



Utryckningsföraren

Redaktör Jörgen Lundälv

MEYERS

Utryckningsföraren

Redaktör Jörgen Lundälv

MEYERS

Av Jörgen Lundälv har MEYERS tidigare givit ut en rad böcker bl.a:

Det talande offret. Journalistik vid olyckor och katastrofer. 2:a rev, och utökade upplagan, 2001.

Säker uttryckning. Krasch och prevention vid uttryckningskörning, 2006.

Trafikmedicin för socialtjänsten - om SoL och LSS, 2008.

Stöd efter krasch, 2009.

För ytterligare publicering se:

<http://www.lundalvtraffikmedicine.dinstudio.se>

Denna bok är framtagen med ekonomiskt stöd från Trafikverkets Skyltfond. Ståndpunkter och slutsatser i boken reflekterar författarna och överensstämmer inte med nödvändighet med Trafikverkets ståndpunkter och slutsatser inom bokens ämnesområde.

Kopieringsförbud

Detta verk är skyddat av lagen om upphovsrätt. Kopiering, utöver lärares rätt att kopiera för undervisningsbruk enligt BONUS-Presskopias avtal, är förbjuden. Den som bryter mot lagen om upphovsrätt kan åtalas av allmän åklagare.

MEYERS

Hemsida: <http://www.meyers.se>

E-post: info@meyers.se

© Författarna och Meyer Information & Förlag AB, Gävle 2011

Form och produktion: förlaget

Omslagsfoto: Anders Lindberg

Tryck: Exaktaprinting 2011

ISBN: 978-91-7111-144-9.

Innehåll

Förord	6
<i>Jörgen Lundälv</i>	
1. Med hjärnan bakom ratten (eller under armen)	9
<i>Maria Gustafsson</i>	
2. Polisens övergripande uppdrag kopplat till trafiksäkerhet. Kungens pojkar kör som dom vill – eller?	30
<i>Christer Nyberg</i>	
3. Utryckningskörning: en angelägenhet för polisen och allmänheten	45
<i>Geoffrey P Alpert, Bryon Gustafson and Kathryn Baxter</i>	
4. Genusrelaterade perspektiv och polisbilskörning	54
<i>Dag Balkmar</i>	
5. Lagstiftning, föreskrifter och rättsfall	66
<i>Jörgen Lundälv</i>	
6. Polisbilskörning och arbetsmiljö	84
<i>Sören Wictorsson</i>	
7. Arbetskadade poliser och Polisförbundets roll	90
<i>Hans Olsson</i>	
8. Polisaspiranterns attityder och värderingar	117
<i>Jörgen Lundälv</i>	
9. Förföljande och efterföljande	125
<i>Christer Philipson</i>	
10. Trafikmedicin och polisbilsföraren	134
<i>Jörgen Lundälv</i>	

11. Skador och olyckor med polisfordon	139
<i>Jörgen Lundälv</i>	
12. Stresshantering, coping och stöd	150
<i>Jörgen Lundälv</i>	
13. Riskökningar och Polisens förarutbildning	161
<i>Nils-Göran Strömberg</i>	
14. Yrkesutövning – brådskande yrkesutövning och trängande fall	175
<i>Bo-Lennart Johansson</i>	
15. Körställning och manövergård	190
<i>Ronny Söderman och Stig Norén</i>	
16. Färdigheter, kunskaper och mental beredskap vid utryckningskörning	198
<i>Anders Lindberg</i>	
17. Mörkerkörning i teori och praktik	209
<i>Finn Edlund</i>	
18. Simulatorer och simulatoranvändning	215
<i>Jörgen Lundälv</i>	
Om författarna	223
Förkortningar	225
Index	227

Förord

Alla medborgare i samhället är beroende av att snabbt få hjälp av polis, ambulans och räddningstjänst om och när något inträffar. Det som räknas är att hjälpen kommer fram snabbt, effektivt och i tid. Hjälpen måste också komma fram på ett säkert och så riskfritt sätt som möjligt för att inte någon ska komma till skada.

Utryckningskörning i trafiken har under senare år blivit omdiskuterad i flera länder. Hur mycket tid kan vinnas genom att till exempel en polisbil kör snabbt i trafiken? Vilka är riskerna och vilka förluster kan inträffa om något inträffar på väg till en nödställd person som väntar på att få hjälp och stöd? Trafiksäkerhet och trafikskador är något som berör alla. Det är ett av vår tids stora folkhälsoproblem efter hjärt- och kärlsjukdomar och cancersjukdomar. Kunskap om säkerhetsproblem, risker och förebyggande arbete är något som ständigt måste uppdateras och underhållas. Det är alltså fråga om ett långsiktigt arbete och lärande.

Den här boken handlar om vad man bör tänka på som utryckningsförare av polisfordon. Boken berör polispersonal men också alla som kommer i kontakt med poliser i vårt samhälle. Den kan läsas av polispersonal som kör polisfordon eller är medåkare i olika typer av fordon. Boken har också ett stort värde också för andra yrkesgrupper som också använder sig av tjänstefordon i vägtrafiken exempelvis ambulansförare, brandbilsförare (räddningstjänstpersonal och deltidsbrandkårer) och tullpersonal.

Bakgrunden och tillkomsten av boken är att det idag saknas en lärobok om vad en utryckningsförare bör veta innan han eller hon beger sig ut i trafiken. Boken är ingen instruktionsbok eller körskolebok. Inte heller är den en forskningsrapport. Boken som du har i din hand är istället en antologi med såväl praktiska som teoretiska bidrag från polislärare, yrkesverksamma poliser och forskare i Sverige och i USA. Den kan därför sägas vara tvärvetenskaplig eftersom den också behandlar polisiärt arbete, genusvetenskap, trafikmedicin och trafikpsykologi. Boken är den första i sitt slag som har just en sådan utgångspunkt.

Utryckningskörning, trafiksäkerhet och arbetsmiljö behandlas på ett systematiskt sätt i boken. Som läsare får du möta den utsatta polismannen och dennes erfarenheter. De olika berättelserna som

förmedlas i boken består av kunskap och erfarenheter från såväl polislärare och yrkesverksamma poliser i Sverige. De har alla lång erfarenhet inom området och de reflekterar över hur risksituationer kan hanteras och vad man konkret bör tänka på innan man som yrkesverksam hamnar i en sådan situation.

Boken är uppbyggd av flera kapitel som kan läsas fristående. I slutet av varje kapitel finns litteraturhänvisningar för dig som vill läsa mer och fördjupa dig inom respektive område. Inte minst kan detta vara bra i olika utbildningar där man vill gå vidare och diskutera, genomföra grupparbeten och kunna ställa nya frågor. I boken presenteras också de senaste rönen inom svensk och internationell forskning på området. Den kan användas som lärobok inom polisutbildningar, ambulanssjuksköterskeutbildningarna, räddningstjänstutbildningarna samt inom de olika vidareutbildningarna.

Bokens inledande kapitel har skrivits av Maria Gustafsson och behandlar hjärnan och hjärnans betydelse. Det följande kapitlet handlar om att uttryckningskörning inte angår endast polispersonal utan också allmänheten och vår gemensamma säkerhet i trafiken. Här beskriver tre forskare under ledning av professor Geoffrey P. Alpert från University of South Carolina och University of Colorado tänkvärda situationer som berör oss alla. Bokens delar som handlar om trafiksäkerhet har skrivits av polislärare Christer Nyberg, Nils-Göran Strömberg, Christer Philipson, Anders Lindberg, Bo-Lennart Johansson, Ronny Söderman, Stig Norén och Finn Edlund. De delar i boken som omfattar arbetsmiljöfrågor och arbetarskydd i samband med uttryckningskörning har författats av polislärare Sören Wictorsson och Hans Olsson, ombudsman vid Polisförbundet. I kapitlet ”Genusrelaterade perspektiv på polisbilskörning” författat av Dag Balkmar, forskare vid Tema genus vid Linköpings universitet, beskrivs genusfrågor inom polisiärt arbete. Avsnitten om ”Polisaspiranterns attityder och värderingar”, ”Trafikmedicin och polisbilsföraren”, ”Lagstiftning, föreskrifter och rättsfall”, ”Skador och olyckor med polisfordon”, ”Stresshantering, coping och stöd”, ”Simulatorer och simulatoranvändning” är författade av docent Jörgen Lundälv.

Jag vill också rikta ett tack till överåklagare Björn Ericson, chef för Riksenheten för polismål som hjälpt till med material inom området. Tack också till följande personer vid internutredningssenheter som hjälpt till i sökarbetet efter rättsfall från olika regioner i landet: Björn Dennbrink, Polismyndigheten i Västmanland, Mats

Forslund, enheten för interna utredningar vid Polismyndigheten i Stockholms län, Gun Snödahl vid Polismyndigheten i Östergötland, Jörgen Bolin, Polismyndigheten i Jämtlands län, Anna Saarikoski, Polismyndigheten i Dalarna, Martin Lundin, polisavdelningen, Rikspolisstyrelsen.

Tack till Juergen Pfaffenzeller, Polizeihauptkommissar, Bavarian Police (BPP), Bereitschaftspolizeiabteilung i Sulzbach-Rosenberg i Tyskland för bildmaterialet (kapitel 18) från simulatormiljöerna.

Ett varmt tack till professor Gordon Sharp, M.B.E, Assoc Professor of Aviation Medicine RAF retd, Consultant in Occupational Medicine som givit möjligheten att använda utgångspunkter och material från hans bok ”Human aspects of Police Driving”. Ett tack riktas också till Michael Cleary, superintendent, Head of Road Policing Division vid Scottish Police College för stödet.

Ett stort tack riktas till Trafikverkets Skyldfond som lämnat ett betydelsefullt bidrag för framställning av läroboken. Christer Meyer vid Meyers förlag har lämnat värdefulla synpunkter under produktionen av boken. Tack för allt stöd.

Ansvar för eventuella brister och luckor i boken svarar jag som bokens redaktör för. Du som läsare får gärna höra av dig med synpunkter, kommentarer och reflektioner om boken och dess tema. För att utveckla boken i framtiden tas kommentarer och förslag tacksamt emot. Du kan skicka e-post till antingen: Jorgen.Lundalv@socwork.gu.se eller Jorgen.Lundalv@surgery.umu.se

Göteborg och Umeå i september 2011

Jörgen Lundälv, redaktör

I. Med hjärnan bakom ratten (eller under armen)

Maria Gustafsson

Inledning

I det här kapitlet försöker jag beskriva hur vår hjärna fungerar och i vad mån den är en tillgång eller kanske rent av en belastning i samband med framförande av fordon i hög hastighet. Jag försöker ge svar på frågor om varför vi utsätter oss för risker och varför vår hjärna ibland tycks bete sig lite obegripligt.

Vi har ju en fantastisk och spännande hjärna som kontinuerligt utför de mest anmärkningsvärda beräkningar. Det mesta sker dessutom utan att vi ens vet om det. Men hjärnan har också begränsningar, som vi kanske inte är lika medvetna om. Vi vill ju gärna se oss själva som logiska och riskkalkylerande individer som styrs av förnuft och logik, men kanske glömmer vi då att våra pannlobor, där förnuftet bor, lätt sätts ur spel för att lämna utrymme för de äldre delarna av hjärnan. Delar som har helt andra uppdrag än att syssla med förnuft.

Utgångspunkten för kapitlet är att det alltför ofta förekommer att poliser framför fordon med omotiverad hög hastighet och med ett risktagande som inte står i proportion till vad som går att vinna med den höga farten. Alltför många olyckor sker, ofta med mänskligt lidande i släptåg och alltid med stora ekonomiska kostnader. Önskan är naturligtvis att minimera risktagandet genom ett förändrat beteende och för att kunna förändra beteenden är det oftast av värde att förstå varför beteendet finns. Jag kommer att ge ett antal tänkbara förklaringar till varför risktagandet i samband med bilkörning är så frekvent inom polisen och varför vår hjärna tillåter eller kanske till och med uppmuntrar detta farofylla agerande.

Några allmänna ord om vår hjärna

Hjärnans uråldriga och grundläggande uppgift är att se till att individen överlever och kan fortplanta sig. Under många miljoner år har hjärnan långsamt utvecklats och blivit allt mer sofistikerad.

Under de senaste två miljoner åren har hjärnans vikt tredubblats, främst genom utveckling av det yttersta lagret, vår hjärnbark. Sett till evolutionens tidskalor är två miljoner år en mycket kort tid och om vi ritar in den tekniska tidsåldern på evolutionens tidsaxel så skulle den perioden endast framstå som en mycket liten flyg- lort. När vi jämför hjärnans utvecklingstakt med den utveckling vi kan se omkring oss är det häpnadsväckande att vi så snabbt och framgångsrikt lyckats anpassa oss till vår nya teknologiska miljö. Det måste nog ses som ett bevis för hjärnans imponerande anpassningsförmåga, men vi bör nog ändå hålla i minnet att vi idag framför fordon i hög hastighet med en hjärna som fortfarande jagar björn med träpåk.

I många avseenden är det alltså påfallande små skillnader mellan en hjärna för två miljoner år sedan och den hjärna vi bär omkring på idag. De innersta delarna av hjärnan är i princip desamma och har samma uppdrag som de haft sedan urminnes tid. Vår äldsta del av hjärnan, *hjärnstammen*, styr reflexmässigt livsuppehållande funktioner, vår andning, vårt blodtryck, ja alla de basala funktioner som bara finns där utan att vi tänker på dem. De drifter som gagnar dessa grundläggande behov har en överordnad roll i allt vi gör. Sexualdriften, jakten på föda och att undvika hot och faror är betydligt viktigare för hjärnan än att jobba med förnuft. Hjärnstammen kallas ibland för reptilhjärnan, och det kan ju vara passande eftersom den har mycket gemensamt med reptilernas hjärna. Därtill kan den ibland få oss att bete oss mer reptillikt än mänskligt.

Mellan hjärnstammen och hjärnbarken finner vi *det limbiska systemet*. Det limbiska systemet består av flera delar och ser i stort sett likadant ut hos alla däggdjur. Enkelt uttryckt kan man säga att det limbiska systemet är det system som hanterar känslor. De exakta gränserna för det limbiska systemet är inte helt klarlagda men för enkelhetens skull använder jag ändå begreppet här. Två olika funktioner kan urskiljas i det limbiska systemet. Den ena funktionen är inriktad mot individens inre medan den andra funktionen fokuserar på omgivningen (Eriksson, 2001).

Den s.k. nya hjärnan, eller *neo cortex*, har vi bara haft under en ganska kort period, några miljoner år. Det är i denna nyare del, och då främst i hjärnbarkens pannlobor som vår personlighet och vårt s.k. förnuft bor. Hjärnbarken är det yttersta lagret av hjärnan och ser ut som en några millimeter tjock filt som veckats till ett täcke över de äldre delarna. Faktum är att hjärnans storlek har tre-

dubblats under de senaste två miljoner åren och den största delen av utvecklingen står hjärnbarkens pannlober för. Pannloberna kan ses som ett samordningscentrum där mängder av information samlas och bearbetas. Man skulle kunna säga att det är hjärnbarkens och pannlobernas utformning och volym som skiljer oss från djuren. Man kan också beskriva hjärnbarkens uppgift som mer kontrollerande än utförande. Hjärnbarken är helt enkel för långsam för att svara för utförandedelen. Mycket av det vi utför har redan skett innan det nått vårt medvetande.

Under utvecklingens gång har de nyare delarna av hjärnan byggts ovanpå de äldre delarna. De äldre delarna finns fortfarande kvar och arbetar alltså utifrån sina ursprungliga funktioner (Michael O'shea, 2005).

Pannlobernas förmåga till avancerade beräkningar, logik, kreativitet och förnuft är mycket imponerande. Det som kan orsaka problem för oss är att dessa funktioner bara är i bruk så länge hjärnans ursprungliga delar bedömer att allt är frid och fröjd. Om hjärnan registrerar ett hot så tar de ursprungliga drivkrafterna över och lämnar ingen energi över för medvetna överväganden och förnuft. Man kan också beskriva det som att hjärnan arbetar utifrån en fast hierarki. Inte förrän de grundläggande och ursprungliga behoven är fyllda får vi tillgång till de nyare och mer sofistikerade delarna. Om vår existens hotas är vi alltså grottmänniskor.

Människan kan också beskrivas som en problemlösande varelse som stimuleras av utmaningar som är lagom krävande.

Pannloberna, med sina rika kontakter med alla andra delar av hjärnan, gör det möjligt att fatta medvetna beslut och att vara kreativ. Orsakerna till denna stora utveckling av pannloberna har inte med säkerhet kunnat fastställas men den förklaring som oftast framförts är att det har handlat om sexuellt urval, d.v.s. att kvinnor och män under årtusendenas gång föredragit en partner som varit smart och fantasifull.

Den mänskliga hjärnan brukar också beskrivas som en social hjärna. Med det menas att våra behov av att tillhöra en grupp och att interagera med andra människor är fundamentalt nödvändigt för vårt välbefinnande och för vår överlevnad. Den sociala överlevnaden är alltså lika viktig som den fysiska (Ladberg, 2006).

Miljontals intryck

Hjärnan bearbetar flera hundra tusen intryck varje sekund och skulle givetvis bli totalt överhettad om inte irrelevant information kunde läggas åt sidan. Din syn, din hörsel, din känsel, dina luktorgan o.s.v. skickar hela tiden signaler till hjärnan som bearbetas. De flesta intryck når aldrig ditt medvetande utan sorteras bort i ditt undermedvetna. Så länge du befinner dig i en trygg och säker miljö kan du på ett medvetet plan bestämma dig för vad din hjärna ska fokusera på. Du kan välja att känna dina hjärtslag, du kan lyssna på din andning, du kan låta doften av nyslaget gräs tränga in i ditt inre eller du kan helt enkelt välja att låta hjärnan drömma sig bort till en bättre värld. Men bara så länge din hjärna inte uppfattar något hot. I samma ögonblick som en signal om möjlig fara tränger in i hjärnan försvinner din förmåga att själv styra tanke-mönstren. Hjärnan fokuserar om från medvetande till de viktigare och mer grundläggande uppgifter som styrs i ditt undermedvetna. Det är därför inte så konstigt att vittnen inte har så lätt att komma ihåg just de detaljer som du som polis är intresserad av när de upplevt något traumatiskt. Deras hjärnor har sannolikt varit upptagna med något helt annat än att säkerställa den efterföljande utredningen. Beträffande vittnesuppgifter kan sägas mycket, bl.a. att det i försök har visat sig att vittnen bedömt hastigheten olika på samma fordon beroende av hur frågan formulerats. De som fick frågan ”Hur fort körde bilen när den kraschade in i stolpen?” bedömde hastigheten som högre än de som fick frågan ”Hur fort körde bilen när den kolliderade med stolpen?”. Men det är ett annat ämne men belyser ändå hur utbyte av ett enda uttryck i en fråga påverkar hur vi uppfattat en situation.

Förmågan hos hjärnan att ändra fokus är helt nödvändig för vår överlevnad och kan åskådliggöras med följande exempel. Föreställ dig att du sitter i bilen och lyssnar på ett bra radioprogram samtidigt som du åker den invanda vägen till jobbet. Du hör vartenda ord som sägs samtidigt som du vant och säkert håller hastighet och undviker faror genom ditt trygga och säkra körande. Om inget särskilt händer under vägen så vet du knappt hur du kom fram eftersom ditt medvetande fokuserat på radioprogrammet. Själva bilkörningen klarade du galant på det undermedvetna planet. Men om det under färden plötsligt virvlar upp en plastpåse i dikesrenen så ändrar hjärnan omedelbart fokus. Plötsligt har du ingen aning om vad som sagts på radion, nej du vet inte ens att radion är på. Din hjärna har blixtnabbt ändrat fokus till det som

kan utgöra en fara för den kropp den har att ta hand om. Dessa fokusförändringar i hjärnan är helt nödvändiga och sker någonting innan det når ditt medvetande. Om din hjärna säger åt dig att bromsa så kommer du att ha bromsat innan du är medveten om att du gjort det.

Alarmsystemet

Som sagt bombarderas hjärnan hela tiden av olika sinnesintryck. Det sinnessystem som hela tiden ligger på lur skulle man kunna kalla alarmsystemet. Du kan aldrig förhindra en alarmreaktion eftersom reaktionen inträffar innan den nått ditt medvetande. Beroende av hotets art varierar reaktionen. I vissa lägen kanske du bara märker reaktionen genom att din andhämtning blir snabbare eller genom att du känner hur huden börjar hetta i ansiktet. I andra fall kanske du slår ut med handen eller kastar dig på marken utan att egentligen veta varför.

Vi är från födseln utrustade med tre typer av stressreaktioner; *alarm, verksamhet och uppgivenhet*.

Alarmreaktionen är väl den mest kända och brukar beskrivas som ”Fly eller fäkta – reaktionen”.

Verksamhetsreaktionen leder, trots sitt namn, till att man blir handlingsförlamad. Det verkar som om hjärnan försätter sig i högsta beredskap för att snabbt ställa in sig i den riktning som behövs. I avvaktan på vettigt vägval väntar den.

Uppgivenhetsreaktionen uppträder om hotet upplevs som övermäktigt. Passiviteten blir total och man blir viljelös. Reaktionen verkar vara vanligare hos kvinnor än hos män och får ur ett evolutionärt perspektiv betraktas som logisk ur ett överlevnadsperspektiv. Vissa djur har ett liknande beteende, att spela död, något som inte förekommer hos människan.

Känslor

När ett sinnesintryck bearbetas är medvetandet det sista steget. Innan bearbetningen har hunnit nå medvetandet har de undermedvetna delarna av hjärnan ibland redan hunnit beordra någon form av utförande. Enligt samma princip reagerar alltid känslan innan den medvetna tanken. Vissa känslor brukar vi kalla intuition eller magkänsla. Dessa känslor säger ibland åt oss att göra något eller att avstå från något utan att vi riktigt kan sätta fingret på varför. Ibland kan det låta som om intuition är någon form av hokus

pokus men det kan nog snarare beskrivas som hjärnans samlade undermedvetna kunskap, som utifrån någon form av trigger skickar en signal i form av en känsla till medvetandet. Därmed inte sagt att intuitionen alltid leder oss rätt, men man kan fundera över varför denna undermedvetna kunskap i allmänhet verkar vara mindre värdefull än den kunskap som är medveten. Kanske hänger det samman med att den inte går att härleda.

Hjärnforskningen om känslor befinner sig fortfarande i sin linda. Det rör sig om ett komplicerat system där hjärnstam, limbiska systemet och pannloberna är inblandade. De delar av hjärnan som brukar beskrivas som centrum för våra känslor är det s.k. limbiska systemet. Man kan beskriva uppkomsten till känslor som att hjärnan hela tiden scannar av det inre systemet och omgivningen och skickar fram reaktionen till vårt medvetande i form av en känsla. Först efter det att känslan nått vårt medvetande kan vi på det medvetna planet börja bearbeta den eller helt enkelt bara njuta av den. Känslan kommer alltså alltid före tanken. Känslouttrycket uppstår innan du medvetet känner känslan, du ler innan du vet att du är glad. Du kan också lura hjärnan att framkalla känslor genom att medvetet använda olika känslouttryck. Om du ler hjärtligt kommer din hjärna att förstärka känslan glädje, om du drar ihop ögonbrynen till en bekymrad min kommer din hjärna att sända ut signaler som gör att du känner dig bekymrad.

Minnen och kunskap

Vare sig minnen eller kunskap ligger som några färdiga moduler i hjärnan. De skapas och lagras som möjliga kopplingar och aktiveras vid behov eller när hjärnan möter ett intryck som väcker minnet eller kunskapen till liv. Eftersom minnen och kunskap inte ligger färdiga och väntar i hjärnan så kan de också förändras. Kunskapen att köra bil är en alltjämt föränderlig process, ju mer du praktiserar bilkörande desto fler uppsättningar av kunskapen lagras i din hjärna och desto starkare blir kopplingarna. Du når därmed i vissa avseenden det vi brukar kalla automatiserad kunskap. Automatiserad kunskap är nödvändig för att du ska klara utförandet på det undermedvetna planet, på samma sätt som du gör när du går och samtalar samtidigt.

Synintryck

Så länge vi har ögonen öppna når synintrycken hela tiden vår hjärna. Det mesta passerar förbi utan att vi lägger fokus på vad vi ser. Det når helt enkelt inte fram till vårt medvetande. Men vi kan

också medvetet välja att fokusera på något visst, kanske texten i en bok eller den lilla flugan på fönstret. Så länge inte hjärnan uppfattar några hot kan man behålla sitt fokus, men redan vid lägre form av stresstillstånd förändras hjärnans sätt att styra ögonen. Istället för den samordning av ögonmuskulaturen som funnits under det avslappnade tillståndet kommer nu det ena ögat att börja flacka och lägga mer energi på omgivningen för att försöka identifiera det som stör lugnet och för att upptäcka hot. De flesta av oss har säkert inte noterat dessa små förändringar i synmuskulaturen, men säkert har vi märkt hur svårt det är att t.ex. läsa en text om man samtidigt känner sig påverkad av stress eller oro.

Synen påverkas också av koncentration. När du är avslappnad ser du bättre än när du är koncentrerad. Stark koncentration försämrar seendet. Det är alltså viktigt att vi vid bilkörning är avslappnade och nyttjar våra ögons förmåga att skapa överblick över situationen. Därmed ges möjlighet för hjärnan att skapa adekvata handlingsmönster. I det här avseendet kan man alltså anta att körvana är av stor vikt när det dyker upp oväntade situationer. Ju tryggare du är med det du ska utföra desto större är möjligheten att undvika onödig anspänning och därmed försämrad syn.

När hjärnan blir överbelastad av synintryck och blir stressad finns det till slut inte utrymme att ta emot fler intryck. Hjärnan börjar selektera av vad vi ser. Hur dessa processer går till och vad som selekteras bort är inte helt klarlagt men det tycks vara så att tvådimensionell information, exempelvis vägskyltar, är något av det som först selekteras bort. Sannolikt hänger det samman med att våra hjärnor utvecklats under miljontals år i en tredimensionell miljö.

Även andra intryck sorteras bort. Synen betraktas som vårt dominerande sinne vilket innebär att i konkurrens mellan synintryck och andra intryck så är det de andra intrycken som först får vika.

Ett exempel på selektering av synintryck är det berömda experimentet som utfördes för att studera just detta fenomen. En grupp människor fick se en film över ett basketlag som dribblade och passade bollen mellan varandra. Åskådarna fick i uppdrag att räkna passningarna mellan spelarna. När filmen var slut konstaterades att mer än hälften av åskådarna inte sett att en gorilla (en människa i gorillakostym) passerat över planen. Detta tyder på att hjärnan bara ser det som är relevant för uppgiften (Söderlund, 2010), så det gäller att uppgiften uppfattats rätt.

Vår sociala hjärna

Människan har alltid levt i grupper. Vi är ett flockdjur och det är livsavgörande för oss att behålla vår plats i flocken. Om man inte får vara med i gruppen aktiveras samma centra i hjärnan som aktiveras av fysisk smärta. Här är det alltså betydligt djupare delar av hjärnan än pannloberna som agerar och som vi sett så lyssnar inte känslor på förnuft. Känslostyrda beteenden måste hanteras på det känslomässiga planet, inte med förnuft eller logik. Det är helt utsiktslöst.

Behovet av att få tillhöra gruppen leder till att andra sinnen ibland sätts ur spel. Det har utförts experiment där en grupp människor fått i uppgift att bedöma längden på några linjer. Bland försökspersonerna fanns några med uppdrag att hävda att den kortare linjen var längst. Inte så överraskande tyckte även de ovetande deltagarna att den kortare var längst. Det som kanske är mer anmärkningsvärt är att försökspersonerna inte på ett medvetet plan anpassat sig till de övriga utan att de verkligen tyckte att den kortare var längst. Den slutsats man kan dra är att hjärnan på ett undermedvetet plan valde den uppgift som var viktigast för individen, d.v.s. att stärka tillhörigheten till gruppen. Detta kan vara värt att hålla i minnet för att förstå hur stark drivkraften till anpassning är. Gruppen är så viktig att synintryck och andra intryck tolkas utifrån vad som är gångbart i gruppen och inte utifrån objektivitet.

Rytm

Rytm betraktas som viktigt för hjärnans och därmed för hela individens välmående. Det handlar om allt från hjärtats och andhämtningens rytm till rytm förknippad med sömn, måltidsintag och musikupplevelser. Hjärnan behöver växla mellan arbete och vila, mellan nya intryck och sortering och bearbetning av mottagna intryck. Med individuella variationer är det svårt för hjärnan att ställa om från ett problemområde till ett annat utan tillräcklig tid för bearbetning och tid för förberedelse inför det nya.

Hur skiftestjänstgöring och avbrutna viloperioder påverkar hjärnan är inte helt klarlagt, men kommer förhoppningsvis att beaktas allt mer i takt med att forskningen gör framsteg.

Nervsystemet

Vårt centrala nervsystem är uppdelat i två delar, det sympatiska och det parasympatiska nervsystemet. Det sympatiska nervsystemet står för aktivering, uppladdning, ansträngning, stress och

alarm. Det parasympatiska nervsystemet står för avslappning, lugn, njutning, lek och avspänd samvaro. Dessa två nervsystem växelverkar hela tiden. När vi andas in aktiveras det sympatiska systemet och när vi andas ut det parasympatiska. Många sätt att minska stress bygger på att kontrollera andningen. För den som har astma är det t.ex. inte inandningen utan utandningen som är problemet (Ladberg, 2006). För att må bra och kunna prestera behöver det råda balans mellan de två systemen. För mycket input i förhållande till output skapar obalans och hindrar oss från att få tillgång till hela vår kapacitet.

Stress

Hjärnan är i stort sett lika aktiv hela tiden, med en marginell nedgång under sömnen. Stress ökar således inte aktiviteten i hjärnan, men leder till omfördelningar av aktivitet. Om vi överbelastar hjärnan är det de delar som sysslar med förnuft och kreativitet som först får stryka på foten. Allt i enlighet med hjärnans hierarki. Vid stress får hjärnan annat, betydligt viktigare arbete, att ägna sig åt. Aktiviteten i pannloberna går ner till förmån för de djupare delarna av hjärnan. Förmodligen blir också hjärnan mer ensidig på så sätt att den ena hjärnhalvan blir mer dominant än den andra. Det varierar mellan individer vilken hjärnhalva som tar över, hos en del individer tar känslorna över, medan andra blir helt styrda av kylig logik.

Att få en stressreaktion går på bråkdelen av en sekund, men att återställa lugnet tar betydligt längre tid. Om en ny stressfaktor läggs till, innan man hunnit bearbeta den första, blir resultatet att ett plus ett blir mer än två.

Stora, långvariga eller ofta återkommande påslag av stress tenderar att leda till att hjärnan blir mer och mer stresskänslig. Man kan säga att sensitiviteten ökar. Hjärnan hamnar i ett tillstånd där den hela tiden är på sin vakt och noterar och agerar på varje litet stressmoment. Det som i vanliga fall skulle kunna passera med en axelryckning kan i det här tillståndet leda till aggressivitet eller någon annan stressreaktion. I sin värsta form kan långvariga stresspåslag leda till kronisk stress.

Stress leder också till minskad simultankapacitet. Simultankapacitet är som bekant inte förmågan att utföra två saker samtidigt utan att snabbt växla mellan olika utföranden. Eftersom stress leder till att man har svårare att få kontakt med sina medvetna

funktioner har stress också påverkan på andra förmågor. För att i stressade situationer kunna använda det man lärt sig krävs att inlärningen automatiserats, d.v.s. sker undermedvetet efter ett bekant mönster (Olsson m.fl., 2007).

Samtidigt som man alltså bör vara vaksam på hur stor stress hjärnan utsätts för är det viktigt att komma ihåg att den uttråkade och understimulerade hjärnan kan vara lika skadlig som den överstimulerade (Ornstein och Sobel, 1989).

Inlärning

Inlärning är ett komplicerat system, men om man vill stimulera aktiv inlärning så finns det tre avgörande faktorer för framgång: relevans, känslor och mönster. Det har också visat sig att vi har lättare att ta till oss ny kunskap om många sinnen aktiveras i samband med inlärningen. När inlärning handlar om att få bort ett visst beteende är det ofta verkningslöst att direkt angripa själva beteendet. En mer framgångsrik väg är att försöka komma åt sinnestillståndet i den aktuella situationen och de drivkrafter som ligger till grund för beteendet (Jensen, 1996).

Varför tar vi risker när hjärnans uppgift är att hålla oss friska och levande?

Som jag nämnde inledningsvis har vår hjärna till uppgift att se till att den kropp den ansvarar för håller sig frisk, stark och har förmåga till reproduktion. Hur går då detta ihop med det risktagande vi ibland utsätter oss för?

För mänsklighetens utveckling har vissa förmågor varit avgörande. Det handlar om förmågan att skaffa föda, förmågan att undvika eller avvärja hot samt inte minst samarbetet med andra individer. Just samarbetet och relationerna till andra människor har varit helt livsavgörande, för såväl överlevnad som för fortplantning. Just denna samverkan mellan människor, gruppmedlemskapet, är en av de mest basala och grundläggande drifterna hos mänskligheten. Det är därför inte konstigt att hjärnan finner det helt logiskt att bortse från andra risker om samhörigheten till gruppen hotas.

Inom polisen är samhörigheten i ett turlag av största vikt för individen. Som polis utsätts man ofta för faror, utan egen förskyllan, och man blir därmed beroende av sin grupp på ett än mer djupare plan än det rent sociala. Man måste kunna lita på sina kamrater och man måste kunna lita på att gruppen håller ihop även när

trycket utifrån blir stort. Den gemenskap som växer i alla former av grupper får alltså en extra dimension av att man tillsammans faktiskt jobbar med liv och död på ett bokstavligt plan. Samma fenomen kan ses i andra grupper där riskfyllda uppdrag står på dagordningen.

Turlaget är alltså en grupp där individerna utvecklar mycket starka bindningar till varandra. För individen blir det förödande att inte få ingå i gruppens gemenskap. Det här begriper vår hjärna direkt, både medvetet men kanske i än högre grad i det undermedvetna.

Betydelsefullt för tillhörighetsfrågor är att ansluta sig till den kultur som råder i gruppen. Den polisiära kulturen i ett turlag har beskrivits så här:

- Vissa arbetsuppgifter har betydligt högre status än andra, det är t.ex. mer statusladdat att göra stora narkotikabeslag än att utreda våld mot barn.
- Endast en del av det arbete polisen har att utföra är ”riktigt polisarbete”.
- Misstro mot chefer och extern icke polisiär kunskap.
- Stark kåranda som i dess positiva form skapar gemenskap och trygghet men som i dess negativa form utestänger förnuft och synpunkter utifrån.
- Jobbar man i radiobil så är det viktigt att vara en skicklig och orädd bilförare.

Det jag vill säga med detta är att varje polis som tjänstgör i radiobil vet att man vinner uppskattning i gruppen om man kör fort och tar sig mellan olika platser på rekordlåg tid. I fikarummen pratas det ofta om hur fräckt och snabbt man kört. Däremot pratas det mycket sällan om vilka risker man utsatt sig själv, sin kollega och allmänheten för. Än mer sällan, för att inte säga aldrig, förs ett resonemang om i vad mån hastigheten har varit relevant för uppdragets karaktär.

Vi har varit många, chefer och trafiksäkerhetsansvariga, som har försökt hålla denna säkerhetsdialog vid liv och försökt få till stånd förändrade beteenden när det handlar om polisbilskörning. Ingen av oss känner nog att vi har lyckats. Det vi har sagt har vägt lätt i förhållande till gruppdynamiken och den rådande kulturen.

Vi kan konstatera att det finns en förväntan på individen att leva upp till gruppens norm och att det endast är få individer som inte låter sig påverkas av det. Det finns alltså en grundmotivation att stärka sin ställning i gruppen vilket bl.a. kan ske genom att köra fort och att hitta så många möjligheter man kan för att få visa sina färdigheter.

Under tidernas gång har det gjorts olika försök att komma tillrätta med beteendemönster genom att fokusera på drivkrafter och bakomliggande behov. Ett berömt exempel är den polischef som i början av seklet hade problem med studenter som varje år festade och röjde i hans stad. Han beslutade sig för att omhänderta så många som möjligt, men resultatet blev att fler spelade fulla för att få vara med i den omhändertagna gruppen. Då satte han dem på vatten och bröd, men detta bara ökade statusen ytterligare och problemen förvärrades. Då började han ge dem barnmat och behandlade dem som tvååringar. De kaxiga studenterna blev till åtlöje och problemen upphörde.

Utan att i övrigt hylla hans metodval kan man väl ändå säga att han kom åt pudelns kärna, statusfrågan och den osunda grupp-känslan. Om man ska dra paralleller till polisen så kanske man behöver lägga mer resurser och eftertanke på att skapa trygga och väl sammanhållna turlag som vilar på delvis andra normer än idag. Normer där det inte är en framgångsfaktor att utsätta sig själv och andra för livsfara.

Ju bättre grund man har som bilförare och ju fler riskfyllda moment man lyckats undanröja, desto större är chansen att det även nästa gång ska gå bra. Igenkänning och automatisering är viktiga tillgångar för hjärnan och kan bli livsavgörande i snabba och komplexa situationer. Men en reflexmässig manöver kan också bli en risk i sig själv om det visar sig att hjärnan har feltolkat en situation. Ju mindre tid hjärnan får på sig för att analysera en situation, desto mer är den hänvisad till att reagera utifrån kända mönster.

Ett exempel på vad som kan hända

Låt oss flytta in i hjärnan på Peter, en polis med sex års tjänst på en ordningsenhet. Föreställ er hur Peter och Pia glider runt på stan i sin radiobil och önskar sig något som kan bryta tristessen. De småpratar och spanar efter något som ser misstänkt ut. Det har varit en händelselös dag så här långt och de känner sig båda understimulerade och uttråkade. Som en skänk från ovan piper

det till i radion och snart hör de radiooperatören på LKC som beordrar dem till Villagatan 1 där Fru Jansson haft inbrott. Fru Jansson finns på plats och så vitt hon har kunnat se finns inte gärningsmannen kvar. ”Vi åker” svarar Pia och hänger tillbaka mikrofonen.

I samma ögonblick som Peter hör Villagatan 1 ser han en inre karta och vänder bilen med skrikande däck. Han känner hur hela hans väsen skärps och hur hans fokus smalnar av i takt med att bilen ökar farten. Han knäpper på blåljusen medan han kör genom stan och känner hur han fylls av det reflekterande ljuset, motorljudet och anspänningen. Tristessen är bruten och han är på jakt. Det där med att det inte skulle finnas någon inbrottstjuv kvar är inget att fästa sig vid. Allmänheten hade inte för vana att göra vettiga bedömningar, tänker han.

Pia, som inte riktigt förstått varför Peter gjort den där handbromsvändningen och inte förstår varför de har så bråttom, försöker bestämma sig för hur hon ska agera. Hon känner sig rädd av den höga farten bland alla bilar och människor och önskar att Peter ville ta det lite lugnare. Hon känner hur skräcken griper tag i henne men kan inte på ett medvetet plan bli klok på om det är den höga farten som skrämmer henne eller om det är tanken på att säga till Peter att sakta farten. Hon vet instinktivt att hon inte är i position att tala om för Peter hur han skulle köra och utan att tänka tanken vet hon att om hon skulle be honom sakta ner så skulle hon bli ansedd som en feg kärring och nästa fikarast med turlaget skulle inte bli kul. Hon kan inte tänka klart längre och fokuserar på att titta efter faror under vägen. Hon hoppas att det ska gå vägen även den här gången.

Efter en minuts vansinnesfärd kommer de äntligen ut ur stan och sladdar ut på länsvägen mot det aktuella villaområdet. Pia slappnar av lite och Peter känner sig upprymd och laddad av alla signalsubstanser som sprutar runt i hans hjärna. Även han slappnar av lite och ler för sig själv. Han slår av blåljusen eftersom han innerst inne vet att det inte finns fog för att köra med den här hastigheten eller med påslagna blåljus. Inför sig själv förklarar han de avslagna blåljusen med att han inte vill skrämma iväg en tjuv som kanske inte alls avlägsnat sig såsom fru vad-hon-nu-hette trott.

Han ser avfarten till Villagatan där framme och känner hur bromsarna hugger i asfalten när han siktar på avtagsvägen. Mitt i kur-

van aktiveras bilens antispinnsystem och krängningshämmare, men alla bilens teknikaliteter till trots vill den inte lyda Peters manövrar. Det hugger till i hans bröst och innan reaktionen hunnit nå hans medvetande har han tappat herraväldet över bilen och hans hjärna beordrar honom att göra det enda vettiga; att skicka upp armarna till skydd för huvudet i samma ögonblick som bilen vräks in i den gamla eken.

Efter olyckan hopade sig frågorna för utredarna och för Peters och Pias anhöriga. Vittnen förhöordes, LKC-operatörens samtal med patrullen avlyssnades från det inspelade bandet, bilen besiktigades och körbanan undersöktes. Det var lätt att beräkna den genomsnittliga hastigheten och av spåren att döma hade olyckan orsakats av alltför hög hastighet genom kurvan in på Villagatan. Det var också enkelt att konstatera att det inte var troligt att bilen hade haft några tekniska brister. Det stod också klart av radiooperatörens larmanrop att ärendet inte var av akut och brådskande karaktär. De frågor som inte var lika enkla att besvara var varför Peter kört så fort och varför han tappat kontrollen.

Låt oss försöka bena ut skeendet och fundera över varför Peter tog den här risken. Peter var känd som en bra polis med en stark ställning i sitt turlag. Sin starka ställning hade han skapat genom att vara initiativrik, social, kunnig och en jäkel på att köra bil. Han hade mer än en gång underhållit sina kamrater under fikarasterna med historier om hur hans chefer skällt ut honom för att han körde så fort.

Vid det tillfället när larmanropet kom kände sig Peter understimulerad och hade inte fått möjligheten att göra något under arbetspasset som kunde stärka hans självkänsla eller stadfästa hans position i gruppen. Han bar alltså på flera understimulerade behov, såväl behov av utmaningar som behov av att känna sig betydelsefull och få uppskattning i gruppen. När larmet kom kände han instinktivt att det nu gavs en möjlighet att tillfredställa sina behov. Att fånga en tjuv var tveklöst alltid en framgångsfaktor och även om han inte skulle lyckas med det så fick han ju i alla fall en möjlighet till en stimulerande bilfärd. Hans vilja att fylla sina behov ledde till att en adekvat riskbedömning uteblev eller förkastades. I valet mellan a) möjligheten att få köra fort och kanske dessutom få fånga en tjuv och b) risken för att han skulle köra ihjäl sig, reagerade hans hjärna såsom hjärnor brukar reagera. Om en attraktiv vinst hägrar så tenderar riskerna att hamna i

skymundan. Det här beslutsfattandet går mycket fort och i stort sett utan pannlobernas inverkan. När beslutet sedan är fattat är möjligheterna att få kontakt med sitt förnuft i princip obefintliga.

Genom att han försatte sig i en situation som krävde hjärnans fullkomliga fokus på bilkörningen undanröjdes allt utrymme att ge energi till pannloberna och dess intresse för ett mer långsiktigt tänkande och förnuft. Till detta kan läggas det faktum att jakt är en av de starka och uråldriga drifterna, förmodligen företrädesvis hos män.

Kollisionen skedde när komplexiteten var som minst i körningen. Han klarade av att ta sig genom stan, kryssande mellan cyklisterna och gångtrafikanter, men han klarade inte den bekanta svängen in på Villagatan. En tänkbar förklaring är att Peter kanske fick för mycket tid att tänka. Professor Martin Ingvar (sid. 36 i Olsson m.fl., 2007) beskriver vad som händer när vi ibland får lite för lång tid för att fatta ett beslut: ”De flesta har någon gång spelat tennis. Efter en stunds bollande kommer ett dåligt försök till lobb från andra sidan. Man har god tid på sig. Då inträffar det katastrofala; man börjar tänka och slår ofelbart bollen med en timing som skickar den åt fel håll.” Orsaken är att hjärnbarken kopplas in i beslutsfattandet trots att den är alldeles för långsam för att vara inkopplad i själva utförandet. Kanske var det just det som hände Peter, han fick för mycket tid att tänka.

För Pias del hamnade hon i den fartfyllda och riskabla situationen helt utan egen förskyllan. Men kanske hade hon kunnat avbryta den. Direkt när hon kände hur Peter kastade runt bilen grep skräcken tag i henne. Hon fick en instinktiv känsla av att detta var fel. En mängd konkurrerande känslor trängde fram till hennes medvetande; a) rädslan för farten, b) rädslan för att bli utesluten ur gruppen om hon sa till, c) rädslan för att hon skulle störa Peter om hon började prata med honom och därmed öka risken ytterligare, d) rädslan för att de skulle få skit för att de kört så fort. Hon lyckades aldrig sortera de här känslorna och göra en medveten riskbedömning. Hennes hjärna styrde hennes agerande mot ett av sina huvudintressen: tillhörigheten till gruppen. Kanske påverkades hennes undermedvetna beslut också av det faktum att bilkörningen betraktades som en möjlig fara medan hennes försämrade position i gruppen var en klarlagd fara. En ur hjärnans synvinkel rimlig riskbedömning skulle man kunna säga.

Men ibland är det väl berättigat med dessa höga hastigheter...

Det tidigare berörda fallet belyser en situation där det vare sig lagenligt eller förnuftsmässigt var befogat att slå på blåljusen och köra med den hastighet som Peter gjorde. Låt oss nu titta på en situation där befogenheten finns och det upplevs påkallat att verkligen komma till en plats så fort som möjligt.

Stefan och Stina hade haft en tuff dag. Det hade börjat redan vid morgonfiket då de fått avbryta samvaron med de andra för att ge sig iväg till en trafikolycksplats med allvarlig personskada. Knappt hade de hunnit skriva av sig det jobbet innan LKC ropat upp och sagt åt dem att åka till Åhlens för att ta itu med en överförfriskad man som gick omkring och skrek och slog omkring sig med en träplanka. Efter att de hade gripit mannen och precis skrivit av sig var de nu äntligen på väg ner till pizzerian för att hämta den efterlängtdade lunchen. Med sina två tjänsteår hade Stefan under dagen hunnit fundera mer än en gång över om han verkligen valt rätt jobb. De hade knappt hunnit prata med varandra och såg nu fram emot att få sitta ner och fylla på energiförråden, både de fysiska och de mentala. Samtidigt som Stefan svänger in till kanten vid Pizzerian piper det till i radion. Radiooperatören beklagar att det inte finns någon annan bil ledig och beordrar dem till Skogsstigen 4. En granne har ringt och sagt att det låter som att Pettersson, i lägenheten ovanför, håller på att slå ihjäl både fru och barn. Enligt registret är han tidigare dömd för grov misshandel och har besöksförbud. De protester som Stina haft på tungan försvinner i takt med att hon förstår allvaret i situationen.

Stefan kastar en snabb blick på Stina och hennes blick förstärker det han redan vet. Nu var det bara att bita i. Här fick de inte misslyckas. Han trycker ner gasen samtidigt som han slår på blåljus och sirener och forsar fram genom stan. Han försöker slå bort tankarna på den utsatta kvinnan för att koncentrera sig på körningen. Hela hans inre skriker ut varningssignaler. Blodsockret är lågt, hjärnan är överbelastad, blodtrycket högre än normalt och det inre systemet arbetar febrilt med att städa undan resterna av de stresspåslag han haft tidigare under dagen. Hela hans inre skriker: Sakta ner! Men han trycker undan känslan och pressar sin körförmåga till det yttersta. Han får tunnelseende och hela hans inre befinner sig på bristningsgränsen.

Stina har betydligt fler år som polis och är medveten om Stefans orutin när det gäller utryckningskörning. Hon tittar på honom och försöker få kontakt med honom i larmet av sirener och motorljud: ”Stefan, du behöver inte köra så fort. Ta det lugnt, vi gör ingen nytta om vi kör ihjäl oss på vägen dit.” Men hon möter ingen reaktion.

I det här skedet är Stefans hjärna inte mottaglig för ytterligare intryck. Han hör i fjärran att hon säger något. På det medvetna planet uppfattar han inte vad hon säger men hans undermedvetna fångar hennes misstro mot hans förmåga att köra bil. Utan att han själv är medveten om det har han börjat tvivla på om han kommer att klara uppgiften.

Han fortsätter sin färd i samma hastighet. Anspänningen är total. Hade han kunnat få kontakt med sina pannlober hade han kanske kunnat ta in vad Stina sa. Kanske hade han förstått att hastigheten var för hög och att vare sig kvinnan eller barnen skulle bli hjälpta av att han körde på ett sätt som riskerade att de inte skulle komma fram över huvud taget. Men pannloberna var för länge sedan satta ur spel. Allt syre fokuseras nu mot de basala delar av hjärnan som hanterar stress och press och den utmaning som bilkörningen medför. När han närmar sig rondellen och ser lastbilen som ligger i innervarv rakt framför honom konstaterar hans hjärna att hans egen hastighet i förhållande till avståndet till rondellen och lastbilens hastighet ofelbart kommer att leda till en kollision. Utan att veta om det stamper han ner bromsen. Bilen kränger och det skriker i däckerna när de närmar sig rondellen och lastbilen. Han undviker lastbilens bakre del med en hårsman och bilen studsar mot rondellkanten och in i statyn som pryder dess mitt.

Stefan hade inte hört Stinas skrik, han hade inte känt hur airbagen slog upp i hans ansikte och han kunde inte i efterhand återge vad som skett strax innan olyckan. Stina hade kastats mot sidorutan innan airbagen träffade hennes redan blodiga huvud. De överlevde, men deras liv blev för alltid förändrade. Tio år senare hade Stina fortfarande besvär av sin nackskada och de många timmarna i terapi hade bara till viss del hjälpt henne att bli av med den skräck hon kände så fort hon klev in i en bil. Stefan skadade sin högra arm så svårt att han fick ge upp alla sina planer på elitidrott. De nätter han vaknade med fantomsmärtor i den hand som inte längre fanns kvar var många och långa. Men det värsta för Stefan var inte den förlorade handen. Det värsta var den eviga

frågan som aldrig ville lämna hans huvud. Varför hade han kört så fort trots att han borde ha begripit att den lilla tid han kunde tjäna definitivt inte stått i proportion till riskerna. Vetskapen om att kvinnan varit utom all fara när en annan patrullbil anlände till Skogsstigen 4 en kvart senare var en klen tröst. Snarare spädde det bara på hans eviga fråga. Varför hade han riskerat livet på sig själv och Stina?

När Stefan och Stina beordrades till Skogsstigen var deras hjärnor redan överbelastade. Alla deras energidepåer var tömda. Varje logisk tanke säger oss att de aldrig borde ha skickats på det där jobbet, men vi vet samtidigt att den här situationen har uppstått massor av gånger och vi vet att det kommer att ske igen. Stefans överhettade hjärna skickade honom ut på en vansinnesfärd som han inte ens själv kände sig övertygad om att klara av. En annan hjärna hade kanske reagerat på ett annat sätt, för det är aldrig lätt att i förväg veta hur en överbelastad hjärna kommer att bete sig.

Varför tog Peter och Stefan de risker de gjorde?

Det finns naturligtvis inga enkla sanningar eller svar på varför de tog de risker de gjorde. Ur ett hjärnperspektiv finns ett antal tänkbara förklaringar.

Överbelastning av hjärnan. Hjärnan blir överbelastad om intrycken är för många och för krävande i förhållande till vad man får utlopp för. En polis i yttre tjänst kan utsättas för fler obehagliga intryck under en vecka än de flesta av oss andra behöver utstå under en hel livstid. Dessutom tvingas hjärnan ofta ta itu med flera mycket stressande och svåra situationer efter varandra, utan att det funnits tid och möjlighet att bearbeta den första situationen innan nästa situation kallar på uppmärksamhet. En stressad hjärna blir lätt översensitiv, d.v.s. reagerar med hög stress på en liten trigger. Det medför att förnuftet och det personliga övervägandet snabbt ställs åt sidan till förmån för mer primitiva ageranden.

Understimulans. Om hjärnan inte utmanas på det sätt den behöver så blir den uttråkad. En uttråkad hjärna söker efter tillfällen att bryta tristessen. Polisarbetet är till sin natur sådant att det kan bestå av långa perioder av arbete som inte ger hjärnan stimulans, för att sedan brytas av perioder där hjärnan snarare översvämmas av utmaningar. Tiderna av tristess kan leda till att man tar tillfället i akt när det äntligen händer något. Man överreagerar för att tillfredsställa hjärnans behov av utmaningar.

Hjärnan behöver utmanas för att utvecklas. Utmaningarna ska vara lagom svåra, det måste finnas en möjlighet att lyckas men samtidigt ett hot om att misslyckas. Bilkörning i hög hastighet är för de flesta av oss en utmaning som medför någon form av stimulans. Du spänner dina sinnen och vet att du får din belöning efter en framgångsrik färd i form av tillfredsställelse och en dos dopamin. Dessutom kanske gruppens gillande hägrar.

Hot eller fara. Ett upplevt hot är det mest verkningsfulla medlet för att stänga av pannloberna och ge fritt spelrum för våra primitiva instinkter. När vi talar om hot och fara kanske vi i första hand tänker på det som hotar vår fysiska existens. Men lika hotfullt för hjärnan är det som hotar vad vi skulle kunna beskriva som vår sociala existens. Ett hot som riskerar försämrad status i eller tillhörighet till gruppen är lika skrämmande för hjärnan som om någon måttar ett slag mot dig. Det luriga med hot som handlar om den sociala existensen är att det är svårt för hjärnan att bedöma graden av allvar och graden av sannolikhet i hotet. Hjärnan är utlämnad till tolkning av gruppens normer och vad som krävs för att ha en plats i gruppen. De flesta av dessa bedömningar sker på det undermedvetna planet genom tolkning av kroppsspråk, ansikt-suttryck av annat som nått din hjärna. Det är med andra ord inte alls säkert att det du medvetet väljer att tro (i dina pannlober) stämmer överens med de bedömningar som gjorts i de ursprungliga och djupare delarna av hjärnan. I vårt medvetande rationaliserar vi och tänker tankar som vi tilltalas av att tänka. Många av oss är helt enkelt ganska skickliga när det gäller att inte släppa fram tankar och känslor som inte stämmer med pannlobernas bild av vem vi är. Men när hotet tränger sig på så slutar pannloberna att producera tankar och vårt agerande tas över av de delar av hjärnan som har som en av sina absoluta huvuduppgifter att säkerställa individens position i gruppen.

Tolkning av situationen. Det är viktigt att komma ihåg att det inte finns en enda och sann objektiv bild av en situation. Alla intryck som når en hjärna tolkas och bearbetas utifrån den specifika hjärnans förmågor. Vad du ser och vad du hör är beroende av vad du tidigare utsatt din hjärna för och vad den lärt sig. Det finns inte två hjärnor som är identiska och som gör identiskt lika tolkningar. Varje intryck är resultatet av en bearbetning som är präglad av tidigare erfarenheter, förväntade framgångar/tillkortakommanden och av din status för dagen.

Riskbedömningar. Detta med riskbedömningar och att agera utifrån tänkbara risker är tyvärr inte hjärnans allra vassaste förmåga. Risker tenderar att rationaliseras bort i ljuset av en hägrande vinst. Kanske har det varit nödvändigt för vår utveckling, för hur hade det sett ut om vi avstått från utmaningar och istället ägnat oss helhjärtat åt att väja för risker. Kanske hade vi då fortfarande varit nöjda med att hänga i lianer istället för att färdas i flygplan och snabba bilar. Det har gjorts åtskilliga psykologiska tester där man i test efter test konstaterat att vi har en benägenhet att bortse från risker så länge det finns en hägrande vinst. Kanske inte konstigt att spelandet växer med raketfart, inte minst i svåra ekonomiska tider. Naturligtvis finns det stora individuella skillnader i det här avseendet och även utan forskning på området så kanske det inte är allt för vågat att gissa att de människor som söker sig till polisyrket har en benägenhet att inte i första hand väja för risker.

Hur kan man då förändra ett beteende som vilar på grundläggande drivkrafter?

Förändring av beteenden som strider mot människors grundläggande behov har alltid visat sig svårt eller ogörligt. Att använd sig av lagar, regler, förbud och reprimander har inte visat sig särskilt framgångsrikt.

Som vid alla komplexa situationer och problem finns inga enkla lösningar. Min tro är att ökad kunskap om hur hjärnan fungerar och vilka spratt den kan spela oss kan leda till att vi hittar nya värdefulla nycklar. Nycklar som kan hjälpa oss att låsa upp blockeringarna till våra pannlobor och vårt medvetande. Ju mer jag har läst och förstått om hjärnan desto mer har det förvånat mig att det vare sig i skolundervisningen eller i utbildningen till så krävande yrken som t.ex. polisen finns någon form av utbildning om hur vår hjärna fungerar. Visst läser vi en del psykologi och många poliser har idag en bakgrund inom t.ex. beteendevetenskapen, men kanske skulle vi ha lättare att ta till oss psykologiska och beteendevetenskapliga kunskaper om vi började med biologin. Det är troligt att många skulle ha nytta av hur de fysiska och kemiska förutsättningarna i hjärnan ser ut.

En annan fråga är om vi har tillräcklig respekt för mänskliga behov av stimulans, tillhörighet till gruppen och social närhet. Det handlar ju trots allt om djupt nedärvda behov som alltid har haft och alltid kommer att ha ett stort inflytande över mänskliga val och ageranden. Alla minns vi väl de psykologiska experimenten

med de små apungarna som under stress hellre väljer den mjuka mamma-dockan som inte kan ge dem mat före ståltråds mamman som kan ge dem föda.

Jag avstår från att lämna förslag till lösningar. Istället väljer jag att hysa förhoppningar till att du som har läst det här kapitlet har fått ett intresse av hur din hjärna fungerar och att du redan därmed har börjat söka efter framgångsfaktorer som gör att du kan minska ditt risktagande och öka din känsla av inre trygghet. En framgångsfaktor i allt vi gör är att säkerställa energiförsörjningen till vårt förnuft och vårt medvetande. Därmed kan vi också möta våra medmänniskor på ett sätt som underlättar för dem att hålla kontakt med sitt förnuft. Vi är varandras arbetsmiljö och framgångspotentialen är enorm.

Litteratur

Eriksson, H. (2001). Neuropsykologi, Författaren och Liber AB.

Jensen, E. (1996). Hjärnbaserat lärande, Brain Books.

Ladberg, G. (2006). Den mänskliga hjärnan – en upptäcksfärd, Stockholm: Prisma.

Olsson, L. m.fl. (2007). Hjärnan, Författarna och Karolinska Institutet University Press.

Ornstein, R. & Sobel, D. (1989). Hjärnan som läkare, Bonnier Fakta Bokförlag AB.

