



Förslag på metod för att mäta den subjektiva upptäcktsrisken med avseende på rattfylleribrott

Åsa Forsman och Anna Vadeby

Förord

Den här slutrapporten är framtagen med ekonomiskt stöd från Trafikverkets Skyltfond. Ståndpunkter, slutsatser och arbetsmetoder i rapporten reflekterar författarna och överensstämmer inte med nödvändighet med Trafikverkets ståndpunkter, slutsatser och arbetsmetoder inom rapportens ämnesområde.

Projektet är en förstudie där olika sätt att mäta effekten av polisens rattfylleriövervakning diskuteras.

Vi vill tacka Maria Krafft och Anders Lie på Trafikverket samt Ursula Erikson vid Polisen som diskuterat innehållet i rapporten och kommit med synpunkter vid gemensamma möten. Tack också till Sonja Forward på VTI som bidragit med sina erfarenheter.

Linköping, juni 2017

Åsa Forsman, projektledare

Innehållsförteckning

Sammanfattning	7
1. Inledning	9
1.1. Syfte	9
1.2. Utgångspunkt och begränsningar	9
2. Utvärderingsmetoder	10
2.1. Utvärdering av polisens implementering	10
2.2. Enkätstudie	11
2.2.1. Tidigare studier	11
2.2.2. Förslag på insamlingsmetod	13
2.2.3. Förslag på enkät	14
2.2.4. Förslag på urvalsstorlek	15
2.3. Sociala medier och internetforum	15
2.3.1. Exempel på tidigare studier	19
2.3.2. Räckvidd och exponering av Facebook-inlägg	20
2.3.3. Förslag på utvärdering av sociala medier	20
2.4. Övriga mätmetoder	21
3. Sammanfattande förslag.....	23
3.1. Avslutande kommentarer	24
Referenser	26
Bilaga 1: Enkät	28
Bilaga 2: Inlägg på Facebook-konton	33

Sammanfattning

Förslag på metod för att mäta den subjektiva upptäcktsrisken med avseende på rattfylleribrott

av Åsa Forsman (VTI) och Anna Vadeby (VTI)

Syftet med det här projektet har varit att föreslå en metod för att utvärdera förändringar i polisens arbetsätt med avseende på rattfylleriövervakning. Huvudsakligen handlar det om att mäta den subjektiva upptäcktsrisken, men utvärdering av polisens arbetsätt och kommunikation föreslås också.

Det finns två viktiga delar i polisens strategi för övervakning: kontroller och kommunikation. Den sammantagna effekten av detta behöver utvärderas men man bör även titta på de olika delarna var för sig. I detta pm föreslås därför en utvärdering med tre olika delstudier. För var och en av delstudierna förutsetts att man gör både före- och eftermätningar i dels det område där arbetsättet förändras och dels i ett kontrollområde. Vi är dock medvetna om detta är en ideal situation som kanske inte är möjlig i praktiken. Om en utvärdering kommer att genomföras kan därför förslaget behöva modifieras för att passa de förutsättningar som då råder. De tre olika delstudierna är:

Delstudie 1: Utvärdering av polisens implementering

Den här delstudien är uppdelad i två nivåer där syftet med nivå 1 är att studera hur polisen ändrat sitt arbetsätt och syftet med nivå 2 är att studera vad som fungerat bra och mindre bra i implementeringen från polisens perspektiv. Nivå 1 är nödvändig för att tolka resultatet av övriga delar i utvärderingar och nivå 2 är en fördjupad utvärdering. Exempel på data som föreslås samlas in är: var och när kontroller genomförs, resultatet av kontrollerna samt informationsspridning till allmänheten. Dessutom föreslås intervjuer med poliser på olika befattningar som deltagit i implementeringen.

Delstudie 2: Enkätstudie

För att mäta den subjektiva upptäcktsrisken hos förare i allmänhet föreslås en enkätstudie där ett frågeformulär skickas ut via post till ett slumpmässigt urval ur körkortsregistret eller befolkningsregistret (frågorna ska också kunna besvaras som en webbenkät). Målgruppen är personer som har körkort för minst en typ av motorfordon och som också framfört något fordon det senaste året. Ett förslag på utformning av en enkät med 14 frågor har tagits fram. Två frågor behandlar den subjektiva upptäcktsrisken, en som avser upptäcktsrisk på en övergripande nivå och en som avser upptäcktsrisk i fem specifika situationer. Resten av enkäten består av bakgrundsfrågor och frågor om bland annat riskmedvetenhet, normer, om man själv eller någon man känner har blivit stoppad i en kontroll och om man fått information om kontroller via media.

Delstudie 3: Utvärdering av kommunikation i sociala medier

Syftet med den här delstudien är att bedöma hur väl polisen lyckas nå ut med sitt budskap. Vi föreslår att man samlar in följande typ av information: omfattningen av polisens aktiviteter på sociala medier, spridning, innehåll och karaktär på kommentarerna.

Det huvudsakliga syftet med utvärderingen är att mäta subjektiv upptäcktsrisk hos förarpopulationen och jämföra om den har förändrats före och efter att polisen har genomfört förändringar som rör rattfylleriövervakningen. För att uppnå syftet är det nödvändigt att genomföra åtminstone nivå 1 i delstudie 1 (utvärdering av polisens implementering) och delstudie 2 (enkätstudie). Övriga delar är dock också mycket viktiga för att förstå helheten och vi förordar därför att alla delar i utvärderingen genomförs.

1. Inledning

År 2016 var det 32 procent av alla omkomna i trafiken som dödades i en alkohol- och/eller drogrelaterad olycka (Amin m.fl., 2017). I de allra flesta fall är det en motorfordonsförare som varit påverkad. Detta tyder på att rattfylleri alltjämt är ett av de stora trafiksäkerhetsproblemen i Sverige och det behövs åtgärder för att minska rattfylleriet på vägarna. Samtidigt har polisens övervakning i form av antal utandningsprov minskat under flera års tid och det finns en oro över vad detta betyder för trafiksäkerheten (Forsman, 2017).

Parallellt med detta har polisen arbetat med att ta fram en ny strategi för trafikområdet där trafiksäkerhet är ett av fyra fokusområden. Strategin publicerades i oktober 2016¹ och en av målsättningarna är att synas mer och därmed öka den subjektiva upptäcktsrisken. Den här typen av övervakning kallas allmänprevention vars mål är att avskräcka förare i allmänhet att köra efter att ha druckit alkohol eller använt andra droger. En ökad synlighet kan åstadkommas både genom hur man arbetar med kontroller men också genom kommunikation, till exempel i sociala media.

1.1. Syfte

Syftet med det här projektet är att föreslå en metod för att utvärdera polisens nya sätt att planera sitt arbete som följer av den nya strategin. Huvudsakligen handlar det om att mäta den subjektiva upptäcktsrisken, men utvärdering av polisens arbetssätt och kommunikation föreslås också.

