



Riskfyllt och ordningsstörande körbeteende i centrala Edsbyn

Kartläggning, orsaksanalys och förslag på insatser enligt en kunskapsbaserad arbetsprocess

Adam Jonsäll

Ovanåkers kommun

December 2019

Innehållsförteckning

Bakgrund	2
Kartläggning	3
Metod och procedur	3
Resultat	3
Orsaksanalys.....	14
Metod och procedur	14
Resultat	14
Diskussion kring insatser	18
Platsperspektiv	18
Situationellt perspektiv	18
Gärningspersonsperspektiv	19
Utvärdering, uppföljning och revidering.....	20
Referenslista	21

Bakgrund

Fordon som framförs på ett vårdslöst och ordningsstörande sätt har uttryckts av lokalbefolkningen i Ovanåker i allmänhet, och Edsbyn i synnerhet, som ett återkommande problem och har uppmärksamrats under flera år i lokalmedia. Särskilt när incidenter där personer eller egendom kommit till skada har röster höjts till förändring. Exempelvis när en kvinna i december 2018 blev allvarligt skadad efter att ha blivit påkörd av en bil nära till centrala Edsbyn (Dahlberg, 2018, 14 december) eller när ett staket kördes sönder till en privat vila och man uttryckte det var tur inte en människa kom till skada (Frid, 2018, 29 november).

Problematiken har påpekats medialt vid flera tillfällen under en tid. Sommaren 2012 lämnades det in ett medborgarförslag om farthinder och smalare gator på Västergatan efter observationer om att vägen bland annat kunde ha använts till kappkörning (Hammarstedt, 2012, 30 maj). Problematiken är väl känd av både polis och Ovanåkers kommun (Lindberg, 2019, 29 november) som har gjort en rad ansträngningar till att minska problematiken. Bland annat har det diskuterats att bygga farthinder men det har påpekats att det riskerar att både vara oerhört kostsamt och ineffektivt. Polisen säger ärendet är prioriterat i Edsbyn men att ansvarsområdet sträcker sig över hela Hälsingland och därför inte kan ha den närvaro som skulle vara önskvärt. Kommunen har på sin hemsida en möjlighet att ange problematik samtidigt som man anordnat en träff för mellan motorintresserade, polisen och andra berörda aktörer för att komma fram till en gemensam lösning. I samband med detta har det skapats en motorförening och förslag om att en isbana på vintern och en asfaltbana på sommaren skulle upprättas för att aktiviteterna inte skulle äga rum på de centrala gatorna och vägarna och samtidigt ge lagliga möjligheter till sin hobby (Lundin, 2015, 3 juli).

Som en del i det fortsatta arbetet att minska riskfyllt, ordningsstörande och/eller otrygghetskapande framförande av motorfordon i Edsbyn har Ovanåkers kommun gett i uppdrag att sammanställa en rapport med kartläggning, orsaksanalys och ge förslag till preventiva åtgärder, vilket Ovanåkers kommun hoppas kunna leda till ökad trygghet bland invånarna. För att genomföra detta används den kunskapsbaserade arbetsprocessen (Brottsförebyggande rådet [Brå], 2016). Det innebär att systematiskt kartlägga problematik relaterat till riskfyllt och ordningsstörande framförande av fordon, analysera orsakerna till problemen samt föreslå utifrån bästa tillgängliga kunskap insatser och föreslå sätt att utvärdera arbetet samt återkoppla resultaten med syfte att skapa förbättring.

Kartläggning

För att uppnå det formulerade syftet gjordes ansträngningar att kartlägga ordningsstörande och riskfylld körning i Edsbyn. Kartläggningen ger kunskap om var och när problemen förekommer, vilket krävs för att utforma lämpliga åtgärder (Brå, u.å.). Ett effektivt sätt att arbeta brottsförebyggande och trygghetsskapande är att arbeta med så kallade ”hotspots” och ”hottimes”. Det innebär att identifiera platser och tidpunkter då det förekommer en särskilt hög koncentration av den problematik, ofta brottslighet, man försöker att förebygga.

Syftet med kartläggningen var att dels identifiera sådana ”hotspots” och ”hottimes” då det strategisk både resursmässigt och för att insatserna ska ha adekvat effekt setts effektivt att inrikta och fokusera insatserna där problematiken är vanligast förekommande och tider då den är mest frekvent. Dels var syftet med kartläggningen att ge en förståelse för den typ av problematik som upplevs som mest förekommande hos invånarna, dess lagrum och rådande forskningsläge för att ge en grund till de insatser som föreslås.

Metod och procedur

För att genomföra kartläggningen användes bland en webbenkät som konstruerats för ändamålet. Webbenkäten konstruerades genom Google Formulär. Google formulär är en online gratis tjänst utvecklad av Google LLC som ger möjlighet att skapa och distribuera olika former av enkäter eller liknande undersökningar (Google LLC, 2019). Enkäten ämnade undersöka medborgarnas uppfattning angående vilken tid, plats och typ av problematik som var vanligast och innehöll frågor som ”Vilket av alternativen upplever du som den vanligaste typen av problematik?” eller ”Vilka månader upplever du det sker mest buskörningar?”. De allra flesta frågorna gav möjlighet att ange flera svarsalternativ med ingen begränsning till antal. Exempelvis var det möjligt att svara endast ”Juli” eller ange samtliga månader på frågan om vilka månader som upplevdes hade mest buskörningar. Webbenkäten gjordes tillgänglig att svara på i Facebookgruppen ”Edsbyn – Alfta” och var tillgänglig att svara på i fem dygn mellan 21–26 november 2019.

Resultat

Enkätundersökning. Det främsta underliggande materialet för kartläggningen var den enkätundersökning som gjordes tillgänglig till medborgare kallad ”Kartläggning av problematik kring ”buskörning” mellan 21–26 november 2019.

Totalt svarade 349 personer på enkäten. Av dessa uppgav 202 att de var kvinnor, 1

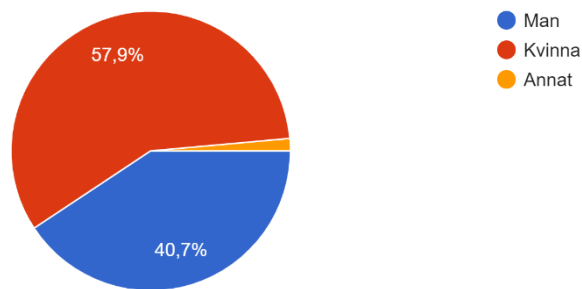
42 angav de var man och fem personer angav ”annat” (se Tabell 1).

Tabell 1

Angiven könstillhörighet.

	Man	Kvinna	Annat
Svarande	142	202	5

Könstillhörighet
349 svar



Figur 1: Angiven könstillhörighet i enkätundersökningen

Ålder på de svarande mättes genom frågan ”Hur gammal är du?” och alternativ som motsvarade sex åldersspann. Enkäten kan sägas ha fångat många åldersgrupper. Flest antal fick alternativet ”18–30” med 104 svarande och minst svarande fick alternativet ”Yngre än 18” med 14 svarande (se Tabell 2).

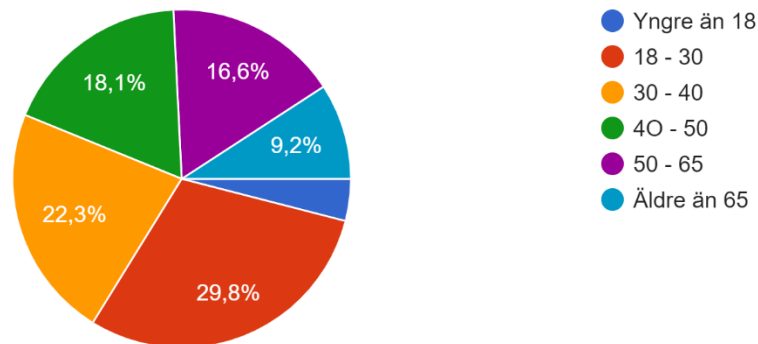
Tabell 2

Ålder angivet utifrån åldersspann. Antal svarande (n) per alternativ.