O'Shea, M. (2003). Kort om hjärnan, Författaren.

Söderlund, M. (2010). Experiment med människor. Författaren och Liber AB.

2. Polisens övergripande uppdrag kopplat till trafik-säkerhet

Kungens pojkar kör som dom vill – eller?

Christer Nyberg

Underrubriken syftar på en del av den subkultur som finns, eller i vart fall har funnits under många år, inom delar av den svenska poliskulturen och som har mött många nyanställda polisaspiranter. En annan devis som mött många unga poliser är att ”man är inte riktig polis förrän man med den egna polisbilen prejat, och stoppat en flyende bil”. Båda dessa exempel från den polisiära vardagen är inte bara ett hot mot andras och den egna trafiksäkerheten - utan även lagstridiga! Trafikmiljön är den i särklass farligaste miljön som poliser dagligen arbetar i. För poliser är risken för att bli allvarligt skadad eller dödad i tjänsten definitivt störst i trafikmiljön. Polisen har ju dessutom ett oerhört stort och viktigt samhällsuppdrag - att öka tryggheten och säkerheten i trafiken, både för allmänheten och för sig själva.

- Är det så att den polisiära subkulturen innehåller arbetssätt, metoder och förhållningssätt som bidrar till otrygghet och ökad risk för trafikolyckor?
- Tar poliser onödiga risker för sig själva och andra i trafiken?
- Har den polisiära subkulturen bidragit till att utveckla ett onormalt och onödigt riskbeteende i trafiken?
- Har det onormala blivit normalt när det gäller polisens syn på den egna och andras behov av säkerhet i trafikmiljön?
- Tolererar poliser egna trafikbrott i alltför stor utsträckning?

Här följer ett försök att beskriva det polisiära uppdraget i stort utifrån lagstiftarens intentioner och med kommentarer som utgår från min mångåriga polisferenhet kombinerad med mitt intresse för polisetik.

Min avsikt är att läsaren själv ska få möjlighet till reflektion där läsarens (polisstudentens) egna svar på frågorna bidrar till att

skapa ett eget ideal för det polisiära trafiksäkerhetsuppdraget. Min förhoppning är att detta ideal kommer att öka tryggheten och säkerheten i trafikmiljön för alla.

All polisverksamhet måste alltid och i alla delar utgå från det uppdrag som polisen har enligt Polislagen!

Av Polislagens första paragraf framgår det att målet med polisens verksamhet är att främja rättvisa, trygghet, allmän ordning och även i övrigt tillförsäkra allmänheten skydd och annan hjälp. Det underliggande budskapet är att detta övergripande mål inbegriper all polisverksamhet och alltid när polisverksamhet utövas. Redan här framgår det således att den verksamhet som polisen bedriver i samhällets trafikmiljö självklart omfattas av målen i Polislagen (PL).

Många håller säkert med om att polisbilar och andra uttryckningsfordon är inblandade i allt för många och allvarliga olyckor!

PL 1 §

”Som ett led i samhällets verksamhet för att främja rättvisa och trygghet skall polisens arbete syfta till att upprätthålla allmän ordning och säkerhet samt att i övrigt tillförsäkra allmänheten skydd och annan hjälp.”

Polislagens krav på att polisverksamheten ska främja rättvisa och trygghet innebär att polisfordon skall framföras på ett sätt som inte bryter mot några trafikföreskrifter och dessutom framförs på ett föredömligt sätt som skapar trygghet hos alla som befinner sig i trafikmiljön. Om denna del av polisens verksamhet genomförs på ett säkert och tydligt sätt kommer det att bidra till att tillförsäkra allmänheten skydd och annan hjälp.

Vad händer om det motsatta förhållandet råder – polisbilar framförs i trafiken på ett sätt som inte följer trafiklagstiftningen och inte uppfattas som säkert och föredömligt?

Rättvisan i samhället främjas inte – det är risk för att samhällsmedborgare (och vissa poliser) uppfattar det hela som att (trafik-)lagen gäller inte poliser.

I stället för att tillförsäkra allmänheten trygghet och skydd kommer trafikanter och polispersonal att utsättas för otrygghet, onödiga risker och i vissa fall olyckor i trafikmiljön.

Möjligheten för polisen att ge allmänheten annan hjälp genom att bryta mot trafiklagstiftning måste således alltid innebära ett mycket noggrant etiskt övervägande, nämligen:

- Vilka risker uppstår för medtrafikanterna i förhållande till vilka värden som kan komma att räddas om trafikregler bryts?
- Vad händer om polisbilen blir inblandad i en trafikolycka och inte kommer fram? Vilka värden sätts då på spel?

Polisens övergripande uppgifter kopplat till samhällets trafikmiljö

Polisens övergripande uppgifter i samhället beskrivs i Polislagen.

PL 2 §

”Till polisens uppgifter hör att

1. förebygga brott och andra störningar av den allmänna ordningen eller säkerheten,
2. övervaka den allmänna ordningen och säkerheten, hindra störningar därav samt ingripa när sådana har inträffat,
3. bedriva spaning och utredning i fråga om brott som hör under allmänt åtal,
4. lämna allmänheten skydd, upplysningar och annan hjälp, när sådant bistånd lämpligen kan ges av polisen,
5. fullgöra den verksamhet som ankommer på polisen enligt särskilda bestämmelser.”

Av paragrafen framgår att polisen ska:

- förebygga trafikbrott. Det är ingen tillfällighet att detta kommer som den första punkten när polisens uppgifter beskrivs – det brottsförebyggande arbetet är utan tvekan polisens främsta och viktigaste samhällsuppdrag,
- övervaka den allmänna ordningen och säkerheten i trafikmiljön och hindra trafikstörningar samt ingripa när trafikstörningar har inträffat,
- spana efter och utreda trafikbrott och
- lämna allmänheten skydd, upplysningar och annan hjälp i trafikmiljön.

Av dessa punkter följer att poliser själva har ett extra stort ansvar för att följa gällande trafikregler, uppträda med högt säkerhetstänkande och stor föredömlighet i trafikmiljön. Alla poliser måste all-

tid aktivt bidra till och skapa en säker och störningsfri trafikmiljö som innebär trygghet och säkerhet för alla trafikanter. Poliserna måste dessutom uppträda på ett sätt som hjälper och underlättar för andra trafikanter i trafiksituationer.

Polisens uppdrag måste naturligtvis kopplas till polisens arbete i samhällets trafikmiljö. Det innebär att alla poliserna måste reflektera över frågan hur de själva ska uppträda i trafikmiljön för att kunna nå upp till målen i Polislagens första och andra paragraf!

Hur ska detta då gå till i det praktiska polisarbetet?

Det utförliga svaret kan naturligtvis bli hur långt och hur detaljrikt som helst. Svaret blir även mycket beroende av i vilket sammanhang frågan ställs. Från en etisk utgångspunkt är det dock utan tvekan så att samhällsmedborgarna har rätt att ställa extra höga krav på

t.ex. hur säkert och föredömligt, polisbilar framförs i trafiken! Denna berättigade förväntan måste alla poliserna acceptera och anstränga sig för att leva upp till.

Hur ska poliserna uppträda i trafikmiljön?

Hur poliserna ska uppträda i sin tjänsteutövning är beskrivet i Polisförordningen (PF) 4 kap. 1 § under rubriken: Skyldigheter i anställningen, med underrubriken Uppträdande, beskrivs:

PF 1 §

”Anställda inom polisen skall i arbetet uppträda på ett sätt som inger förtroende och aktning. De skall uppträda hövligt, hänsynsfullt och med fasthet samt iaktta självbehärskning och undvika vad som kan uppfattas som utslag av ovänlighet eller småaktighet.”

Av denna paragraf kan man utläsa att poliserna:

- måste uppträda säkert, föredömligt och hänsynsfullt i trafikmiljön och
- ska uppträda tydligt, vänligt och generöst i trafiksituationer.

För den enskilde polisen innefattar detta ett mycket stort etiskt ansvar för hur hon eller han uppträder i trafikmiljön. Det viktigaste är naturligtvis att i första hand tänka på andra trafikanters säkerhet men den egna och arbetskamraters säkerhet måste också

finnas med i bilden. Polisen måste alltid genomföra sitt uppdrag med god säkerhetsmarginal i förhållande till de risker medtrafikanter och andra kan komma att utsättas för. Det räcker dock inte med detta, poliser måste dessutom inta ett motpartsperspektiv som innebär att i varje särskild trafiksituation också reflektera över hur det egna trafikuppträdandet uppfattas av andra trafikanter. I praktiken betyder detta att så snart polisen vistas eller tjänstgör i en trafikmiljö måste målet vara att i alla situationer vara en förebild för andra vad gäller säkerhet, föredömlighet och hjälpsamhet.

Polisen får i undantagsfall bryta mot vissa trafikregler

Observera att det **inte** någonstans ges möjlighet till undantag från de lagregler som alltid ställer höga krav på polisens förtroendeskapande uppträdande!

Det finns flera undantagsregler i trafiklagstiftningen som ger poliser rätt, att under tjänstutövning, bryta mot vissa trafikregler i Trafikförordningen (TrafikF) finns ett antal undantagsstadganden:

TrafikF 11 kap 1§

Fordon som används av polisen i tjänstutövning få föras på gång- och cykelbanor samt på gågator om särskild försiktighet iakttas. Fordonet får inte föras med högre hastighet än 30 kilometer i timmen.

TrafikF 11 kap 7 §

Föraren av ett utryckningsfordon får i trängande fall med iakttagande av särskild försiktighet underlåta att följa trafikföreskrifter som inte särskilt gäller honom eller henne.

TrafikF 11 kap 8§

Föraren av utryckningsfordon får i trängande fall kräva fri väg för fordonet genom att ge signal med föreskrivna larmanordningar. Föraren är trots signalerna skyldig att ta hänsyn till andras säkerhet.

TrafikF 11 kap 9§

Föraren av ett fordon som används i spaningsverksamhet inom polisen, Tullen eller Kustbevakningen får, när det är oundgängligen nödvändigt för att fullfölja spaningsuppdraget, med iakttagande av särskild försiktighet underlåta att följa trafikföreskrifter som

inte särskilt gäller honom eller henne, om det uppenbarligen kan ske utan fara för trafiksäkerheten.

Av dessa undantagsregler framgår att poliser i tjänsteutövning, straffritt kan bryta mot vissa trafikregler. Det framgår dock med stor tydlighet att detta alltid måste ske med iakttagande av nödvändig försiktighet.

Undantaget i trafiklagstiftningen upphäver inte kraven på en polismans uppträdande enl. Polisförordningen som indirekt anger att polisen måste uppträda:

- säkert, föredömligt och hänsynfullt i trafikmiljön och
- tydligt, vänligt och generöst i trafiksituationer.

Vid en summarisk betraktelse av dessa två regler framgår med stor tydlighet att om polisen har ett brådskande tjänsteuppdrag som kräver att trafikregler bryts, så ska det ske på ett sätt så att trafiksäkerheten inte äventyras i nämnvärd grad, för någon. Det är således inte acceptabelt att ens under utryckningskörning köra polisbilen på ett sätt som riskerar att orsaka en trafikolycka. Detta gäller oavsett vikten av det brådskande uppdrag som polisen är på väg till.

Poliser skulle fika – parkerade olagligt

- Hävdar att de lärt sig göra så på Polishögskolan
- Studierektor: "De har missförstått. Finns ingen tjänsteutövning som heter fikarast"

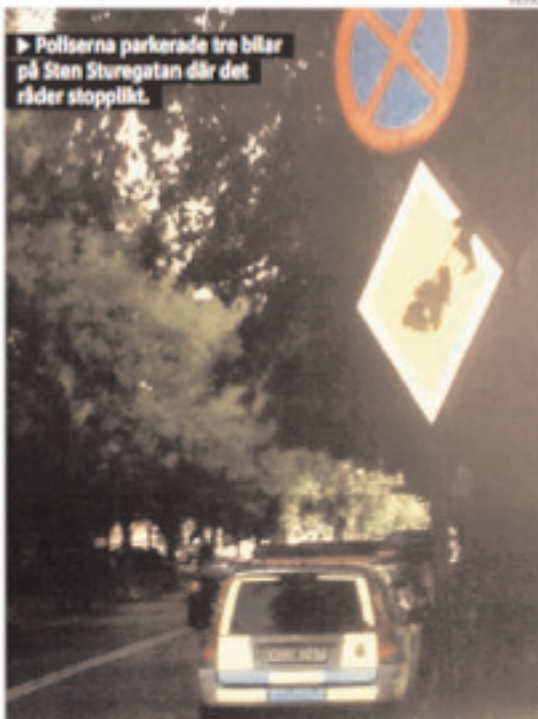
Tre poliser åtalades i går vid tingsrätten i Göteborg. I juli parkerade de tre bilar på Sten Sturegatan i Göteborg. En förbipasserande man redade sig på att de hade ställt sig där det var stopplikt. Han anmälde poliserna.

I förhör säger två av poliserna att de har lärt sig på Polishögskolan att de får ställa bilarna så. De ansåg att de behövde ha nära till fordonen om de fick larm och snabbt behövde lämna sitt kaffe och sin macka, som de hade beställt in.

– De måste ha missförstått. I tjänsteutövning får de bryta mot vissa föreskrifter. Men det finns ingen tjänsteutövning som heter fikarast, säger studierektor Christer Nyberg vid Polishögskolan i Stockholm.



FREDRIK
BECKMAN
@METRO.SE



► Poliserna parkerade tre bilar på Sten Sturegatan där det råder stopplikt.

Många läsare trodde - och många poliser hoppades - att artikeln ovan var ett aprilskämt. Tingsrätten dömde förarna av polisbilarna till böter men ärendet prövades sedan av Hovrätten i Västra Götaland (mål B 2540/11). Hovrätten friade polismännen (Foto: Jarl Vansvik, Göteborg).

Kravet på polisiär effektivitet och hög trafiksäkerhet - ett etiskt dilemma

Hur skall en polis tänka när uppgiften kräver att polisen själv överväger att begå brott i avsikt förhindra annat brott eller för att rädda liv?

Under vissa förutsättningar får poliser begå brott för att förhindra andra brott och för att rädda liv. När poliser arbetar på detta sätt måste det alltid kunna försvaras utifrån en självklar utgångspunkt - brottet som polisen kommer att begå måste stå i ett rimligt, proportionerligt förhållande till det brott som kan förhindras eller de värden som står på spel. Varje polis måste själv fundera över detta vid varje särskilt tillfälle när trafikregler bryts och när den allmänna trafiksäkerheten kan komma att äventyras. I Polislagen 8§ är detta beskrivet som Allmänna principer för polisingripanden, och som ofta benämns som behovs- och proportionalitetsprinciperna.

PL 8 §

”En polisman som har att verkställa en tjänsteuppgift skall under iakttagande av vad som föreskrivs i lag eller annan författning ingripa på ett sätt som är försvarligt med hänsyn till åtgärdens syfte och övriga omständigheter.”

Får polisen riskera några människors liv för att rädda andra människors liv eller skada på egendom?

Det omedelbara svaret är oftast nej, eller i några få undantagsfall, det beror på. Det finns inte heller här något facit att ta till, utan varje polis måste själv göra en egen bedömning och därefter ta ett mycket ansvarsfullt beslut. Vägledning för denna reflektion, som kan ges allmängiltigt, är att förhållandet mellan risken för övriga måste vara försumbar eller mycket liten och risken för den som är i livsfara måste vara stor, överhängande och inte minst, bygga på objektiva fakta. Men inte ens då är det säkert att det blir rätt att t.ex. bryta mot trafikregler. Här måste det även vägas in vad som händer om polisbilen, trots stor försiktighet, ändå blir inblandad i en trafikolycka, och inte kommer fram till det livsviktiga uppdraget. En erfarenhet som många poliser har i denna typ av polisiära bedömningar är, att poliser i allmänhet ofta överskattar betydelsen av att snabbt komma till det viktiga uppdraget och därför tar onödigt stora risker i trafiken. Detta får allt för ofta till följd att just den polisbilen som tar de största riskerna i trafiken inte kommer fram alls till uppdraget!

Etisk reflektion som hjälpmedel för effektiv polisverksamhet och hög trafiksäkerhet genom säker polisbilskörning

Exempel på en etisk reflektion fritt översatt från boken Police Ethics (Miller m.fl. 2006). P = premiss.

”(P1.) En polis bör sträva efter att förebygga stölder och försöka gripa dem som stjälar.

(P2.) En polis upptäcker en ung man som kör en snabb bil, bilen är anmäld stulna.

(Slutsats.) Polisen bör sträva efter och försöka gripa ynglingen.

Det är vid moraliskt tänkande som analysen av samma agerande under olika aspekter kan komma att skilja sig åt.

Exempelvis:

- Vi kanske beundrar den avsikt någon har att göra något men beklagar den icke önskvärda konsekvens agerandet fick...*
- Någon talar sanning, men den sanningen kanske förolämpar och sårar lyssnaren och så vidare...*

Vi återgår till ovanstående exempel med den stulna bilen: Föreställ dig att det är natt, trafiken är tung och tät. Jakten på ynglingen i den stulna bilen kommer antagligen att leda till en bilkrasch. Nu kan vi forma följande hypotetiska konstruktioner:

(P1.) Människor bör inte agera på sätt som leder till förödande konsekvenser för någon.

(P2.) Polisens strävan och försök att gripa ynglingen som kör den snabba stulna bilen kommer antagligen att få förödande konsekvenser i form av en mycket allvarlig olycka.

(Slutsats.) Polisen ska inte sträva efter att gripa ynglingen under dessa riskabla omständigheter.”

Författarna menar att endast ett acceptabelt handlingsalternativ kan väljas i ovan scenario: *”I detta exempel kan ingen tveksamhet föreligga - människors liv är viktigare än att återfå en stulna bil och arrestera en biltjuv.”*

Kan bristande respekt för trafikregler leda till ”yrkesdeformering”?

När det onormala blir normalt...

- Var och hur kan det börja?
- Hur kan deformeringen yttra sig?
- Hur kan den motverkas?

Under åren som aktiv polis har jag vid många tillfällen ställt mig frågan varför vissa enskilda poliser begår olika brottsliga eller moraliskt klandervärda handlingar. Jag har sett ett antal mycket skickliga och omtyckta poliser råka illa ut i samband med att de begått brottsliga eller moraliskt klandervärda handlingar i och utanför sina tjänsteuppdrag.

Med den erfarenhet jag har kan jag konstatera att det är definitivt inte bara allmänt inkompetenta, otrevliga eller okunniga poliser som i någon mening ”bär sig illa åt”. Den enkla och ofta använda förklaringsmodellen när allvarliga fel uppdagas inom polisen, är att det är poliskårens ”rötägg” som begår brott och andra felaktigheter. Bara vi kunde sortera bort dessa rötägg tidigare så skulle betydligt färre överträdelser i polistjänsten begås. Denna förklaringsmodell bygger på en förenkling och felaktig uppfattning som utgår från att vissa människor till sin natur är dåliga/onda och det är dessa personer som ställer till problem. Det finns mycket amerikansk forskning (Sherman 1985) som visar att detta synsätt är alltför förenklat och i grunden felaktigt. Fenomenet benämner Sherman som ”the slippery slope”. I Sverige har Maria Knutsson, Polishögskolan och Rolf Granér, Linnéuniversitetet, översatt den amerikanska beskrivningen till svenska förhållanden och benämner detta förhållande som den ”moraliska utförsbacken”. De beskriver fenomenet i sin bok ”Etik i polisarbete” (Granér & Knutsson 2000).

Det verkar vara så att t.ex. poliser riskerar någon form av ”yrkes-skada” bl.a. genom hur de ser på sig själva och sin yrkesutövning. I yrkesrollen ingår ju rutinmässigt att poliser både kan och ska ta sig rätt att ställa sig utanför det regelsystem av lagar som gäller för övriga samhällsmedborgare. I själva polisyrket ingår en hel del ”arbetsredskap” i form av befogenheter att ingripa mot andra människor, t.ex. gripande och omhändertagande liksom rättighet att använda våld mot människor och egendom. Bara detta faktum kan leda till att poliser riskerar att glorifiera sig själva och sin

yrkesroll. Detta riskerar att leda till en allt för idealiserad självbild. Med en överdriven idealiserad självbild blir det lätt och naturligt att instinktivt förklara bort och rättfärdiga egna tillkortakommanden och även rättfärdiga eventuella egna lagöverträdelser. Denna process sker ofta helt omedvetet, men bidrar starkt till att skapa föreställningar av vi och dom i synen på sig själva i förhållande till andra människor.

En felaktig men inte helt ovanlig, etisk reflektion rörande detta kan börja så här (P=premiss):

(P1.) Det är vi poliser som är de goda (samhällsbärarna). Brottslingarna och presumtiva brottslingarna är de onda.

(P2.) Poliser ska bekämpa de onda.

(Slutsats.) Därför får poliser bryta mot samhällets regler i kampen mot de onda, annars kommer samhället att gå under.

Motiven som stöder ovanstående hypotes brukar formuleras så här: För att kunna hålla efter de onda måste poliser ha, och ibland ta sig, rätt att bryta mot samhällsregler. Om det saknas laglig rätt att bryta mot en regel, kan poliser bryta mot den ändå, förutsatt att de har goda skäl att förhindra de onda.

Frågan som i så fall måste ställas är vem som ska avgöra vad som är det goda och det onda och vem som får avgöra vad som är tillräckligt ont för att få bekämpas med hjälp av regelbrott?

Men eftersom denna fråga är så viktig och komplicerad får den inte avgöras av någon enskild (polis eller annan människa). Det är endast genom lagreglering som detta kan avgöras i ett demokratiskt land.

En etisk reflektion på samma tema kan och bör mera framgångsrikt formuleras så här (P=premiss):

(P1.) Människor kan vara både goda och onda.

(P2.) Poliser ska sträva efter att stödja det goda och motarbeta det onda.

(Slutsats.) Polisen ska sträva efter att ingripa mot det olagliga (onda), men alltid med lagliga (goda) medel.

Eftersom poliser i sin yrkesutövning både får, kan och i vissa fall måste bryta mot vissa lagregler som gäller i samhället uppstår en risk för någon form av mental deformation hos dem som genom-

för dessa regelbrott. Om regelbrotten sker efter eget gottfinnande och utanför det befintliga och offentlig regelsystemet blir risken betydande. När detta inträffar blir det onormala normalt och den enskilde polisen finner, på egen hand och ofta med hjälp av arbetskamrater, många goda skäl för att bortförklara och rättfärdiga de egna regelbrotten – ”yrkesdeformeringen” har tagit sin början!

Om detta sedan upprepas kommer den naturliga moraliska gränsen för rätt och fel, tillåtet och otillåtet, att successivt flyttas fram. Det kommer att kännas både naturligt, rätt och nödvändigt att vid vissa tillfällen överskrida givna befogenheter. Om sedan samhället heller inte reagerar tydligt mot synliggjorda felaktigheter, kommer känslan av, att det onormala blivit normalt, att förstärkas hos den enskilde polisen.

Poliser frihetsberövar människor, använder fysiskt våld mot personer och beslagtar egendom med lagligt stöd. Detta är handlingar som, när de utförs av vanliga människor leder till fängelsestraff. Detsamma gäller brott mot trafikregler. Poliser bryter mot trafikregler, ofta utan att riskera straff. Vanliga trafikanter bötfälls regelmässigt för samma typ av trafikbrott om de upptäcks av polisen.

Ett exempel på samhällets attityd och reaktion mot polisens felaktiga tjänsteutövning är en av Justitieombudsmannens (JO) granskningar av polisens biljakter:

I ärendet: JO 1614-2010, med beslutsdatum 20110211, uttrycker JO följande kritik:

”Enligt min mening kan det inte råda någon tvivel om att ingripandet var att bedöma som ett s.k. förföljande som inte var befoगत vid tillfället. Förföljandet borde därför ha avbrutits i ett mycket tidigt skede. Jag är kritisk till polisens handlande i ärendet.”

JO:s granskning avsåg ett fall där en polisbil förföljt en flyende motorcykel i hastigheter på 150-170 km/tim under en vägsträcka av ca 1 mil och 4 km. Den vådliga färden skedde på en allmän landsväg som var hastighetsbegränsad till 50 och 70 km/tim. Brottsmisstanken mot den flyende motorcykelföraren var att motorcykeln saknade registreringsskylt. Polisjakten skedde mitt på dagen en lördag i april 2009.

Inblandade polisers handlande blev inte föremål för någon form av rättslig eller disciplinär utredning eller påföljd. Det gjordes inte heller någon utredning om körkortsåterkallelse för den polis som bevisligen gjort sig skyldig till en mycket grov hastighetsöverträdelse. Granskningen avslutades med att JO uttrycker att förföljandet inte var befogat och borde ha avbrutits och JO är kritisk mot polisens handlande i ärendet.

Effekten av JO:s kritik av polisen löper uppenbar risk att uppfattas som att poliser har någon form av immunitet mot gällande trafikregler. Detta intryck förstärks naturligtvis av att det är mycket sällsynt att poliser åtalas eller bötfälls för trafikbrott.

En väsentlig faktor i syfte att minska risken för den beskrivna formen av yrkesdeformering är att det kommer tydliga signaler från de myndigheter som har ansvar för att granska polisens arbetsmetoder och verksamhet. När det gäller de trafikbrott som begås av poliser upplever inte jag att dessa signaler hitintills har getts på ett tillräckligt tydligt sätt. För att få färre farliga polisbilskörningar i framtiden, måste det komma tydliga och starka signaler från t.ex. JO, i samband med avgöranden i trafikärenden med polisbilar inblandade. Sådana signaler har stor potential att bidra till ökad trafiksäkerhet i polisarbetet.

Om det onormala blir normalt i den utsträckning att poliser regelmässigt anser att de kan bryta mot gällande trafikregler utan att riskera någon form av påföljd uppstår en ökad fara för den yrkesdeformering som tagit sig i uttryck i det citat jag har som underrubrik i mitt kapitel - Kungens pojkar kör som dom vill - eller?

Ett sådant synsätt på sig själv som polis och på sina kollegor kan vara början till den moraliska utförsbacke som leder till grövre övertramp av regelsystemet och i förlängningen till brottsliga handlingar som kan leda till avsked.

Hur motverkas denna typ av yrkesdeformering?

Det går inte att peka på att JO eller någon hög polischef eller för den delen, någon annan myndighet har ett avgörande ansvar i frågan som sträcker sig till den enskilde polisen. Detta trots att det är flera myndigheter och höga chefer som formellt har denna typ av ansvar i sin myndighets uppdragsbeskrivning.

Ansvar för yrkesdeformeringen har en så personlig och moralisk karaktär att det i ord och handling, måste axlas och hanteras av

var och en av oss själva. Börja med det enklaste – följ trafikreglerna - även i polistjänsten!

Visioner om en säkrare trafikmiljö för poliser och alla andra trafikanter

Jag har ett exempel på hur man själv kan tänka för att minska yttre påverkan i form av negativ stress som lätt drabbar förare av utryckningsfordon på väg till extra viktiga tjänsteuppdrag.

När jag har som mest bråttom till något viktigt...

Sitter i min bil och är stressad...

Då säger jag till mig själv, nu har du så brått...

Nu måste du köra extra försiktigt och säkert...

Du har absolut inte tid att krocka...

Just du måste komma fram!!!

Vad mera kan göras för att öka trafiksäkerheten för utryckningsfordon?

Jag har många gånger funderat över hur lagstiftningen ser ut när det gäller kontroll av viktiga trafikantgrupper, t.ex. yrkesförare av olika slag. För dessa trafikanter finns det regler som föreskriver att fordonen de framför ska vara försedda med färdskrivare som visar vem som kört fordonet, hur fort och hur länge. Våra trafikpoliser är mycket skickliga på att kontrollera dessa yrkesförare med hjälp av de data som finns i färdskrivaren.

Jag och flera andra har under många år förespråkat att alla utryckningsfordon ska förses med färdskrivare, med samma motivering som ligger till grund för att de finns i andra fordon som används i yrkesmässig trafik. Förslaget har framförts till såväl lagstiftare som Rikspolisstyrelsen, men inga färdskrivare har installerats, inte ens som försöksverksamhet.

Jag är övertygad om att vi skulle öka trafiksäkerheten betydligt om våra polisbilar (och alla andra utryckningsfordon) var försedda med färdskrivare. En annan effekt skulle bli att vi ökar möjligheter till mera objektiva utredningar av trafikolyckor där utryckningsfordon är inblandade. När detta görs kommer inte bara olyckor med utryckningsfordon att minska utan även allmänhetens förtroende för polisen och polisarbetet att öka. Dessutom får vi på köpet en positiv bieffekt i att vi objektivt kan kontrollera hur

uttryckningsfordon framförts. Det måste väl vara bra - för poliser och polisverksamheten tål väl att synas?

Om vi blir flera som ställer krav på färdskrivare i våra uttryckningsfordon så tror jag att det kan bli verklighet fortare – det är enligt min uppfattning ett berättigat krav för en säkrare arbets- och trafikmiljö!

Jag har förlorat två nära arbetskamrater i trafikolyckor under polistjänst – det är två för mycket!

Underskatta inte risker och farligheter i trafiken bara för att det hittills gått bra...

Var rädd om dig själv och alla andra i trafikmiljön!

Litteratur

- Granér, R. & Knutsson, M. (2000). Etik i polisarbete. Lund Studentlitteratur.
- Miller, S. Blacker, J.& Andrew, A. (2006). Police Etics. Australia: South Wind Production.
- Sherman, L.W. (1985). ”Becoming Bent: Moral careers of corrupt policemen” in F.A. Elliston and M. Feldberg (eds). Moral Issues in Police Work. Totowa, New Jersey: Rowan and Allanheld.

Lagstiftning och regelverk:

SFS1984:387 Polislag

SFS1998:1558 Polisförordningen

SFS Vägtrafiklag

SFS 1998:1276 Trafikförordningen

JO-beslut 1614-2010. Justitieombudsmannen 2011

Hovrätten i Västra Götaland mål B2540/11 2011.

3. Utryckningskörning angelägenhet för polisen och allmänheten

*Geoffrey P Alpert, Bryon G Gustafson
och Kathryn Baxter*

Att kunna balansera kontrollen över brottsligheten och allmänhetens säkerhet är ett centralt fokus i diskussionen om utryckningskörning och efterföljande s.k. biljakter. Vi betraktar efterföljandet som en undergrupp till utryckningskörning, eftersom körtekniken är likartad. Emellertid inkluderar utryckningskörning endast polismannens snabba förflyttning från en plats till en annan, medan ett efterföljande omfattar en undflyende misstänkt där en eller fler polismän efterföljer. Vinsterna med utryckningskörning handlar om att kunna anlända snabbt till en specifik plats eller kunna gripa en undflyende misstänkt, samtidigt som risken medför personliga tragedier, egendomsskador och relaterade kostnader.

Syftet med detta kapitel är att göra en genomgång av problem som är relaterade till utryckningskörning och efterföljande (eng. pursuit driving) och att diskutera tillvägagångssätt som kan rädda polismäns liv och liv för andra som befinner sig i vägtrafiken. Vi vill först diskutera dynamiken med utryckningskörning och efterföljande, vad vi vet om dessa aktiviteter och vänder sedan vår uppmärksamhet mot kostnaderna för skador och dödsfall i samband med polisbils-kollisioner. Slutligen, kommer vi att ge några rekommendationer hur polismäns och civila liv kan sparas.

Utryckningskörning

Utryckningskörning räknas som en operation utförd av ett polisfordon, annat än efterföljande, utöver den lagliga hastighetsgränsen, och/eller i motsats till trafikskyltning, signaler och lagstiftning. Denna kategori av körning kan bli farlig för alla inblandade eftersom hastigheten, kollisionsrisken och utmaningar konfronterar polisbilsföraren. Även om polismannen är tränad att köra i

utryckningssituationer, så är deras träning begränsad. Dessa begränsningar innefattar ofta (a) oadekvata psykomotoriska utvecklade (kör) färdigheter och (b) en brist i uppmärksamhet i kognitiva beslutsfattande processer som måste genomföras för att fastställa när man ska köra i hög hastighet eller när man ska bryta mot reglerna i vägtrafiken (Gustafson, 2009). Eftersom målet med utryckningskörning är att förflytta sig snabbt från en plats till en annan, måste polismannen använda kompetenta körfärdigheter och beslutsfattande tillsammans med utryckningsljus och sirener för att varna allmänheten om en förestående fara för att kunna uppfylla detta mål säkert. Under lång tid som polismän har engagerats i utryckningskörning och efterföljande, har lite forskning om dessa aktiviteter genomförts. Den första undersökningen i Amerika genomfördes under 1980-talet, när utryckningskörning blivit ifrågasatt av såväl polisledningar som av allmänheten (Alpert och Dunham, 1990). Kunskapen är begränsad om utryckningskörning eftersom de flesta instanser i samhället inte kräver att information ska samlas in från polismän som är engagerade i utryckningskörning såvida det inte inträffat en krasch eller något annat negativt utfall. Om det inte är något negativt utfall, finns det vanligen ingen information. Eftersom olika organ har policys hur polismän kan genomföra utryckningskörning, finns det mycket lite information om hur väl dessa policys följs. På grund av denna brist på information, beslutade en grupp forskare att tillfråga mer än 2000 polismän om deras erfarenheter (Schultz, Hudak och Alpert, 2009). Polismännen hade tillsammans 25,936 års yrkeserfarenhet och deltagande i uppskattningsvis 14,000,000 nödsamtal. Dessa polismän rapporterade 476 (.003%) krascher och 1,747 nödsamtal som gjorde skillnad. Lyckligtvis i denna studie verkade det bara vara en liten bråkdel av dessa händelser som hade ett negativt utfall och ingen av polismännen hade omkommit. Detta är ett viktigt resultat därför att det antyder att de flesta utryckningskörningar kan genomföras vid lägre hastigheter och kanske utan att man behöver bryta mot trafikregler eller att försätta andra förare i riskzonen. Inledningsvis kan det förefalla att de ger en liten nytta och betydande risk.

Efterföljande

Ett efterföljande inträffar när en polisman försöker stoppa ett misstänkt motorfordon där en person är misstänkt för ett brott genom att beordra den misstänkte att stanna med hjälp av utryckningsutrustning (ljus och sirener) och den misstänkte, snarare än

att lyda befallningen, flyr eller vidtar andra undvikande åtgärder. Under flykten är den misstänktes körning troligen oberäknelig och farlig. En polisman som deltar i efterföljandet kan också köra på ett farligt sätt. Biljakter skapar risker inte bara för polismannen utan också för den misstänkte, men även för allmänheten. Efterföljande har benämnts för ”det mest dödliga vapnet” (Alpert och Anderson, 1986).

Nyligen, har enskilda myndigheter genomfört egna datainsamlingar och utvärderingar. Det är viktigt att förstå att efterföljanden i tätorter utgör betydligt större risker än de som genomförs på landsbygden eller på motorvägar. Sammanställd statistik maskerar de verkliga farorna med efterföljande i tätorter och de som genomförs på gatorna där de riskerar att möta trafik. Övergripande, visar trenden som verkar hålla över tiden, att uppskattningsvis 35-40% av alla efterföljanden resulterade i en krasch, 20% i skador, och 1 % slutade med ett dödsfall (Alpert, 1997). Självklart kommer det att finnas variationer i dessa procentsatser utifrån hur uppgifterna samlas in och mäts (Alpert och Smith, 1999). Vi vet också att unga manliga poliser är mest benägna att genomföra efterföljanden, och att det är unga män som är misstänkta och de som mest sannolikt flyr. Slutligen vet vi att de flesta efterföljanden genomförs utifrån att det inträffat smärre brott såsom trafikförseelser och ”glädje-körning” (Alpert et al, 2001; Lum och Fachner, 2008).

Misstänktes perspektiv

Den misstänktes mål är att undgå att gripas, och de flesta kör tills de är säkra eller har kraschat (Alpert, 1997). Den misstänkte har det primära ansvaret för att avsluta efterföljandet genom att stanna. Den misstänkte styr också efterföljandet genom att välja kurs, fart och karaktär på körningen. På grund av efterföljandets natur, kan den misstänktes beteende påverkas av polismännens agerande. Begränsad forskning har genomförts av misstänkta personer som har flytt från polisen (Dunham et al, 1998). I överensstämmelse med officiella rapporter, visar forskning att de som flydde undan polisen visade sig vara unga manliga brottslingar (medelålder 26, 94% män). De undflyende förarna rapporterade kraschnivåer på 30%, och att 27% körde därför att de hade ett indraget körkort. Kanske mest intressant, omkring 70% rapporterade att de skulle sakta ned när de kände sig trygga eller fria från polisen. Med andra ord, efter att en polisman avslutat efterföljandet genom att stänga av utryckningsutrustningen och inte längre följa efter den misstänkte, skulle föraren sannolikt sakta ned, smälta in i trafiken,

eller stanna inom en relativt kort tid. En annan lärdom var att en misstänkt tittar i sina speglar för att kunna avgöra vad polisen gör och var de finns. Eftersom misstänkta som har flytt från polisen kan ge snedvridna svar, var vi intresserade av polismännens attityder i dessa frågor. Även om polismännen kanske inte vet vad misstänkta skulle göra under ett efterföljande, trodde vi att deras idéer skulle ge en bra balans till de misstänkta's åsikter.

Polismännens perspektiv

Polismännens mål i ett efterföljande är att gripa den misstänkte personen och ta personen i förvar. Men polismannen måste ta hänsyn till personliga överväganden och miljöförhållanden som kan påverka möjligheten att uppnå målet. Polismannen måste överväga den potentiella faran för den bilåkande allmänheten, potentiella handlingar som utförs av andra som kan vara involverade och hur själva efterföljandet kan påverka den flyende misstänkte. Med andra ord, måste polismannen förstå att när en misstänkt vägrar att stanna för utryckningsljus och sirener, kan ett rutinuppdrag snabbt förvandlas till en högriskhändelse, och det är polismannen som måste väga värdet av ett fortsatt efterföljande. Mycket begränsad forskning har ägt rum baserad på polismäns yttranden (Schultz, Hudak och Alpert, 2009, 2010). Material samlades in från mer än 1000 polismän om deras erfarenheter och upplevelser av efterföljanden. De rapporterade att de hade varit involverade i mer än 10,000 efterföljanden under sin karriär och 43% av dessa resulterade i en kollision, med uppskattningsvis 3% resulterade i en skada men inget efterföljande-relaterat dödsfall. Polismännen tillfrågades om vad de trodde de misstänkta skulle göra när efterföljandet hade avslutats. Deras svar liknade de som givits av de flyende misstänkta. De flesta trodde att de misstänkta skulle sakta ned inom två kvarter inom staden, och inom 7 miles på en motorväg.

Resultat av polismännen och misstänkta's perspektiv

Vid studier av körning i samband med efterföljande utifrån de officiella rapporterna, jämfört med de misstänkta's och polismännens åsikter, är det tydligt att om målet för polisen är att upprätthålla och skydda allmänheten, då skulle avslutanden av efterföljandena vara det bästa svaret. Om en misstänkt vägrar att stanna, och alla polismän kan genomföra efterföljanden, är det troligt att efterföljandet kommer att fortsätta tills en krasch uppstår. Alternativt, om polismannen avslutar efterföljandet på ett sådant

sätt att den misstänkte känner sig säker, är det troligt att han kommer att sakta ner och ta lägre risker. Den olyckliga aspekten av ett avslutat efterföljande är att den misstänkte sannolikt är förlorad för tillfället, men bra polisarbete kanske kan hitta honom eller åtminstone ägaren till bilen.

Verkställighet av lagen

Polisen har skyldighet att upprätthålla lagen, och en aspekt av denna skyldighet är att gripa kända brottslingar. En polisman har befogenhet, om ej skyldighet, att utfärda citat för trafikförseelser. När en polisman observerar eller misstänker ett brott, kan ett stopp initieras. Likaså, om en individ som är misstänkt för en brottslig handling har observerats vid ett fordon, kan en polisman initiera ett s.k. ”hög-risk stopp”. Dessa trafik- och hög-risk stopp är rutinuppdrag, om inte väntade, för polismannen. De flesta medborgarna stannar och kör av vägen när en polisman tänder utryckningsljuset och sirenen. I ovanliga situationer när en misstänkt snabbt ökar hastigheten och genomför en väjning, måste polismannen göra allt för att stoppa den misstänkte från att skapa kaos på vägbanan utan att köra vårdslöst med henne eller sig själv. Det enda alternativet vore att avsluta efterföljandet och hoppas att den misstänkte inte begår några avskyvärda handlingar.

Behovet av allmänhetens säkerhet

Allmänhetens säkerhet är viktigare än det omedelbara gripandet av de flesta misstänkta. Säkerligen är allmänheten bättre betjänt av en maximerad polistaktik som antingen leder till ett säkert gripande av brottslingar eller att man låter dem fly. Kanske dessa frågor bäst kan sammanfattas i ett fall år 1992 i Floridas Högsta domstol i fallet *Brown v. Stad Pinellas Park 1227*:

”Solely because a man ran a red light, suddenly the innocent citizens of Pinellas County were subjected to a threatening stream of publicly-owned vehicles hurtling pell-mell, at breakneck speed, down a busy roadway in one of Florida’s most densely populated urban areas ... In the balance, the desire to bring Deady [the suspect] to justice for running a red light is far less important than the lives of the Brown sisters [the victims] ... Experience and foresight support the conclusion that Deady engaged in such reckless conduct primarily because he was being chased by police, and that this misconduct would have ceased had the police discontinued the pursuit”.

Detta domstolsbeslut gällde huvudsakligen när risken vid ett efterföljande blivit så stor att en olycka eller skada blir sannolikt. Det är viktigare att avsluta efterföljandet än att gripa lagbrytaren. (självklat, om den misstänkte är en känd seriemördare, kan en ökad risk vara motiverad, men en mördare kommer sannolikt att ta större risker att fly än en mindre gärningsman, och detta måste beaktas).

Finna balans mellan verkställighet av lag och allmänhetens säkerhet

All forskning som bedrivits om efterföljanden har pekat på samma problem: balansen mellan tillämpningen av lagar och säkerheten för allmänheten. Tyvärr, för att uppnå den ena, kan den andra behöva offras. Å ena sidan, om en viss lag genomdrevs uteslutande av allmänhetens säkerhet, skulle vilken kostnad som helst av ett efterföljande kunna vara rättfärdigad. Å andra sidan, om lagar verkställs endast när det inte finns någon risk för allmänheten, skulle inga efterföljanden kunna motiveras. Självklart är ingen av extremerna acceptabel. Korrekt polisiärt beteende måste vara att balansera genomförandet av lagar och säkerhetsnivån för allmänheten. Till exempel, även om ingen på allvar har förespråkat att ta ifrån polisen skjutvapen, har trenden varit att begränsa deras användning i extrema situationer. På samma sätt skulle det inte vara i samhällets intresse att ta bort möjligheten för polisen att genomföra efterföljande av misstänkta, men som i användningen av skjutvapen, finns det en tendens att begränsa dess användning (Alpert och Fridell, 1992). Det finns ett behov av att balansera dessa två kritiska sociala krav: behovet av att omedelbart gripa en misstänkt och risken för allmänheten vid ett efterföljande.

Konsekvenser av efterföljande och utryckningskörning

Det finns naturligtvis potentiella negativa konsekvenser av utryckningskörning och efterföljanden, inbegripet kollisioner, skador och dödsfall. Varje negativt utfall har relaterade kostnader både ekonomiskt och socialt. När en oskyldig medborgare är inblandad i en kollision, är han eller hon sannolikt inte ansvarig men lider av konsekvenserna ändå. Den ansvariga partens försäkringsbolag kommer sannolikt att ge en stor ekonomisk kompensation och en stämningsansökan lämnas in. I alla fall, kan förlusten av livskvalitet, liksom sysselsättning och familjesituation, få allvarliga konsekvenser för alla inblandade. När en polisman

är inblandad i en allvarlig kollision eller en som resulterar i ett dödsfall, gäller samma finansiella, sociala och emotionella konsekvenser. Huruvida eller inte det har varit en nödsituation är inte relevant. I varje kollision som resulterar i en polismans död, har regeringen i Amerika en genomsnittlig kostnad på \$ 1.7 million, inklusive ett stödbidrag på mer än \$400.000 som betalas ut till de efterlevande familjemedlemmarna till den avlidne polismannen (Gustafson, 2009b; Gustafson och Cappitelli, 2010). I mer än ett decennium har trafikollisioner varit den största dödsorsaken bland polismän i USA, med ett genomsnitt på drygt 60 dödsfall per år mellan 1998-2008 (FBI, 2008; NLEOMF, 2009). Federal Bureau of Investigation (FBI) har konsekvent rapporterat denna trend i sin årliga översyn av polisens dödsfall (FBI, 2008) och the National Institute for Occupational Safety and Health (NIOSH) har identifierat trafikollisioner som en av de primära yrkesriskerna för polismän (NIOSH, 2009). Även om många av de allvarliga kollisionerna inte föranletts av utryckningskörning eller efterföljanden, är det värt att se över de viktigaste orsakerna till dessa kollisioner.

Tidigare studier av (a) nationella polis-relaterade trafikollisioner med dödlig utgång som genomförts av National Highway Traffic Safety Administration (Bean och Eun, 2010), och (b) polis-relaterade trafikollisioner med skador och dödlig utgång genomförd av California Commission on Peace Officer Standards and Training (Gustafson, 2009) har redovisat flera viktiga resultat. För det första är för hög hastighet den dominerande faktorn i alla poliskollisioner. För det andra var nästan hälften av alla polismän omkomna för att de inte använt bilbälte. För det tredje, var nästan hälften av alla polismän som omkommit i kollisionerna inte engagerade i någon känd utryckningsaktivitet som exempelvis ha svarat på ett nödsamtal eller efterföljt någon misstänkt. Från dessa resultat kan vi säga att amerikanska polismän kör för fort, utan orsak, och utan säkerhetsbälten. Medan en alltför hög hastighet är lätt att identifiera som en vanlig orsak till trafikollisioner, visar publicerad och pågående forskning andra viktiga faktorer som påverkar polisens körning. Trötthet har länge misstänkts som den underliggande orsaken till dåligt beslutsfattande hos polismän (Vila, 2000, Vila och Kenney, 2002). Polisbilsföraren blir särskilt påverkad till följd av trötthet. Andra faktorer som tros bidra till polisens kollisioner omfattar kulturen – tanken att attityder i en polisbyråkati påverkar hur polismän kör – handledning och praxis (Gustafson, 2009, Gustafson och Cappitelli, 2010). Även om de flesta polis-

myndigheter har riktlinjer som begränsar polismännens körning på många sätt för att garantera säkerhet, måste arbetsledare och chefer anta och förstärka dessa policies för att de skall bli effektiva.

Slutsatser

Säkerhet måste vara det primära målet för en polisman när hon eller han sitter bakom ratten i en bil. Att upprätthålla den korrekta balansen mellan brottsbekämpning och säkerhet för allmänheten måste vara grundläggande när en polisman beslutar sig för att engagera sig i utryckningskörning eller i ett efterföljande. Det yttersta syftet med utryckningskörning är att förflytta sig snabbt från en plats till en annan. Vinsterna med utryckningskörning är uppenbara, att förflytta sig snabbare från en plats till en annan än vid normal hastighet. Data tyder dock på att en mycket liten procentuell andel av dessa utryckningskörningar gjorde en skillnad för allmänhetens säkerhet eller för att rädda liv. Detta leder oss att tro att de risker, såsom faror för polismän och andra förare och medborgare, uppväger vinsterna i majoriteten av fallen. Vi kan föreslå att utryckningskörningar kan genomföras vid lägre hastigheter och utan att andra förare utsätts för allvarlig risk. Det grundläggande syftet med efterföljanden är att omedelbart kunna gripa en flyende förare av ett motorfordon som är misstänkt för ett brott. Fördelar med ett efterföljande innebär ett gripande av en misstänkt, att skydda allmänheten och leverera rättvisa. Efterföljanden skapar risker för polismän, misstänkta personer, och för allmänheten.

Litteratur

- Alpert, G. (1997). Police pursuit: Policies and training. Research in Brief. National Institute of Justice.
- Alpert, G. & Dunham, R. (1990). Police pursuit driving: Controlling responses to emergency situations. Westport, CT: Greenwood Press.
- Alpert, G., Kenney, D., Dunham, R., & Smith, W. (2001). Police pursuits: What we know. Washington, DC: Police Executive Research Forum.
- Alpert, G., & Anderson, P. (1986). The most deadly force: Police pursuits. Justice Quarterly, 3, 1-14.
- Alpert, G., & Fridell, L. (1992). Police vehicles and firearms: Instruments of deadly force. Prospect Heights, IL: Waveland Press.
- Alpert, G., & Smith, M. (1999). Police use-of-force data: Where we are and where we should be going. Police Quarterly, 2, 57-78.

- Bean, J. D., & Eun, Y. N. (2010). Deaths of law enforcement officers by motor vehicle crashes: A review of FARS data for the years 1996-2007. *Sheriff*, 62, 22-25.
- Dunham, R., Alpert, G., Kenney, D., & Cromwell, P. (1998). High speed pursuit: The offender's perspective. *Criminal Justice and Behavior*, 20, 30-45.
- Federal Bureau of Investigation. (2008). *Law Enforcement Officers Killed & Assaulted*. Washington, DC: Author.
- Gustafson, B. G. (Ed.). (2009). *Driver training study: Volume I*. Sacramento, CA: Commission on Peace Officer Standards and Training.
- Gustafson, B. G. (2009b). *Statement of justification—SAFE driving campaign (Bulletin)*. Sacramento, CA: Commission on Peace Officer Standards and Training.
- Gustafson, B. G., & Cappitelli, P. A. (2010). SAFE driving—The role of the chief. *The Police Chief*, 77, 38-41.
- Lum, C., & Fachner, G. (2008). *Police pursuits in an age of innovation and reform*. Alexandria, VA: International Association of Chiefs of Police.
- National Institute for Occupational Safety and Health. (2009, April). *National occupational research agenda (NORA): National public safety agenda for occupational safety and health research and practice in the U.S. public safety sub sector*. Washington, DC: Author.
- National Law Enforcement Officers Memorial Fund. (2009, December). *Law enforcement officer deaths: Preliminary 2009: A tale of two trends: Overall fatalities fall, fatal shootings on the rise (Research Bulletin)*. Washington, DC: Author.
- Schultz, D., Hudak, E. & Alpert, G. (2009). Emergency driving and pursuits: The officer's perspective. *FBI Law Enforcement Bulletin*, 78, 1-7.
- Schultz, D., Hudak, E. & Alpert, G. (2010). Evidence-based decisions on police pursuits: The officer's perspective. *FBI Law Enforcement Bulletin*, 79, 1-7.
- Vila, B. (2000). *Tired cops: The importance of managing police fatigue*. Washington, DC: Police Executive Research Forum.
- Vila, B., & Kenney, D. J. (2002). Tired cops: The prevalence and potential consequences of police fatigue. *National Institute of Justice Journal*, 248, 16-21.
- Court Cases, *Brown v. City of Pinellas Park*, 604 So.2d 1222 (1992).

4. Genusrelaterade perspektiv och polisbilskörning

Dag Balkmar

Introduktion

Polisen är en av få förarkategorier som inom ramen för sin yrkesutövning får köra bil mycket fort på allmän väg. Polisbilsföraren medges att under vissa omständigheter överskrida hastighetsbegränsningar och stopplinjer för att möjliggöra polisiära insatser. Samtidigt måste detta göras på ett kontrollerat och säkert sätt. Under senare år har antalet olyckor där polisbilar varit inblandade ökat. I en nationell personskadestudie påvisas att av drygt 1800 personskador som inträffat mellan 1997-2007 är det framförallt män i ålderskategorin 30-39 år som varit särskilt överrepresenterade (Lundälv, 2009:47). Detta är ett problem för polisen inte bara i relation till personalens hälsa eller kostnader som olyckor medför, det är även en fråga som har med polisens trovärdighet att göra.

Mot denna bakgrund är syftet med kapitlet att anlägga ett genusperspektiv på polisbilskörning. Ett genusperspektiv möjliggör att problematisera vad det innebär att vi här och nu anser att det finns två sorters människor – kvinnor och män – som vi tillskriver vissa egenskaper – feminina och maskulina – som kan överföras metaforiskt på andra saker som exempelvis bilar och bilkörning. Nedan kommer jag först att diskutera bristande trafiksäkerhet som ett typiskt könat problem, som något framförallt är relaterat till män. Därefter berörs relationer mellan bilar och maskulinitet, den så kallade nollvisionen samt hur polisbilskörning kan uppfattas i media. I de två sista delarna diskuteras polisens synsätt på polisbilskörning ur ett genusperspektiv, samt hur polisbilskörning kan förstås som en form av gränsarbete mellan kontroll och brist på kontroll.

Bristande trafiksäkerhet: formulerandet av ett könat problem

I Sverige har antalet trafikdödade minskat under 2000-talet, under 2010 dog 270 personer i trafiken, vilket placerar Sverige som ett av världens mest trafiksäkra länder. Samtidigt avlider eller invalideras mellan fyra och fem procent av varje årskull av den svenska befolkningen till följd av trafikolyckor. Detta beskrivs i en proposition från den svenska regeringen 2003 som ett oacceptabelt hälsoproblem. I trafiksäkerhetsarbetet har särskilt mäns risktagande uttryckligen kommit att formuleras som ett problem för en bristande trafiksäkerhet. Vägverket (2003) uppskattar i en rapport att grovt sett 90 procent av dödsolyckor med vägfordon orsakades av män. Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande (NTF) formulerade 2007 bristande trafiksäkerhet som särskilt kopplat till kön: ”I den mån kvinnor förolyckas är det ofta män som kör ihjäl dem”. I Vägverkets rapport *Res Jämt*, som anlägger ett jämställdhetsperspektiv på transportsektorn, framställs män i trafiken som ett särskilt problem för trafiksäkerheten.

Många undersökningar visar att det går en skiljelinje mellan kvinnor och män i synen på säkerhet i trafiken. Förvisso kan många kvinnor uppleva fartens tjuvning, men anpassar ofta sin egen hastighet för att undvika olyckor. Män tenderar att över-skatta sin egen körförmåga och underskatta de risker som finns i trafiken. 92 procent av dem som fällts för vansinneskörningar (mer än 36 procent över hastighetsgränsen) är män. Män använder bilbälten i mindre utsträckning än kvinnor. 90 procent av dem som dömts för rattonykterhet är män. Den största riskgruppen i trafiken är unga män. En jämförelse med unga kvinnor visade under perioden 1994 – 2001 att de unga männen körde ihjäl elva gånger så många fotgängare som kvinnor. Lite tillspetsat kan sägas att trafikdöden är en del av mäns våld mot kvinnor, även om männen i första hand utgör ett hot mot sig själva. (Vägverket, 2005)

Trafiksäkerhetsstatistiken visar på ett klart könat problem: mäns – framförallt unga mäns – sätt att köra bil utgör ett trafiksäkerhets- och hälsoproblem för dem själva och för andra i trafiken (se Vägverket, 2005; NTF, 2007). Denna överrepresentation kan å ena sidan delvis förklaras med att män kör mer bil än kvinnor, därför är det heller inte förvånande att män oftare är inblandade i olyckor jämfört med kvinnor. Å andra sidan förefaller problemet

vara mer komplext än att handla om exponering för de risker som biltrafik innebär. Även när hänsyn tas till hur mycket män befinner sig i trafiken är det just mäns risktagande i form av rattonykterhet, fortkörning och bristande bilbältesanvändning, som medför den statistiska överrepresentationen (Vägverket, 2005). Mäns risktagande i trafiken, oavsett om detta risktagande är kopplat till rattonykterhet, hastighetsöverträdelser eller bristande bilbältesanvändning, är således både åldersrelaterat och könat.

Samtidigt är knappast alla unga män, eller för den skull, alla män, problematiska för trafiksäkerheten och sin egen hälsa. Det är därför nödvändigt att komma bortom könsstereotypa föreställningar och beakta mer komplexa analyser där också kvinnors risktagande såväl som de (yngre) män som avstår från detsamma uppmärksammas. Vissa kvinnors risktagande tycks närma sig mäns. Enligt Vägverkets rapport *Res Jämt* är körvana och attityder något som är minst lika viktigt att väga in som kön, något som problematiserar jämförelser mellan grupperna kvinnor och män. Situationen är alltså mer komplex än att kategorisera män som ”de farliga” och kvinnor som ”de säkra” bilförarna. En förklarande faktor till mäns överrepresentation i olycksstatistiken är att bilar och bilkörning traditionellt har associerats med det symboliskt maskulina.

Bilar och maskulinitet

Med maskulinitet avses praktiker och uttryck vilka kan förstås och upplevas som karaktäristiskt maskulina, bilen kan fungera som en symbol för maskulinitet och ett redskap med vars hjälp maskulin identitet och status konstrueras och uttrycks. Lite hårddraget kan man säga att bilen associeras med äventyrlighet, våghalsighet, ekonomisk framgång, tekniskt skicklig och kunnig, sammantaget stereotypa föreställningar förknippade med maskulinitet snarare än femininitet (Polk, 1998). Detta sätter inte minst fokus på hur västerländsk maskulinitet, med stor genomslagskraft, har konstruerats kring kunskap, värderingar, förväntningar och erfarenheter i relation till bilen som teknologi och kunskapsområde. Att män står för tre fjärdedelar av det sammanlagda bilkörandet i Sverige kan tolkas som ett uttryck för detta fenomen (Vägverket, 2005). Att köra och äga en bil möjliggör därmed att leva upp till dominerande föreställningar om vad som kännetecknar en ”riktig man”.

Det är viktigt att påminna om att de ovan nämnda idealen främst avser en symbolisk nivå och är desto mindre tydliga i vardagen.

Ideal gäller inte heller nödvändigtvis bara för män, även kvinnor gillar bilar, bryter mot lagen och kör för fort. Men, paradoxalt nog anses bilen alltså som en maskulin teknik, och en kvinna som upptar praktiker som traditionellt förknippas med hur män brukar köra, beskrivs också att köra bil som en man (Balkmar, 2009). Mot denna bakgrund kan bilen förstås som symboliskt beköad maskulin och därför också möjliggöra handlingar som i vissa sammanhang utgör lämpligt och önskvärt ”maskulint” beteende (Mellström, 2004). Maskulinitet kan exempelvis bevisas genom risktagande i bil, eftersom att ta risker medger en möjlighet att visa förmåga och skicklighet att klara av en svår situation (Eldh, 2001). Det är också mot en sådan bakgrund som polisbilen och polisbilskörning kan förstås. Innan detta diskuteras vidare kommer jag nedan att gå in på hur polisbilskörning kan relateras till trafik-säkerhet.