1.2. Utgångspunkt och begränsningar

Som utgångspunkt i förslaget till utvärdering antar vi att det nya sättet att planera och lägga upp arbetet först kommer att implementeras i ett avgränsat geografiskt område som här kallas försöksområde. Vidare utgår vi från att utvärderingen kommer att utföras som en före-efter studie med kontrollgrupp, där kontrollgruppen består av ett område där inga förändringar görs under utvärderingsperioden. Vi känner dock till att man på vissa ställen redan har kommit igång med förändringarna och beroende på hur förutsättningarna kommer att vara vid den faktiska utvärderingen kan delar av förslaget behöva justeras.

Studien är begränsad till att mäta upptäcktsrisk med avseende på alkoholrattfylleri, men förslagen kan, med mindre modifikationer, vara användbara för att mäta upptäcktsrisk även inom andra områden.

¹ Polismyndighetens strategi för trafik som metod. PM 46/2016.

2. Utvärderingsmetoder

I det här kapitlet beskrivs och diskuteras olika utvärderingsmetoder. Ett förslag sammansatt från de olika delarna presenteras sedan i nästa kapitel.

2.1. Utvärdering av polisens implementering

Utvärderingen av polisens implementering har delats upp i två nivåer där nivå 1 är nödvändig för att tolka resultatet av övriga delar i utvärderingar och nivå 2 är en fördjupad utvärdering.

Syftet med nivå 1 är att studera hur polisen ändrat sitt arbetssätt i praktiken. Att veta vilka förändringar som faktiskt införts är viktigt för att förstå eventuella skillnader i resultat före och efter implementeringen. Det är också viktigt att samla in samma typ av data både i försöksområdet och kontrollområdet. Som exempel kan nämnas en tidigare utvärdering av en kampanj med intensifierad övervakning med utandningsprov i södra Sverige som utvärderades av Törnros (1995). Resultaten visade att både den faktiska och den subjektiva upptäcktsrisken var större i eftermätningen än i föremätningen men man såg inga effekter när man kontrollerat för resultaten i kontrollområdet. När man tittade närmare på kontrollområdet såg man att antal utandningsprov ökat nästan lika mycket där som i försöksområdet vilket var en trolig förklaring till resultaten.

Nedan beskrivs variabler som är viktiga att samla in för nivå 1. Observera att man bör samla in data från alla delar av övervakningen även om det bara är inom ett visst område man tänkt sig göra förändringar. Till exempel kanske man vill införa en ny strategi för polisens närvaro i sociala medier och då är det naturligtvis viktigt att samla in uppgifter om det. Men det är också viktigt att samla in uppgifter om poliskontroller, om inte annat så för att säkerställa att inga förändringar gjorts inom det området.

Data som behöver samlas in i nivå 1 är:

- Kontroller som syftar till allmänprevention:
 - var, när och hur länge kontrollerna utförs samt typ av kontroll
 - hur omfattande kontrollen är (t.ex. antal polispatruller)
 - antal utandningsprov som utförs vid kontrollerna och antal fordon som passerar totalt
 - resultat från kontrollerna (t.ex. andel positiva sållningsprov, antal anmälda brott)
- Övervakning som syftar till individ- eller återfallsprevention
 - omfattning och resultat av övervakningen
- Informationsspridning till allmänheten
 - aktiviteter i sociala media (t.ex. antal inlägg och dess innehåll)
 - artiklar i tidningar och nyhetssajter
 - eventuell övrig informationsspridning (t.ex. i skolor eller vid större evenemang)

Den sista punkten avser att samla in uppgifter om i vilken omfattning polisen använder informationsspridning. Effekten av informationsspridningen, till exempel genomslag i sociala medier, studeras i andra delar av utvärderingen.

Data för nivå 1 bör börja samlas in redan före implementeringen för att man ska kunna följa förändringarna.

Syftet med den fördjupade utvärderingen (nivå 2) är att studera vad som fungerat bra och mindre bra i implementeringen från polisens perspektiv. Resultaten kan användas som underlag till att förbättra nuvarande arbetsmetoder och för att underlätta implementering i andra regioner.

Nivå 2 genomförs endast i försöksområdet, där förändringarna genomförs. Data som behöver samlas in för den fördjupade utvärderingen är (kan behöva modifieras beroende på vad implementeringen avser):

- en beskrivning av hur man förankrat förändringarna (förändringarna kan avse både poliskontroller och extern informationsspridning): interna informationsmöten, skriftlig information, vilka resurser som har avsatts
- erfarenhetsberättelser från poliser som varit med i implementeringen
- intervjuer med poliser på olika befattningar som deltagit i implementeringen
- Eventuellt samarbete som polisen haft med andra organisationer (myndigheter, frivilligorganisationer, mm) och hur detta arbete har bidragit till implementeringen

2.2. Enkätstudie

I det här kapitlet beskrivs en enkätstudie med syfte att mäta allmänhetens subjektiva upptäcktsrisk med avseende på rattfylleribrott. Det finns ganska många tidigare studier inom detta område, både svenska och internationella, och först beskrivs ett urval av dessa.

2.2.1. Tidigare studier

I Tabell 1 beskrivs insamlingsmetod och frågeformulering i två svenska studier som genomfördes på 1980- respektive 1990-talet. Syftet med båda studierna var att utvärdera intensifierad övervakning med utandningsprov, den tidigare studien i Kalmar och den senare i fem län i södra Sverige. I Åberg m.fl. (1986) ställdes frågor endast i efterhand medan Törnros (1995) genomförde en före-efter studie. Båda studierna hade en kontrollgrupp. I Törnros (1995) skickades enkäter ut till ett slumpmässigt urval av personer i Bilägareregistret och svarsfrekvensen var mycket hög, mellan 87 och 88 procent i de olika utskicken (före och efter, i försöks- och kontrollområde). Svarsfrekvensen i Åberg m.fl. (1987) var betydligt lägre, men där var det polisen som delade ut enkäterna så bortfallet kan både bero på att polisen inte delade ut alla enkäter och att förare har valt att inte svara. De frågor som ställdes var likartade och handlade dels om sannolikheten att bli stoppad i nuläget/framöver och om sannolikheten ändrats det senaste året.

Tabell 1 Insamlingsmetod och frågeformulering vid två tidigare, svenska studier.

Studie	Insamlingsmetod	Frågor
Åberg m.fl. (1986)	Väggkantsintervjuer och enkät som delades ut av polis vid alkoholutandningskontroller. Svarsfrekvens (enkät): 10–51 % i olika polisdistrikt	Tänk dig att du skulle köra förbi denna plats varje dag under tre års tid (ca 1000 gånger) vid denna tid på dygnet. Hur många gånger tror Du då att Du skulle bli stoppad för utandningsprov? Svarsalternativ: ingen gång; en gång; två gånger; 3–5 gånger; 6–12 gånger, 13–20 gånger; mer än 20 gånger. Har sannolikheten att få blåsa i ballong, i denna stad, förändrats sedan förra året vi den här tiden?