	Yngre än 18	18 - 30	30 - 40	40 – 50	50 - 65	Äldre än 65
Svarande	14	104	78	63	58	32

Hur gammal är du?

349 svar



Figur 2: Åldersfördelning av svarande på enkäten. Självangivet åldersspann

För att mäta upplevd frekvens av problematik på olika platser gavs det möjlighet att gradera sju platser utifrån frågan ”Hur ofta sker ’buskörningen’ på [...]” och sedan en plats i eller omkring centrala Edsbyn efter en fem-gradig skala, från ”Aldrig” som motsvarade 1 till ”Väldigt ofta” som motsvarade 5. Frågorna var frivilliga.

Det av alternativen som fick störst andel svarande ”Väldigt ofta” var Långgatan i anslutning till rondellen vid kommunhuset med 39,2 %. Det var också Långgatan i anslutning till rondellen vid kommunhuset som fick det högsta medelvärdet med alla svar sammanräknat på 3,85. Lägst andel svarande ”Väldigt ofta” fick ”OKQ8 bensinmacken och kringliggande vägar” med 10,7 % men lägst medelvärde fick ”Långgatan omkring Dina försäkringar” med 2,64 (se Tabell 3).

Tabell 3

Upplevd graderad problematik på platser. Andel (%) svarande per svarsalternativ. Antal svarande (n) i parantes.

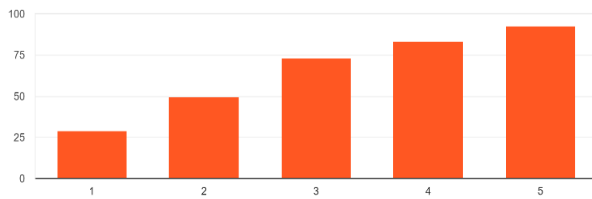
	Aldrig	2	3	4	Väldigt ofta	Medelvärde (M)
Långgatan: Röda Kvarn biografen	8,8 (29)	15,2 (50)	22,3 (73)	25,3 (83)	28,4 (93)	3,49
Långgatan: Rondellen vid kommunhuset	6,5 (22)	8,6 (29)	17,5 (59)	28,2 (95)	39,2 (132)	3,85
Långgatan: Omkring Dina försäkringar	15,6 (51)	24,5 (80)	30,4 (99)	14,4 (47)	15 (49)	2,64
Östra Centralgatan vid Circle K	17 (55)	16,7 (54)	32,8 (106)	19,2 (62)	14,2 (46)	2,97
Västergatan Vid OKQ8 bensinmacken och vägarna omkring	17,4 (56)	22,4 (72)	24,8 (80)	18,6 (60)	16,8 (54)	2,95
Andra platser än Edsbyn som inte nämnts i undersökningen	10,9 (37)	16,2 (55)	22,4 (76)	18,9 (64)	31,6 (107)	3,44

Tabell 3 kan illustreras med hjälp av en serie stapeldiagram. Staplarna visar antal av svarande per svarsalternativ av samtliga platser som undersöktes i enkäten samt ”Andra platser i Edsbyn som inte nämnts här”

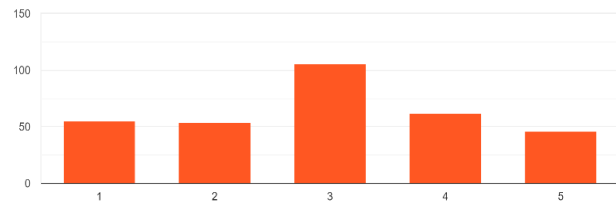
Figur 3

Frekvens av upplevd graderad problematik visad i staplar. Samtliga undersökta platser.

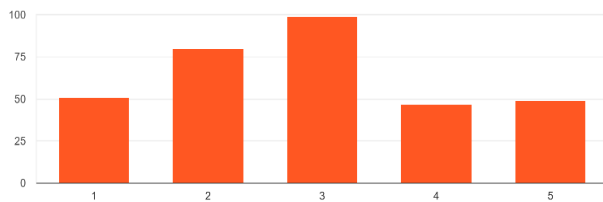
Hur ofta sker "buskörningen" på Långgatan omkring Röda Kvarn biografen?
328 svar



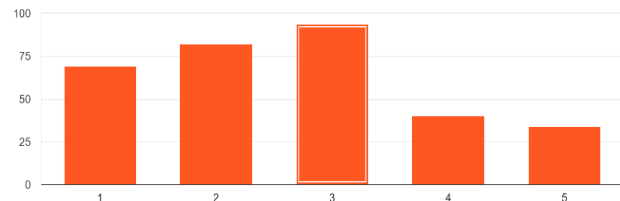
Hur ofta upplever du "buskörningen" på Östra Centralgatan vid Circle K (Tidigare Statoil)?
323 svar



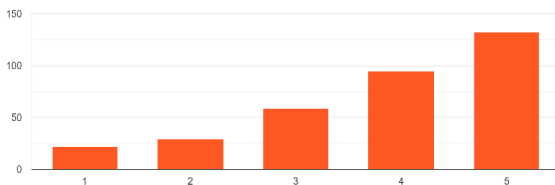
Hur ofta upplever du "buskörningen" på Långgatan omkring Dina försäkringar?
326 svar



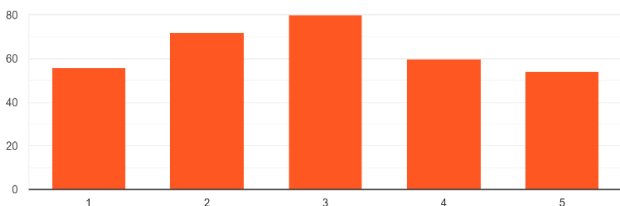
Hur ofta upplever du buskörning vid OKQ8 bensinmacken och vägarna omkring?
319 svar



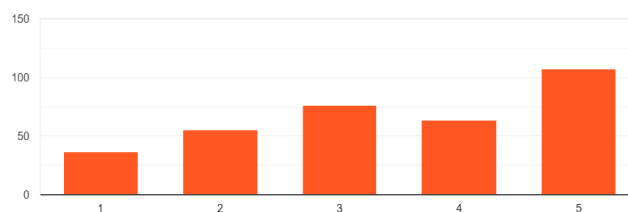
Hur ofta upplever du "buskörningen" på Långgatan i anslutning till rondellen bredvid kommunhuset?
337 svar



Hur ofta upplever du "buskörningen" på Västergatan (vägen bakom ICA och Coop)?
322 svar