Polisbilskörning och nollvisionen

Problemet med bristande trafiksäkerhet ska sättas i relation till att Sverige som första land i världen har introducerat det långsiktiga målet att ingen ska behöva dödas eller skadas svårt på svenska vägar. Den så kallade ”Nollvisionen” innebär ett antagande om att mobilitet måste stå i paritet med en hög säkerhet på vägarna (Tingvall och Haworth, 1999). Nollvisionen sammanfattar den trafiksäkerhetsstrategi som varit vägledande i Sverige sedan 1997. Detta synsätt innebär att orsaker till att trafikolyckor inträffar inte längre enbart förklaras utifrån enskilda individers handlingar, trafiksäkerhet anses idag vara ett gemensamt ansvar för väghållningsmyndigheter, kommuner, transportnäringen och fordonsindustrin. Nollvisionen utgår från att brukare och systemets olika aktörer delar ansvar för trafiksäkerheten. I detta system är polisens uppgift att övervaka regelefterlevnaden hos enskilda trafikanter.

Polisen har inte bara en övervakande uppgift. Rikspolisstyrelsen (RPS) antog 2006 en intern och nationell trafiksäkerhetspolicy för polisen. Enligt denna ska polisen agera och fungera som en god förebild för andra trafikanter och medborgare (Lundälv, 2010:20). Det innebär att hur polisbilskörning utförs i det offentliga rummet är av vikt inte bara i relation till nollvisionen utan också i relation till polisens trovärdighet och legitimitet i allmänhetens ögon. Samtidigt har polisen vidare befogenheter jämfört med andra trafikanter. Om brådskande situationer föreligger har polisbilsföraren möjlighet att forcera sin väg genom trafiklandskapet och köra

över stopplinjer och mot rött ljus. Polisen har enligt Trafikförordningen (TF) möjligheter att vid brådskande yrkesutövning och trängande fall att framföra polisfordon i olika grad överskrida lagens rāmärken för bilkörning. Detta är en viktig aspekt av polisarbetet, men också ett område där oklarheter råder. Jörgen Lundälv (2010) har i sin forskning påpekat att polisaspiranter inte är på det klara över vad som gäller för brådskande yrkesutövning respektive trängande fall. Här finns med andra ord inte bara lagliga befogenheter att köra bil som andra inte får, utan också ett utrymme för förhandling mellan vad som är lämpligt sätt att handa polisbilen i enskilda situationer. Vad som är lämpligt är inte bara en fråga om säkerhet för enskilda poliser och allmänhet, utan även en fråga om förtroende för polisens yrkesutövning i polisbil.

Enligt Trafikförordningen (1998:1276) 3 kap. 14§ måste en polisbilsförare alltid framföra sitt fordon på ett kontrollerat sätt, det vill säga inte i högre hastigheter än att föraren kan kontrollera fordonet. Med detta i beaktande kan polisbilsförare som krockar göra sig skyldiga till en kriminell handling. Om föraren brister i att kontrollera fordonet kan denne dömas för regelbrott: en form av vårdslöshet i trafik alternativt grov vårdslöshet i trafik.

Forskning visar att antalet skadeärenden som avser polisbilsolyckor har ökat över tid. År 2003 rapporterades drygt 2000 skadeärenden som involverade polisfordon, år 2007 var siffran drygt 3000. Mellan 1997 och 2007 skadades 76 polismän svårt efter att ha krockat i tjänsten, av dessa bedömdes 57 procent vara delvis eller helt skyldiga till krocken (Lundälv, 2009:10). Detta pekar på att det krävs ytterligare insatser för att nå den av Rikspolisstyrelsen uppsatta nollvisionen. Som påpekats ovan är kön och ålder viktiga aspekter att beakta närmare.

Antalet skadade polismän uppdelat på kön och ålder visar att främst ålderskategorin 30-39 år är överrepresentade i olyckor med polisfordon. Tvärtemot vad man kan tro är det alltså inte de allra yngsta och minst erfarna polismännen mellan 20-29 år som dominerar statistiken (Lundälv, 2009:47). Förutom kön finns flera andra interagerande förklaringsfaktorer att beakta. Det ena är att polisaspiranter tenderar att ha allt mindre erfarenhet av bilkörning jämfört med tidigare generationer poliser. Det andra är att själva körutbildningen har minskat över tid. Sammantaget framträder en bild där kön, erfarenhet av bilkörning och utbildning i polisbilkörning utgör viktiga aspekter för att förstå varför den egna nollvisionen tycks alltmer avlägsen.

Polisbilskörning i media

Det är inte ovanligt att skadehändelser med utryckningsfordon uppmärksammas i medierapporteringen (se Lundälv, 2009:14). Ofta handlar dessa notiser och artiklar om trafikolyckor där polisbilar varit inblandade, både som orsakande och som utsatta för skadehändelser. Några exempel är följande rapporter: ”Trafikkaos efter krock med polisbil” (SVD 3 jan, 2007), ”Polisbil körde på mopedist” (Aftonbladet 21 maj, 2007), samt ”Polisbil krockade på väg till inbrott” (SVD 10 jan, 2007). Rubrikerna berättar om hur den traditionella ordningen vänts upp och ner. Det är ordningsmakten som ställt till ”trafikchaos” eller har kört på oskyddade trafikanter snarare än vad som vanligtvis är fallet, en bilburen allmänhet. Ett exempel på hur polisbilskörning i det offentliga rummet kan uppfattas finner jag under rubriken ”Machopoliser buskör - utan att kunna”. I detta blogginlägg skriver motorjournalisten Robert Collin (20 jan 2009) följande om polisen och polisbilskörning:

”Måste man jaga snabbare mitt i trafiken med blåljus och sirener? Måste man köra i hundra i bussfilen när trafiken brevid [sic.] står nästan still? Eller är ”utryckningarna” bara en del i machokulturen inom polisen? Jo, jag är rädd för det.”

(<http://blogg.aftonbladet.se/robertcollin/2009/01/1092767>)

Inlägget är ett exempel på hur polisbilskörning i det offentliga rummet kan kopplas samman med maskulinitet och risktagande. Collin skriver om en polisbilskörning som han förstår som riskfylld, otillbörlig och onödig eftersom den tenderar att utsätta allmänheten för fara. Det är värt att notera att Collin förknippar polisbilskörning som ett uttryck för en så kallad ”machokultur”. Polisens sätt att köra bil på associeras med en stereotyp sydeuropeisk form av maskulinitet som i svenska ögon kan framstå som överdriven och löjeväckande. Denna form av ”machokultur” står för en överdriven maskulinitet, något som därmed inte betecknar en eftersträvandsvärd maskulinitet i relation till trafiksäkerhet och den svenska polisen. Detta blogginlägg är ett exempel på föreställningar som berättar något om allmänhetens förtroende för polisen som tätt sammanlänkat med föreställningar om maskulinitet och polisbilskörning. Nedan är inklippt ytterligare en insändare om hur risktagande i polisbil är länkat till allmänhetens förtroende:

Polisen förlorar i trovärdighet

VANSINNESKÖRNINGAR

”Ifjol sändes ett tv-program om fortkörande polisaspiranter som hade orsakat en olycka. Då raserades en illusion för mig. Jag levde i villfarelsen att poliser måste använda blåljus och sirener när de överskred hastighetsbestämmelserna, för undvika onödiga incidenter. Men det visade sig att bara poliser med speciell utbildning får använda blåljus och sirener. Överskrida hastighetsbestämmelserna får däremot alla poliser göra... Någonstans har logiken och det sunda förnuftet försvunnit. Och inget verkar ha blivit bättre på detta område. Nu läser vi (NWT 13/6) att polisaspiranterna håller på med liknande vansinneskörningar på allmänna vägar i Värmland. Här talar verkligen polisen med klaven tunga. Å ena sidan säger de att ”säkerhet alltid kommer i första hand”, men de vill ändå inte avlysa vägen för då blir det inte samma ”övningseffekt”. Å den andra har de ”full förståelse för att folk kan uppfatta den här körningen som otäck”... Det som är otäckt är att polisen inte verkar förstå hur mycket det här skadar trovärdigheten för deras arbete och bara späder på föraktet för såväl polis som politiker och myndigheter. Hur kan de försvara såna här vansinneskörningar på allmänna vägar samtidigt som de sätter dit övriga bilister för löjligt små överträdelser av redan löjligt låga hastighetsgränser? Detta är skrämmande!”

<http://www.nwt.se/asikter/insandare/article19158.ece> Publicerad: 2007-06-18 05:00

I insändaren ifrågasätts dels polisens färdighet att framföra polisbilen i hög fart utan att vara tillräckligt utbildade för det, dels hur allmänhetens skall kunna hysa förtroende för polisen efter *Uppdrag granskning*s (SVT, 2006) avslöjande. Insändaren sätter fingret på hur polisens befogenheter, praktiker och trovärdighet kan förstås som ett gränsländ som polisen har att navigera. Det aktuella reportaget i *Uppdrag granskning* berörde hur polisaspiranter med handledare övade utryckningskörning i hög fart på allmän väg, en övning som slutade med en allvarlig olycka med en svårt skadad personbilsförare till följd. Insändaren ifrågasätter polisens egenskap som förebild för trafiksäkerheten, eftersom dennes föreställning om polisen nu slagits i spillror. I uttalandet är det inte längre allmänna trafikanter som står för ”vansinneskörningarna”, något som vanligtvis är fallet, istället är det polisbilskörningen i övningsssyfte som anses ”vansinnig”. Insändaren är ett exempel på hur polisbilskörning alltid kan tolkas på olika sätt,

beroende av vems perspektiv som betraktas. Det är i detta gränsland, det mellan det kontrollerade och det riskfyllda, det mellan allmänhetens uppfattning om polisbilskörning och polisens bedömning av dess nödvändighet, som polisarbete bedrivs.

Polisbilskörning som ”riktigt polisarbete”

Forskning om genuskillnader i relation till polisaspiranter och polisbilskörning är mycket begränsad. Samband mellan kön, ålder och risktagande har dock kunnat påvisas i svensk såväl som i internationell forskning om poliser. Exempelvis har skillnader mellan hur kvinnliga och manliga polisaspiranters benägenhet att inspektera fordonet före körning konstaterats (Lundälv, 2010). Internationella studier visar att det finns genuskillnader i polisbilskörning och attityder i polisprofessionen. Skillnader i relation till kön och ålder pekar på att äldre manliga poliser och kvinnliga poliser visade sig vara mer effektiva efterföljare jämfört med yngre manliga kollegor (Dunham och Alpert, 1991, i Lundälv, 2010). Kunskapen om polisbilskörning och genus är som noterats ovan begränsad, men det finns studier av polisen där polisbilskörning visat sig utgöra en central del av vad poliser anser vara utmärkande och viktigt i polisarbetet. Polisbilskörning utgör enligt denna forskning en central del av vad som karaktäriseras som ”riktigt polisarbete” och som också har kopplingar till föreställningar om maskulinitet.

En forskare som studerat polisen i vardagen är Susanne Andersson (2003). Hon konstaterar i sin avhandling om närpolisorganisationer och maskulinitet att det var särskilt en aspekt av polisarbete som var statusfyllt, nämligen att jobba natt och att åka radiobil. Polisbilskörning nattetid ansågs av poliserna utgöra så kallat ”riktigt polisarbete”. Nattarbetet i polisbilen möjliggjorde för poliserna att kunna utföra det arbete som ofta varit skälet till varför de ville bli polis till att börja med, nämligen att ”jaga och gripa tjuvar” (Andersson, 2003:91).

”Efter en dag i radiobil är det tydligt att uttryckningsverksamheten i hög grad präglas av polisdistriktets speciella karaktär. Den geografiska utbredningen på flertalet mil, den varierande bebyggelsen med ett fåtal relativt stora bostadsområden och småstadsaktiga samhällen och för övrigt gles jordbruksbyggd och de breda motortrafiklederna som både skär igenom och sammanbinder Ytterstads bebyggelse medför att mycket tid ägnas åt förflyttning från en plats till en annan. De breda motorlederna gör även att

poliserna vid utryckning kan köra, och också kör, mycket snabbt". (Andersson, 2003:113)

Andersson följde en nattarbetande grupp poliser över en tid, en grupp som var dominerad av män med relativt sett låg medelålder, omkring 30 år. Poliserna i Anderssons studie ansåg att polisbilskörning nattetid medgav större möjligheter till framkomlighet och frihet, eftersom vägarna under denna tid var relativt fria från andra trafikanter och det gick att köra polisbilen snabbare. Detta medgav ökad spänning och utmaning i polisarbetet, något som enligt Andersson främst avsåg att jaga bovar i riskfyllda situationer snarare än att pappersarbete inne på station (Andersson, 2003). Bilkörningen ansågs vara något alla poliser tyckte om, som tillhörandes "polissjälen", samt ha med manlighet att göra. En av de poliser som Andersson intervjuat säger så här om att köra polisbil:

"Dom sa till en "du kör", när man var pasp [polisaspirant], i början, då kände man sig ju kraftigt manlig." (Andersson, 2003:91)

I det här fallet associeras förarplatsen med en särskild status och förknippas med manlighet. Att få köra polisfordonet är i uttalandet något som blir något mer än att bara köra bil, det utgör en central del i hur maskulinitet och polisarbete samskapas. Att köra polisbil är en sådan symbolisk praktik där polisaspiranten genom att få utföra "riktigt" polisarbete – att få köra polisbil – också kommer närmare att bli "riktigt" polis. I denna föreställningsvärld blir den målade polisbilen en viktig symbol för maskulinitet, uppriktigheten av lag och ordning och den maktutövning som polisen är förknippad med av allmänheten. Bilen utgör här en symbol för vad som anses "idealt" polisarbete, bilkörning nattetid förknippas med frihet, utmaning, bovjakt och action. Maskulinitet associeras med det offentliga rummets faror snarare det skyddade arbetet bakom skrivbordet på polisstationen. Polisbilskörning kan därmed förstås som en central del av formandet av en maskulin polisidentitet.

Polisbilskörning kan också förstås som förknippat med en känslomässig och njutningsfull utdelning. I fallet med polisaspiranten ovan så förknippade han polisbilskörning med manlighet, han berättade om att han kände sig "kraftigt manlig" som förare av polisbilen. Mot denna fond framstår det som väsentligt att kunna beakta enskilda mäns och kvinnors affirmativa känslor och emotioner från polisbilskörning i samma sammanhang som polisbil-

skörningens eventuella våldsamma effekter. Vad innebär det till exempel att polisbilen får honom att känna sig ”kraftigt manlig”? Att köra polisbilen kan förstås som beroende av en sensibel lust som följer när en kropp möter en annan, en vällust som inte bara ryms i möten människor emellan utan även mellan människor och maskiner (se Mellström, 1999 kap 4). Det är med andra ord en kroppslighet som möjliggörs av mötet mellan bilkropp och människokropp. Att som polisaspirant känna sig ”kraftigt manlig” bakom ratten till polisbilen kan tolkas i relation till att han fick förtroendet att köra bilen, men också känslan av att köra just en polisbil, med den makt som förknippas med denna typ av målade polisfordon. Det är inte orimligt att anta hur polisbilskörning i höga farter kan få fundamentala effekter på dessa individers kroppar, självförståelse och identitetskonstruktion som poliser. Fortkörning och efterföljandet på allmänna vägar kan liknas vid ett sätt att göra maskulinitet genom bilkörning som också innebär att hantera en stundtals hårfin gräns mellan kontroll och brist på kontroll. Utifrån denna förståelseram kan maskulinitet bevisas genom risktagande i polisbil på ett sätt som medger en möjlighet för polismän att visa handlingskraft och – förmåga, kontroll samt skicklighet i en svår situation (se Eldh, 2001, Mellström, 2004, Balkmar och Joelsson, 2010). Dessa praktiker måste relateras till hur de samtidigt omfattar ett helt spektra av emotioner, från äran att ha tagit fast någon till ambivalenta känslor som åtföljs av en förlust eller av att andra eventuellt skadats. Risktagande under polisbilskörning hör till polisens vardag. Det kan som ovan diskuterats anses utgöra det ”riktiga polisarbetet”, då bovar jagas och tas fast. Men det är samtidigt del av polisens professionalitet att kunna hantera dessa actionmättade situationer på ett för allmänheten säkert sätt. Polisbilskörning kan därmed förstås som en form av gränsarbete mellan vad som är nödvändigt risktagande utifrån polisens synsätt och allmänhetens, och vad som är att gå över gränsen och hålla sig inom lagens och trafiksäkerhetens ramar.

Avslutning

I det här kapitlet har polisbilskörning diskuterats som en central aspekt av polisens arbete. Jag har diskuterat hur polisbilskörning inte bara står i relation till de risker som det innebär att befinna sig i trafiken, utan också i relation till den dubbla uppgift som polisen har i egenskap av övervakare av trafiken och som förebild för andra trafikanter. Den målade polisbilen och polisutövning i polisbil befinner sig ofta i allmänhetens synfält och utgör även del av medierapporteringen. Därmed blir det också särskilt viktigt för

polisens trovärdighet och legitimitet som rättsvårdande instans att köra polisbil på sätt som inte skrämmer eller utgör fara för andra trafikanter.

I relation till detta har jag diskuterat hur polisbilskörning av poliser själva anses utgöra en viktig del av "polisskålen" och vad som karakteriserar "riktigt polisarbete". Det är med hjälp av polisbilen som brottslingar kan jagas och tas fast, det är i polisbilen som vardagens tristess plötsligt kan brytas mot biljaktens eller insatsens actionmättade puls. Dessa situationer har diskuterats som könade, det vill säga sammankopplat med fartfyllt maskulinitet och utövat i det offentliga rummet, där risktagandet i polisbilen associeras till att behärska ett gränsarbete mellan upplevd risk och säkerhet för poliser och allmänhet. Det är därför av största vikt för polisen att kunna hantera detta gränsarbete på ett professionellt och trafiksäkert sätt.

Av resonemangen ovan att döma räcker det inte att lära sig köra bil rent praktiskt, det förefaller minst lika viktigt att även diskutera polisens föreställningar om hur polisbilskörning bör utföras i det offentliga rummet. Polisen fordrar professionella förare som kan hantera riskfyllda situationer i motorfordon på ett säkert sätt. Det framstår därför som av vikt att dels diskutera vad som är gångbara mansideal i polisens värld, dels att beakta de emotioner som inbegrips i polisbilskörning. Att förstå hur relationer mellan maskulinitet, polisidentitet och polisbilskörning hänger samman med känslor, passioner och kroppsliga upplevelser framstår därmed alla som betydelsefulla nycklar för att minska antalet olyckor där polisbilar är inblandade.

Litteratur

Aftonbladet. (2007). Polisbil körde på mopedist. Aftonbladet den 21 maj.

Andersson, S. (2003). Ordnande praktiker: en studie av status, homosocialitet och maskuliniteter utifrån två närpolisorganisationer. Diss. Stockholm: Univ.

Balkmar, D. (2009). "Se upp – allt fler kvinnor kör som män!" Nollvisionen som diskurs och problemet män i trafiken, Genusvetenskaplig tidskrift, nr 2-3, 2009.

Balkmar, D, Joelsson, T. (2010). "Den bioniske mannen på autoerotiska äventyr – mäns risktagande i trafikrummet" [The bionic man goes autoerotic - theoretic keys towards a refined understanding of men's risk taking in public space], NORMA, Volume 5.

Dunham,R,G, Alpert,G P. (1991). Understanding the dynamics of officer age and gender in police pursuits. *American Journal of Police* 1991:10:3.

Eldh, C. (2001). "Remember, all racing at own risk!" – föreställningar om risk och teknik i konstruktionen av maskulinitet, *Fronesis*, vol. 8, 2001:4.

<http://blogg.aftonbladet.se/robertcollin/2009/01/1092767>

<http://www.nwt.se/asikter/insandare/article19158.ece>, Polisen förlorar i trovärdighet, *Vansinneskörningar*, Publicerad nvt.se: 2007-06-18 05:00

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

Lundälv, J. (2010). Polisaspiranten som ville träna. Aspiranterns förarattityder till polisbilskörning och risktagandet inom polisens förarutbildning – en attitydundersökning 2009-2010. Forskningsrapport. Kunskapscentrum Katastrofmedicin. Institutionen för kirurgisk och perioperativ vetenskap, enheten för kirurgi. Umeå universitet: Umeå.

Mellström, U. (1999). *Män och deras maskiner*. Nora: Nya Doxa.

Mellström, U. (2004). "Machines and masculine subjectivity. Technology as an integral part of men's life experiences", *Men and Masculinities*, vol:6, 2004:4.

NTF. (2007). "Manliga förare ett stort trafiksäkerhetsproblem", <http://www.ntf.se/Tidning/default34051.asp>, 2007-12-17.

Polk, M. (1998). *Gender Mobility, A study of Women's and Men's Relations to Automobility in Sweden*, Dep. For Interdisciplinary Studies, Human Ecology Section, Göteborg University.

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

Sydsvenska Dagbladet. (2007). Polisbil krockade på väg till inbrott. *Sydsvenska Dagbladet* den 10 januari.

Tingvall, C, Haworth,N. (1999). "Vision Zero - An ethical approach to safety and mobility", Monash University Accident Research Centre. Paper presenterat vid 6th ITE International Conference Road Safety & Traffic Enforcement: Beyond 2000, Melbourne, 6-7 september 1999.

Vägverket. (2003). *Den goda resan, Förslag till nationell plan för vägtransportssystemet 2004-2015*, Borlänge: Vägverket.

Vägverket. (2005). *Res jämt – tankar kring ett jämställt transportsystem*, Vägverket publ. Publikationsnummer 2005:110. Borlänge: Vägverket.

5. Lagstiftning, föreskrifter och rättsfall

Jörgen Lundälv

Vad händer när en polis är inblandad i en skadehändelse i vägtrafiken? Allmänheten uppmärksammas via medierapporteringen och inte sällan syns det rubriker i medierna. Under senare år har krascher med polisfordon uppmärksammas stort i såväl nationella som internationella medier. I Sverige har krascherna skapat rubriker. Exempel på sådana rubriker är till exempel: ”Rattfull polis blir inte av med jobbet” (Carlsson, 2009), ”Polis åtalad för vårdslöshet i trafik” (Quist, 2010), ”Polis åtalas efter mc-jakt” (Johansson, 2010), ”Polis körde för snabbt – åtalas” (Boström, 2010).

Intresset för polisbilsförarens inblandning av krascher och olika trafikbrott har inte bara blivit allt mer uppmärksammat i medierna utan också i olika rättsliga instanser. I slutet av 1980-talet uppmärksammat Justitieombudsmannen (JO) flera fall där polisbilsförare genomfört s.k. biljakter något som fick JO att genomföra en mindre kartläggning av polisens risktagande i samband med s.k. biljakter (Justitieombudsmannen, 1990). Sedan dess har inte JO genomfört någon liknande genomgång eller uppmärksammat polisbilskörning. Under senare år har JO uppmärksammat två fall, ett fall som avser kritik mot en polismyndighet för att myndigheten inte avbröt ett förföljande av en motorcyklist (Justitieombudsmannen, 2011).

I detta kapitel redogörs för det lagstöd som varje polisbilsförare ska känna till. I kapitlet presenteras lagstiftning på området samt Rikspolisens interna föreskrifter (FAP-föreskrifter) som reglerar handhavandet och framförandet av polisfordonet (Rikspolisstyrelsen, 2008). Centrala och uppdaterade rättsfall på området beskrivs. Kapitlet avslutas med rättsliga och etiska dilemman som utryckningsföraren ställs inför.

En genomgång görs av rättsfall på området under åren 2000-2011. Genomgången avser fall där polismän åtalats för olika typer av

trafikbrott under tjänsteutövning. Materialet i kapitlet baseras på insamlade och bearbetade uppgifter från domstolar, Polismyndigheter och från Riksenheten för polismål.

I kapitlet ges svar på flera viktiga frågor. Vilka trafikbrott har polisbilsförare gjort sig skyldig till? Vilka skäl brukar förarna ange som förklaringar till sina olika förarbeteenden? Vilken är den vanligaste brottstypen? I hur många fall döms polismän för vårdslöshet i trafik, vållande till kroppsskada och för tjänstefel? Genomgång av rättspraxis på området ger läsaren en god översikt av rättstillämpningen men också vad som är möjligt att lära från de domskäl som presenterats i olika rättsliga instanser som tingsrätter, hovrätter och vid Högsta domstolen.

Det finns ingen systematisk sammanfattning och genomgång av tillämpningar och praxis på området sedan tidigare. I Sverige har Thomas Bengtsson skrivit om operativ juridik inom räddningstjänsten där rättspraxis och beskrivningar också ges (Bengtsson, 2010). Det kan finnas flera skäl till detta. Ett första skäl kan vara att intresset för polisbilskörning och lagstöd har ökat först under senare år. Statusen på trafikjuridiska frågor och polismål i synnerhet har även ökat under senare år. Ett exempel på detta är att Riksenheten för polismål i Sverige bildades först under år 2005. Tidigare behandlades polismålen av till exempel kammaråklagare vid landets olika åklagarmyndigheter. En annan förklaring till att någon tidigare sammanställning inte gjorts kan ha att göra med en föreställning om att åtalsfallen skulle vara relativt få och att det inte skulle vara motiverat att göra någon mer omfattande sammanställning och analys av de olika fallen. Det är naturligtvis så att alla trafikförseelser inte leder fram till ett åtal i form av ett polismål. Fallen som vanligtvis handläggs och utreds vid internutredningsenheterna vid landets olika polismyndigheter kanske avskrivs. Ett annat tänkbart scenario är att åklagaren utfärdar ett strafföreläggande som polismannen sedan accepterar. Fallet blir därför aldrig rättsligt prövat i domstol.

Riksenheten för polismål har under senare år märkt av en markant ökning av antal ärenden. Årligen anmäls över 2000 ärenden till Riksenheten. Ökningen handlar till största delen om anmälningar mot polismän som överträtt hastighetsbestämmelser i vägtrafiken vilket har sin förklaring med att den automatiska hastighetsövervakningen utvidgats under senare år och vi har fått fler fartkameror utmed vägnätet i Sverige (Källa: Björn Ericson, överåklagare vid Riksenheten för polismål i Stockholm).

Figur 1. Sammanställning av händelsetyper, brottstyper åren 2000-2011 i Sverige.

Händelse

Kollision mellan polisfordon och annat utryckningsfordon
 Vårdslöshet i trafik
 Tjänstefel
 Vållande till kroppsskada
 Felparkeringar
 Hastighetsöverträdelser

Skäl och anförda motiv

Trötthet, ej tillräckligt utvilad
 Långa och sammanhängande arbetspass
 Bristande uppsikt i kända trafikmiljöer
 Stress och stresshantering
 Tillit till kollegor att undkomma hastighetsöverträdelse

I utredningen SOU 2007:5 står det att läsa hur viktigt det är att det finns statistik och analys av internutredningsverksamheten inom polisen. Utredarna skriver följande:

”Det har visat sig inte vara helt lätt att få fram fakta och statistikuppgifter om dagens internutredningsverksamhet. Olika internutredningsenheter har olika statistiskt material och det saknas en för hela landet sammanhållen och heltäckande redovisning av verksamheten. Åklagarmyndighetens del av verksamheten har förbättrats sedan Riksenheten för polismål inrättades” (s.264 f i SOU 2007:5).

Enligt SOU 2007:5 bedrivs internutredningsverksamheter vid sex enheter i Sverige. Den nationella kammare som åklagarämbetet har organiserat polismålen är den s.k. Riksenheten för polismål. År 2007 arbetade totalt 34 utredare och 11 åklagare med denna typ av mål. Den statliga utredningen samlade statistik för åren 2002-2005 vad avser åtal och domar för polispersonal generellt. År 2005 inkom totalt 4512 anmälningar till Riksenheten för polismål. Den brottstyp som var vanligast förekommande var tjänstefel. År 2005 uppgick antalet åtal mot polisanställda till totalt 125 fall (s.113 SOU 2007:5). Under samma år utfärdades också totalt 125 fall av strafföreläggande vid Riksenheten för polismål. Under år 2005 fanns totalt 9 fällande domar mot polispersonal.

Detta kapitel kommer att gå igenom praxis på området vad gäller polisbilskörning och omfattar tiden 2000 till 2011. Genom att stu-

dera domar i tingsrätt och hovrätt kan man få god kunskap om vad som hänt och vilka motiv som polisbilsföraren angivit. Såväl tingsrätternas som hovrätternas beskrivningar av sina bedömningar är viktiga lärdomar. Varje dom kan man lära sig något av. Hur argumenterar domstolen och vilket lagstöd har egentligen en polisbilsförare när han eller hon sitter bakom ratten för att fullgöra ett uppdrag?

I en dom berättas om en polisman som tjänstgjorde vid Nationella insatsstyrkan (NI). Han var på väg till en övning och var stressad i trafiken. På en väg med högsta tillåtna hastighet körde polismannen i 163 km/h. Följande förklaring gavs till fortkörningen: ”Stressad över att ha förlorat tid åkte han vidare. Han försökte ringa gruppchefen, men kom inte fram. Stressen ökade och han bestämde sig för att köra ikapp gruppen för att inte riskera att komma för sent till övningen, eller helt missa den. Han noterade att han blev följd av en civil polisbil och sedan av en polismotorcykel, men han trodde att kollegorna skulle låta honom åka vidare sedan de kontrollerat att han åkte i en civil polisbil. Men poliserna stoppade honom” (s.3 i B13067-07, Södertörns Tingsrätt).

Polismannen dömdes till penningböter (4000 kr). I tingsrättsdomen refereras en dom (RH 25:85) när en polisbilsförare inte kunnat styrka att det förelåg brådskande yrkesutövning. Ett fall där en polisman dömdes efter polisbilskörning under brådskande yrkesutövning (hovrättsdom år 1985) ger ett tydligt exempel:

”En hög polischef hade framfört en civil tjänstebil med en hastighet av 173 kilometer per timme på en väg med högsta tillåtna hastighet 110 kilometer per timme. Syftet med den höga hastigheten var att hinna från ett möte med en utländsk polisminister till en konferens, där polischefen skulle hålla ett avslutningsföredrag. Polischefen gjorde bedömningen att det var fråga om en brådskande yrkesutövning, varvid denne hade befogenhet att överträda gällande hastighetsbegränsning. Tingsrätten menade att polischefen handlade i en brådskande yrkesutövning och ogillade åtalet. Hovrätten gjorde en annan bedömning och menade att polischefens hastighetsöverträdelse inte kunde anses som en sådan brådskande yrkesutövning som angavs i 68 § VTK. Åtalet bifölls därför, och polischefen dömdes till böter”.

(Källa: RH 25:85 samt Bengtsson, 2010).

Stress och brådska hos en del polismän har fått rättsliga konsekvenser som beskrivits ovan. Detta gäller också när en polisman måste inställa sig skyndsamt till tjänst. I tingsrättsdomen (Stockholms Tingsrätt) står följande att läsa:

”Inte heller har en polisman på väg till arbetet på länskommunikationscentralen ansetts haft rätt att överskrida hastigheten, trots att det var angeläget för polismannen att inställa sig så fort som möjligt på grund av bekymmersamt personalläge” (B25589-06, Stockholms Tingsrätt).

I en Tingsrättsdom från Borås Tingsrätt år 1992 står följande att läsa:

”En tjänsteman (S) vid Rikspolisstyrelsens säkerhetsavdelning framförde en personbil med en hastighet av 132 kilometer per timme på en väg med högsta tillåtna hastighet 90 kilometer per timme. S förnekade inte gärningen utan hävdade brådskaande tjänsteutövningen då denne skulle åka till Göteborg för att utföra en installation i en livvaktbil som skulle vara i Stockholm morgonen därpå. Även om hastighetsöverträdelsen ägde rum i tjänsten var den inte en sådan brådskaande tjänsteutövning som avses i 68 § VTK”.

(Källa: Borås TR mål B 993/91 samt Bengtsson, 2010).

Också trängande fall har behandlats i domstol i Sverige där en polisbilsförare varit åtalad:

”En polisenhet från piketpolisen fick ett larm över radio om att två civila kollegor hade gripit en person i centrala delen av staden. Både gruppchefen och fordonsföraren insåg angelägenhetsgraden av larmet då de erfarenhetsmässigt kände till att civila poliser oftare utsätts för våld vid ingripanden än uniformerade poliser. Föraren slog på piketbussens blåljus för att påkalla fri väg. I en korsning, där polisen hade rött ljus, kolliderade piketbussen med en privat bilist. Åklagare menade att det inte förelåg ett trängande fall varvid föraren därför inte hade rätt köra mot rött ljus och följaktligen skulle dömas för vårdslöshet i trafik. Både tingsrätten och hovrätten är eniga och menade att polismännen hade fog för sin bedömning och att det var fråga om ett trängande fall. Åtalet ogillades av båda instanserna”.

(Källa: HovR Västra Sverige mål B 262-99 samt Bengtsson, 2010).

”En polisman passerade en automatisk trafiksäkerhetskamera i en hastighet av 104 kilometer per timme på en väg med högsta tillåtna hastighet om 90 kilometer i timmen. Polismannen, som var på väg till ett delgivningsärende, hävdade att det förelåg en brådskande yrkesutövning varvid han hade rätt att överskrida den högsta tillåtna hastigheten. Tingsrätten menade dock att undantagsbestämmelserna i 11 kap. 6 § TraF skulle tillämpas med stor restriktivitet samt att de aktuella omständigheterna inte var så brådskande eller haft den angelägenhetsgrad så att polismannen haft rätt att överskrida den högsta tillåtna hastigheten”.

(Källa: Vänersborgs TR mål B 303-08 samt Bengtsson, 2010).

”En polis framförde sin privata bil under fritid, då hon kände igen en skåpbil som kunde ha anknytning till brottsliga gärningar inom hennes egen polismyndighet. Polisen började då följa efter skåpbilen, dock utan att ringa varken polismyndigheten där hon befann sig eller till den egna polismyndigheten. Efterföljande ägde rum i ytterliggare en polismyndighets geografiska område, där polisen fotograferades av en automatisk trafiksäkerhetskamera. Den uppmätta hastigheten var, precis som i föregående fall, 104 kilometer per timme på en väg med högsta tillåtna hastighet om 90 kilometer i timmen. Polisen kände inte till myndighetens rutin om rapportering då någon fotograferats av en trafiksäkerhetskamera. Tingsrätten menade att förhållandena inte var ett sådant trängande fall av tjänsteutövning [tingsrättens egna ord] som medförde att polisen haft rätt att överträda gällande hastighetsbestämmelse. Orsaken till detta var att efterföljande ägt rum under en lång sträcka och att polisen inte försökt att kontakta någon polismyndighet”.

(Källa: Uppsala TR mål B 981-08 samt Bengtsson, 2010).

”En polisbil körde i hög hastighet på väg till ett lägenhetsbråk. Förare påkallade fri väg med både ljus- och ljudsignaler. I en korsning, med rött stoppljus, körde polisbilen in i sidan på en ambulans som kom från vänster. Ambulansen påkallade fri väg, dock enbart med ljussignaler. Kollisionen blev omfattande och ambulansen trycktes efter kollisionen mot en personbil som kom körande i motsatt riktning. Passageraren i ambulansen ådrog sig fysiska skador. Tingsrätten konstaterade att föraren av polisbilen körde för fort in i korsningen då denne var medveten om det hala väglaget. Föraren kunde därför inte bemästra situationen när ambulansen dök upp. Föraren borde därför ha hållit en lägre hastighet när denne passerade korsning och körde mot rött ljus.

Tingrätten menade: ”Genom att inte anpassa hastigheten till trafiksituationen och väglaget har han i väsentligaste mån brustit i den omsorg och varsamhet som till förekommande av trafikolycka har betingats av omständigheterna.” Föraren dömdes till vårdslöshet i trafik, enligt 1 § 1 st TBL och till vållande till kroppsskada, enligt 3 kap 8 § 1 st. BrB. Påföljden blev dagsböter”.

(Källa: Norrköpings TR mål B 1631-05 samt Bengtsson, 2010).

Ett rättsfall beskriver utryckningskörning i en polisbil i en övningsituation. Den s.k. Härskogsolyckan fick stor medial uppmärksamhet och beskrevs också i SVT program *Uppdrag Granskning* hösten 2006. Fallet behandlades i tingsrätten och hovrätten, och beskrivs på följande vis:

”En polis övade, tillsammans med en handledare, utryckningskörning i en polisbil. Vid denna typ av utbildning medges att gällande hastighetsbestämmelser överträds. Några undantag från övriga trafikregler medges inte vilket innebär att föraren fortfarande måste följa bestämmelserna om hastighetsanpassning i 3 kap. 14 § TraF. I en kurva höll polismannen en sådan hastighet att han kom över i mötande körfält och kolliderade våldsamt med en mötande bil vars förare ådrog sig allvarigare kroppsskador. Tingsrätten ogillade åtalet mot polismannen eftersom utredningen var ytterst bristfälligt. Det gick inte att fastställa på vilken körbanan som kollisionen hade ägt rum samt om olyckan kunde bero på andra omständigheter än förarens körsätt. Åklagaren kompletterade åtalet och överklagade till hovrätten. I domskälen bedömde hovrätten att förarens körsätt inneburit ett medvetet risktagande eftersom han var obekant med vägen, det var mörkt och begränsad sikt samt att den aktuella kurvan inleddes med en varningsskylt för kurvig väg. ”Han har därigenom i väsentligaste mån brustit i den omsorg och varsamhet som var betingad av omständigheterna för att undvika en trafikolycka.” Hovrätten dömde föraren till vårdslöshet i trafik, enligt 1 § 1 st TBL och till vållande till kroppsskada, enligt 3 kap 8 § 1 st. BrB. Påföljden blev dagsböter”.

(Källa: HovR för Västra Sverige mål B 3442-06 samt Bengtsson, 2010).

Vårdslöshet i trafik och vållande till kroppsskada

Om man studerar polisbilsförarens försäkringsmässiga ansvar till krascher och kollisioner där polisfordon är inblandade finner man att polisbilsföraren varit försäkringsmässigt vållande till händelserna i över 50 procent av fallen (Lundälv, 2009). Det försäk-

ringsmässiga vållandet är emellertid inte detsamma som ett juridiskt vållande och har därför inte heller varit föremål för rättsliga bedömningar och prövningar i domstol. Att en polisbilsförare döms för vårdslöshet i trafik eller grov vårdslöshet i domstol är relativt ovanligt under senare år i Sverige. Snarare kan man vid en genomgång av domar finna att det är betydligt vanligare att brottsrubriceringen utgörs av tjänstefel. Det är också relativt ovanligt att polismän döms i domstol för vållande till kroppsskada eller vållande till annans död. Några fall finns och kommer att beskrivas i detta avsnitt.

I en dom vid Huddinge Tingsrätt från år 1992 beskrivs en händelse då en polisbil kör efter en flyende person på en gångväg. Tingsrättens bedömning i målet beskrivs på följande vis:

”Däremot är det genom utredningen styrkt att X brustit i tillbörligt omsorg och varsamhet genom att hålla för hög hastighet och således inte anpassa den till förhållandena – en person som, enligt vad X själv uppgivit, sprang allt vad han kunde framför respektive vid sidan av bilen på en gångväg – och genom att därvid köra för nära Y, så nära att han i vart fall rent faktiskt inte kunnat undvika att köra på honom – oavsett anledningen härtill. X har därigenom gjort sig skyldig till vårdslöshet i trafik. Att han visat uppenbar likgiltighet för Y:s liv finner tingsrätten inte visat. Inte heller eljest föreligger sådana omständigheter som gör att brottet skall bedömas som grovt. Tingsrätten noterar därvid att X brustit i omsorg och varsamhet under ett kort skede i samband med att han i tjänsten haft att gripa en från kollegorna och honom själv flyende person. Genom sin oaktsamhet har X vållat Y allvarlig kroppsskada – urledvridning av höger axel och ett svårläkt lårbensbrott, som efteråt kommit att infekteras – och därmed gjort sig skyldig till vållande av kroppsskada, vilket brott tingsrätten i beaktande av skadorna och av skäl som anförts beträffande vårdslösheten i trafik, om än allvarligt, ändå inte anser skall bedömas som grovt brott” (Huddinge Tingsrätt, B1828-91).

Att trötthet för en bilförare är en lika stor riskfaktor som alkoholpåverkan har forskning visat under senare år. I en dom vid Västmanlands Tingsrätt år 2005 beskrivs händelsen då en polisbilsförare somnat bakom ratten. Polismannen som dömdes för vårdslöshet i trafik var mycket trött i samband med polisbilskörningen. I tingsrättens dom gjordes följande bedömning i fallet:

”X har erkänt att han har framfört polisbilen vid det aktuella tillfället och att han kolliderat med den bil som framfördes av målsä-

ganden Y. Han har vidare medgett att han förmodligen har somnat vid ratten. X:s erkännande stöds främst av målsägandens uppgifter om hur polisbilen framfördes, men också av vad han själv har berättat och av vittnets uppgifter. Det är således utrett i målet att det har gått till på det sätt som åklagaren har påstått. Frågan som kvarstår i målet är därför om X härigenom kan anses i väsentlig mån ha brustit i den omsorg och varsamhet som till förekommande av trafikolycka betingades av omständigheterna” (Västmanlands Tingsrätt B2410-04).

Siktförhållanden för polisbilsförare är något som också kommit att uppmärksammas i en tingsrättsdom vid Gävle Tingsrätt. En polisbilsförare backade på en oskyddad trafikant. En fotgängare blev påbackad av polismannen som befann sig i en känd trafikmiljö. Tingsrätten konstaterade i sin dom att det rådde mörka och dåliga ljusförhållanden på platsen samtidigt som polisbilsföraren varit medveten om att bakrutan på polisbilen var nedsmutsad. Polisbilsföraren dömdes för vårdslöshet i trafik och vållande till kroppsskada (Gävle Tingsrätt B1125-07).

Utbildningens betydelse för polisbilsförare har varit en fråga som ofta tas upp vid en domstolsprövning. I en dom vid Stockholms tingsrätt år 2005 beskrivs en kollision mellan en polisbil och ett fordon som äger rum i en gatukorsning. Domstolen skriver följande i sin bedömning om begreppet ”särskild försiktighet”:

”X har alltså hållit för hög hastighet. Enligt tingsrättens mening har hon inte iakttagit särskild försiktighet utan hennes körsätt skall bedömas som oaktsamt. Det är därmed inte sagt att hon i väsentlig mån brustit i omsorg och varsamhet. Enligt förarbetena till tillämplig lag skall det straffbara området för vårdslöshet i trafik begränsas till fall där någon gjort sig skyldig till medvetet risktagande eller annan allvarlig oaktsamhet (prop 1994/95:23, s 60f). X har haft ett mycket brådskande uppdrag. Samtidigt har hon varit relativt oerfaren och hennes arbetsgivare har inte tillsett att hon fått genomgå den särskilda utbildningen för utryckningsförare. Det kan därför inte ställas lika höga krav på hennes körskicklighet som hade kunna göras om hon genomgått utbildningen. Dessa omständigheter gör att hennes oaktsamhet inte skall anses vara av sådan kvalificerad art att det kan sägas att hon i väsentlig mån har brustit i omsorg och varsamhet. Åtalet för vårdslöshet i trafik skall därför ogillas” (s.8f Stockholms Tingsrätt B1010-04.).

I en annan dom vid Stockholms Tingsrätt ger också en tydlig beskrivning av särskild försiktighet i samband med polisbilskörning vid trängande fall. I domen står följande att läsa:

”Som tidigare nämnts får förare av utryckningsfordon under utryckning i trängande fall färdas mot rött ljus under iakttagande av särskild försiktighet. En polis som färdas under utryckning torde dessutom i trängande fall ha en tjänsteplikt att färdas mot rött ljus, allt under iakttagande av särskild försiktighet. Vad som avses med begreppet särskild försiktighet har inte närmare angetts i trafikförordningen utan begreppet får tolkas utifrån de ändamål som uppbär bestämmelserna om undantag för utryckningsfordon att följa trafikregler som meddelats av trafiksäkerhetsskäl. Dessutom måste omständigheterna i det enskilda fallet beaktas. Klart är att inte enbart den omständigheten att en kollision sker kan tas till intäkt för att särskild försiktighet inte iakttagits. Syftet med undantaget för förare av utryckningsfordon att i trängande fall följa trafikregler måste vara att tjänsteåtgärden, t.ex. att rädda liv, skall kunna utföras med skyndsamhet utan att hindras av bestämmelser om stopplikt och liknande. Det är således samma syfte som bakom bestämmelsen om påkallande av fri väg. Innebörden av det sagda i nu aktuellt fall kan därför inte anses vara att X haft att först stanna vid rött ljus innan han färdades genom korsningen utan i stället att han haft rätt och skyldighet att färdas mot rött ljus genom korsningen. Som rätten anfört ovan måste också de särskilda omständigheterna på platsen beaktas. Det är klart att färd mot rött ljus i innerstaden under rusningstrafik måste ske med iakttagande av större försiktighet än färd mot rött ljus i en korsning där sikten är god och trafikintensiteten låg. I nu aktuellt fall har det varit fråga om en korsning med god sikt, låg trafikintensitet och ett torrt väglag. X har påkallat fri väg genom ljus- och ljudsirener, vilket samtliga övriga trafikanter som hörts i målet utom Y uppfattat. Sammanfattningsvis finner rätten att X genom att sänka hastigheten när han närmat sig korsningen och genom att förvissa sig om att övrig trafik var stillastående, som en följd av att fri väg påkallades, har iakttagit särskild försiktighet vid färd mot rött ljus. Den omständigheten att en kollision trots detta blev följd kan därför inte lastas X utan får tillskrivas andra omständigheter utom X:s kontroll. X har således inte varit oaktsam vid förandet av polisbilen med följd av åtalet för vållande till kroppsskada och vårdslöshet i trafik skall ogillas” (s.5f i Stockholms Tingsrätt, B2925-05).

Förföljande och utbildning

I en dom vid Södertörns Tingsrätt år 2008 problematiseras utbildningens betydelse i samband med förföljande. Två polismän (varav ett befäl) uppger i domstol att de inte har fått någon utbildning vad som gäller i samband med genomförande av förföljande i vägtrafiken. I tingsrättens dom refereras till Justitieombudsmanen (JO) och dess ämbetsberättelse (JO:s ämbetsberättelse 1990/91:1 70ff) som ger beskrivningar om vad som gäller vid ”biljakter”. I tingsrätten beskrivs ett händelseförlopp då en polisbil kör efter en moped med två unga personer på. Tingsrätten beskriver sin bedömning på följande vis:

”Men när det gäller trafikbrott har JO uttalat att det inte får förekomma att polisen förföljer någon enbart av det skälet att han inte har stannat på polismannens tecken eller att han kan misstänkas för att ha gjort sig skyldig till en överträdelse av trafikförfattningarna som inte kan föranleda annat än bötesstraff. Intresset av att brott beivras kan i sådana fall inte anses uppväga de risker som generellt är förknippade med ett förföljande. I förevarande fall har skälen för förföljandet i stort sett varit sådana som JO nu anført. Poliserna i målet borde därför inte ha förföljt mopeden. Mot främst den bakgrunden finner tingsrätten att X vid tillfället ifråga har åsidosatt vad som gällt för uppgiften genom att med polisbil med påslagna sirener och blåljus förfölja mopeden, som fördes av en okänd person på små vägar – en del var gångvägar – i närheten av bland annat ett församlingshem, trots att ett sådant förföljande, såvitt utredningen visar – inneburit en viss fara för den förföljde med passagerare och då förföljandet – även om det förekommit personrån från moped i trakten – inte varit försvarligt med hänsyn till att mopedföraren med passagerare – två ungdomar i 14-15 års åldern – varken genom visad brottslighet eller av annan anledning varit att anse som farliga för andra människors liv eller hälsa. Tingsrätten finner således att X under sin tjänstgöring vid myndighetsutövning i vart fall av oaktsamhet har åsidosatt vad som gällt för uppgiften genom att framföra polisbilen på sätt skett” (s. i Södertörns Tingsrätt B235-08.

Prejning och utbildning

I FAP 104-1 finns föreskrifter som ger varje polisbilsförare rätt att stoppa fordon samt momentet prejning. Även om momentet prejning finns inskrivet i FAP 104-1 finns det generellt sett inte någon utbildning för poliser i momentet vid polismyndigheterna runtom i landet. Prejning har behandlats i domstol. Under senare år finns

ett fall vid Södertörns Tingsrätt som beskriver hur en polisman försöker preja två män som färdas på en moped. Fallet handlar med andra ord om polisens rätt till våldsanvändning genom prejning av oskyddade trafikanter i vägtrafiken. Polisbilsföraren var åtalad för tjänstefel och vållande till kroppsskada men åtalades ogillades av tingsrätten. Tingsrätten beskriver följande i sin bedömning i målet:

”I målet är upplyst att han inte har fått någon utbildning i hur en prejning skall gå till och att ett sådant utbildningsmoment inte heller ingår i den trafikutbildning som ges poliser. Skälet till detta är enligt vad Z berättat att de situationer i vilka det kan bli aktuellt med prejning är så olika att det inte är meningsfullt att hålla generella utbildningar i ämnet. Prejningen har i detta fall ägt rum på en mindre väg intill ett villaområde. På ena sidan gatan finns villabebyggelse och på andra sidan en grässlänt. I gräset finns lyktstolpar. Det står klart att det har varit förenat med stora risker för såväl person- som sakskador att med bil köra på X:s fordon i den hastighet det varit fråga om i detta fall. X och Y har som mopedister varit särskilt oskyddade” (s.7 Södertörns Tingsrätt B1775-07).

I en dom vid Norrköpings Tingsrätt år 2008 görs följande bedömning då en polisbilsförare prejat en mopedist i hög hastighet. Tingsrätten skriver följande i sin bedömning:

”Av utredningen framgår att X med polisbilen inom tätbebyggt område på bland annat smala gång- och cykelvägar har förföljt A och B med förhållandevis kort avstånd mellan fordonen och att hastigheten därvid tidvis uppgått till åtminstone 50 km i timmen. Detta har med hänsyn bland annat till de begränsade siktförhållandena i flera av de korsningar som passerades inneburit såväl abstrakt fara för allmänheten som konkret fara för A och B. Åtgärden att till sist köra på mopeden har därtill hos A medfört kroppsskada som inte varit ringa. Klart är att dessa tjänsteåtgärder inte hade varit försvarliga, om misstanken mot A hade inskränkt sig till att han körde en trimmade moped. Däremot finns ett utrymme för att åtgärderna skulle kunna vara försvarliga om X hade haft fog för bedömningen att A och B var farliga för människors liv eller hälsa. X har motiverat sina åtgärder med att han mot bakgrund av händelsen dagen dessförinnan var av uppfattningen att så var fallet. Som han påpekat fanns här också påtagliga yttre likheter med förhållandena i det ärendet. Detta har också tveklöst utgjort skäl att ingripa mot A och B, särskilt som mope-

den saknade registreringsskylt och föraren inte stannade på tecken utan flydde från honom. Enbart dessa förhållanden och likheterna med det andra fallet har emellertid inte gjort det försvarligt att på sätt som X gjorde förfölja och stoppa mopeden. Även med förståelse för de motiv som X haft för sitt handlande har han därför hanterat situationen på ett sätt som inneburit att han – av oaktsamhet – har åsidosatt vad som gällt för uppgiften. Han skall därför dömas för tjänstefel, som inte är ringa, och därutöver för vållande till kroppsskada. Påföljden är lägsta möjliga antal dagsböter” (s.12f i Norrköpings Tingsrätt B695-08).

Domen som överklagades till Göta Hovrätt ogillade åtalet mot polisbilsföraren och friade föraren från både tjänstefel och vållande till kroppsskada (Göta Hovrätt, B3062-08). Hovrättens bedömning av fallet baserades på allvaret i situationen. De misstänkta personerna hade hotat privatbilister med ett skarpladdat vapen.

Att tänka på:

De rättsfall och bedömningar som gjorts i olika domstolsinstanser har pekat på flera viktiga punkter i samband med polisbilskörning. Trötthet är en lika stor riskfaktor som alkohol. Det är viktigt att varje polisbilsförare är medveten som vila och sömn. Varje polisbilsförare måste med andra ord vara förberedd inför sin föraruppgift.

Moment som till exempel prejning finns inskrivet som en rättighet för varje polisman att kunna tillämpa. Momentet finns inskrivet i Rikspolisstyrelsens föreskrifter FAP 104-1. Några nationella utbildningsmoment i polisens rätt till våldsanvändning enligt föreskriften finns inte. Inte heller finns det någon uppföljning eller kontroll av sådana aktiviteter vid de olika polismyndigheterna. Rättsliga bedömningar och prövningar av förföljanden och prejningar av fordon i vägtrafiken är relativt få inom svensk domstol.

Litteratur

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

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

Bengtsson, T. (2010). Operativ juridik för räddningstjänst. Stockholm: Brandskyddsföreningen.

- Berkmo, M. (2011). Polis i rätten efter vådlig färd. Helsingborgs Dagblad den 14 juni.
- Berkmo, M. (2011). Polisman inte vårdslös vid oyccka. Helsingborgs Dagblad den 28 juni.
- Borås Tidning. (2010). Polis friad efter påkörning. Borås Tidning den 13 augusti.
- Boström,S. (2010). Polis körde för snabbt – åtalas. Folkbladet den 15 september.
- Carlsson, Å. (2009). Rattfull polis blir inte av med jobbet. Kristianstadsbladet den 27 november.
- Dagen (2011). Biljakt slutade i lekpark. Dagen den 20 juli.
- Ds Ju 1984:10. Anmälningar mot polismän.
- Enbom, J. (2009). Polis åtalad för vårdslöshet i trafik. Norrbottens-Kuriren den 26 augusti.
- Engström, H. (2011). Polisen tiger efter nattlig biljakt i city. Förövaren försvann efter ramningen. Folkbladet den 4 augusti.
- Gabbat, A. (2009). Officer jailed for fatal police crash. The Guardian, October 26.
- Johansson, D. (2010). Polis åtalas efter mc-jakt. Smålandsposten den 4 november.
- Johansson, P. (2009). Polisman friad av Luleå tingsrätt. Norrbottens-Kuriren den 8 september.
- Julander, O. (2010). Polisaspirant: De ville sätta dit mig. Expressen den 23 februari
- Justitieombudsmannen. (1990). JO:s ämbetsberättelse 1990/91:1 70ff.
- Lisinski, S. (2010). Polisaspirant friad för trafikbrott. Dagens Nyheter den 9 mars.
- London Evening Standard. (2009). Teenager dies after police chase crash. London Evening Standard, July 16.
- Mossberg, U. (2008). Polis sov på arbetstid – riskerar åtal. Expressen den 11 december.
- Norra Halland. (2010). Polis åtalad för krock. Norra Halland den 8 december.
- Prop 1994/95:23. Ett effektivare brottmålsförfarande. Regeringens proposition 1994/95:23.
- Quist, F. (2010). Polis åtalad för vårdslöshet i trafik. Östgöta-Correspondenten den 16 september.

- Quist, F. (2011). Polis friad för vårdslös körning. Östgöta-Correspondenten den 4 januari.
- Ramaldho, V. (2010). Förundersökning inleds om vårdslöshet i polisolyckan i Sparsör. Borås Tidning den 18 november.
- Rikspolisstyrelsen. (2008). Rikspolisstyrelsens författningssamling. Rikspolisens föreskrifter och allmänna råd om vilka hjälpmedel som får användas för att stoppa fordon enligt 10:5 Polislagen (1984:387) m.m. RPSFS 2008:6, FAP 104-1. Utkom från trycket den 11 juli 2008. Utgivare: chefsjuristen Lotta Gustavson.
- Sennerteg, N. (2010). Polis krockade med moped – åtalad för vårdslöshet och tjänstefel. Borås Tidning den 13 oktober.
- Statens Offentliga Utredningar. (1975). Anmälan mot polisman. SOU 1975:20. Stockholm.
- Statens Offentliga Utredningar. (1979). Handläggningen av anmälningar mot polispersonal. SOU 1979:71.
- Statens Offentliga Utredningar. (2003). Förstärkt granskning av polis och åklagare. SOU 2003:41. Stockholm.
- Statens Offentliga Utredningar. (2007). Summa summarum – en fristående myndighet för utredning av anmälningar av brott av poliser och åklagare. Betänkande av Internutredningsutredningen. SOU 2007:5. Stockholm.
- Svenska Dagbladet. (2010). Polis åtalas för våldsam biljakt. Svenska Dagbladet den 27 augusti.
- 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.
- Sydvik, P. (2010). Felparkerande poliser åtalas. Göteborgs-Posten den 1 april.
- Södermanlands Nyheter. (2009). Polis misstänks för smitning. Södermanlands Nyheter den 27 augusti.
- Södermanlands Nyheter. (2009). Polis åtalas för fortkörning. Södermanlands Nyheter den 18 november.
- Tidningarnas Telegrambyrå. (2010). Tre poliser åtalas för felparkering. Göteborgs-Posten den 31 mars.
- Tidningarnas Telegrambyrå. (2010). Polis dömd för vårdslös biljakt. Tidningarnas Telegrambyrå den 1 december.
- Victorzon, A. (2011). ”Polisen har tagit hans liv.”

Åberg, S. (2010). Polislarare misstänks för rattfylleri. Västerbottens-Kuriren den 13 oktober.

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

Rättskällor

Tingsrätt

Attunda Tingsrätt, B5619-08, Vårdslöshet i trafik

Gävle Tingsrätt, B1125-07, Vårdslöshet i trafik, vållande till kroppsskada

Haparanda Tingsrätt, B528-05, Åsidosatt väjningsplikt enligt högerregeln

Huddinge Tingsrätt, B557-98

Huddinge Tingsrätt, B1309-91, Hastighetsöverträdelse

Huddinge Tingsrätt, B1828-91, Vårdslöshet i trafik, vållande till kroppsskada

Huddinge Tingsrätt, B1614-98, Vårdslöshet i trafik, vållande till kroppsskada

Lunds Tingsrätt, B5258-06

Malmö Tingsrätt, B7325-05, Tjänstefel

Norrköpings Tingsrätt, B1631-05, Vårdslöshet i trafik, vållande till kroppsskada

Norrköpings Tingsrätt, B695-08, Vållande till kroppsskada, tjänstefel

Sollentuna Tingsrätt, B4183-03

Solna Tingsrätt, B268-98

Stockholms Tingsrätt, B628-91

Stockholms Tingsrätt, B1477-99, Vårdslöshet i trafik

Stockholms Tingsrätt, B19-2395-92, Vållande till kroppsskada, vårdslöshet i trafik

Stockholms Tingsrätt, B8351-00, Vållande till kroppsskada, vårdslöshet i trafik

Stockholms Tingsrätt, B1010-04, Vållande till kroppsskada

Stockholms Tingsrätt, B2395-92

Stockholms Tingsrätt, B2478-02, Framkallande av fara för annan, tjänstefel

Stockholms Tingsrätt, B2925-05, Vållande till kroppsskada, vårdslöshet i trafik

Stockholms Tingsrätt, B25589-06, hastighetsöverträdelse

Stockholms Tingsrätt, B11162-07, Vårdslöshet i trafik

Stockholms Tingsrätt, B20180-09, Tjänstefel

Stockholms Tingsrätt, B1238-08, Vårdslöshet i trafik

Stockholms Tingsrätt, B9602-08, Förseelse mot trafikförordningen

Stockholms Tingsrätt, B1238-08, Vårdslöshet i trafik

Stockholms Tingsrätt, B19023-07, Rattfylleri

Södertörns Tingsrätt, B13067-07, Hastighetsöverträdelse

Södertörns Tingsrätt, B235-08

Södertörns Tingsrätt, B1775-07, Tjänstefel, vållande till kroppsskada,

Södra Roslags Tingsrätt, B170-97

Västmanlands Tingsrätt, B2410-04, Vårdslöshet i trafik

Hovrätt

Göta Hovrätt, B3062-08, Tjänstefel

Hovrätten över Skåne och Blekinge, B1009-06, Tjänstefel

Svea Hovrätt, B2359-91

Svea Hovrätt, B2211-92

Svea Hovrätt, B703-00

Svea Hovrätt, B3300-04

Svea Hovrätt, B4439-07

Svea Hovrätt, B5040-07, Tjänstefel, vållande till kroppsskada

Svea Hovrätt, B9247-08

Svea Hovrätt, B8986-08, Vårdslöshet i trafik

Svea Hovrätt, B7779-10, Tjänstefel

Justitieombudsmannen (JO)

Chefsjustitieombudsmannen. (1990). Ärende angående förföljande/efterföljande med polisfordon. Beslut 1990-06-28, Dnr 1672-1987.

