trängande fall	63 (57.7%)	46 (42.2%)	29 (53.7%)	25 (46.3%)

Tabell 12. Trygghetssökare och risktagare. Attitydskillnader mellan manliga och kvinnliga polisaspiranter i olika trafikrelaterade riskscenarior med polisfordon. Attitydmätning efter polisbilsförarutbildning (N=163) 2008-2010. Absoluta tal.

Attitydfråga	Män (Trygghetssökare = T, Risktagare = R, N=109)		Kvinnor (Trygghetssökare = T, Risktagare = R), N=54	
Att inte använda blinkers vid utkörning ur cirkulationsplats	Trygghet	Risk	Trygghet	Risk
a) ordinarie	47 (43.1%)	61 (55.9%)	23 (42.6%)	31 (57.4%)
b) brådslande	50 (45.8%)	58 (53.2%)	31 (57.4%)	23 (42.6%)
c) trängande fall	25 (22.9%)	83 (76.1%)	17 (31.4%)	37 (68.5%)
Att ha för kort avstånd till framförvarande fordon:	Trygghet	Risk	Trygghet	Risk
a) ordinarie	52 (47.7%)	57 (52.2%)	27 (50.0%)	27 (50.0%)
b) brådslande	62 (56.9%)	47 (43.1%)	32 (59.2%)	22 (40.7%)
c) trängande fall	54 (49.5%)	55 (50.4%)	29 (53.7%)	25 (46.3%)
Att påbörja omkörning av lastbil innan en svacka uppenbarar sig	Trygghet	Risk	Trygghet	Risk
a) ordinarie	70 (64.2%)	39 (35.8%)	33 (61.1%)	21 (38.9%)
b) brådslande	69 (63.3%)	40 (36.7%)	34 (62.9%)	20 (37.0%)
c) trängande fall	63 (57.8%)	46 (42.2%)	32 (59.2%)	22 (40.7%)
Att vara trött som polisbilsförare	Trygghet	Risk	Trygghet	Risk
a) ordinarie	62 (56.9%)	13 (11.9%)	30 (55.5%)	5 (9.2%)
b) brådslande	60 (55.0%)	15 (13.7%)	11 (20.3%)	2 (3.7%)
c) trängande fall	70 (64.2%)	5 (4.6%)	34 (62.9%)	2 (3.7%)
Att köra om ett annat utryckningsfordon i samband med brådslande yrkesutövning	Trygghet	Risk	Trygghet	Risk
	30 (27.5%)	44 (40.3)	14 (62.9%)	20 (37.0%)
Att köra 50 km/h på en 50-sträcka när Du ej har något uppdrag	Trygghet	Risk	Trygghet	Risk
	72 (66.0%)	3 (2.7%)	33 (61.1%)	3 (5.5%)
Att som polisbilsförare inte göra kontroll före				

färd	Trygghet	Risk	Trygghet	Risk
	62 (56.9%)	13 (11.9%)	31 (57.4%)	5 (9.2%)
Att du som polisbilsförare parkerar polisfordonet snett i en parkeringsruta				
	Trygghet	Risk	Trygghet	Risk
	54 (49.5%)	55 (50.4%)	20 (37.0%)	34 (63.0%)

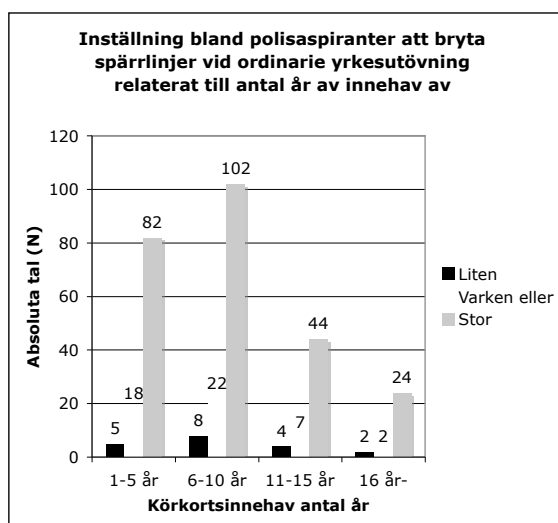
Resultatet av undersökningen visar att fler kvinnliga polisaspiranter tillhör den s.k. trygghetsgruppen såväl i mätningen före utbildningstillfället som efter avslutad steg 1 och 2-utbildning.

Tabell 13. Antal attitydvariabler som indikerar aspiranter i trygghetsgruppen respektive i riskgruppen. Mätning före respektive efter genomförd utbildning (steg 1/steg 2-utbildning). Fördelning mellan män och kvinnor. N = antal attitydvariabler.

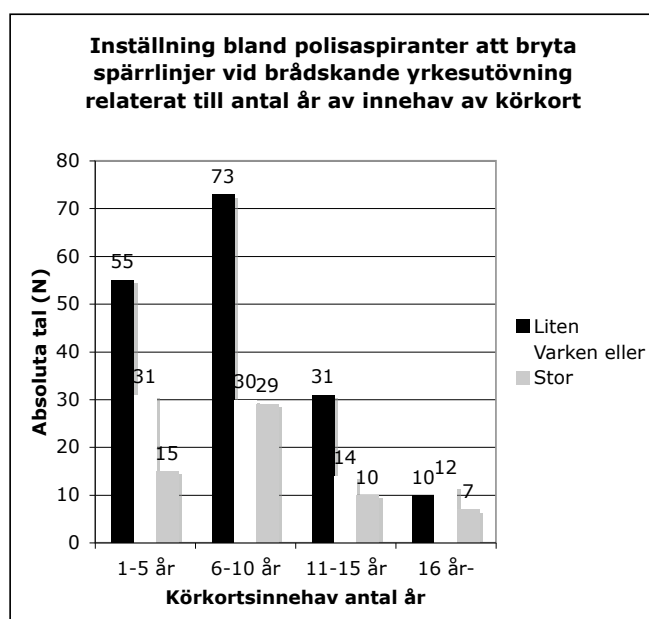
GRUPP	FÖRE UTBILDNINGEN	EFTER UTBILDNINGEN
TRYGGHETSGRUPP		
Män	13	19
Kvinnor	17	22
RISKGRUPP		
Män	13	8
Kvinnor	11	5

Påverkas inställningen till spärrlinjer och spärrmarkeringar beroende på hur länge man har innehaft körkort och på polisaspiranternas körvana? Låt oss börja med att studera om det finns skillnader mellan aspiranterna vad gäller hur länge de haft körkort och deras inställning till att bryta mot spärrlinjer och spärrmarkeringar i samband med polisbilskörning?

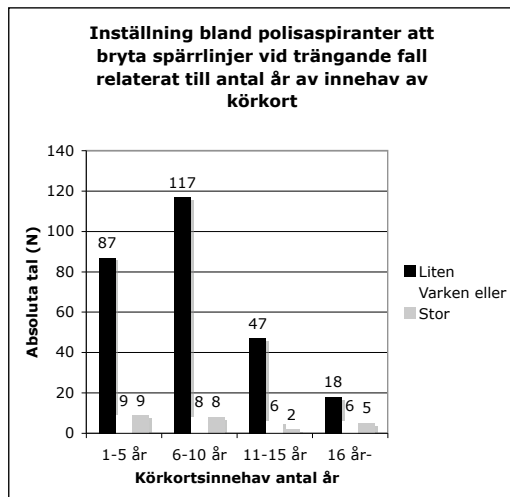
Figur 5. Inställning till att bryta spärmlinjer och spärrområden vid polisbilskörning i samband med ordinarie yrkesutövning hos aspiranterna i studien. Relaterat till körkortsinnehav och antal innehavsår (N=326).



Figur 6. Inställning till att bryta spärmlinjer och spärrområden vid polisbilskörning i samband med brådskande yrkesutövning hos aspiranterna i studien. Relaterat till körkortsinnehav och antal innehavsår (N=326).

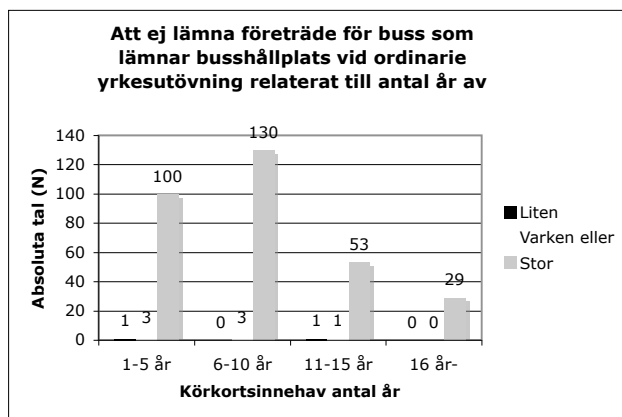


Figur 7. Inställning till att bryta spärmlinjer och spärrområden vid polisbilskörning i samband med körning vid trängande fall hos aspiranterna i studien. Relaterat till körkortsinnehav och antal innehavsår (N=326).



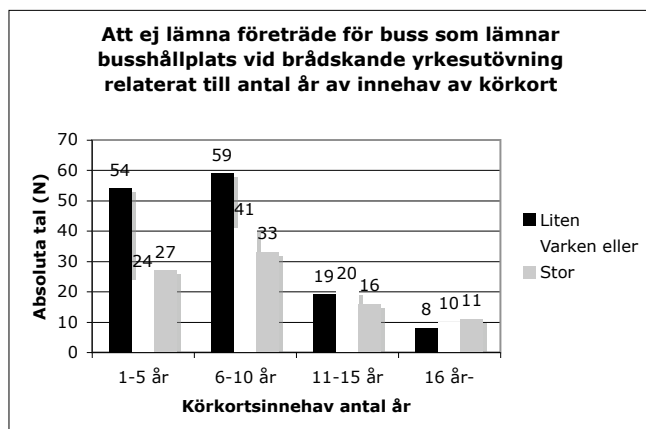
Har det då någon betydelse hur länge aspiranten har innehaft körkort för vilken attityd man har till att lämna företräde för en buss som skall lämna en busshållplats under ordinarie yrkesutövning, brådskande yrkesutövning och trängande fall? Resultatet av undersökningen visar följande.

Figur 8. Inställning till att inte lämna företräde för buss som lämnar busshållplats vid polisbilskörning i samband med ordinarie yrkesutövning hos aspiranterna i studien. Relaterat till körkortsinnehav och antal innehavsår (N=326).



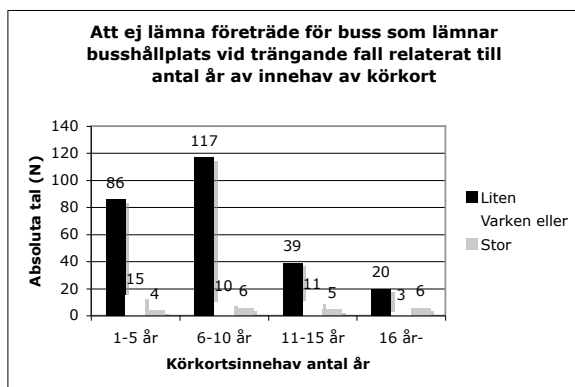
Ett intressant resultat när det handlar om aspiranternas attityder vid körning i samband med brådskande yrkesutövning är att det bland aspiranterna som innehaft körkort mellan 6-10 år så är det flest som anser att det har en liten betydelse om man inte visar hänsyn till bussföraren.

Figur 9. Inställning till att inte lämna företräde för buss som lämnar busshållplats vid polisbilskörning i samband med brådskande yrkesutövning hos aspiranterna i studien. Relaterat till körkortsinnehav och antal innehavsår (N=326).



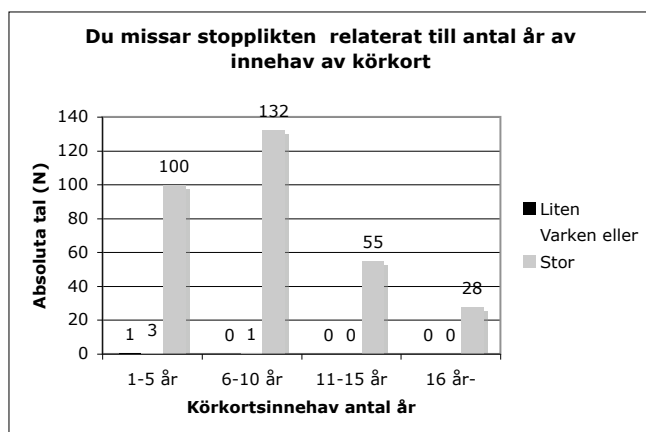
Vid trängande fall anser en majoritet av aspiranterna att det inte har någon betydelse om man lämnar företräde till bussföraren vilket framgår i följande diagram:

Figur 10. Inställning till att inte lämna företräde för buss som lämnar busshållplats vid polisbilskörning i samband med körning vid trängande fall hos aspiranterna i studien. Relaterat till körkortsinnehav och antal innehavsår (N=326).



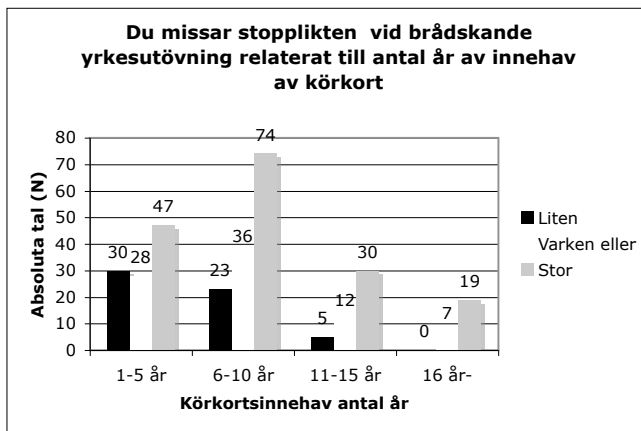
Vilka attityder finns till stopplikten relaterat till hur länge man innehaft körkort?

Figur 11. Inställning till att en polis missar stopplikten vid polisbilskörning i samband med ordinarie yrkesutövning hos aspiranterna i studien. Relaterat till körkortsinnehav och antal innehavsår (N=326).

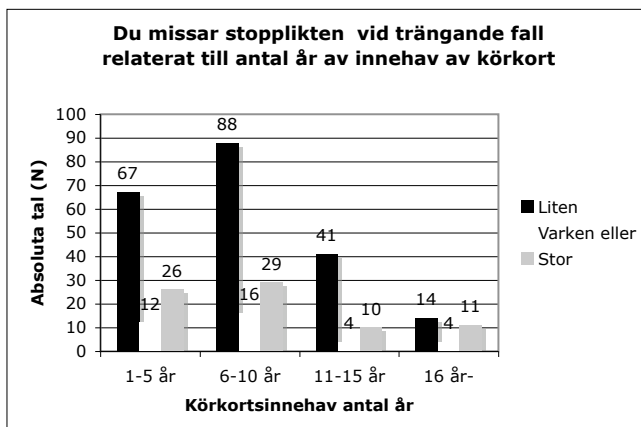


Studien visar att polisaspiranter som haft körkort mer än sex år före påbörjad polisutbildning har ett förhållningssätt till stopplikt som säger att de har som avsikt att följa stopplikten när de kör polisbil under brådskande yrkesutövning.