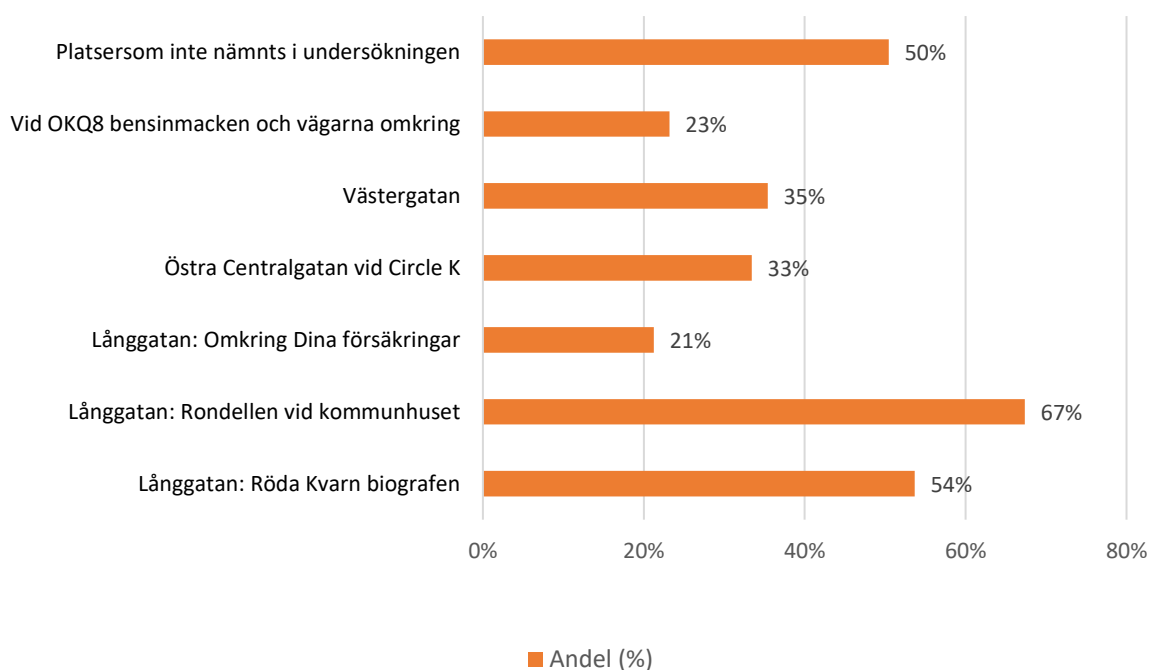


Hur ofta upplever du buskörning på andra platser i Edsbyn än som nämnts här?
339 svar



För att få en överskådlig bild av vilka platser som är "hotspots" går det att räkna samman andelen av de svarande som valt alternativ "4" och "5" på skalan, vilket kan representera en hög upplevd frekvens av problematik. Vid en sådan sammanräkning får "Långgatan: Rondellen vid kommunhuset" högst andel med 67 % av svaranden som tog något av de två alternativen. Lägst fick "Vid OKQ8 bensinmacken och vägarna omkring" med 23 % (se Figur 3).

Figur 4: Sammanräknad andel (%) svarande som tog alternativ 4 eller 5 på hur ofta problematik upplevdes på platsen



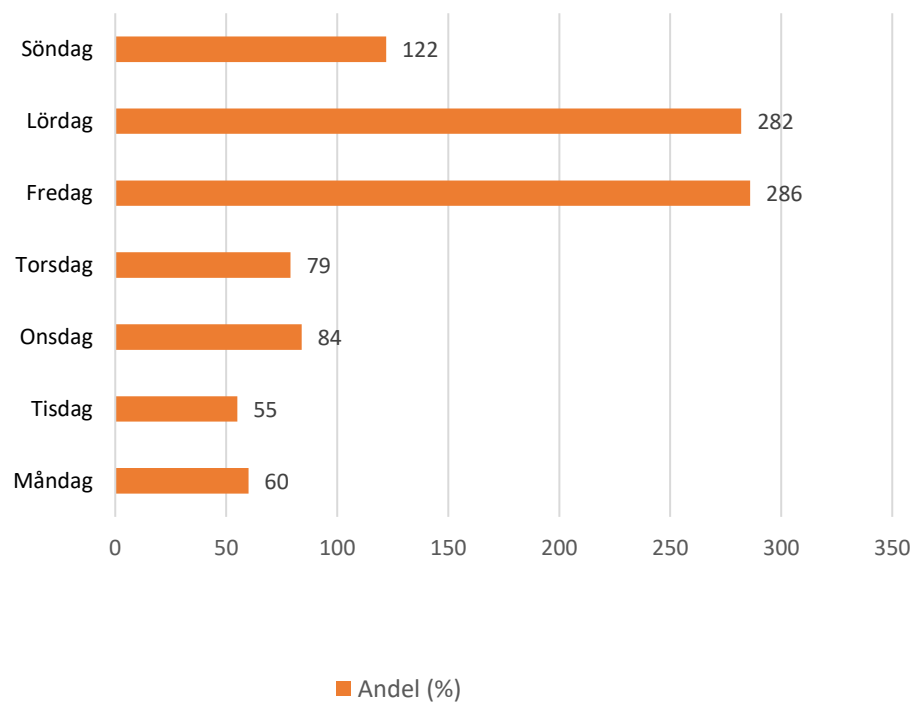
Enkäten ämnade också undersöka skillnader i upplevd problematik relaterat till "buskörning" gällande tidpunkter, veckodagar och månader. Resultaten visar att störst andel svaranden upplever en koncentration av problematik på helgen. Fredagar och lördagar fick högst andel med 81,9 och 80,8 % respektive svarande som angav dessa dagar som mest problematiska och söndagar den tredje mest problematiska dagen med 35 %.

Tabell 4

Antal svarande (n) och andel (%) per veckodag i frågan ”Vilka veckodagar upplever du det sker mest buskörningar?”

	Antal svarande (n)	Andel (%)
Måndag	60	17,2
Tisdag	55	15,8
Onsdag	84	24,1
Torsdag	79	22,6
Fredag	196	81,9
Lördag	282	80,8
Söndag	122	35
Vet inte	33	9,5
Jag upplever ingen problematik	33	9,5

Figur 5: Upplevd problematik. Antal svaranden per veckodag.



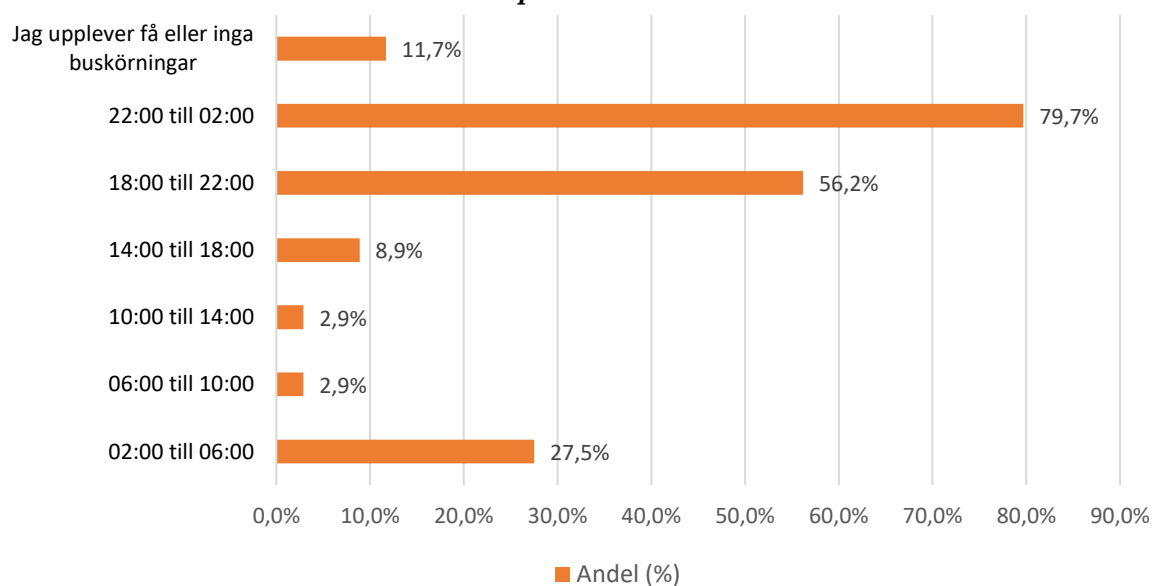
Enkäten ämnade också undersöka vilka tider på dygnet som upplevdes som mest utsatta för buskörning. Svaranden fick välja på en tidsperiod på fyra timmar som alternativ som upplevdes mest problematiska. Problemen ter sig upplevas koncentrerade till kväll -och nattetid. Av alternativen svarade högst andel att tidperioden 22:00 till 02:00 som mest utsatt med 79,7 % av svaranden, med det näst mest svarade alternativet var 18:00 till 22:00 med 56,2 % av svaranden (Se Tabell 5 och Figur 6)

Tabell 5

Mest upplevd problematik av tider på dygnet. Antal svarande (n) och andel (%) per svarsalternativ.