Chefsjustitieombudsmannen. (1990). Ärende angående förföljande/efterföljande med polisfordon. Beslut 1990-06-28, Dnr 1769-1987.

Chefsjustitieombudsmannen. (1990). Ärende angående förföljande/efterföljande med polisfordon. Beslut 1990-06-28, Dnr 2002-1987.

Chefsjustitieombudsmannen. (1990). Ärende angående förföljande/efterföljande med polisfordon. Beslut 1990-06-28. Dnr 2283-1987.

Chefsjustitieombudsmannen. (1990). Ärende angående förföljande/efterföljande med polisfordon. Beslut 1990-06-28. Dnr 2718-1987.

Chefsjustitieombudsmannen. (1990). Ärende angående förföljande/efterföljande med polisfordon. Beslut 1990-06-28. Dnr 2820-1987.

Chefsjustitieombudsmannen. (1990). Ärende angående förföljande/efterföljande med polisfordon. Beslut 1990-06-28. Dnr 154-1988.

Chefsjustitieombudsmannen. (1990). Ärende angående förföljande/efterföljande med polisfordon. Beslut 1990-06-28. Dnr 484-1988.

Chefsjustitieombudsmannen. (1990). Ärende angående förföljande/efterföljande med polisfordon. Beslut 1990-06-28. Dnr 564-1988.

Chefsjustitieombudsmannen. (1990). Ärende angående förföljande/efterföljande med polisfordon. Beslut 1990-06-28. Dnr 2858-1989.

Chefsjustitieombudsmannen. (JO). (1999). Initiativärende mot Polismyndigheten i Hallands län med anledning av två fall av förföljande/efterföljande med polisfordon. Dnr 2396-1999, Dnr 2495-1999. Beslut 1999-1103.

Justitieombudsmannen (JO). (2011). Kritik mot Polismyndigheten i Västmanlands län för att den inte avbröt ett förföljande av en motorcyklist. Dnr 1614-2010. Justitieombudsmannen, beslut 2011-02-11.

Justitieombudsmannen (JO). (2011). Förfrågan i ärende Dnr 1614-2010. Dnr ADM 70:2011.

6. Polisbilskörning och arbetsmiljö

Sören Victorsson

I vår funktion som polismän tillbringar vi en avsevärd tid i våra polisbilar. Vi använder polisbilen vid rutinpatrullering, spaningsverksamhet, trafikövervakning eller olika förflyttningar till olika uppdrag. Det som sker i tjänsten eller på vägen till och ifrån arbetet är reglerat i Arbetsmiljölagen (SFS 1977:1160) och vi är alla delaktiga och påverkar arbetsmiljön. Allt vi gör i kollektivet eller som enskilda polismän, både positiva och negativa beteenden, är arbetsmiljö. Alla arbetstagare har således ett utpekat ansvar, 3 kap. 4 §, att förebygga ohälsa och olycksfall, men huvudansvaret har alltid arbetsgivaren, 3 kap. 2 §.

Arbetsmiljölagen

Hela syftet med Arbetsmiljölagen är att vi alla ska medverka till att motverka ohälsa och olycksfall. Om vi följer denna lag får vi i gengäld positivt utbyte i form av ett rikt arbetsinnehåll, arbetstillfredsställelse, gemenskap och personlig utveckling. Detta gäller all form av arbete, inklusive då vi vistas i trafiken och genomför olika arbetsuppgifter i ett fordon.

Arbetsgivaren

Huvudansvaret för arbetsmiljön ligger på arbetsgivaren. Denne ska vidta alla åtgärder som behövs för att förebygga att arbetstagnarna utsätts för ohälsa eller olycksfall i arbetet, 3 kap. 2 §. Farliga arbetsuppgifter ska elimineras. Om det inte är möjligt att undanröja riskerna, ska andra åtgärder vidtas, exempelvis mer utbildning, mer träning, 3 kap 3 §, eller tillhandahållande av personlig skyddsutrustning, 2 kap 7 §, för att minimera riskerna.

Arbetsgivaren ska även systematiskt planera, leda och kontrollera all verksamhet ur ett arbetsmiljöperspektiv, 3 kap. 2a §. Det innebär att det ska finnas system för hur vi ska sköta våra fordon. Arbetsgivaren ska följa upp olyckor och incidenter/tillbud där polisens fordon är inblandade, och ge direktiv om hur polisens utryckningsverksamhet ska utföras.

Då arbete utförs som ensamarbete/ensampatrullering ska arbetsgivaren beakta den särskilda risk för ohälsa och olycksfall som kan uppstå, 3 kap 2 §.

Utrustning

Polisiär utrustning ska följa den tekniska utvecklingen, 2 kap 1 §. Det betyder att de fordon som ska användas inom polisen måste



Bild 1. En bra körställning är en god arbetsmiljö. En körställning med lätt böjda armar och ben, rätt rattfattning, ryggen mot ryggstödet, bilbältet extra åtdraget. Ett arbetsmiljöansvar som gäller alla förare. Mer om körställning återfinns i ett senare kapitel i boken. Foto: Sören Wictorsson.



*Bild 2. Polisiär utrustning skall ha en placering och lastsäkras så att skadorna minimeras hos personalen vid en eventuell olycka. Pustdatorer i specialväskor mellan framstolarna i en polisbil.
Foto: Sören Wictorsson.*

ha de hjälpmedel som finns för att förhindra olyckor eller lindra effekterna av en olycka. Självklart ska fordonen ha ABS-bromsar, antisladdsystem och krockkuddar eller annan teknisk utrustning som kan förbättra säkerheten. Bilbältet ska vi alla använda enligt annan lagstiftning. Här finns inga undantag, förutom i baksätet när polisen transporterar en bråkig person, VVFS 1993:5 punkt 3.3.

Speciell polisiär utrustning ska vara så beskaffad och placeras och brukas på ett sätt så inte säkerheten äventyras, 2 kap 5 §.

Utbildning

Arbetsgivaren har en skyldighet att förvissa sig om att en arbetstagare har utbildning för en given arbetssituation, 3 kap. 3 §. Detta omfattar exempelvis extra körträning för polisbilsförare. Det ställs extra höga krav på en polisbilsförare, då denne ska kunna uppträda föredömligt på ett påtagligt sätt, vilket innebär att föraren ska behärska alla trafikregler. Polismannen ska också vara skicklig i lågfartsmanövrering.



Bild 3. Ett arbetsmiljöproblem som är mycket svårt att lösa är hur bilbältet skall vara påtaget. Att det skall användas är självklart. Den polisiära utrustningen är själva problemet. Grundreceptet är att bilbältet skall sitta så "tamt" som möjligt mot kroppen. Om bilbältet dras innanför pistolhölstret, så finns risken att bilbältet knäpps upp på förarsidan utan att det märks i tid.

Om bilbältet dras utanför pistolhölstret, så finns risken att polismannen får extra svåra personskador vid en eventuell olycka. Som alla vet så har polisen inte någon dispens om personskador vid trafikolyckor, utan vi ingår i nollvisionen och skall ha en hög riskmedvetenhet och om möjligt kunna undvika farliga situationer och därmed allvarliga olyckor.

Då det gäller mer avancerad körning krävs än mer utbildning och träning, t.ex. för uttryckningskörning, eskortkörning eller annan avancerad körning, polismotorcykelkörning eller snöskoterkörning. Utbildningen måste innehålla mycket om det mentala förhållningssättet och skapa en medvetenhet om vad det innebär att behöva köra mer avancerat än andra trafikanter.

Höghastighetsträning finns inte inom körkortsutbildningen och samhället ställer heller inte krav på att den vanlige körkortsinnehavaren ska behärska högre hastighet i trafik. Hastigheten är begränsad i absoluta tal för oss alla. Polismannen kan emellertid då och då behöva bryta mot hastighetsbestämmelserna, när ett angeläget samhällsintresse föreligger. Ett akut problem ska lösas av polisen och det finns en skyldighet för polisen att komma fram snabbt.

För dessa situationer behövs en grundutbildning för den nya polismannen, men även återkommande fortbildningar.

Det är många tekniska nyheter som kräver fortbildning för att föraren ska kunna utnyttja den nya tekniken och även vara med-

veten om gränserna för vad som är möjligt att göra.

Teknikutveckling som kräver fortbildning är växling från bakhjulsdrift till framhjulsdraft, införande av fyrhjulsdraft, ABS-bromsar och antisladdsystemens införande, körning med minibuss, körning med släpvagn m.m.

Det finns således en medveten omtanke om den enskilde polismannen, då polismyndigheterna begränsar uttryckningskörning för den polisman som inte är utbildad, tränad och godkänd för uppgiften.

Om en polisman uppträder olämpligt i trafiken kan myndigheten återkalla behörigheten att få köra utryckning. Ett sådant återkallande görs med stöd av Arbetsmiljölagen 3 kap. 3 §. Detta måste klargöras på ett tydligt sätt på utbildningar.

Uppföljning

Då det uppstår trafikolyckor ska arbetsgivaren fortlöpande utreda och följa upp olyckorna ur ett arbetsmiljöperspektiv, 3 kap. 2a §. Det gäller små som stora olyckor, eller allvarliga tillbud, som skulle kunnat utvecklas till en allvarlig olycka. Kontroll och uppföljning av trafikolyckorna bör göras också av kostnadsskäl.

Att det skulle kunna förekomma smitningsolyckor inom polisen är svårt att föreställa sig, då ännu ingen polisman blivit skadeståndsskyldig för en krockskada efter en olycka.

Arbetstagarens skyldigheter

Varje arbetstagare har en utpekad skyldighet att medverka i arbetet med att åstadkomma en god arbetsmiljö, 3 kap. 4 §. Vi arbetstagare ska således följa givna säkerhetsföreskrifter.

Polisens interna trafiksäkerhetspolicy, bilaga 1, utgiven av HR-avdelningen på Rikspolisstyrelsen, ger oss direktiv om hur vi ska hantera våra fordon, ansvarsfördelning mellan medarbetare och chefer och hur vi ska uppträda i trafiken.

Här klargörs vikten av att genomföra säkerhetskontroll innan en tjänsteresa eller ett arbetspass påbörjas. I polisens uppdrag ligger att ingen vet när ett uppdrag kräver att man måste fatta beslut om att köra utryckning och påkalla fri väg av andra trafikanter. I den situationen är det skönt att veta eller att man som utryckningsförare genomfört en noggrann säkerhetskontroll. Efter en säkerhetskontroll är man således säker på att däcken har rätt lufttryck,

att det finns rätt oljemängd i motorn, att ABS-bromsarna är i funktion o.s.v. Som polisbilsförare har man ansvar inte bara för sin egen säkerhet, utan även för de kollegor som är passagerare i fordonet. Ingen ska behöva känna fruktan vid en utryckningskörning. Om någon passagerare känner sig rädd, så kör föraren på ett felaktigt sätt och tar inte sitt arbetsmiljöansvar. Som bisittare har jag rätt att kräva lugnare och säkrare utryckningskörning, vilket då är ett sätt att med stöd av Arbetsmiljölagen avbryta en farlig situation. Som utryckningsförare, har man även skyldigheter mot alla andra trafikanter, Trafikförordningen 2 kap. 1 §. Grundregeln är att alla trafikanter har rätt att känna sig säkra i trafiken, även om mitt uppdrag kräver att jag kommer snabbt till en plats för polisinsgripande.

Det är synnerligen viktigt att de arbetstagare som blivit utsedda till arbetsledare och chefer, visar hur en säkerhetskontroll ska gå till och understryker att det är en viktig del i vårt trafiksäkerhetsarbete. Det får inte finnas någon osäkerhet när det gäller hur vi ska sköta ett tjänstefordon eller hur vi ska uppträda som polismän i trafiken – föredömligt. En polisman ska kunna omsätta regelsystemet i trafiken, så att det inger aktning och respekt hos allmänheten.

Samverkan

För att nå ett gott arbetsklimat är det viktigt att arbetsgivarrepresentanter och arbetstagare samverkar för att nå målet, en god arbetsmiljö, 3 kap 1a §. Intentionerna är således att lösa arbetsmiljöproblemen som kan uppstå och inte gå i strid om problemen.

Lagens ändamål är alltid att förebygga ohälsa och olycksfall, 1 kap 1 §.

Litteratur

Arbetsmiljölagen, SFS 1977:1160.

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

Vägverkets föreskrifter (1993:5) om användande av bilbälte och särskild skyddsanordning, VVFS 1993:5.

Wenäll, J. Andersson, H. (2005). Polisens personliga utrustning i olyckor. VTI-notat 13-2005. Linköping: Väg- och transportforskningsinstitutet.

7. Arbets-skadade poliser och Polisförbundets roll

Hans Olsson

Det här kapitlet kommer att ge dig en inblick i hur man kan hantera arbetsskador och tillbud och hur man kan arbeta med arbetsmiljöfrågor på ett systematiskt sätt. Vi beskriver också hur du går tillväga om du råkat ut för en arbetsskada eller ett tillbud.

Ett bra arbetsmiljöarbete formas av arbetsgivaren tillsammans med skyddsombuden, medarbetarna och de fackliga organisationerna. Fokus ligger på det förebyggande arbetet, målet är att så få som möjligt ska skadas i sitt arbete. För att lyckas med detta krävs tid, kunskap, struktur, tålamod och humor.

Kort om Polisförbundet

Polisförbundet är ett fackförbund som organiserar de flesta yrkesverksamma poliser i Sverige. Vi har ca 21 000 aktiva medlemmar vilket inkluderar studerande vid polisutbildningarna (2011). Dessutom har pensionerade poliser möjlighet att vara medlemmar i Polisförbundet.

Vi är cirka 1 300 förtroendevalda ute i polismyndigheterna och 25 anställda vid förbundskansliet som arbetar med att skapa goda arbetsvillkor och en god arbetsmiljö för medlemmarna genom medlemservice, förhandlingar och påverkan av beslutsfattare på olika nivåer.

Förbundet är indelat i 21 Förbundsområden, dessa motsvarar läns-polismyndigheterna. Till dessa kommer förbundsområdena vid Rikspolisstyrelsen och vid Säkerhetspolisen. Inom varje förbundsområde finns ett antal förtroendevalda.

Polisförbundet och dess företrädare bedriver ett aktivt och vardagsnära arbetsmiljöarbete. I detta arbete är våra skyddsombud starkt drivande krafter. I varje förbundsområde finns ett huvudskyddsombud och ett antal skyddsombud. Det är huvudskyddsombudet som samordnar skyddsombudens verksamhet inom förbundsområdet. Du hittar en förteckning över huvudskyddsombu-

den på Polisförbundets hemsida **www.polisforbundet.se** eller på polisens interna datanät, Intrapolis.

Skyddsombuden är förbundets expertresurser i arbetsmiljöarbetet.

Arbetskada

Vad är en arbetskada? Det formella svaret finns i Lagen om arbetsskadeförsäkring (LAF). Sedan 2011-01-01 finns LAF i Socialförsäkringsbalken avdelning C.

Enlig Lag om arbetsskadeförsäkring (LAF) är följande punkter att anse som arbetskada:

- Olycksfall i arbetet
- Färdolycksfall (olycksfall som sker under färd till eller från arbetet)
- Arbetssjukdomar (i LAF kallas dessa skadlig inverkan)
- Smitta (i vissa fall).

En arbetskada är alla fysiska eller psykiska skador/sjukdomar som har samband med arbetet.

Vad är ett olycksfall? Försäkringskassan definierar ett olycksfall på följande vis:

”Olycksfall är en skada som uppkommit i samband med en särskild händelse. Händelsen ska vara kortvarig, ovanlig och oförutsedd.”

AFA Försäkring (AFA Försäkring administrerar Polisens personskadeavtal, PSA) definierar ett olycksfall så här:

”Ett olycksfall är en händelse som är kortvarig och i viss mån ovanlig och oförutsedd.”

Man kan sammanfatta olycksfallet på så vis att ett olycksfall är något oförutsett som inträffar plötsligt och har ett kortvarigt förlopp.

Vad är ett färdolycksfall? Ett färdolycksfall är ett olycksfall som inträffar på din vanliga väg till eller ifrån arbetet.

Vad är en arbetssjukdom? Försäkringskassan beskriver arbetssjukdom som att, det kan finnas skadliga faktorer i arbetet och dessa kan ge upphov till arbetssjukdomar. Exempel på skadliga faktorer är till exempel buller, vibrationer, psykiskt påfrestande arbetsförhållanden, tungt eller ensidigt arbete.

Vad är smitta? En del smittsamma sjukdomar räknas som arbetsskador, exempelvis gulsot.

Vad är en godkänd arbetsskada? Att ha en godkänd arbetsskada eller att man har en klassad arbetsskada, är begrepp som vanligen används då man talar om arbetsskador.

En arbetsskada är dock formellt godkänd först då den accepterats av Försäkringskassan, försäkringsbolag eller domstol. I och med att de accepterat skadan kan ekonomisk ersättning betalas ut.

För att arbetsskadan ska bli godkänd måste det finnas ett tydligt samband mellan skadetillfället och de besvär du fått till följd av skadan. Det händer att Försäkringskassan, försäkringsbolag och domstol i sin bedömning av skadan kommer fram till att det inte finns något samband mellan skadan/besvären och skadetillfället. Det innebär i praktiken att du kan skada dig i arbetet men skadan/besvären godkänns inte som arbetsskada i formell mening.

Ta några minuter till att fundera över vilken typ av arbetsskada som är vanligast på din arbetsplats/skola.

Varför ska du anmäla din arbetsskada?

1. För att kunna få de ersättningar som du eventuellt är berättigad till. För dig som individ är det mycket viktigt att en arbetsskadeanmälan upprättas i nära/omedelbar anslutning till skadetillfället. Detta för att du ska ha en möjlighet att få ersättning från de försäkringar du omfattas av. Du måste kunna påvisa att det var vid just detta tillfälle som du fick din skada.

2. För att arbetsgivaren ska kunna ta sitt ansvar utifrån bland annat Arbetsmiljölagen och därigenom påbörja arbetet med att förhindra nya liknande arbetsskador.

Arbetsgivaren är skyldig att utreda arbetsskador, detta regleras i:

- Arbetsmiljölagen 3 kap 2a§ (AML)
- Arbetsmiljöverkets föreskrift om Systematiskt arbetsmiljöarbete (SAM) (AFS 2001:1 med ändringar i AFS 2008:15) 9§.

Syftet med utredningen är att förhindra att liknade skador händer igen.

3. För att Arbetsmiljöverket ska få in information om de arbetsskador som sker. De sammanställer sedan statistik över de inträffade arbetsskadorna. Statistik som bland annat används i Arbetsmiljöverkets förebyggande arbete, inspektionsarbete m.m.

Hur hanteras själva anmälningsförfarandet? Frågan har ett enkelt svar:

- Det finns tydliga, enkla och väl kända rutiner.

Att ha bra rutiner är en central del i ett väl fungerande systematiskt arbetsmiljöarbete. Det är lätt att initialt hantera både arbetsskador och arbetssjukdomar. Det är ingen skillnad på om du studerar eller arbetar.

Ett sätt att börja rätt i arbetsskadeprocessen är att man utgår från Försäkringskassans blankett ”Anmälan – arbetsskada – personskada”. Försäkringskassans blankett är grunddokumentet i all arbetsskade-/arbetssjukdoms hantering.

De uppgifter som efterfrågas på Försäkringskassans blankett återkommer på liknande vis på de övriga aktörernas blanketter. Det som skiljer från de övriga är att de inte har med kravet på redovisning över vad arbetsgivaren vidtagit för åtgärder med anledning av skadan.

Här ger vi ett exempel på enkel rutin för arbetsskadehantering.

1. Informera arbetsgivaren/skolan.

Du måste tala om för arbetsgivaren/skolan att du skadat dig i arbetet eller att du blivit sjuk av arbetet. I och med att du gjort detta så har du uppfyllt Arbetsmiljölagens krav på att du som medarbetare ska medverka i arbetsmiljöarbetet (AML 3:4).

Arbetsgivaren är nu skyldig att anmäla din arbetsskada till Försäkringskassan (regleras i LAF). Om du är studerande ska du meddela skolan att du skadat dig, skolan anmäler sedan det hela till Försäkringskassan.

2. Arbetsgivaren/skolan ska informera skyddsombudet.

Arbetsgivaren/skolan ska informera skyddsombudet att du råkat ut för en arbetsskada. I normalfallet ska skyddsombudet delta i utredningen av din arbetsskada.

3. Fyll i blanketter och få information.

Då punkterna 1 och 2 är uppfyllda så samlas du, arbetsgivaren/företrädare för skolan och skyddsombudet för att ni gemensamt ska gå igenom och börja fylla i din arbetsskadeanmälan. Vid detta tillfälle får du information om de försäkringar som kan bli aktuella för dig. Ni fyller i de blanketter som behöver hanteras i nuläget. Det kan vara så att du behöver sitta för dig själv när du beskriver händelsen som ledde till skadan. Då gör du det och sedan träffas ni igen för en genomgång av vad du skrivit. Vid

detta möte kvalitetssäkrar ni arbetsskadeanmälan innan den skickas till Försäkringskassan. Du får också information om vad du ska göra när du får brev från Försäkringskassan och andra aktörer som har med din arbetsskada att göra. I normalfallet tar detta möte 15 – 30 minuter.

4. Uppföljning och återkoppling

När det gått en tid från det att skadan inträffade är det bra med ett uppföljande möte mellan er som genomförde punkt tre. Vid detta möte går ni igenom nuläget och stämmer av om det finns några oklarheter i ärendet. I de fall du är inne i en rehabiliteringsprocess så kommer punkten fyra med stor sannolikhet att hanteras inom ramen för rehabiliteringen.

Följer man dessa fyra steg så finns goda förutsättningar att sviterna efter olyckan inte ska bli allt för stora. Arbetsstättet ökar säkerheten för att ersättningsfrågorna blir riktigt hanterade från början i och med att försäkringsgivarna fått ett tydligt material för att bedöma skadan.

Men det väsentligaste är att den som råkat ut för skadan tydligt ser att arbetsgivaren och facket bryr sig om och tar det som hänt på allvar.

Ta några minuter och fundera över hur du själv skulle önska att man bemötte dig om du skadats i arbetet?

Tillbudsanmälan

Innan vi går in på vad som sker när man råkat ut för en arbetsskada ska vi ägna några rader till att beskriva ett viktigt verktyg i det förebyggande arbetsmiljöarbetet nämligen tillbudsanmälan. Skillnaden mellan tillbud och arbetsskada kan enkelt beskrivas som:

OJ (något höll på att hända)/ AJ (något som orsakade en skada hände).

Erfarenheten säger oss att ett stort antal OJ aldrig blir skrivna, vilket är synd. Alla OJ är viktiga pusselbitar i det systematiska arbetsmiljöarbetet. Vidtar man åtgärder redan vid OJ så är sannolikheten stor att någon eller några arbetskamrater slipper råka ut för ett AJ.

När det gäller det förebyggande trafiksäkerhetsarbetet är tillbudsanmälningarna av stor vikt. Inom Polisen ska det finnas skydds-

kommittéer, mer om dessa längre fram i kapitlet. Dessa har ett stort ansvar när det gäller frågan om att ha ett fungerande system för hanteringen av de tillbudsansmälningar som skrivs. Alla medarbetare har ett stort ansvar för att det verkligen skrivs tillbudsansmälningar när det är befogat. Exempelvis kan skyddskommittén vända sig till arbetsplatserna i myndigheten och be dem vara extra noga med att gå igenom de tillbud som skrivits på arbetsplatsen och sedan återkomma till skyddskommittén med förslag på lösningar på de problem man diskuterat. Att diskutera arbetsmiljöfrågor på arbetsplatsträffen är en självklarhet.

Det är viktigt att det sker återkoppling till den/de medarbetare som skrivit tillbudsansmälan. Du måste få veta vad som sker med det problem du påtalat. Tillbuden är ett viktigt verktyg i det systematiska arbetsmiljöarbetet (SAM) både för arbetsgivaren och för skyddsombuden. En beskrivning av systematiskt arbetsmiljöarbete hittar du i slutet av kapitlet.

Ta några minuter och fundera över hur du ser på nyttan av att skriva tillbudsansmälan. När avstod du senast från att skriva tillbudsansmälan? Varför avstod du?

Arbetsskador och tillbud

Inom Polisen används ett webbaserat system för hantering av arbetsskador och tillbud. Systemet kallas LISA. Du hittar LISA i Polisens intranät. Om du råkat ut för en arbetsskada/arbetsjukdom eller om du varit med om ett tillbud så kontaktar du din närmaste chef så får du hjälp med att starta upp hanteringen av skadan eller tillbudet. Du kan också få hjälp av skyddsombudet på din arbetsplats.

Utöver själva hanteringen av skadan/tillbudet är LISA ett bra verktyg för arbetsgivaren för att hålla sig uppdaterad över var och när det inträffar skador och tillbud. Genom LISA kan man få fram bra statistik som går att använda i det förebyggande arbetsmiljöarbetet. Även huvudskyddsombuden har tillgång till alla anmälningar i den egna myndigheten. I och med det har de en bra möjlighet att bevaka att arbetsgivaren vidtar de åtgärder som krävs i enlighet med SAM.

Arbetskadehantering vid trafikolycka med Polisens fordon

Anmälan om arbetsskada ska göras på Försäkringskassans blankett. Det ska också skickas en skadeanmälan till Kammarkolle-

giet. Detta ska göras så snart som möjligt för att du inte ska göra onödiga inkomstförluster. Utöver detta ska du anmäla din skada till medlemsförsäkringen och dina privata olycksfallsförsäkringar. Bli du sjukskriven mer än 14 dagar kommer du att omfattas av den allmänna sjukförsäkringen i Lagen om allmän försäkring (AFL). Det innebär att du ska ansöka om i första hand sjukpenning. Om du får bestående skador som leder till att du gör en stadigvarande inkomstförlust ska du ansöka om livränta.

Trafikolyckan kommer att utredas. Utöver att det är en trafikolycka så är det även en arbetsplatsolycka, också denna ska utredas. Det är viktigt att man utreder utifrån arbetsplatsolyckspektivet. I den utredningen bör man bland annat gå igenom om du hade utbildning på det fordon du framförde. Man bör se över om arbetstidsförläggningen har påverkat olyckan. Polisens interna trafiksäkerhetspolicy ger bra vägledning över frågeställningar som kan vara relevanta då en arbetsplatsolycka med polisfordon utreds. Utredningen av olyckan kan leda till att du ställs inför domstol samt att ärendet kan hamna i Polisens ansvarsnämnd (PAN). Som medlem i Polisförbundet har du möjlighet att ansöka om rättshjälp. Du hittar en utförlig beskrivning om Polisförbundets rättshjälp på vår hemsida.

Trafikskador är många gånger svåra och kräver omfattande läkarvård och ett långt efterarbete. Många gånger blir följden av olyckan livsvariga problem och ibland inträffar det värsta, medlemmen avlider i trafikolyckan. Enligt statistik från hemsidan Svenska Polismäns Minnesportal (www.spmp.se) har 52 poliser omkommit i trafikolyckor mellan 1900 – 2010. Det kan jämföras med att det är 32 polismän som dödats genom att de utsatts för våld.

Detta bör du komma ihåg då du skadat dig eller blivit sjuk av arbetet.

Det är viktigt att du får din skada/sjukdom dokumenterad. Därför ska du gå till läkare så snart som möjligt efter olyckan eller efter det att besvären visat sig. Tala om för läkaren att dina besvär är arbetsrelaterade. Försäkra dig om att läkaren är införstådd i vad du råkat ut för. Det är inte säkert att läkaren är medveten om hur polisarbete bedrivs. Exempelvis kan det vara bra att beskriva hur din utrustning är placerad på kroppen, vad en skyddsväst väger, vad du upplevt i arbetet, vilken arbetsbelastning du haft och liknande uppgifter.

När du beskriver hur skadan/besvären uppstod är det viktigt att du är noggrann och tydlig. Har du råkat ut för ett olycksfall måste du tydligt beskriva själva olycksfallsmomentet. Utrymmet för att beskriva händelseförloppet är mycket begränsat på de blanketter du ska använda varför vi rekommenderar att du skriver detta på en separat bilaga. Din skadeanmälan ska inte innehålla namn på misstänkta gärningsmän och liknande. Om du i din skadeanmälan hänvisar till andra dokument måste du bifoga dessa som bilagor, tänk då på att maskera personuppgifter och andra uppgifter som kan identifiera personer som polisen ingripit mot. Du bör även vara försiktig med att beskriva polisiära arbetsmetoder och liknande i din arbetsskadeanmälan.

Spar kvitton, verifikationer och andra handlingar som har med din skada att göra. Samla allt material som hör till skadan i en pärm, lägg det gärna i datumordning. En god ordning på handlingarna underlättar hanteringen om du får problem med exempelvis försäkringsbolaget i framtiden. Du ska tidigt be om hjälp från arbetsgivaren och skyddsombuden. I klartext du ska kontakta arbetsgivaren så fort du råkat ut för en skada eller en arbetssjukdom. Kontakten tar du helst redan den dag du skadar dig eller blir sjuk.

Krisstöd

Polismyndigheterna har en organisation för krishantering, ett stöd för det arbetet är Rikspolisstyrelsens riktlinjer för det psykosociala stödet i Polisen. Dessa riktlinjer och Arbetsmiljöverkets föreskrift om första hjälpen och krisstöd (AFS 1999:7) ger bra vägledning i vad man måste beakta i de fall olyckan är så allvarlig att det behövs ett mer omfattande psykosocialt stöd. Mer om krisstöd återfinns i ett senare kapitel i boken.

Ta några minuter och fundera över vilka på din arbetsplats/skola du ska vända dig till om du råkar ut för en arbetsskada idag.

Utredning av arbetsskadan

Alla arbetsskador, arbetssjukdomar och tillbud som sker ska utredas. Det är viktigt för att det förebyggande arbetsmiljöarbetet ska fungera. Det oönskade som har hänt ska inte hända igen. Den tid som polisen inte lägger på att utreda skador och tillbud kommer förmodligen att få läggas på att hantera ytterligare skador och tillbud. Polisförbundets erfarenhet säger tyvärr att polismyndigheterna inte lägger tillräckligt med tid på att utreda skador och tillbud. Här har arbetsgivaren och facket en gemensam utmaning.

I Polisförbundets kontakt med skadade medlemmar möter vi ofta villfarelsen att det är Försäkringskassan som utreder arbetsskador. Men det är inte Försäkringskassan som har det ansvaret. Försäkringskassan utreder enbart om du har rätt till ersättning från LAF och man gör det efter det att du lämnat in en ansökan om ersättning från LAF. Att utreda orsakerna till vad som ledde fram till olyckan eller sjukdomen vilar på arbetsgivaren. Det framgår tydligt i Arbetsmiljölagen 3 kap 2a§.

”Han skall utreda arbetsskador, fortlöpande undersöka riskerna i verksamheten och vidta de åtgärder som föranleds av detta.”

De som i första hand ska medverka i utredningen är

1. Arbetsgivaren

Arbetsgivaren har det formella ansvaret att utreda arbetsskadan samt att arbetsgivaren har skyldigheten att i enlighet med Arbetsmiljölagens bestämmelser vidta åtgärder för att ingen ska skadas i arbetet AML 3:2a§. Utredningsskyldigheten tydliggörs även i föreskriften om systematiskt arbetsmiljöarbete AFS 2001:1. 9§ säger att:

”Om någon arbetstagare råkar ut för ohälsa eller olycksfall i arbetet och om något allvarligt tillbud inträffar i arbetet, skall arbetsgivaren utreda orsakerna så att risker för ohälsa och olycksfall kan förebyggas i fortsättningen”.

2. Den skadade

Den skadade är den som i de flesta fall har bäst kunskap om vad som faktiskt hände vid olyckstillfället.

3. Skyddsombudet

Skyddsombudet ska medverka i utredning i och med att det skyddsombudet ska vaka över skyddet mot ohälsa och olycksfall inom sitt skyddsområde. Skyddsombudet ska även bland annat vaka över att arbetsgivaren fullgör sina skyldigheter ibland annat AML 3:2a§.

I de flesta fall klarar dessa tre av att utreda skadan utifrån kraven i AML och SAM på samma gång som man hanterar själva anmälningsförfarandet (Se beskrivningen Hur hanterar man då själva anmälningsförfarandet?) I mer krävande och komplicerade fall krävs att det avsätts särskild tid till utredningen. Vad som är mer krävande och komplicerat beror många gånger på hur den skadade reagerat på det som hänt. En tillsynes enkel olycka kan upplevas

som mycket påfrestande för den skadade. Här krävs ibland lite fingertoppskänsla från arbetsgivaren och skyddsombudet.

I vissa fall kan det behövas ytterligare kompetens för att utredningen ska bli mer fullständig. Det finns även ett värde i att andra kompetenser i myndigheten deltar. Detta för att polisen på ett direkt sätt kan dra lärdom av det som skett och snabbt arbeta i åtgärder i verksamheten för att förhindra liknande olycksfall.

Exempel på kompetenser som kan vara behjälpliga är:

- Företagshälsovården
- Fordonsinstruktörer
- Självskyddsinstruktörer
- Vapeninstruktörer
- Utbildningsansvariga

Utred inte ensam, det är angeläget att fånga så breda perspektiv som möjligt kring händelsen och då behövs flera personers tankar och idéer. I vissa fall kan det vara på sin plats att ha med en person som inte har så goda kunskaper om arbetet på det ställe olyckan skett. Den individens uppgift blir att ställa ”de där dumma frågorna som de insatta inte tänker på”.

Ta några minuter till att fundera över om det finns fler kompetenser som skulle kunna vara behjälpliga i utredningen av en arbetskada.

Hur kan man gå tillväga då man utreder arbetsskadan?

Det är viktigt att visa respekt för den som råkat ut för skadan under utredningsarbetet. Det kan vara känsligt för individen att gå igenom vissa delar av det som hänt. Att utredningen syftar till att förhindra att andra råkar ut för liknande händelser måste stå i fokus.

I utredningsarbetet behöver man bland annat:

- Samla de uppgifter som på olika ställen finns i ärendet. Vad har hänt, när hände det, hur många är inblandade, vilken/vilka arbetsuppgifter hade man, mm. I rapporter, pm, anmälningar m.m. kan det finnas relevanta fakta. Det kan finnas fotografier och annat bildmaterial m.m.
- Ställa frågan hur tänkte man här? Frågan kommer att leva med i hela utredningsarbetet.

- Beskriva hur man normalt utför de aktuella arbetsuppgifterna, har man skapat vedertagna praxis på arbetsplatsen? Hur står i så fall dessa mot eventuella riktlinjer och regler? Varför har praxis utvecklats?
- Stanna upp och analysera vad som kommit fram. Detta behöver göras flera gånger under utredningsarbetet.
- Slutföra arbetet med en rapport där förslag lämnas på åtgärder som kan förhindra en upprepning av skadan.

Inom Polisen måste vi hantera Arbetsmiljölagen ur ett ”polisperspektiv”. Det gör att vid utredning av polisens arbetsskador behöver vi fokusera brett på de arbetsförhållanden som det vardagliga polisarbetet innehåller.

Några faktorer som kan spela in på ett händelseförlopp är:

- Vilka förutsättningar hade jag för att genomföra den aktuella arbetsuppgiften?
- Hade jag rätt utbildning för uppdraget?
- Stress. Vilken typ av arbetsuppgift var jag på väg till då exempelvis trafikolyckan hände? Åkte jag till kollega i underläge eller annat allvarligt brott?
- Var det snabba skiftningar i händelseförloppet?
- Hade jag hög arbetsbelastning? (Är man på LKC medveten om den mängd arbetsuppgifter som lämnats ut till patrullerna?)
- Rädsla. Den situation jag hamnat i har gjort mig rädd och på grund av det fungerar jag inte som jag brukar.
- Avsaknad av erfarenhet att praktiskt utföra den aktuella arbetsuppgiften.
- Slentrian. Jag brukar alltid göra så här och det brukar gå bra.
- Trötthet. Jag har haft för lite vila mellan arbetspassen. Jag har jobbat för mycket.

I utredningsarbetet kan en tidslinje göras där man tittar på vad som hände innan olyckan. Här kan man behöva gå längre tillbaka i tiden. Det visar sig ofta att det är ett antal olika delhändelser som leder fram till olyckan. Det kan också finnas skäl till att gå igenom protokoll från skyddsronder, tidigare utredningar av olyckor. Om problemet tidigare uppmärksammas, varför händer det då igen, vad är skälen till att den risk som nu orsakat en ny olycka inte arbetats bort?

Utredning av arbetsskador i samband med trafikolyckor

Att utreda arbetsskador till följd av trafikolyckor skiljer sig något från att utreda andra olyckor som sker på arbetsplatsen. Med tanke på andra utredningar som görs i samband med trafikolyckor så kommer man att ha tillgång till ett bra utgångsmaterial.

En trafikolycka utreds för det mesta för att klargöra om någon gjort sig skyldig till brott i samband med olyckan. Utredningen tar fasta på vad som hände vid olyckstillfället och på vilken roll var och en av de inblandade hade i händelseförloppet.

Trafikolycksutredningen ska man använda sig av i arbetet med att utreda arbetsskadan. Görs det sedan en utredning om arbetsplatsolycka så tillkommer ytterligare material till arbetsskadeutredningen. I utredningen om arbetsplatsolycka kommer det att tydliggöras om den inblandade hade utbildning för arbetsuppgiften, vilka direktiv man fått för att utföra arbetet, hur arbetstidsförläggningen sett ut kring den aktuella tidpunkten och liknande uppgifter. Det som inte kommer fram i ovan nämnda utredningar är bland annat uppgifter om hur den utrustning personen hade på sig vid olyckstillfället påverkat de skador man fått. Uppgifter om detta är till stor hjälp när man arbetar med att utveckla polisens fordon och den personliga utrustningen. Du kan med fördel använda de andra kapitlen i denna bok som inspiration och vägledning då du utreder en trafikrelaterad arbetsskada.

Att utreda tillbud

Det är ingen skillnad på tillvägagångssätt då man utreder tillbud. Det lika viktigt att de som utreder är noggrann i sitt arbete.

Riskbedömningar

Arbetsmiljölagen och föreskriften om Systematiskt arbetsmiljöarbete föreskriver att arbetsgivaren ska genomföra riskbedömningar innan det genomförs förändringar i verksamheten. I arbetet med dessa riskbedömningar är de utredningar som görs i samband med arbetsskador och tillbud ett mycket värdefullt material.

Vilka blir inblandade i ett arbetsskadeärende och vilka ersättnings- ar kan bli aktuella? Här ger vi en sammanfattande beskrivning av respektive aktör och de ersättnings- och försäkringar de administrerar. Utförliga beskrivningar av aktörerna och de aktuella försäkringsvillkoren hittar du på respektive aktörs hemsida. En förteckning över hemsidorna finns i slutet på detta kapitel.

Arbetsgivaren

Arbetsgivaren har som vi tidigare nämnt ansvaret för att uppkomna arbetsskador anmäls och utreds. Det är också arbetsgivaren som betalar ut sjuklön till dig under de första 14 dagarna om du blir sjukskriven till följd av din skada. Blir du sjukskriven längre än 14 dagar anmäler arbetsgivaren detta till Försäkringskassan. Från dag 15 i sjukskrivningen har du möjlighet att få sjukpenning från Försäkringskassan. Arbetsgivaren har ansvaret för att du får den rehabilitering som är nödvändig för att du så snabbt som möjligt ska komma tillbaka till arbetet. Arbetsgivaren ansvarar även för ett hängavtal till personskadeavtalet PSA. Detta hängavtal kallas PSA-Polis.

Försäkringskassan

Försäkringskassan hanterar bland annat Lag om allmän försäkring (AFL) och Lagen om arbetsskadeförsäkring (LAF). Blir du sjukskriven mer än 14 dagar kommer Försäkringskassan att göra en bedömning om du har rätt till sjukpenning. Beslutet fattas på de läkarintyg som du lämnat in.

De ersättningar som i första hand kan komma ifråga från Försäkringskassan vid en arbetsskada är:

- Sjukpenning
- Rehabiliteringspenning
- Livränta
- Arbetsskadesjukpenning för karensdagar
- Tandvård i samband med arbetsskada
- Sjukvård utomlands
- Livränta till efterlevande och begravningshjälp (frågor om livränta till efterlevande och begravningshjälp till följd av arbetsskada besvaras av Pensionsmyndigheten).

Gemensamt för alla ersättningar är du måste själv ansöka om dem. Varje ersättning har sin egen ansökningsblankett. De ersättningar som vanligen blir aktuella då en polis skadar sig i arbetet är sjukpenning och livränta.

Rehabkedjan

Sjukförsäkringssystemet som Försäkringskassan arbetar efter kallas Rehabkedjan. Namnet är lite missvisande eftersom det inte är rehabiliteringen i sig som avses utan när du har rätt till ersättningar från sjukförsäkringen.

Bild 1. Rehabiliteringskedjan. Källa Försäkringskassan 2010.

Rehabiliteringskedjan



Under den tid du är sjukskriven gör Försäkringskassan kontinuerliga bedömningar av vilken arbetsförmåga du har fast att du är sjuk eller skadad. Dessa bedömningar ligger sedan till grund för om du beviljas ersättning från sjukförsäkringen eller inte.

De första 14 dagarna i din sjukskrivning sköts av arbetsgivaren som betalar sjuklön till dig. Under dessa 14 dagar är Försäkringskassan inte med i processen och rehabkedjan har inte aktiverats för dig.

Om du däremot är sjukskriven längre än 14 dagar så aktiveras Försäkringskassan och därigenom rehabkedjan. Arbetsgivare ser till att Försäkringskassan aktiveras.

Under de första 90 dagarna som du är sjukskriven har du rätt till sjukpenning om du inte kan utföra ditt vanliga arbete.

Efter 90 dagar har du bara rätt till sjukpenning om du inte kan utföra något arbete alls hos din arbetsgivare.

Efter 180 dagar har du bara rätt till sjukpenning om du inte kan utföra något arbete alls på den reguljära arbetsmarknaden.

Om Försäkringskassan avslår din rätt till sjukpenning kan du begära omprövning eller överklaga beslutet. Det kan vara bra att ta hjälp av Polisförbundet om du hamnar i denna situation.

Ersättningsformer (Från den 1 januari 2011 har Försäkringskassan ändrat benämningen på ersättningsformerna inom sjukpenningen, det är de nu gällande begreppen som finns i detta stycke).

Sjukpenning på normalnivå

Sjukpenningen är tidsbegränsad till 364 dagar under en period av 450 dagar. Från 1 januari 2011 kallas denna form av sjukpenning ”sjukpenning på normalnivå”.

Sjukpenning på fortsättningsnivå

Efter dessa 364 dagar finns möjlighet till ”sjukpenning på fortsättningsnivå”. Den ersättningen kan du ha i som mest 550 dagar. Ersättningen är något lägre än sjukpenningen, 75 % av den sjukpenninggrundande inkomsten mot 80 % av den sjukpenninggrundande inkomsten som du har vid sjukpenning på normalnivå.

Fler dagar med sjukpenning på normalnivå

Utöver detta finns en möjlighet att ansöka om ”fler dagar med sjukpenning på normalnivå”. Du ska då ha en allvarlig sjukdom.

Fler dagar med sjukpenning på fortsättningsnivå

Denna ersättningsform kan du få om du bland annat har en godkänd arbetsskada och då finns inte någon tidsgräns för hur länge du kan ha ersättningsformen.

Livränta

Om en arbetsskada har gjort att din förmåga att skaffa dig inkomst genom arbete blivit nedsatt med minst 1/15 kan du få livränta. Din årliga inkomstförlust måste vara minst 10 600 kronor.

Du kan få livränta

- Under arbetslivsinriktad rehabilitering (utbildning eller omskolning).
- Vid omplacering eller byte till annat arbete med lägre inkomst.
- När din förmåga att skaffa inkomst genom arbete kan antas bestå under minst ett år.

Livränta kan beviljas för en viss tid eller tills vidare. När Försäkringskassan beviljar livränta jämför man med den inkomst du skulle ha haft om du inte blivit skadad med den inkomst du beräknas få med skadan. Livränta är skillnaden mellan inkomsterna.

Kammarkollegiet

Polisens fordon är försäkrade hos Kammarkollegiet. Det är en trafikförsäkring i vanlig mening. Vid personskada kan du få ersättning för:

- Sveda och värk: Ersättningen betalas ut under den akuta läkningstiden.
- Lyte och men: Ersättning för lyte och men kan betalas om det finns ärr (lyte) eller bestående besvär (men).
- Kostnader: Nödvändiga och skäligena merkostnader som inte betalas av annan.
- Inkomstförlust: Om du blir sjukskriven efter en trafikskada betalar Kammarkollegiet skillnaden mellan den lön du skulle ha haft om skadan inte inträffat och den ersättning du får från bl.a. arbetsgivaren och Försäkringskassan.

Du måste ansöka om att få ersättning från Kammarkollegiet. Be din arbetsgivare om hjälp med att få fram rätt blankett.

Andra försäkringar som Polisen har hos Kammarkollegiet är:

- Olycksfallsförsäkring för Polisstudenterna. Försäkringen gäller under studietid.
- Fritidsolycksfallsförsäkring för Polisens hundförare.

AFA Försäkring

AFA Försäkring administrerar den avtalsförsäkring som du har under arbetstid. Avtalet heter Personskadeavtalet och kallas vanligtvis för PSA. PSA hanterar olycksfall och i vissa fall arbetsjukdomar men AFA hanterar inte trafikolyckor. PSA gäller under polisstudenternas praktiktermin.

Medlemsförsäkring

Som medlem i Polisförbundet har du en olycksfallsförsäkring hos Förenade Liv. Den gäller både under fritid och arbetstid.

Försäkringsbolag

Sedan är frågan vad du har för egna försäkringar som eventuellt kan ge dig ersättning?

Visandedag

Gemensamt för samtliga ersättningar är det de styrs av det regelverket som gällde vid tidpunkten för skadetillfället. Visandedag är för olycksfallsskador den dag då olycksfallet inträffade och för arbetssjukdomar är visandedagen vanligtvis den första sjukskrivningsdagen eller dagen för det första läkarbesöket som sker till följd av sjukdomen.

- När du får ett beslut från Försäkringskassan eller annan försäkringsgivare
- Då Försäkringskassan eller försäkringsbolag har fattat ett beslut i ditt arbetsskadeärende har du i normalfallet två månader från det att du mottog beslutet på dig att överklaga eller begära omprövning av beslutet. Om du upplever att du behöver stöd från Polisförbundet är det viktigt att du tar en snabb kontakt med skyddsombudet på din arbetsplats för att få fortsatt hjälp med ditt ärende.

Anhöriga

En grupp som i hög grad berörs då någon skadat sig i arbetet är personens anhöriga. Polisförbundet kontaktas ofta av anhöriga till poliser som skadat sig i arbetet. De kontaktar oss många gånger

på grund av att den skadade inte har ork nog att ta tag i sin situation. Gruppen anhöriga måste på ett eller annat sätt finnas med i den övergripande planering över hur arbetsskadeärendet ska hanteras. I Rikspolisstyrelsens rutiner för det psykosociala stödet har man påtalat vikten av att även tänka på de anhöriga vid allvarliga händelser.

Polisförbundets arbete med att hjälpa skadade medlemmar
Förbundet kommer så gott som dagligen i kontakt med medlemmar som råkat ut för skador eller sjukdomar. I vissa fall har medlemmen råkat ut för både skador och sjukdomar i arbetet. Vi har en bred och lång erfarenhet när det gäller att bistå medlemmar som på olika sätt råkat ut för problem i samband med att de skadat sig eller blivit sjuka av arbetet. Genom åren har vi fått en tydlig inblick i hur enskilda medlemmar och deras familjers liv förändrats i och med att medlemmen skadat sig eller blivit sjuk på grund av arbetet. Vi har deltagit i medlemmens arbete för att få ersättning för sin arbetsskada och därigenom fått en tydlig insikt i hur viktigt det är att ett arbetsskadeärende blir riktigt hanterat från första början. Vi ser tydligt hur viktigt det är att medlemmen känner att han/hon har stöd genom hela sin arbetsskadeprocess.

Ta några minuter och fundera över var du hittar de största riskerna i din arbetsmiljö.

Gå till doktorn

Allt för ofta hör medlemmar av sig till förbundet och vill ha hjälp med ett arbetsskadeärende där det visar sig att medlemmen inte uppsökt läkare i samband med att han/hon råkat ut för en trafikolycka eller annan arbetsskada. Det kan ha förflutit upp mot ett år innan medlemmen väljer att gå till läkaren. I dessa fall är det mycket svårt att påvisa att de problem medlemmen har i till exempel sin nacke eller rygg kommer från den trafikolycka han/hon varit med om för ca ett år sedan.

Ett annat problem som vi uppmärksammat är att polisstudenter som skadar sig under utbildningen väljer att inte anmäla att de skadad sig. Skälet till att de inte anmäler sin skada är rädsla för att inte få en anställning efter genomförd utbildning. Det kan medföra att studenten får problem med att få ersättning från sina försäkringar.

Ta några minuter och fundera över hur man kan lösa detta problem.

Hur får du hjälp med de problem du har?

I första hand ska du vända dig till arbetsgivaren det vill säga till din närmaste chef. Han/hon ska hjälpa dig med de problem du har. Får du inte de svar du behöver så vänder du dig till Polisförbundets företrädare på din arbetsplats. Särskilt skyddsombuden är väl rustade att hjälpa dig. Skyddsombuden har i sin tur möjlighet att vända sig till andra förtroendevalda eller till förbundskansliet för vidare rådgivning. Utöver detta så har de ofta bra kontakter med myndighetens olika företrädare i arbetsmiljöfrågor.

Polisförbundets arbete med arbetsskador har två aspekter:

- Att hjälpa dig som skadats med de problem som uppstått till följd av din skada/sjukdom t.ex. med frågor rörande olika ersättningar.
- Att ta tillvara de erfarenheter som framkommer när man utreder din arbetsskada. Det vill säga, man låter det som hänt bli en del i det förebyggande systematiska arbetsmiljöarbetet på arbetsplatsen. I förlängningen kan erfarenheterna från din olycka leda till bättre utbildning och bättre utrustning.

Ingen aspekt är viktigare än den andra. För dig som individ är det viktigt att allt som hör till arbetsskadehanteringen blir rätt från början. I detta ligger bland annat att arbetsskadeanmälan blir riktig och tydligt ifylld. För Polisen som arbetsgivare är det viktigt att ta tillvara alla de erfarenheter och fakta som kommer fram då din skada utreds. Själva utredningen av arbetsskadan ska sedan ingå i det fortsatta arbetet med att förhindra arbetsskador och att förbättra arbetsmiljön inom Polisen.

I genomsnitt påbörjar förbundskansliet arbetet med ett nytt arbetsskadeärende var 14:e dag. Den vanligaste orsaken till att medlemmen vänder sig till förbundet är att han/hon har "kört fast" i sitt ärende, medlemmen vet inte hur han/hon ska hantera sin situation.

Exempel på de problem medlemmen har är:

- Man vet inte vart man ska vända sig för att få ersättning för uppkomna skador.
- Man har problem i dialogen med försäkringsbolag eller Försäkringskassan.
- Man får ingen rehabilitering eller så fungerar inte rehabiliteringsarbetet hos arbetsgivaren.

Vilket stöd erbjuder Polisförbundet medlemmarna i arbetsskadeprocessen?

I samtliga förbundsområden ger Polisförbundet genom skyddsombuden rådgivning, hjälp och stöd i hela arbetsskadeprocessen. I detta ingår även stöd i rehabiliteringsarbetet.

Tänk på att du kan ha med dig en stödperson i arbetsskadeprocessen. Skyddsombuden är väl lämpade för att fungera som stödperson.

Förbundsområdena har i sin tur möjligheten att vända sig till förbundskansliet för rådgivning i arbetsskade- och rehabiliteringsärenden.

Polisförbundet kan hjälpa medlemmarna med:

- Information om arbetsskadehantering (Hur går man tillväga, när ska man anmäla en arbetsskada och till vem hos arbetsgivaren ska man vända sig?)
- Information om arbetsanpassning och rehabilitering.
- Att följa med medlemmen vid avstämningsmöten och rehabiliteringsmöten hos arbetsgivaren och Försäkringskassan.
- Att ta fram ett komplett underlag till arbetsskadeanmälan.
- Gå igenom och förtydliga beslut och andra handlingar från Försäkringskassan och andra försäkringsgivare.
- Att begära omprövning av ett beslut från Försäkringskassan eller annan försäkringsgivare. (Huvudskyddsombudet i förbundsområdet är kontaktperson i denna typ av frågor).
- Att begäran anstånd för att komplettera arbetsskadeärendet.
- Att få en bedömning om juridiskt stöd kan beviljas.

Polisförbundet och arbetsmiljön i trafiken

Polisförbundet arbetar för att medlemmarna ska ha rätt utbildning och rätt utrustning för de arbetsuppgifter som de ska utföra. I utbildningen ska det ingå att få kännedom om de risker som är förenade med en viss arbetsuppgift. Att ha en generell nollvision gällande arbetsskador inom Polisen är inte realistiskt i och med att yrket innehåller allt för många situationer där andra individer har som mål att skada dig. Trafikområdet skiljer sig något från ovan nämnda synsätt (om vi bortser från de tillfällen då någon med berätt mod kör på en polis eller väljer att medvetet krocka med ett polisfordon). När det gäller arbetsskador till följd av trafikolyckor tror vi att en nollvision möjlig. Men det krävs ett ökat

arbete med trafiksäkerheten för att lyckas med detta. Polisen är en central aktör i det av riksdagen fattade beslutet om arbetet mot Nollvision. Nollvisionen är bilden av en framtid där människor inte dödas eller skadas för livet i vägtrafiken. Att arbeta mot nollvisionen ställer krav på att Polisen är ett föredöme i trafiken. För att kunna uppfylla kravet på att vara ett föredöme i trafiken måste det finnas tid för utbildning och tid för reflektion över de många svåra situationer man som polis utsätts för i trafiken.

För Polisförbundet är det angeläget att medlemmarna har bästa möjliga förutsättningar för att arbeta säkert. Det gäller naturligtvis även då man arbetar i trafiken. Det gäller både i framförandet av polisens fordon och vid arbete på trafikolycksplatser och i andra trafikmiljöer. Arbetet med att förbättra arbetsvillkor och arbetsförhållanden pågår ständigt. Exempel på detta är att Polisförbundet deltar i framtagande av den nationella trafiksäkerhetsstrategin. Förbundet har även arbetat för att krocktester med syfte att se hur den utrustning som polisen bär på sig påverkar kroppen vid en kollision genomförs. Resultatet av dessa tester finns på Polisens interna hemsida, Intrapolis.

Arbetsmiljöarbete i vardagen bedrivs ute på arbetsplatserna, många problem går att lösa i anslutning till att de visar sig på arbetsplatsen. Kan man inte lösa problemet ute på arbetsplatsen ska det lämnas vidare till den nivå i myndigheten där man kan lösa det. Ett problem kan alltså i vissa fall gå från arbetsplatsnivå, via myndighetens skyddskommitté till Rikspolisstyrelsen för åtgärd. På alla de nivåer som problemet behandlas har Polisförbundet företrädare, ofta genom skyddsombuden. Polisens organisation med fristående polismyndigheter och med Rikspolisstyrelsens övergripande, granskande och verksamhetsutvecklande roll gör att det krävs ett brett engagemang från förbundets medlemmar inte minst när det gäller arbetsmiljöfrågor.

En förutsättning för att arbetsmiljöarbetet ska fungera är att både arbetsgivare och arbetstagare har goda kunskaper om Arbetsmiljölagens bestämmelser. Vi ska ägna några rader åt en enkel beskrivning av Arbetsmiljölagen och av det systematiska arbetsmiljöarbetet.

Arbetsmiljölagen

Polisen är inte undantagen bestämmelserna i Arbetsmiljölagen. I och med att Arbetsmiljölagen ska täcka hela arbetslivet är den skriven som en ramlag. Det är sedan upp till var verksamhet att

arbetsmiljölagen ska utgå från att verksamheten ska bedrivas efter lagens krav så att det passar in på den verksamhet som bedrivs. För Polisens del så gäller det att ha fokus på hur vi bedriver polisverksamhet så att Arbetsmiljölagen kan efterlevas. Lagens ändamål är att förebygga ohälsa och olycksfall i arbetet samt att även i övrigt uppnå en god arbetsmiljö.

Ta några minuter och fundera över vad en god arbetsmiljö är för dig?

Lagen tar också fasta på hur arbetsmiljön ska vara, bland annat ska den vara:

- Tillfredställande med hänsyn till arbetets natur.
- Anpassad till att människor är olika och har olika förutsättningar.

Lagen säger också att:

- Arbetstagaren ska ha en möjlighet att medverka i utformningen av arbetet.
- Teknik, arbetsinnehåll mm ska inte orsaka ohälsa eller olycksfall.

Samverkan är ett ledord i lagen.

”Arbetsgivare och arbetstagare ska samverka för att åstadkomma en god arbetsmiljö.”

Samverkan kräver tid och att man har förmågan att lyssna på varandra.