Figur 12. Inställning till att en polis missar stopplikten vid polisbilskörning i samband med brådskande yrkesutövning hos aspiranterna i studien. Relaterat till körkortsinnehav och antal innehavsår (N=326).



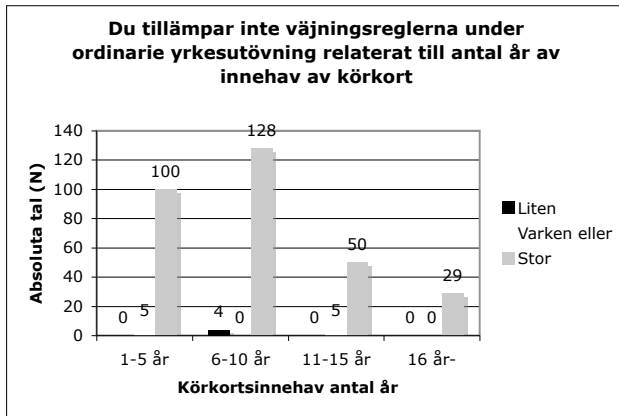
Figur 13. Inställning till att en polis missar stopplikten vid polisbilskörning i samband med körning vid trängande fall hos aspiranterna i studien. Relaterat till körkortsinnehav och antal innehavsår (N=326).



Vilka attityder har polisaspiranterna till situationen att inte tillämpa väjningsreglerna i vägtrafiken i samband med körning under ordinarie yrkesutövning, brådskande yrkesutövning och trängande fall?

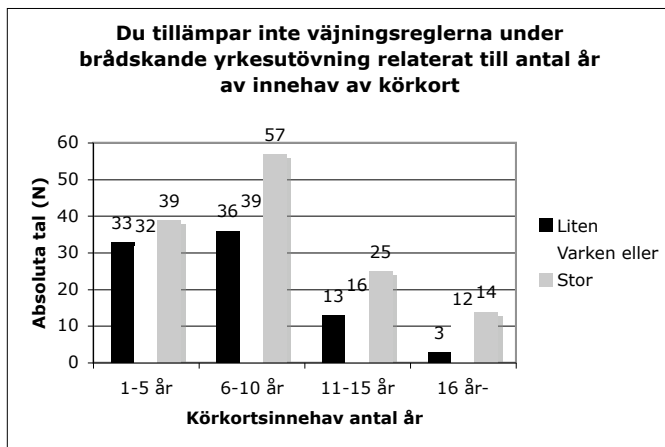
Vilken betydelse har det att aspiranten haft körkort en längre tid före polisutbildningen för attityderna till att använda väjningsregler eller ej?

Figur 14. Inställning till att en polis inte tillämpar väjningsreglerna vid polisbilskörning i samband med ordinarie yrkesutövning hos aspiranterna i studien. Relaterat till körkortsinnehav och antal innehavsår (N=326).



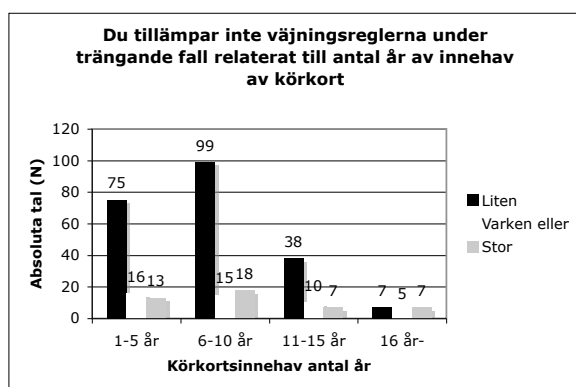
Situationen vid körning i samband med brådskande yrkesutövning ser ut enligt följande:

Figur 15. Inställning till att en polis inte tillämpar väjningsreglerna vid polisbilskörning i samband med brådskande yrkesutövning hos aspiranterna i studien. Relaterat till körkortsinnehav och antal innehavsår (N=326).



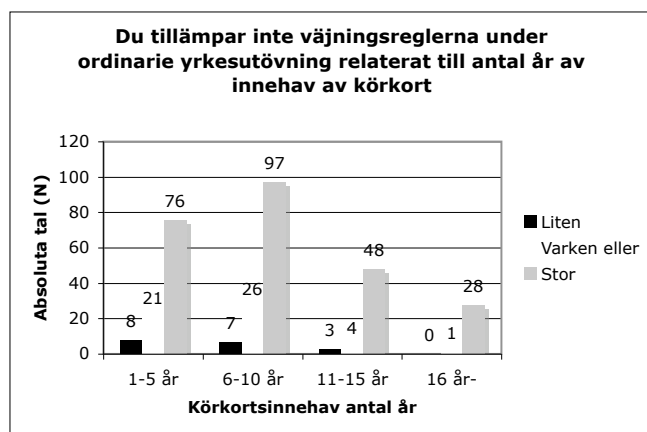
Attityderna bland aspiranterna vad beträffar tillämpning av väjningsreglerna i samband med körning vid trängande fall åskådliggörs i nästa diagram.

Figur 16. Inställning till att en polis inte tillämpar väjningsreglerna vid polisbilskörning i samband med körning vid trängande fall hos aspiranterna i studien. Relaterat till körkortsinnehav och antal innehavsår (N=326).

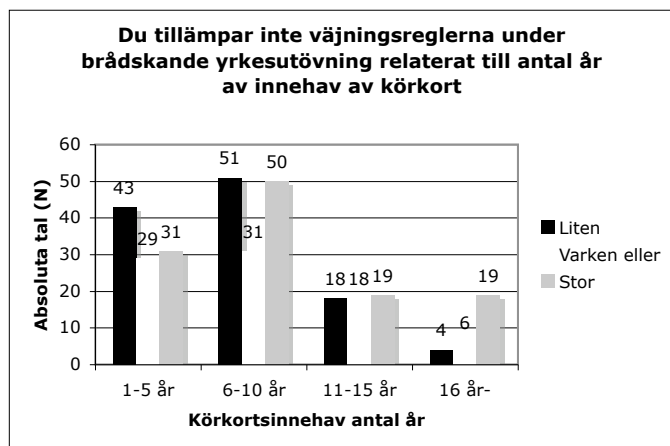


Har det då någon betydelse om aspiranten innehaft körkort många år före polisutbildningen till vilken attityd som han eller hon har till användandet av blinkers i samband med de olika körprioriteten?

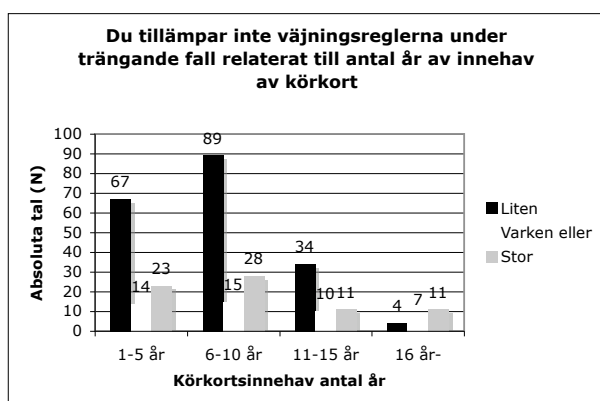
Figur 17. Inställning till att en polis inte använder blinkers när föraren kör ut från en cirkulationsplats i samband med ordinarie yrkesutövning hos aspiranterna i studien. Relaterat till körkortsinnehav och antal innehavsår (N=326).



Figur 18. Inställning till att en polis inte använder blinkers när föraren kör ut från en cirkulationsplats i samband med brådskande yrkesutövning hos aspiranterna i studien. Relaterat till körkortsinnehav och antal innehavsår (N=326).

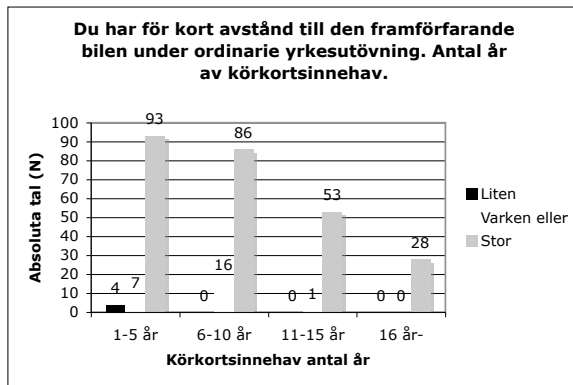


Figur 19. Inställning till att en polis inte använder blinkers när föraren kör ut från en cirkulationsplats i samband med körning vid trängande fall hos aspiranterna i studien. Relaterat till körkortsinnehav och antal innehavsår (N=326).

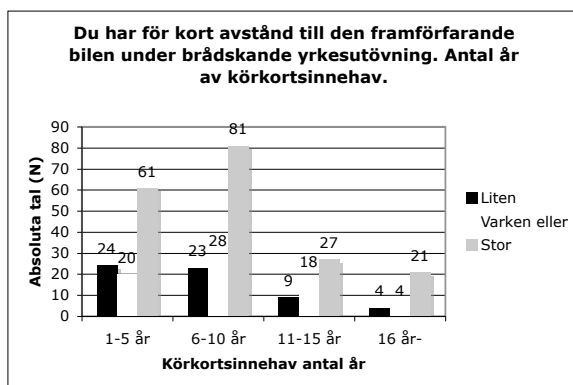


Hur påverkar körkortsinnehavet och hur många år man haft körkort attityden till förhållningssättet att hålla avstånd till framförvarande bil?

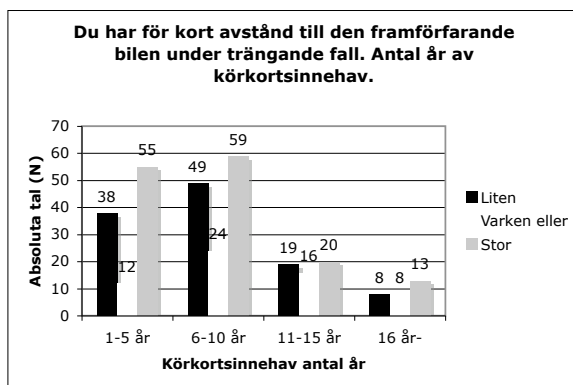
Figur 20. Inställning till att en polis har för kort avstånd till ett framförvarande fordon i samband med ordinarie yrkesutövning hos aspiranterna i studien. Relaterat till körkortsinnehav och antal innehavsår (N=326).



Figur 21. Inställning till att en polis har för kort avstånd till ett framförvarande fordon i samband med brådskande yrkesutövning hos aspiranterna i studien. Relaterat till körkortsinnehav och antal innehavsår (N=326).



Figur 22. Inställning till att en polis har för kort avstånd till ett framförvarande fordon i samband med körning vid trängande fall hos aspiranterna i studien. Relaterat till körkortsinnehav och antal innehavsår (N=326).



I enkäten fick aspiranterna även besvara en fråga om lämpligheten att påbörja en omkörning av en lastbil alldeles innan en svacka uppenbarar sig.

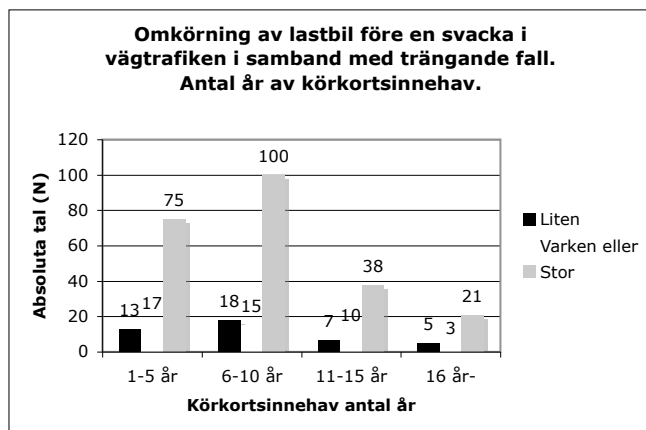
Figur 23. Inställning till att en polis genomför en omkörning av lastbil före en svacka i samband med ordinarie yrkesutövning hos aspiranterna i studien (N=326).



Figur 24. Inställning till att en polis genomför en omkörning av lastbil före en svacka i samband med brådskande yrkesutövning hos aspiranterna i studien (N=326).



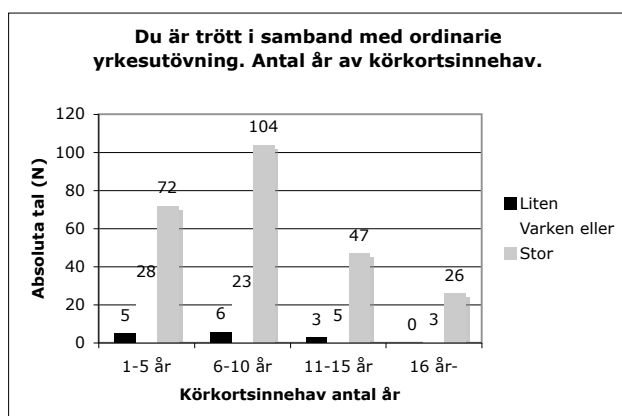
Figur 25. Inställning till att en polis genomför en omkörning av lastbil före en svacka i samband med körning vid trängande fall hos aspiranterna i studien (N=326).



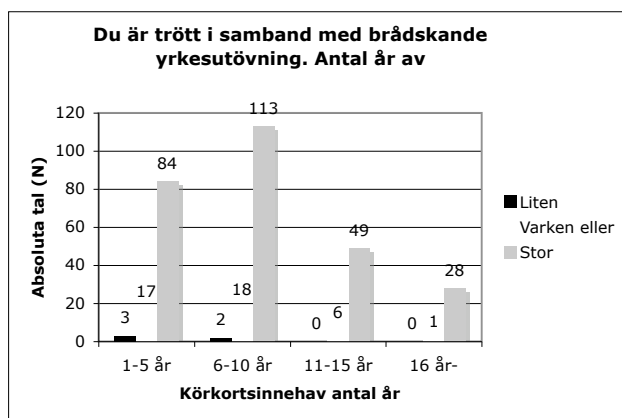
En slutsats av aspiranternas attityder till att påbörja en omkörning av en lastbil då en svacka uppenbarar sig är att en majoritet menar att det har en stor betydelse för trafiksäkerheten om ett sådant moment genomförs. De flesta skulle därför inte genomföra en omkörning vid ordinarie yrkesutövning. En mindre grupp aspiranter skulle däremot genomföra en sådan omkörning såväl vid brådskande yrkesutövning som vid körning vid trängande fall.

Trötthet hos förare är ett riskmoment. Det finns flera studier som visar på vilken inverkan och riskfaktor som trötthet hos bilförare kan utgöra. Vilka attityder har polisaspiranterna till tröttheten som riskfaktor hos polisbilsföraren vid körning av polisfordon under ordinarie yrkesutövning, brådskande yrkesutövning respektive trängande fall?