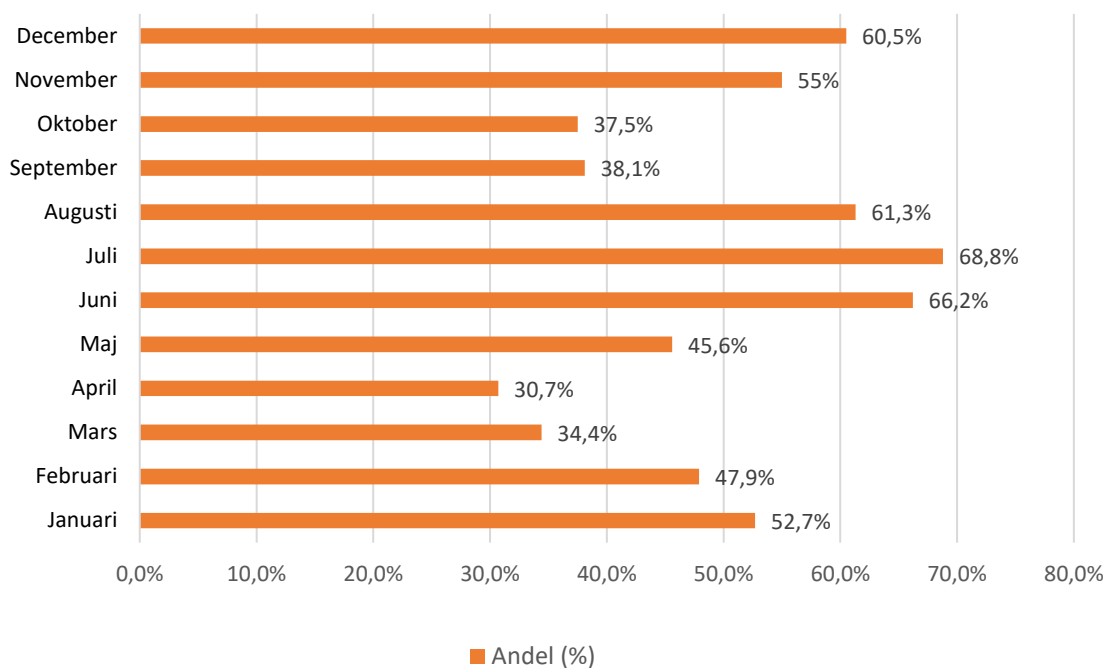
	Antal svarande (n)	Andel (%)
02:00 till 06:00	96	27,5
06:00 till 10:00	10	2,9
10:00 till 14:00	10	2,9
14:00 till 18:00	31	8,9
18:00 till 22:00	196	56,2
22:00 till 02:00	278	79,7
Jag upplever få eller inga buskörningar	41	11,7

Figur 6: Upplevd högst problematik, tid på dygnet. Andel (%) av svaranden per svarsalternativ

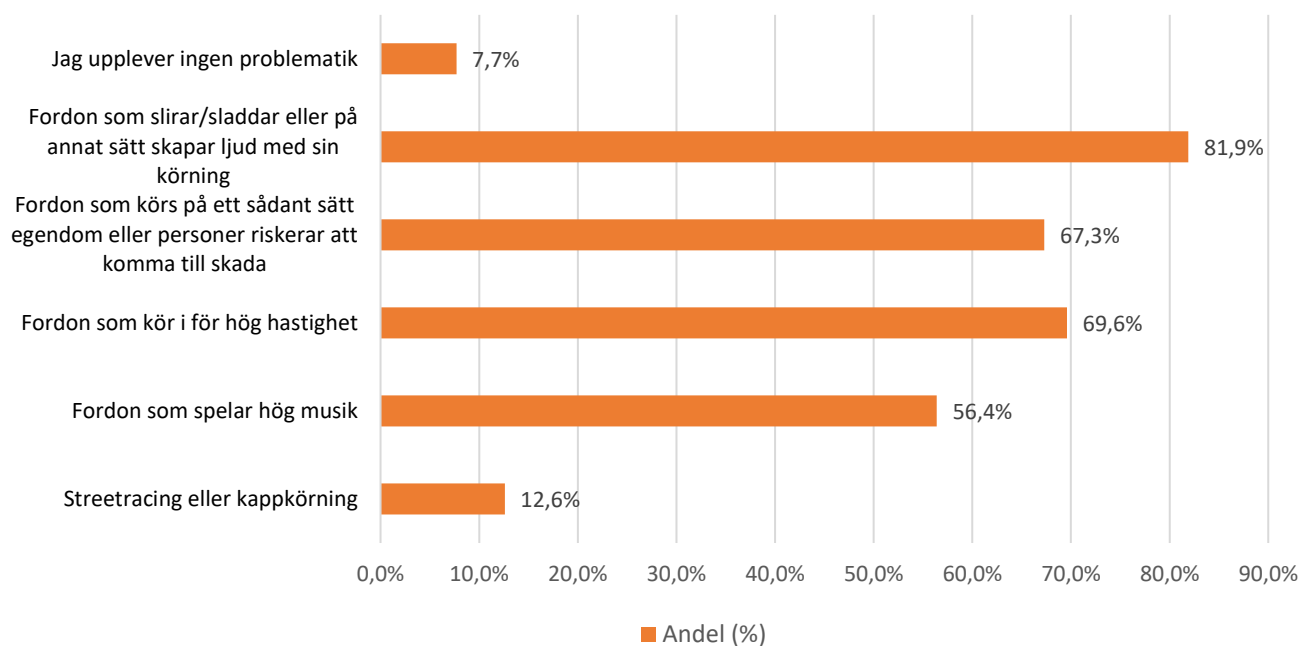


Enkäten undersökte även vilka månader som upplevs som mest utsatta av buskörning. Resultaten visade att buskörning upplevdes på årets alla månader i varierad grad. Svaranden fick uppge hur valfritt antal av månaderna de upplevde de skedde mest buskörningar. Det alternativ som uppgavs minst var april med 30,7 % av svaranden som uppgav det som en av månaderna det skedde mest buskörning. Högst andel, 68,8 %, svarade att juli var en av de månader de skedde mest buskörning. Det går att urskilja en viss koncentration av upplevd problematik kring sommarmånaderna juni, juli och augusti samt vintermånaderna december och januari, (Se Figur 7).

Figur 7: Upplevd högst problematik, månad. Andel (%) av svaranden per svarsalternativ



Slutligen undersöktes vilken typ av problematik i anknytning till buskörning som upplevdes som vanligast förekommande. De svaranden fick ange flera av de föreslagna alternativen. Mest andel, 81,9 %, svarade att ”Fordon som slirar/sladdar eller på annat sätt skapar ljud med sin körning” var den vanligaste typen av problematik. Minst andel, 12,6 %, svarade ”stretracing eller kappkörning” som den vanligaste typen av problematik (Se Figur 8).

Figur 8: Upplevd typ av problematik. Andel (%) av svaranden per svarsalternativ

Det gavs även möjlighet att svara med fritextsvar. Bland dessa förekom svar som kan sägas ha kopplingar till framföranded av A-traktorer. Dessa rörde i huvudsak ljudnivå, rök och avgaser samt uttryck om missnöje.