Arbetsmiljölagen ställer krav på att arbetsgivaren bedriver ett systematiskt arbetsmiljöarbete på arbetsplatsen. Det är tydligt formulerat i lagens tredje kapitel 3:2a§

”Arbetsgivaren skall systematiskt planera, leda och kontrollera verksamheten på ett sätt som leder till att arbetsmiljön uppfyller föreskrivna krav på en god arbetsmiljö. Han skall utreda arbets-skador, fortlöpande undersöka riskerna i verksamheten och vidta de åtgärder som föranleds av detta. Åtgärder som inte vidtas omedelbart skall tidsplaneras.”

I det systematiska arbetsmiljöarbetet är målet att så snart det är möjligt åtgärda de risker som upptäcks. De risker som inte kan åtgärdas omedelbart ska skrivas in i en handlingsplan där det klart och tydligt framgår vem som ansvarar för den aktuella frågan samt när det hela ska vara åtgärdat.

Skyddskommittén ett viktigt verktyg i det systematiska arbetsmiljöarbetet

Enligt Arbetsmiljölagen ska det finnas en skyddskommitté om ett arbetsställe har mer än 50 arbetstagare eller om de anställda begär att det ska finnas en skyddskommitté. För Polisen gäller alltså att det ska finnas skyddskommittéer. Vissa myndigheter har valt att låta den centrala samverkansgruppen ha som uppgift att vara myndighetens skyddskommitté. Mer om centrala samverkansgruppen hittar du i stycket om Samverkansavtal.

Skyddskommittén ska bland annat ägna sig åt långsiktig planering av arbetsmiljöarbetet. I det ingår att analysera och reflektera över sådant som hänt i verksamheten. Alltså ska skyddskommittén hålla sig uppdaterad om de trafikrelaterade arbetsmiljörisker som finns, de skador och tillbud som inträffar i trafiken och ska naturligtvis arbeta för att förebygga och förhindra dessa risker och olyckor. Skyddskommittén har en central roll i att se till att de frågor som finns i de upprättade handlingsplanerna blir åtgärdade.

Skyddskommittén har ett stort ansvar för att arbetsmiljöfrågorna kommer in i myndighetens vanliga budgetarbete. Att hänvisa till dålig ekonomi för att arbetsmiljöproblemet inte är löst går inte. Arbetsmiljön är en del i de produktionskostnader som finns i verksamheten.

För Polisen kan lösningen på ett problem vara att medarbetarna får en bättre utbildning eller en bättre utrustning för att kunna möta det aktuella problemet. Det kan även vara så att det taktiska uppträdandet behöver förändras för att på så vis minska riskerna i arbetet.

Arbetsmiljöförordningen

Arbetsmiljöförordningen innehåller ett antal kompletterande regler till Arbetsmiljölagen. Förordningen tydliggör vad man ska göra i arbetsmiljöarbetet.

I förordningens 2§ framgår att i vissa fall ska arbetsgivare anmäla till Arbetsmiljöverket att det skett ett olycksfall eller ett allvarligt tillbud.

”Har olycksfall eller annan skadlig inverkan i arbetet föranlett dödsfall eller svårare personskada eller samtidigt drabbat flera arbetstagare, skall arbetsgivaren utan dröjsmål underrätta Arbetsmiljöverket. Detsamma gäller vid tillbud som har inneburit allvarlig fara för liv eller hälsa.”

Bryter arbetsgivaren mot denna bestämmelse kan det leda till bötesstraff. Hur man ska hantera arbetsmiljöförordningens 2§ måste vara tydliggjort i myndighetens systematiska arbetsmiljöarbete.

Man gör enklast en anmälan enligt AMF 2§ till Arbetsmiljöverket via telefon eller verkets hemsida.

Arbetsmiljöverkets föreskrifter

I och med att Arbetsmiljölagen är en ramlag som ska passa in på hela arbetslivet så har Arbetsmiljöverket rätten att utfärda olika föreskrifter inom arbetsmiljöområdet, detta regleras i Arbetsmiljölagens fjärde kapitel.

Det finns ett hundratal föreskrifter. Många av dem berör polisen på något sätt.

En av de grundläggande föreskrifterna i arbetsmiljöarbetet är den om Systematiskt arbetsmiljöarbete AFS 2001:1 med ändringar i AFS 2008:15 (SAM).

Systematiskt arbetsmiljöarbete (SAM)

Ett väl fungerande systematiskt arbetsmiljöarbete är en förutsättning för att på ett effektivt sätt hålla nere antalet arbetsskador och arbetssjukdomar.

Om arbetsgivaren inte avsätter tid till det förebyggande arbetsmiljöarbetet är risken stor att han/hon förr eller senare kommer att få ta sig tid till att arbeta med uppkomna arbetsskador med tillhörande rehabiliteringsarbete.

För att lyckas med sitt arbetsmiljöarbete behöves en tydlig grundstruktur där det klart och tydligt framgår vem hos arbetsgivaren som gör vad, när det ska göras, varför det ska göras och i vissa fall hur det ska göras. Detta kallas uppgiftsfördelning eller fördelning av arbetsmiljöuppgifter.

Uppgiftsfördelningen går från länspolismästaren och nedåt i organisationen, den görs vid så kallade fördelningssamtal.

Länspolismästaren är den som är ytterst ansvarig för arbetsmiljön vid en Polismyndighet. Detta ansvar kan inte han/hon inte lämna ifrån sig.

Arbetsmiljölagens krav på medarbetarna regleras i 3 Kap 4§. Arbetstagarna ska medverka i arbetsmiljöarbetet och delta i genomförandet av de åtgärder som behövs för att åstadkomma en god arbetsmiljö.

Ta några minuter och fundera över hur ni bedriver det systematiska arbetsmiljöarbetet på din skola/arbetsplats?

Inom Polisen finns ett antal dokument som ska underlätta för att bedriva ett framgångsrikt arbetsmiljöarbete, exempel på dokument är Samverkansavtal för utveckling av Polisen, Polisens värdegrund, Polisens arbetsmiljöpolicy, Polisens interna trafiksäkerhetspolicy med flera.

Vad är systematiskt arbetsmiljöarbete?

Arbetsmiljöverket definierar systematiskt arbetsmiljöarbete (SAM) på följande vis:

- Att i det dagliga arbetet uppmärksamma både psykologiska och sociala förhållanden och arbetsmiljöfrågor av fysisk karaktär.
- Att i det dagliga arbetet fatta beslut och genomföra åtgärder så att de anställda varken skadas, blir sjuka eller far illa på annat sätt.
- Arbetsmiljöarbetet omfattar också arbete som inte utförs på en fast arbetsplats, till exempel transporter och arbete i annans hem.

Tanken är att man på alla nivåer i Polisen ska arbeta med SAM i vardags arbetet. SAM är inte ett sidospår i verksamheten utan en naturlig del i vardagen.

SAM är ett arbete som berör samtliga på arbetsplatsen. Det är därför viktigt att man tar sig tid till att arbeta med SAM.

Föreskriften om systematiskt arbetsmiljöarbete säger att ”arbetsgivaren skall ge arbetstagarna, skyddsombuden och elevskyddsombuden möjlighet att medverka i det systematiska arbetsmiljöarbetet”.

I och med att Polisen har samverkansavtal är det enkelt att forma en bra struktur för denna medverkan.

Samverkansavtal

Polisen har ett samverkansavtal, avtalet har tre nivåer

- Centralnivå (Arbetsgivarverket och de centrala fackliga organisationerna, Polisförbundet är med inom ramen för OFR/P offentliganställdas förhandlingsråd område poliser)
- Lokalnivå (Rikspolisstyrelsen och de fackliga organisationerna inom Polisen där Polisförbundet ingår)

- Myndighetsnivå (Polismyndigheten och de fackliga organisationerna i myndigheten där Polisförbundet ingår. Alla myndigheter har inte samverkansavtal på myndighetsnivå)

Samverkansavtalet ger bra förutsättningar för att bedriva SAM på ett effektivt sätt.

Avtalet lyfter fram vikten av att arbetsmiljön ska vara bra och att man ska sträva efter att så långt som möjligt anpassa arbetsförhållandena till människor med olika bakgrund och förutsättningar.

Samverkansavtalet ger möjligheten till att ha arbetsplatsträffar, avtalet ger också skyddsombuden möjligheten att samla medarbetarna för att informera om aktuella arbetsmiljöfrågor.

Ett enkelt sätt att uppfylla detta krav är att på arbetsplatsen ha kontinuerliga arbetsplatsträffar det ger medarbetarna en bra möjlighet att uppfylla Arbetsmiljölagens krav på deras medverkan i arbetsmiljöarbetet. Arbetsplatsträffen har en dagordning som är känd av alla som ska delta i träffen känner till i god tid innan träffen.

Ta några minuter och fundera över hur arbetsplatsträffarna eller motsvarande fungerar på din arbetsplats/skola.

Hemsidor på Internet

På dessa hemsidor hittar du information om arbetsskadehantering och om systematiskt arbetsmiljöarbete.

Rikspolisstyrelsen	www.rikspolisstyrelsen.se
Försäkringskassan	www.forsakringskassan.se
Kammarkollegiet	www.kammarkollegiet.se
AFA försäkring	www.afaforsakring.se
Trafikverket	www.trafikverket.se
LO TCO Rättsskydd	www.fackjuridik.com
Prevent	www.prevent.se
Polisförbundet	www.polisforbundet.se
Förenade Liv	www.forenadeliv.se
Pensionsmyndigheten	www.pensionsmyndigheten.se

Källor

Arbetsmiljöverket	Arbetsmiljölagen Arbetsmiljöförordningen AFS 2001:1 med ändring i AFS 2008:15
-------------------	---

	Systematiskt arbetsmiljöarbete Systematiskt arbetsmiljöarbete – en vägledning Undersökning och riskbedömning i det systematiska arbetsmiljöarbetet – en vägledning Varför hände det – hur du systematiskt utreder tillbud och olycksfall AFS 1999:7 Första hjälpen och krisstöd
Arbetsgivarverket Rikspolisstyrelsen	Samverkan för utveckling (Cirkulär 1997:A9) Samverkansavtal för utveckling av Polisen Polisens värdegrund Polisens arbetsmiljöpolicy PM Polislagen – Arbetsmiljölagen Krisstöd och förebyggande åtgärder riktlinjer för det psykosociala stödet i Polisen
AFA Försäkring	Personskadeavtalet
PSAFörsäkringskassan	LAF AFL Rehab kedjan
Unionen	Arbetskadehandboken
Svenska Polismäns Minnesportal	www.spm.se
LO	Skadehandboken 2003

Litteratur

Arbetarskyddsstyrelsen. (1999). Första hjälpen och krisstöd.
Arbetarskyddsstyrelsens föreskrifter om första hjälpen och krisstöd samt allmänna råd om tillämpningen av föreskrifterna. AFS 1999:7.

Arbetsmiljöförordningen, SFS 1977:1166.

Arbetsmiljölagen (AML), SFS 1977:1160.

Lag SFS 2010:111 om införande av socialförsäkringsbalken 1.1.2011.

Lagen om allmän försäkring (AFL), SFS 1962:381. Ersätts av Lag SFS 2010:111 om införande av socialförsäkringsbalken 1.1.2011.

Lagen om Arbetskadeförsäkring (LAF), SFS 1976:380. Ersätts av Lag SFS 2010:111 om införande av socialförsäkringsbalken 1.1.2011.

Polisens Personskadeavtal (PSA).

Rikspolisstyrelsen. (2008). Krisstöd och förebyggande åtgärder.
Riktlinjer för det psykosociala stödet i Polisen. Stockholm:
Rikspolisstyrelsen.

8. Polisaspiranterns attityder och värderingar

Jörgen Lundälv

Attityder och värderingar är något som grundläggs tidigt. Det gäller allt vad människan är i stånd att planera och genomföra. Attityder och värderingar är något som även påverkas av vilka förebilder som finns på en arbetsplats eller inom en organisation. Betydelsen av vilka signalvärden som sänds ut ska inte underskattas. Det är också viktigt att tänka på att attityder och värderingar är sådant som kan förändras först på lång sikt. Ett långsiktigt tänkande i ett förändringsarbete ligger väl i linje med såväl förebyggande arbete som ett trafiksäkerhetstänkande. Detta är också vitala delar som måste finnas i polisens interna utbildning och vidareutbildning.

Den här boken handlar om trafiksäkerhet, arbetsmiljö men också om etiska förhållningssätt. Att inta ett etiskt förhållningssätt kan vara att man som polis är medveten om såväl Polisens egen värdegrund och värdegrundsarbete. Detta har formulerats på följande vis:

”Polisens värdegrund: Polisens uppdrag är att öka tryggheten och minska brottsligheten. Vi genomför vårt uppdrag professionellt och skapar förtroende genom att vara: Engagerade – med ansvar och respekt. Vi tar ansvar för vår uppgift och värnar om allas lika värde. Effektiva – för resultat och utveckling. Vi är fokuserade på resultat, samarbete och ständig utveckling. Tillgängliga – för allmänheten och för varandra. Vi är hjälpsamma, flexibla och stödjande” (s.4 Rikspolisstyrelsen, 2009).

Detta kapitel handlar om vilka attityder och värderingar som unga poliser har när de börjar polisbanan. De har då gått polisutbildningen och socialiserats in till viss del i en modern poliskultur. Hur förhåller sig polisaspiranter till risker och polisbilskörning före respektive efter avslutad intern polisbilsförareutbildning? Kapitlet beskriver och presenterar helt nya resultat från en enkätundersökning med 323 polisaspiranter som började sin tjänstgö-

ring vid Polismyndigheten i Västra Götaland åren 2009 och 2010 (Lundälv, 2010). Studien är unik och beskriver attityder hos unga polismän då de avslutat sin polisutbildning. I kapitlet beskrivs vilka ställningstaganden och risktaganden som aspiranterna skulle göra i samband med polisbilskörning vid ordinarie yrkesutövning, brådskande yrkesutövning och vid trängande fall. I kapitlet redovisas även vilka tankar och förslag på utbildning som aspiranterna har av en modern utryckningsförare i framtiden. I avsnittet beskrivs också hur mycket körvana aspiranterna har av fordon i vägtrafiken samt vilken olycksinblandning som de haft före de antagits som polisaspiranter. Som arbetsgivare och utbildningsanordnare är det viktigt att ställa reflekterande frågor om hur en ung förare kan tänka.

Hur tänker en nyanställd polisaspirant? Hur vill de organisera sin egen beredskap och utbildning? Vilken erfarenhet har de av tidigare upplevda händelser som exempelvis incidenter och risker i vägtrafiken? Hur kan de känna sig mer delaktiga i ett utbildningsuppbygg? Vilka erfarenheter kommer fram i utvärderingar som unga poliser deltagit i? Hur upplever de återkopplingen av den feedback som de lämnat?

Låt oss börja med att konstatera att attityder och förarbeteende är något som är högst väsentligt i trafiksammanhang. Det gäller att göra alla bilförare medvetna om att det finns möjligheter att påverka sin egen attityd men också att kunna hjälpa till att medvetandegöra andra om vilka möjligheterna är. Attityder har en central betydelse i all utbildningsverksamhet. Polisbilskörning och träning i handhavande av polisfordon utgör inget undantag.

Vad är en attityd? I Nationalencyklopedin definieras begreppet på följande vis:

”Inom socialpsykologin och andra vetenskaper används termen attityd vanligen för en varaktig inställning som har byggts upp genom erfarenheter och kommer till uttryck i att man är för eller emot något (ett attitydobjekt)” // ”Attityder varierar i betydelse men också i styrka: från starkt positiva till starkt negativa. En speciell undergrupp bland negativa attityder är fördomar. Dessa byggs vanligen på lätt identifierbara egenskaper – hos människor t.ex. kön eller nationalitet – utan att annan tillgänglig information blir beaktad. En fördom leder ofta till diskriminerande behandling av dem mot vilka den är riktad.” (www.ne.se).

Den andra termen som är viktig att definiera är termen värdering. I Nationalencyklopedin definieras värdering enligt följande:

”Handlingen att sätta ett (positivt eller negativt) värde på något eller resultatet av att utföra en sådan handling. Resultatet har i allmänhet formen av ett omdöme, en åsikt eller en uppfattning. Inte sällan betecknas en uppfattning som en värdering för att antyda att den är subjektivt eller personligt präglad, ett bruk som naturligtvis sammanhänger med att värden ofta förstås som något icke objektivt, något som vi tillskriver objekten” (www.ne.se).

En vanligt förekommande uppfattning om fordon och bilkörning är att vem som helst (alla) klarar av att köra bil i trafiken. Ibland kan någon uttrycka det som att det vore en mänsklig rättighet att inneha körkort och framföra ett fordon i vägtrafiken. Körkort och bilkörning är förknippat med krav och kompetens. Naturligtvis finns det flera sätt att kunna kontrollera eller visa på i vilken utsträckning som en individ kan uppnå sådana krav.

Gordon Sharp, är lärare och rådgivare i miljömedicin vid the Forth Valley Health Board och vid the RAF Aviation Medicine Training Centre. Sharp konstaterar att mänskliga felhandlingar har en mycket stor effekt på säkerhet och risk att misslyckas som bilförare i vägtrafiken (Sharp, 1997). Om man som bilförare blir medveten om sina egen kapacitet och begränsningar kan man växa betydligt som förare. Sharp skiljer mellan positiva och negativa attityder. Med en negativ attityd menar Sharp följande i sin bok *Human Aspects of Police Driving* (1997);

”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” (s.46, Sharpe, 1997).

Gordon Sharpes resonemang har utvecklats under senare år av brittisk polis. Philip Coyne, Penny Mares och Barbara MacDonald skriver följande i sin bok *Roadcraft – the Police Driver’s Handbook*:

”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 police driver can sometimes experience negative attitudes through stress or tiredness. Under pressure individual may not realise this is happening or that it is affecting information processing and the ability to make decisions and judgements” (s.11, Coyne et al, 2008).

I Sverige finns inga tidigare undersökningar om unga polismän och deras attityder till polisbilskörning (Lundälv, 2010). Man vet väldigt lite om förarkulturen inom svensk polis. Egentligen är den begränsade kunskap som finns i Sverige i och för sig inte något som i större utsträckning skiljer sig från förhållandena i andra länder. Även den internationella forskningen på området måste ses som begränsad.

Medvetenhet

Under våren 2008 genomfördes en första attitydundersökning av unga poliser som anställts vid Polismyndigheten i Västra Götaland (Lundälv, 2010a). 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 Växjö, Solna och Umeå. Polisbilsförarutbildningen som genomgåts 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.

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 polisbilsförarens 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 polisbilsföraren 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 när det handlar om investeringsbenägenheten i polispersonallens möjligheter att utveckla färdigheter och förmågor ur såväl ett riskperspektiv som ur ett utbildningsperspektiv. För att kvalitets-säkra polisbilskörning i framtiden är det viktigt att också polisbilsföraren testas genom s.k. kompetensprov. Ett förslag skulle kunna vara att samtliga polisbilsförare 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.

Framtiden

Vad är möjligt att säga om en attityd och värdering egentligen? Som det har framgått tidigare i avsnittet handlar attityder och förhållningssätt om långsiktighet och medvetenhet. För en ung polis som kommer ut i en yrkesverksamhet blir förebilder som bär och förvaltar yrkesidentiteten högst väsentlig. Om polisbilskörning inte ses som något märkvärdigt i sig av en yrkesverksam polis så kommer troligen heller inte den nyanställda aspiranten att se detta som något märkvärdigt. Att köra polisbil kan väl alla klara av. Eller så är det på det viset att detta inte är något självklart eller givet. Attityder och värderingar till att köra polisbil får betydelse för hur riskutsattheten är och blir för många poliser. Tidigare forskning har visat att ett stort antal poliser har skadats i skadehändelser och krascher med polisfordon (Lundälv, 2009) men också att utryckningskörning med ljus och ljudsignaler påslagna kan orsaka s.k. svallvågskrascher (The Wake Effect) i trafikmiljön. En undersökning av svallvågskrascher i Umeå visade att bilister blev så trängda när de mötte ett utryckningsfordon att de körde av vägen och i sin tur kraschade (Albertsson och Bylund, 2010). Attityder som polisbilsföraren har och utvecklar är viktiga att följa över tid. I framtiden blir det därför en viktig uppgift för såväl utbildningsinstruktörer, utvärderare och forskare att se vilka långtidseffekter som utbildningsinsatser fått för polisens attityder men även deras inblandning i olyckor under arbetstid. Att arbeta vidare med attityder och värderingar är ett kostnadseffektivt sätt att arbeta förebyggande. Några kortsiktiga vinster av ett sådant arbete går knappast att se eller vänta sig. Men genom att följa den unga polisen genom karriären så skulle han eller hon kunna ges ett erkännande för framgång och utveckling. Betydelsen av goda förebilder kan inte nog poängteras i detta sammanhang.

Litteratur

- Albarracín, D, Johnson, BT, Zanna, MP. (2005). *The Handbook of Attitudes*. London: Lawrence Erlbaum Associates, Publishers.
- Albertsson, P, Bylund, P-O. (2010). Svallvågskrascher – ”The Wake Effect”. *Scandinavian Update Magazine* 2010;2:16-18.
- Ashcroft, J, Daniels, D.J, Hart, S,V. (2003). *How Police Supervising Styles Influence Patrol Officer Behavior*. U.S. Department of Justice, Office of Justice Programs, National Institute of Justice, June 2003, NIJ, Research for Practice. Washington, DC: U.S. Department of Justice Office of Justice Programs.
- 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, Mares, P, MacDonald, B. (2008). *Roadcraft – the Police Driver’s Handbook*. London: The Stationery Office, Police Foundation.
- DeJong, C. (2004). *Gender Differences in Officer Attitude and Behavior: Providing Comfort to Citizens*. *Women & Criminal Justice* 2004;15(3-4):1-32.
- Dillén, J, Björlin Lidén, S, Waara, N, Schmidt, L, Idar Angelov, E. (2007). *Äldre kvinnors attityder till bilkörning*. Stockholm: WSP Analys & Strategi.
- Iversen, H. (2004). *Risk-taking attitudes and risky driving behaviour*. *Transport Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour* 2004;7(3):135-150.
- Lauritz, L-E. (2009). *Spirande polisidentiteter: En studie av polisstudenters och nya polisers professionella identitet*. Doktorsavhandling, Enheten för polisutbildning, Umeå universitet, Umeå.
- Lundälv, J. (2009). *Polisbilen som aldrig kom fram. 11-års nationell personskadestudie med skadeatlas: skadehändelser med polisfordon i svensk vägtrafik*. Forskningsrapport. Institutionen för kirurgisk och perioperativ vetenskap, Kunskapscentrum Katastrofmedicin vid Umeå universitet.
- Lundälv, J. (2010a). *Polisaspiranten som ville träna. Aspiranternas förarattityder till polisbilkörning och risktagande inom polisens förarutbildning – en attitydundersökning 2008-2010*. Forskningsrapport. Institutionen för kirurgisk och perioperativ vetenskap, Kunskapscentrum Katastrofmedicin vid Umeå universitet.
- Lundälv, J, Philipson, C, Sarre, R. (2010b). *How do we reduce the risk of deaths and injuries from incidents involving police cars? Understanding injury prevention in the Swedish context*. *Police Practice & Research: An International Journal* 2010;11(5):437-450.

Lundälv, J. (2010c). Folkhälsoproblematik och försäkringskostnader för polisfordon i Sverige 1997-2007. Nordisk Försäkringstidskrift (NFT) 2010:1:1-13.

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

Rikspolisstyrelsen. (2009). Så här tog vi fram Polisens värdegrund. Stockholm: Rikspolisstyrelsen.

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

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

9. Förföljande och efterföljande

Christer Philipson

Misstänkt fordon på väg Kollegans meddelande tas emot och den egna positionen fastställs. Något senare kan jag meddela att vi har kontakt med det misstänkta fordonet lite framför vårt. Registreringsnummer kontrolleras och vi får bekräftat att det är rätt fordon som vi följer efter. Bakgrunden är kort att föraren tilltvingat sig fordonet efter flykt från anstalt i närområdet. Ytterligare polisfordon larmas och meddelas om färdväg. Föraren är inte intresserad av att stanna, färden går vidare förbi polismännen som gjort stopptecken och nu är det ytterligare förseelser som läggs till. Vårdslöshet i trafik, genom riskfylld körning på fel sida och att försöka köra på andra fordon. Det blir uppenbart i den förföljande polispatrullen att föraren försöker fly från polisen. Närmaste polisdistrikt, Borås, meddelas och ytterligare patruller ansluter till förföljandet och försök till stoppande. Färden som började i Lindome utanför Göteborg slutar på riksväg 40 i Ulricehamn, 10 mil senare, genom hindrande polisfordon framför som bromsar ner hastigheten på det flyende fordonet och blocke-rande polisfordon vid sidan och bakom det misstänkta fordonet. Inga personer eller fordon skadas vid stoppandet och föraren som är ensam kan gripas.

Jag är säker på att följande faktorer spelade stor roll för ett lyckat ingripande; god personlig kännedom om varandra i patrullen, rutinerade erfarna polismän förde hela tiden en bra dialog i bilen och informerade vidare till kommunikationscentralen, föredömligt samspel med närliggande polisdistrikt och ett samlat gemensamt kraftfullt agerande vid stoppandet.

Denna händelse inträffade i mitten på 1980-talet men liknande exempel finns det gott om i landet. För de inblandade poliserna gäller att följa regelverk och undvika att göra jakten till en personlig fråga, vilket är lättare sagt än gjort. Polisen har till uppgift att förhindra och lagföra brottsliga gärningar. Att i stressade situatio-

ner göra rätt bedömning för när ingripande skall ske kräver mer än bara gott omdöme. Det krävs erfarenhet och förmåga till själv-reflektion. Är jag och kollegan tillräckligt utbildade för uppgiften? Vilka konsekvenser kan följa av vårt ingripande? Tidigare erfarenheter från liknande händelser? Finns hjälp att få på nära håll? I dag är den äldre erfarne kollegan som det goda föredömet en bristvara. Poliser som styrs mer av hög ambition än gott omdöme är inte ovanligt. Eftersom en enhetlig välkänd strategi för hur man skall agera vid förföljande fortfarande saknas, är risken mycket stor att ytterligare personer dödas eller svårt skadas i samband med förföljande. Vad säger JO om polismäns ingripande mot flyende fordon?

I JO:s ämbetsberättelse angående efterföljande och förföljande 1990 – 91 kan man läsa om allmänna synpunkter i de enskilda besluten. Under ”allmänna utgångspunkter” anges polisens unika maktbefogenheter att under vissa förutsättningar bruka våld mot person och egendom. Biljakter – d.v.s. försök att vid en färd som går över mer än en kort vägsträcka hinna upp och stoppa ett flyende fordon, innefattar typiskt sett så stora skaderisker att det är naturligt att bedöma en sådan åtgärd med utgångspunkt i de principer som i allmänhet gäller för polisens våldsanvändning. Det bör emellertid understrykas att biljakter i själva verket normalt medför betydligt större risker för helt utomstående personer än andra former av våld. Också när det bara är fråga om materiella skador är det vid biljakter mycket ofta utomstående – t.ex. ägaren till ett stulet fordon – som drabbas.

Efterföljande

”(riktad spaning): körning utan ljud- eller ljussignaler med ett polisfordon på större avstånd efter ett undflyende fordon eller annat transportmedel i syfte att ta reda på vart den undflyende tar vägen och för att, när sådana förutsättningar föreligger, ingripa enligt 22 § Polislagen (PL) och FAP 104-1 (2008:6)”.

Stoppande ej aktuellt, spaning på avstånd skall ge vidare resultat. Den enskilde polismannen avgör skeendet. Alltför ofta meddelas till Kommunikationscentralen (KC) förföljande som efterföljande. Varför? Vill patrullen vilseleda för att ”legalisera” förföljandet eller är man inte medveten om skillnaderna?

Förföljande

”Körning med ett polisfordon efter ett undflyende fordon eller annat transportmedel med förhållandevis kort avstånd mellan fordonen i syfte att stoppa den undflyendes fortsatta färd. Den undflyende görs, genom ljud- och/eller ljussignal, på ett tydligt sätt uppmärksam på att han eller hon ska stanna FAP 104-1”.

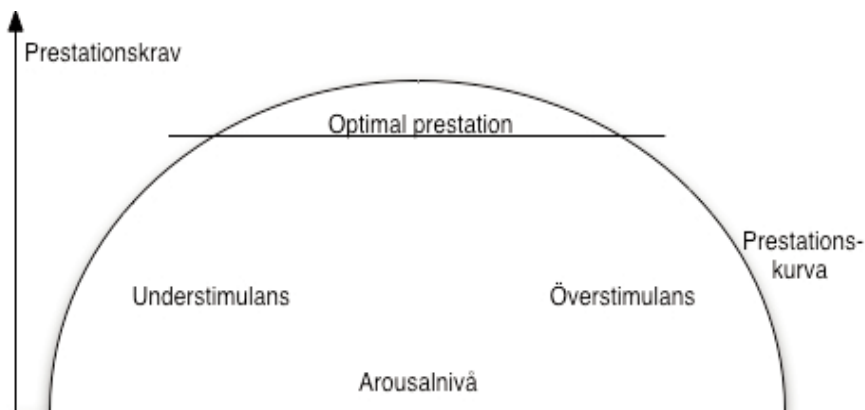
Det misstänkta fordonet skall stoppas så snart som möjligt. I denna situation, som kräver gott omdöme och samspel i patrullen, pressas föraren i stressat läge till snabba korrekta bedömningar. Kroppen reagerar för stressituationen.

Stress är något subjektivt som man kan säga uppstår när man upplever att det är en stor obalans mellan vad man kan prestera, vilka resurser man har kontra vilka krav andra eller man själv ställer på sig, t.ex. för höga krav och förväntningar som man inte kan leva upp till eller för låga krav / understimulering som arbetslöshet, långtidssjukskrivning. Man får aldrig använda sina kunskaper eller förmågor och visa vad man går för. Detta gör att kroppen uppfattar situationen som ett hot och reagerar därefter med en kamp-, flykt- eller "spela död"- reaktion.

Stress är helt individuellt och är en subjektiv upplevelse beroende på hur vi tolkar en situation och upplevs olika från person till person. En person i balans, utvilad och välmående kan se en ny förändrad och kanske svårare arbetsuppgift som en utmaning - något som är roligt och positivt. En annan person som är ur balans och redan har mycket förändringar omkring sig, i sin familjesituation, kan se denna arbetsförändring som ett hot och ytterligare en förändring som oroar, ger stress och är negativt för personen. Hur vi reagerar beror mycket på vilken stresströskel vi har, tidigare upplevelser och händelser vi varit med om, ärftlighet och vilken personlighetsdrag vi har. Det varierar även för en och samma person beroende på hur vår kondition är och hur vi mår för tillfället.

”En given utgångspunkt för bedömningen av om en flyende fordonsförare skall förföljas och hejdas är därför vilken brottsmisstanke som kan riktas mot honom eller vilka andra särskilda omständigheter som kan läggas till grund för ett ingripande. Är förhållandena sådana att de inte utgör underlag för någon annan åtgärd från polisens sida om fordonet stoppas än en kontroll av förarens identitet och ett förhör på platsen, bör enligt min mening i princip en så ingripande åtgärd som ett förföljande aldrig vidtas. Det får t.ex. inte förekomma att polisen förföljer någon enbart av

Figur 1. Optimal prestation och överstimulans utifrån prestationskrav och Arousalnivå – en översikt utifrån Gordon Sharp (1997). Human Aspects of Police Driving (s.32).



Optimal prestation

- Organismens resurser är mobiliserade
- Att man har en hög uppmärksamhetsnivå
- Att man är i känslomässig balans
- Att man som följd av detta kan prestera i enlighet med sin förmåga

Överstimulans

- Omdömet försämras och vi får problem med att fatta beslut vilket kan leda till att man tar onödiga risker
- Synfältet begränsas
- Fokuseringen begränsas till ett litet område
- Red mist (röd dimma)

det skälet att han inte har stannat på polisens tecken eller att han kan misstänkas ha gjort sig skyldig till en överträdelse av trafikförfattningarna som inte kan föranleda annat än ett bötesstraff. Intresset av att brott beivras kan i sådana fall inte anses uppväga de risker som generellt sett är förknippade med ett förföljande.”

”Ett förföljande motiveras ofta med att den förföljde genom sitt körsätt utsätter andra trafikanter för en sådan fara att polisen till varje pris måste få slut på körningen. Det är emellertid svårt att finna hållbara argument för ett sådant resonemang. Det torde tvärtom vara så att ett förföljande i de allra flesta fall ökar faran

för andra trafikanter. Synsättet är naturligtvis särskilt betänkligt i de fall där den jagade påbörjar ett trafikfarligt beteende som en direkt följd av att han upptäcker att polisen förföljer honom.”

Att följa efter ett misstänkt fordon i syfte att stoppa framfarten och lagföra resulterar ofta i ökad stress vilket kan förklara ett försämrat omdöme. Den personliga känslan, jägare och villebrådet personifierar uppdraget, som blir farligt när polismannen tappar fokus och låter känslor styra handlingen. Tunnelseendet tar över i takt med den ökande hastigheten och tiden förföljandet pågår. Detta är naturligt hos de flesta poliser med ambitionen att beivra brott. Jämför ”red mist”.

Red mist

Tunnelseende inträffar ofta i samband med att känslor tar över vid ett förföljande och där hastigheten stadigt ökar. Konsekvensen blir ofta bristande försämrad uppmärksamhet och dåligt omdöme, som kan leda till felaktiga beslut. Risker missbedöms och handlingar kan bli förödande. När negativa attityder och känslor tar över, kan föraren fastna i beslutet att uppnå vissa mål. Detta farliga tillstånd ”red mist” begränsar förarens synfält och försvårar upptäckten av faror på vägen.

Dessa situationer finns omskrivna i boken ”Human aspects of police driving” av Gordon Sharp (Sharp, 1997). Han framhåller också vikten av att känna sig själv och sin partner. Att kunna inse sin egen begränsning och t.ex. avbryta ett riskfyllt förföljande är en styrka som tyvärr inte alltid uppskattas av kollegor.

Är förföljande motiverat ?

Nödvändiga ”ja”-svar krävs på följande frågor; Har KC meddelats? Har förföljandet legaliserats? Lagstöd? Är förföljandet säkert? Det är många aspekter att väga in, för att ett förföljande skall anses befogat och sanktioneras från ansvarigt befäl, som skall leda förföljandet. Men när stoppandet inte går enligt planen – oväntade och oförutsedda händelser spelar in – då är det polisbilens förare som ställs till svars och skall motivera sin körning. Körningen kan komma att utredas och granskas av åklagare för att avgöra misstanke om t.ex. vårdslöshet i trafik föreligger eller ej.

Konsekvenser

De bästa förutsättningarna för ett lyckat förföljande kräver en genomtänkt plan, som är välkänd, accepterad och med tillräckliga

resurser till exempel Manchester-modellen där helikopter också medverkar. Denna modell togs fram efter en tragisk dödsolycka i samband med ett förföljande efter en misstänkt bilförare.

Förföljande polisfordon tilldelas nummer. Nummer 1 är polisfordonet närmast efter den misstänkte, därefter följer nr 2, 3 och 4 o.s.v. beroende på antal förföljande fordon. Kontinuerlig kontakt med patrullen i fordon 1 vägleder KC som också hör på tonläget i patrullen när det är dags att avlösa, d.v.s. fordon 2 går fram och blir nr 1. Fordons skiften innebär att olika patruller ligger närmast och på så vis minimeras risken för fel beslut i uppjagat tillstånd. Dessutom anlitas helikopter som följer och säkrar förföljandet. Det innebär att förföljandet kan ske på längre avstånd från det misstänkta fordonet. Tryggt också för inblandade patruller att veta om taktiken och hur genomförandet till stopp skall gå till.

Proportionalitetsprincipen

Är det motiverat med risktagandet? Står brottet i proportion till resursinsatsen, straffet för gärningen/gärningarna? Dessa frågor måste besvaras med ”ja” innan förföljandet kan anses befogat. Om svaret blir tveksamt, blir inget förföljande motiverat. Mc och moped skall ej förföljas med bil eftersom tvåhjulingen snabbt kan svänga in på mindre vägar och ”locka” patrullen in på gångcykelvägar där ovetande oskyldiga människor kan komma i vägen för den flyende som bara har sitt eget bästa för ögonen d.v.s. att komma undan och ej åka fast.

Gordon Sharp ger flera praktiska råd i sin bok ”Human aspects of police driving” (1997:55). För att minska effekterna av negativa/felaktiga och farliga attityder, känslor och beteendemönster bör du som förare enligt Sharp tänka på följande saker:

- ”Upprätthålla en lugn professionell inställning vid all körning, men framför allt vid efterföljande”.
- ”Tillämpa den teknik som du lärt sig under utbildningen och kör med precision och noggrannhet”.
- ”Behålla en skärpt uppmärksamhet och en stimulans som ligger på en optimal nivå som inte slår över i överstimulans och en ”Red Mist”-situation”.
- ”Fokusera på problem i nuläget istället för möjligt slutresultat av körningen”.

- ”Undvika att bli involverad på ett personligt plan och att du känner dig personligen attackerad. Självklart handlar det inte om dig som person, eftersom den som blir förföljd inte känner dig. Trots det har det hänt och det är då många felaktiga beslut fattas. Då handlar det inte enbart om att utföra sin uppgift utan att återfå kontrollen och självrespekten”.
- ”Försök att förstå vem du är och hur du reagerar i olika situationer. Detta kan bidra till att minska risken för oönskade attityder och känslor som uppstår under ett svårt uppdrag”.
- ”Var uppmärksam på att även en lindrig sjukdom kan orsaka humörsvängningar. Vid medicinsk behandling, kontrollera biverkningar av läkemedel. Är du osäker, avstå från körning tills du har rådgjort med läkare”.
- ”Om man har en ofullständig och eventuellt felaktig "bild" av situationen kan detta leda till åtgärder och beslut som är mindre noggranna”.
- ”Överbelastning av hjärnan kan resultera i riskfyllt beteende”.

Självkännedom – vilken typ av förare är du?

Förutom att försöka lära känna dig själv och dina begränsningar kan det vara till nytta för polismannen att vara observant på hur kollegor reagerar men också att känna igen olika karakteristiska drag hos andra. Några av dessa typer som även beskrivits av Gordon Sharp (Sharp, 1997;52) kan beskrivas enligt nedan;

"Den effektiva - som tenderar att göra många saker samtidigt. Under svåra omständigheter fungerar inte det lika bra eftersom man då måste koncentrera sig på uppgiften och inget annat. Detta innebär att den effektiva inte är så effektiv längre och kan göra dumma fel vid bilkörning”.

"Den starka Typen - som aldrig kan medge egna svagheter och ser ned på andra som visar svaghet. I krävande körning kan inte denna person inse/erkänna begränsningar vilket kan få allvarliga konsekvenser som följd”.

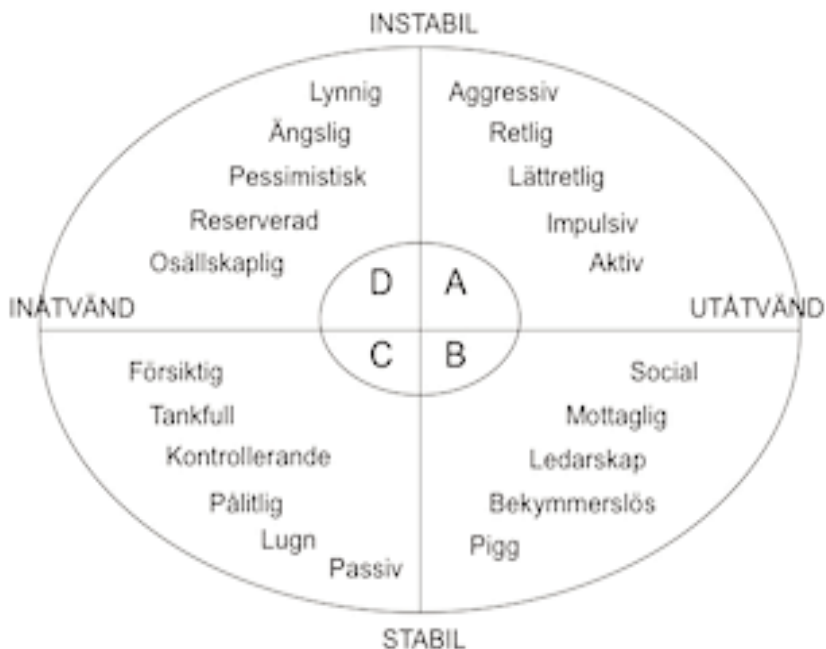
"Den som söker bekräftelse – som lever på att bli smickrad och är beredd att ändra sitt beteende om det krävs för att uppnå detta. Denna person vill ofta visa vad han/hon går för och vill imponera, speciellt då situationen är svår och krävande.

"Perfektionisten - som under normala förhållanden tar på sig för mycket, kan i vissa fall misslyckas med att utföra uppgiften på ett tillfredsställande sätt. Dessa människor misslyckas med att lämna in rapporter i tid eftersom de känner att de behöver vara 100% perfekt, en ambition som är ouppnåeligt. I en stressfylld situation är de oförmögna att prioritera mellan olika uppgifter och kan försumma några viktiga inslag i sin körning som äventyrar säkerheten i verksamheten".

- Att känna till sin och kollegans personlighet, veta om och förstå varandras starka och svaga sidor, det är en fördel enligt min uppfattning, motsatsen kan innebära risk för fel beslut i en pressad situation.

Personliga egenskaper

Personligheter



Mina egna slutsatser

Att känna till och förstå gällande lagstiftning på området är en nödvändighet för rätt handlande i skarpt läge. Självkännedom och personlig kännedom om sin partner skapar goda förutsättningar för ett tryggt och säkert patrullsamarbete.

Sammanfattande punkter

- JO:s ämbetsberättelse: Ang efterföljande och förföljande 1990 – 91.
- Är förföljande motiverat?
- Proportionalitetsprincipen.
- Självkännedom – vilken typ av förare är du?
- Personliga egenskaper.

Litteratur

Forward,S. (2010) Figurförklaring om stress och översättning från avsnitt i ”Human aspects of policedriving”.

Hälsans ABC om stress <http://www.friskareliv.com/halsansabc/stress.htm>

JO ämbetsberättelser. (1990). Ang efterföljande och förföljande åren 1990 – 91.

Manchester police, persuit Erfarenheter från studie besök 1997.

Rikspolisstyrelsens författning, 2008:6 FAP 104-1 .

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

10. Trafikmedicin och polisbilsföraren

Jörgen Lundälv

Trafikmedicin (eng. traffic medicine) är ett brett ämne inom medicinområdet. Inom forskningen kan ämnet beskrivas som ett multidisciplinärt ämne. Den trafikmedicinska historien har beskrivits i litteraturen av Andréasson (Andréasson, 1994). En definition av ordet trafikmedicin i den svenska Nationalencyklopedin ger följande beskrivning och innebörd av ämnet:

”sammanfattande benämning på forsknings- och verksamhetsområden som rör medicinska aspekter på människan i trafiken. Vid analyser av vilka faktorer som ökar risken för skadehändelser ingår trafikmedicinska bedömningar, likaså vid utformningen av skadeförebyggande åtgärder av de flesta slag och vid åtgärder för att minska skadeverkningarna”.

(Källa: <http://www.ne.se/lang/trafikmedicin>).

Historiskt har även ordet körkortsmedicin använts (Andréasson, 1994). Ordet ges följande innebörd i Nationalencyklopedin:

”benämning på utredning och bedömning av eventuella medicinska hinder för innehav av körkort”.

(Källa: <http://www.ne.se/k%C3%B6rkortsmedicin>).

I det här kapitlet kommer jag att beskriva och diskutera innebörden av trafikmedicinska perspektiv och angreppssätt och hur viktigt det är att exempelvis polispersonal är medveten och aktivt arbetar för att utveckla bland annat det förebyggande arbetet. Terminologin och ämnet trafikmedicin kommer därför att användas genomgående i kapitlet.

Vilken betydelse har trafikmedicin och trafikmedicinsk kunskap för utryckningskörning och lärande? I kapitlet beskrivs de trafikmedicinska grunderna och förutsättningarna samtidigt som en vetenskaplig grundstruktur presenteras. Presentationen i kapitlet baseras på den amerikanske läkaren William Haddon som utveck-

lat en vetenskaplig grundstruktur baserad på tre olika faser: Pre-crash, crash- och post-crash-faserna (Haddon, 1980a; Haddon, 1980b). William Haddons matris över skadeprevention och helhetsperspektiv redovisas steg för steg. Haddons matris är internationellt erkänd och används vid olycks- och haveriutredningar där komponenterna människa, fordon och omgivning relateras till omständigheter och förutsättningar.

För att polispersonal ska kunna få en ökad kunskap och förståelse för det skadeförebyggande arbetet är det viktigt att varje polisman blir medveten och delaktig i såväl trafiksäkerhetstänkande som det egna riskmedvetandet. Likaså är det värdefullt att kunna vara delaktig i såväl lokalt trafiksäkerhetsarbete som i det nationella arbetet. I kapitlet sätts utryckningskörning in i ett trafikmedicinskt helhetsperspektiv. William Haddons matris utgör således grunden i kapitlet.

Men innan trafikmedicin och den Haddonska grundstrukturen presenteras är det viktigt att man har klart för sig de grundläggande förhållandena inom det förebyggande arbetet. Det förebyggande arbetet och strategierna, den s.k. skadepreventiva ansatsen är en viktig utgångspunkt. Allt preventionsarbete handlar om att blicka framåt och ha ett långsiktigt förhållningssätt. Det är också då det är möjligt att uppbrija vinster och framgångar med ett insatsarbete. Jag återkommer till exempel på sådana vinster längre fram i kapitlet. Den svenske läkaren och forskaren Ulf Björnstig beskriver ämnet skadeprevention på ett bra sätt. Björnstig skriver: ”Trots att skador sedan länge utgjort en väsentlig belastning på sjukvården har ämnet skadeprevention inte utvecklats förrän under senare delen av 1900-talet. Om man jämför med hur kraftfullt man tidigt bekämpade smittsamma sjukdomar såsom smittkoppor och tbc, framstår agerandet mot skador som passivt. En bidragande orsak till denna ”försummelse” att föra ämnet framåt kan vara att ”olyckor” betraktas som okontrollerbara tillfälligheter som ödet drabbar oss med. Emellertid inträffar inte skadehändelser slumpmässigt, utan dessa är begripbara, förutsägbara och möjliga att förebygga i lika hög grad som exempelvis smittsamma sjukdomar” (s. 507 i Lennquist, 2007).

Att diskutera trafikmedicinska frågor är att diskutera tvärvetenskapliga problem och fenomen. Rune Andréasson ger följande beskrivning av trafikmedicinen genom tiderna:

”Varje åtgärd som kan bidra till att antalet olyckor i trafiken minskar eller att lindra följderna av en olycka om den skulle inträffa, är en hälsofrämjande insats oavsett om den är av medicinsk, teknisk, juridisk, sociologisk, psykologisk eller pedagogisk natur. Därför är samverkan mellan olika discipliner en förutsättning för att det trafikmedicinska arbetet skall ge resultat” (s.15 i Andréasson, 1994).

En uppdaterad internationell definition av ämnet trafikmedicin har också gjorts av Leonard Evans. Evans beskriver trafikmedicinen som ett grundfundament i det trafiksäkerhetshöjande arbetet. Evans skriver följande på en Internetsida utgiven av The International Traffic Medicine Association (ITMA):

”The term traffic medicine has evolved to embrace all those disciplines, techniques, and methods aimed at reducing the harm traffic crashes inflict on human beings. While the vast majority of harm results from road vehicles, traffic medicine also includes injuries from all vehicles traveling over land, sea, and air, and under-water and in space. The trauma surgeon treating the victim of a crash, the people transporting the victim from the crash site to medical treatment, those in the system dispatching help to the crash site are all involved in traffic medicine. The automotive engineer working to improve vehicle crashworthiness, develop better safety belts, brakes, or lights is practicing traffic medicine; likewise, the roadway engineer designing safer roads, or the traffic engineer developing safer traffic control systems. Those advocating, developing, administering and enforcing traffic safety policy are all involved in traffic medicine. Researchers discovering more about the biomechanics and epidemiology of traffic crashes, the backgrounds and mental states of crash-involved drivers, or developing new surgical procedures to treat crash injuries are all involved in traffic medicine. Those involved in training and educating drivers or others, such as pedestrians or passengers, participating in transportation systems are likewise involved in traffic medicine. Educators in the areas described earlier are also practicing traffic medicine”.

(Källa: <http://www.trafficmedicine.org/content/view/18/17/>).

Haddons matris består av tre faktorer: mänskliga faktorer, fordons faktorer och omgivningsfaktorer. Faktorerna är möjliga att studera och analysera utifrån tre tidsperspektiv eller faser. Dessa faser utgörs av tiden före kraschen (Pre-crash), kraschförloppet eller kraschfasen och tiden efter att själva kraschen har ägt rum (Post-

crash). De olika omständigheterna som har betydelse för riskers och skadors etiologi (uppkomstmekanismerna) framgår av följande figur.

Figur 1. Vetenskaplig grundstruktur utifrån William Haddons matris. Haddons matris tillämpad på vägtrafikolyckor (krascher) ur ett vetenskapligt perspektiv.

	Mänskliga faktorer	Fordonsfaktorer	Omgivningsfaktorer
Pre-krasch	Kön/ålder Utbildning Attityder Reflekterande kläder Alkoholpåverkan Demens	Slitna däck Dåligt ljus på fordon Defekter i fordon	Gatu-vägutformning Lagar och hastighetsbegränsningar Trafikövervakning
Krasch	Kroppens rörelse Vävnadernas styrka Bilbältesanvändning	Krocksäkerhet Bilbälte/krockkudde (airbage)	Säkerhet i vägens omgivning Farliga vägräcken och hårda stolpar/pelare
Post-krasch	Första hjälpen av andra trafikanter (initial hjälp) Access till medicinsk och rehabiliteringsmässig service	Brandsäkerhet efter krasch Bränsleläckage	Pre-hospital och hospital trauma vård

Källa: s.178 i Vägverket. (2001). Trafikmedicin. Borlänge: Vägverket. s.509 i Björnstig,U. (2007). Skadeprevention. I Lennquist,S. (2007). Traumatologi (Red.). Stockholm: Liber. s.13 i World Health Organization. (2004). World report on road traffic injury prevention. Geneva: World Health Organization (WHO). s. 203. I Yarnell, J. (red.). (2007). Epidemiology and prevention: a systems-based approach. Oxford: Oxford University Press.

Flera av kapitlen i den här boken beskriver och problematiserar vikten av att varje förare är medveten om de mänskliga faktorernas inverkan på risken och risktagandet. Erfarenheter av att studera trafikskador i samhället visar att det i ett mycket stort antal fall av krascherna som orsakats av misstag och felhandlingar hos föraren. För att i framtiden kunna återföra erfarenheter och lärande av dessa misstag är det viktigt att såväl förare som medåkare som erfarit en krasch kan vara delaktiga i såväl utbildningsinsatser som i andra sammanhang.

Litteratur

- Allnutt, M. F. (2002). Human factors in accidents. *Quality and Safety in Health Care* 11, 369–375.
- Andréasson, R. (1994). Människan och trafiken. Ett bidrag till trafikmedicinens historia. Stockholm: Bokförlaget T. Fischer & Co.
- Björnstig, U. (1998). Skadeprevention – en historisk återblick och aktuell uppdatering. Umeå: Olycksanalysgruppen, rapport nr 75, Norrlands universitetssjukhus.
- Björnstig, U. (1999). Skadeprevention har givit stora vinster. En historisk återblick och aktuell uppdatering. *Läkartidningen* 1999;3:182-187.
- Björnstig, U. (2007). Skadeprevention. I Lennquist, S. (red.) (2007). *Traumatologi. Första upplagan*. Stockholm: Liber.
- Evans, L. (1991). *Traffic Safety and the driver*. New York: Van Nostrand Reinhold.
- Evans, (2004). *Traffic Safety*. Michigan: Science Serving Society, Bloomfield Hills.
- Haddon, W Jr. (1980a). Options for the prevention of motor vehicle crash injury. *Israel Journal of Medical Sciences* 1980;16:45-68.
- Haddon, W Jr. (1980b). Advances in the epidemiology of injuries as a basis for public policy. *Public Health Reports* 1980b;95:411-425.
- Lundälv, J. (2009). Trafikmedicinskt språkbruk i svensk kontext – Från ett trafikskadeperspektiv. *Nordisk Försäkringstidskrift* 2009;3:3-10.
- World Health Organization. (2004). *World report on road traffic injury prevention*. Geneva: World Health Organization (WHO).
- Vägverket. (2001). *Trafikmedicin*. Borlänge: Vägverket, Trafikmedicinska rådet.
- Yarnell, J. (red.). (2007). *Epidemiology and prevention: a systems-based approach*. Oxford: Oxford University Press.

11. Skador och olyckor med polisfordon

Jörgen Lundälv

Trafikskador är ett folkhälsoproblem som är globalt och drabbar människor inte endast i olika kulturer utan också i olika miljöer. För att kunna komma tillrätta med olyckor och skador är det grundläggande att det finns såväl uppföljning som kontroll av händelserna. Man kan också se det som ett led i ett förebyggande arbete att såväl arbetsgivare som personal aktivt är medvetna och arbetar med att återföra kunskap från olyckor och skador. De skador och olyckor som drabbar polispersonal utgör inget undantag från detta resonemang. Detta kapitel behandlar vad man idag vet om polisfordons inblandning i trafikkrascher. I kapitlet presenteras skadeföljder, uppkomstmekanismer (skadeetiologi) och personskador för polispersonal som drabbats av krascherna. I kapitlet demonstreras också flera uppmärksammade fall och fallbeskrivningar ges från utryckningskörning (trängande fall och brådskan-de yrkesutövning) då polisfordonet aldrig kom fram till sitt mål. Kapitlet presenterar även fall med olyckor som inträffat under ordinarie körning/yrkesutövning d.v.s. i samband med patrullering.

Andra frågor som besvaras i kapitlet är också: Hur svåra skador kan uppstå för polispersonal? Vilken typ av våld (kraschvåld) är mest vanlig? Är det vanligt att utryckningsfordon kolliderar med varandra? I vilka fall och händelser har dessa inträffat? Hur ser motparten ut? Vilken typ av fordon är de vanligaste att utryckningsfordon kolliderar med? Vilken tid på dygnet och vilken årstid är de mest utsatta då ett polisfordon är inblandat i en olycka? Hur vanligt är det att en polisbilsförare är vållande till en kollision och en krasch?

De fall som beskrivs i kapitlet är avidentifierade för att inte händelsen eller de inblandade personerna ska röjas. Deras beskrivningar av händelseförloppen är särskilt värdefulla eftersom det är förarnas egna upplevelser som kommer till uttryck i själva berättelserna. Trafikmålsanteckningar och trafikrapporter har ibland

kritiserats för att de är ofullständigt ifyllda. Berättelserna om återges längre fram i avsnittet beskriver förarens utsatthet men innehåller också reflektioner om vad som hänt.

Hur vanligt är det att polispersonal är inblandade i en krasch? Det är egentligen ganska svårt att ge ett enkelt svar på denna fråga. Många personer ställer sig frågan till exempel polismän, journalister, forskare men också allmänheten. I diskussioner och debatter om riskutsatthet och farlighet med polisbilskörning kommer då också en annan fråga som är både viktig och intressant – hur vanligt är det att polisfordon är inblandade i krascher i trafiken jämförelsevis med andra yrkesförare eller med privatbilstater? Några sådana systematiska och tillförlitliga studier har inte genomförts. Vilken kunskap finns idag om polisbilskrascher? Under flera år har forskare i flera länder intresserat sig för polispersonal som drabbats av trafikskador.

Forskning

Den internationella forskningen på området visar att det finns flera studier som genomförts i USA och i Storbritannien. Det har ur ett historiskt perspektiv visat sig vara svårt att genomföra studier som baseras på registerdata från polismyndigheters interna skaderegistrering och statistikföring. Hutson et al (2007) visade i en studie statistikbrister. De menade att de flesta delstaterna i USA saknade samlad statistik över olyckor och skadehändelser med polisfordon inblandade (Hutson et al 2007). Den amerikanska studien visade på ett betydande skadeutfall där totalt 7430 personer hade omkommit i samband med att polisen genomfört förföljande i vägtrafiken under perioden 1982-2004. I en annan amerikansk studie genomförd av Rivara et al (2004) omfattade totalt 2 654 dödsolyckor. Studien konstaterade att olyckor i samband med att polisen genomfört efterföljanden i trafiken hade huvudsakligen inträffat i samband med höga eller mycket höga hastigheter under nattetid. Man konstaterade även att förarna i det efterföljande fordonet varit påverkade av antingen alkohol eller droger i samband med kraschens inträffande. I den amerikanska undersökningen konstaterar forskarna att det förelåg uppenbara brister i polisernas utbildning i s.k. polisbilskörning. En särskild svaghet som uppmärksammades var momentet förföljande av andra fordon i trafiken. En annan brist som forskarna fann var att det saknades ordentliga uppföljningar och utredningar av incidenter där polisfordon förföljt misstänkta fordon i trafiken.

Polisbilen som aldrig kom fram

År 1997 antogs i Sverige den s.k. nollvisionen. Denna vision blev och är fortfarande ledstjärnan för det nationella trafiksäkerhetsarbetet i Sverige. Nollvisionen har också blivit etablerad och spridd i världen. Polisen är en viktig aktör i det förebyggande trafiksäkerhetsarbetet. Efter det att nollvisionen antogs har polisen haft svårigheter och problem med att få en bra trafiksäkerhetsutvecklingen inom Rikspolisstyrelsen och inom de 21 polismyndigheterna runt om i landet. Det kan finnas flera förklaringar till varför det uppstod en problematik med att få en förbättrad trafiksäkerhet. En förklaring kan vara att polisen inte haft en systematisk och kontinuerlig kontroll och uppföljning av skador över tid.

Jag arbetade med forskning om polisbilsolyckor och började intressera mig för krascher med utryckningsfordon i början av 2000-talet. Åren 2008-2010 genomfördes en nationell skadestudie vid Umeå universitet. Alla olyckor med polisfordon och polispersonal undersöktes. Syftet var att undersöka alla olyckor som hade inträffat i trafiken där polisbilar hade varit inblandade åren 1997-2007. Det var inte någon enkel uppgift att sammanställa denna statistik. I Sverige saknas officiell statistik på olyckor där utryckningsfordon (ambulansfordon, polisfordon och räddningstjänstfordon) varit inblandade. Vare sig Statistiska Centralbyrån (SCB), Transportstyrelsen, Trafikverket eller någon annan statistikförande myndighet hade sådana uppgifter. Rikspolisstyrelsen saknade också kunskap om själva skadeutvecklingen. Statens försäkringsgivare som är Kammarkollegiet hade däremot grunduppgifter baserade på försäkringsmaterial under perioden. Forskningen kom därför att ha stor nytta och utgångspunkt från det försäkringsmaterial som fanns vid Kammarkollegiet i Sverige. Studien visade att det under åren 1997-2007 skadades drygt 1800 polismän under tjänsteutövning då de befann sig i ett polisfordon som var inblandat i en skadehändelse eller krasch.