		Svarsalternativ: Ökat; Lika; Mindre.
Törnros (1995)	En enkät skickades till ett urval av personer i Bilägarregistret. 3000 enkäter (1501 i försöksområde och 1499 i kontrollområde) skickades ut före och 3000 enkäter efter intensifierad övervakning.	Antag att polisens trafikövervakning mot rattfylleri ligger kvar på den nuvarande nivån under det kommande året. Tänk dig att Du under detta år körde bil eller motorcykel genom din hemort tre gånger varje dag vid olika tidpunkter (dvs totalt ca 1000 gånger). Hur många gånger tror Du att Du skulle bli stoppad av polisen och få göra utandningsprov?
	Svarsfrekvenser mellan 87 och 88 procent.	Svarsalternativ: Ingen gång; en gång; 2 gånger; 3 gånger, 4–5 gånger, 6–10 gånger; mer än 10 gånger.
		Har sannolikheten för att få göra ett utandningsprov, i Din hemtrakt, förändrats sedan förra året vid den här tiden?
		Svarsalternativ: Ökat; har ej förändrats; minskat.

I Tabell 2 ges exempel på internationella studier, två europeiska och en från Australien. De båda europeiska studierna (SARTRE och ESRA) har genomförts i ett flertal länder och här presenteras de frågeformuleringar som användes i Sverige. I SARTRE genomfördes datainsamlingen med hjälp av besöksintervjuer, undersökningen har genomförts vid 4 tillfällen och senast år 2010 (Antov m.fl., 2012). Syftet med SARTRE är att, med en enhetlig metod, undersöka attityder, åsikter, beteenden och erfarenheter hos europeiska trafikanter. ESRA har ett liknande syfte: att samla in jämförbara data om trafikanters åsikter, attityder och beteenden med avseende på risker i vägtrafiken². ESRA initierades av BRSI (Belgian Road Safety Institute) 2015 och första undersökningen genomfördes samma år i 17 länder. Konsortiet har nu utökats med flera länder varav några utanför Europa (Australien, Kanada, Israel, Sydkorea och USA). Nästa undersökning kommer att genomföras 2018 och den insamlingsmetod som används är webbpaneler. Det tredje exemplet är från New South Wales i Australien och är en del i en större utvärdering av slumpmässiga utandningsprov.

De två europeiska studierna använder liknande frågor men något skilda svarsalternativ. Dessa frågor är ganska generella. Frågan som ställs i den Australiensiska studien är istället väldigt detaljerad, man beskriver ett specifikt scenario och vill veta om sannolikheten för att bli stoppad av polisen i ett sådant scenario har ökat eller minskat.

² <http://www.esranet.eu/>

Tabell 2: Exempel på insamlingsmetod och frågeformulering vid tidigare, internationella studier.

Studie	Fråga	Insamlingsmetod
SARTRE Europeisk studie Antov m.fl. (2012)	Under en typisk resa hur troligt är det att du hamnar i en alkoholkontroll? Svarsalternativ: Aldrig; Sällan; Ibland; Ofta; Mycket ofta; Alltid.	Besöksintervjuer (svarsfrekvens ej angiven)
ESRA (European Survey of Road Users' Safety Attitudes) Europeisk studie Torfs m.fl. (2016)	På en typisk resa, hur troligt är det att du (som förare) kommer att få stanna för en poliskontroll som rör...? ... Alkoholkontroll, med andra ord att utsättas för ett utandningstest Svarsalternativ: 5-gradig skala där 1 är mycket liten sannolikhet och 5 är mycket stor sannolikhet	Webbpanel (i Sverige används en webbpanel från företaget Research Now) (svarsfrekvens ej angivet, inte alltid relevant mått för webbpaneler)
Homel (1998) Australiensisk studie	I'd like you to consider the following situation. A person is driving home on a weekday after drinking in a hotel for several hours. It is about 10.30 at night and his blood alcohol level is above the legal limit. His driving is not obviously affected and he is not breaking any other traffic regulations. His trip home takes about 30 minutes over suburban main roads. Are his chances of being stopped by the police lower, about the same, or higher than they were before the introduction of random breath testing?	Besöksintervjuer, svarsfrekvens 69 procent

2.2.2. Förslag på insamlingsmetod

Att samla in data via frågeformulär (oavsett om det sker via postenkäter, besöksintervjuer eller telefonintervjuer) kan ses som en standardmetod när det gäller att utvärdera åtgärder med avseende på personers beteenden, åsikter, attityder och liknande. Under förutsättning att man utgår från ett slumpmässigt urval av den önskade populationen kan man också beräkna felmarginaler för skattningarna vilket är viktigt när man studerar förändringar. Exempelen i kapitel 2.2.1 visar också att metoden använts under lång tid just för att skatta subjektiv upptäcktsrisk.

Det stora problemet med den här typen av studier är bortfallet. I Törnros (1995) erhöles en svarsfrekvens på 87–88 procent vilket är mycket högt och man kan inte räkna med att komma i närheten av detta idag. Som exempel kan nämnas Trafikverkets Trafiksäkerhetsenkät som 2015 hade en svarsfrekvens på 49,1 procent. Då använde man sig av följande insamlingsmetod: först skickades ett föraviseringsbrev med möjlighet att besvara enkäten på webben, efter det skickades en pappersenkät vilket följdes av två påminnelser (Tidlund, 2015).

När det gäller olika insamlingsmetoder kan man först konstatera att besöksintervjuer där man intervjuar någon ansikte mot ansikte kräver mycket resurser och blir därför kostsamma. I det här fallet

ser vi inte heller någon stor fördel med att använda besöksintervjuer som skulle kunna uppväga kostnaderna.

Det realistiska valet står därför mellan telefonintervjuer och postenkäter. I en mindre jämförelse mellan olika resvaneundersökningar fann man att det inte var något som tydde på att man fick högre svarsfrekvens med telefonintervjuer, utan snarare tvärtom (Eriksson m.fl., 2016). Den enkät vi föreslår i det här pm:et är också så pass enkel att det inte borde vara några problem att fylla i den själv på papper. Vi förordar därför en postenkät med liknande upplägg som används i Trafiksäkerhetskäten. Det vill säga ett föraviseringsbrev följt av en pappersenkät och minst en påminnelse. Det bör också finnas möjlighet att svara på webben. Detta liknar också det upplägg som föreslår i Eriksson m.fl. (2016) när det gäller en regional resvaneundersökning. Eftersom utgångspunkten i det här pm:et är en före-efter studie med kontrollgrupp så ska enkäten skickas ut både före och efter den förändring av polisens arbetssätt man önskar utvärdera och till både försöks- och kontrollgrupp.

I ESRA-studien används webbpaneler som insamlingsmetod. Detta är ett billigare alternativ än postenkäter eftersom det finns företag som redan har panelen knutna till sig. I en internationell undersökning där många olika länder deltar är det förmodligen också betydligt enklare att använda sig av paneler än att göra egna urval och skicka ut enkäter eftersom olika länder har olika förutsättningar när det gäller till exempel register över befolkningen. Risken med webbpaneler är dock att man får ett skevt urval och att det kan vara svårt att veta vilken ursprungspopulationen webbpanelen har rekryterats från. Vi förordar därför inte att webbpaneler används i den här studien.