Juridiskt perspektiv och forskningsläge. Ordningsstörande, otrygghetskapande och/eller riskfyllt körbeteende kan sägas inte ha en enhällig definition vare sig nationellt eller internationellt. Det gör att terminologin kan te sig spretig både juridiskt och i forskning. I den enkät som varit en del av det här projektets kartläggning framkom det att bland de mest svarade alternativen till vilken problematik var vanligast fanns ”Fordon som körs på ett sådant sätt egendom eller personer riskerar att komma till skada”. Detta kan ses som brottsligt. Exempelvis i den amerikanska delstaten New York State faller en del fall under lagöverträdelsen ”Reckless driving” om en person framför ett fordon som inte drivs av muskelkraft på ett sätt som hindrar uttänkt användning av en väg eller onödigt orsakar fara (The New York State Senate, u.å.). I Storbritannien skulle ett sådant beteende kunna falla under brottsrubriceringen ”Dangerous driving” som skall dömas ut om någon framfört ett motorburet fordon på ett farligt sätt som utsätter person eller egendom för risk att skadas (Road Traffic Act 1991). I Sverige skulle motsvarigheten för dessa kunna vara brottet ”Vårdslöshet i trafik” beskrivet i Lag om straff för vissa trafikbrott (1951:649) § 1:

Brister vägtrafikanter, den som för spårvagn eller den som någon annanstans än på väg för motordrivna fordon i väsentlig mån i den omsorg och varsamhet som till förekommande av trafikolycka betingas av omständigheterna, döms för vårdslöshet i trafik till dagsböter. (Lag om straff för vissa trafikbrott 1951:649 § 1)

Dock kan problematiken sägas vara komplex.

Alternativet som fick flest svar på enkäten i samband med kartläggningen angående vilken typ av problematik var vanligast var: ”Fordon som slirar/sladdar eller på annat sätt skapar ljud med sin körning”. Detta skulle kunna falla in under annan brottsrubricering, exempelvis

”Förargelseväckande beteende” enligt 16 kap. 16 § brottsbalken [BrB]: ”Den som för oljud på allmän plats eller annars offentligen betar sig på ett sätt som är ägnat att väcka förargelse hos allmänheten, döms för förargelseväckande beteende till penningböter”. Samtidigt i andra mätningar gjorda

i landets utsatta områden har termen ”buskörning” angetts av befolkningen vara en stor enskild faktor till otrygghet (Brå, 2018a). Bland det mest internationellt jämförbara begreppen till buskörning återfinns i Australien. I Australien förekommer begreppet ”hoon driving” vilket har beskrivits som körbeteenden som vanligtvis inkluderar att fordonet framförs så att fordonet ofta tappar väggrepp, producerar rök och höga ljud (Clark, Scully, Hoareau & Newstead, 2011). Vidare är det inte straffbelagt enligt lag att framföra sitt fordon för exempelvis eget nöje, som fritidsaktivitet, som intresse eller ”sladda” vilket kan ha en effekt till att ämnet fått mindre utrymme i traditionell kriminologisk forskning.

Denna typ av brist på terminologisk samstämmighet, att olika lagrum tangerar med varandra och vad som skulle kunna benämnas en juridisk gråzon kan sägas försvåra en litteratursökning i forskning till grund för både orsaksanalys och förslag till insatser. Sambandet skulle kunna illustreras såsom i Figur 4. Den information och forskning som kan sägas vara relevant för den här rapporten bör vara där dessa områden tangerar med varandra. Exempelvis att ge förslag på insatser baserat på forskning som endast avhandlar förargelseväckande beteende riskerar att inte fånga hela problembilden och därmed leda till ineffektiva insatser.



Figur 9: Visualisering av relation mellan begrepp relaterat till buskörning i svensk lagstiftning och forskning.

Orsaksanalys

En orsaksanalys av problembilden ämnar att utefter vad som sker, när och var det oftast sker, vem som är utsatt och gärningsperson förklara orsaksförklaringar bakom problematiken.

Analysen utgår ofta från tre perspektiv; det situationella-, gärningspersons- och brottsofferperspektivet i enlighet med Brottsförebyggande rådets rekommendationer (Brå, 2018b). Detta innebär att analysen undersöker vilka egenskaper brottsobjektet och gärningspersonen har samt vad som sker i situationen där brotten uppstår för att finna orsaksfaktorer till att problemen uppkommer. I den här rapporten byts brottsofferperspektivet till ett platsperspektiv i och med problematikens natur utsätts oftare platser snarare än människor.

Syftet i den här rapporten med orsaksanalysen är att förstå de underliggande mekanismerna och orsakerna till att fordon framförs på ett sådant sätt att de stör ordningen, minskar tryggheten och/eller riskerar att skada personer eller egendom.

Metod och procedur

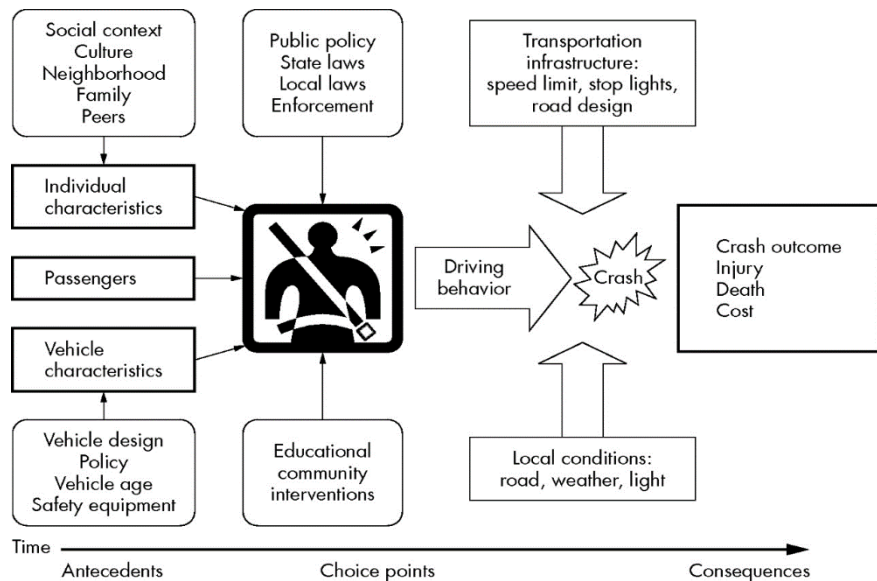
En litteratursökning om trafikbrott och genomfördes i databaserna av vetenskapliga artiklar Primo, Criminal Justice Abstract och Google Scholar med sökorden; *hooning, reckless driving, risk, youth* i olika kombinationer. För svensk juridisk information och lagtext användes riksdagens hemsida I och med en första litteraturöversikt konstruerades ett observationsschema med forskningsgrundade orsakshypoteser som låg till grund för en platsanalys.

Platsanalys bör genomföras vid det tillfälle på vad som indikerats i kartläggning vara mest utsatta tid på dygnet veckodag och månad på den plats som upplevdes mest utsatt. Direktobservationer utfördes i enlighet med detta den 14 december mellan 23:30 och 00:30 på samtliga av platserna undersökta av enkäten.