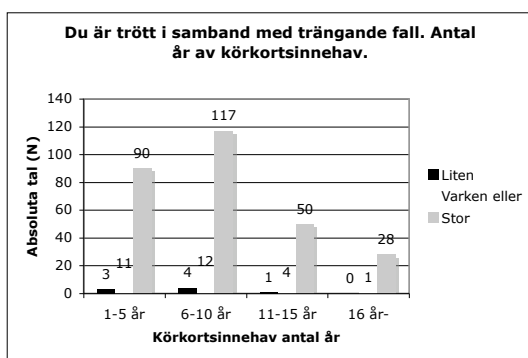
Figur 26. Inställning till att en polis är trött i samband med körning vid ordinarie yrkesutövning hos aspiranterna i studien (N=326).



Figur 27. Inställning till att en polis är trött i samband med körning vid brådskande yrkesutövning hos aspiranterna i studien (N=326).



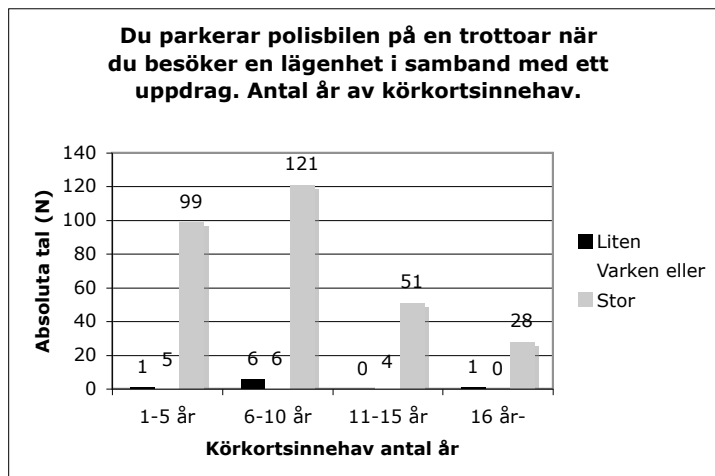
Figur 28. Inställning till att en polis är trött i samband med körning vid trängande fall hos aspiranterna i studien. Relaterat till körkortsinnehav och antal innehavsår (N=326).



En majoritet av aspiranterna ansåg att det var viktigt att vara utvilad i samband med körning av polisbil under ordinarie yrkesutövning, brådskande yrkesutövning och trängande fall. En mindre grupp bestående av 14 aspiranter menade att det inte hade någon betydelse om man var trött i samband med ordinarie yrkesutövning. 8 aspiranter svarade att det heller inte hade någon betydelse om man var trött när man körde polisbil under trängande fall.

I enkätstudien fick aspiranterna svara på följande fråga: ”Är det viktigt att Du kör 50 km/h på en 50-sträcka när Du ej har något uppdrag?”:

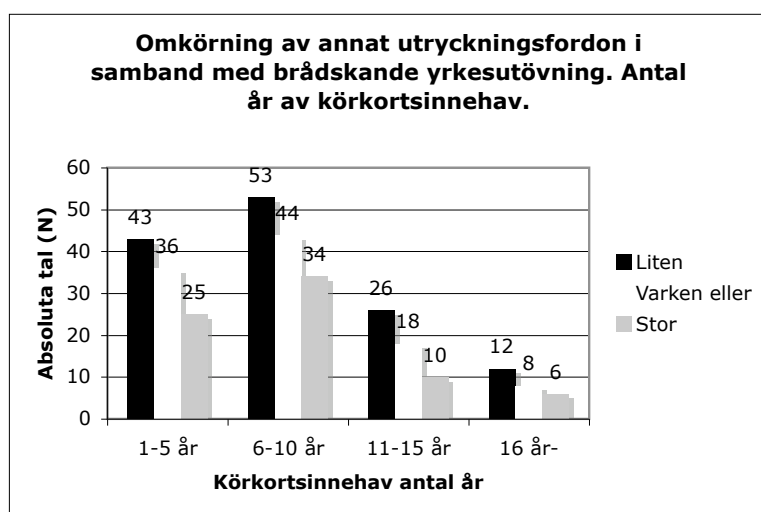
Figur 29. Inställning till att en polis parkerar polisfordonet på en trottoar vid besök av en lägenhet (vid uppdrag). Relaterat till körkortsinnehav och antal innehavsår (N=326).



6.8 Attityder vid polisbilskörning – brådiskande yrkesutövning

En annan attityd som studerats i undersökningen har varit aspiranternas attityder till att en polisbilsförare kör om ett annat utryckningsfordon i samband med brådiskande yrkesutövning?

Figur 30. Inställning till att en polis genomför en omkörning av ett annat utryckningsfordon i samband med brådiskande yrkesutövning. Relaterat till körkortsinnehav och antal innehavsår (N=326).



En majoritet av aspiranterna i studien menar att det inte har någon betydelse om man företer en omkörning av ett annat utryckningsfordon när man själv kör under brådskande yrkesutövning i vägtrafiken.

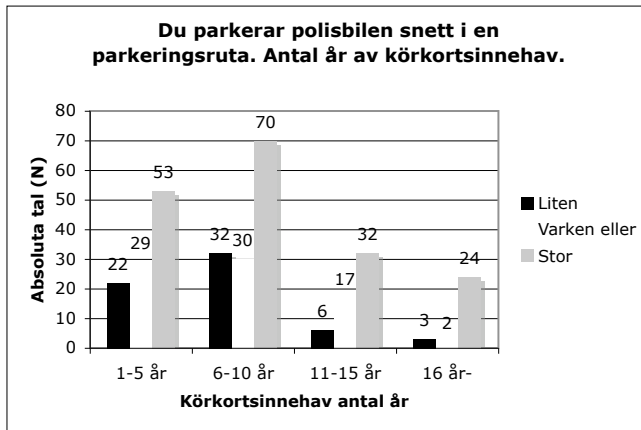
6.9 Attityder vid polisbilskörning – trängande fall

6.10 Den parkerade polisbilen

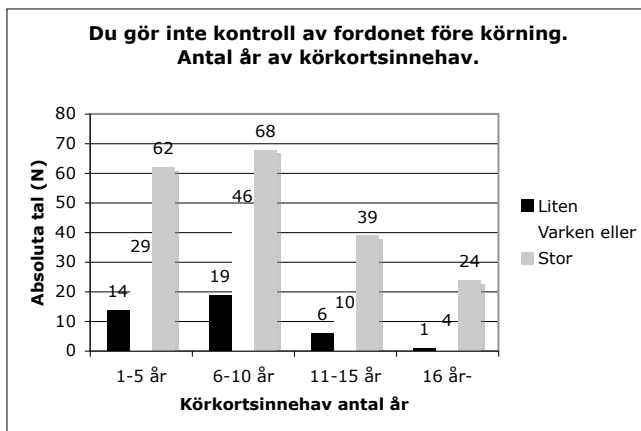
Att göra kontroll före körning av polisfordon är inte någon självklarhet för aspiranterna. 194 aspiranter ansåg att det var viktigt att alltid göra kontroll av fordonet som man ska köra före färd. 40 aspiranter svarade att kontroll före färd var av mindre betydelse. 89 aspiranter svarade att de ansåg att det inte spelade någon roll. Bland de 194 aspiranter som ansåg det som viktigt att alltid göra kontroll före färd av fordonet, var det flest kvinnliga aspiranter som ansåg att betydelsen av att göra denna kontroll alltid var mycket viktig. 69 procent av de kvinnliga aspiranterna i undersökningen svarade att det var av stor betydelse att alltid göra kontroll före färd av fordonet. Bland de manliga aspiranterna var det något färre som ansåg att det var av stor betydelse att göra kontroll före färd. 56 procent av männen i studien svarade att det hade stor betydelse. En slutsats är således att kvinnliga aspiranter i större utsträckning än de manliga aspiranterna anser att kontroll före färd alltid är viktigt att genomföra före färd.

Hur påverkar körkortsinnehavet och hur många år man haft körkort attityden till förhållningssättet att parkera polisbilen snett i en parkeringsruta respektive benägenheten att alltid göra kontroll av fordon före färd?

Figur 31. Inställning till att en polis parkerar snett i en parkeringsruta. Relaterat till körkortsinnehav och antal innehavsår (N=326).

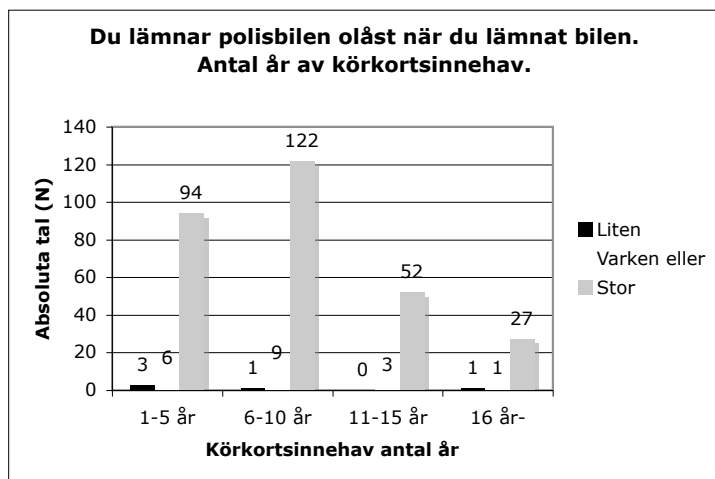


Figur 32. Inställning till att en polis inte gör kontroll av polisfordonet före körning. Relaterat till körkortsinnehav och antal innehavsår (N=326).



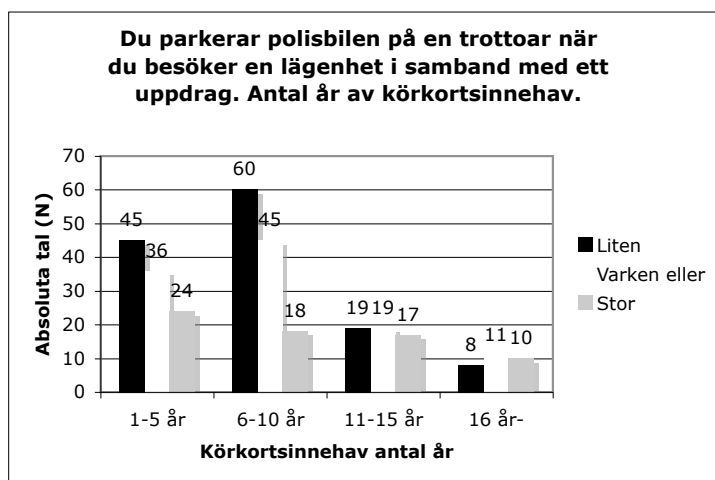
Aspiranterna fick också en fråga i vilken utsträckning som det är riktigt att lämna polisbilen olåst när man har lämnat polisbilen:

Figur 33. Inställning till att en polis lämnar polisfordonet olåst när han/hon lämnat fordonet. Relaterat till körkortsinnehav och antal innehavsår (N=326).



En annan fråga som ställdes i enkätundersökningen var i vilken utsträckning som aspiranterna skulle parkera polisbilen på en trottoar när han eller hon ska besöka en lägenhet i samband med ett uppdrag.

Figur 34. Inställning till att en polis parkerar polisfordonet på en trottoar vid ett besök vid en lägenhet i samband med uppdrag. Relaterat till körkortsinnehav och antal innehavsår (N=326).



6.11 Värdering av trafiksäkerhetsmomenten på Polishögskolorna

Ett intressant resultat som studien visar är att många polisaspiranter anser att de har otillräckliga kunskaper om trafiksäkerhet och fordonskörning när de avslutat sin polisutbildning. Totalt 75 polisaspiranter (23%) anser att utbildningen varit otillräcklig/otillfredsställande och är osäkra på att de fått tillräckliga kunskaper

Aspiranterna som deltog i enkätstudien fick även svara på frågor om vilka moment som de ansåg skulle komma att bli de svåraste momenten på polisbilsförareutbildningen vid Polismyndigheten i Västra Götaland. Dessa svar beskrivs i följande tabell som "Förväntade svåra moment".

Tabell 14. Föreställningar om vad som kommer att bli det svåraste momentet i steg 3-utbildningen i polisbilskörning. Polisaspiranternas reflektioner före påbörjad steg 3-utbildning vid Polismyndigheten i Västra Götaland åren 2008-2010.

Förväntade svåra moment	Antal aspiranter (N)
Att köra fort i höga hastigheter (trängande fall)	32
Momentet omkörning	10
Att våga lita på sig själv	9
Att hantera nervositet och stress	8
Att backa polisfordonet	4
Mörkerkörning	3
Fordons plats	2
Bilens teknik och säkerhetssystem	2
Att häva sladdar	1
Att klara körgård/manövergård	1
Precisionskörning i låg hastighet	1
Att hantera radio vid körning	1

Aspiranterna fick efter avslutad förareutbildning besvara frågan om vilket moment som de upplevt vara svårast under kurstiden. Resultatet framgår i nästa tabell.

Tabell 15 . Polisaspiranternas upplevelser av de svåraste momenten i steg 3-utbildningen i polisbilskörning. Polisaspiranternas reflektioner efter genomförd steg 3-utbildning vid Polismyndigheten i Västra Götaland åren 2008-2010.

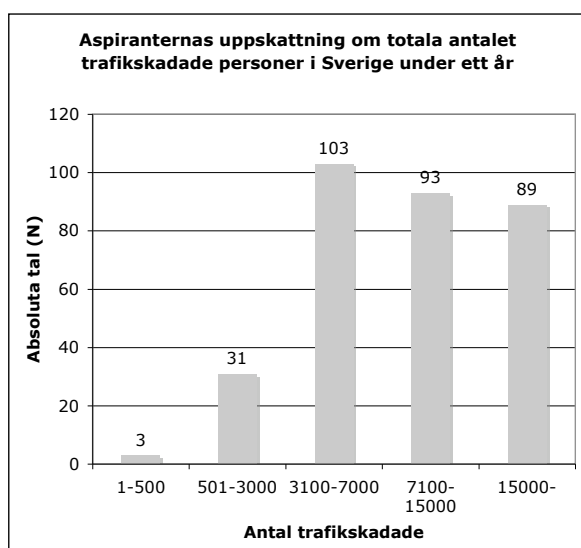
Upplevda svåra moment	Antal aspiranter (N)
Fordons plats	33
Körgård/manövergård var svårt	28
Mörkerkörning	23
Kurvtagning och undanmanöver svårt	6
Lågfartsmanövrering	2
Vägmärkesprovet var svårt	2
Bromsövningar	1
Omkörning/omkörningsteknik var svår	1

Resultatet av studien visar att polisaspiranterna före utbildningen ansåg att det inte skulle bli svårt att klara av att köra i körgård/manövergård och fordons plats. Mörkerkörning var heller inget som aspiranterna oroade sig för innan utbildningen och att dessa moment skulle vara svåra. Efter genomförd steg 3-utbildning ansåg fler av aspiranterna att fordons plats, körgård och mörkerkörning utgjorde svåra moment för dem som polisbilsförare.