Skaderapporter berättar

Den som tar del av trafikrapporter och skadeblanketter som efter olyckan fyllts i av polispersonal som befunnit sig i polisbilar som varit inblandade i skadehändelser och krascher, finner skiftande kvalitet i redogörelser av såväl händelseförlopp och faktauppgifter. Efter krascherna ska det finnas såväl textdokumenterat som fotodokumentation från kraschplats och fordon. Vid en genomgång av försäkringsmaterial vid Kammarkollegiet är det anmärk-

ningsvärt få fall där det förekommer fotodokumentation av kraschmiljöer och kraschade fordon på skadeplatserna.

Vad skriver då polismannen som varit med om en olycka? Hur beskrivs den egna kraschen och vilka ord används? I vilken utsträckning beskriver polisbilsföraren att han eller hon har gjort misstag, felhandlingar och erkänner brister i föraruppgiften? Svaret på frågorna finner man vid genomläsning av trafikrapporter och skadeblanketter som fylls i. I detta avsnitt presenteras tio händelser där polisbilsföraren i efterförloppet har beskrivit vad han eller hon har varit med om. Genom att läsa och ta del av hur andra förare har upplevt situationen är det möjligt att reflektera och diskutera vad det egentligen var som hände vid det aktuella tillfället. De tio fallen åskådliggör autentiska fall och beskrivningar och de är citerade ur trafikrapporter och skadeblanketter. Uppgifter som kan identifiera eventuell polispersonal har utelämnats från beskrivningarna.

Första fallet:

”Patrull XXXX stod parkerad i p-ficka med blåljusen påslagna och höll på att ta uppgifter angående en trafikolycka, när en långtradare kör på polisbilen bakifrån. Polisbilen stod inne i p-fickan och inkräktade ej på ordinarie körfält. Långtradaren som körde på polisbilen stannade ej vid tillfället men stoppades senare. I polisbilen befann sig en polis och en annan vägtrafikant. Denne polisman fick uppsöka sjukhus med anledning av nacksmärtor” (ur skaderapporten).

Andra fallet:

”Vägbanan var våt men ingen alarmerande halka rådde. Efter att ha passerat ett litet krön på vägen får jag ett helt oväntat och oprovocerat kast på bilen. Jag försöker styra mig ur sladden, men får hela tiden en retursladd som är ännu kraftigare. Jag förstår att det är glashalt på den här vägsträckan eftersom bilen inte går att manövrera. Efter ett antal retursladdar förlorar jag till slut helt kontrollen över bilen och vi far ner i högra dikeskanten. Bilen voltar runt ett antal gånger och stannar till slut i skogskanten ca 10 meter från vägkanten” (ur Skadeanmälan).

Tredje fallet:

”Jag påkallade fri väg med påslagna blåljus. Det var mycket trafik i min färdriktning varför jag låg i en kö med bilar och fick vänta på att bilarna i vänster körfält kunde lämna mig fri väg. Just när

jag körde in i korsningen slog trafikljuset om till grön/gult. Då det inte fanns något fordon till höger eller vänster, körde jag ut i korsningen. När jag kommit in en bit i korsningen får jag se en bil komma från höger i hög fart. För att undvika kollision girade jag vänster för att undvika kollision. Detta lyckades ändå inte utan bilen körde in i vår högra sida” (ur Skadeanmälan).

Fjärde fallet:

”Under ett efterföljande av en stulen bil orsakades skadorna på bilarna. Föraren av det stulna fordonet framförde bilen vårdlöst och hänsynslöst i ett tätbebyggt område. Polisbilen försökte stoppa färdens. Vid tredje tillfället blev det helt stopp och två gärningsmän kunde gripas. Polisbilen har vid två tillfällen sammanstött med motpartens bakparti. Den slutliga sammanstötningen blev på motpartens vänstra sida” (Skaderapport – Motorfordon).

Femte fallet:

”Efterföljandet gick in på en liten grusväg. XX-XX kom från andra hållet och spärrade av grusvägen genom att stanna polisbilen mitt på vägen. Grusvägen var inte mycket bredare än polisbilen. Då den stod stilla rusade A och B ur polisbilen för att få tag i föraren medan bilen stod stilla. A var förare och klev ur på vänstersidan av polisbilen. Han hinner bara kliva ur polisbilen då bilen plötsligt tar fart och ramar polisbilen och kör vidare rakt mot A som står bredvid polisbilen. A försökte kasta sig till vänster i diket/buskarna men hinner inte undan utan blir påkörd av den aktuella bilen. A faller till marken och blir liggande mellan polisbilen och den aktuella bilden då denna pressar sig förbi polisbilen. Den aktuella bilen kör sedan från platsen” (ur Trafikrapporten).

Sjätte fallet:

”Vad jag inte räknade med eller insåg, eftersom gatorna och vägarna hittills haft ”rena” körfält, var den rikliga förekomsten av grus och sand på vägbanan. Med kombinationen dubbade vinterdäck på löst grus och sand samt ”högre hastighet än normalt” blev resultatet att fästet i vägbanan gick förlorat. Jag bromsade med låsta hjul och polisbilen sladdade och gled över vägbanan och över till motstående sida. Bilen fortsatte över trottoaren som saknade kantsten mot en betongpelare i järnvägsviadukten intill. Reflexmässigt försökte jag svänga till vänster om pelaren men lyckades inte utan bilen kolliderade med högra sidan av fronten

mot pelaren. Jag bedömer att hastigheten vid kollisionen var ca 50 km/h vilket resulterade i att bilens båda ”Airbags” utlöstes. Kollisionen var kraftig och bilen blev helt obrukbar och måste bärgas från platsen” (ur Promemoria, PM).

Sjunde fallet:

”jag hade stannat polisbilen...jag hade en stulen bil 10-15 meter in i vändzonen som fått sladd och jag trodde den fått stopp. Innan jag och kollegan hann ur polisbilen så började den stulna bilen köra igen. Föraren gasade rakt mot polisbilen och körde rakt in i polisbilens passagerardörr fram på höger sida” (ur polisens rapport).

Åttonde fallet:

”under detta vägavsnitt, prejade och körde Y in i X (polismannen) bil vid ett flertal tillfällen. Y visade ingen som helst pardon och verkade totalt ligkiltig till vad resultatet av hans handling kunde ha inneburit. När X låg framför personbilen, körde Y in i bakdelen på polisbilen vid ett flertal tillfällen. Han körde även av vägen genom att preja och trycka polisbilen. Vid dessa tillfällen kolliderade X nästan med ett stenfundament och med en mängd stora och spetsiga gråstenar, vilka låg som staket efter vägen. Alldeles innan rondellen, tvingade Y sig förbi X och gjorde en körning över rondellen och inte igenom som normalt. Efter denna rondellkörning havererade personbilen” (ur polisanmälan om försök till grov misshandel, grov vårdslöshet i trafik och grov olovlig körning).

Nionde fallet:

”Jag bedrev trafikövervakning på en civil videomotorcykel på E4:an i södergående riktning. Jag fick syn på en motorcrosscykel. Jag iakttog och videofilmade hur motorcykeln gick upp på bakhjulet och åkte minst tio meter på bakhjulet. Jag bestämde mig för att stoppa fordonet. När föraren fick ned framdäcket igen så var jag uppe jämsides och gjorde stopptecken med min högra hand. Eftersom en crossmotorcykel inte har några backspeglar måste jag upp bredvid den för att visa stopptecken. Föraren av motocrosscykeln tittade på mig, men stannade inte på mitt tecken utan körde ut på åkern. Efter ett antal meters körning på åkern körde den plötsligt upp på E4:an igen. Jag tänkte att förare nog inte förstod att jag var polis alternativt att han tänkte stanna efter rondellen. Men så blev inte fallet. Han fortsatte att köra söderut på gamla E4:an. Jag tänkte att jag måste försöka få honom att förstå att jag

är polis och jag tog därför beslutet att jag måste köra om honom och slå på blåljuset för att tydliggöra att jag är polis. Blåljuset på den civila videomotorcykeln syns tydligast framifrån och baki-från. Samtidigt tänkte jag ta ut ett säkerhetsavstånd och ligga nära mittlinjen och blåa med blåljuset samt ytterligare en gång med höger hand göra stopptecken. Hade detta inte resulterat i att motorcykeln stannade hade jag varit tvungen att påbörja ett efterföljande med blåljus och siren samt att göra ett il-anrop till LKC där jag informerade om att jag hade påbörjat ett efterföljande. I samband med min acceleration för att köra om gjorde föraren av motorcrosscykeln en manöver som gjorde att han skar in i mitt spårval. Om han tänkte försöka svänga av vänster in på en sidoväg, om han oavsiktligt vinglade till eller om han medvetet gick ut och skar av min omkörningsmöjlighet vet jag inte. Eftersom jag kom med en kraftig acceleration, cirka 120 km/timmen, var jag jämsides med honom när han gjorde sin sidoförflyttelse. Jag befann mig vid mittlinjen på vägen. Min högra packväska hakade i hans motorcykel som resulterade i att min och hans motorcykel gick omkull. Vi gled från mittlinjen över mötande vägbana ner i det vänstra diket och ut på en åker. När vi stannat på åkern kom motorcrossföraren fram till mig och sade: ”Hur mår du? Vad har jag ställt till med? Förlåt! Vad har jag gjort?”. Jag sade åt honom att han skulle sätta sig ned. Detta gjorde jag i skadehänseende vad gällde hans eventuella skador och för att ha kontroll på situationen så mycket som möjligt, då jag själv kände att jag var skadad. Jag hade alltså inte påbörjat något efterföljande då olyckan inträffade, utan endast försökt stoppa ett oregistrerat fordon där föraren kört på bakhjulet på E4:an. Stoppmetoden jag använde mig av, d.v.s att köra upp jämsides och visa stopptecken, är en metod som jag använt mig av tidigare vid flera tillfällen och som fungerat väl” (ur polisens rapport).

Tionde fallet:

”Bilarna står stilla, allt är fryst, och nerverna på helspänn. Jag känner i ryggmärgen att bilen/föraren avvaktar rätt läge för att göra något eller att jag skall göra något så att han kan agera. Mycket obehagligt (som taget ur en film). Bilen står i ytterfil några tiotals meter bort och jag på avfarten i själva skärningen. Bilen börjar rulla sakta framåt. Vi rättar upp vår bil en aning och kollar hjulställningen. Plötsligt så svänger bilen vänster och siktar in sig på vår bil, vilken står med vänstersidan mot aktuell bil. Bilen ökar farten kraftigt och jag trycker i detta skede på gasen

men ser bilen komma i hög fart från vänstersidan med den mycket stora bastanta fronten på vanen. Bilföraren siktar in sig på mig. Tankarna far genom huvudet. Hinner jag undan eller ej. Radiobilen med mig som förare hinner inte röra sig nämnvärt förrän det smäller i min dörr. Jag ser hur dörren trycks in kraftigt och min vänsterarm finns omedelbart innanför i höjd med rutan. Smällen upplevs som våldsamt och mycket obehagligt. Kraftig smärta känns i armen. Krock-kudden löste ut i ansiktet. Radiobilens motor rusar på fulla varv och plötsligt så far den framåt då den lossar från fronten på den andra bilen. X upplever det som att radiobilen inte går att stanna och söker i nästa moment efter bilnyckeln och hittar densamma och vrider om. Bilen stannar och även motorn. Det ryker kraftigt och jag sitter fast i bältet. Lyckas snart få loss detsamma. Kravlar ur bilen genom höger framskärm. Känner igenom kroppen så att inget fattas mig. Känns chockat och benen darrar. En taxichaufför förbarmar sig över mig och skjutsar mig till sjukhuset. Tankarna rusar genom huvudet. Jag hade kunnat dö på platsen om det ville sig riktigt illa. Sov dåligt under förmiddagen och tankarna for runt i huvudet hur jag skulle gjort för att undvika sammanstötningen. Det var ett rent mordförsök med uppsåt och vilja från föraren av den andra bilen” (ur polisens promemoria).

Att komma fram

Det är alltid värdefullt att studera och diskutera förhållanden som är svåra och komplicerade. Det finns stora möjligheter att lära sig av sitt eget misslyckande och andras misslyckande. Att en polisbil inte kommer fram till sitt mål och uppdrag måste ses som ett misslyckande. Avbrottet och misslyckandet i sig får vanligtvis tillskrivas föraren av uttryckningsfordonet. Den enskilde polismannen har ett eget föraransvar men också ett ansvar för att polispatrullen faktiskt kommer fram till sin destination. Uppdraget måste därför också vara ”Att komma fram” utan att någon medtrafikant eller kollega ska komma till skada.

Alla de poliser som skadats i krascher med polisfordon sedan nollvisionen infördes har många erfarenheter från händelsen men också av dess konsekvenser. Dödliga och invalidiserande skador hos polispersonal är ett mycket högt pris. Men det finns också polismän och kollegor som ådragit sig lindriga personskador. Dessa får också konsekvenser i form av mer eller mindre långa sjukskrivningstider och avbrott i det ordinarie polisarbetet.

Olyckor och krascher med polisfordon i Sverige kan du läsa mer om i rapporten ”Polisbilen som aldrig kom fram” (2009).

Litteratur

Albertsson, P, Bylund, P-O. (2009). Ambulanskrascher i Sverige – en retrospektiv analys av information från STRADA. Scandinavian Update Magazine 2009;4:48-51.

Andersen, BS, Birk, L, Ravn, S, Frederiksen, J, Hansen, A. (2004). Faerdseluheld i Forbindelse med Politiets Udrykningskorsel. PFL – Politiets Forberedende Lederuddannelse.

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 (RTI's) involving police vehicles, 1998-2001: Identifying common factors and lessons to be learned. London: Police Complaints Authority.

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.

Copeland, AR. (1988). Deaths resulting from police pursuit. Am J Forensic Med Pathol 1988;9:228-32.

Docking, M, Bucke, T, Grace, K, Dady, H. (2007). Police Road Traffic Incidents: A Study of Cases Involving Serious and Fatal Injuries. IPCC Research and Statistics Series: Paper 7. London: Independent Police Complaints Commission (IPCC).

Elvik, R, Truls, V. (2004). The handbook of road safety measures. Elsevier Science Ltd. Amsterdam.

Frøyland, P. (1983). Risiko ved utrykningskjøring. Oslo: Transportøkonomisk institutt.

Hunt, RC, Brown, ES, Cabinum, ES, Whitley, TW, Prasad, H, Owens, CF, Mayo, CE. (1995). Is ambulance transport time with lights and siren faster than that without? Annals of Emergency Medicine, April.

Hutson, HR, Rice, PL, Jasroop, MD, Chana, K, Kyriacou, DN, Chang, Y, Miller, RM. (2007). A Review of Police Pursuit Fatalities in the United States From 1982-2004. Prehospital Emergency Care July/September 2007;11:3:278-283.

- Karttunen, R. (2003). Poliisiautojen ja – moottoripyörien vahinkotutkimus 1998-2001. Poliisiosaston julkaisusarja 3/2003. Helsinki: Sisäasiainministeriö. (in Finnish).
- Lundälv, J. (2005). Ambulansrelaterade skadehändelser – kunskapsöversikt om skadefrekvens, uppföljningssystem och skadeprevention för ambulanspersonal och patienter. Vägverkets skyltfond och Institutionen för socialt arbete, Göteborgs universitet, Göteborg.
- Lundälv, J. (2006). Nationell djupstudieanalys av ambulansrelaterade skadehändelser i Finland: krascher med ambulansfordon åren 1996-2005. Trafikdage på Aalborgs Universitet 2006. Institutionen för socialt arbete, Göteborgs universitet, Göteborg, Sverige.
- Lundälv, J. (2006). ”Svarta lådor” i vägtrafiken och bättre skadeinformation. Nordisk Försäkringstidskrift (Scandinavian Insurance Quarterly) häfte 2, s.161-166.
- Lundälv, J. (2006). Öppna bilens svarta låda. Debattartikel, Brännpunkt, Svenska Dagbladet den 24 januari.
- Lundälv, J. (2006). Säker utryckning. Krasch och prevention vid utryckningskörning. Gävle: Meyers förlag.
- Lundälv, J. (2006). Akut behov av skaderegistrering av ambulanskrascher. Läkartidningen 2006:103(6):372-374.
- Lundälv, J. Philipson, C. (2006). Polisbilsförarna blir allt sämre. Debattartikel i Borås Tidning den 18 december.
- Lundälv, J. (2008) AIS – useful tool for media coverage. Injury reporting from medical doctors at hospitals emergency units (emergency ward) in Sweden: standardized injury information with emphasize and communication of the classification of ”Abbreviated Injury Scale” to mass media”. In Columbus,F (ed.) (2008). Traffic Accidents: Causes and Outcomes. New York: Nova Science Publishers Inc.
- 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. (2009). Polisbilen som aldrig kom fram. 11-års nationell personskadestudie med skadeatlas: skadehändelser med polisfordon i svensk vägtrafik. Forskningsrapport. Kunskapscentrum Katastrofmedicin. Institutionen för kirurgisk och perioperativ vetenskap, enheten för kirurgi, Umeå universitet.
- Petzäll, K. (2006). Trafiksäkerhet vid ambulanstransporter. Forskningsrapport. Institutionen för hälsa och samhälle, Högskolan Dalarna, Falun.

Petzäll, K. (2008). Ambulance accidents during emergency and non-emergency use. International Nursing Research Conference, 30 June – 3 July 2008, Jerusalem, Israel.

Petzäll, K. (2008). Trafiksäker transport och vård av patient i ambulans. Forskningsrapport 2008:57. Avdelningen för omvårdnad, Karlstad universitet.

Petzäll, K, Petzäll, J, Jansson, J, Nordström, G. (2011). Time saved with high speed driving of ambulances. Accident Analysis and Prevention 2011 May:43(3):818-822.

Rivara,FP, Mack,CD. (2004). Motor vehicle crash deaths related to police pursuits in the United States. Injury Prevention 2004;10:93-95.

Tingvall, C. (1998). The Swedish 'Vision Zero' and how parliamentary approval was obtained. Road Safety Research. Policing. Education Conference. 16-17 November 1998, Wellington, New Zealand. Proceedings: Volume 1. Land Transport Safety Authority. New Zealand Police. pp.6-8.

Tingvall, C, Haworth, N. (1999). Vision Zero – An ethical approach to safety and mobility. Monash University Accident Research Centre. Paper presented to the 6th ITE International 93 Conference Road Safety & Traffic Enforcement: Beyond 2000, Melbourne, 6-7 September 1999.

12. Stresshantering, coping och stöd

Jörgen Lundälv

En trafikskada kan få omfattande konsekvenser för den drabbade människan och hennes närstående. Det är viktigt att inte enbart fokusera på den skadade människan utan också på hennes stödresurser. Hit hör hennes familj och närstående. Dessa personer omfattas också av trafikolyckan även om de inte direkt påverkas på samma sätt som den trafikskadade människan själv.

Efter en svår krasch i vägtrafiken har inte bara den enskilde polismannen och hennes kollega ådragit sig akuta skador. Bilkraschen kan innebära en stor livsomställning där såväl förluster och sorg kan vara ett inslag. Psykologen Jan Arrhenius skriver:

”När vi då plötsligt konfronteras med död och olycka försöker vi först överblicka situationen för att se om vi känner igen något. Vi upptäcker emellertid snabbt att även om det finns element vi känner igen är vi totalt sett oförberedda, utan berättelser från vårt eget liv som kan sätta en ram för de föreställningar vi skulle kunna handla utifrån. Vi blir följaktligen chockade och handlingsförlamade, d.v.s. fullständigt hjälplösa och utan någon som helst kontroll över situationen. Vi kan inte ingripa utan står som åskådare till vår egen (och våra käras) olycka. Strax efter anmäler sig rädslan med inre föreställningar av en möjlig räddningsplan som vi utan tvivel eller tvekan eller eftertanke kämpar för att realisera, och vi återfår kontrollen över situationen och vänder motgången till (relativ) framgång” (s.62 i Arrhenius, 2006).

Efter en krasch uppstår flera olika frågor. Frågorna är många och innehåller såväl praktiska moment som mer existentiella frågor. Polismannen som skadats i kraschen är sällan ensam. Händelsen påverkar hela familjen och därmed hela det sociala nätverket. Man brukar tala om s.k. traumaringar. Med traumaringar ska förstås alla de människor som finns runt om den drabbade personen. Det kan handla om familjemedlemmar, arbetskamrater, vänner m.fl. Förlusten och sorgen över det som hänt drabbar alla, gam-

mal som ung. Under åren 1997-2008 skadades drygt 1800 polis-
män i Sverige. De dödliga skadorna var under perioden relativt
få. Däremot ådrog sig drygt 80 poliser mer eller mindre betydan-
de invalidiserande skador och funktionsnedsättningar. Konse-
kvenserna av en krasch kan se olika ut för de som drabbats av
dem. Kraschvåldet och själva händelsen drabbar inte bara de
drabbade poliserna och deras familjer, arbetskollegorna och det
sociala nätverket i övrigt. Eftersom flera polisbilsförare använder
sig av undantagsbestämmelser i trafiken, kör i höga hastigheter
o.s.v. hamnar de i situationer där de blir vållande till skada. Det
handlar då inte endast om egendomsskador utan också personska-
dor. Motparten är allmänheten. I domstol ser man ibland polis-
bilsföraren vara åtalad för vållande till annans död eller vållande
till personskada. Dessa händelser som utreds utifrån den juridiska
skulden och rättsläget innehåller naturligtvis också för den enskil-
de polismannen existentiella frågor. Dessa frågor omfattar såväl
skuldkänslor som olika grader av självförebråelser. I litteraturen
diskuteras dessa tillstånd som vanligt förekommande vid till
exempel plötsliga traumatiska händelser som en bilkrasch kan
vara ett exempel på. Författarna Kari Dyregrov och Atle
Dyregrov skriver följande om detta tillstånd:

”Förebråelser och skuldkänslor är kanske de allra viktigaste
mänskliga reaktionerna efter kritiska eller traumatiska händelser.
När vi grundligt går igenom allt vi kunde ha gjort eller inte skulle
ha gjort, tänkt eller sagt, arbetar hjärnan med att dra ut informa-
tion från våra erfarenheter som kan utnyttjas senare i livet. Om vi
inte hade haft den mekanismen hade vi inte kunnat lära oss av
misstag, förändra vårt beteende och utveckla oss som art” (s.35 i
Dyregrov och Dyregrov, 2008).

Polismannen kan få skuldkänslor för att någon ur allmänheten har
kommit till skada i samband med utryckningskörning. De som
drabbats av polisbilsolyckor (såväl polispersonal, närstående som
allmänhet) har inte studerats i någon större utsträckning utifrån
långtidskonsekvenser, upplevelser av stöd och bemötande. Forsk-
ning visar även på att polispersonal som utsatts för påtagliga
stressupplevelser i tjänsten inte heller har blivit föremål för några
mer omfattande undersökningar (Chopko, 2010). En studie publi-
cerad i tidskriften *the American Journal of Psychotherapy*
(Chopko, 2010) av forskaren Brian Chopko visar att de vanligaste
stressfulla händelser som en polis kan vara med om är: polisman
involverad i skottlossning, trafikolyckor med svåra skador som

följd, döda kroppar, gisslansituationer och händelser där barn har skadats eller kommit till skada. Ett sätt för drabbade poliser att hantera svåra minnesupplevelser och traumatiska tillstånd är enligt Brian Chopko att ge sin berättelse skriftligt. Särskilt gäller det poliser som kanske inte har något stort socialt nätverk eller någon person som han eller hon känner förtroende för (s.68 i Chopko, 2010).

I Sverige har ett fall med dödlig utgång uppmärksammats i flera medier. En polisbil under uttryckning körde på en ung pojke som omkom på platsen (Holmén, 2009). Pojkens familj och syskon har framträtt i medierna (press och television) och berättat om såväl konsekvenser för familjen som vikten av att alla poliser får en bra förarutbildning. I en tidning nio år efter dödsfallet berättar pojkens mamma för en journalist:

”Hon hann bara snabbt titta mot Robin som stod intill hennes bil. Hon såg att han tvekade om han skulle springa över vägen eller stå kvar vid mammas bil och låta polisbilen köra förbi. Hon minns inte om hon hann skrika till. Hon säger att det är som om allt hände inom bråkdelen av en sekund. Grannarna hörde bara det skrikande bromsljudet från polisbilens däck. Hon minns att hon hann se Robins tvekan och i samma ögonblick var han borta, samtidigt som en kraftig smäll skakade hennes bil. Inger säger att hon först inte förstod vad som hänt. När hon kom ut ur bilen såg hon Robins ena sko på vägen. Polisbilen låg ute på åkern på hennes sida om vägen. Hennes hästsläp hade slungats i rät vinkel ut från bilen av smällen. Hon såg en av poliserna sitta chockad vid vägkanten. En bit bort skymtade hon Robins kropp. - Jag förstod direkt att han var död, säger hon. I dag vet Robins föräldrar att han dog omedelbart. Rättsläkaren talade om flera av varandra oberoende dödande skador”. (Holmén, 2009).

Händelseförloppet är identiskt med filmen *Att döda ett barn* (Larson och Skarsgård, 2002), Filmen baseras i sin tur på en novell av författaren Stig Dagerman (Dagerman 1952).

I det här kapitlet diskuteras framför allt vikten av stöd och stödprocesser som är viktiga och värdefulla att känna till när en kollega skadats eller på annat sätt drabbats av en krasch. Två centrala begrepp som diskuteras i detta kapitel handlar om stress och stöd. Det finns flera olika definitioner och teorier när man studerar en krishändelse, dess uppkomst och förlopp. Frågorna är många om

vilka bemästringsstrategier (coping) och erfarenheter som drabbade haft av bilkrascher. Inom forskningen brukar man skilja mellan korttidskonsekvenser och långtidskonsekvenser. Förlusten av en kroppsfunction och nedsatt funktionsförmåga kan bli mycket kännbar för den som drabbats och för hennes omgivning. Inom polisen kan till exempel en anställd ha en dröm om att kunna arbeta under många år i yttre tjänst (ingripandeverksamheten) och vara mycket intresserad av polisbilskörning och ett aktivt utåtriktat polisarbete. Om personen ifråga drabbas av en krasch under tjänstetid kan det få förödande konsekvenser för honom eller henne om det visar sig att skadan blivit permanentad. Långa sjukskrivningstider och smärtsam rehabilitering kanske inte alltid leder fram till ett resultat som den drabbade personen föreställt sig.

Stresshantering

Stress och obehag är faktorer som många poliser (såväl förare som medåkande kollegor) kan uppleva i samband med såväl krascher som händelser där de blir hotade. Dessa berättelser kan berättas för kuratorer, psykologer eller andra hjälpande professioner. Berättelserna kan också finnas nedtecknade i olika dokument. Ibland återfinns de i trafikrapporter internt hos polisen. Följande berättelse är hämtad från en trafikmålspromemoria. En polisman berättar följande i samband med ett ingripande:

”Bilarna står stilla, allt är fryst, och nerverna på helspänn. Jag känner i ryggmärgen att bilen/föraren avvaktar rätt läge för att göra något eller att jag skall göra något så att han kan agera. Mycket obehagligt (som taget ur en film). Bilen står i ytterfil några tiotals meter bort och jag på avfarten i själva skärningen. Bilen börjar rulla sakta framåt. Vi rättar upp vår bil en aning och kollar hjulställningen. Plötsligt så svänger bilen vänster och siktar in sig på vår bil, vilken står med vänstersidan mot aktuell bil. Bilen ökar farten kraftigt och jag trycker i detta skede på gasen men ser bilen komma i hög fart från vänstersidan med den mycket stora bastanta fronten på vanen. Bilföraren siktar in sig på mig. Tankarna far genom huvudet. Hinner jag undan eller ej. Radio-bilen med mig som förare hinner inte röra sig nämnvärt förrän det smäller i min dörr. Jag ser hur dörren trycks in kraftigt och min vänsterarm finns omedelbart innanför i höjd med rutan. Smällen upplevs som våldsam och mycket obehaglig. Kraftig smärta känns i armen. Krock-kudden löste ut i ansiktet. Radio-bilens motor rusar på fulla varv och plötsligt så far den framåt då den

lossar från fronten på den andra bilen. X upplever det som att radiobilen inte går att stanna och söker i nästa moment efter bilnyckeln och hittar densamma och vrider om. Bilen stannar och även motorn. Det ryker kraftigt och jag sitter fast i bältet. Lyckas snart få loss detsamma. Kravlar ur bilen genom höger framdörr. Känner igenom kroppen så att inget fattas mig. Känns chockartat och benen darrar. En taxichaufför förbarmar sig över mig och skjutsar mig till sjukhuset. Tankarna rusar genom huvudet. Jag hade kunnat dö på platsen om det ville sig riktigt illa. Sov dåligt under förmiddagen och tankarna for runt i huvudet hur jag skulle gjort för att undvika sammanstötningen. Det var ett rent mordförsök med uppsåt och vilja från föraren av den andra bilen” (ur polisens promemoria).

Polispersonal är i sin profession utsatt för stressorer och negativ stress ur flera olika perspektiv. Ett perspektiv handlar om att polismannen möter människor som drabbats av till exempel olika kristillstånd. De poliser som arbetar i yttre tjänst får inte sällan åka ut till trafikolycksplatser. Där kan starka synintryck och negativ stress uppstå för polispersonalen (liksom för andra professioner som ambulans- och räddningspersonal). Sven-Åke Christianson skriver i sin bok följande om detta fenomen:

”Emellertid kan det vara svårt att helt och hållet undvika känslomässiga reaktioner. ”En polisman som var nybliven pappa fick ta hand om resterna efter två småbarn i en bilolycka. Det tog honom månader att återhämta sig”. Detta exempel illustrerar hur en stark känsla av identifikation och gemenskap med offren (ett slags känslomässigt överengagemang) kan utlösas. Identifikationen är en process som innebär att vi uppfattar andra som till förvillelse lika oss själva. Dessa känslor kan ibland bli så starka att hjälparen tillfälligtvis blir handlingsförlamad” (s.343 i Christianson, 1994).

Polismän är i samma situation som ambulanspersonal och övrig räddningspersonal när det handlar om de starka intryck som fås till exempel vid en olycksplats. I sin bok beskriver Christianson hur en ambulansförare kände det efter ett olycksplatsbesök: ”Patienterna tar en bit av ens själ varje gång, till slut blir man förhärdad, vilket även märks i vardagslivet utanför arbetet... Man söker sig till arbetskamraterna, de som förstår en” (s.344 i Christianson, 1994).

Det ställs högre krav på en polisbilsförare än en vanlig bilförare eftersom han eller hon kan ha tankarna på många olika svåra och

ibland traumatiserande uppdrag. Hur påverkad är till exempel en polisbilsförare när han lämnat en lägenhet där en person begått självmord (suicid) och därefter är på väg till en svår trafikolycka?

För flera professioner däribland polispersonal är det viktigt att det finns tillgång till olika former av stresshantering. Det är viktigt att polismän som varit med om ett påfrestande uppdrag i tjänsten får möjlighet till psykosocialt stöd, debriefing och avlastning. Lika viktigt är det att drabbade poliser som varit med om en arbetsplatsolycka (krasch med polisfordon) får ett sådant stöd.

Stöd

Socialt stöd beskrivs i litteraturen som något som består av olika resurser som ges av andra människor till en drabbad person. Författaren Peter Währborg menar att socialt stöd fungerar ”som en direkt skyddsfaktor mot stress och en copingresurs. Vid problem och oro har man någon att vända sig till, inte bara för att få stöd utan också för att få råd och hjälp att hitta lösningar. På det sättet kan socialt stöd hålla borta många stressorer, såväl emotionella som kognitiva. Man talar ibland om att socialt stöd har en buffrande effekt. Med detta menar man att det sociala stödet kan neutralisera effekten av sjukdomsframkallande faktorer i den psykosociala miljön” (s.99 i Währborg, 2009).

Tusentals polismän i Sverige har under senare år skadats när de kört polisbil eller varit medåkare i ett polisfordon. I medierna (press, radio, tv och de sociala medierna) beskrivs dessa olyckor som händelsenyheter. Krascherna uppmärksammas i mer eller mindre utsträckning. Konsekvenserna för polispersonal och de som drabbats skildras sällan.

”Det var annandag jul 2001 som // X // och hennes kollega under uttryckning tvingades att köra mot rött ljus och krockade med en privatbilist, som inte hade uppmärksammat sirener och blåljus. Långt efter olyckan ville Johanna inte tänka på olyckan eller dess konsekvenser, inte heller lyssna på sin inre röst. – Jag gick på sjukgymnastik, men var inte mogen för psykoterapi, lade på locket, och gick in i en depression. Johannas vändpunkt kom då hon för sitt inre såg ett skjutvapen. – I min fantasi sköt jag mig själv. I verkligheten ringde hon sin hälsocentral, fick tid hos en psykolog, som ”visade med hela handen”, och hjälpte henne att på nytt välja livet. – Att stöta på ett svårt motstånd kan vara den gåva som visar vem man egentligen är, och vad man tror på” (Åhs, 2009).

För den som drabbats av en trafikskada är det viktigt att han eller hon ges det stöd som är nödvändigt. Beskrivningen av den kvinnliga polisen visar på en stor utsatthet och förlust efter en olycka som inträffat under arbetstid. I tidningsartikeln berättar kvinnan mer om hennes ambitioner, mål och vilja att komma tillbaka i arbete igen. Likaså berättar hon i tidningen om att hon skulle vilja hjälpa andra i liknande situationer och att hennes erfarenheter skulle kunna komma till användning också inom polisens verksamhet. Detta är något som fler människor som varit med om trafikolyckor kan berätta om.

Polisbilsföraren och hennes passagerare i polisbilen är inte mer skyddad än någon annan människa eller bilist i trafiken. Lika sårbara är alla i trafiken. När kraschen inträffat är det viktigt att veta vilket stöd som finns till hands. Det gäller också de närstående, familjen och vännerna. För såväl den som är drabbad som hennes närstående finns det stor risk att stöd och information går förlo-rad eftersom man är så pass drabbad att informationssökning inte alltid är något som man tänker på överhuvudtaget. Som drabbad, närstående eller en arbetskamrat är det viktigt att känna till att det finns såväl stödresurser som rättigheter för den som blivit trafikskadad. Under senare år har detta särskilt kommit att uppmärksammas i diskussionerna om stöd efter krasch (Lundälv, 2009). Barbro Lennéer Axelsson (2010) beskriver i sin bok *Förluster. Om sorg och livsomställning*, olika kategorier av krisstöd. Dessa omfattar: medmänskligt krisstöd, kamratstöd, ideellt krisstöd och professionellt krisstöd (s.202 i Lennéer Axelsson, 2010). Det akuta krisstödet beskriver Lennéer Axelsson på följande vis:

”Att se till att en krisdrabbad person så fort som möjligt får kontakt med eller träffa närstående, är därför en av de åtgärder som ska sättas i främsta rummet vid akut krisstöd. Det är dock personer med professionell kompetens som bäst ger den första omedelbara psykologiska hjälpen, eftersom denna kräver ett lugnt bemötande och för att kunna härbärgera stark både fysisk och emotionell stress. Anhöriga till den drabbade kan ha svårt att leva upp till detta i sin egen stress eller chock inför åsynen av en olyckssituation” (s.204 i Lennéer Axelsson, 2010).

Oberoende och hjälpsökande

Det är känt sedan tidigare bland annat inom akut psykiatri att exempelvis vårdpersonal har svårt att söka hjälp och vård när de själva vet att det är kollegor som ska göra bedömningar och

behandlingar. Det är därför viktigt att till exempel en polis känner till att arbetsgivaren har såväl ett rehabiliteringsansvar som ett ansvar att ge den anställde stöd i samband med en krishändelse och plötslig händelse. Jan-Otto Ottosson m.fl. skriver följande om sjukvårdspersonals utsatthet när de söker hjälp:

”Svårigheterna med dessa patienter är av flera slag. Det kan kännas vanskligt att sätta gränser för en person med likartade arbetsbetingelser. En överläkare kan ha svårt att lita på en underläkares terapeutiska anvisningar. En underläkare i sin tur kan ha svårt att öppna sig inför en överläkare med tanke på karriären. För den undersökande läkaren kan det vara svårt att penetrera känsliga delar av anamnesen, och det kan finnas rädsla att bli uppfattad som nyfiken och onödigt närgången” (s.221 i Ottosson m.fl. 2004).

För en drabbad polis eller poliskollega handlar det om att utsättas för olika prövningar efter kraschen. En internutredning tillsätts som ska ta reda på vad som har hänt och polisbilsföraren blir förhörd. Om Riksenheten för polismål initierar en förundersökning om misstänkt trafikbrott inleds nya processer. Parallellt med detta ska varje polis kunna få sina rättigheter tillgodosedda på sin arbetsplats när det handlar om stöd och hjälp (Rikspolisstyrelsen, 2003; Arrhenius, 2006; Dyregrov och Dyregrov, 2008; Rikspolisstyrelsen, 2008).

Litteratur

Anderson, GS, Litzenberger, R, Plecas, D. (2002). Physical evidence of police officer stress. *Policing: An International Journal of Police Strategies & Management* 2002;25(2):399-420.

Arrhenius, J. (2006). *Psykologisk första hjälp*. Lund: Studentlitteratur.

Burke, RJ, Mikkelsen, A. (2005). Burnout, job stress and attitudes towards the use of force by Norwegian police officers. *Policing: An International Journal of Police Strategies & Management* 2005;28(2):269-278.

Bylund, P-O. (2000). *Akuta skador – med betoning på arbetsskador och långtidskonsekvenser*. Doktorsavhandling. Institutionen för kirurgisk och perioperativ vetenskap, enheten för kirurgi, Umeå universitet.

CBS New York. (2011). Police officers dies in LIE crash: Man charged with homicide. CBS New York, February 5.

- Chopko, B A. (2010). Posttraumatic distress and growth: an empirical study of police officers. *American Journal of Psychotherapy* 2010;64(1):55-72.
- Christianson, S-Å. (1994). *Traumatiska minnen*. Stockholm: Natur och Kultur.
- Christianson, S-Å, Granhag, P-A. (2004). *Polispsykologi*. Stockholm: Natur och Kultur.
- Dagerman, S. (1952). *Att döda ett barn*. Novell. Stockholm: Försäkringsbolagens upplysningstjänst.
- Dorn, L. (2005). Professional driver training and driver stress: Effects on simulated driving performance. In, G. Underwood. (Ed). *Traffic and Transport Psychology*, Elsevier: Amsterdam.
- Dyregrov, A, Dyregrov, K. (2008). *Det sociala nätverkets stöd vid plötsligt dödsfall – när livet måste gå vidare*. Lund: Studentlitteratur.
- Gandolfi, J., Dorn, L. (2003). A qualitative analysis of advanced and standard police driver differences. In L. Dorn. (Ed). *Driver Behaviour and Training*. Ashgate, Aldershot.
- Gandolfi, J. (2007). *The development of a psychometric measure of police driver risk*, PhD thesis, Cranfield University.
- Granberg, L. (2001). *Polisen hedrade bortgången arbetskamrat*. Borås Tidning den 7 juni.
- Gwyther, H. (2008). *Determining an aspirational norm for police drivers*, MSc thesis, Cranfield University.
- Hedeman, A, Olsen, O.N. (2009). *Politi jaktet på bilist for dodsulykke*. Telemarksavisen den 13 augusti.
- Holmén, C. (2009). *Robin 9, offer för polisens farligaste vapen*. Expressen den 20 augusti.
- Joseph, S, Williams, R, Yule, W. (1997). *Understanding post-traumatic stress: a psychosocial perspective on PTSD and treatment*. New York: John Wiley & Sons, Ltd.
- Karlsson, I, Christianson, S. (2003). The phenomenology of traumatic experience in police work. *Phenomenology of traumatic experience* 2003;26:419-438.
- Larsson, B, Skarsgård, A. (2002). *Att döda ett barn*. En film av Björne Larson & Alexander Skarsgård. Baserad på en novell av Stig Dagerman. Film i Väst.
- Larsson, (2009). *Allvarliga arbetsskador och långvarig sjukfrånvaro*. AFA F7060 09.05. Litografia. Stockholm: Afa.

- Lazarus, R.J, Folkman, S. (1984). Stress, appraisal and coping. New York: Springer Publishing Company.
- Lennér Axelson, B. (2010). Förluster. Om sorg och livsomställning. Stockholm: Natur och Kultur.
- Liberman, AM, Best, SR, Metzler, TJ, Fagan, JA, Weiss, DS, Marmar, CR. (2002). Routine occupational stress and psychological distress in police. *Policing: An International Journal* 2002;25:2:421-441.
- London Evening Standard. (2009). Teenager dies after police chase crash. London Evening Standard, July 16.
- Lundgren, B. (2006). *Oväntad död – förväntad sorg*. Sörjandets processer. Stockholm: Carlssons bokförlag.
- Lundälv, J. (2009). *Stöd efter krasch*. Gävle: Meyers förlag.
- Manning, M. (2009). Officers in fatal crash responding to non-emergency call. One officer was killed in crash while another is in critical condition. Las Vegas Sun, October 7.
- Martin, M, Marchand, A, Boyer, R. (2009). Traumatic events in the workplace: impact on psychopathology and healthcare use of police officers. *Int J Emerg Ment Health* 2009;11(3):165-176.
- Morash, M, Haarr, R, Kwak, D. (2006). Multilevel influences on police stress. *Journal of Contemporary Criminal Justice* 2006;22:26-43.
- Morash, M, Kwak, DH, Haarr, R. (2006). Gender differences in the predictors of police stress. *Policing: An International Journal of Police Strategies & Management* 2006;29(3):541-563.
- Ottosson, J-O, Ottosson, H, Ottosson, M, Åsgård, U. (2004). *Akut psykiatri*. Stockholm: Liber.
- Plessinger, A, Frisch, L. (2005). Very young drivers in fatal vehicle crashes involving police chases. *Injury Prevention* 2005;11:383 (Letter).
- Rikspolisstyrelsen. (2003). *Psykosocialt omhändertagande inom polisen – en kort beskrivning*. Personalbyrån. Stockholm: Rikspolisstyrelsen.
- Rikspolisstyrelsen. (2008). *Krisstöd och förebyggande åtgärder. Riktlinjer för det psykosociala stödet i Polisen*. Stockholm: Rikspolisstyrelsen.
- Rix, B, Walker, D, Brown, R. (1997). *A Study of Deaths and Serious Injuries Resulting from Police Vehicle Accidents*. Home Office Police Research Group (PRG). TRAC Consulting Team.
- Stinchcomb, J.B. (2004). Searching for stress in all the wrong places: Combating chronic organizational stressors in policing. *Police Practice and Research* 2004;5:259-277.

Taylor, AH, Dorn, L. (2005). Stress, fatigue, health, and risk of road traffic accidents among professional drivers: The contribution of physical inactivity. *Annual Reviews of Public Health* 2005;27:2.1-2.21.

Teers, R. and Bucke, T. (2005): Deaths During or Following Police Contact: Statistics for England and Wales 2004/05. IPCC Research and Statistics Series: Paper 1. IPCC: London.

Teers, R. and Menin, S. (2006): Deaths During or Following Police Contact: Statistics for England and Wales 2005/06. IPCC Research and Statistics Series: Paper 4. IPCC: London.

Telegraph. (2009). Police officer in fatal crash was driving at twice speed limit. *The Telegraph*, September 28.

Vicent, H. (2004). *Death Work: Police, Trauma and the Psychology of Survival*. New York: Oxford University Press.

Währborg, P. (2009). *Stress och den nya ohälsan*. Stockholm: Natur och Kultur.

Åhs, T. (2009). Efter sju år är Johanna tillbaka på drömjobbet. *Arbetarbladet* den 10 januari.

Åhs, T. (2009). Johanna finner en väg. *Arbetarbladet* den 19 oktober.

I 3. Riskökningar och Polisens förarutbildning

Nils-Göran Strömberg

Detta kapitel handlar om en mängd forskningsresultat angående risker och riskökningar i trafiken. Den utbildning som bedrivits har siktat in sig på att öka kompetensen i själva framförandet av fordon. Brister i utbildningen inom polisen som har visat sig i det statistiska resultatet över antalet skadade vid trafikolyckor i det polisiära arbetet, är att man tar större chansningar och kör betydligt fortare än föraren och ibland även fordonet har kapacitet till. Därför behövs det i en förarutbildning idag en större dos av riskmedvetenhet och riskbedömning. Kravet på körskicklighet måste kompletteras mera med kunskap av de formella reglerna, betoning på det mänskliga beteendet och riskmedvetenhet i de olika momenten. Då nyvunna kunskaper och ökad kompetens ofta idag används till ett högre tempo och större tilltro till sin körförmåga ger detta ofta en icke önskvärd effekt med ett negativt resultat. Därför är det önskvärt att utbildningen tar detta i beaktande så att man ger en insikt så att nyexaminerade förare utnyttjar sin kompetens till att öka säkerheten istället för att öka tempot.

Kompetenshöjande övningar bör vara kvar i den utsträckning som är idag men kan med fördel kompletteras med en vidhängande fokusering på risker och riskmedvetenhet. En överskattning av den egna förmågan innebär en underskattning av riskerna. Polisens uppdrag är att komma fram och att göra det på ett sätt som inte skapar olyckstillfällen eller tillbud till olyckor. Detta kapitel kommer att ta upp de störningar som kommer att drabba förare av utryckningsfordon mer eller mindre. Det finns en stort antal störande faktorer som kan vara direkt avgörande för trafik-säkerheten. Vissa faktorer är man som förare medveten om, eller borde man som aktiv bilförare vara medveten om. Det finns också tillfällen och handlingar som man gör, chansningar som man tar, utan att vara medveten om det. Vilka risker tar man och varför? Vilka faktorer är svåra att identifiera som skapare av en riskökning utan att föraren inser detta?

Vad menas med risk?

När det gäller trafik, som är ett dagligt fenomen, innebär det en inte oväsentlig del av trafiksäkerheten. Är man medveten eller inte om de risker som man utsätter sig för dagligen och stundligen när man vistas i trafiken? Kan man göra något för att minska risken? Javisst kan man det. Fantasifulla och förutseende förare har ju relativt lätt för att inse att ökar jag hastigheten nu, just här, så har jag svårt att hinna stanna till exempel. En självkritisk förare som skattar sin kompetens och vet var just hans/hennes gränser går har kommit en bit längre i sin förarutbildning. Det finns många sätt att minska risker men då kräver det i de flesta fall att man är medveten om riskerna och att de beror på mitt körsätt och mitt agerande. Ordet risk innebär möjligheten att något icke önskvärt, olyckligt, obehagligt ska inträffa i trafiken. Riskmedvetenhet skulle då innebära insikten till sannolikheten för att något sådant skall inträffa. D.v.s. att på det sättet jag kör nu, den hastigheten jag håller och de chansningar jag gör utan att vara säker, ökar risken för att något otrevligt skall inträffa. Riskbedömning är egentligen en matematisk ekvation på sannolikheten. Det är också anledningen till att sannolikheten ofta presenteras i diagramform. Är föraren förutseende nog och inser hur stor sannolikheten är att olycka kan inträffa? Är det möjligt att inse vad du som trafikant kan göra för att minimera dessa risker?

Teorier om risker i trafik

Det finns idag tre klart dominerande teorier om risker i trafiken.

1. Nollriskteorin

Nollriskteorin innebär att trafikanten anpassar sitt beteende till de rådande omständigheterna så att risken upplevs vara obefintlig. Nollriskteorin, som utvecklades av Näätänen och Summala (1976), innebär att trafikanten anpassar sitt beteende till de rådande omständigheterna så att hon upplever att risken är noll, alltså att det inte är någon risk. Med hjälp av motivation förklarar man benägenheten att i vissa situationer acceptera mindre säkerhetsmarginaler. Brådska, annan trafik eller andra trafikanters beteende kan utgöra sådana motivationsfaktorer. Att få en så kort eller snabb resa som möjligt kan vara motivet, snarare än att det är risken som påverkar körbeteendet. Nollriskteorin innebär att i samma stund som en förare subjektivt upplever risk eller rädsla, ändrar han sitt beteende och eliminerar därmed känslan av risk eller rädsla.

2. Riskundvikandeteorin

Innebär att trafikanten antas ha två motiv: dels att färdas mellan två platser och dels att undvika risker under färden. Genom att själv lära sig identifiera risker blir trafikanten förutseende och kan undvika faror. Teorin om riskundvikande (threat-avoidance model) utvecklades av Fuller (1984) och har en inläringsteoretisk infallsvinkel. Den går ut på att trafikanten har två motiv, dels att färdas mellan två platser, dels en vilja att undvika risker under färden. Fuller menade att man lär av sina vistelser i trafiken. Genom upprepade upplevelser lär sig föraren identifiera risker och därmed också att undvika dem. Rekommendationen är alltså att öka sin kompetens genom att köra mycket bil. På så sätt blir trafikanten förutseende och kan undvika faror. Det finns enligt Fuller (1984) två sätt att hantera en annalkande fara i trafiksituationer; antingen är man förutseende, i vilket fall man saktar in eller stannar, eller så fortsätter man utan att anpassa sig till faran. Om man inte anpassar sig till faran finns det en olycksrisk, men om detta upplevs obehagligt eller inträffar flera gånger lär man sig att framöver agera förutseende och därmed slippa dessa obehag. Fuller (1991) menade att eftersom ett icke trafiksäkert beteende sällan bestraffas, lär sig förare att köra på ett mindre trafiksäkert sätt. Han menade att förare därför ofta successivt utvecklar ett farligare och farligare trafikbeteende. Många gånger kan det vara så att eftersom inget händer blir man inte varse den risk man tagit. En av bristerna med denna teori är att nya förare inte borde anses vara trafiksäkra då de inte hunnit lära sig av egna erfarenheter.

3. Riskhomeostateorin

Enligt denna teori accepterar trafikanten hela tiden en viss risk och strävar efter att få en balans mellan den risk man utsätter sig själv för och den risknivå man accepterar genom att anpassa sitt förarbeteende till denna risk.

Fråga 1.

I vilken utsträckning är man medveten om den risk man utsätter sig själv för i samband med att man ger sig ut i trafiken och den risk man utsätter andra för? Wilde formulerade en teori som har omarbetats i olika omgångar. Teorin kallades i ett tidigt skede för riskkompensationsteorin men blev senare mer känd under namnet riskhomeostateorin. Ett annat namn som använts i sammanhanget är "target risk theory". Denna teori går ut på att människan accepterar en viss risk och hela tiden strävar efter att få en balans mel-

lan den risk man accepterar och den risk man utsätter sig själv för. Man ändrar sitt beteende för att uppnå denna balans. Risknivån man accepterar kan variera beroende på den givna situationen. Denna acceptabla risknivå ("target risk") beror på fyra faktorer:

- De förväntade fördelarna med riskfyllt beteende, t.ex. den tidsvinst som görs genom att köra för fort.
- De förväntade kostnaderna av riskfyllt beteende, t.ex. självrisk vid en eventuell olycka.
- De förväntade fördelarna av ett trafiksäkert beteende, t.ex. i form av lägre försäkringspremier för icke olycksdrabbade bilförare.
- De förväntade kostnaderna av trafiksäkert beteende, t.ex. användande av obekväma säkerhetsbälten, eller att bli retad av medpassagerare.

Acceptabel risk

I en tidig studie undersökte Starr (1969) balansen mellan risk och nyttan av olika aktiviteter. Starr fann att acceptansen för risk grovt sett är kubiken av nyttan (d.v.s. nyttan upphöjt till tre) och att människor verkar acceptera risker från frivilliga aktiviteter (t.ex. skidåkning) ungefär ett tusen gånger hellre än från ofrivilliga aktiviteter (som t.ex. konserveringsmedel i mat) som, enligt Starr, ger samma grad av nytta. Den acceptabla risknivån är omvänt relaterad till antalet personer som utsätts för risken.

Proportion risk kontra vinst

Kahneman och Tversky (1979) utvecklade vad de kallade prospektteorin (the Prospect Theory). Enligt denna teori består beslutsprocessen av två delar. I den första försöker man organisera, formulera om och strukturera upp de givna alternativen. Man försöker t.ex. uppfatta vinstmöjligheter kontra förlustrisker, skilja på riskfyllda alternativ och de som inte innebär någon risk, och bortse från faktorer som är gemensamma för samtliga alternativ.

Personlig risk eller allmän risk

Risker i trafiken kan delas in i två kategorier; personlig risk och allmän risk. Den risk som man utsätter sig själv för kallas personlig risk och den risk som man utsätter andra för är den allmänna risken. Bland de tidiga utlåtanden om risker i trafiken fanns det teorier om att det vissa personer råkade ut för en mycket stor del

av olyckorna, s.k. olycksfågelteorin. Man antar idag att ett motiv för hur människan handlar i trafiken är hur hon upplever den egna och andras säkerhet. Det finns idag tre dominerande teorier om riskbedömningar i trafiken. Dessa är de tidigare nämnda nollriskteorin, riskundvikandeteorin och riskhomeostasteorin. Grunden till dessa teorier är att föraren själv bestämmer takten när han eller hon kör och därmed också hur stor risk han eller hon utsätter sig själv för vid en given tidpunkt.

En jämförelse mellan dessa teorier

Riskhomeostasteorin utgår från att man som trafikant accepterar en risk som är större än noll, medan nollriskteorin behandlar risk som en störning som skall elimineras så snabbt som möjligt och riskundvikandeteorin handlar om att undvika all risker (Heino, 1996). Vid en potentiell fara krävs att föraren kan uppfatta faran och bedöma graden av risk som denna innebär. Därefter är den subjektiva upplevelsen av risk viktig. Unga förare uppfattar relativt små nivåer av risk i olika trafiksammanhang. Likaledes har unga förare svårare att uppfatta helheten, tar längre tid på sig och tittar på området närmast framför bilen. Förarens uppfattning om den egna förmågan att undvika att faran leder till en olycka är också viktig. Här skattar sig den nya bilföraren mer skicklig än genomsnittsföraren, och även säkrare än förarens jämnåriga. Förarens förmåga att köra, att fatta beslut och kontrollera fordonet är viktig. Medan unga förare relativt snabbt lär sig manövrera fordonet, tar det längre tid att utveckla mer avancerade kognitiva förmågor som är viktiga för bilkörning. Förare har också en tröskel för hur mycket risk man är villig att acceptera enligt denna modell.

Underskattande av risker

Ungdomar underskattar i större utsträckning än andra åldersgrupper risker orsakade av olika trafiksituationer. De tycks ofta också ha svårare att uppfatta helheten i en trafiksituation och överskattar den egna förmågan. Det är dock viktigt att poängtera att det är vissa grupper av ungdomar som är särskilt olycksdrabbade. Forskare har funnit att det finns två grupper som är mer olycksdrabbade än andra.

Grupp 1 är främst män, som har låga nivåer av ångest och altruism, och höga nivåer av spänningssökande, ansvarslöshet, och aggressivitet i trafiken. Dessa personer upplever en relativt liten

risk att bli skadade i trafiken och tror starkt på den egna körförmågan, men råkar trots detta ut för relativt många olyckor.

Grupp 2 har höga nivåer spänningssökande, aggression, ångest och ilska i samband med körning. De tar stora risker i trafiken och har en dålig riskuppfattning av trafiksäkerhet. I denna grupp skattade ungdomarna inte sin körförmåga särskilt högt och uppfattade den egna risken att råka ut för en olycka som relativt stor. I denna grupp var det fler kvinnor än män. Ganska förvånande fann man att förare som inte hade varit inblandade i någon olycka hade en högre grad av önskad kontroll än de som hade varit olycksinblandade. De förare som hade varit inblandade i en olycka var alltså mer benägen att ta risker generellt och kände mindre behov av att ha personlig kontroll, jämfört med dem som inte varit inblandade i en olycka. Detta innebär att det i första hand är personlighet som påverkar attityder som i sin tur leder i större eller mindre grad till riskbeteende i trafiken.

Frågor:

Självskattning av den egna kompetensen.

Hur bra bilförare är du?

Vilka olika risker ser du i trafiken? Lista ca 10 stycken.

Hur kan du minimera dessa risker?

Motivation

Motivet att köra bil säkert är viktig för de flesta men om man samtidigt tycker och tror att man är duktig bilförare har man också uppfattningen att man kör säkert. Man inser sällan att just denna brist av självkritik är en stor risk i trafiken. Man kan vara väldigt nära att krocka eller köra av vägen men man klarar sig utan egen förskyllan och därför har man en inställning att man är en duktig bilförare. Man märker aldrig vilka olyckor man undviker genom att andra förare åtgärdat och reaktioner som klarat ut tillbudet. Motiv som påverkar hur man kör kan vara positiva eller negativa.

Det är väldigt få bilförare som beaktar risken att skadas när han/hon kör. Därför anses att man istället bör diskutera säkerhetsmarginaler snarare än riskbedömningar. Ju större kompetens och erfarenhet från bilkörning en förare har ju större säkerhetsmarginal har man och denna marginal tänker man inte på utom när denna krymper och föraren uppfattar en risk. Först då agerar föra-

Anledningar som höjer olycksrisken

- att komma fram fort
- att visa sig duktig för andra
- att bevisa för sig själv
- att tävla
- att uppleva nöjet
- att söka äventyret
- att söka sensation
- att testa sina gränser/förmåga

Anledningar som sänker olycksrisken

- att spara pengar
- att spara miljön
- att visa hänsyn
- att uppleva komfort
- att undvika rapport
- att undvika olycka

ren medvetet för att undvika faran. Människan tycker inte att det behövs regler för en själv (personlig risk) men däremot att den behövs för andra (allmän risk), vilket kan kopplas ihop med fenomenet i trafiksammanhang att de allra flesta upplever sig själva som mer trafiksäkra än genomsnittstrafikanten, en s.k. optimism-bias. Vi har en relativt riktig uppfattning om den allmänna risken medan vi är alldeles för optimistiska när det gäller den egna, personliga risken.

Däremot vet vi idag ganska mycket om vilka personer det är som utsätter sig själva och andra för större risker i trafiken än andra. Det är i stor utsträckning unga manliga bilförare, och personer med vissa personlighetsdrag. Att unga förare är överrepresenterade i olycksstatistiken kan bero på två faktorer. Dels att de inte har haft möjlighet att bygga upp den erfarenhet som krävs för att vara en trafiksäker förare, dels att ungdomarna är unga och inte alltid helt medveten om de risker som finns.

Polisens värdegrund.