Resultat

Orsakerna till ”buskörning”, vårdslöst och/eller ordningsstörande körbeteende ter sig komplexa. Som etablerat i kartläggningen kan fenomenet både juridiskt och forskningsmässigt skilja sig i några avseenden från det som skulle kunna kallas för ”sedvanliga trafikbrott” exempelvis vårdslöshet i trafik för att det är mycket trötta, farliga omkörningar eller hastighetsöverträdelser. Fenomenet kan därför sägas vara komplext och en rad olika faktorer kan spela in som orsaksmekanismer. Ett teoretiskt ramverk till vad som kan påverka ett körbeteende, särskilt hos unga, har tagits fram av trafikforskare och kan ses

illustrerad i en mångfacetterad modell i Figur 10. I detta teoretiska ramverk går det att urskilja en rad faktorer som om sammanfaller i tid kan öka risken för ett riskfyllt körbeteende och i sådana fall vilka faktorer som kan bidra till att en olycka inträffar. Detta teoretiska ramverk belyser mängden och variationen på typ



Figur 10: A multilevel, multisystems model of driving behaviour. Bilden tillhör P Juarez et al. (2006)

orsaker som kan leda fram till ett risktagande i trafiken och att därför peka på enskilda orsaksfaktorer som enskild orsak kan vara otillräckligt. Ta därför de orsaksfaktorer uttrycks i den här utredningen som att de sammanvägs med varandra. Modellen i Figur 10 belyser att flera orsaksfaktorer kan bidra till ett risktagande körbeteende som passagerare, fordonstyp, förarens egenskaper med flera.

Platsspecifika orsaker utifrån direktobservationer. Under analysarbetet har det framkommit orsakshypoteser kring att platsernas fysiska utformning och egenskaper kan bidra till problematiken. I enkäten uppgavs att Långgatan i anslutning till rondellen vid kommunhuset som mest upplevt utsatt med 67% av de svarande som angav 4 eller 5 på en femgradig skala av hur ofta problematik upplevdes på platsen. Med direkt observationer går inte urskilja särskilda platsegenskaper som skulle bidra till högre problematik än andra. Viss forskning i USA har indikerat att breda och raka vägar är en riskfaktor för trafikskador (Ewing & Dumbaugh, 2009) men Långgatan i och med tidigare vidtagna åtgärder såsom fartminskande design som ämnar göra vägen upplevas smal och inte rak, en låg hastighetsbegränsning med mera innehar många av de faktorer som visats minska riskfylld körning (Ewing & Dumbaugh, 2009). Vidare har det visats att gator som har en design att agera ”huvudgata”, karakteriserad med låg hastighetsbegränsning har bland den lägsta olycksfallsrisken mellan fordon och fotgängare (Ewing & Dumbaugh, 2009). Platsen har bedömd god belysning nattetid och bedömd god insyn för allmänheten och därför inte som bidragande faktorer till problematiken. Det finns en naturlig samlingsplats för motorburna människor i form av en parkeringsplats i anslutning till Långgatan vid rondellen. Hypotetiskt

skulle denna kunna förklara den högre upplevda koncentrationen av problematik på platsen, men evidens finns inte att stödja detta antagande.

Föraregenskaper, ökat risktagande och passagerarpåverkan. Den här utredningen har inte ansträngningar att identifiera de personer som har benägenhet till buskörning. Om det skulle förhålla sig såsom beskrivet i de svaren återfunna i enkäten fritextsvar att en del av problematiken orsakas av yngre förare går det att finna förklaringsmodeller till körbeteendet på dessa grunder. Tonåringar och unga, i synnerhet män, har indikerats i statistik och forskning vara överrepresenterade i trafikolyckor som förare i och med ett högre risktagande i trafiken (Sarkar & Andreas, 2004; McDonald, C. Curry, Kandadai, Sommers & Winston, 2014; Simons-Morton, Lerner & Singer, 2005; Gershon, Ehsani, Zhu, O'Brien, Klauer, Dingus & Simons-Morton, 2018). Unga vuxna i Sverige mellan 18 och 24, särskilt män, tillsammans med äldre personer löper oproportionerligt större risk att omkomma till följd av trafikolycka (Trafikanalys, 2019). Risktagandet bland tonåringar tenderar också att öka i närvaron av minst en manlig ung passagerare jämfört med inga passagerare (Simons-Morton, Lerner & Singer, 2005). Vidare ökade chansen att ha en tonårgammal passagerare och med tillgång till ett eget fordon istället för att låna eller dela fordon av/med en förälder samtidigt som risken för en trafikolycka dubblerades (Gershon m.fl., 2018). En lokal tillgång eller ägandeskap av ett eget fordon skulle kunna vara en bidragande orsaksfaktor.

A-traktorer och stämplingsteori. I och med den enkät som skickades ut till invånarna i kommunen har getts indikationer på att problematiken med buskörning i Edsbyn är associerat med framförandet av EPA-traktorer eller A-traktorer. Det gavs indikationer om hög ljudnivå, produktion av rök och avgaser samt uttryck om missnöje. Liknande problematik har uppmärksamats medialt i flera områden i Sverige. I Östergötland ska polisen ha uttryckt att man uppskattar att nio av tio A-traktorer är manipulerade att köra över den lagstadgade hastighetsbegränsningen och att mycket av polisens resurser i lokalområdet går till att stävja problematiken (Nilsson, 2019, 3 oktober). I Älmhults kommun ska en 16-åring kört en A-traktor över 100 kilometer i timmen (Kroon, 2019, 13 oktober). Utan ytterligare data går det inte säkerställa om och i sådana fall hur stor del av problematiken går att koppla till framförandet av A-traktorer eller EPA-traktorer. Även om det föreligger på sättet som beskrivits i enkäten och att A-traktorerna och EPA-traktorerna är del av problematiken finns det en risk för att denna grupp som helhet beskylls som huvudsakliga, eller till och med, helt ansvariga och orsaksfaktor till problematiken av lokalsamhället och andra aktörer. Enligt vissa kriminologiska resonemang kan ett sådant bemötande öka det problematiska beteendet.

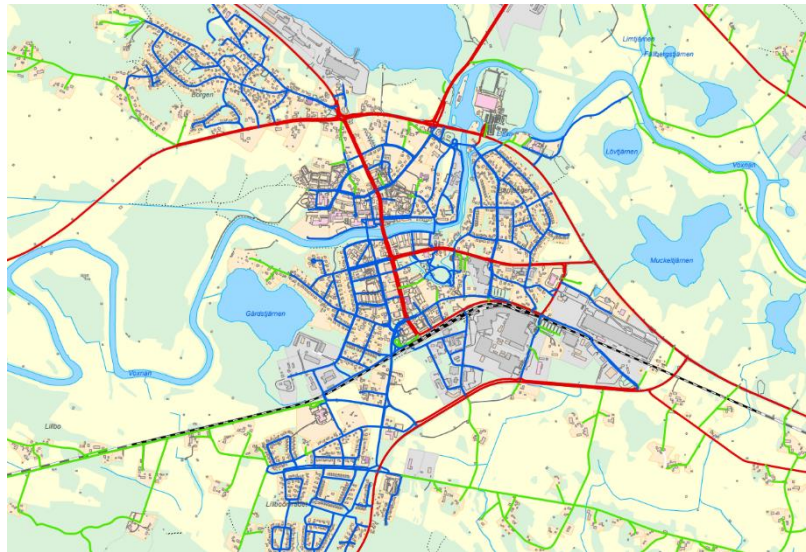
En av riskerna med en problematik som kan upplevs ha specifika aktörer huvudsakligt ansvariga är stigmatisering, stämpling och/eller så kallad ”shaming”. Sociologen Robert K. Merton framförde ett teoretiskt resonemang som belyste risken att stämpla individuella aktörer, inte gärningen, som klandervärd eller av brottslig karaktär särskilt hos de som detta har bristande belägg för det. Detta kan leda till en ”självuppfyllande profetia”: Individen anammar den klandervärdiga identitet som accepterats av lokalsamhället även om det till en början var en felaktig bedömning. Detta kan sägas riskera öka benägenheten till de beteende som denne associerats med (Newburn, 2017). Professor i kriminologi John Braithwaite har uttryckt att formen av stämpel eller så kallad ”shaming” av tidigare brottsaktiva har betydelse. Braithwaite har identifierat två former av sådan ”shaming”: ”Disintegrativ shaming” och ”Reintegrativ shaming” (Newburn, 2017). Disintegrativ shaming är när en person stigmatiseras och exkluderas och fokus läggs på person, inte handlingen. Reintegrativ shaming å andra sidan är när omgivning och lokalsamhälle efter att ha markerat gärningen som oönskvärd ges möjlighet att återgå till den normativa laglydiga gemenskapen. Braithwaite belyser att brottsligheten tenderar att vara högre när Disintegrativ shaming är den vanligaste responsen av samhället snarare än Reintegrativ shaming (Newburn, 2017). Det är därför av vikt att både vid orsaksanalyser, medial uppmärksamhet och i preventiva insatser att en särskild grupp inte generaliseras och ges epitet som kriminella eller på annat sätt förutsätter dessa som ansvariga utan fokuserar på den riskfyllda och otrygghetskapande problematiken och gärningarna som klandervärda. Det kan finnas en irritation hos trafikanter i och med A- och EPA-traktorernas låga hastighetsbegränsning i förhållande till bilar och att det riktas missnöje mot dessa förare av den orsaken (Nilsson, 2019, 3 oktober).