6.12 Föreställningar om trafikskador och dödliga skador

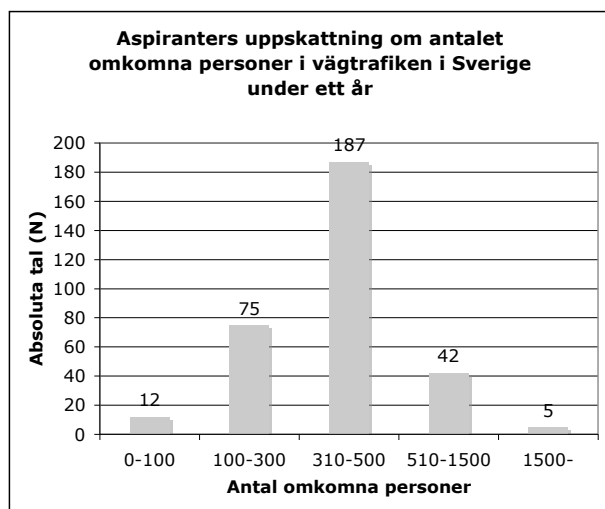
År 2007 skadades totalt 26 749 personer svårt eller lindrigt i vägtrafiken. 89 aspiranter (27 procent) uppgav att över 15 000 personer skadas i vägtrafiken årligen. 137 aspiranter (42 procent) trodde att färre än 7 000 personer skadas i vägtrafiken varje år i Sverige.

Figur 35. Polisaspiranternas uppskattning om antalet trafikskadade personer under ett år i Sverige (N=326).



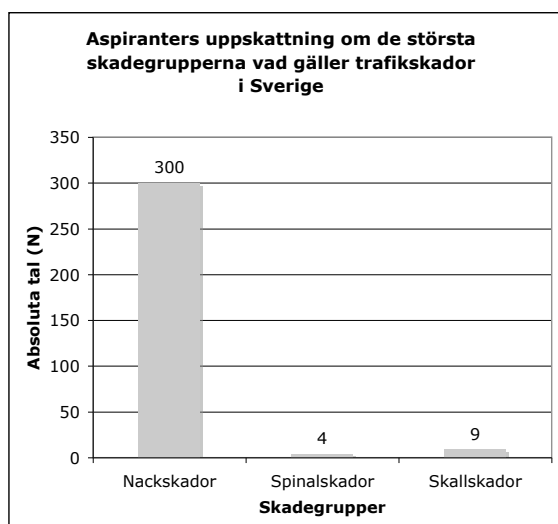
År 2007 omkom 471 personer i vägtrafiken i Sverige. Undersökningen visar att 134 aspiranter d.v.s. 41 procent av samtliga som deltog i undersökningen trodde att antalet omkomna låg utanför intervallet 310-500 omkomna.

Figur 36. Polisaspiranterns uppskattning om antalet omkomna personer i vägtrafikolyckor under ett år i Sverige (N=326).



Polisaspiranterna hade överlag svårt att uppskatta antal trafikskadade och omkomna i vägtrafiken under ett år. Däremot framträder en mer tydlig bild deras uppskattning av de vanligaste skadegrupperna. En övervägande majoritet uppgav att nackskadorna (whiplash) var den största skadegruppen i Sverige bland de tre nämnda skadegrupperna i enkätformuläret.

Figur 37. Polisaspiranterns uppskattning om de olika skadegrupperna i samband med vägtrafikolyckor i Sverige (N=326).



6.13 Förslag på förbättrad säkerhet vid polisbilskörning

Utifrån undersökningsmaterialet (enkäten) har fritexten på några frågor kategoriserats utifrån Grounded theory-modellen. Två frågor har djupstuderats i enkäten. Dessa frågor har fokuserat på hur polisaspiranten upplever säkerhet och säkerhetsaspekter i samband med polisbilskörningen. I denna fråga har flera polisaspiranter givit uttryck för brister och svagheter i den utbildning som de genomgått efter den s.k. steg 3-utbildningen vid Polismyndigheten i Västra Götaland. De olika kategorierna presenteras i tabellform.

Tabell 16 . Så kan säkerheten med polisbilskörning förbättras. Polisaspiranternas reflektioner efter genomförd steg 3-utbildning vid Polismyndigheten i Västra Götaland åren 2008-2010.

Aktiva åtgärder som föreslås	Antal aspiranter (N)
Mer repetitionsutbildning nödvändig	83
Bättre underhåll på fordon och nyare bilar	19
Mer övning i halkkörning	8
Träning att finna den egna förmågan	7
Utbilda fordonsinstruktörerna mer	5
Mer utbildning/information till allmänheten om polisers rätt att köra	4
Mer feedback till polisaspiranten efter körning	4
Riskutbildning måste införas	3
Kontroll före körning viktig	3
Arbeta mer med attitydfrågor	3
Kunskap om bilens säkerhetssystem viktigt	1
Mer övning i körgård/manövergård önskas	1
Dra in förarelicens för förare som brister	1

Polisaspiranterna beskrev på olika sätt hur förareutbildningen bättre borde vara anpassad i framtidens polisiära förareutbildning. Här ges några sådana exempel:

”Kontinuerlig utbildning inom polisbilskörning, bättre bilar som är anpassade för utryckningskörning. Utvärdering om man passar som bilförare under blåljuskörning”.

”IDR-utrustning, plexiglas mellan fram och baksäte”.

”Informera allmänheten om vad polisen vill att de skall göra med sin bil, när polisen kommer med blåljus”.

”Mer utbildning om effekter av en krock”.

”Lägre hastigheter vid mycket trafik. Försiktighet vid korsningar mm när polisbilen normalt ska lämna företräde. Information till allmänheten hur de ska uppföra sig när de är i närheten av utryckningsfordon”.

”Utbildning i grundläggande bilkörning, mer tester”.

”Utbilda personalen om att det inte är värt att ta några risker i körningen”.

”Förartest borde vara en del av uttagningsprocessen till Polisutbildningen. Många som söker och antas till Polisutbildningen har mycket lite körvana. Jag anser att ju mer du kör desto bättre förare blir du. Därför är körvana viktigt och körningen ska testas”.

”Tydlig information om hur man skall köra fordonet. Inte massa krångliga regler som man glömmer. Premiera duktiga förare. Välja bilar med god inbyggd säkerhet”.

”Återkommande kompetensprov liknande som man har vid skyttet”.

”Ge personlig feedback till varje elev. Utbildningsplan. Ge tips till varje elev”.

”Information och utbildning, diskussion om signalvärden. Hur uppfattar andra bilister polisen i trafiken. Jag tror på diskussioner i ett forum där alla får säga sin sak och argumentera för sina åsikter. Finns nog mycket att lära av varandras erfarenheter”.

”Utbildning, högre krav på skolorna och mer körtid”.

”Se till att bilarna är säkra, rätt utrustade, rätt mönsterdjup på däcken. Jämna kontroller av fordon”.

”Med mer intern utbildning på myndigheten både i teori och praktik. Att med jämna mellanrum ha en slags ”uppkörning” där varje enskild individ provas. Vissa behöver mer träning än andra!”.

6.14 Media och allmänheten

Det är inte bara utbildning i polisbilskörning som anses vara betydelsefullt för polisaspiranterna. Det är även viktigt att allmänheten är informerad och har kunskap om hur en polisbil framförs i trafiken och vilka regler som gäller i vägtrafiken. På frågan ”I vilken utsträckning tror Du att informationen fungerar från Polisen om regler och nyheter om polisbilskörning till allmänheten?” svarade 35 aspiranter att de trodde att informationen var bra och fullständig. 146 aspiranter som deltog i studien svarade att den informationen som ges till allmänheten är dålig eller mycket dålig. 112 respondenter ansåg att informationen varken var bra eller dålig. Aspiranterna uppgav i sina svar om medias betydelse att informationsfunktionen inom polismyndigheterna borde stärkas betydligt. I det följande avsnittet presenteras några av de svar som aspiranterna lämnade i enkätsvaren.

”Tror inte allmänheten vet något om polisbilskörning”.

”De flesta tror väl att polisen bara kör med blåljus och siren”.

”Det verkar vara dålig spridning av ny information överlag inom polisen”.

”Får allmänheten någon information om polisbilskörning alls? Tex om regler för uttryckning osv...”.

”Tror inte allmänheten nås av information alls”.

7. DISKUSSION OCH KONKLUSION

Attityder hos bilförare är fenomen och problem som är både intressanta och relevanta att studera i samhället. Attityderna säger oss flera saker om individen bakom ratten. Det är också de mänskliga faktorerna ur ett trafikmedicinskt perspektiv som är de mest centrala och möjliga att påverka för att åstadkomma en förändring och därmed kunna förebygga att olyckor och skador inträffar i vägtrafiken. Ur ett trafikmedicinskt perspektiv brukar man tala om att i olycks- och skadesammanhang utgå från William Haddons vetenskapliga grundstruktur. Denna matris består av mänskliga faktorer, fordonsfaktorer och omgivningsfaktorer. Vi vet idag att de flesta olyckor och skadehändelser som inträffar i vägtrafiken är orsakade av mänskliga faktorer som består av felhandlingar.

Vägtransportsystemet är förvisso ett förlåtande system men vi måste ändå hela tiden sträva efter att ta vara på erfarenheter som görs och återföra dem in i såväl system som i människors medvetande och moraliska handlande. Attitydförändringar är något som är möjligt att genomföra först på längre sikt. Detta tänkande måste även ses i allt skadeförebyggande arbete om vi samtidigt vill sträva efter att nå skadepreventiva vinster i utbildnings- och säkerhetsarbete inom olika samhällssektorer.

Den här rapporten har fokuserat på polispersonal och särskilt unga polisaspiranter och deras attityder till bilkörning inom polisiär verksamhet. Polisaspiranten som ofta är en ung person har naturligtvis en egen förförståelse av bilkörning, vägtrafik och trafiksäkerhet. Ändå så har vi fram till idag haft en tämligen begränsad kunskap om hans och hennes uppfattningsförmåga och attityd i säkerhetsfrågor vad beträffar polisbilkörning. Detta måste ses som anmärkningsvärt eftersom det under flera decenniers tid har utbildats poliser i Sverige ibland annat polisbilkörning och handhavande av utryckningsfordon. Det kan här vara på plats att reflektera över varför så pass lite intresse har lagts vid att utvärdera och studera unga polisers attityder till ett dödligt vapensystem inom svensk polis – polisbilkörning. Det kan finnas flera olika förklaringar till att så är fallet. Polisforskningen i Sverige har varit tämligen återhållsam och begränsad inom trafik- och säkerhetsområdet. Tidigare studier och forskning om unga polisers etiska förhållningssätt och jargong har studerats av bland annat Granér och Knutsson i flera studier (Granér och Knutsson, 2000; Granér, 2004). Likaså har unga polisers yrkesval och identitetsskapande studerats under senare år i Sverige (Lauritz, 2009). Polisforskaren Johannes Knutsson menar också i en översikt att den svenska polisforskningen har varit starkt eftersatt inom flera områden sedan flera decennier tillbaka (Knutsson, 2010). Knutsson skriver att det har funnit ett uttalat ”forskningsförbud” inom svensk polisforskning under en serie av år (Knutsson, 2010). Detta är enligt min mening också ett viktigt konstaterande som även gäller polisens uppfattning och syn på sin egen roll i såväl det interna trafiksäkerhetshöjande arbetet som polisens förmåga att leda det nationella nollvisionsarbetet men även agera som en förebild i vägtrafiken. I likhet med studier av attityder så borde även polisforskning och polisinriktad forskning genomföras och stimuleras på lång sikt och med tydliga strategier. Enligt min mening kan en sådan stagnerad utveckling som Knutsson beskriver i sin rapport få en hämmad och direkt negativ utveckling på forskning om polisiära frågor. Snarare borde svensk polis stimulera fortsatt polisforskning och näraliggande multidisciplinär forskning så att verksamheten kan utvecklas med hjälp av forskningsintensiva och framgångsrika forskningsplattformar i framtiden.

Föreliggande rapport handlar om polisaspirantens attityder och lärande. Attityder grundläggs och värden måste studeras utifrån de olika lärandesystem som finns. Vikten av lärandesystem

och erfarenhetsåterföring av till exempel etik i polisiärt arbete problematiserades bland annat av Polisförbundet år 2010 (Polisförbundet, 2010). Polisaspiranten har under polisutbildningen (polishögskolan och polisprogrammen) fått genomgå olika trafikmoment. Dessa kan sägas utgöra grunden tillsammans med aspiranternas förförståelse om vilka attityder de senare kan komma att få till polisbilskörning och riskmedvetenhet. Helt klart är att de 21 polismyndigheterna som anställer polisaspiranter på lång sikt har ett viktigt arbete med att förändra eventuella felaktiga attityder hos aspiranterna vad gäller framförande av polisfordon. Med detta är det viktigt att inte se polisutbildningen på grundnivå som någon isolerad företeelse från polismyndigheternas interna polisbilförarutbildningar och vidareutbildningar. Snarare ska utbildning och lärandesystem ses utifrån perspektivet ett livslångt lärande.

Unga polisers attityder till risker och polisbilskörning kan studeras utifrån olika perspektiv och horisonter. Naturligtvis kan interna utvärderingar genomföras utifrån de specifika lärandemål som finns för utbildningarna. Det perspektiv som använts i föreliggande rapport har varit forskningsperspektivet. Forskningsprocessen har främst varit baserad på en induktiv riktning d.v.s. någon teori eller hypotes har inte varit utgångspunkten i studien. Snarare har aspiranternas attityder och uppfattningar om olika risker och säkerhetsaspekter sett ur en polisbilförares perspektiv kommit att studeras.

Ett huvudresultat av studien är att aspiranterna överlag varit kritiska och en del till och med missnöjda med den trafik- och körutbildning som man har fått på polisutbildningarna på de tre utbildningsorterna. Polisbilförarutbildningen som genomgått vid Polismyndigheten i Västra Götaland har upplevts som positiv och utvecklande och aspiranterna har i enkätsvaren svarat att de är relativt nöjda med såväl genomförandet som den egna insatsen. En majoritet av aspiranterna skulle även fortsättningsvis önska sig mer vidareutbildning i momentet polisbilskörning. Polismyndigheten i Västra Götaland genomför sedan några år tillbaka en s.k. steg-3-utbildning. Föreliggande studie omfattar polisaspiranternas upplevelser av de två första stegen i denna utbildningsstegen.