2.2.3. Förslag på enkät

I Bilaga 1 finns förslag på utformning av en enkät. Vi har utgått från tidigare studier och satt ihop en enkät som mäter upptäcktsrisk både generellt och i några specifika scenarier. När det gäller formulering av de frågor som mäter subjektiv upptäcktsrisk har vi valt att använda samma formulering som i ESRA-studien. Anledningen till det är att den nyligen har genomförts och att man planerar att genomföra en till år 2018. Då finns möjlighet att jämföra svaren från de olika undersökningarna och också med andra länder.

I Tabell 3 visas hur respondenter i några utvalda länder har besvarat frågan om upptäcktsrisk. I Sverige är det 46 procent som svarat mycket liten sannolikhet. Man ser också att det finns en spridning av svaren över alla svarsalternativ, vilket gör att en förändring i subjektiv upptäcktsrisk borde ge utslag i resultaten och att det därmed är en lämplig svarsskala att använda.

Tabell 3 Svar från ett urval av länder på följande fråga: På en typisk resa, hur troligt är det att du (som förare) kommer att få stanna för en poliskontroll som rör...? ... Alkoholkontroll, med andra ord att utsättas för ett utandningstest. Källa: ESRA.

Land	1 – mycket liten sannolikhet	2	3	4	5 – mycket stor sannolikhet
Belgien	35%	27%	24%	9%	5%
Tyskland	56%	21%	15%	4%	4%
Danmark	86%	8%	4%	1%	1%
Holland	43%	25%	22%	7%	3%
Sverige	46%	23%	18%	7%	6%

I enkäten föreslås dels en generell fråga om subjektiv upptäcktsrisk, liknande den i Tabell 3, men också vad man tror om upptäcktsrisken i fem olika scenarier. Dessa scenarier kan givetvis utökas eller

ändras om polisen inriktar sin verksamhet mot en viss typ av övervakning och vill se om detta fått någon effekt. De fem scenarierna är:

1. Du kör inne i en stor eller medelstor tätort vid åttatiden en vardagsmorgon
2. Du kör inne i en stor eller medelstor tätort vid åttatiden en helgmorgon
3. Du kör hem från ett restaurangbesök vid tiotiden en vardagkväll
4. Du kör hem från ett krogbesök vid tvåtiden en helgnatt
5. Du kör på en mindre väg en bit utanför närmaste tätort en vardagkväll vid tiotiden

Enkäten består av 14 frågor och har följande upplägg. De två första frågorna är till för att sortera ut de som tillhör målgruppen, vilket är personer som har körkort för minst en typ av motorfordon och är aktiva som förare. Fråga 3 till 6 handlar om rattfylleriövervakning, både egna erfarenheter och hur troligt man tror det är att bli stoppad i en kontroll. Fråga 7 och 8 försöker fånga händelser som kan påverka den subjektiva upptäcktsrisken. Därför frågar vi om man känner till att andra råkat ut för en kontroll eller om man läst om rattfylleriövervakning i dagstidningar eller sociala medier. Fråga 9 handlar om riskmedvetenhet och normer, vilket kan påverka hur troligt man tror det är att bli stoppad i en kontroll. Frågorna 10 och 11 handlar om eget drickande och om man själv kört rattfull. Dessa frågor är tänkta att användas för att studera om den subjektiva upptäcktsrisken påverkas av eget beteende. Enkäten avslutas med tre stycken bakgrundsfrågor (kön, ålder och storlek på bostadsort).

2.2.4. Förslag på urvalsstorlek

För att bestämma urvalsstorlek har vi beräknat med vilken precision man kan påvisa skillnader mellan före- och eftermätningen. Det mått som använts är andel förare som tror att det är en mycket liten sannolikhet att bli stoppad av polis. I beräkningarna har en svarsfrekvens på 40 procent antagits. En urvalsstorlek på 1200 enkäter före och 1200 enkäter efter implementeringen gör att man kan påvisa en statistiskt säkerställd förändring på 7 procentenheter (då har vi utgått från 46 % i föremätningen vilket är det samma som i ESRA-mätningen).

Detta känns som en rimlig ambitionsnivå men för att kompensera för en eventuellt lägre svarsfrekvens och svårighet att nå alla respondenter föreslås ett urval på 1400. Samma antal enkäter bör också skickas ut i kontrollområdet. Utöver detta kan antalet behöva utökas beroende på vilket register som används. Om registret för totalbefolkningen används kommer en del att exkluderas eftersom de inte har körkort eller inte kör något motorfordon. Hur det bör påverka urvalsstorleken får bedömas efter att typ av register har bestämts. I första hand föreslås att urvalet dras ur körkortsregistret, men om det inte är möjligt kan registret för totalbefolkningen användas istället.

2.3. Sociala medier och internetforum

För att kunna diskutera en eventuell utvärdering av aktiviteter på sociala medier och internetforum presenteras först en mindre kartläggning av polisens olika kanaler och sökningar på olika internetforum. Även exempel på studier där sociala medier och internetforum används presenteras.

Polisen finns idag på Facebook, Twitter, Youtube och Instagram. Dessutom har Polismyndigheten region Stockholm en poddradiokanal där man lägger ut inslag³. Polisen beskriver själva sitt syfte med att närvara på sociala medier på följande sätt⁴

³ <https://polisen.se/Aktuellt/Sociala-medier/Sociala-medier-hela-landet/>

⁴ <https://polisen.se/Aktuellt/Nyheter/Jamtland/jan-mars/Nu-finns-polisomrade-Jamtland-pa-Facebook/>

- Ökad dialog - vara synlig och tillgänglig där många människor är
- Dela brottsförebyggande information och tips för att minska brottsligheten
- Berätta om polisens arbete för att öka tryggheten
- Nå ut med att polisen vill ha tips och vittnesuppgifter för att lösa brott.

I Tabell 4 visas hur många konton som finns på de sociala medierna och en kortfattad beskrivning. Det finns enstaka konton som har ordet trafik i namnet och som är helt inriktade på att lägga upp inlägg om trafik och trafikövervakning; Polisen Stockholm – Trafik (Facebook), Polisen Väst – trafikpolisen (Facebook) och Trafikpolisen i Växjö (Instagram). Sedan förekommer information om trafik även i många andra konton med blandat innehåll. Det kan röra information om trafikolyckor, att man påträffat någon som misstänks för rattfylleri eller mer allmänt om poliskontroller.

Tabell 4 Sammanfattande beskrivning av polisens konton på sociala medier. Källa: lista hämtad 2017–05–22 från <https://polisen.se/Aktuellt/Sociala-medier/Sociala-medier-hela-landet/>.