De orsaksförklaringar som görs utifrån teoretiska resonemang och inte faktiska data ska tolkas försiktigt, men en sådan Disintegrativ shaming kan vara en av de orsaksfaktorer som bidrar till att problematiken vidmakthålls då enligt ett teoretiskt resonemang utifrån Braithwaite och stämplingsteori i och med att även exempelvis laglydiga förare till A- och EPA-traktorer kan genom stigmatisering komma att pressas till att forma så kallade ”kriminella subkulturer” eller grupperingar som kan öka benägenheten till exempelvis trafikbrott. En forskningsstudie indikerade att exponering mot vårdslöst körbeteende och/eller dragracing kunde öka acceptansen till aggressivt körbeteende hos individen själv (Sarkar & Andreas, 2004)

Diskussion kring insatser

Platsperspektiv

Att förändra karakteristika på utsatta platser skulle kunna vara ett förslag till insats som skulle kunna sättas in mot problematiken. I en metaanalys, som är bland de starkare typerna av evidens, har trafiklugnande designval visats ha en statistiskt signifikant och robust reducerande effekt på trafikskador (Elvik, 2001).



Figur 11: Väghållare Edsbyn. Trafikverket i röd markering. Ovanåkers kommun i blå markering. Enskild väg i grön markering. Tillhandahållen av Ovanåkers kommun: Tekniska avdelningen.

Möjligheterna till förändring från kommunal regi kan

försvåras av den ägarbild som finns för Edsbyns gator och vägar. Kommunen är väghållare för vissa delar och trafikverket för andra, se Figur 11. Därför kan det vara viktigt att kommun och väghållande aktörer behåller ett gott samarbete om platser bedöms behövas byggas om.

Utifrån den platsanalys som genomförts på de platser som upplevdes som mest problemutsatta fanns på en del platser redan implementerade fartreducerande designval, vägar som inte upplevs raka och liknande insatser som indikerats i forskning minska riskfyllt körbeteende. Som helhet görs bedömningen att platsegenskaper inte föreligger som en huvudsaklig orsaksfaktor till ordningsstörande buskörning, vilket kan vara för de insatser som redan implementerats. Det föreslås att kommun och andra berörda aktörer arbetar i samverkan och utvärderar fortsatt möjlighet att implementera designval som avsmalnad och icke-rak vägbana på de platser som upplevs utsatta men som detta är bristfälligt för i nuläget.

Situationellt perspektiv

Riktade polisinsatser. Utredningen föreslår att polisen utför enstaka riktade insatser riktad mot trafikbrott i Edsbyns centrala delar, i synnerhet på de områden som i enkäten antytts varit särskilt utsatta såsom vid rondellen vid Långgatan. Så långt det är möjligt resursmässigt föreslås också att insatserna i tid fokuseras på de mest upplevt utsatta tiderna, månaderna och veckodagarna. Det vill säga kvällstid, någon gång mellan 18:00 och 02:00,

fredag och/eller lördag och juni, juli och december. Utredningen har i dialog med polisen fått förståelse för att polisens resurser är oerhört ansträngda i synnerhet på de tidpunkter som uppgetts varit mest utsatta och där insatserna föredragsvis ägt rum. Kvällstid på helger är en brottsaktiv tidpunkt, särskilt sommarmånaderna, därför tvingas polisen prioritera hårt. Detta uppger även Trelleborg kommun där liknande insatser i form av trafikkontroller och ingripande mot aggressiv körning har genomförts (Trelleborg kommun, 2012). I Trelleborg kommun uppges det att man upplever en minskning i beteendet. Liknande polisinsatser föreslås därför om möjligt resursmässigt. Att strängare beivra trafikbrott, ge högre böter och vara hårdare mot de med tidigare trafikförseelser har indikerats kunna ha reducerande effekt i trafikskador i Portugal (Tavares, Mendes & Costa, 2008). Vidare lyfter Tomas Bergqvist, kommunpolis i Eskilstuna, polisära kontroller med hög synlighet och tydlig närvaro och som den främsta framgångsfaktorn mot buskörning med den mest omedelbara effekten på en specifik plats (Brå, 2018c).

Gärningspersonsperspektiv

Medling och avstigmatisering. Stigmatisering, stämpling eller ”disintegrativ shaming” av vissa individer som ansvariga för en viss problematik kan och att ett lokalsamhälle rör sig ifrån denna grupp kan leda till att problematiken fortsätter. (Newburn, 2017). Det kan därför anses viktigt att de personer som inte är en del av problematiken inte beskylls som ansvariga och eventuellt lyfts fram som goda exempel.

En annan insats för att motverka ”disintegrativ ”shaming” är vad som kan kallas ”reparativ rättvisa” och medling. Reparativ rättvisa är en typ av rättskipning mellan gärningsperson och utsatta och har beskrivits kunna innehålla tre saker:

- **Restoration** – De ansvariga får möjlighet att be om förlåtelse för sin gärning och möjlighet att återställa eller reparera skada gjord.
- **Reintegration** – Den ansvarige efter att ha tagit ansvar för sin gärning ska inte misstänkliggöras och vara en del av det laglydiga samhället.
- **Ansvar** - Gärningspersoner, och om relevant deras föräldrar, får inse konsekvenserna av sitt handlande och tar ansvar för att det ska upphöra.

Sådan reparativ rättvisa utförs ofta genom medling. Medling har beskrivits som tvistelösningsmetod där en medlare söker komma fram till en gemensam lösning till en konflikt (Örnberg, 2015). Sådan reparativ rättvisa med hjälp av medling kan sägas ha indikerats utifrån en metaanalys kunna reducera återfallsgraden i vissa brottstyper (Sherman,

Strang, Mayo-Wilson, Woods, & Ariel, 2015). Sådan medling skulle kunna vara ett förslag i ett led att minska buskörande om det resulterat i skada på egendom, som exemplet med ett staket som skedde i november 2018 (Frid, 2018, 29 november). Om det ansvariga gjort sig till känna skulle på frivillig basis varit delaktig i restaureringsprocessen av egendomen och få möjlighet att uttrycka sig ångerfull.

Utredningen föreslår att Ovanåkers kommun utreder rutiner, kompetens och möjligheter för medling av kommunala aktörer så det kan agera om det skulle bli relevant, även i fall där polisen inte är ansvarig aktör.