Vad kan vi kräva av en polisiär förare? Vårt sätt att vara och utöva yrket kan lätt appliceras på den polisiära bilföraren. Det är inte bara så att vi skall följa regelverket utan också vara föredömliga som trafikanter. Vi skall ge rätt signaler som ett led i vårt trafiksäkerhetsarbete att öka regelefterlevnaden. Det skall löna sig att följa regelverket och följaktligen skall det kosta när man sätter sina ena gränser.

Föredömlighet

Idealbilisten

Ge rätt signaler

Polisens interna trafiksäkerhetspolicy

Allmänhetens bild av Polisen påverkas till stor del av hur vi agerar i trafiken och vilket skick våra fordon är i. Föredömligheten betyder mycket för vårt trafiksäkerhetsarbete men är även viktigt för vår egen säkerhet. Om vårt körsätt och övriga beteende i trafiken irriterar andra, kan kanske vara ett argument för att vi framför fordonen på ett felaktigt och trafikfarligt sätt. Även då vi utnyttjar undantag från trafikreglerna så skall fordonet framföras på ett trafiksäkert och föredömligt sätt.

Bristande erfarenhet

Tendensen är tydlig hos framförallt unga män att överskatta sin körförmåga och förmågan att lösa uppkomna situationer. Allra mest överskattar man sin kompetens när det gäller att hantera bilen i svåra och kritiska situationer, t.ex. vid höga hastigheter eller att häva sladd. Nya förare tittar på vägbanan närmare fordonet och söker av vägområdet på ett felaktigt sätt. De flyttar blicken till det de vill se och får därför kraftigt förlängda bromssträckor. Körkortselever i olika europeiska länder har helt olika förutsättningar och krav än i Sverige. Olika begränsningar under tid där anses vara elev, såsom hastighet, passagerare och att framföra fordon i mörker. Det kan vara förlängd tid för att skaffa erfarenhet, handledare och varningsskylt på fordonet för att nämna några.

Diskussion

Fokusera på insikt om de egna begränsningarna. Skatta din förmåga, hur bra är du? Innan varje övningsmoment, och efter övningen: Hur kan du som lärare förbättra möjligheterna och resultatet?

Legalitet och Proportionalitet.

Enligt trafikförordningen och trafikbrottslagen kräver vi att en bilförare skall uppträda på ett visst sätt för att undgå att bli rapporterad för förseelse /brott. Fuller (1991) menade att eftersom människor sällan bestraffas för trafikbrott, lär man sig inte av misstagen, utan det leder till att man blir mer och mer trafikfarlig. Detta stämmer mycket väl in på polisens utryckningskörning och talar för sanktioner och ansvar för de förare som inte kör som man kan begära. Det måste poängteras vid utbildning och fortbildning vilka undantag som finns lagstadgade i exempelvis Trafikförordningen och Trafikverkets föreskrifter och att dessa är knutna till vissa angelägenheter samt att de brukas under vissa villkor.

Arbetsgivarens ansvar för att olyckor och tillbud dels följs upp och rapporteras och dels att ett återkommande felbeteende skall leda till ytterligare utbildning under en tid då man inte tillåts köra under andra angelägenhetsgrad än yrkesutövning.

Jämför de problemen som Flygvapnet hade då Viggen kom. Detta resulterade i många haverier, betydligt fler än det varit med JAS. Försvarets svar då blev utbildning. Applicera denna företeelse på den nya utbildningen i Polisbilskörning. Här införs utbildningen som ett kollektivt krav för alla nya förare då resultatet är dåligt och man söker en positiv utveckling. Även i de fall en förare i den nya utbildningen fallerar måste det till ytterligare utbildning.

Diskussionsfrågor:

Skall alla poliser utbildas till utryckningsförare?

Skall man skärpa tillsynen av fordonen före och efter körning?

Skall polisen återinföra loggbok och öka ansvaret för föraren?

Finns det fler åtgärder att ta till för att komma till bättre statistiska resultat?

Situationer och moment att diskutera:

Olyckshöjande och reducerande trafiksituationer och trafikmiljöer.

Medvetenhet om hur man minskar riskerna och hur man minimerar tiden man utsätter sig för risk.

Hastighet.

Ökar du hastigheten så ökar risken?

Du får kortare tid på dig att agera då du hinner åka längre innan du reagerar.

Yrkessituationen.

Det finns väldigt mycket som påverkar en polisjär bilförare under tjänsteutövning och det kan ta en viss tid att falla in i yrket innan man har möjligheten att blir en bra bilförare av polisens fordon.

Vilka risker kan du identifiera som speciella just för att du framför ett uttryckningsfordon?

Arbetsgivarens ansvar.

Medvetenhet om riskerna och riskhöjningen.

Faktorer som ökar riskerna

Sömnen är ett av våra viktigaste fysiska behov och vi sover under en tredjedel av vårt liv. För att vara i god psykisk och fysisk form behöver vi sova. Forskningen kan påvisa att man kan dela in sömnen i 5 stadier. De fyra inledande stadierna medför tilltagande djup i sömnen. Efter ca 80 minuters sömn går vi in i det 5:e stadiet REM-sömn (av engelskan Rapid Eye Movement) Stadie 1 är insomningsstadiet, en övergång från vakenhet till sömn som tar ca 7 minuter och under den tiden är man oftast mycket lättväckt. Det normala behovet av sömn är ca 7 – 8 timmar per dygn och detta behov av längd och sömnkvalitet kvarstår även om vi förskjuter dygnet. Trötthet är ett problem för all dygnet - runt - verksamhet . Utröttad används för att beteckna ett tillstånd då energidepåerna är uttömda och organen vägrar att fortsätta. Hur man känner igen trötthet hos sig själv och andra?

Fysiskt synbara tecken på sömnighet (upprepade försök av insomnande):

- oförmåga att hålla sig vaken – nickar till
- gäspningar –frekvensen ökar
- tar sig i ansiktet och håret
- talsvårigheter
- svårigheter med hand – koordination
- ändrar sittställning hela tiden
- huvudvärk
- yrsel
- tunga armar och ben
- bensmärter eller kramp

Känslomässiga tecken:

- ökad villighet att ta risker
- ökad tolerans och osocialt beteende
- obefogad oro

minskad motivation att göra ett bra arbete
ökade humörsvängningar

Mentala tecken:

Dålig bedömning av avstånd, hastighet tid etc.
Felaktig tolkning av situationer, oförmåga att inse situationens allvar eller annalkande fara
Långsam eller ingen reaktion på normala, onormala situationer eller krissituationer
Försämrad uppmärksamhet
Svårighet att koncentrera sig och tänks klart
Sämre förmåga att lyssna

Olika orsaker till sömnbrist:

Den vanligaste orsaken till trötthet hos människan är sömnbrist, stress och alltför stor arbetsbörda, men fler faktorer finns.

Bristande sömnlängd
Otillfredsställande sömnkvalitet
Otillräckliga viloperioder mellan arbetspassen.
Stress
Tråkigt eller enformigt arbete
Kontinuerligt buller och vibrationer
Medicinska tillstånd och sjukdom
Intag av kemiska preparat
Jet-lag
Årstidsvariationer.

Diskutera:

Vikten av att ha en öppen kommunikation med arbetskolleger om hur man förebygger och upptäcker trötthet.

Trötthetsrelaterade problem till den yrkesrollen du har.

Kraven för yrkesförare med lagstadgade vilotider.

Polisväsendet som arbetsgivare.

Att arbeta i obekvämlista.

Hur påverkas vi av trötthet och vad kan man göra för att underlätta eller motverka att detta genererar trafikolyckor?

Kan jag påverka skeendet?

En fotgängare klara sig ofta vid påkörning upp till 30 km/tim men dör vid högre hastigheter.

Vid påkörning i sida så klarar du dig oftast vid hastigheter under 50 km/tim. Går det fortare så dör man av de skadorna det innebär att slå i huvudet i sida.

En frontalkrock är oftast en dödsolycka om hastigheten varit över 70 km/tim.

Stoppsträcka, reaktionssträcka och bromssträcka

Reaktionssträcka

Reaktionssträcka är sträckan du hinner åka innan du reagerar på faran och börjar bromsa.

Stryk den sista siffran i hastigheten och multiplicera med 3 för att räkna ut den ungefärliga reaktionssträckan.

Bromssträcka

Bromssträcka är sträckan från det att du börjat bromsa tills dessa att bilen står stilla.

Bromssträckan ökar kvadratisk (upphöjt till 2) i förhållande till farten.

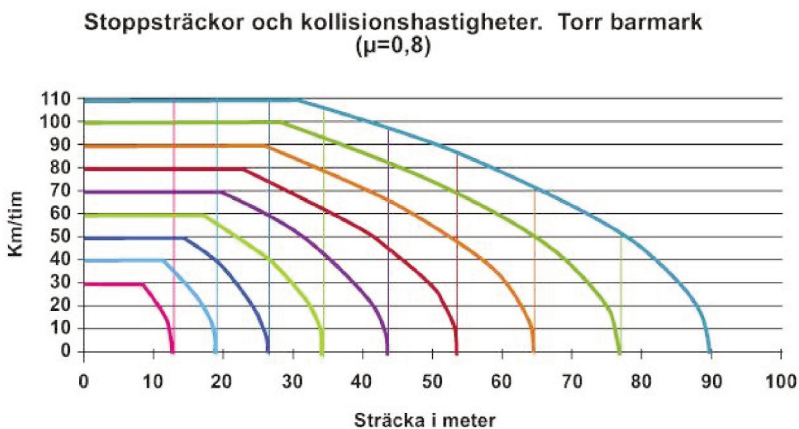
Den kan bli hela 10 gånger längre vid dåliga förhållanden.

Stoppsträcka

Stoppsträckan är reaktionssträckan + bromssträckan.

Stoppsträcka

Hastighet Km/h	Reaktions- sträcka	Broms- sträcka	Återstående hastighet efter 60 m
30	9	5 -	
40	12	8 -	
50	15	13 -	
60	18	18 -	
70	21	25 -	
80	24	32 -	
90	27	41	35 km/h
100	30	50	60
110	33	61	80



Litteratur

Anund, A. (2010). Trötthet i samband med bilkörning. Översättning till svenska av avhandlingen Sleepiness at the wheel. Doktorsavhandling. Linköping: Väg- och transportforskningsinstitutet (VTI).

Anund, A, Patten, C. (2010). Trötthet vid ratten – kunskapsläget 2010. VTI-Rapport 688. Linköping: Väg- och transportforskningsinstitutet (VTI).

Ellström, P-E. (1992). Kompetens, utbildning och lärande i arbetslivet: problem, begrepp, och teoretiska perspektiv. Stockholm: Publica.

Engström, I, Gregersen, N-P, Hernetkoski, K, Keskinen, E, Nyberg, A. (2003). Young novice drivers, driver education and training. Literature review. VTI rapport 491A-2003. Linköping: Statens väg- och transportforskningsinstitut.

Fuller, R. (1984). A conceptualization of driving behaviour as threat avoidance. *Ergonomics* 1984;27(11):1139-1155.

Heino, A. (1996). Risk taking in car driving: perceptions, individual differences and effects of safety incentives. Groningen: Groningen Rijksuniversiteit.

Kahneman, D Tversky, A. (1979). Prospect theory: An analysis of decision under risk. *Econometrica* 1979;47(2):263-291.

Lewin, K. (2004). Riskbedömningar i trafiken. En litteraturstudie. Linköping: Väg- och transportforskningsinstitutet.

- Lindholm, M, Syrén, H. (2006). Pedagogiska grunder. Stockholm: Försvarsmakten.
- Näätänen, R, Summala, H. (1976). Road-user behavior and traffic accidents. North Holland/American Elsevier.
- Sjöberg, L. (2003). Riskperception och attityder. Ekonomisk Debatt 2003;31(6):22-31.
- Starr, C. (1969). Social Benefit versus technological risk. Science 1969;165:1232-1238.
- Svensson, O. (1981). Are we all more risky and more skilful than our fellow drivers? Acta Psychologica 1981;47:143-148.
- Tillman, W.A, Hobbs, G.E. (1949). The accident-prone automobile driver. American Journal of Psychiatry 1949;106:321-331.
- Wilde,G.J.S. (1988). Risk homeostasis theory applied to a fictitious instance of an individual driver´s decision making. In Road User Behaviour: Theory and Research. (Eds.) Rothengatter,J.A, De Bruin, R.A, Van Gorcum; Assen/Maastricht.
- Wilde,G.J.S. (1994). Target risk. Dealing with the danger of death, disease and damage in everyday decisions. PDE Publications: Toronto.
- Wilde,G.J.S. (2001). Target risk 2. A new psychology of safety and health. What works? What doesn´t? And why... PDE Publications: Toronto.

14. Yrkesutövning – brådskande yrkesutövning och trängande fall

Bo-Lennart Johansson

**Hur bedömer jag vilken angelägenhetsgrad jag skall använda?
Var går gränserna mellan angelägenhetsgraderna?
Vilket lagstöd har jag?**

I detta kapitel skall vi försöka klara ut vilka regler som gäller och var vi har lagstödet för de beslut vi snabbt måste fatta. Detta kapitel berör dock enbart reglerna ur polisens synvinkel. Det finns ju andra myndigheter som också kan utnyttja undantagen i TrF 11 kapitel. De kan omnämnas i texten men kapitlet avser inte dessa eftersom de har andra lagar och författningar som styr deras verksamhet.

Att köra uttryckning under rätt omständigheter med rätt lagstöd kan vara svårt om man för det första inte har en bra utbildning, eller om man har en inhämtad attityd från sin arbetsgrupp eller är allmänt osäker i sin förarroll.

Man kan allmänt säga att utryckningsföraren idag har en svårare situation än för några år sedan. Dels är prio-1 och 2 larmen fler, trafiken är tätare, fordonen snabbare och kraven på snabb hjälp större. Föraren av utryckningsfordonet får en större press från allmänheten att snabbt vara på uppdragsplatsen. Risken kan då vara att man i sin iver att vara snabbt på plats tar genvägar genom lagstiftningen och lägger sig på en angelägenhetsgrad som man inte har stöd för

Om vi tittar på utbildningen först. Många utryckningsförare (polis – brandmän – ambulansförare etc.) har i bästa fall genomgått en förarutbildning. Men det finns många exempel framför allt inom räddningstjänsternas deltidskårer där brandmännen helt saknar förarutbildning. Brinner det så kör man helt enkelt trängande fall därför att man alltid gjort så. Ambulanssjukvården har idag i de flesta fallen en bra förarutbildning men det finns fortfarande

brister. Bäst är utan tvekan polisen som har en omfattande förarutbildning där man till sist genomgår en utryckningsförarutbildning. Polisens regelverk medger inte att en polis kör trängande fall utan utryckningsförarutbildning. Tyvärr är kvalitén skiftande över landet men detta är under ändring med kommande nytt utbildningsprogram.

Något som är svårt att komma åt är förarens attityd. Har man som t.ex. polisstudent med sig i bagaget en attityd där t.ex. trafikregler inte är så viktiga så kan detta få förödande effekter när man dessutom kan göra undantag med stöd av reglerna i TrF 11 kapitel. Risken är då påtaglig att man lägger sig till med ett beteende som både är trafikfarligt, olagligt och skadligt för varumärket Polisen.

Hur ser våra Händelserapporter (HR) ut?

I detta kapitel kommer begreppet yrkesutövning att användas. I lagtext förekommer även uttrycket tjänsteutövning. Det finns ingen juridisk skillnad mellan dessa uttryck. Används begreppet tjänsteutövning så avser lagtexten enbart poliser. Används begreppet yrkesutövning så avser lagtexten fler yrkesgrupper än polisen, t.ex. räddningstjänst, tull m.m. Uttrycken skapar ibland förvirring och därför kommer enbart begreppet yrkesutövning att användas i detta kapitel.

I Polismyndigheten Västra Götaland hade man under perioden november 2009 till november 2010 drygt 31000 HR under prio 1-2-3.(1. pkom T Hoff. Stab Skaraborg. 2011).



Det är svårt att direkt överföra detta till angelägenhetsgraderna yrkesutövning, brådskande yrkesutövning och trängande fall. En uppskattning med viss reservation skulle kunna ge att ca. 35 % av HR är yrkesutövning. Detta innebär att uppdragets natur är av den arten att uppdraget inte kan vara något annat än yrkesutövning. Det finns inget av brådskande art i uppdraget utan är ett s.k. ”kallt jobb”. Som exempel skulle uppdraget kunna vara att åka och hämta en övervakningsfilm från ett inbrott som skett under föregående natt. Uppdraget är inte brådskande och det kan skjutas upp om annat uppdrag behöver gå före.

Ca. 55 % av uppdragen är eller skulle kunna vara brådskande yrkesutövning. Dessa uppdrag definieras av att ”uppdraget är kritiskt i tidshänseende”. Det innebär att det i uppdragets natur finns avgörande faktorer som gör att uppdraget måste utföras omgående och ej kan vänta.

Till slut har vi de sista 10 %. Dessa utgör trängande fall. Detta är uppdrag som till sin natur är mycket brådskande, inte kan vänta och måste utföras omedelbart. Dessa uppdrag gäller ofta fara för liv och hälsa. Vi skall utveckla olika typer av uppdrag som hör till de olika angelägenhetsgraderna längre fram i detta kapitel.

LAGSTÖD

Nu skall vi försöka klara ut lagstödet för de olika angelägenhetsgraderna. Vi måste dock ha en sak klar för oss när vi beaktar vår verksamhet där bilkörning i olika angelägenhetsgrader förekommer. Uppdragsgivaren, Sveriges Riksdag och svenska folket, begär av oss att vi skall skydda dem, vara behjälpliga med råd och upplysningar. Vi skall gripa och lagföra brottslingar som förgriper sig på allmänheten och deras egendom. Vi skall spåra upp och återställa egendom som brottslingar tagit från dem. Vi skall i övrigt, inte minst i trafiken vara föredömen, och agera på ett sätt som inger respekt och aktning. Detta ställer stora krav om gott omdöme och goda kunskaper om regler och lagar som omger vårt agerande i tjänstebilen.

Innan vi i detalj tittar på lagstödet så kan vi bara kort konstatera att detta återfinnes i Trafikförordningen (TrF), Brottsbalkens (BrB) 24 kap, Polislagen (PL), Rättegångsbalken (RB) samt i Tjänsteföreskrifter.

Yrkesutövning

Under begreppet yrkesutövning återfinns alla de uppdrag som inte är brådska. Detta gäller alla typer av serviceuppdrag, planerade uppdrag samt transporter till och från uppdragsplatser. Man måste även i normalfallet åtlyda de lagar och föreskrifter som gäller honom eller henne. De undantag man kan göra återfinns i TrF 11 kap §§ 1,2,3 samt 5. Undantag enligt dessa paragrafer finns lagstöd för om åtgärden är nödvändig för att fullfölja viss tjänsteåtgärd. Som exempel kan man säga att det kan vara nödvändigt att få med tjänstebilen om man skall patrullera parkområde där det brukar vara ordningsstörningar, fylleri m.m. Det kan då anses som helt i sin ordning att göra undantag för TrF 11 kap 1 §. Lagstödet återfinns då i förutom TrF även i PL 2 § 1,2 och 4 st. I denna paragraf talar man om att förebygga brott, hindra störning av allmän ordning och säkerhet, samt att övervaka allmän ordning och ingripa om störning skett. Vi skall även lämna allmänheten skydd, upplysningar m.m.

Denna skrivning ger oss rätt och i viss mån skyldighet att befinna oss där människor samlas, där det finns risk för att allmän ordning störs eller allmän säkerhet äventyras. I förlängningen till detta finns även naturligtvis rätten att på platsen ha tillgång till tjänstefordon samt att i området kunna förflytta sig, transportera gripna/omhändertagna m.m.

Tittar man lite mer noggrant på undantagen i TrF 11 kap 1 § talar man där om TrF 8 kap 2 § vilket ger oss rätt att trafikera och agera i kollektivkörfält. Vi kan här utnyttja möjligheten att snabbare ta sig fram i tät trafik genom att använda kollektivkörfältet. Paragrafen ställer inget krav på direkt uppdrag för att utnyttja undantagsreglerna men Polisförordningen har ju alltid kravet på oss att agera med hänsyn och på ett sätt som inger aktning och respekt. Detta innebär att om man utnyttjar undantagen så skall det vara i förening med tjänsten.

I TrF 10 kap 1 § - avser rätt att göra undantag från förbuden i lokala trafikföreskrifter beträffande inskränkningar i att trafikera viss väg eller område. Här kan vi göra undantag från de flest förbuds- och påbudsmärken.

I TrF 10 kap 10 § - avser rätt att trafikera privat väg eller område. Att ett område eller en väg är privat hindrar inte polis att trafikera området för att patrullera eller fullfölja uppdrag.

I TrF 10 kap 14 § - avser rätt att göra undantag från särskilda regler såsom axeltryck, bredd, förbud mot infart m.m.

Väglagen 41 § - rätt att göra undantag från föreskrift som myndighet föreskrivet för privat väg.

I dessa ovanstående paragrafer gäller rätten att göra undantag redan vid angelägenhetsgraden yrkesutövning. När man utnyttjar undantagen så finns inget uttalat krav om att vi måste ha ett specifikt uppdrag i området. Naturligtvis kan man använda sig av undantagen vid rutinmässig patrullering samt vid normal övervakning av stadsdel eller område. Enda kravet är liksom i föregående stycka att det vi gör är förenligt med andemeningen i Polisförordningen med begreppet tjänstgöring.

I TrF 11 kap 2 § talar man om rätten att agera på motorväg/motortrafikled. Där hänvisar paragrafen till bestämmelserna i TrF 9 kap §§ 1 och 2 . Där ges möjlighet att göra undantag mot förbuden att stanna, parkera, backa, vända, föra fordon på skiljeremsa, tvärgående förbindelse mellan körbanorna. Detta ger polisen möjlighet att agera vid och på motorväg när behovet är påkallat t.ex. vid trafikolycka, trafikkontroll eller eljest när behov föreligger att ingripa mot förare/trafikkant på motorväg, varna andra trafikanter etc.

TrF 11 kap 3 § ges möjlighet att ta ut terrängfordon/terrängsläp på allmän väg vilket normalt inte är tillåtet. Detta skulle kunna gälla om polisen t.ex. skulle behöva hjälp med att transportera/bogsera ut anträffade stulna fordon ur terräng, eller att transportera ut skrymmande eller tungt stöldgods ur terräng, röja efter trafikolycka m.m.

Att ta ut ett terrängfordon på allmän väg är ju naturligtvis inget polisen gör utan en specifik anledning. I detta fallet så måste det finnas en tjänstemässig behov eller anledning till åtgärden.

TrF 11 kap 5 § talar om möjlighet att göra undantag för de lokala trafikföreskrifterna som avses i TrF 3 kap 49, 53, 54 samt 55 §§. Där ges möjlighet att parkera längre än 24 timmar, rätt att stanna och parkera i kollektivkörfält, rätt att parkera på hållplats för spårvagn, buss samt rätt att parkera på plats avsedd för visst ändamål, rätt att parkera på huvudled.

Där avses även rätt att göra undantag för reglerna i TrF 8 kap 1 § 1§ st – rätt att parkera utanför markerat område på gågata, gång-

fartsområde eller att göra undantag för annan inskränkning i parkeringsrätten.

I bokens kommentarer till Trafikförordningen (s. 279, Hagard Linander, 2010) sägs i kommentar till TrF 11 kap 5 §, att utan dessa regler om undantag så skulle polisens möjlighet att övervaka trafik, göra trafikkontroller på vägsträckor med stoppförbud försvåras. Man får dock inte utnyttja undantaget på sådant sätt att annan trafik onödigt störs eller hindras. Här finns inget krav på särskilt uppdrag utan undantaget kan utnyttjas vid spontan trafikkontroll på område i t.ex. stadskärna där stopp eller parkeringsförbud råder.

Kravet på att utnyttja undantagen är dock att det skall finnas ett tjänstemässigt behov att utnyttja rätten. Att parkera polisbilen på stopp- eller parkeringsförbud och sedan gå och fika eller äta anses inte vara korrekt.

Lagstöd för undantag i angelägenhetsgraden yrkesutövning återfinns i de hänvisningar till paragrafer som TrF 11 kap §§ 1,2,3 samt 5 visar. Dessutom finns lagstödet i Polislagens 2 § 1,2 samt 4 st, 10 § 5 st samt 22 §.

För att utnyttja undantaget i paragraferna 1,2,3, samt 5 finns inget krav på att fordonet som används skall vara ägd av polisen (eller av de andra myndigheterna som kan utnyttja undantagen).

Brådskande yrkesutövning

Begreppet brådskande yrkesutövning innebär att uppdraget är kritiskt i tidshänseende och att det är viktigt att snabbt komma till uppdragsplatsen. Uppdraget behöver således inte innehålla information om att fara för liv eller hälsa, risk för stor egendomsskada eller allvarlig brand förekommer men att det ändå är viktigt att snabbt komma till platsen. Det finns naturligtvis många typer av uppdrag som passar in här. För att nämna några kan man t.ex. behöva snabbt komma till en trafikolycksplats även om ingen personskada förekommit. Det kan vara viktigt att snabbt komma till platsen för att varna andra bilister för hinder eller fara på körbanan, leda om trafik för att förhindra nya köolyckor och underlätta framkomlighet, få tag i vittnen m.m.

Man möter en misstänkt bil och vänder för att köra ikapp och göra fordons/förarkontroll. Man åker på inbrott och det är oklart om gärningsmannen finns kvar på platsen eller i dess närhet. Detta är ganska all dagliga uppdrag som vi nästan dagligen åker på.

Under denna angelägenhetsgrad kan vi utnyttja undantagen som vi redan nämnt i TrF 11 kap §§ 1,2,3 samt 5. Till dessa kan vi nu även lägga 11 kap 4 och 6 §§, förtur till färja samt rätt att göra undantag för färdhastigheterna. Förtur till färja innebär att vi vid köbildning kan åka och ställa oss först i kön till färjan eller via radio eller telefon kontakta färjan och be kaptenen hålla plats till oss eller invänta polisens ankomst innan färjan avgår. Observera att denna rätt endast gäller färjor som drivs på uppdrag av Trafikverket och att färjan ersätter väg och är avgiftsfri för trafikanten. Beträffande undantagen för färdhastigheter, så gäller dessa undantag förskyltade hastigheter (de hastigheter som anges på skylten begränsad hastighet samt motorväg) samt för de absoluta hastigheterna (de hastigheter som gäller för fordonet eller fordonskombinationen). Den relativa hastigheten kan vi aldrig göra undantag för. De yttre omständigheterna som är avgörande för den relativa hastigheten är:

förarens förmåga, kunskap, erfarenhet.

fordonets konstruktion, belastning, skick m.m.

vägens struktur, beläggning, väglag m.m.

trafikförhållanden i övrigt såsom väderlek, trafikintensitet osv.

TrF 3 kap §§ 14 och 15 måste alltid beaktas. Där anger lagstiftaren mycket tydliga exempel på situationer och förhållanden som måste beaktas när det gäller att anpassa hastighet och körsätt m.a.o. den relativa hastigheten. Detta innebär ju att vi som förare av ett uttryckningsfordon alltid måste ha god översikt i det område vi kör, ha fantasi och mentalt vara förberedda på vad som kan finnas bakom kurvan eller backkrönet. Om vi kör på en bekant väg så lär vi oss så småningom att vissa saker kan uppträda vissa tider på dygnet eller vissa tider på året. Som exempel på vad som kan finnas vissa tider på dygnet så kanske vi ofta ser skolbussen vid ungefär samma tid. Då kan vi ana att det kan finnas skolbarn på eller utmed vägen som väntar på skjuts eller nyss blivit avsläppta.

Andra tider på året, vid sådd eller skördetid så kanske det finns breda jordbruksmaskiner/redskap på eller i anslutning till vägen vilket bör påverka vårt sätt att närma oss denna vägsträcka. Det finns således många skäl till att föraren av ett uttryckningsfordon måste ha en god inlevelseförmåga och fantasi när vi framför våra fordon.

Hur bedömer jag då skillnaden mellan yrkesutövning och brådskande yrkesutövning?

Lagstöden för att göra undantag enligt Trf 11 kap §§ 1§ - 6 har vi nu redogjort för. Vi har även sagt att ett uppdrag som man bedömer såsom brådskande skall vara ”kritiskt i tidshänseende”. Det kan ju vara svårt att avgöra vad som är kritiskt. Ställ då följande kontrollfråga till er själva: **kan uppdraget vänta?**

Du och din kollega jobbar dagpass. Ni har haft jobbigt på morgonen med många uppdrag. Ni har inte hunnit få kafferast, inte kunnat besöka toalett, ni behöver tvätta av er och ni är lite trötta. Ni har precis varit och handlat in lite varm mat och har rapporterat in till LKC att ni åker in för rast. Då ropar radion upp er och ger er ett nytt jobb. Ni måste nu ställa kontrollfrågan till er själva: kan uppdraget vänta? Finns det någon information i uppdraget som gör att ni måste åka på detta med en gång. Bedömer ni att så är fallet så är eller kan uppdraget betraktas såsom brådskande yrkesutövning. Detta behöver naturligtvis inte innebära att vi måste göra undantag för t.ex. hastighetsreglerna men möjligheten, lagstödet finns för att göra det. Ni har bedömt att uppdraget är kritiskt i tidshänseende och att det inte kan vänta.

Ni ställer samma kontrollfråga och svaret blir ja. Uppdraget kan vänta. Ni åker in snabbt till polisstationen och äter lite mat, besöker toalett m.m. Då har ni gjort bedömningen att uppdraget kan vänta. Det blir således ett uppdrag som ni bedömt som yrkesutövning. Uppdraget kan vänta och er rast eller andra mer brådskande uppdrag får gå före. Då innehåller informationen kring uppdraget således sådan ingen indikation på att det är bråttom. Då kan ni heller inte ta er rast och sedan återupptag uppdraget och då anse det som brådskande såvida inte ny information kommit till som gör att ni ändrar ert beslut.

Det är således viktigt att ni ställer kontrollfrågan: kan uppdraget vänta? Där måste ni väga in alla de lagparagrafer som ger er lagstödet för angelägenhetsgraderna **yrkesutövning** och **brådskande yrkesutövning**.

TRÄNGANDE FALL

Nu till den sista angelägenhetsgraden: trängande fall. Denna angelägenhetsgrad innebär att polis skall till uppdragsplatsen omedelbart. Polispatrull skall vara på plats inom ca 5 – 8 minuter. Dessa uppdrag innehåller då information om att det finns pågående all-

varlig fara för liv och hälsa, eller pågående fara för stor egendomsskada eller, fara för allvarlig brand.

Vid avvägningen mellan yrkesutövning och brådskande yrkesutövning så var ju kontrollfrågan om uppdraget kunde vänta. Finns det något i informationen kring uppdraget som gör att vi måste till platsen utan dröjsmål? I skillnaden mellan brådskande yrkesutövning och trängande fall ställer vi kontrollfrågan: Var finns lagstodet? Uppdraget måste innehålla information om fara för liv och hälsa, stor egendomsskada, allvarlig brand eller fara för omfattande skada på miljön och faran måste vara pågående eller överhängande.

I PL 2 § punkten 1,2 och 4 klargörs vissa av polisens skyldigheter gentemot allmänheten. För att fullgöra dessa skyldigheter måste polisen skyndsamt till uppdragsplatsen om fara föreligger. I PL 10 § punkten 3 åläggs vi att avvärja straffbar handling eller en fara för liv och hälsa, värdefull egendom eller för omfattande skada för miljön.

TrF 11 kap 7 § säger att förare av utryckningsfordon får göra undantag för det som inte särskilt gäller honom eller henne. Detta innebär att vi till våra undantag nu kan lägga rätten att köra mot rött ljus, ej iakttaga stopplikt, bryta spärriñje/område, omkörningsförbud, påbjuden körbana m.m.

Man hänvisar här till ”det som inte särskilt gäller honom eller henne”. Det finns således tillfällen där vi aldrig kan göra undantag. Det är fyra situationer som även särskilt gäller honom eller henne och där vi aldrig kan göra undantag:

- man måste åtlyda polismans tecken.
- åtlyda tecken från annan som av myndighet förordnats att ge anvisningar för trafiken, t.ex. en flaggvakt vid vägarbete.
- tåg eller spårvagn på egen banvall.
- annat utryckningsfordon som kommer från höger och påkallar fri väg.

Observera att trängande fall endast kan köras med utryckningsfordon. Det går således inte att använda en civil polisbil om bilen inte är registrerad och utrustad som utryckningsfordon. Därför gäller det att välja rätt fordon om man skall åka i civil bil under ett arbetspass men ändå fullfölja uppgifter som den uniformerade polisen fullgör. Det går av taktiska skäl att köra trängande fall

utan att använda larmen men observera att kravet kvarstår att det måste vara ett utryckningsfordon.

TrF 11 kap 8 § säger även att vi har rätt att påkalla fri väg. Detta gör vi genom att använda larmanordningarna, d.v.s. blåljus och sirén. Vi kan som tidigare nämnts köra trängande fall utan att ha larmen påslagna, men det skall vara i särskilda situationer och det är inte det normala körsättet vid trängande fall.

I bokens kommentarer till Trafikförordningen (s. 281 Hagard, Linander 2010) säger departementschefen i en kommentar till detta följande:

”jag anser att det bör kunna överlämnas till utryckningsfordonets förare att själv avgöra vilka larmanordningar som behöver användas i det enskilda fallet. Jag förutsätter att tillämpningen kommer att följa nuvarande praxis, nämligen att både ljud- och ljussignaler används när situationen kräver att fordonet väcker extra stor uppmärksamhet.”

Här slås det fast att det normala körsättet vid trängande fall är att kräva fri väg med både ljus- och ljudlarm. Det kan dock av taktiska skäl ibland vara nödvändigt att t.ex. slå av ljudlarmet för att inte höras när man närmar sig en inbrottsplats.

TrF 11 kap 9 § är en specialparagraf som tillkommit senare till undantagsreglerna. I denna paragraf ges möjlighet för t.ex. inhyrda spaningsfordon att utnyttja reglerna ända upp till och med trängande fall precis som utryckningsfordonen. Det står dock att denna möjlighet bör utnyttjas endast när det är oundgängligen nödvändigt. Detta innebär att man inte rutinemässigt kan tillämpa undantagen utan endast vid speciella omständigheter. Man måste också observera att när man utnyttjar undantagen så kör man ej trängande fall såvida inte bilen som används är ett utryckningsfordon.

För att begreppet fara för liv och hälsa ska räknas till trängande fall så måste händelsen vara pågående eller alldeles nyss ha inträffat. Till dessa händelser kan vi räkna trafikolyckor med personskada, våldsbrott (misshandel, mord, dråp m.m.) andra händelser som utgör omedelbar fara för människor (rån med vapen eller tillhygge, psykiskt sjuk person som hotar skada sig själv eller annan), samt explosionsrisk, rasrisk samt andra händelser som innebär allvarlig fara. Ett exempel på detta skulle kunna vara trafikolycka utan personskada men att det finns farligt gods ombord

i någon av olycksfordonen och därmed risk för läckage och allvarlig fara. Annan trafikolycka där allvarlig fara finns genom att olycksplatsen utseende med krockade fordon utgör en allvarlig fara för passerande och att fara finns för kö- och väjningsolyckor vid olycksplatsen. Polisens roll vid dessa händelser är ju att avvärja fara, skydda och hjälpa allmänheten och biträda skadade personer förutom de utredningstekniska bitarna med att gripa och lagföra gärningsmän.

Stor egendomsskada är svår att definiera. Det finns inga bra riktmärken i kronor räknat vad som skall betraktas som stor skada. Inbrott i bostad (villa eller lägenhet) betraktas idag som ett grovt brott. Utöver värdet av det tillgripna så är kränkningen vid ett bostadsinbrott avsevärd. Detta sammantaget gör att vi kan bedöma ett bostadsinbrott som ett brott där stort egendomsvärde är i fara, oavsett det faktiska värdet av det tillgripna. Andra objekt där man generellt kan anta att stora värden är i fara är naturligtvis affärsfastigheter innehållande t.ex. urmakerier, juvelerare, medicinska anläggningar och apotek samt de anläggningar som den lokala polisen känner till att stora ekonomiska värden finns i. Återigen är kravet att angreppet skall vara pågående.

Polisen åker ju även på pågående inbrott på andra anläggningar och institutioner. Där måste man vara vaksam på vilken typ av anläggning man åker till och vilken verksamhet som bedrivs där. Man kan inte generellt säga att pågående inbrott alltid är ett trängande fall. Man måste beakta lagkravet på stort egendomsvärde. Som exempel kan vi ta pågående inbrott i sportanläggning. Även om gärningsmannen kan husera ostört ett tag så blir knappast värdet av det tillgripna speciellt stort. Pengar och godis från krossad varuautomat, tillgripna plånböcker från omklädningsrum, tillgripna datorer. Ofta blir det inte mycket mer än så. Pågående inbrott i livsmedelsbutik där man möjligen får med sig växelkassor, cigaretter, tobak och snus. Värde oftast 30.000 – 50.000 kr. Detta kan inte betraktas som stort egendomsvärde.

Vårt uppdrag är ju att gripa och lagföra gärningsmannen, återställa tillgripen egendom och så vidare men lagkravet är ju stort egendomsvärde. Detta uppfylls inte i dessa situationer så uppdraget måste betraktas som brådskande yrkesutövning. Givetvis skall vi snabbt till platsen med vi kan inte utnyttja de undantag som TrF 11 kapitel 7 och 8 §§ erbjuder.

Därmed inte sagt att trängande fall inte kan utnyttjas vid pågående industriinbrott. Om patrullen som åter på uppdraget känner till larmobjektet och vet vilka värden som finns på platsen kan man ju med gott samvete och lagstöd köra uppdraget som trängande fall.

Allvarlig brand

Ibland hör man poliser säga vid brandlarm att ”polisen släcker inga bränder” och därmed anser de att det inte är så bråttom till brandplatsen. Detta är ju en tragisk inställning eftersom en allvarlig brand kan få ödedigra konsekvenser för många personer och dessutom i högsta grad är en polisiär uppgift. Polisen är ju statlig räddningstjänst till lands och Kustbevakningen statlig räddningstjänst till sjöss.

När ett larm om brand kommer till radiobilen måste man snabbt skaffa sig en uppfattning om det brinnande objektet, närhet till andra objekt samt om möjligt spridningsrisk. Är objektet ett objekt där människor vistas (skola, köpcenter, sjukhus, vårdhem, daghem m.m.) så är det ju vår skyldighet att snabbt komma till platsen. Vår initiala uppgift är ju att förhindra att människor kommer till skada. Detta innebär ju att samtidigt som räddningstjänsten påbörjar släckningen är det polisens uppgift att biträda vid evakuering av byggnaden samt eventuellt genomsöka så att ingen finns kvar i byggnaden. Då krävs ju att vi snabbt är på plats. Ett annat skäl att snabbt vara på plats är ju att brandplatsen kan vara en brottsplats. Det kan vara av stort värde om polispatrullen är på plats tidigt och kan se var branden startat, om bara en viss del av huset brinner till en början så kan ju detta vara värdefulla uppgifter för brandutredaren senare. Är man riktigt tidigt på plats kanske man till och med kan släcka branden eller hålla den under kontroll till räddningstjänsten kommer på plats. Vid ovanstående situationer finns lagstödet för trängande fall p.g.a. pågående fara för liv och hälsa. Dessutom medför ofta bränder omfattande ekonomisk skada även vid små bränder.

Även vid andra brinnande objekt som t.ex. skogsbränder finns det ofta skäl att snabbt vara på plats. Även om det på platsen inte förekommer några byggnader som är i fara så kan t.ex. platsen vara ett populärt fritidsområde med motionärer, svamp- och bärplockare m.m. Det kan finnas parkerade bilar tillhörig dessa personer som hamnar i riskzonen. Rökutvecklingen kan vara kraftig och bli en allvarlig fara för människor som vistas i området. Branden kan hamna utom kontroll och området måste evakueras,

tillfartsvägar stängas av och området genomsökas och tömmas på folk.

Det är därför viktigt att polispatrullen tidigt skaffar information om branden. Under framkörningen kan man kontakta SOS eller Räddningstjänsten direkt och förhöra sig om läget om dessa hunnit på plats. Då kan man få besked som avgör hur brådskande det uppdraget är och vilken angelägenhetsgrad som bör användas.

Även vid så triviala saker som en brinnande grässlänt utmed vägen som normalt inte medför någon fara så kan det vara av vikt att snabbt komma till platsen för att t.ex. få bilister att sänka hastigheten på platsen om brandmännen utsätts för fara när de går i vägkanten och släcker. Eller att risk föreligger för kollision med brandbilarna som finns på vägen. Ibland måste man till och med stänga av trafiken så att brandmännen kan arbeta säkert då många bilister inte hastighetsanpassar och inser att det är en farlig miljö för brandmännen på vägen eller i dess närhet. Även rökutvecklingen kan vara stor så att sikten försämras. Vid dessa händelser så finns väl inte initialt stöd för att köra trängande fall till platsen utan brådskande yrkesutövning är mer lämpligt, såvida inte det framkommer att brandmännen utsätts för allvarlig fara p.g.a. vårdslösa bilister samt att släckningsarbetet inte kan vänta p.g.a. av spridningsrisk.

ÖVRIGT

I TrF 11 kap 1 § 4 st, 3 § 4 st samt 6 § 3 återfinns texten ”andra jämförliga trängande fall”. Där menar lagstiftaren att det kan finnas situationer som inte nämns i lagen som kan uppstå där man kan anse att det gäller trängande fall. Dessa får då prövas av rätt för att avgöras. Ett fall där man klart anser att en kategori utanför de yrkesgrupper som anges i lagtexten under vissa omständigheter får göra undantag för 11 kap 1,3 och 6 §§ är när t.ex. väktare eller vaktmästare kommer med nyckel till låst utrymme på polisens begäran. Det kan gälla en brådskande lägenhetsundersökning och nyckel eller annan sätt att snabbt ta sig in i lägenheten saknas. Om t.ex. bevakningsföretag eller vaktmästare har huvudnyckel så kan de kallas till platsen av polisen och har då på eget ansvar rätt att göra undantag för de regler som omnämns i dessa paragrafer.

Sammanfattning

Vi har nu beskrivet de regler som gäller för våra möjligheter att göra undantag i olika angelägenhetsgrader samt försökt klara ut

hur man bedömer angelägenhetsgraderna. Vad som är viktigt att komma ihåg är att Trafikförordningen också ställer stora krav på särskild försiktighet på förare av utryckningsfordon. Kraven på utryckningsföraren är större än på den vanliga bilisten.

När man bedömer vilken angelägenhetsgrad som skall användas till uppdragsplatsen så måste bedömning helt grundas på den informationen som LKC ger. Uppdraget kan vara att åka till X-butiken där butikskontrollant omhändertaget den välkände snattaren XX. Denne brukar vara oerhört våldsam men idag nämns inget från LKC att XX är våldsam. Beslutet om körsätt till platsen måste då grundas på den informationen att allt är lugnt och ärendet blir ett rutinärendande under begreppet yrkesutövning. Ni får inte väga in egna kunskaper om att XX vanligen betar sig våldsamt eftersom det idag saknas sådan information. Det gäller således att forma besluten på den information som finns för handen just vid tillfället.

Man får således inte hitta på egna beslutsvarianter eftersom de då saknar lagstöd. Att medvetet åka på felaktig angelägenhetsgrad är ett brott mot TrF samt eventuellt tjänstefel. I vissa polisområden förekommer det att man åker på rutinuppdrag med påslaget blåljus eftersom det ibland kan vara svårt att komma fram vid köbildningar. Detta är helt förkastligt eftersom lagstödet helt saknas. Att köra med påslaget blåljus är att anse som trängande fall och påkallande av fri väg. Detta är ett klart brott mot TrF.

Tyvärr finns det även runt om i landet attityder där man anser att poliser ibland kan göra lite som de vill i polisbilen. Man kör lite för fort till och från uppdragsplatser för man vill komma fram eller komma hem i tid. Att ha lång körsträcka till ett uppdrag som skall klassas som yrkesutövning och därmed överskrida hastighetsreglerna är inget annat än straffbar fortkörning och möjligen tjänstefel. Att människor väntar på polisen på en brottsplats eller annat ställe är inget godtagbart skäl för hastighetsöverträdelse när brottets art är av angelägenhetsgraden yrkesutövning. Finns det inte tillgänglig polis på nära håll till ett rutinärendande så skall vi inte i vår iver att serva allmänheten överskrida hastighetsreglerna för att snabbt komma till platsen för att folk får vänta om det inte finns lagstöd för detta.

Detta var en liten sammanfattning av reglerna avseende undantagsbestämmelserna samt hur man bedömer angelägenhetsgraderna. Detta skall ses som en guide genom undantagsbestämmelserna.

Beträffande angelägenhetsgraderna så finns ingen litteratur att tillgå utan man måste använda sig av TrF 11 kap samt anvisade lagar för att få fram en bild över lagstödet vilket jag försökt att göra.

Litteratur

Hagard Linander,E. (2010). Trafikkomentarer. 5:e upplagan.
Stockholm: Norstedts juridik.

LKC-statistik, Polisen Västra Götaland (pkom T. Hoff, stab polisområde Skaraborg (2010).

Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande. (2009).
Trafikförfattningar. Solna: Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande (NTF).

15. Körställning och manövergård

Ronny Söderman och Stig Norén

Det här kapitlet behandlar körställning och manövergård. Förarens körställning är av stor vikt både när det gäller den egna säkerheten och när det gäller manövrering av fordonet.

Nedan bilder och text åskådliggör den tänkta inställningen av stol och ratt samt bilbältets placering mot kroppen.



Följande punkter ska justeras innan färden påbörjas.

1. Ställ in stolen i längs led så att benen är svagt böjda så att pedalerna kan manövreras fullt ut. Sitter man med raka ben finns risk att skador uppstår på ben och höft vid en kollision.
2. Ryggstödet skall vara inställt så att en upprätt körställning uppnås. Detta förhindrar att man glider under bältet vid en kollision. Bilbältet skall sitta nära kroppen, halsen och långt ned på höften. Har man en tjockare jacka eller liknade på sig bör man dra undan denna så att bältet ligger tätt mot kroppen.



Inställning av ratt:

1. Ratten skall i längs led ställas in så att armarna är böjda så att man vid ratt rörelse uppnår den styrka som behövs för att manövrera bilen.
2. Händernas ratt fattning skall vara antingen ”kvart i tre” (se bild) eller något lägre ”tjugo i fyra”. Tidigare rekommendationer att man skall sätta händerna ”tio i två” har uteslutits p.g.a. att vid en kollision utlöser airbagen vilket har till följd att händerna då kastas mot förarens ansikte.

I höjdlid skall ratten ställas in så att man ser bilens instrument genom ratten.





När man ställer in stolen i höjdled skall man tänka på att ha en så låg körställning som möjligt. Detta tvingar föraren att höja blicken vilket medför att man får bättre översikt om vad som händer längre fram.

En regel är att man skall kunna sätta en knytnäve mellan huvud och innertak, detta ger lite utrymme om bilen skulle volta. Detta kan vara svårt att uppnå för en längre person.

Huvudstödet i ryggstödet skall vara uppdraget så högt att det ligger i höjd med där hjässan slutar. Är man väldigt lång drar man upp huvudskyddet så långt det går. Avstånd mellan huvudet och huvudskyddet skall inte vara längre än 4 cm för att minimera whiplashskada.

Forskning utförd av Väg- och transportforskningsinstitutet (VTI) visar att om man sitter rätt i fordonet kan man överleva en kollision i 70 km/h mot en betongvägg. Sitter man fel kan man vid samma typ av kollision kan man avlida redan vid 45 km/h.

Manövergården

LÄRARVÄGLEDNING I POLISBILSKÖRNING FÖR LÄRARE
OCH INSTRUKTÖRER I MANÖVERGÅRDSMOMENTET
STEG 1-3

Allmänt

All undervisning/utbildning ska genomsyras av riskmedvetenhet, miljömedvetenhet. All undervisning skall vara forskningsbaserad.

Riskmedvetenhet

Att utbilda genom att öka förståelsen hos eleven, att denne ska få insikt om risker som kan medföra konsekvenser i form av trafikolyckor. Nollvision, policys, värdegrund trafiksäkerhetspolicy och andra trafikpåverkansfaktorer.

Miljömedvetenhet

Arbetsmiljöpolicy, PTB (Polistaktisk bilkörning), ECO-driving.

Pedagogik

Utbildningen ska syfta till att vara reflektiv och självvärderande där man utgår från vad, varför samt hur. Använd metoden vad, varför och hur med en tydlig målbeskrivning. Att under handlande låta mottagaren reflektera, analysera och komma fram till lösning. Eleven ska ses som en resurs och skall vara delaktig i undervisningen. Använd hjälpmedel som t.ex. filmer.

Forskningsförankrat

Utbildningen ska baseras på och ta tillvara resultat utkomna rapporter och forskning. Läs och identifiera problemen, genom att använda sig av bl.a. forskningsrapporter, intern och extern skadestatistik. Vid forskning har framkommit att en stor del skador på polisens tjänstefordon uppkommer vid lågfartsmanövrering.

- Skapa diskussion och insikt genom att t.ex. visa och koppla uppkomna kostnader i form av personskador och fordonsskador.
- Skapa insikt och handling kontra konsekvens.
- Kan pengarna användas till annat, utbildning, löner?
- Visa verkstadsräkningar.
- Använda pedagogiska läromedel, PowerPoint.
- Använda insikts utbildning.
- Koppla till lokala trafiksäkerhetspolicyn: alla på manövergården ska ha gul trafikväst.
- Koppla till arbetsmiljöpolicyn, t.fn: prata i handsfree
- Rutiner för uppkomna problem: rädd att åka med kollegor.

Syfte

Utbildningens syfte och mål

Syfte

Polisens nationella förarutbildning ska verka för en ökad trafiksäkerhet i enighet med nollvisionen och polisens trafiksäkerhetspolicy, som innebär att ingen ska behöva dö eller skadas i trafiken. Vidare ska utbildningen stärka polisens förmåga att verka i enlighet med polisens värdegrund.

Mål

- Minska antalet skadade och döda i samband med framförande av fordon i tjänsten.
- Minska antalet skadetillfällen i samband med framförande av fordon i tjänsten.
- Säkerställa att samtliga förare når en kompetensnivå som Rikspolisstyrelsen fastställt.
- Säkerställa att polisen har kompetenta förare som genom sitt agerande i trafiken bidrar till att stärka förtroendet för polisen.

Polisens förarutbildning, grundutbildning: Steg 1-3

Syfte

Den studerande ska förvärva den grundläggande kunskapen, färdigheten och förståelsen som krävs för att framföra fordon på ett trafiksäkert, föredömligt och effektivt sätt. Att uppnå färdighetsnivån F3 enligt ”Grundläggande kompetens mål för utryckningsförare”.

Mål

Under realistiska betingelser kunna framföra fordon i lågfartsmånövrering på ett säkert, effektivt och föredömligt sätt.

Omfattning

Lektioner 16 x 40 min, praktiska övningar. Teorilektioner tillkommer.

Innehåll

Teorilektioner innehållande:

- Problembaserad inläring genom riskmedvetenhet.

- Begränsningar.
- Visa hinder/manövergården på power-point.
- Åtgärder vid olycka.
- Reflektion.

Tips på lektionsupplägg

- Presentera syfte och mål enligt kk-B (vad, hur, varför), diskutera signalvärde, visa verkstadsräkning konsekvenser, bilder på krockade bilar, kostnader på uppkomna skador, visa forskningsrapport/resultat.
- Visualisera manövergårdshindren. Eleverna får därefter i grupp lösa och presentera löningar på tilldelade hinder.
- Visa film på lösningar.
- Lektionsgenomförande, praktiska detaljer.
- Begränsningar.
- Säkerhetsföreskrift, åtgärd vid olycka.

Förslag på hinder i manövergård

- Serpentinkörning framåt.
- Serpentinkörning bakåt.
- Fickparkering.
- Bryggargård.
- Planka(höger hjulpar över plankan).
- Östersundsficka.
- Smalpassage.
- Vändning på väg.
- Körning med olika fordon, släpvagn och buss, komplement.
- Sidoflyttning.

Examination

Körning med polisbil i bana utan att vidröra hindren. Omtag får göras. Maxtid tillämpas.

Övrigt

Vid lektioner ska polismålade fordon användas. Studentuniform ska bäras vid alla övningar (med undantag för studenter som inte fått ut uniform). Studenten skall alltid medföra giltigt körkort. Reflexväst används av alla på övningsområdet.

Polisens förarutbildning, grundutbildning steg 2-3

Syfte

Deltagaren ska utveckla kunskap och färdighet från steg 1 för att kunna framföra fordon på ett trafiksäkert sätt, föredömligt och effektivt sätt i yrkesutövning samt för att tillgodogöra sig fördjupad utbildning i ämnet under ämnet under steg 3 som polisaspirant.

Mål

Under realistiska betingelser kunna framföra fordon i lagfartsmanövrering på ett säkert effektivt sätt.

Omfattning

Lektioner 8 x 40 min praktiska övningar.

Övrigt

Vid lektionerna ska målade polisfordon användas. Uniformsklädd för yttre tjänst, vapen samt skyddsväst skall användas. Reflexväst samt giltigt körkort skall medföras.

Innehåll

Praktiskt övande i lågfartsmanövrering:

- Repetition ifrån steg 1.
- Övningarna försvåras genom att ändra banorna för att bryta inövat mönster och vidareutveckla färdighetsnivån till att om möjligt bemästra övningarna.
- Ingen examination under steg 2. Däremot en kontinuerlig bedömning av aspiranterna för ev. kompletterande utbildning i lågfartsmanövrering.

Polisens förarutbildning, grundutbildning steg 3 av 3

Syfte

Deltagaren ska utveckla kunskap och färdighet från steg 2 för att kunna framföra fordon på ett trafiksäkert, föredömligt och effektivt sätt i brådskande tjänsteutövning samt vid krävande av fri väg i trängande fall. Den studerande ska förvärva den grundläggande kunskap, färdighet och förståelse som krävs för att framföra fordon på ett trafiksäkert och effektivt sätt.

Mål

Under realistiska betingelser kunna framföra fordon i lågfartsmanövrering på ett säkert, effektivt och föredömligt sätt.

Omfattning

Lektioner 8x40 minuter praktiska övningar.

Övrigt

Vid lektionerna ska målade polisfordon användas. Uniformsklädd för yttre tjänst, vapen och skyddsväst skall bäras. Reflexväst samt giltigt körkort skall medföras.

Innehåll

Praktiskt övande i lågfartsmanövrering.

- Repetition av övningar från steg 2.
- Strävar efter att verklighetsanknyta övningarna så det ej enbart blir konkörningsbaserad. För att skapa en bredare kunskap. (T.ex. backning på bana, mindre vägar).
- Slutövning med lågfartsmanövrering som delmoment.

Litteratur

Fördjupningsarbete av Jörgen Bolin, Polismyndigheten Jämtland

Rikspolisstyrelsen. (1982). Allmän Polislära. Motorfordonskunskap. Personbil. Stockholm: Rikspolisstyrelsen.

I 6. Färdigheter, kunskaper och mental beredskap vid utryckningskörning

Anders Lindberg

I det här kapitlet kommer jag att beskriva vilka beteenden, förmågor, misstag och prestationer som en utryckningsförare besitter och varför resultatet av en utryckningskörning kan skifta över tid och mellan individer. Tankarna är mer än 30 års erfarenhet som polis varav 25 år i yttre tjänst.

Under mina 25 år i yttre tjänst har merparten varit som trafikpolis i Göteborg. Under den tiden har jag också varit aktiv på Polishögskolan som instruktör i polisbilskörning, utryckningsförarutbildning på central och regional nivå samt som instruktör på central, regional och lokal nivå i mc-körning.

Att jag har många års erfarenhet innebär inte med automatik att jag kan och vet allt. Däremot skall jag försöka förmedla mina



kunskaper och erfarenhet i ämnet Utryckningskörning med inriktning på den mentala förberedelsen och varför det ibland går bra och ibland allt blir helt fel.

UTRYCKNINGSKÖRNING FÖRR OCH NU

Reglerna för utryckningskörning har sett ungefär likadana ut i många år. Däremot har förutsättningarna förändrats. Fordon, trafikmiljö, körkunskaper och utbildning har förändrats på ett ganska dramatiskt sätt.

På fordonssidan har antalet hästkrafter i stort sett fördubblats på 30 år. Moderna utryckningsförare (läs unga) har ofta mycket lite körvana innan man börjar arbeta. Trafiken har blivit hetsigare och mer komplicerad och utbildningen har, från att ha varit en centraliserad och standardiserad utbildning, blivit en decentraliserad utbildning utan regelverk.

En sammanfattning är att vi har en ung utryckningsförare med liten körvana och bristfällig utbildning i en snabb och motorstark bil. Utryckningsföraren skall verka i en komplicerad och stressig trafikmiljö där larmen är frekventa och med en hög ambitionsnivå där det inte får bli fel!

NÅGRA DEFINITIONER

Det är viktigt att definiera vissa ord och uttryck för att innehållet skall bli tydligt för varje läsare. Redan rubriken ”Färdigheter och Kunskaper” kräver en viss förklaring.

Med **kunskaper** (veta) menas att aktivt kunna använda sina kunskaper muntligt eller skriftligt.

Med **färdigheter** (kunna) menas att utföra handlingar som är möjliga att i verklig mening förutse och planera.

Utryckningsförare kan vara en förare som har ett yrke där man får göra undantag för bestämmelserna i Trafikförordningen eller en förare av Utryckningsfordon.

Utryckningsfordon är ett fordon som är upptaget som utryckningsfordon i Bilregistret.

Relativ hastighet finns omnämnt i Trafikförordningen och innebär att man inte får köra fortare än att man har kontroll över sitt fordon.

Fordons plats är ett begrepp inom utryckningsutbildningen och handlar om hur man placerar sitt fordon före, i och ur en kurva.

UTRYCKNINGSKÖRNING

Under lång tid har utbildningen i utryckningskörning fokuserat på körteknik. Det närmaste man kommit mental förberedelse är att tala om relativa hastighetsbestämmelser. Denna fullständiga fokusering på körteknik har säkert inneburit att utryckningsförare krockat, kört av vägen eller betett sig illa i största allmänhet på våra vägar. Det är framförallt de duktiga som råkat illa ut. Utbildningen har varit så fokuserad på hastighet och kurvtagning och att kunna köra så nära förarens och fordonets maximala kapacitet att det varit lätt att gå över gränsen. Begrepp som tidsvinsteorier, smart körning, mentalt förberedd, trafikpsykologi m.m. har lite eller aldrig varit föremål för diskussion vid utryckningsförarutbildningar hittills.