Medium	Antal konton	Beskrivning
Facebook	118	Många konton är knutna till geografiska områden, det kan vara en stad, ett län eller andra områdesindelningar (t.ex. Österlen, södra Skåne, Göteborg syd). Det finns också ett nationellt konto och konton med specifika inriktningar (t.ex. djurärenden Väst, Jämtland Ungdomsgruppen och Stockholm sjöpolisen).
Instagram	13	De flesta Instagramkonton är knutna till en viss stad, men det finns också en nationell sida och några specifika, t.ex. polisrytteriet region Syd.
Twitter	66	Knappt hälften av Twitterkontona är knutna till en viss person. De flesta av de resterande är knutna till en geografisk plats men det finns också ett nationellt konto och några med specifika inriktningar, t.ex. polismuseet och polisen Bråvalla.
Youtube	1	På polisens Youtube-kanal finns filmer som beskriver polisens arbete men också hur allmänheten kan skydda sig mot brott och hur man uppför sig i trafiken. Exempel på filmer som rör trafik är: "Svara inte i telefon i en trafikfarlig situation", "Så gör polisen hastighetskontroller", "Rädda liv – sänk hastigheten", "Polisbilar får kameror som läser fordonsskyltar".

De två Facebook-konton som är tydligt kopplade till trafik har studerats lite närmare. Fem inlägg från vardera kontot valdes ut. För att inte få med de allra senaste inläggen valdes det första inlägget som var minst en vecka gammalt och sedan de fyra närmast tidigare inläggen. Uttaget gjordes 29 maj 2017.

I Tabell 5 och Tabell 6 visas en kortfattad beskrivning av inläggen, antal gilla-markeringar, antal delningar och antal kommentarer. Det görs också en sammanfattning över kommentarernas innehåll. Svar på kommentarerna har dock ej gått igenom. De fullständiga inläggen återges i Bilaga 2. Syftet med den här genomgången är att ge en ögonblicksbild av de två kontona och ska inte ses som en systematisk genomgång. Det är inte säkert att de här inläggen är typiska för aktiviteten på de två kontona. Sammantaget fås en bild av att de som kommenterar inläggen är mycket positiva till polisens arbete och att man vill se mer övervakning. När det gäller övervakning av hastigheter är det tydligt att

många vill se mer övervakning ”på sin egen gata” medan rattfylleriövervakning är något man önskar mer generellt. Det framgår också att man tycker att många andra trafikanter gör fel, det gäller inte minst utländska lastbilschaufförer som man menar i stor utsträckning bryter mot olika lagar. Det finns några som ifrågasätter polisens arbete och tycker att det finns viktigare saker än trafikövervakning, men den typen av kommentarer är väldigt få.

Det finns även ett Instagramkonto som är inriktat mot trafik (Trafikpolisen i Växjö). Detta är dock helt nystartat, första inlägget gjordes 18 maj 2017. Hittills (29 maj 2017) har det gjorts 4 inlägg förutom det första vilka bland annat handlat om ett evenemang där man kör moped av olika årsmodeller och att man har rattfyllerikontroller på trafiknykterhetens dag. Inläggen hittills har haft mellan 18 och 41 gilla-markeringar och någon enstaka kommentar.

Tabell 5 Redovisning av 5 inlägg på Facebook-kontot: Polisen Stockholm – Trafik. Utgår från innehållet på sidan 2017-05-29. De fullständiga inläggen finns i Bilaga 2.

Datum och inläggets innehåll	Antal som gillar	Antal delningar	Antal kommentarer	Sammanfattning av kommentarer
[30 apr 2017] Beskrivning av en insats mot påverkade förare och kriminella på väg. Samarbete med Kronofogden. Repris av insatsen den 29 april.	1511	52	71	De allra flesta som kommenterar är positiva till insatsen, och både polisen och kronofogden får positiva omdömen. Det finns dock ett par negativa kommentarer riktade mot Kronofogdemyndighetens arbete generellt. Ett par negativa kommentarer också som verkar tycka att polisen har viktigare saker att jobba med.
[29 apr 2017] Beskrivning av en insats mot påverkade förare och kriminella på väg. Samarbete med Kronofogden.	3992	117	175	Övervägande positiva kommentarer precis som ovan. Några som kommenterar kronofogdens arbete i mindre positiva ordalag och ett par ovidkommande kommentarer.
[25 april 2017] Polisen upptäckte narkotika i en bil vid ett fordonsstopp. Föraren greps och är anhållen för narkotikabrott och misstänks för drograttfylleri .	863	17	51	Nästan enbart kommentarer om att polisen gör ett bra jobb. Inga negativa kommentarer om polisens insats men någon som klagar på att straffen i Sverige är för låga. Någon som hoppas att personen får den hjälp han behöver.
[22 apr 2017] Resultat av en kontroll av tunga fordon, t.ex. överlast, obetald vägavgift och tekniska brister.	1928	187	138	Övervägande positiva kommentarer om polisens arbete och att det de gör är viktigt. En del negativa kommentarer om utländska bolag och hur de betar sig. En del ”tips” om annat som polisen också borde kontrollera, en viss typ av fordon eller en viss vägsträcka. Någon enstaka som tycker att polisen bör ägna sig åt ”riktiga brott”.
[21 april 2017] En bild som visar hur en lastbil	1736	821	1244	De flesta kommentarerna på det här inlägget är att man tipsat andra genom att tagga dem. Ofta finns ingen kommentar

transporterar en port på ett olämpligt sätt.	utan bara namnet på den man taggat. De kommentarer som finns är ofta skämtsamma.
--	--

Tabell 6 Redovisning av 5 inlägg på Facebook-kontot: Polisen Väst – trafikpolisen. Utgår från innehållet på sidan 2017-05-29. De fullständiga inläggen finns i Bilaga 2.

Datum och inläggets innehåll	Antal som gillar	Antal delningar	Antal kommentarer	Sammanfattning av kommentarer
[22 maj 2017] Resultat från en kontroll (samma som i inlägget nedan) med mobil ATK på en väg med hastighetsgräns 50 km/h.	41	0	6 (står att det finns 6 kommentarer men det går bara att se 3 st)	Kommentarerna var positiva, tips på att det behövs flera kontroller på andra tider.
[19 maj 2017] Information om att mobil ATK installerats på en väg med hastighetsgräns 50 km/h.	74	0	18	Ett par frågor som rör reglerna vid övervakning med mobila kameror. I övrigt många tips och önskemål om andra platser att övervaka, där man upplever att många kör fort. Ingen negativ kommentar om hastighetsövervakning.
[19 maj 2017] Information om vilka regler som gäller för studentflak.	12	3	2	Ett par frågor om reglerna som polisen svarat på.
[18 maj 2017] Information om att det är trafiknykterhetens dag och att polisen hade gjort blåskontroller. Samt en bild som föreställer en motorcyklist som betalar böter (äldre bild).	99	0	13	Genomgående positiva kommentarer även om man önskade att polisen var ute oftare och gjorde rattfyllerikontroller. Några kommentarer om själva bilden också.
[18 maj 2017] Resultat från en kontroll med mobil ATK på en namngiven väg (en väg där det också förekommer oskyddade trafikanter).	117	0	28	I stort sett bara positiva kommentarer. Ett par frågor om regler. Flera förslag om andra platser att övervaka.