Attitydstudien har visat flera intressanta resultat vad gäller såväl aspiranternas som instruktörernas attityder och förhållningssätt till trafiksäkerhet och polisbilskörning. Såväl aspiranter som instruktörer har i studien berättat om att de anser att polismyndigheterna borde kunna informera mer om polisbilskörning i media (press, radio och tv). På så vis menar flera respondenter att allmänheten skulle få mer kunskap och förståelse för polisbilförarens dilemma och svårigheter när han eller hon ska framföra sitt polisfordon i olika trafikmiljöer. Genom att informera mer om polisbilskörningens styrkor och begränsningar tror flera respondenter i studien att ett bättre samspel skulle kunna komma till stånd i vägtrafiken mellan polisbilföraren och olika medtrafikanter. Ett intressant resultat i studien är vidare att många polisaspiranter anser att de har fått för lite och begränsad utbildning i trafiksäkerhet och fordonsmoment/körning under polisutbildningen. Detta resultat måste ses som anmärkningsvärt då polisfordonet kommer att användas av samtliga nya poliser som ett redskap men också som ett vapen. Polisfordonet borde kunna likställas med polismannens tjänstevapen och ses som ett dödligt vapensystem såväl ur ett riskperspektiv som ur ett utbildningsperspektiv. För att kvalitetssäkra polisbilskörning i framtiden är det viktigt att också polisbilföraren testas genom s.k. kompetensprov. Ett förslag skulle kunna vara att samtliga polisbilförare årligen får genomgå ett kompetensprov i polisbilskörning. Liknande årlig kompetenstest finns för samtliga polismän vad gäller tjänstevapnet (tjänstepistolen).

Ett viktigt resultat i studien är att flera polisaspiranter efterlyser utbildning i såväl mängdträning som mer repetitiva insatser. Avsaknaden av en kontinuerlig

repetitionsutbildning och uppföljning av utbildningsbehov är tydlig. Aspiranterna efterlyser även mer utbildning om halkkörning och mörkerkörning.

Studien har även visat intressanta genusperspektiv i aspirantattityderna. Det finns olikheter mellan manliga och kvinnliga poliser i studien som är särskilt intressanta att uppmärksamma. En sådan skillnad som är framträdande i de båda grupperna är att i gruppen som består av kvinnliga aspiranter så är det här en större andel av kvinnorna som anser att det är mycket väsentligt att alltid genomföra kontroll före körning.

Förändring av förarattityder hos bilister är något som ska ses över tid. Detta gäller också studier av polisaspiranter som bilförare. En attityd men också kunskapsfråga i studien är i vilken utsträckning som en polisaspirant upplever att han eller hon har lagstöd för att köra över en spärrlinje eller spärrområde i samband med körning vid brådskande yrkesutövning. Före polisbilsförarkursen uppgav 55 % av de manliga aspiranterna och 77 % av de kvinnliga aspiranterna att de skulle kunna utföra en sådan körning och att de hade lagstöd för denna. Efter genomförd polisbilsförarkurs (steg 1 och steg 2) vid Polismyndigheten i Västra Götaland hade attityden och kunskapen i denna delfråga förändrats. Efter utbildningen ansåg 34 % av de manliga aspiranterna att de fortfarande hade lagstöd för en sådan körning. Motsvarande procentuell andel bland de kvinnliga aspiranterna var 29.6%. Trots att aspiranterna hade genomgått en steg 2- utbildning så fanns det fortfarande flera aspiranter som uppgav att de hade lagstöd för en sådan körning vid brådskande yrkesutövning.

Polisaspiranternas attityd över uppträdande och polisens roll som förebild i trafiken är vidare intressant att studera i fråga om lämpligheten av att en polisbilsförare parkerar polisbilen snett i en parkeringsruta. 45 % av de manliga aspiranterna svarade att det hade en liten eller ingen betydelse hur man parkerade polisbilen. 40.8 % av de kvinnliga aspiranterna svarade att det hade en liten eller ingen betydelse alls om polisbilen stod snett parkerad.

Trötthet och trötthetsaspekter är något som kan beskrivas som en riskfaktor i samband med körning av fordon i vägtrafiken. Aspiranterna fick frågor om vilken risk som trötthet påverkar lämpligheten att framföra polisfordon vid körning vid ordinarie yrkesutövning, brådskande yrkesutövning och trängande fall.

7.1 Förslag till åtgärder

Det är viktigt att det sker en kontinuerlig erfarenhetsåterföring hos personal inom polismyndigheterna. Varje polisbilsförare bär på värdefulla erfarenheter och insikter om polisbilkörning under tjänstetid som borde komma fler kollegor till del än vad som är fallet idag. Ett förslag på kvalitetshöjning, uppföljning och kontroll inom den framtida polisbilsförareutbildning skulle kunna vara att införa ett årligt kompetensprov (uppkörning) för all polispersonal som ska använda polisfordon under tjänstetid. Polispersonal som ej uppfyller uppställda kompetenskrav skulle naturligt under en period ej få lov att framföra polisfordon på egen hand under tjänsteutövning. Den polis som ej klarat kompetensprovet skulle under en given period få utbildning och kompetens. Därefter skulle förnyat kompetensprov kunna avläggas. På så vis skulle polisorganisationen kunna säkerställa att alla polisbilsförare uppfyller kompetenskraven årligen. Att köra ett utryckningsfordon kan aldrig ses som en rättighet. Det måste ställas förhöjda krav på handhavande och framförande av sådana fordon i vägtrafiken.

7.2 Förslag till vidare forskning

Studien om aspiranternas attityder till polisbilskörning och riskhantering har väckt flera viktiga frågor och perspektiv. Det är naturligtvis viktigt att se all utbildning som ges till unga poliser som en investering och inte kostnader. Enligt min bedömning bör fortsatt forskning om polisaspiranternas förarutbildning mer kopplas till vilka effekter som utbildningsmoment fått för den enskilde aspiranten. I vilken utsträckning förekommer aspiranterna i skadesammanhang? När debuterar olyckor och skador med polisfordon? Fick utbildningen den avsedda effekten ur ett längre perspektiv? Hur länge kommer polisaspiranterna att kvarstanna i yttre tjänst och köra polisfordon i vägtrafiken? Hur ser framtida karriärvägar ut för de aspiranter som är intresserade av vägtrafik, trafiksäkerhet och motorfordonskunskap? Vilken status kommer trafikpolisiärt arbete att tillskrivas i framtiden? Detta är exempel på forskningsfrågor som skulle kunna vara särskilt värdefulla att studeras framöver. Förslagsvis skulle man kunna använda sig av den s.k. fokusgruppmetoden för att undersöka attityder och förhållningssätt hos unga poliser som lämnat aspiranttjänstgöringen i sin övergång till en ordinarie polispersonal. Det handlar här om att studera hur polisidentiteter formas och utvecklas i olika kulturella sammanhang (Lauritz, 2009). Det är även angeläget att göra uppföljande studier, såväl korttids- som långtidsuppföljningar av den kommande nationella polisbilförareutbildningen som planeras att införas i Sverige med start i januari 2013. Vilken betydelse kommer en enhetlig och nationell polisbilförarutbildning få för skadeutvecklingen avseende skadehändelser och krascher med polisfordon? Enligt min bedömning blir det en utmaning i fortsatta studier att jämföra skadeutvecklingen utifrån såväl försäkringsdata från Kammarkollegiet (Lundälv, 2009) som den lokala och regionala skaderegistrering som flera polismyndigheter infört med de utbildningsinsatser och utbildningsförändringar som kan komma i framtiden. Fokus på en sådan forskning borde vara att anlägga ett perspektiv som omfattar såväl trafiksäkerhetsaspekter som arbetsmiljöaspekter. Först genom ett sådant förhållningssätt kan skadeforskningen bli särskilt fruktsam och ge möjligheter till vidare kunskap och utveckling för polisbilförarna och deras medåkare.

8. EFTERORD

Utbildning och vidareutbildning för unga polismän ska och måste ses som en investering för framtiden på flera plan. Naturligtvis finns det de som betraktar kostnader för skadehändelser och krascher med polisfordon som betydande. Dessa tragiska händelser drabbar polispersonal, kollegor, närstående och det sociala nätverket. Följderna kan inte prissättas utan är överskådliga.

Investering i utbildning handlar om att på lång sikt kunna reducera såväl kostnader som lidande med skadehändelser och krascher med polisfordon i vägtrafiken. Men investering med utbildning för unga poliser är också en fråga om kunskapsinhämtning och lärandesystem i såväl polisorganisationen som i den organisationskultur som kännetecknar svensk polis.

Jag har haft möjligheten som forskare att studera såväl den blivande polisaspiranten när jag haft föreläsningar på polisutbildningarna vid Umeå universitet och vid Polishögskolan i Solna. I samband med dessa tillfällen har polisstudenter framfört synpunkter till mig hur bristfällig och begränsat trafikmomentet och förarutbildningen är på grundutbildningen.

Arbetet med denna rapport har varit stimulerande på flera vis. Över 300 polisaspiranter som anställts vid Polismyndigheten i Västra Götaland har medverkat i en omfattande attitydenkät och på så vis delat med sig av sina förhållningssätt och bedömningar som blivande polisbilsförare. Närmare en primärkälla än så här kan man inte komma som forskare. Aspiranternas kunskap och erfarenheter så här långt i deras identitetsskapande och professionskarriär är mycket viktiga att ta tillvara också inom polismyndigheten framöver.

En polismyndighet har goda möjligheter att arbeta med att förändra attityder och investera i de unga polisernas framtid genom att vara lyhörda för de önskemål och konstruktiva kritik som finns i den nya personalgruppen.

I utbildningsplanen för Polisbilskörning (PBK) formuleras syftet enligt följande: ”Utbildningens syfte är att säkerställa elevernas kunskaper och färdigheter så att de kan utföra sina uppdrag i bil på ett effektivt, föredömligt och på ett försiktigt sätt så att ingen utsätts för fara” (Polismyndigheten i Västra Götaland, 2006).

Resultatet av denna rapport har visat att Polismyndigheten lyckats relativt väl med att genomföra utbildningsmomentet PBK utifrån hur deltagarna (polisaspiranterna) själva upplever själva momentet. Studien har visat att det finns såväl trygghetssökare som risktagare i aspirantgruppen.

9. REFERENSER

Albertsson,P, Bylund,P-O. (2010). Svallvågskrascher – ”The Wake Effect”. Scandinavian Update Magazine 2010;2:16-18.

Andersson, S. (2003). Ordnande praktiker – En studie av status, homosocialitet och maskuliniteter utifrån två närpolisorganisationer. Doktorsavhandling. Stockholms universitet: Pedagogiska institutionen.

Andersson,T Nilsson,D. (2008). Säkerheten i polisbilen. Säkerhetstänkande kring krockkudden och bilbältet. Fördjupningsarbete, Moment 4:3, Rapport nr 492, Polisutbildningen vid Umeå universitet.

Association for the Advancement of Automotive Medicine, Committe on Injury Scaling. (2008). The Abbreviated Injury Scale, 2005 revision. Des Plaines, IL: Association for the Advancement of Automotive Medicine, Update 2008.

Barton,J, Vrij,A, Bull,R. (2000). High speed driving: Police use of lethal force during simulated incidents. Legal and Criminological Psychology 2000;5:107-121.

Bauman,Z. (2007). Flytande rädsla. Uddevalla: Bokförlaget Daidalos AB.

Bauman,Z. (2009). Det individualiserade samhället. Uddevalla: Bokförlaget Daidalos AB.

Becker,LR, Zaloshnja,E, Levick,N, Li,G, Miller,TR. (2003). Relative risk of injury and death in ambulances and other emergency vehicles. Accident, Analysis and Prevention 2003;35(6):941-948.

Best,D. (2002). U.K. Police Vehicle Crashes. Investigation of Road Traffic Incidents (RTIs) involving police vehicles, 1998-2001: Identifying common factors and lessons to be learned. London: Police Complaints Authority.

Bylund,P-O, Björnstig,U, Larsson,TJ. (1995). Trafikskador under arbetstid med inriktning på invalidiserande skador. Rapport nr 51. Olycksanalysgruppen. Umeå: Norrlands universitetssjukhus.

Bylund,P-O, Björnstig,U. (1998). Sick leave and disability pension among passenger car occupants injured in urban traffic. Spine 1998;23(9):1023-1028.

Bylund,P-O, Björnstig,U. (1999). Medical impairing injuries among Swedish firefighters. Work 1999;12:117-122.

Bylund,P-O. (2000). Injuries – with emphasis on occupational injuries and long-term consequences. Umeå University, Medical Dissertations, The Department of Surgical and Perioperative Sciences, Surgery, Umeå University, Sweden.

- Carson,B, Lewis,G. (2008). Take the Risk. Learning to Identity, Choose, and Live with Acceptable Risk. Michigan: Zondervan.
- Cederblad, Lindström. (2006). Polisbilens Ergonomi & Säkerhet. – Gällande Bilbälte och bilstol. Fördjupningsarbete, Moment 4:3, Rapport 280, Vårterminen 2006, Polisutbildningen vid Umeå universitet.
- Clarke,DD, Ward,P, Bartle,C, Truman,W. (2009). Work-related road traffic collisions in the UK. Accident Analysis and Prevention 2009;41:345-351.
- Cook,C,G. (2008). Analysis of police officer perceptions and attitudes regarding vehicle pursuits. Master of Arts in Criminology and Criminal Justice. The University of Texas at Arlington.
- Coyne,P. (2009). Motorcycle Roadcraft – The Police Rider’s Handbook to Better Motorcycling. London: The Stationery Office, Police Foundation.
- Coyne,P, Mares,P, MacDonald,B. (2008). Roadcraft – the Police Driver’s Handbook. Second impression. London: The Stationery Office, Police Foundation.
- Dawes,J. (2008). Do Data Characteristics Change According to the number of scale points used? An experiment using 5-point, 7-point and 10-point scales. International Journal of Market Research 50(1):61–77.
- DePoy, E, Gitlin, N L. (1999). Forskning: en introduktion. Lund: Studentlitteratur.
- Dillén,J, Björlin Lidén,S, Waara,N, Schmidt,L, Idar Angelov,E. (2007). Äldre kvinnors attityder till bilkörning. Stockholm: WSP Analys & Strategi.
- Docking,M, Bucke,T, Grace,K, Dady,H. (2007). Police Road Traffic Incidents: A Study of Cases Involving Serious and Fatal Injuries. IPCC – Independent Police Complaints Commission. ICPP Research and Statistics Series: Paper 7.
- Dorn,L, Brown,B. (2003). Making sense of invulnerability in a qualitative study of police drivers. Safety Science 2003;41(10):837-859.
- Ejenvall,B. (2008). En oförvitlig polis? Studier i polisetik. Doktorsavhandling i kriminologi vid Stockholms universitet. Kriminologiska institutionens avhandlingsserie 26, Stockholms universitet, Stockholm.
- Ernbo, M. (2008). Elevers attityder i polisetiska frågor ur ett könsperspektiv. Examensarbete i kriminologi. Stockholm: Kriminologiska institutionen.
- Falk,B. (2008). Promoting traffic safety among young male drivers - the role of mental elaboration. Doctoral Thesis.
- Falk,B. (2010). Do drivers become less risk-prone after answering a questionnaire on risky driving behaviour? Accident Analysis & Prevention 2010;42:235-244.
- Granér, R, Knutsson, M. (2000). Etik i polisarbete. Lund: Studentlitteratur.