Utvärdering, uppföljning och revidering

Ett steg i den kunskapsbaserade arbetsprocessen kan också sägas vara återkommande revidering utifrån uppföljning och utvärdering (Brå, u.å.). Som ett led i det föreslår den här utredningen att utsatthetsmätningar, såsom den enkät som skickades ut i samband med kartläggningen i den här utredningen, som mäter frekvensen och graden av upplevd problematik hos medborgarna kring buskörning görs återkommande. Särskilt viktigt är det att ha mätvärden före och efter eventuella insatser som implementerat. Sådana mätningar kan göras på flera sätt, exempelvis utsatthetsundersökningar genom enkäter eller observationer genom trygghetsvandringar med flera. Dessa mätningar går sedan att använda i ett pågående utredningsarbete och på så sätt följa upp insatsernas inverkan. Utifrån den information som går att utläsa från dessa utvärderingar går sedan löpande att skaffa sig kunskap om och implementera revideringar och förbättringar i det fortlöpande arbetet gentemot buskörning och annan problematik (se Figur 12).



Figur 12: Systematik och kunskapsbaserat brottsförebyggande arbete inspirerat av Brottsförebyggande rådets riktlinjer.

Referenslista

- Brottsförebyggande rådet. (u.å.). Arbeta kunskapsbaserat [Informationssida]. Hämtad 191220 från <https://www.bra.se/forebygga-brott/samverkan/arbeta-kunskapsbaserat.html>
- Brottsförebyggande rådet. (2018a) Relationen till rättsväsendet i socialt utsatta områden. Stockholm: Brottsförebyggande rådet. Hämtad från https://www.bra.se/download/18.10aae67f160e3eba6293067b/1521032613477/2018_6_Relationen_till_rattsv%C3%A4sendet_i_socialt_utsatta_omr%C3%A5den.pdf
- Brottsförebyggande rådet. (2018b). Orsaksanalys I lokalt brottsförebyggande arbete. Stockholm: Brottsförebyggande rådet. Hämtad från https://www.bra.se/download/18.7c546b5f1628bc786c9b89/1523949029463/2018_Orsaksanalys_i%20lokalt_brottsforebyggande_arbete.pdf
- Brottsförebyggande rådet. (2018c, 6 november). *Webbinarium: Trafikbrott – det lokala problemet alla pratar om*. [YouTube video]. Hämtad 191220 från <https://www.youtube.com/watch?v=B1nx2s2hC5Q>
- Clark, B., Scully, M., Hoareau, E. & Newstead, S. (2011). ‘Hooning’ around: A focus group exploration into the effectiveness of Vehicle Impoundment legislation. *2011 Australasian Road Safety Research, Policing and Education Conference*.
- Dahlberg, M. (2018, 14 december). Kvinna påkörd av bil i Edsbyn. *SVT*. Hämtad från <https://www.svt.se/nyheter/lokalt/gavleborg/kvinna-pakord-av-bil-i-edsbyn>
- Ewing, R., & Dumbaugh, E. (2009). The Built Environment and Traffic Safety: A Review of Empirical Evidence. *Journal of Planning Literature*, 23, 347-367. <https://doi.org/10.1177/0885412209335553>
- Elvik, R (2001) Area-wide urban traffic calming schemes: a meta-analysis of safety effects, *Accident Analysis & Prevention*, 33, 327-336. doi:10.1016/S0001-4575(00)00046-4
- Frid, I. (2018, 29 november) Många upprörda över buskörning: "Synd om någon skadas eller dör innan förarna tänker till". *Hela Hälsingland*. Hämtad från <https://www.helahalsingland.se/artikel/manga-upprorda-over-buskorning-synd-om-nagon-skadas-eller-dor-innan-forarna-tanker-till>
- Gershon, P., Ehsani, J., Zhu, C., O'Brien, F., Klauer, S., Dingus, T. & Simons-Morton, B. (2018). Vehicle ownership and other predictors of teenagers risky driving behavior: Evidence from a naturalistic driving study. *Accident Analysis & Prevention*, 118, 96-101, doi: 10.1016/j.aap.2018.06.001.

- Google LLC. (2019). Skapa fina formulär [Informationssida]. Hämtad 191126 från <https://www.google.com/forms/about/>
- Hammarstedt, J. (2012, 20 maj) ”Vägen erbjuder till streetracing”. *Hela Hälsingland*. Hämtad från <https://www.helahalsingland.se/artikel/vagen-inbjuder-till-street-racing>
- Juarez, P., Schlundt, D. G., Goldzweig, I. & Stinson, N. (2006). A conceptual framework for reducing risky teen driving behaviors among minority youth. *Injury Prevention*, 12, 49–55. doi: 10.1136/ip.2006.012872
- Kroon, C. (2019, 13 oktober) Körde A-traktor i över 100 kilometer i timmen – pappan döms. *SVT*. Hämtad från <https://www.svt.se/nyheter/lokalt/smaland/korde-a-traktor-i-over-100-km-tim-pappan-doms-till-boter>
- Lundin, Y. (2015, 3 juli) Kampanj efter samtal om buskörning. *Hela Hälsingland*. Hämtad från <https://www.helahalsingland.se/artikel/kampanj-efter-samtal-om-buskorning>
- Lindberg, D. (2018, 29 november) Svårt att komma åt problemet: ”Buskörningar går nästan inte att bygga bort”. *Hela Hälsingland*. Hämtad från <https://www.helahalsingland.se/artikel/svart-komma-at-problemet-buskorningar-gar-nastan-inte-att-bygga-bort>
- McDonald, C. C., Curry, A. E., Kandadai, V., Sommers, M. S. & Winston, F. K. (2014) Comparison of teen and adult driver crash scenarios in a nationally representative sample of serious crashes, *Accident Analysis & Prevention*, 72, 302–308. doi: 10.1016/j.aap.2014.07.016.
- Newburn, Tim (2017) /3:e upplagan. *Criminology*. Abingdon: Routledge Publishing, ISBN 9781138643130.
- Nilsson, JS. A. (2018, 29 november) Polisen: Nästan alla A-traktorer manipulerade. *Expressen*. Hämtad från <https://www.expressen.se/motor/trafik/polisen-nastan-alla-a-traktorer-manipulerade/>
- Road Traffic Act 1991. Hämtad från <http://www.legislation.gov.uk/ukpga/1991/40/section/1/1993-04-01?timeline=true> (Hämtad den 21 november 2019 15:57)
- Tavares, A., Mendes, S. & Costa, C. (2008). The Impact of Deterrence Policies on Reckless Driving: The Case of Portugal. *European Journal on Criminal Policy and Research*, 14, 417-429. doi: 10.1007/s10610-008-9082-7
- The New York State Senate. (u.å). Section 1212 [Informationssida]. 191121 från <https://www.nysenate.gov/legislation/laws/VAT/1212>

Trelleborg kommun. (2012). Utvärdering av samverkan för ökad trygghet och säkerhet i

Trelleborg. Trelleborg: Trelleborg kommun.

Sarkar, S., & Andreas, M. (2004). Acceptance of and engagement in risky driving behaviors by teenagers. *Adolescence*, 39(156), 687–700. Hämtad från

SFS 1951:649. *Lag om straff för vissa trafikbrott*. Stockholm: Justitiedepartementet L5.

SFS 1991:240. *Brottsbalken*. Stockholm: Justitiedepartementet L5.

Sherman, L. W., Strang, H., Mayo-Wilson, E., Woods, D. J., & Ariel, B. (2015). Are Restorative Justice Conferences Effective in Reducing Repeat Offending? Findings from a Campbell Systematic Review. *Journal of Quantitative Criminology*, 31, 1–24. <https://doi.org/10.1007/s10940-014-9222-9>

Simons-Morton, B., Lerner, N. & Singer, J. (2005). The observed effects of teenage passengers on the risky driving behavior of teenage drivers. *Accident Analysis & Prevention*, 37, 973-982. doi: 10.1016/j.aap.2005.04.014