Förutom i polisens egna kanaler behandlas frågor som rör polisövervakning i olika nyhetssajter och diskussionsforum. En sökning gjordes på olika kombinationer av begrepp såsom: risk, åka fast, rattfylleri, diskussionsforum, övervakning, polis, alkohol. Resultatet visade att de diskussionstrådar som dyker upp i sökningarna nästan uteslutande handlar om: ”jag/min sambo/släkting har åkt fast för rattfylleri, vad händer nu?” eller ”hur länge måste jag vänta efter att druckit alkohol innan jag kan köra igen?”. Exempel på diskussionsforum där detta diskuteras är Familjeliv, Flashback och

Alkoholhjälpen. De träffar som handlar om polisens övervakning mer generellt kommer ofta från olika nyhetssajter och inte diskussionsforum.

2.3.1. Exempel på tidigare studier

Här återges kortfattat tre studier av olika typ där sociala medier antingen har använts som informationskälla eller där användningen av sociala medier undersöks.

Den första studien har genomförts inom ramen för forskningsprojektet Digitaliseringens paradoxer – sociala medier i myndighetsarbete, vid Institutionen för tillämpad informationsteknologi, Göteborgs universitet⁵. I projektet undersöks hur Polisen och Försäkringskassan använder sociala medier i sitt arbete. Syftet med en av delstudierna var att diskutera hur den ökande användningen av Facebook hos polisen påverkar deras legitimitet (Bergquist m.fl., 2015). Som underlag använde man sig av intervjuer med nyckelpersoner och data från Facebook-sidor. Resultaten visade bland annat att användandet av Facebook gav möjligheter att kommunicera med medborgarna på en direkt och mer kreativt sätt än tidigare vilken ledde till ökad öppenhet och synlighet och även uppklarande av brott. En del påpekade dock att det fanns risker med detta, att polisens legitimitet kan undergrävas. Det kunde också uppstå spänningar mellan poliser som blev populära via Facebook och andra poliser och chefer. Än så länge verkar dock de positiva sidorna överväga.

Den andra studien handlar om hur och i vilken utsträckning man tar del av politiskt innehåll via Facebook (Wells and Thorson, 2017). Enligt författarna används en ny metod för att kombinera innehållet i en persons nyhetsflöde på Facebook och självrapporterad beteende genom en enkätundersökning. Databasinsamlingen genomfördes i med hjälp av en Facebook-applikation som skapades för just det här projektet. Den population som undersöktes bestod av studenter vid ett amerikanskt universitet. Deltagarna fick först besöka en webbsida och där bekräfta att de vill delta i studien, sedan fick de godkänna applikationen via sitt Facebook-konto. Via applikationen fick de sedan svara på ett frågeformulär medan data från Facebook-kontot samlades in. De data som samlades in var antal vänner, vilka sidor de följde och innehållet i nyhetsflödet den senaste veckan. Frågorna i frågeformuläret handlade om politisk inriktning, intresse för politik, kunskap om nyhetshändelser mm. Information från databasinsamlingen analyserades sedan för att bland annat ta reda på om nyheter i första hand kommer från vänner eller nyhetskanaler och varför det skiljde sig åt mellan olika personer. Ett par problem med databasinsamlingen kan vara värt att notera. Data från nyhetsflödet kunde bara inhämtas från 294 av 500 deltagare, troligen på grund av brister i Facebooks datahantering (FB's data service to apps.). Ett annat problem är att Facebook använder algoritmer för att sortera och filtrera innehåll och det går inte att få reda på (algoritmernas innehåll är patentskyddat) hur detta påverkar nyhetsflödet. Ett tredje problem som gör att det i dagsläget inte går att upprepa studien, är att möjligheten som användes att via en applikation samla in inlägg från användarnas vänner inte längre är tillåtet.

Den tredje studien handlar om unga mopedisters attityder och uppfattningar kring körbeteende, risk och liknande (Gregersen, m.fl., 2015). Detta studerades genom observationer av diskussionstrådar på tre olika sajter, varav två har motorinriktning och den tredje innefattar flera olika intresseområden. Den person som gjort observationerna har inte själv deltagit i diskussionerna utan bara följt vad andra skriver. Man har alltså inte påverkat diskussionerna på något sätt och de som skrivit vet inte om att de blivit observerade. Resultaten sammanfattas i olika teman som tekniskt kunnande, hastighet, alkohol och hjälmanvändning. Studien ingick som en del i en större studie om unga mopedisters olycksinblandning. I diskussionen ställer sig författarna en rad frågor om vad dessa resultat har för betydelse. Ett par exempel: Överförs de uttryckta attityderna och normerna till den faktiska världen? Om normer kring företeelser så som fortkörning förstärks i forum av detta slag, bidrar det då till ett

⁵ <http://forte.se/artikel/facebook-ger-polisen-battre-status/>

ökat riskfullt faktiskt beteende? Frågorna tyder på att det är oklart hur resultaten ska översättas till faktiskt beteende i trafiken.

2.3.2. Räckvidd och exponering av Facebook-inlägg

I Tabell 5 och Tabell 6 visades måtten *antal som gillar ett inlägg*, *antal delningar* och *antal kommentarer*. Dessa mått kan ses utifrån och ger information om hur många som interagerat med inlägget. På sin egen Facebook-sida kan man också, bland annat, få fram måtten exponering och räckvidd, vilket är mått på hur många som sett inlägget (att det visas i en Facebook-användares nyhetsflöde).

Räckvidd är antal unika personer som fått en visning av ett sidinlägg medan exponering är antal gånger som ett inlägg från en viss sida visas⁶. Samma person kan alltså exponeras för samma inlägg flera gånger och därför är exponeringen minst lika stor eller större än räckvidden. Räckvidden kanske är det viktigaste måttet men även exponering är relevant eftersom det är större chans att man uppmärksammar ett inlägg om det visas flera gånger.

Det är möjligt att exportera data om sidinlägg och man kan hämta data från de senaste 180 dagarna.

2.3.3. Förslag på utvärdering av sociala medier

I Polismyndighetens strategi⁷ konstateras att när det gäller allmänprevention så fås en förstärkt effekt genom att kombinera övervakningsinsatser med informationskampanjer. Ett sätt att informera är att använda sociala medier och som beskrivs ovan är det något polisen använder i relativt stor utsträckning. Det är därför viktigt att utvärdera dessa aktiviteter för att få reda på i hur stor utsträckning informationen sprids och hur den tas emot. Om det ska ses som en del av utvärderingen av polisens implementering, som beskrivs i kapitel 2.1, eller som en fristående delstudie beror på dess omfattning. Här beaktas det som en fristående delstudie.