- Granér,R, Knutsson,M. (2000). Etiska problem i polisarbete. Sammanfattning av fyra enkätundersökningar angående polispersonals uppfattning. Arbetsrapport Nr 3 juni 2000. Karlstad: Institutionen för samhällsvetenskap, social omsorg, Karlstad universitet.
- Granér,R, Knutsson,M. (2000). Mer pojkars sätt att kramas? Om tråkningar och practical jokes i en polisiär enhet. Arbetsrapport Nr 4 juni 2000. Karlstad: Institutionen för samhällsvetenskap, social omsorg, Karlstad universitet.
- Granér,R. ”Stämningen är rå men hjärtlig”. Aspekter på humorns gruppsykologiska funktion bland poliser.
- Granér,R. (2004). Patrullerande polisens yrkeskultur. Doktorsavhandling. Lund: Socialhögskolan, Lunds universitet.
- Granér,R. (2007). Police work between legitimacy and efficiency. Handling the expectations on the role of the police. In Aili, Nilsson, Svensson & Denicolo (eds) In Tension between Organization and Profession. Professionals in Nordic Public Service pp. 303-321. Lund: Nordic Academic Press.
- Hakamies-Blomqvist,L et al (2004). Older drivers. A review. VTI-rapport 497A. Linköping: Statens Väg- och transportforskningsinstitut.
- Hakamies-Blomqvist,L, Henriksson,P, Anund,A, Sörensen,G. (2005). Fyrtioåringarna som framtida äldre trafikanter. VTI-rapport 507, Linköping: Väg- och transportforskningsinstitutet, VTI.
- Heber,A. (2009). ”The worst thing that could happen”: on Altruistic fear of crime. International Review of Victimology 2009;16:257-275.
- Hellevik,O. (1984). Forskningsmetoder i sociologi och statsvetenskap. Stockholm: Natur och kultur.
- Holmberg,U, Pettersson,B. (2004). Dom ska minsann inte komma undan – om biljakter (s.144-158). I Christianson,S-Å, Granhag,P-A. (2004). Polispsykologi. Stockholm: Natur och Kultur.
- Iversen,H. (2004). Risk-taking attitudes and risky driving behaviour. Transport Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour 2004;7(3):135-150.
- Jacobsson,K. (2006). ”Min horisont”. Debattartikel i Svensk Polis, 2006:6. Stockholm: Rikspolisstyrelsen.
- Kahn,CA, Pirrallo,RG, Kuhn,EM. (2001). Characteristics of fatal ambulance crashes in the United States: An 11-year retrospective analysis. Prehospital Emergency Care 2001;5(3):261-269.
- Karp,S, Stenmark,H. (2010). Learning to be a police officer. Tradition and change in the training and professional lives of police officers. Police Practice & Research – An International Journal 2010.

Knutsson,J. (2010). Den myndighetsanknutna polisforskningen i Sverige – en kommenterad bibliografi. Linnaeus University studies in policing. 002-2010.

Knutsson,M, Granér,R. (2001). Perspektiv på polisetik. Lund: Studentlitteratur.

Langham,M, Hole,G, Edwards,J, O'Neil,C. (2002). An analysis of 'looked but failed to see' accidents involving parked police vehicles. *Ergonomics* 2002;45(3):167-185.

Lauritz,L-E. (2009). Spirande polisidentiteter: En studie av polisstudenters och nya polisers professionella identitet. Doktorsavhandling, Enheten för polisutbildning, Umeå universitet.

Likert,R. (1932). A Technique for the Measurement of Attitudes". *Archives of Psychology* 140:1–55.

Lindsey,J,T, Barron,A,E. (2008). Effects of Simulation on Emergency Vehicle Driver's Competency in Training. *Journal of Prehospital and Disaster Medicine* 2008;23:4:361-368.

Lundh,M. (2004). Sveriges Likas Lag. Falun: Kalla Kulor Förlag.

Lundälv,J. (1998). Förmåga till välfärd. Trafikskadades upplevelser och liv – ett drama om bemästring. Doktorsavhandling. Socialpolitiska institutionen, Helsingfors universitet. Stockholm: Fischer & Co.

Lundälv,J. (2006). Säker utryckning. Krasch och prevention vid utryckningskörning. Gävle: Meyers förlag.

Lundälv,J. (2006). Human factors and emergency medical vehicle collisions (EMVC) in Sweden, injury prevention and control of injury events and roll-over in Swedish traffic environment". Presented at the ITMA (the International Traffic Medicine Association) Conference 2006 16-18 October, Melbourne, Australia.

Lundälv,J, Philipson,C. (2008). Police vehicle safety in Sweden. How do we reduce the possibility of deaths and injuries by police cars? Oral presentation at the International Police Executive Symposium, Cincinnati, Ohio, USA May 12-16 2008.

Lundälv,J, Philipson,C, Sarre,R. (2010). How do we reduce the risk of deaths and injuries from incidents involving police cars? Understanding injury prevention in the Swedish context. *The International Journal of Police Practice and Research* 2010: (In Press).

Lundälv,J, Gårder,P, Risser,R, Leden,L. (2009). Police Cycle Patrols in Finland – a Qualitative Study Applying the Diamond Model. *The Police Journal* 2009;2.

Lundälv,J. (2009). Police Students Drivers in Sweden – a Quantitative Regional Study in Sweden based on Driver Experiences and Attitudes to Risks in Driving Police Vehicle. Poster-Presentation at the 21 st World Congress of ITMA (the International Traffic Medicine Association) in The Hague, the Netherlands from 26-29 April 2009.

Lundälv,J. (2009). Polisbilen som aldrig kom fram. 11-års nationell personskadestudie med skadeatlas: skadehändelser med polisfordon i svensk vägtrafik. Slutrapport och huvudrapport. Institutionen för kirurgisk och perioperativ vetenskap, enheten för kirurgi, Umeå universitet, december 2009.

Lundälv,J, Philipson,C. (2010). Polisens prejningar skadar nollvision. Debattartikel i tidskriften Samferdsel. Nr 2, s. 19. Oslo: Transportøkonomisk institutt.

Mazeika,D, Bartholomew,B, Distler,M, Thomas,K, Greenman,S, Pratt,S. (2010). Trends in police research: a cross-sectional analysis of the 2000-2007 literature. *Police Practice & Research – An International Journal* 2010, In Press.

McGue,KM, Barker,T. (1996). Emergency response and pursuit issues in Alabama. *American Journal of Police* 1996;4.

Miller,S, Blackler,J, Alexandra,A. (2006). *Police Ethics*. Second edition. Australia: Allen & Unwin.

Norée,A. (2008). *Polisers rätt till våld*. Upplaga 1:1. Stockholm: Norstedts juridik.

Payne,DM, Fenske,JC. (1996). An analysis of the rates of injury and fatal accidents in Michigan State police pursuits: a Michigan emergency response study. *American Journal of Police* 1996;15(4):95-116.

Payne,DM, Fenske,JC. (1997). An analysis of the rates of accidents, injuries and fatalities under different light conditions: A Michigan Emergency Response Study of state police pursuits. *Policing: An International Journal of Police Strategies & Management* 1997;20(2):357-373.

Payne,DM. (1997). Michigan Emergency Response Study: Phase III. Implications of the failure to report pursuits and inaccurate accident reporting – a research note. *Policing – An International Journal of Police Strategies & Management* 1997;20(2):256-269.

Polisförbundet. (2010). *Fyra förslag och två löften som lyfter etiken inom svensk polis*. En rapport från Polisförbundet, April 2010. Stockholm: Polisförbundet.

Polishögskolan. (1998). *Etik i polisarbete*. Polishögskolan. Rapport 1998:1. Stockholm: Rikspolisstyrelsen.

Polishögskolan. (2010). *Polishögskolan 09*. Polisutbildningen Sörentorp. EO Grafiska.

Polismyndigheten i Västra Götaland. (2006). *Utbildning i polisbilskörning*. Polisbilskörning steg 1, Polisbilskörning steg 2, Polisbilskörning steg 3, Polismyndigheten i Västra Götaland, utbildningsenheten, 2006-09-12, Dnr AL-772-8462/06.

Quinn,M. (2005). *The Police Code of Silence, Walking with the Devil*. Minneapolis: Quinn and Associates.

Reuss-Ianni, Elisabeth & Ianni, Francis A.J (1983). *Street Cops and Management Cops: The Two Cultures of Policing*. I Punch (ed): *Control in the Police Organization*.

Cambridge, Mass: MIT Press

Rikspolisstyrelsen. (2006). Polisens interna trafiksäkerhetspolicy. Stockholm: Rikspolisstyrelsen (in Swedish).

Rikspolisstyrelsen. (2009). Ny förarutbildning ska göra polisen bättre på att köra sina fordon. Pressmeddelande från Rikspolisstyrelsen den 13 augusti 2009.

Webb: http://www.polisen.se/Vastra_Gotaland/Aktuellt/Nyheter/Gemensam/2009/juli-sept/Ny-forarutbildning-ska-gora-polisen-battre-pa-att-kora-sina-fordon/

Rikspolisstyrelsen. (2010). Utbildningsplan för polisens nationella förarutbildning. Stockholm: Rikspolisstyrelsen.

Senese,JD, Lucadamo,T. (1996). To pursue or not to pursue? That is the question: modeling police vehicular pursuits. *American Journal of Police* 1996;4.

Sobol,JJ. (2010). The social ecology of police attitudes. *Policing: An International Journal of Police Strategies & Management* 2010;33(2):253-269.

South Wales Police. (2009). Driver Training Course Summary 2009-2010. www.south-wales.police.uk/training

Sharp,G. (1997). *Human Aspects of Police Driving*. Scottish Police College, Alloa.

Statens Offentliga Utredningar. (2007). *Framtidens polis*. Delbetänkande av Utredningen om den framtida polisutbildningen, SOU 2007:39. Stockholm: Justitiedepartementet.

Statens Offentliga Utredningar. (2008). *Framtidens polisutbildning*. Utredningen om den framtida polisutbildningen, SOU 2008:39. Stockholm: Justitiedepartementet.

Stenmark, H. (2005). *Polisens Organisationskultur*. En explorativ studie. Doktorsavhandling. Pedagogiska institutionen, Umeå universitet.

Studnek,J,R, Fernandez,A,R. (2008). Characteristics of Emergency Medical Technicians Involved in Ambulance Crashes. *Journal of Prehospital and Disaster Medicine* 2008;23:5:432-437.

Taylor,AH, Dorn,L. (2005). Stress, fatigue, health, and risk of road traffic accidents among professional drivers: The contribution of physical inactivity. *Annual Review of Public Health* 2005;27(1).

Waddington,P.A.J. (2010). Police Pursuits: A Case Study of "Critical Friendship"? *Policing* 2010;4(2):119-126.

Vanderbilt,T. (2008). *Traffic. Why We Drive the Way We Do (and What It Says About Us)*. London: Penguin Books.

Vetenskapsrådet. (2007). *Forskningsetiska principer inom humanistisk-samhällsvetenskaplig forskning*. <http://www.codex.uu.se/oversikter/etik/pub.html>

Villiers,P. (1997). Police Ethics. A Practical Guide. London: Kogan Page.

Polisbilskörning i press, radio och tv:

Andersson-Junkka,L. (2008). Polisaspirant dömd till dagsböter. Norrländska Socialdemokraten den 5 december.

Andersson-Junkka,L. (2008). Böter för polisaspirant som körde mot rött ljus. Norrländska Socialdemokraten den 6 december.

Axelsson,S-B. (2007). Övande polisaspiranter kör fort. Aspertin: ”Precis så nära en verklig situation som möjligt”. Nya Wermlands-Tidningen den 13 juni 2007.
Webb: <http://www.nwt.se/article18796.ece>

Benett Klarin,M. (2009). 1800 poliser skadas. Sveriges Radio P4 Uppland, Upplandsnytt den 7 augusti 2009. Webb: <http://www.sr.se/uppland/nyheter/artikel.asp?artikel=3016146>

Berkmo,M. (2010). Polisbil körde av vägen. Helsingborgs Dagblad den 3 augusti.

Beskow Norgren,S. (2010). Polisbil krockade i Linköping. Folkbladet den 6 april.

Beskow Norgren,S. (2010). Stopp för bärbar dator i polisbilar. Folkbladet den 2 oktober.

Blennow,M. (2010). Civil polisbil rammades under biljakt i Rödeby. Trots sju polisbilar undkom föraren i den jagade bilen. Blekinge läns tidning den 19 mars.

Borås Tidning. (2010). Polis frias efter påkörning. Borås Tidning den 13 augusti.

Borås Tidning. (2010). 14-årig biltjuv krockade med polis. Borås Tidning den 4 oktober.

Carlsson,C. (2010). Polisbil under uttryckning i Malmö började brinna och läckte ut bensin. Kvällsposten den 1 oktober.

Dagen. (2010). Polismän i bilolycka i Ludvika. Dagen den 4 september.

Dahlqvist,U. (2010). Reaktionen när polisbil bröt förbud. Länstidningen den 3 april.

Ekman,G. (2010). Polisen krockar för 1,2 miljoner per år. Piteå-tidningen den 5 februari.

Expressen. (2010). Polisbil i diket vid uttryckning. Expressen den 5 februari.

Fock,J. (2009). Poliserna sätts i körskolan. Efter kritik mot polisernas bilkörning, startar nu Rikspolisstyrelsen en ny förarutbildning. Arbetarskydd – Sveriges största nyhetstidning om arbetsmiljö den 18 augusti 2009. Webb:
<http://www.arbetarskydd.se/nyheter/ergonomi/article619464.ece>

Frankki,H. (2010). Man sparkade polis i polisbil. Smålandsposten den 6 mars.

Göteborgs-Posten. (2010). 46-åring bytte fil utan att blinka – åtalas. Göteborgs-Posten den 10 september.

Hallands-Posten. (2010). Misstänkt rattfull backade på polisbil. Hallandsposten den 19 mars.

Hjalmarsson,C. (2010). Polisbil påkörd bakifrån. Landskrona-Posten den 4 februari.

Holmén,C. (2009). Robin, 9, offer för polisens farligaste vapen. Dokument/Torsdag, Expressen den 20 augusti 2009. Webb: <http://www.expressen.se/Nyheter/dokument/1.1677457/robin-9-offer-for-polisens-farligaste-vapen>

Isaksson,A. (2008). Polis rattade inte rätt mot rött. Norrbottens-kuriren den 19 november.

Ivarsson,D. (2009). Polisen en dyr trafikfara. Sydsvenska Dagbladet den 10 juli 2009 Webb: <http://sydsvenskan.se/omkretsen/article487308/Polisen-en-dyr-trafikfara.html>

Jakobsson,R. (2009). Poliser är inblandade i många olyckor. Västerbottens Folkblad den 16 januari 2009. Webb: <http://www.folkbladet.nu/?p=132563>

Johansson,A. (2009). Polisens bilskador kostar miljoner. Tidningen Hela Hälsingland den 6 augusti 2009. Webb: <http://helahalsingland.se/soderhamn/soderhamnc/1.1248199>

Johansson,A. (2010). Rammade polisbil – 18-åring misstänkt för mordförsök. Aftonbladet den 11 september.