ORSAKER TILL OLYCKOR

Olyckor i samband med utryckning kan bero på många olika faktorer. Det kan vara:

- Fordonsfel
- Fordons brister
- Trafikmiljö
- Mänskliga faktorn

Direkta fel på fordon som gör att det inträffar en krasch är ovanligt. Det skulle kunna vara att fordonet förlorar styrförmågan eller bromsförmågan. En sak som händer från tid till annan är att bromsarna blir överhettade och att bilen därför tappar bromsförmåga.

Däremot kan vissa fordonsbrister påverka bilens uppträdande i en negativ riktning. Exempelvis om bilen har slitna däck. Dåliga stötdämpare, fjädrar och andra chassidetaljer har varit ett problem på vissa bilfabrikat. På grund av detta byts dessa detaljer på alla SAAB 9-5 polisbilar redan vid 13500 mil inom polismyndigheten i Västra Götaland. Även Volvo har haft problem med vissa chassidetaljer på sina polisbilar.

Vissa trafikmiljöer med exempelvis en plötslig oväntad halka skördar säkert en del offer men det är den mänskliga faktorn som

är orsaken till de flesta krascher med polisfordon under utryckningskörning.

Jag har försökt dela upp och beskriva de misstag man kan göra i sex olika typer av fel:

- Uppmärksamhetsfel.
- Bedömningsfel.
- Koordinationsfel.
- Distraktionsfel.
- Rutinifel.
- Kompensationsrisk.
- Avvikande körning.

Uppmärksamhetsfel är sådana fel som görs av alla typer av förare. Av olika anledningar ser man inte ett annat fordon, en fotgängare, en stolpe m.m. Det kan bero på att man inte tittat tillräckligt noga, att sikten varit skymd men det kan också bero på att man är stressad, så stressad att man får tunnelseende. Det kan också bero på fordonets konstruktion som gör det svårt att uppmärksamma vissa saker.

I engelskan finns ett uttryck att man får eller hamnar i ”red mist” vid ett kraftigt stresspåslag (se kapitel 9). På svenska har vi uttrycket att man ”ser rött”. När stressen är så stor att ”man ser rött” är det lätt att göra uppmärksamhetsfel.

Bedömningsfel är också mycket vanliga. Ett vanligt fel är att man misstolkar friktionen på vägen. Särskilt på vintern är det lätt att begå misstag att anpassa hastighet på grund av varierande friktion. Att rätt bedöma hastighet, avstånd, kurvradie och friktion är viktigt för utryckningsförare eftersom utryckningsföraren ofta kör fortare än tillåtet. Att förstå sambandet mellan hastighet och broms- och stoppsträcka är grundläggande.

Ett vanligt fel är att man vid utryckningskörning kör för fort in i kurvor och därmed tvingas att bromsa i kurvan. Detta gör att friktionen minskar och risken för avåkning ökar.

Friktionen mellan däck och underlag minskar när man:

- Accelererar.
- Bromsar.
- Styr.

Det innebär för att få maximalt fäste i kurvor skall man inte bromsa när man svänger utan ha stödgas genom kurvan så att bilen varken accelererar eller bromsar.

Koordinationsfel uppträder i stressade situationer. Det innebär att föraren tappar sin finmotorik. Koordinationsfelen tar sig sådana uttryck som att föraren har svårt att hantera reglage, broms och gas och styrning. Sammantaget hjälper inte föraren bilen i dessa situationer utan förvärrar situationen med en klumpig hantering av bilen.

Distraktionsfel är fel som föraren gör på grund av fokuseringen hamnar på något annat än bilkörningen. Kommunikationsradion, mobiltelefonen eller kollegan kan inverka negativt på uppmärksamheten.

Rutinfel är ett fel föraren gör på grund av att man lärt sig fel från början eller börjat slarva med vissa beteenden. Det kan vara hur man håller i ratten, hur man sitter, eller att man inte använder blinkers när man skall svänga.

Kompensationsrisk är ett eget komponerat ord. Det betyder att man som förare medvetet eller omedvetet kör fortare eller tar större risker på grund av de säkerhetssystem eller andra tekniska system som finns i fordonet. Symptomet kan också bero på information eller propaganda om olika systems förträfflighet eller till och med om olika varumärkens profilering.

Avvikande körning är det som oftast skapar farliga situationer och krascher. Avvikande körning är att konsekvent köra för fort, köra om trots möte, köra om på omkörningsförbud, köra över spärmlinjer eller inte stanna vid stopplikter. Detta är några exempel på avvikande körning. Vid utryckningskörning kör man också avvikande även om man har rätt att göra dessa undantag. Det som gör skillnad är att man kan använda blåljus och sirén för att påkalla fri väg vid utryckningskörning. Trots att man kan använda larmutrustning är riskerna för krasch eller annan incident betydligt större vid utryckningskörning än vid normal körning på grund av att man faktiskt har en avvikande körstil.

MINIMERA ORSAKER TILL OLYCKOR

Uppmärksamhetsfel. Att bli medveten om att fordonet är konstruerat på ett sätt att det i vissa situationer är svårt att uppmärk-

samma vissa sker är ett sätt att öka sin egen och andras säkerhet. Vidare handlar det mycket om självkännet. Varje förare måste vara medveten om de olika signaler kroppen skickar ut och tolka dessa på ett sätt som gör att man klarar situationen. Det handlar mycket om att tolka sina signaler och på det sättet hantera sin stress.

Det finns flera sätt att träna detta. I samband med utbildning /fortbildning/ repetitionsutbildning av uttryckningsförare måste det finnas med rena stressövningar. I dessa övningar försätts deltagaren i stressade situationer. Enklast är att genomföra tävlingar, med tidtagning eller tävling person mot person. Syftet är inte att "bästa man skall vinna" utan att kursdeltagarna skall känna igen sina stressymtom. Att på ett avskilt område få träna detta ökar förmågan att i ett skarpt läge kunna hantera sin stress.

Bedömningsfel. Att göra korrekta och kloka bedömningar är grundläggande för en uttryckningsförare. Lika fullt är det mycket svårt att alltid göra det. Att bli medveten om att jag som förare alltid måste göra nya bedömningar när situationen blir mer komplicerad och farten ökar.

Det finns många övningar där bedömningsförmågan ökar. Det viktiga är att under praktiska körövningar poängtera de mentala bedömningsbitarna. Ett exempel på praktisk körövning med ett starkt bedömningsperspektiv är att i olika hastigheter bestämma var man måste börja maxbromsa för att stanna på ett utpekat ställe (exempelvis mellan fyra koner). Kör man i 50, 75 och 100 km/h innebär det att man i 100 km/h behöver fyra gånger så lång bromssträcka som i 50 km/h.

Att köra med ryggmargen i uttryckningskörning är inte möjligt eftersom det fodrar så mycket träning och repetitioner att kunna utföra det reflexmässigt. Det är därför mycket viktigt att medvetet ALLTID göra korrekta och kloka bedömningar.

Koordinationsfel. Dessa fel kommer direkt i stressade situationer. Det kan vara så enkla saker man skall göra som att föra växelväljaren från D till R, det vill säga att lägga i backväxeln på en automtväxlad bil.

Problem med koordinationen drabbar ofta förmågan att använda styrningen på ett effektivt sätt. Förmågan att hantera ratten under normala förhållanden kan försämrans i samband med stressig uttryckningskörning att färden blir mycket farlig.

Återigen är det att bli medveten om fenomenet att koordinationen minskar vid stress. Är man medveten om förhållandet kan stressnivån minska och därmed ökar koordinationen. Samtidigt med medvetenheten om brist i koordination måste föraren sänka farten för att inte riskerna skall öka.

Att ha en god grundkoordination exempelvis med sin styrning hjälper föraren i stressade situationer. Man faller tillbaka på en bra grundmotorik. Detta kan man träna på genom att fundera på hur man gör olika saker när man inte är stressad. Förändra och förbättra grundmotoriken i normal körning och manövrering så är det lättare att hantera problemen vid utryckningskörning. Detta och en mental medvetenhet om problemet förbättrar situationen.

Distractionsfel. Att köra utryckning och samtidigt prata i radio eller telefon är naturligtvis helt olämpligt. Att träna en större förmåga att klara bilkörning och prata i telefon är heller ingen framkomlig väg. Däremot kan det vara mycket pedagogiskt att få prova att köra en komplicerad bana och samtidigt ringa och prata i telefon. Upplevelsen blir då att det är ett beteende man måste undvika.

Bisittaren i bilen kan också utgöra en distraktion. Prata med dina kolleger om hur ni skall uppträda i bilen under utryckningskörning. Det är en stor fördel om man inte distraherar varandra utan hittar former för hur man hjälper varandra.

Rutinfel. Det finns mycket inom bilkörningen som går på rutin. De flesta är bra rutiner. Det svåra är att vissa rutiner inte är tillämpliga under utryckningskörning när farten ökar. Ett exempel är vikten av att inte åka för fort in i en kurva. I normalkörning behöver man inte reflektera över detta utan det går på rutin.

Ett annat problem är när man har rutiner som inte är effektiva eller till och med felaktiga. Att hantera ratten och styrningen är ett sådant ämne där många har rutinfel. När sedan farten ökar och stresspåslaget är stort blir ett rutinfel i styrningen förödande.

Det kan vara bra att lägga sig till med vissa rutiner även vid normal körning. Det kan vara sådana saker som att alltid vara färdigbromsad innan man börjar svänga i en kurva. Att alltid köra lite saktare in i en kurva än ut. Att skjuta ratten istället för att dra när man styr. Att hitta en bra och effektiv körställning som fungerar både vid normal körning och vid utryckningskörning.

När det gäller körställning sitter de flesta lite för långt ifrån raten. Att sitta på ett sådant sätt att armbåge, höfter och knäleder har en vinkel av ca 90 grader gör att man hamnar i en bra körställning.

Kompensationsrisk. Det finns alltid en risk att föraren överutnyttjar fordonet på grund av tekniska säkerhetssystem, fordonsteknik eller bara på grund av att ett fordon har en viss image.

Ett bra exempel kompensationsrisk är fyrhjulsdrivna fordon. Fyrhjulsdrivna fordon har flera fördelar, bland annat dessa:

- Framkomlighet.
- Riktningstabilitet.
- Acceleration.
- Dragbil.

Men de har också nackdelar:

- Ofta understyrda.
- Bränsletörstiga.
- Ger andra signaler.

Riktningstabiliteten och förmågan att accelerera på halt underlag gör att bilen skickar signaler till föraren som han eller hon kan feltolka. Det är lätt att tro att det inte är särskilt halt när man kör en fyrhjulsdriven men när man skall stanna eller svänga är en fyrhjulsdriven lika bra eller dålig som en tvåhjulsdriven.

Det finns risk att föraren överutnyttjar fordonet på grund av dubbdäck, abs-bromsar, antiladdsystem och även passiva säkerhetssystem som airbag. Självklart skall utryckningsfordon ha de bästa säkerhetssystemen men också informeras om för- och nackdelar.

De två vanligaste polisfordonen i Sverige idag är Volvo och SAAB. Båda har en säkerhetsimage. Den kan göra att förare faktiskt tar större risker, kör lite fortare och utnyttjar fordonet mer aggressivt på grund av att man faktiskt sitter i en väldigt säker bil. Det finns en övertro på att vi åker helt säkert i stora moderna bilar. Sanningen är att de är optimerade för frontalkollisioner i 64 km/h. I kollisioner med fronten mot fasta föremål klarar moderna fordon kollisionshastigheter upp 80-90 km/h. I högre hastigheter är risken att dödas mycket stor.

Avvikande körning. Den som kör på ett avvikande sätt riskerar oftare att hamna i situationer med kollisioner eller tillbud som resultat. Som exempel på avvikande körning kan nämnas höga hastigheter, rödljuskörning, omkörning trots möte, körning på spårrområde m.m. Ett utryckningsfordon under utryckning är ett bra exempel på en avvikande körning trots att det är legitimt. Skillnaden mot när allmänheten kör avvikande är att utryckningsföraren kan ha en särskild utbildning, bilen är målad på ett speciellt sätt samt har blåljus och siréner. Trots utbildning och särskild utrustning är ett utryckningsfordon under utryckning ett mycket avvikande fordon. Föraren av utryckningsfordonet måste vara medveten om just detta samt försöka vara så lite avvikande som möjligt och vara tydlig i sin körning.

TRÖTTHET

Jag tar inte upp trötthet under punkten ”Orsaken till olyckor”. Enligt min mening är det inget stort problem under utryckningskörning. Däremot är det ett mycket stort arbetsmiljöproblem under ordinarie tjänstgöring för utryckningsförare. Det beror till stor del på arbetstidernas förläggning och blandningen av dagtidsarbete och nattarbete. Långa resor mellan arbete och tjänsteställe är också en stor riskfaktor.

På många ställen i Sverige bildar poliser patruller från två olika tjänsteställen. Det innebär att en av polismännen får ta tjänstebilen och möta upp sin kollega. Vid passets slut skall samma polisman tillbaka till sitt tjänsteställe och är då ensam i bilen. Efter ett nattpass är det en mycket farlig färd.

TECKEN PÅ STRESS

Helt klart är att utryckningskörning höjer stressen hos föraren. Ibland blir stressnivån så hög att föraren gör uppmärksamhetsfel, bedömningsfel, koordinationsfel och har redan problem med rutinfel i samband med utryckningskörning som kan jämföras med avvikande körning. Det är då krascher kan hända.

Det finns naturligtvis olika nivåer av stress men varje nivå visar också olika indikationer på vad som är på gång och vad som händer med individen. Detta är några tecken på stress:

- Irritation.
- Ilska.
- Frustration.

- Otålighet.
- Oförstående.

MENTAL OBALAN

Det finns ett uttryck som säger: ”Det var en sådan dag man aldrig skulle gått ur sängen”. Det är en dag när allt går fel. Vad finns det för orsaker att det faktiskt blir så?

Genom att beskriva en start på en dag för en uttryckningsförare kan ovanstående uttryck bli väldigt tydligt.

Utryckningsförare X har sovit illa hela natten. Vaknat flera gånger och haft huvudvärk. På morgonen klockan 06.00 ringer klockan men X försover sig. När X vaknar är han 1 timma sen. När X kommer upp kan X konstatera att kylskåpet gått sönder och alla matvaror har förstörts. Väl i duschen kan han konstatera att baren duschat så länge att varmvattnet tagit slut. Han skyndar sig ut till sin bil. Den har ”någon” lämnat med ljuset på så X får använda startkablar för att få igång den. ”Någon” har också lämnat bilen med så lite bensin i tanken att X måste tanka på väg till jobbet. På väg dit, till jobbet, är det kö och väl framme på arbetsplatsen är parkeringsplatsen full så han måste ställa sig på en extra dyr plats. Väl framme på arbetsplatsen får han en tillsägelse av sin chef om att han är sen.

Om X skall ut i en polisbil och köra en uttryckningskörning finns det stora risker att han hamnar i en olycksituation där det som hänt under morgonen gör att han inte klara situationen.

Det är viktigt för en uttryckningsförare att kunna skilja på privatliv och yrkesliv. Målsättningen måste vara att inte ta med sina problem utanför jobbet till jobbet utan koncentrera sig på det man skall göra.

SAMMANFATTNING

Att köra uttryckning i ett uttryckningsfordon kräver:

- Ett gott omdöme.
- Fantasi.
- Körskicklighet.
- Kunskaper.

Ett gott omdöme ligger till viss del i personligheten men kan också tränas upp och dessutom är det viktigt att man gör sig medveten om dess vikt. En förare med ett gott omdöme har koll på sig själv och andra och situationen.

Fantasi är en viktig egenskap hos en utryckningsförare. Det innebär att föraren kan förutse andra fordonsförares beteenden och dessutom utnyttja sin egen kompetens på ett bra sätt.

En viss **körskicklighet** måste en utryckningsförare ha. Man bör ha färdigheter i bilkörning som är lite över medelbilistens.

Kunskaper om regelverket, om hur jag själv fungerar i stressade situationer, om hur andra trafikanter uppfattar utryckningsfordon är nödvändiga för att kunna fungera som utryckningsförare.

Trots gott omdöme, fantasi, körskicklighet och kunskaper är en utryckningsförare utsatt för risker i samband med utryckningskörning. Det gäller att minimera dessa risker. Målsättningen är att en utryckningsförare skall kunna ta sig fram fortare än övrig trafik med bibehållen säkerhet!

17. Mörkerkörning i teori och praktik

Finn Edlund

Säkerhetskontroll före körning

Lika självklart som att ha med sig vapen och annan personlig skyddsutrustning ska det vara att man gör en säkerhetskontroll av fordonet man ska använda innan man påbörjar sin tjänstgöring.

För att göra det lättare för dig som förare av ett tjänstefordon under mörker är det av stor vikt att du har:

- Rena rutor innan du börjar ditt tjänstgöringspass, både invändigt och utvändigt.
- Att bilens lyktor och strålkastare är rena.
- Om fordonet är utrustat med uttryckningsljus (blåljus) att de är rena.
- Att spolarvätskebehållaren är full. Ta med extra spolarvätska när man kan räkna med att förbrukningen kan bli stor.
- Att torkarbladen är hela och torkar rent.
- Att bilens vindruta inte är sliten (en sliten vindruta minskar sikten 15-25%).
- Att du som förare vet vilka regler som reglerar fordonets utrustning och hur utrustningen fungerar (blåljus, extraljus, dimlyktor).

Arbetsgivaren tar sitt arbetsmiljöansvar och då ska vi som arbetstagare också göra det. Vi gör det genom att se till att vi kan hantera den utrustning vi har i tjänstefordonen. Du som förare vet hur man slår på tjänstebilens belysning. Hur man får på extraljus om fordonet är utrustat med detta. Hur jag använder belysningen på ett lagligt sätt, t.ex. hur använder jag dimljusen fram eller bak på rätt sätt.

Biologisk skillnad

Mörkerkörning kräver mycket högre koncentration av föraren än under dagen. Olycksrisken ökar med 2-3 ggr jämfört mot när det

Vindruta

Ny



Gammal



Reflexer

Sliten



Ljusspridning

är ljus ute. Det är svårare att bedöma avstånd och hastighet (sin egen och andras).

En förare som är i 40+ åldern behöver 2 ggr mera ljus än en förare i 20-års åldern för att de ska kunna uppfatta ett föremål lika snabbt! En 50-årig förare behöver fyra ggr så mycket ljus som en 20-åring, en 60-åring behöver sju gånger så mycket ljus och så vidare. Äldre förare har också svårare att ställa om från ljus till mörker. En äldre förare blir lättare bländad och ser också sämre under mörker.

Ljushantering

Titta med ljuset som att det var dina fingrar, blända av helljus en kort stund vid kurva, backkrön och se om du ser mötande.

Djur på vägen flyttar lättare på sig om man bländar av! De blir också bländade och har då svårt att springa från området som strålkastarna lyser upp in i totalt mörker.

Om du använder dig av fordonets dimljus tänk på vad som är den lagliga användningen av dessa. Framför allt framåt är det ”ballt” att använda dessa felaktigt. VTI har i forskning konstaterat att förare som använder både halvljus och dimljus samtidigt har sämre seende bortom det upplysta området. Mötande trafikanter får också svårare att ställa om sitt seende bortom det upplysta området utöver att de ofta också blir bländade. Om du använder dimljus bak försök använda dessa som en levande belysning. Slå av dom när en bil kommer ifatt dig och slå på dom när du är ensam i snöröken eller när du åker in i dimbanken.

Möte

Hur tajmar jag att slå av helljuset vid möte är inte heller lätt. Allmänt så bländar man av till halvljus när man möter en bil. För att inte blända mötande och samtidigt dra nytta av den egna bilens helljus så länge som möjligt kan man som förare vänta ett litet ögonblick innan man bländar av från helljus till halvljus. Mötande blir inte bländad och du ser lite längre en stund till. En grundregel kan vara att avbländning sker när hela vägbanan är upplyst mellan fordonen, det egna och det mötande fordonet.

Att tajma och slå på bilen helljus efter ett möte beror på din och den mötande bilens hastighet. Som mål om du gör rätt är att du precis ser stolpe B på det mötande fordonet när du slår på dina helljus.

Kom ihåg att du alltid kör in i ett ”svart” hål precis efter ett möte! Du och den mötande bilen har helljus på och era helljuslober framför bilarna har mötts. Ni bländar båda av till halvljus då blir det också ett ”svart” hål som du som förare inte kan överblicka. Kommer det upp ett djur från sidan? Finns det någon trafikant på vägen som du inte sett?

Vad har du för hastighet? Hur många meter färdas du under en sekund i 90 km/h (ca 36 m) en sträcka som du inte ser något?

Möte i vänsterkurva

Vid vänsterkurva kan man avvakta med att blända av det egna fordonets ljus då det egna ljuset inte träffar det mötande fordonet

direkt. Det här beror helt på var du befinner dig i kurvan och hur mycket vägen svänger.

Omkörning/Upphinnande

När ska jag blända av eller hur tajmar jag att slå av helljuset vid rätt tidpunkt? Många gånger bländar man av helljuset lite för tidigt. Det talas om att när man ser att framförvarande bils bakre registreringsskylt reflekterar din bils helljus så är du i det område när du ska blända av.

Vid omkörning, ljusstuta innan omkörningen och slå sedan på det egna helljuset när fordonen är jämsides. Då åker båda fordonen förhoppningsvis med helljus en stund innan det omkörda fordonet bländar av.

Fordons plats

Fordonsplatsen blir klart ”smalare” när man kör i mörker dels för att bibehålla säkerheten men också för att man vill ha handlingsutrymme om det kommer något okänt från sidan.

Man ligger närmare mittlinjen eller den tänkta mittlinjen. Dels för att utnyttja de asymmetriska lyktorna bättre när man kör på halvljus, dels för att kunna hinna upptäcka saker som kan dyka upp från sidan av vägen tidigare.

Hur syns jag?

Blända av och på vid backkrön, tvära kurvor eller andra ställen där ändå inte helljuset kan lysa upp mer än vad ett halvljus kan.

Du ska köra om t.ex. en lastbil. Tänk då på hur föraren av lastbilen kan se dig i sina backspeglar. Tunga fordon har större speglar än personbilar och risken för att förarna blir bländade i sina backspeglar är stor.

Vid blåljushantering under mörker, tänk på att blåljuset inte syns förrän du är mycket nära den som är framför om du har helljus på. Om du ser ett fordon framför, blända av en kort stund och blåljuset kommer att synas mycket bättre och tidigare i det framförvarande fordonet. Om du under mörker kör med blåljus på och du kör om många fordon försök om möjligt att stänga av de bakåtriktade blåljusen, de bländar bakomvarande fordonsförare.

Mörkerkörning på landsväg

Som sagts tidigare vet du om bilen du åker i har extraljus? Hur fungerar dom? Tro inte att du kan höja farten bara för att du har bra belysning.

Tänk på viltfaran Den är som störst under skymning och gryning. Även om vägen du åker på har ett viltstängsel händer det att olika djur tar sig in på vägen.

Titta på vägmarkeringarnas reflexer. Höger sida rektangulära, vänster sida runda, avfarter orange.

Mörkerkörning vid nederbörd

Vid kraftigt snöfall bländar man sig själv mera om man åker med helljus och dessutom kanske man inte ser bättre/längre. Har du åkt i kraftigt snöfall tänk på att om det är möjligt stanna och ta bort smält snö som fastnat och blivit till is på lyktorna.

Mörkerkörning i stadsmiljö/tätort

Finns det behov att du måste se, ha helljuset på när behovet finns. Annars precis som mörkerkörning på landsväg så placera bilen lite mera åt mitten av vägbanan.

Tänk på att gångtrafikanter är inblandade i ca 40 % av alla mörkerolyckor och de flesta sker i tätort. Tyvärr tror många gångtrafikanter att dom syns när de ser bilen.

Du kan inte köra lika fort på kvällen som på dagen än mindre när det är regn och ”svart” asfalt som ”äter” upp ljuset du har.

Historier från verkligheten

Kollega under uttryckningsförarkurs: ”Jag har aldrig kört bil i mörker!”. Lärarna frågar hur kan det komma sig. Eleven sa; ”jag är uppvuxen i Stockholm och när jag åkt med andra eller kört själv så har det varit i Stockholm. Där finns det alltid gatubelysning”. Detta var en sanning som bekräftades i höstmörkret. Strongt av eleven att inför gruppen tala om som det var. Efter avslutad kurs kunde han också köra i mörker.

Elev under mc-kurs kom fram till fikastället och sa att han väjde för något djur som kom upp från sidan men han var inte säker. Mc:n undersöktes och vi hittade rådjurs hår på en motorbåge! Vi åkte tillbaka till platsen där eleven väjde för rådjuret. Där hittade vi mera hår, blod och maginnehåll. Sen hittade vi rådjuret dött.

Det var uttaget och klart, så det vara bara för jakträttsinnehavaren att komma och hämta. Vad drar man för lärdom av detta då? Jo, hade farten varit lägre så hade föraren säkert hunnit scanna av omgivningen lite bättre och olyckan hade inte inträffat. Det var nämligen andra elever som såg rådjuren och de höll en lägre hastighet.

Ett fordon och förarkontroll i stadsmiljö. En polisman var stopper och iklädd reflexväst. Som förare såg man honom men inte dennes kollegor som stod utanför de stoppade fordonen!

En bärgningsbil står på landsvägen och bakom den står bilen som ska bärgas. Utanför på vägen ser man också bärgningspersonalen som bär sina reflexkläder men polisen som stod ännu längre ut på vägen helt mörkklädd höll på att bli påkörd! Tack till den uppmärksamma bilisten.

Praktiska övningar

En övning för att visa hur helljuset åter upp/förtar blåljuset samtidigt som man också kan påvisa att sirenerna inte hörs så långt innan polisbilen kommer.

Litteratur

Corfitsen, M.T. (1994). Tiredness and visual reaction time among young male nighttime drivers: A roadside survey. *Accident Analysis and Prevention* 1994;26(5):617-624.

Lenné, MG, Triggs, T,J, Redman, J,R. (1997). Time of day variations in driving performance. *Accident Analysis and Prevention* 1997;29(4):431-437.

Lowden, A, Anund, A, Kecklund, G, Peters, B, Åkerstedt, T. (2009). Wakefulness in young and elderly subjects driving at night in a car simulator. *Accident Analysis and Prevention* 2009;41;1001-1007.

Mastro, LL, Conover, MR, Frey, SN. (2010). Factors influencing a motorist's ability to detect deer at night. *Landscape and Urban Planning* 2010;94:250-254.

Konstantoupoulos, P, Chapman, P, Crundall, D. (2010). Driver's visual attention as a function of driving experience and visibility. Using a driving simulator to explore drivers' eye movements in day, night and rain driving. *Accident Analysis and Prevention* 2010;42:827-834.

Rumar, K, Marsh, DK. (1998). Lane markings in night driving: a review of past research and of the present situation. UMTRI-98-50. The University of Michigan, Transportation Research Institute, Ann Arbor, Michigan, U.S.A.

18. Simulatorer och simulatoranvändning

Jörgen Lundälv

Så här långt har utbildning i teori och praktik kommit att handla om körning av polisfordon och utryckningsfordon särskilt med tanke på miljöträning och bilkörning i autentiska trafikmiljöer. Det är konstaterat i såväl diskussioner som tidigare forskning att unga människor idag har en begränsad körvana. Flera tar körkort före de börjar en polisutbildning samtidigt som många studerande inte har råd med att ha en egen bil under studietiden, också får en begränsad erfarenhet av bilkörning.

Detta kapitel handlar om träningsinstrument och redskap som kan användas för studerande, bilförare och utryckningsförare som behöver träna själva handhavandet av ett fordon men även få pröva att hantera ett fordon i olika riskscenarior. Sedan flera år tillbaka används i förarutbildningar s.k. simulatorer. Kapitlet bygger på en forskningsrapport som är gjord vid Polishögskolan i Solna (Lundälv, 2011).

Körsimulatorn

Många har säkerligen hört ordet simulator och simulatoranvändning. Inte minst i medierna men också inom litteraturen finns det olika beskrivningar (Zaar, 1998; Öinert, 2000; Börrefors, 2002; Arnroth, 2005; Göteborgs-Posten; 2008; Hansen, 2009).

Ibland används ordet utan att det ges en förklaring eller definition av begreppet. Om man går till ordböcker och lexikon finner man innebörden av ordet simulator. Den allmänna innebörden ges i Svenska Akademiens ordlista över svenska språket på följande vis:

”apparat som är avsedd att efterbilda viss typ av verkligt förlopp och anv. för träning i hur man uppträder i detta” (Svensk Ordbok, Språkdata, Göteborgs universitet, 1986).

Det finns olika typer av simulatorer. I den här boken åsyftas främst körsimulatorn som ett instrument som kan användas som

ett komplement för miljökörningen. I nationalencyklopedin förklaras ordet körsimulator på följande vis:

”Körsimulator, fordonssimulator, bilsimulator, anordning där förare kan träna bilkörning utan att ge sig ut i trafiken: En körsimulator kan vara rörlig, vilket ökar realismen och stöder synintrycken från omvärldsbilden” (Nationalencyklopedin, www.ne.se/körsimulator).

Europeiska polisutbildningar

En översiktsstudie av körsimulatorer och simulatoranvändning vid polisutbildningarna i de europeiska länderna visar att allt fler EU-länder har börjat införa simulatorer som ett komplement (Lundälv, 2011). Under hösten 2010 genomfördes en expertenkät till samtliga polisutbildningar i de europeiska länderna om erfarenheter och attityder till körsimulatorer inom polisutbildningen. I de skandinaviska länderna är erfarenheterna av körsimulatorer inom polisutbildningarna begränsade. Det är framför allt erfarenheter från Tyskland och Holland som visar att polisutbildningarna har kunnat utvecklas gynnsamt med tanke på det stöd som simulatorerna har erbjudit. Police Training Centre of the Bavarian Police (Bayrische Bereitschaftspolizei) i Sulzbach-Rosenberg i Tyskland har under flera år använt körsimulatorer i polisutbildningen. De har i översiktsstudien (Lundälv, 2011) svarat att de har mycket goda erfarenheter av simulatoranvändningen. Den tyska polisutbildningen uppger att främst sex fördelar och vinster kan ses:

1. riskfri träning med s.k. blåljuskörning under realistiska omständigheter.
2. möjligheten att lägga upp enskilda körprogram med olika trafiksituationer för varje enskild polisstudent.
3. erbjuda körning under såväl dagförhållanden som nattförhållanden (mörkerkörning).
4. erbjuda körning under olika väderleksförhållanden.
5. simulatoranvändningen är både billig och miljövänlig.
6. körsimulator är en modern inlärning och väl accepterad bland unga polisstuderande.

Inom den tyska polisutbildningen hade man bara upplevt en nackdel med körsimulatore. Det var den s.k. simulatorsjukan (simulator sickness) som hade drabbat några polisstudenter. Trots att några polisstudenter hade drabbats av illamående (simulatorsjuka) så hade de kunnat fullfölja övningarna i simulatormomentet. Totalt

var det mellan 10-15 procent av deltagarna som hade uppvisat symptom för simulatorsjuka. Polisstudenterna i Tyskland upplevde körsimulatorerna som en form av modern inläring och de berättade i uppföljningar att de var positiva till den kunskap och erfarenhet som de fått.

Bild 1. Körsimulatoranläggning vid Police Training Centre of the Bavarian Police i Tyskland.



Bild 2. Körsimulatorn och momentet övervakas av instruktörer inom polisutbildningen.



Bild 3. Polisstuderande har tagit plats i körsimulatorn vid Police Training Centre of the Bavarian Police i Tyskland.



Ett annat land i Europa som har kommit långt i att använda och utveckla körsimulatorer i polisutbildningen är Holland som redan 2005 införde simulatorer i större skala. Liknande erfarenheter som den tyska polisutbildningen haft konstateras i översiktsstudien (Lundälv, 2011). 1 av 10 drabbades av simulatorsjuka. Såväl studerande som lärare är positiva till körsimulatorer som ett komplement till miljökörningen i båda länderna.

Komplementet och framtiden

Det finns idag få utvärderingar och uppföljningsstudier som har fokuserat på effekter och användning av körsimulatorer i polisutbildningar. Det är därför i nuläget svårt att säga hur stora de skadeförebyggande vinsterna kan vara. Helt klart är dock att simulatorer ska ses som ett komplement till den ordinarie bilkörningen i autentiska trafikmiljöer. En simulator kan vara kostnadseffektiv och miljövänlig i flera avseenden. Kanske det är just därför som allt fler polisutbildningar väljer att inte bara införa utan också utveckla körsimulatorerna i polisutbildningarna. Det ska här också tilläggas att simulatorer används även inom andra områden inom det polisiära arbetet. Exempel på sådan simulatorbaserad verksamhet är de vapensimulatorer som utvecklats under senare år.

Det kan finnas flera förklaringar och orsaker till att inte fler polisutbildningar har infört simulatorer i utbildningarna. Historiskt sett har kostnaderna för investeringarna varit relativt höga och kvalite-

ten på simulatorerna har varierat. Likaså har det inte varit helt klart hur simulator-instrumentet ska kunna användas på ett bra pedagogiskt sätt. Under senare år har erfarenheterna av simulatorer inom polisutbildningarna blivit alltmer tydliga och positiva. Erfarenheterna från polisutbildningarna i Tyskland och Holland visar att det kan finnas anledning att tro att fler länder kommer att följa dessa exempel. Det är viktigt att se körsimulatorn som ett komplement till miljökörningen. Den kan ge studerande som inte har körvana möjligheten att öva ett stort antal timmar samtidigt som riskerna minimeras och kostnader är begränsade. Utbildningen blir kvalitetssäkrad på flera vis och den är dessutom mer miljövänlig.

Litteratur

Abrahamson,S, Denson,JS, Wolf,RM. (2004). Effectiveness of a simulator in training anesthesiology residents. *Quality Safe Health Care* 2004;13:395-397.

Albarracin,D, Johnson,BT, Zanna,MP. (2005). *The Handbook of Attitudes*. London: Lawrence Erlbaum Associates, Publishers.

Applied Simulation Technologies. (2006). Statistical analysis of effectiveness in the second year for EVOC-101 training courses using UDPS driver training simulators in 2006. Technical Report.

Arnroth,T. (2005). Körsimulator bättre än verkligheten. *Spektra* den 15 september.

Bédard,MB, Parkkari,M, Weaver,B, Riendeau,J, Dahlquist,M. (2010). Assessment of driving performance using a simulator protocol: validity and reproducibility. *Am J Occup Ther.* 2010 Mar-Apr;64(2):336-340.

Berger,RC. (1999). Unnecessary speed. *Journal of Emergency Medical Services* 1999;26:14-15.

Brooks,JO, Goodenough,RR, Crisler,MC, Klein,ND, Alley,RL, Koon,BL, Logan,WC, Ogle,JH, Tyrrell,RA, Wills,RF. (2010). Simulator sickness during driving simulation studies. *Accident Analysis & Prevention* 2010 May;42(3):788-796.

Börrefors,B. (2002). Simulator ska ge säkrare bilförare. *Skånska Dagbladet* den 30 januari.

Cooper,JM, Strayer,DL. (2008). Effects of simulator practice and real-world experience on cell-phone-related driver distraction. *Hum Factors.* 2008 Dec;50(6):893-902.

- Cox,DJ, Davis,M, Singh,H, Barbour,B, Nidiffer,FD, Trudel,T, Mourant,R, Moncrief,R. (2010). Driving rehabilitation for military personnel recovering from traumatic brain injury using virtual reality driving simulation: a feasibility study. *Mil Med.* 2010 Jun;175(6):411-416.
- de Winter,JC, Wieringa,PA, Kuipers,J, Mulder,JA, Mulder,M. (2007). Violations and errors during simulation-based driver training. *Ergonomics* 2007 Jan;15:50(1):138-158.
- de Winter,JC, de Groot,S, Mulder,M, Wieringa,PA, Dankelman,J, Mulder,JA. (2009). Relationships between driving simulator performance and driving test results. *Ergonomics* 2009 Feb;52(2):137-153.
- Fisher,DL, Pollatsek,AP, Pradhan,A. (2006). Can novice drivers be trained to scan for information that will reduce their likelihood of a crash? *Injury Prevention* 2006 Jun;12 Suppl 1:i25-29.
- Frazier,G. (2000). What is the answer to the reduction of accidents while responding emergency traffic? Executive analysis of fire service operation in emergency management. Master's Thesis. U.S. Fire Administration, Department of Homeland Security.
- Friedrich,MJ. (2002). Practice makes perfect: Risk-free medical training with patient simulators. *The Journal of the American Medical Association* 2002;288:2808-2812.
- Gregersen,NP, Brehmer,B, Moren,B. (1996). Road safety improvement in large companies: An experimental comparison of different measures.
- Göteborgs-Posten. (2008). Simulatoren som avslöjar hur du kör. Göteborgs-Posten (GP) den 9 januari.
- Göteborgs universitet. (1986). Svensk ordbok. Utarbetad av Språkdata, Göteborgs universitet. Stockholm: Esselte Studium.
- Hansen,A. (2009). Träning i simulator gav kirurgisk färdighet. *Läkartidningen* 32/33.
- Hault-Dubrulle,A, Robache,F, Pacaux,MP, Morvan,H. (2011). Determination of pre-impact occupant postures and analysis of consequences of injury outcome. Part I: a driving simulator study. *Accident Analysis & Prevention* 2011 Jan;43(1):66-74.
- Häggmark,E. (2004). Mörkerkörning: Realtidssimulering och visualisering av fordonsbelysning i körsimulator. Uppsats. Linköpings universitet, Institutionen för systemteknik.
- Janson Olstam,J, Simonsson,J. (2002). Simulerad trafik till VTIs körsimulator. Uppsats. Linköpings universitet, Institutionen för teknik och naturvetenskap.
- Juto,E. (2010). Driving simulator, development and performance study. Examensarbete, Tekniska Högskolan i Linköping, Institutionen för systemteknik.

Kennedy,RS, Lilienthal,MG, Berbaum,KS, Baltzley,DR, McCauley,ME. (1989). Simulator sickness in U.S. Navy flight simulators. *Aviat Space Environ Med.* 1989 Jan;60(1):10-16.

Krätzig,GP, Bell,G, Groff,R, Ford,C. (2010). Simulator Emergency Police Vehicle Operation: Efficiencies and Skill Transfer. 2010 Paper No. 10115, Interservice/Industry Training, Simulation, and Education Conference (I/ITSEC).

Lundälv,J. (2009). Polisbilen som aldrig kom fram. 11-års nationell personskadestudie med skadeatlas: skadehändelser med polisfordon i svensk vägtrafik. Forskningsrapport. Institutionen för kirurgisk och perioperativ vetenskap, Kunskapscentrum Katastrofmedicin vid Umeå universitet.

Lundälv,J. (2010). Polisaspiranten som ville träna. Aspiranters förarattityder till polisbilskörning och risktagande inom polisens förarutbildning – en attitydundersökning 2008-2010. Forskningsrapport. Institutionen för kirurgisk och perioperativ vetenskap, Kunskapscentrum Katastrofmedicin vid Umeå universitet.

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. *Police Practice & Research: An International Journal* 2010;11(5):437-450.

Lundälv,J. (2011). Police driver simulator, educational investments and evaluation – a research survey concerning experiences of police driver simulator in European countries 2010-2011. Research Report, Police Academy, Solna and Department of Surgical and Perioperative Sciences, Umeå university, Umeå.

Michon,J. (1985). A critical view of driver behavior models: what do we know, what should we do? In: Evans,I, Schwing,RC (Eds). *Human Behavior and Traffic Safety*, pp.485-520. New York: Plenum Press.

Mullen,NW, Weaver,B, Riendeau,JA, Morrison,LE, Bédard,M. (2010). Driving performance and susceptibility to simulator sickness: are they related? *Am J Occup Ther.* 2010 Mar-Apr;64(2):288-295.

Neukum,A, Lang,B, Krueger,H-P. (2003). A Simulator-Based Training for Emergency Vehicle Driving. DSC North America 2003 Proceedings, Dearborn, Michigan, October 8-10, 2003.

Othman,S, Thomson,R, Lannér,G. (2010). Are driving and overtaking on right curves more dangerous than on left curves? *Ann Adv Automot Med* 2010;54:253-264.

Park,JR, Lim,DW, Lee,SY, Lee,HW, Choi,MH, Chung,SC. (2008). Long-term study of simulator sickness: differences in EEG response due to individual sensitivity. *Int J Neurosci.* 2008 Jun;118(6):857-865.

- Peters,B. (2008). Körsimulatorer i förarutbildning – en kort översikt. Paper. VTI, Väg- och transportforskningsinstitutet, Linköping.
- Rose,FD, Attre,EA, Brooks,BM, Parslow,DM, Penn,PR, Ambihapahan,N. (2000). Training in virtual environments: Transfer to real world tasks and equivalence to real task training. *Ergonomics* 2000;43:494-511.
- Samferdsel. (2010). Trafikkmedisinsk forskning i kjøresimulator: Farlig forskning under trygge forhold. *Samferdsel* Nr 10, Desember, 2010.
- Schulthesis,MT, Simone,LK, Roseman,E, Nead,R, Rebimbas,J, Mourant,R. (2006). Stopping behavior in a VR driving simulator: a new clinical measure for the assessment of driving. *Conf Proc IEEE Eng Med Biol Soc.* 2006;1:4921-4924.
- Schulthesis,MT, Rebimbas,J, Mourant,R, Millis,SR. (2007). Examining the usability of a virtual reality driving simulator. *Assist Technol* 2007 Spring;19(1):1-8.
- Svenska Akademien. (1990). Svenska Akademiens ordlista över svenska språket. Stockholm: Norstedts förlag.
- Tidningarnas Telegrambyrå. (2008). Unik körsimulator i Göteborg. *Tidningarnas Telegrambyrå (TT)* den 12 december.
- Walker,AD, Muth,ER, Switzer,FS, Hoover,A. (2010). Head movements and simulator sickness generated by a virtual environment. *Aviat Space Environ Med.* 2010 Oct;81(10):929-934.
- Wang,Y, Zhang,W, Salvendy,G. (2010). Effects of a simulation-based training intervention on novice drivers' hazard handling performance. *Traffic Injury Prevention* 2010 Feb;11(1):16-24.
- Zaar,C. (1998). Ta körkort i körsimulator. Komplement till verkligheten. Sparar tid och pengar för både elev och körskola. *Dagens Nyheter* den 17 september.
- Öinert,B. (2000). Simulator kan sålla bort olämpliga bilförare. *Tidningarnas Telegrambyrå (TT)* den 24 november.

Om författarna

Alpert, Geoffrey P; professor, Department of Criminology & Criminal Justice, University of South Carolina, Columbia, USA. Han är ledande forskare på området polisbilskörning, stresshantering och polisbiljakter. Geoffrey Alpert är särskilt inriktad mot området hög-risk aktiviteter inom polisiärt arbete (dödligt våld).

Balkmar, Dag; forskare vid Institutionen för Tema Genus, Linköpings universitet. Han är även verksam vid Centrum för genusstudier vid Stockholms universitet.

Baxter, Kathryn; studerande vid University of South Carolina, Columbia, USA. Kathryn Baxter arbetar tillsammans med professor Geoffrey P Alpert inom området polisbilskörning och högriskmoment.

Edlund, Finn; trafikpolis vid polisens tunggrupp, mc-instruktör vid trafikenheten vid Polismyndigheten i Gävleborgs län.

Gustafson, Bryon; arbetar vid California Peace Officers Standards and Training (Cal POST) och vid University of Colorado i Denver, USA och arbetar tillsammans med professor Geoffrey P Alpert.

Gustafsson, Maria; har tidigare arbetat 30 år inom polisen med det mesta från att vara ordningspolis till biträdande länspolismästare. Idag driver hon konsultföretaget Hjärnglans AB som sysslar med ledarskap och utveckling ur ett hjärnperspektiv.

Johansson, Bo-Lennart; polisinspektör, Polismyndigheten i Västra Götaland, Skaraborg. Huvudinstruktör för polisens förutbildning i Skaraborg.

Lindberg, Anders; trafikpolischef i Vänersborg, Polismyndigheten i Västra Götaland.

Lundälv, Jörgen; bokens redaktör är docent i trafikmedicin, Institutionen för kirurgisk och perioperativ vetenskap, enheten för kirurgi, Kunskapscentrum katastrofmedicin vid Umeå universitet i Umeå och docent i socialt arbete, Institutionen för socialt arbete, Göteborgs universitet i Göteborg. Jörgen Lundälv är också vetenskaplig sekreterare i sektionen trafikmedicin inom Svenska Läkaresällskapet.

Norén, Stig; poliskommissarie och polislärare vid Polisprogrammet vid Umeå universitet i Umeå.

Nyberg, Christer; poliskommissarie och f.d. studierektor vid Polishögskolan (PHS), Sörentorp, Solna.

Olsson, Hans; ombudsman för arbetsmiljöfrågor vid Polisförbundet, förbundskansliet, Stockholm.

Philipson, Christer; f.d. polis och trafiksäkerhetssamordnare vid Polismyndigheten i Västra Götaland. Driver idag konsultföretaget Körglädje & Säkerhet.

Strömberg, Nils-Göran; poliskommissarie och polislärare och ämnesansvarig för polisbilskörning vid Polisprogrammet vid Växjö universitet i Växjö.

Söderman, Ronny; poliskommissarie och polislärare, Polisprogrammet vid Umeå universitet i Umeå.

Wictorsson, Sören; Polislärare vid Polishögskolan, Sörentorp, Solna. Mångårig erfarenhet av arbetsmiljöarbete som bland annat huvudskyddsombud inom polisen.

Förkortningar

ABS	Anti-Blockier-System
AFA	AFA Försäkring
AFL	Lagen om allmän försäkring
AFS	Arbetsmiljöverkets Föreskrifter
AML	Arbetsmiljölagen
BrB	Brottsbalken
FAP	Rikspolisstyrelsens interna föreskrifter
FBI	Federal Bureau of Investigation
FK	Försäkringskassan
HR	Händelserapport
ITMA	The International Traffic Medicine Association
JO	Justitieombudsmannen
KC	Kommunikationsledningscentralen
LAF	Lag om arbetsskadeförsäkring
LISA	Polisens webbaserade system för arbetsskador och tillbud
LKC	Länskommunikationscentralen
NE	Nationalencyklopedin
NHTSA	National Highway Traffic Safety Administration
NIOSH	National Institute for Occupational Safety and Health
NORA	National Occupational Research Agenda
NLEOMF	National Law Enforcement Officers Memorial Fund
NTF	Nationalföreningen för Trafiksäkerhetens Främjande
PAN	Polisens ansvarsnämnd
PHS	Polishögskolan
PL	Polislagen
PSA	Polisens personskadeavtal
PTB	Polistaktisk bilkörning
RB	Rättegångsbalken
RPS	Rikspolisstyrelsen
SAM	Arbetsmiljöverkets föreskrift om Systematiskt arbetsmiljöarbete
SFS	Svensk Författningssamling
SOU	Statens Offentliga Utredningar
SVD	Svenska Dagbladet

SVT	Sveriges Television
TF	Trafikförordningen
VTI	Väg- och transportforskningsinstitutet
VTF	Vägtrafikförordningen
VTL	Vägtrafiklagen
VVFS	Vägverkets Författningssamling
WHO	World Health Organization

Index

A

ABS-bromsar 86,88-89
 acceptabel risk 164
 AFA Försäkring 91,106,115
 aggressivitet 17,165
 aktning 33,89,177-178
 alarm 13
 alarmreaktion 13
 alkoholpåverkan 73,78,140
 allmänheten 31,45-47,59,89
 Alpert, Geoffrey P 7,45,61
 ambulansförare 6,175
 angelägenhetsgrader 175
 antisladdsystem 86
 arbetsmiljö 29,84,117
 arbetsmiljöansvar 85,89,209
 Arbetsmiljölagen 84,88,92-93,110-111
 arbetsmiljöproblem 87,89,112,206
 Arbetsmiljöverket 92-93,115
 arbetspass 22,68,88,100,171,183
 arbetssjukdom 91
 arbetsskadeanmälan 94
 arbetsskador 90-92
 arousalnivå 128
 attityder 48,51,56,61,117-122,129-131,166,175,188,216
 automatisk hastighetsövervakning 67,71
 avstånd 25,77,126-127,130,145,171,192,201,210
 avvikande körning 201,206

B

Balkmar, Dag 7,54
 Baxter, Kathryn 45
 Bedömningsfel 201,203
 behovsprincipen 27
 beteendemönster 20
 bilbälte 56,86-87,190,
 biljakt 41,45-47,66,76,125-126

Björnstig, Ulf 135
 blåljus 76,209
 brandbilsförare 6
 bristande uppsikt 68
 bromssträcka 172
 Brottsbalken 177
 brådskande uppdrag 35
 brådskande yrkesutövning 58,69-71,117,121,139,175,177,180,182
 bötesstraff 76,78

C

centrala nervsystemet 16
 chock 146,150,152,154,156
 civil polisbil 69
 coping 150,153
 cykelbana 34,77

D

deformering 39
 deltidstrandkår 6,175
 distraktionsfel 201,204
 dödsfall 45,51,55,140,146,152

E

Edlund, Finn 7,209,
 efterföljande 45-47,50,52,125-126,130,140
 ensampatrullering 85
 Ericson, Björn 67
 Eskortkörning 77
 etik 37-38
 Europeiska polisutbildningar 216
 Evans, Leonard 136

F

FAP 66,76
 FAP 104-1 78,126-127
 familj 150
 fartkameror 67,71
 FBI 51
 Felhandlingar 119
 femininitet 54,56
 flock 16
 flyende fordon 126

fordonsinstruktör 99
 fordons plats 212
 fortkörning 69
 fotgängare 55,74
 fri väg 71,75
 fyrhjulsdrift 88
 fysisk smärta 16
 färdolycksfall 91
 färdskrivare 43-44,
 förarbeteende 67
 föredömlighet 35,86,89,168
 föreskrifter 66
 företagshälsovård 99
 förföljande 41,66,76,78,125-
 129,140
 förlust 150
 förnuft 11
 Försäkringskassan 91-93,102-
 104,115
 försäkringsmässigt vållande 72
 förtroende 43,59

G

gatukorsning 74
 genusperspektiv 54,61
 genusvetenskap 6
 grov vårdslöshet 58,73,144
 grupptillhörighet 18-19,175
 Gustafson, Bryon G 45
 Gustafsson, Maria 7,9
 gångbana 34,73,76-77

H

Haddon, William 134-137
 halkkörning 121
 handledare 60,72
 hastighet 34,55
 hastighetsöverträdelse 68
 helikopter 130
 hjärnan 9
 hot 27,78
 Hovrätten i Västra Götaland 36,70
 huvudskyddsombud 90
 hälsoproblem 55
 händelserapport 176
 Härskogsolyckan 72

Högsta domstolen 67

I

incident 60,84,118,140,202
 inläring 18
 intern arbetsmiljöpolicy 114
 intern trafiksäkerhetspolicy
 57,88,96,114,168
 internutredning 68
 intuition 13
 invalidiserande skador 55,146,151

J

Johansson, Bo-Lennart 7,175
 juridiskt vållande 73
 justitieombudsmannen
 41,66,76,126
 jämställdhetsperspektiv 55

K

Kammarkollegiet 105,106,115,141
 kollisionrisk 45
 kompensationsrisk 201,205
 kompetensprov 121
 koncentration 15
 kontroll före körning 121
 koordinationsfel 201,203
 krasch 46,66,68,72,122,139
 kraschvåld 139
 krisstöd 97,116,156
 krockkuddar 86,191
 kultur 19,51,59,117,120,139
 kunskap 14
 kurva 22,72,181,200-202,204,210-
 212
 Kustbevakningen 34
 känslostyrt beteende 16
 körförmåga 55
 körsimulator 215
 körställningen 85,190,192
 körträning 86

L

Lagen om allmän försäkring
 96,102

lagstiftning 66
 lagöverträdelse 40
 larmanordning 34,46,75
 lastsäkringen 86
 legitimitet 64
 likgiltighet 73,144
 limbiska systemet 10
 Lindberg, Anders 7,198
 Linköpings universitet 7
 LISA 95
 ljusförhållanden 74
 ljushantering 210
 LKC 21-22,24,100,126,130
 logik 11
 Lundälv, Jörgen
 7,54,58,61,66,72,117,134,139
 lågfartsmanövrering 86

M

Manchester-modellen 130
 Manövergård 190,192
 maskulinitet 54,56,59
 media 59
 medvetet risktagande 72,74
 medåkare 6,89,138,155-156
 mental beredskap 87,198
 minnen 14
 moralisk gräns 41
 moped 76-78
 moralisk utförsbacke 39
 motorcykel 41,66,144
 motorväg 48
 musikupplevelser 16
 myndighetsutövning 76
 måltidsintag 16
 mörkerkörning 121,209,213

N

nackskada 25
 National Highway Traffic Safety
 Administration 51
 National Institute for
 Occupational Safety and Health
 51
 Nationella insatsstyrkan 69
 negativ attityd 119,129

negativ stress 154
 neo cortex 10
 nollriskteorin 162
 nollvisionen 57,58,110,141
 Norén, Stig 7,190
 NTF 55
 nya hjärnan 10
 Nyberg, Christer 7,30

O

oaktsamhet 74
 objektivitet 16,43
 ohälsa 84-85
 Olsson, Hans 7,90
 olycksfägelteorin 165
 olycksstatistik 56
 omkörning/upphinnande 212
 optimal prestation 128
 ordinarie yrkesutövning
 117,139,178,182
 oskyddade trafikanter 77

P

pannlob 11
 parasympatiska nervsystemet 16
 parkering 68
 passagerare 76,89,156,164,168
 personlig skyddsutrustning 84
 Personskadeavtalet PSA 102
 Philipson, Christer 7,125
 piketbuss 70
 piketpolis 70,
 pistolhölster 87
 polisaspiranter 58,60,117,120
 polisbilskollision 45,54
 polisbilskörning 61,84,117
 Polisens ansvarsnämnd 96
 Polisens förarutbildning 192-197
 Polisförbundet 7,90,96,115
 Polisförordningen 33
 Polishögskolan 39,198,215,224
 polisidentitet 62
 polisiär kultur 19,117
 polisiär utrustning 85-86
 Polislagen 31,33,37,126,177,180
 polislärare 6

polismotorcykel 69,87
 polismyndigheter 67
 polistaktik 49
 positiv attityd 119
 prejning 30,76-78,144
 premiss 38,40
 proportionalitetsprincipen 37,130
 pustdatorer 86

R

rattfattningen 85,190-191
 rattonykterhet 56
 reaktionssträcka 172
 red mist 128-130
 rehabiliteringskedjan 102-103
 respekt 39,89
 Riksenheten för polismål 67-68
 Rikspolisstyrelsen 57-58,66,70,78,88,90,115,141
 riktad spaning 126
 risk, 28,55,77,85,117,162
 riskbedömning 28,77,101,193
 riskfaktor 78,161
 riskhomeostateorin 163,165
 risktagande 56,59,72,74,77,122
 riskundvikandeteorin 163
 rutinfel 201,204
 rutinpatrullering 84
 rytm 16
 räddningstjänst 176
 rädsla 100
 Rättegångsbalken 177
 rättsfall 66,78
 rättspraxis 67
 rättvisa 31
 röd dimma 128-130

S

Sharp, Gordon 119,129-131
 siktförhållanden 74,77
 simulator 215
 simulatorsjuka 216
 simultankapacitet 17
 siren 46,75-76
 sjukskrivning 146,153
 självkännedom 131

skiftestjänstgöring 16
 skuldkänslor 151
 skyddsombud 90,95,98
 social överlevnad 11
 sorg 150
 spaningsverksamhet 34,84
 spärrlinje 121
 spärrområde 121
 status 20,27
 stereotyp föreställning 56
 stopp av fordon 46,49,76,78,125
 stopplikt 75
 stoppsträcka 172
 stress 16-17,68-69,127,154
 stresshantering 68,150-151,153
 stressreaktioner 13,17,151
 Strömberg, Nils-Göran 7,161,
 stöd 150-152,155
 subkultur 30
 svallvågskrascher 122
 Svenska Polismäns Minnesportal
 96
 sympatiska nervsystemet 16
 synfältet 128
 synintryck 14
 Systematiskt arbetsmiljöarbete
 92,95,98,101,113
 säkerhetsdialog 19
 säkerhetskontroll 89
 Säkerhetspolisen 90
 säkerhetstänkande 32
 särskild försiktighet 34,74-75,188
 Söderman, Ronny 7,190
 sömn 16,179

T

tillbudsansmälan 94
 tillhörighet 16,19
 tillit 68
 Tingvall, Claes 57
 tjänstefel 67-68,73,77-78
 tjänsteplikt 75
 tjänsteutövning 33,41,67,176
 tjänstevapnet 87,121
 tjänsteåtgärd 75
 tolkning 27

trafikbrott 30,67
 Trafikförordningen
 34,58,89,177,180
 trafikintensitet 75
 Trafiklagen 31
 trafikmedicin 6,134
 trafikmiljö 30,68,74
 trafikpolis 43,198,223
 trafikpsykologi 6
 trafikskador 96,139,150
 trafiksäkerhet 57,59,117
 trafiksäkerhetsansvarig 19
 Trafikverket, 115,141
 trafikövervakning 84
 traumaring 150
 traumatisk händelse 151-152
 trovärdighet 54,64
 trygghet 31
 trängande fall 34,58,70-
 71,75,117,139,175-177,182
 trötthet 68,73,78,100,170
 tullpersonal 6
 Tullen 34,176
 tunnelseende 24,129
 turlaget 18-21

U

Umeå universitet 141
 undantag 179
 undantagsfall 34
 understimulans 26
 ungdomar 76,165-167
 University of Colorado 7
 University of South Carolina 7
 uppgivenhet 13
 uppgivenhetsreaktion 13
 uppmärksamhetsfel 201-202
 utbildningens betydelse
 74,76,86,117
 utbildningsansvarig 99
 utryckningsfordon 34,161
 utryckningsförarutbildning
 176,194
 utryckningskörning
 45,52,72,87,122,198
 utryckningsverksamhet 84

V

vapen 78
 verksamhet 13
 verksamhetsreaktion 13
 vila 16,78
 våldsanvändning 77-78
 vållande till annans död 73
 vållande till kroppsskada 67-
 68,74-75,77-78
 vårdslöshet i trafik 67-68,70,72-
 75,129
 väglaget 75
 Vägverket 55
 värdegrunden 114,117
 värderingar 56,117,122

W

Whiplashskada 192
 Wictorsson, Sören 7,84

Y

yrkesdeformering 39,41-42
 yrkesförare 43,140,171
 yrkesroll 39
 yrkesutövning 39,54,175,178,182

Å

åklagarmyndighet 68

Ö

överbelastning 26
 överskattningar 161
 överstimulans 127,130
 övning 60,69,72,161,168,194-197,
 203,214,216