Facebook verkar vara det medium polisen i störst utsträckning använder för att nå ut med information om trafikövervakning, så därför är utvärderingen i först hand utformad för detta. Givetvis bör andra kanaler också följas upp. På samma sätt som tidigare bör datainsamling göras både före och efter implementeringen och både i försöks- och kontrollregionen. Vårt förslag är att aktiviteter på sociala medier utvärderas för att svara på följande frågeställningar:

- Har polisens aktiviteter på sociala medier ökat? Den här frågeställningen kan besvaras genom att man mäter antal kanaler i olika medier och antal inlägg, bilder, filmer, etc.
- Hur stor spridning får polisens aktiviteter? Relevanta mått är: räckvidd, exponering, antal som gillar ett inlägg, antal delningar och antal kommentarer.
- Har polisens aktiviteter på sociala medier förändrats när det gäller innehåll, speciellt med avseende på inlägg som rör rattfylleriövervakning? För att studera detta görs en avgränsning till ett antal kanaler/konton och tidsperioder. Alla inlägg som rör rattfylleri inom den avgränsningen går igenom och kategoriseras för att man ska kunna jämföra förändringar.

⁶ Från: https://sv-se.facebook.com/help/336143376466063?helpref=page_content

⁷ Polismyndighetens strategi för trafik som metod. PM 46/2016.

- Har kommentarerna på polisens inlägg ändrat karaktär? Studeras på liknande sätt som frågeställningen ovan. Kommentarer kategoriseras efter positivt och negativt, typ av åsikter, mm.

När det gäller att kvantifiera den subjektiva upptäcktsrisken och mäta förändringar mellan före- och efterperioden anser vi att det finns ett flertal problem med att använda sociala medier och andra internetforum som källa. Ett grundläggande problem är att man inte vet hur undersökningspopulationen ser ut. Om man ställer frågor via sociala medier kan man, via frågeformuläret, få reda på vissa bakgrundsdata om de som svarar, men man vet inte vilka och hur många som sett frågorna men inte svarar och vilka som aldrig nås av frågorna. Den grupp som exponeras för frågeformuläret kan dessutom förändras till exempel beroende på förändringar i vilka sociala medier som är populära och förändringar i de algoritmer som styr flöden i till exempel Facebook. Om man inte ställer frågor utan endast observerar attityder och åsikter i kommentarer på inlägg eller i diskussionsforum blir det ännu svårare att jämföra mellan till exempel olika tidsperioder eftersom diskussionerna kanske inte gäller exakt samma situationer. Det faktum att det finns många olika sociala medier gör det också svårt att få en heltäckande bild.

En del av kritiken ovan mot att använda sociala medier för att kvantifiera den subjektiva upptäcktsrisken är också relevant för enkätstudien. Vi anser dock att problemen med enkätstudien är mer begränsade och att den därför inte kan ersättas med en studie av sociala medier.

2.4. Övriga mätmetoder

Förutom enkäter och intervjuer är det vanligt att använda antal eller andel alkoholrelaterade olyckor som mått när man utvärderar av effekter av polisens rattfylleriövervakning (se t.ex. Åberg m.fl., 1986; Törnros, 1995; Elder m.fl., 2002; Erke m.fl., 2009; Yao m.fl., 2015). Det är ett högst relevant mått eftersom det i slutändan är minskat antal alkoholrelaterade olyckor som är målet med övervakningen. Det finns dock ett par problem med måttet, dels brister i måttets tillförlitlighet och dels att det kan påverkas även av andra saker än polisens verksamhet. När det gäller måttets tillförlitlighet ser det olika ut i olika länder och det är relativt vanligt att man använder till exempel olyckor som sker nattetid som en ersättning till alkoholrelaterade olyckor eftersom man inte har något bättre sätt att mäta. Det gör förstås att det blir en stor osäkerhet i vad eventuella förändringar beror på eftersom olyckor nattetid kan ha många andra orsaker än alkoholpåverkan. I Sverige kan vi använda polisens misstanke som mått på om olyckan är relaterad till rattfylleri. Vi vet att det finns en del osäkerhet i det måttet (Forsman och Gustafsson, 2015) och ett av problemen är att man inte gör någon skillnad på alkohol och andra droger. Det är en begränsning om det är just övervakning av alkoholorattfylleri man önskar utvärdera. Antal och andel rattfylleriolyckor kan också påverkas av andra åtgärder som ändringar i körkortsutbildning och infrastrukturåtgärder. Sammantaget är det därför ett ganska trubbigt mått.

Det finns också exempel på att man använt förändringar i andel alkoholpåverkade förare som mått i utvärderingar. Ett exempel är Fell m.fl. (2015) som använt resultat från en vägkantsstudie för att jämföra effektiviteten mellan olika samhällen i USA. Ett annat exempel är Lenk m.fl. (2016) som istället använt självrapporterat rattfylleri från en telefonundersökning för att utvärdera övervakningen i olika delstater i USA. Det skulle vara möjligt att använda andel alkoholpåverkade förare som utvärderingsmått även i Sverige, men det skulle krävas att man undersökte mycket stora volymer av förare för att kunna mäta en förändring. I en vägkantsstudie som genomfördes för ca tio år sedan mättes totalt 23 000 förare (Forsman m.fl., 2007). Resultatet blev 0,24 procent positiva förare med konfidensintervallet: 0,15–0,32 procent. Även med så många observationer krävs det alltså ganska stora förändringar för att få statistisk säkerhet. Observationerna måste dessutom genomföras enligt en mätplan så att mätningarna i före- och eftersituationen blir jämförbara.

På grund av ovanstående problem föreslås varken antal eller andel alkoholrelaterade olyckor eller andel alkoholpåverkade förare som mått i utvärderingen.

3. Sammanfattande förslag

Här sammanfattas förslaget till utvärdering som diskuterats i kapitel 2. Den föreslagna utvärderingen har tre delstudier. Alla delstudier är viktiga för helheten men justeringar kan behöva göras utifrån faktiska förhållanden, tillgängliga resurser och andra begränsningar.

I alla delstudier förutsätts att man mäter före och efter implementering samt i både försöks- och kontrollregion. När det gäller de data som föreslås samlas in så utgår det från vad som är önskvärt för att göra en bra utvärdering. Det kan innebära att en del av variablerna som föreslås inte är möjliga att få tag på i praktiken.

Delstudie 1: Utvärdering av polisens implementering

Den här delstudien är uppdelad i två nivåer där syftet med nivå 1 är att studera hur polisen ändrat sitt arbetssätt och syftet med nivå 2 är att studera vad som fungerat bra och mindre bra i implementeringen från polisens perspektiv. Nivå 1 är nödvändig för att tolka resultatet av övriga delar i utvärderingar och nivå 2 är en fördjupad utvärdering.