Julander,O. (2009). Tusentals polisbilar hamnar i olyckor. Expressen den 6 juli 2009. Webb: <http://www.expressen.se/motor/1.1631388/tusentals-polisbilar-hamnar-i-olyckor>

Julander,O. (2010). Polisaspirant: De ville sätta dig mig. Expressen den 23 februari.

Kindesjö,J. (2009). Polisen krockar för miljoner. Sveriges Radio P4 Jönköping den 4 augusti 2009. Webb: <http://www.sr.se/jonkoping/nyheter/artikel.asp?artikel=3009012>

Kindesjö,J. (2009). ”Östgotapolisen bra på att köra bil”. Sveriges Radio P4 Östergötland den 5 augusti 2009. Webb: <http://www.sr.se/cgi-bin/ostergotland/nyheter/artikel.asp?artikel=3011817>

Klaasen,J. (2010). Tre döda i krasch. De fastnade i bilen som började brinna. Aftonbladet den 27 mars.

Kvist,S. (2009). Poliser behöver bli säkrare på väg. Sveriges Radio P4 Sjuhärad den 15 januari 2009. Webb: <http://www.sr.se/cgi-bin/sjuharad/nyheter/artikel.asp?artikel=2569161>

Landskrona-Posten. (2010). Riktade grön laser mot polis. Landskrona-Posten den 9 januari.

Larsson,B. (2010). Mc-förare kraschade efter biljakt. Piteå-Tidningen den 10 september.

Leijon,M. (2010). Polisbil krockade på E4. Norrbottens-Kuriren den 4 mars.

- Liljedahl,M. (2010). Poliser köpte hembränt. Göteborgs-Posten den 26 mars.
- Lindh,G. (2010). Polibil påkörd under biljakt. Blekinge läns tidning den 18 mars.
- Lindquist,K. (2009). Dyrt när polisen skadar bilar. Sveriges Radio P4 Östergötland den 12 augusti 2009. Webb: <http://www.sr.se/cgi-bin/vastmanland/nyheter/artikel.asp?artikel=3022532>
- Lindström,A. (2010). Polis spanade efter rånare – krockade. Expressen den 8 mars.
- Lisinski,S. (2010). Polisaspirant friad för trafikbrott. Dagens Nyheter den 9 mars.
- Lundälv,J, Pehrson,J. (2010). Inför legitimationskrav för utryckningsförare. Debattartikel i Sydsvenska Dagbladet den 29 mars.
- Lundälv,J, Philipson,C. (2009). Ställ högre krav också på förare av polisbilar. Debattartikel i Borås tidning den 13 mars 2009.
- Lundälv,J, Philipson,C. (2009). Polisbilsförare måste utbildas bättre!. Samferdsel Nr 3, 2009, s. 21.
- Marion,N. (1998). Police academy training: are we teaching recruits what they need to know? Policing: An Internatinonal Journal of Police Strategies & Management 1998;21:1:54-79.
- Mitt i Söderort. (2010). Polibil besköts med grön laser. Mitt i Söderort den 26 januari.
- Mogreen,B. (2010). Körde rakt in i polibil vid vansinneskörning. Sydöstran den 1 april.
- Mossberg,U. (2008). Polis sov på arbetstid – riskerar åtal. Expressen den 11 december.
- Mårtensson Bornudd,J. (2009). Poliser inblandade i 3 212 krockar. ”Polisbilen är ett livsfarligt vapen”. Metro, Stockholm, Skåne och Göteborg den 11 augusti 2009. Webb: <http://www.metro.se/2009/08/11/44097/poliser-inblandade-i-3-212-krockar/index.xml>
- Möller,T. (2010). Stort missnöje med utbildning av polisaspiranter. Östgöta-Correspondenten den 19 mars.
- Möller,T. (2010). Utbildare hos polisen vill ha bättre villkor. Norrköpings Tidningar den 19 mars.
- Möller,T. (2010). Två polisbilar rammades av smitande bilist. Norrköpings Tidningar den 7 september.
- Naylor,D. (2010). Polibil voltade under jakt på blottare. Katrineholms-kuriren den 5 februari.
- Nilson,E. (2009). Skattebetalarna får stå för polisens krock-nota. Värmlands Folkblad den 12 augusti 2009. Webb: <http://www.vf.se/Nyheter/Varmland/Polisens-miljonsmall--skattebetalarna-far-sta-for-krocknotan-090811.aspx>
- Nilsson,T. (2010). Biltjuv nära ramma polis. Barometern den 10 mars.

Nordström,J. (2010). Flydde från polisen med barn i baksätet. Folkbladet den 7 september.

Norrköpings Tidningar. (2010). Polisbil körde in i personbil. Norrköpings Tidningar den 9 februari.

Norrköpings Tidningar. (2010). Polisbil krockade under uttryckning. Norrköpings Tidningar den 4 april.

Nyblom,A-C. (2009). Polisaspiranter fick öva på hal is. Smålandsposten den 26 februari 2009. Webb: [http://www.smp.se/nyheter/vaxjo/polisaspiranter-fick-ova-pa-hal-is\(1175052\).gm](http://www.smp.se/nyheter/vaxjo/polisaspiranter-fick-ova-pa-hal-is(1175052).gm)

Nygren,C. (2009). Polisbilar krockas för miljonbelopp. Tidningen Dagbladet den 15 augusti 2009. Webb: <http://dagbladet.se/nyheter/sundsvall/1.1275075>

Nyman,J. (2009). Få personskador anmäls – Polisen slarvar med rapporter. Göteborgs-Posten den 24 mars 2009.

Palmkvist,J. (2010). Man åtalas. Polisen prejade misstänkt påverkad förare. Sydsvenska Dagbladet den 2 januari.

Roos Holmborg,N. (2009). Utryckande poliser risk i trafiken. Dagens Nyheter den 6 juli 2009. Webb: <http://www.dn.se/nyheter/sverige/utryckande-poliser-risk-i-trafiken-1.905653>

Rundqvist,D. (2009). Många poliser skadas i trafikolyckor. Sveriges Radio, Ekot den 15 januari 2009. Webb: <http://www.sr.se/ekot/artikel.asp?artikel=2567471>

Smålands-Posten. (2009). 1800 poliser skadade i trafiken. Smålands-Posten den 15 januari 2009. Webb: [http://www.smp.se/nyheter/tt_inrikes/1800-poliser-skadade-i-trafiken\(1086894\).gm](http://www.smp.se/nyheter/tt_inrikes/1800-poliser-skadade-i-trafiken(1086894).gm)

Stiernstedt,J. (2009). Många poliser skadas i olyckor. Dagens Nyheter den 15 januari 2009. Webb: <http://www.dn.se/nyheter/sverige/manga-poliser-skadas-i-olyckor-1.481554>

Svenska Dagbladet. (2010). Stenkastning mot polisbil. Svenska Dagbladet den 27 mars.

Svenska Dagbladet. (2010). Polis åtalas för våldsam biljakt. Svenska Dagbladet den 27 augusti.

Sveriges Radio P3. (2009). Många poliser i trafikolyckor. Sveriges Radio P3, Nyheterna. Webb: <http://www.sr.se/sida/Arkiv.aspx?programId=1646&artikel=2568092&date=2009-01-12>

Sveriges Radio Göteborg. (2007). Trafikolyckor med polisbilar kartläggs. Sveriges Radio P4 Göteborg den 17 december 2007. Webb: <http://www.sr.se/goteborg/nyheter/artikel.asp?artikel=1781385>

Sveriges Radio P4 Örebro. (2008). Misstänkt tjänstefel. Sveriges Radio P4 Örebro den 29 november.

SVT Uppdrag Granskning. (2006). Polisövningen slutade i frontalkrock. SVT Uppdrag Granskning den 21 november 2006. Webb: http://svt.se/2.58360/1.703395/utskriftsvanligt_format?printerfriendly=true

SVT. (2009). Skånepolis i flest olyckor. Sveriges Television den 10 juli 2009. Webb: http://svt.se/2.33782/1.1621257/skanepoliser_i_flest_olyckor?lid=senasteNytt_379953

SVT Jönköpingsnytt. (2009). Polisaspirant körde för fort. SVT Jönköpingsnytt den 1 september.

Sydvik,P. (2010). Felparkerande poliser åtalas. Göteborgs-Posten den 1 april.

Södermanlands Nyheter. (2009). Polis åtalad för fortkörning. Södermanlands Nyheter den 18 november.

Tidningarnas Telegrambyrå. (2010). Tre poliser åtalas för felparkering. Göteborgs-Posten den 31 mars.

Vebl,P. (2010). Polisen hinner inte utbilda nya aspiranter. Östgöta-Correspondenten den 10 mars.

Westin,M. (2010). Flydde från polisen och kraschade bilen. Norrbottens-Kuriren den 6 september.

Wik,C. (2007). Kjell tvingades väja för övande polisaspirant. TRAFIK: ”Hur kan man få köra fort på allmän väg?”. Nya Wermlands-Tidningen den 15 juni 2007. Webb: <http://www.nwt.se/article19062.ece>

Wik,C. (2009). Poliser inblandade i många olyckor. TRAFIK: ”Inför årlig uppkörning”. Nya Wermlands-Tidningen den 16 januari 2009. Webb: <http://www.nwt.se/article452488.ece>

Wiman,M. (2009). Efter alla olyckor – nu får polisen utbildning. Folkbladet den 16 januari 2009. Webb: <http://www.folkbladet.se/nyheter/norrkoping/artikel.aspx?articleid=4331616>

Västerbottens-Kuriren. (2007). Polisbilsolyckor ska kartläggas. Västerbottens-Kuriren den 13 december 2007. Webb: <http://www.vk.se/senastenyttart.jsp?article=156698>

Västerbottens-Kuriren. (2009). Trafikpolis sågar polisskolans förarutbildning. Västerbottens-Kuriren den 21 januari 2009. Webb: <http://www.vk.se/Article.jsp?article=246221>

Västerviks-Tidningen. (2010). Påkörd av polisbil ersätts. Västerviks-Tidningen 13 augusti.

Younes,H. (2010). Polis kan bli varnad efter festtransport. Sydsvenska Dagbladet den 3 mars.

Younes,H. (2010). Flaskattack mot polisbil. Polis på Rosengård fick en ruta på sin bil krossad. Sydsvenska Dagbladet den 23 mars.

Önnebro,K. (2010). Polis åtalas för våldsam biljakt. Hård kritik mot polisens vilda körstil genom tätorter. Mitt i Vasastan den 30 mars.

Östberg,T. (2009). Polisen slarvar med anmälning av egna olyckor. Polistidningen den 17 maj 2009. Webb:
<http://www.polistidningen.org/Document/ViewDocument.aspx?documentId=624&portalAreaId=40>

Östersunds-Posten. (2010). Polisbil körde i diket. Östersunds-Posten den 7 januari.

Östgöta-Correspondenten. (2010). Polisbil i krock med personbil. Östgöta-Correspondenten den 3 april.

10. BILAGOR

Bilaga 1. Följebrev till deltagarna

Bilaga 2. Forskningsenkäten

Bilaga 3. Utbildningsplanen, Polismyndigheten i Västra Götaland

UMEÅ UNIVERSITET
Institutionen för kirurgisk och
perioperativ vetenskap
Enhet för kirurgi



and

UMEÅ UNIVERSITY
Department of Surgical
Perioperative Sciences
Surgery

Umeå och Göteborg den 13 januari 2009

Deltagande i forskningsenkät

Attitydundersökning bland polisbilsförare vid Polismyndigheten i Västra Götaland – en enkät i kursen Polisbilsförareutbildningen 2009

För att få en ökad kunskap om attityder till polisbilskörning **före** utbildningstillfället ombeds du delta i denna enkätstudie som är en attitydundersökning. Genom att studera vilka attityder som finns till trafiksäkert beteende, risktagande, erfarenheter av bilkörning samt nollvisionen, är förhoppningen att kunna få en ökad kunskap om hur polisbilskörningen kan förbättras framgent. Undersökningen genomförs vid Umeå universitet, Institutionen för kirurgisk och perioperativ vetenskap, Enheten för kirurgi i samarbete med Polismyndigheten i Västra Götaland. Studien stöds av Vägverkets skyltfond och kommer att presenteras i en forskningsrapport.

Som deltagare är Du anonym och Dina svar behandlas konfidentiellt. Undersökningen följer Vetenskapsrådets forskningsetiska principer vilket bland annat innebär att Du förblir anonym i undersökning och kan när du helst vill avbryta Din medverkan utan att motivera detta. Inga obehöriga kan ta del av svaren. Du är helt anonym under hela forskningsprocessen och Ditt svar skyddas av Sekretesslagen (SFS 1980:100) och Personuppgiftslagen (SFS 1998:204). Enkätsvaren kommer att sammanställas i tabeller. Det kommer inte att framgå vad någon enskild person svarat. Din erfarenhet som polisbilsförare är viktig och det är betydelsefullt att Du medverkar i studien genom att besvara **samtliga** frågor. En uppföljning av undersökningen kommer även att ske efter avslutad utbildning.

Om Du har några frågor om studien är Du välkommen att vända Dig till undertecknad
Jörgen Lundälv, docent i trafikmedicin, Institutionen för kirurgisk och perioperativ vetenskap,
Enheten för kirurgi, Umeå universitet. Telefon 0702-151186 och E-post
Jorgen.Lundalv@surgery.umu.se

TACK FÖR DIN MEDVERKAN!

Jörgen Lundälv, Projektledare
Docent i trafikmedicin, PhD
Institutionen för kirurgisk och perioperativ vetenskap, Umeå universitet
Mobil 0702-151186
E-post: Jorgen.Lundalv@surgery.umu.se

RESPONDENT NR _____

**ENKÄTFRÅGOR FÖRE UTBILDNINGSTILLFÄLLET –
POLISBILSFÖRAREUTBILDNINGEN 2009**

Följ anvisningarna i enkäten. Ange det eller de svarsalternativ som Du anser passar bäst. Lycka till med ifyllandet av enkäten! Tack för att Du vill medverka i undersökningen att utveckla kunskapen om polisbilskörning i praktiken.

1. Kön: Man Kvinna

2. Födelseår: 19_____

3. Verksam på ort/stad: _____

4. Är Du född i Sverige? ja nej född i: _____

5. Körkortsklass: _____

6. Kör Du bil privat: ja nej

7. Om Du kör bil privat, hur många mil per år kör Du: (ca) _____ mil

8. Körkort första gången: (ange årtal) _____

9. Polisexamen: (ange årtal) _____

10. Hur ofta uppskattar Du att Du kommer att köra polisbil?

Dagligen Några gånger per vecka En gång per vecka

Annat, nämligen: _____

11. Upplever Du att Du blivit tillräckligt informerad om polisbilsförareutbildningen?

ja

nej

vet ej

12. Varför används polisbil i tjänsten? Flera svar kan anges!

det är lättare att komma i kontakt med medborgarna

det är enkelt

det är roligt

det är miljövänligt

det är snabbt

det är enkelt att parkera

det ger frihet eller oberoende

annat, nämligen: _____

13. Skulle Du vilja få mer intern polisbilskörning i framtiden?

ja

nej

vet inte

14. I vilka fall avgör väderleken användandet av polisfordonet? Flera svar kan anges!

regn

mörker

blåst

snöfall

minusgrader

halka

annat: _____

inget av dessa är avgörande

15. Hur upplever Du skyltning och vägvisning för bilister?

mycket bra

bra

varken bra eller dåligt

dåligt

mycket dåligt

ingen

åsikt

Kommentar: _____

16. I vilken utsträckning tror Du att informationen fungerar från Polisen om regler och nyheter om polisbilskörning till allmänheten?

mycket bra

bra

varken bra eller dåligt

dåligt

mycket dåligt

ingen

åsikt

Kommentar: _____

17. I Storbritannien använder Polisen IDR-utrustning (Injury Data-Recorder) i polisbilarna som dokumenterar fordonets hastighet och rörelse. Vid en kollision med en polisbil kan man i efterhand avläsa hur fort polisbilen kört. Markera Din uppfattning om polisbilar i Sverige borde vara utrustade med IDR-utrustning.

mycket bra bra varken bra eller dåligt dåligt mycket dåligt ingen åsikt

Du kör yrkesutövning med din polisbil. Markera i följande fall med ett kryss på skalan från

1 till 5 det alternativ som bäst överensstämmer med Din uppfattning/attityd.

18. Du kör över en spärrlinje eller in i ett spärrområde under ordinarie yrkesutövning

1 Ingen betydelse 2 3 4 5 stor betydelse

19. Du kör över en spärrlinje eller in i ett spärrområde under brådskande yrkesutövning

1 Ingen betydelse 2 3 4 5 stor betydelse

20. Du kör över en spärrlinje eller in i ett spärrområde under trängande fall

1 Ingen betydelse 2 3 4 5 stor betydelse

21. Du lämnar inte företräde för en buss som skall lämna busshållplats under ordinarie yrkesutövning

1 Ingen betydelse 2 3 4 5 stor betydelse

22. Du lämnar inte företräde för en buss som skall lämna busshållplats under brådskande yrkesutövning

1 Ingen betydelse 2 3 4 5 stor betydelse

23. Du lämnar inte företräde för en buss som skall lämna busshållplats under trängande fall

1 Ingen betydelse 2 3 4 5 stor betydelse

24. Du missar stopplikten under ordinarie yrkesutövning

1 Ingen betydelse 2 3 4 5 stor betydelse

25. Du missar stopplikten under brådskande yrkesutövning

1 Ingen betydelse 2 3 4 5 stor betydelse

26. Du missar stopplikten under trängande fall

1 Ingen betydelse 2 3 4 5 stor betydelse

27. Du befinner Dig på en trafikolycksplats och har parkerat polisbilen på vägen. Det är mörkt och mycket trafik. Du använder inte varselvästen som finns i polisbilen:

1 Ingen betydelse 2 3 4 5 stor betydelse

28. Du tillämpar inte väjningsreglerna under ordinarie yrkesutövning:

1 Ingen betydelse 2 3 4 5 stor betydelse

29. Du tillämpar inte väjningsreglerna under brådskande yrkesutövning:

1 Ingen betydelse 2 3 4 5 stor betydelse

30. Du tillämpar inte väjningsreglerna under trängande fall:

1 Ingen betydelse 2 3 4 5 stor betydelse

31. Du använder inte blinkers när Du kör ut från en cirkulationsplats under ordinarie yrkesutövning:

1 Ingen betydelse 2 3 4 5 stor betydelse

32. Du använder inte blinkers när Du kör ut från en cirkulationsplats under brådskande yrkesutövning:

1 Ingen betydelse 2 3 4 5 stor betydelse

33. Du använder inte blinkers när Du kör ut från en cirkulationsplats under trängande fall:

1 Ingen betydelse 2 3 4 5 stor betydelse

34. Du har ett för kort avstånd till den framförvarande bilen under ordinarie yrkesutövning:

1 Ingen betydelse 2 3 4 5 stor betydelse

35. Du har ett för kort avstånd till den framförvarande bilen under brådskande yrkesutövning:

1 Ingen betydelse 2 3 4 5 stor betydelse

36. Du har ett för kort avstånd till den framförvarande bilen under trängande fall:

1 Ingen betydelse 2 3 4 5 stor betydelse

37. Du parkerar polisbilen snett i en parkeringsruta:

1 Ingen betydelse 2 3 4 5 stor betydelse

38. Du lämnar polisbilen olåst när Du lämnat bilen:

1 Ingen betydelse 2 3 4 5 stor betydelse

39. Du kör ordinarie yrkesutövning och påbörjar en omkörning av en lastbil alldeles innan en svacka uppenbarar sig:

1 Ingen betydelse 2 3 4 5 stor betydelse

40. Du kör brådskande yrkesutövning och påbörjar en omkörning av en lastbil alldeles innan en svacka uppenbarar sig:

1 Ingen betydelse 2 3 4 5 stor betydelse

41. Du kör trängande fall och påbörjar en omkörning av en lastbil alldeles innan en svacka uppenbarar sig:

1 Ingen betydelse 2 3 4 5 stor betydelse

42. Du gör inte kontroll före körning av fordonet före färd:

1 Ingen betydelse 2 3 4 5 stor betydelse

43. Du har kolliderat med polisbilen. Inga personskador uppstår endast mindre fordonsskada. Du väljer att inte anmäla incidenten till Din arbetsgivare:

1 Ingen betydelse 2 3 4 5 stor betydelse

44. Du är trött under ordinarie yrkesutövning:

1 Ingen betydelse 2 3 4 5 stor betydelse

45. Du är trött under brådskande yrkesutövning:

1 Ingen betydelse 2 3 4 5 stor betydelse

46. Du är trött under trängande fall:

1 Ingen betydelse 2 3 4 5 stor betydelse

47. Är det viktigt att Du kör 50 km/h på en 50-sträcka när Du ej har något uppdrag?

1 Ingen betydelse 2 3 4 5 stor betydelse

48. Parkerar Du polisbilen på en trottoar när Du ska besöka en lägenhet i samband med ett uppdrag?

1 Ingen betydelse 2 3 4 5 stor betydelse

49. Kan Du tänka Dig att köra om ett annat utryckningsfordon i samband med brådskande yrkesutövning?

1 Ingen betydelse 2 3 4 5 stor betydelse

50. Du har kolliderat med polisbilen. Inga personskador uppstår endast en mindre fordonsskada. Inga vittnen finns till händelsen. Du lämnar platsen och kör vidare. Har Du handlat korrekt?

ja Nej

Motivera Ditt ställningstagande här:

51. Du har kolliderat med polisbilen och kolliderat med en personbil. Inga personskador uppstår vid kollisionen. Du meddelar yttre befäl att Du nu lämnar olycksplatsen för att åka vidare och fullgöra Ditt uppdrag. Har Du handlat korrekt?

- ja Nej

Motivera Ditt ställningstagande här:

52. Vilka av följande faktorer kan Du uppleva som ett säkerhetsproblem när Du kör polisbil? Flera svar kan anges!

- | | |
|--|--|
| <input type="checkbox"/> gropar | <input type="checkbox"/> farthinder |
| <input type="checkbox"/> höga kantstenar | <input type="checkbox"/> vägbelysning saknas |
| <input type="checkbox"/> halka | <input type="checkbox"/> bilisterna kör fort |
| <input type="checkbox"/> dålig snöröjning | |
| <input type="checkbox"/> fordonets funktioner (bromsar, belysning mm.) | |
| <input type="checkbox"/> annat: | |

Kommentar: _____

53. Har Du varit med om någon olycka när Du kört bil privat?

ja Nej

Om Du svarat JA, uppge hur många gånger samt vilket år olyckan/olyckorna inträffade:

Kommentar: _____

Om Du svarat JA, beskriv kort händelsen här:

Kommentar:

54. Skadades Du vid något tillfälle?

ja nej

Skadades motparten vid olyckstillfället?

ja nej nej, fanns ingen motpart

55. Har Du varit med om någon olycka när Du åkt med i en bil?

ja Nej

Om Du svarat JA, uppge hur många gånger samt vilket år olyckan/olyckorna inträffade:

Kommentar: _____

Om Du svarat JA, beskriv kort händelsen här:

Kommentar:

56. Skadades Du vid något tillfälle?

- ja nej

57. Skadades motparten vid olyckstillfället?

- ja nej nej, fanns ingen motpart

58. Beskriv kortfattat hur man skulle kunna förbättra säkerheten inom polisbilskörningen:

59. Hur ofta har Du varit ”nära” att drabbas av en trafikolycka?

- Dagligen Varje månad Varje år
 Annat, nämligen: _____

60. Vad anser Du är viktigt för ökad trafiksäkerhet och trygghet för polisbilsförare?

61. Hur upplever Du massmediernas (press, radio och tv) rapportering av polisbilskörning och olyckor med polisfordon i trafiken?

- mycket bra bra varken bra eller dåligt dåligt mycket dåligt ingen åsikt

62. Anser Du att trafiksäkerhetsmomentet som Du genomgått vid Din polisutbildning (Polisprogrammet) varit tillräckligt och tillfredsställande?

- ja nej vet inte

63. Hur många personer totalt tror Du skadas i trafiken i Sverige varje år? (uppskatta)

- mindre än 500 personer
 mellan 500 – 3000 personer
 mellan 3100 – 7000 personer
 mellan 7100 – 15000 personer
 fler än 15000 personer

64. Hur många personer tror Du omkommer i trafiken i Sverige varje år? (uppskatta)

- mindre än 100 personer
 mellan 100 – 300 personer
 mellan 310 – 500 personer
 mellan 510 – 1500 personer
 fler än 1500 personer

65. Vilken är den största skadegruppen i Sverige vad gäller trafikskador?

- Nackskador (whiplash)
 Ryggmärgsskador (spinalskador)
 Skallskador (traumatiska hjärnskador)
 Om annat, specificera: _____

66. Vad tror Du blir det svåraste momentet i Polisbilsförarekursen? Beskriv med egna ord:

67. Hur har Du förberett Dig inför Polisbilsförarekursen? Beskriv med egna ord:

Övriga synpunkter (här kan Du lämna övriga synpunkter på undersökningen och/eller enkäten):

TACK FÖR DIN MEDVERKAN. LÄMNA ENKÄTEN TILL KURSLEDNINGEN!

Bilaga 3. Utbildning i polisbilskörning, Polisbilskörning steg 1, steg 2 och steg 3.

POLISBILSKÖRNING STEG 1

Utbildningsinnehåll:

Teori innehållande:

- Körboken, genomgång av bokens betydelse
 - Trafikförordningen 2-4 kap, inklusive en kunskapskontroll vägmärken
 - Säkerhetskontroll
 - Tjänsteföreskrifter/Fap
 - Arbetsmiljö
 - 0-visionen
 - Attityder i polisrollen
 - Körställning, rattfattning, bälte
- Tot: 4 tim

Praktik innehållande:

Tätortskörning	3 tim
Landsvägskörning	3 tim
Manövergård	3 tim
Kontrollplats och olycksplats	2 tim
Behovsanpassad tid	1 tim
Summa:	16 tim

Tiden är beräknad till 16 tim fördelat på 2 elever och 1 instruktör. Utbildningen bedrivs lokalt med en utbildad 1-2 instruktör. All körning sker helt utan att använda några dispenser. Eleverna bedöms individuellt och 16 tim är minimum tid. Den som behöver öva mer skall få möjlighet att göra det.

Alla skall informeras om vikten att dokumentera i Körboken. Exempelvis kan deltagaren göra anteckningar som sedan instruktören signerar. Det innebär att deltagare och instruktör är överens i bedömningen av deltagaren.

POLISBILSKÖRNING STEG 2

Utbildningsinnehåll:

Teori innehållande:

- Genomgång av tidigare anteckningar i Körboken
- Trafikförordningens 11 kap inklusive ett prov
- Fordonskunskap
- Fordons plats
- Mörkerkörning

Tot: 4 tim

Praktik innehållande:

Tätortskörning	3 tim
Fordons plats dagsljus	4 tim
Fordons plats mörker	11 tim
Manövergård	3 tim
Bromsövning	2 tim
Behovsanpassad tid	5 tim
Summa:	32 tim

Under mörkerkörning skall även en mörkervisning genomföras. Det skall tydligt framgå vikten av att använda reflexväst samt ljusbehandling då man kör med blåljus. Frågorna i provet TrF 11 kap. skall kontinuerligt ses över för att vara helt aktuella.

Tiden är beräknad till 32 tim fördelat på 2 elever och 1 instruktör. Utbildningen bedrivs lokalt med en utbildad Steg 1-2 instruktör. All körning sker helt utan att använda några dispenser. Eleverna bedöms individuellt och 32 tim är minimum tid. Den som behöver öva mer skall få möjlighet att göra det.

Alla skall informeras om vikten att dokumentera i Körboken. Exempelvis kan deltagaren göra anteckningar som sedan instruktören signerar. Det innebär att deltagare och instruktör är överens i bedömningen av deltagaren.

POLISBILSKÖRNING STEG 3

Utbildningsinnehåll:

Teori innehållande:

- Genomgång av tidigare anteckningar i Körboken
- Fordons plats, omkörningar och tätort
- Utryckningsförare i yrkesrollen, stresshantering, attityder och yrkesetik Tot: 4 tim

Praktik innehållande:

Fordons plats	11 tim
Omkörningar	7 tim
Tätort	9 tim

Stationsövningar

Bromsövning	1 tim
Slalomkörning	1 tim
Manövergård	1 tim
Omkörningsövning	1 tim
Väjningsövning	1 tim
Stressövning och utryckningskörning	2 tim
Behovsanpassad tid	2 tim

Summa: 40 tim

Tiden är beräknad till 40 tim fördelat på 2 elever och 1 instruktör. Utbildningen bedrivs lokalt med en utbildad Steg 3 instruktör. Körningen sker i varierade angelägenhetsgrader. Deltagarna skall alltid veta vilken typ av angelägenhet man övar och få en inblick i utryckningsverksamheten. En korrekt bedömning av larm skall vara grunden i utbildningen. Denna korrekta bedömning skall också fördjupas i gruppdiskussioner. Eleverna bedöms individuellt. Den som behöver öva mer skall få möjlighet att göra det efter utbildningens slut.

Alla ska informeras om vikten att dokumentera i Körboken. Exempelvis kan deltagaren göra anteckningar som sedan instruktören signerar. Det innebär att deltagare och instruktör är överens i bedömningen av deltagaren.



Foto: Ingela Ring.