För att svara på syftet för nivå 1 föreslås följande data samlas in:

- Kontroller som syftar till allmänprevention:
 - var, när och hur länge kontrollerna utförs samt typ av kontroll
 - hur omfattande kontrollen är (t.ex. antal polispatruller)
 - antal utandningsprov som utförs vid kontrollerna och antal fordon som passerar totalt
 - resultat från kontrollerna (t.ex. andel positiva sållningsprov, antal anmälda brott)
- Övervakning som syftar till individ- eller återfallsprevention
 - Omfattning och resultat av övervakningen
- Informationsspridning till allmänheten
 - Aktiviteter i sociala media (t.ex. antal inlägg och dess innehåll)
 - Artiklar i tidningar och nyhetssajter
 - Eventuell övrig informationsspridning (t.ex. i skolor eller vid större evenemang)

För att svara på syftet för nivå 2 föreslås följande data samlas in:

- en beskrivning av hur man förankrat förändringarna (förändringarna kan avse både poliskontroller och extern informationsspridning): interna informationsmöten, skriftlig information, vilka resurser som har avsatts
- erfarenhetsberättelser från poliser som varit med i implementeringen
- intervjuer med poliser på olika befattningar som deltagit i implementeringen
- Eventuellt samarbete som polisen haft med andra organisationer (myndigheter, frivilligorganisationer, mm) och hur detta arbete har bidragit till implementeringen

Delstudie 2: Enkätstudie

För att mäta den subjektiva upptäcktsrisken hos förare i allmänhet föreslås en enkätstudie där ett frågeformulär skickas ut via post till ett slumpmässigt urval ur körkortsregistret eller

befolkningsregistret. Målgruppen är personer som har körkort för minst en typ av motorfordon och som också framfört något fordon det senaste året. Frågorna ska också kunna besvaras som en webbenkät och ett förslag på utformning av enkät finns i Bilaga 1.

Urvalsstorleken bör vara minst 1 400 enkäter vid varje tillfälle (före- och efter implementeringen samt i både försöks- och kontrollgrupp). Beroende på vilket register som används för att dra urvalet kan antalet behöva ökas eftersom man kan få med personer som inte tillhör målgruppen. För att få så hög svarsfrekvens som möjligt bör upplägget likna det som används i Trafikverkets trafiksäkerhetsenkät (Tidlund, 2015). Det innebär att man först skickar ett förviseringsbrev följt av en pappersenkät och minst en påminnelse (i trafiksäkerhetsenkäten skickas två påminnelser).

Delstudie 3: Utvärdering av kommunikation i sociala medier

Eftersom informationskampanjer, inte minst i sociala medier, bör vara ett viktigt komplement till polisens övervakning för att öka den subjektiva upptäcktsrisken finns anledning att utvärdera denna typ av kommunikation. Syftet med utvärderingen är att bedöma hur väl man lyckas nå ut med sitt budskap och resultaten kan användas till att förbättra sin kommunikationsstrategi om det visar sig behövas.

Vi föreslår att man samlar in följande information och att man följer dess förändring över tid:

- Polisens aktiviteter på sociala medier: antal konton i olika medier och antal inlägg, bilder, filmer, etc.
- Spridning: räckvidd, exponering, antal som gillar ett inlägg, antal delningar och antal kommentarer (dessa mått är i första hand relevanta för Facebook men liknande mått kan användas för andra typer av medier).
- Innehåll, speciellt med avseende på inlägg som rör rattfylleriövervakning: en avgränsning görs till ett antal kanaler/konton och tidsperioder. Alla inlägg som rör rattfylleri inom den avgränsningen går igenom och kategoriseras.
- Karaktär på kommentarerna på polisens inlägg: mäts på liknande sätt som innehåll ovan. Kommentarer kategoriseras efter positivt och negativt, typ av åsikter, mm

3.1. Avslutande kommentarer

Förslaget till utvärdering utgår från antagandet att det går att genomföra mätningar både före och efter implementeringen av polisens förändrade arbetssätt. Vi vet dock att arbetet redan har börjat på vissa ställen och beroende på när utvärderingen görs kan det vara svårt att få till en föremätning. Detta gör att förslaget kan behöva modifieras efter de förutsättningar som gäller när utvärderingen genomförs.

Det huvudsakliga syftet med utvärderingen är att mäta subjektiv upptäcktsrisk hos förarpopulationen och jämföra om den har förändrats före och efter att polisen har genomfört förändringar som rör rattfylleriövervakningen. För att uppnå syftet är det nödvändigt att genomföra åtminstone nivå 1 i delstudie 1 (utvärdering av polisens implementering) och delstudie 2 (enkätstudie). Övriga delar är dock också mycket viktiga för att förstå helheten och vi förordar därför att alla delar i utvärderingen genomförs.

Delstudie 1 är delvis överlappande med delstudie 3 (utvärdering av kommunikation i sociala medier), det gäller de delar som handlar om att kartlägga polisens aktiviteter på sociala medier. Om alla delar i utvärdering genomförs bör detta samordnas så att dubbelarbete undviks.

Även om åtgärder vidtas för att få så hög svarsfrekvens som möjligt kommer bortfallet i enkätstudien att vara ett problem. Eftersom bortfallet kan se olika ut i olika grupper i befolkningen bör resultaten justeras för olika bortfallsnivåer hos kvinnor och män och i olika åldersklasser. Trots problemet med bortfall ser vi i dagsläget inget realistiskt alternativ till enkätstudien.

Slutligen bör det påpekas att de som följer polisen på sociala medier och kommentarer deras inlägg kan vara mer positiva till polisens arbete än vad andra grupper är. För att få en mer representativ bild av vad allmänheten tycker om polisens arbete krävs studier som använder andra informationskällor. Detta ingår dock inte i det förslag som presenteras här.

Referenser

- Amin, K., Bengtsson, K., Berg, H.Y., Forsman, Å., Larsson, P., Lindholm, M., Sternlund, S., Strandroth, J., Vadeby, A and Yamazaki, R. (2017) Analys av trafiksäkerhetsutvecklingen 2016, målstyrning av trafiksäkerhetsarbetet mot etappmålen 2020. Publikation 2017:098. Trafikverket. Borlänge.
- Antov, D., Banet, A., Barbier, C., Bellet, T., Bimpeh, Y., Boulanger, A., Brandstätter, C., m.fl. (2012) European road users' risk perception and mobility. The SARTRE 4 survey. Tillgänglig [2017-06-20] http://www.attitudes-roadsafety.eu/index.php?eID=tx_nawsecuredl&u=0&file=uploads/media/Sartre-4-report.pdf&t=1498055271&hash=c0de71f42a46f40b227b5daa107626d7.
- Bergquist, M. Ljungberg, J., Remneland Wikhamn, B., Rolandsson, B. (2015) The Playful Police: The role of Social Media in Public Institutions' Legitimacy Work. In: proceedings of the 10th Organization Studies Workshop, Chania, Crete, Greece, 21–23 May, 2015.
- Elder, R.W., Shults, R.A., Sleet, D.A., Nichols, J.L, Zaza, S. och Thompson, R.S. (2002) Effectiveness of sobriety checkpoints for reducing alcohol-involved crashes. *Traffic Injury Prevention*, 3, 266–274.
- Eriksson, J., Gustafsson, S. Henriksson, P. och Forsman, Å. (2016) Planering av en regional resvaneundersökning i Östergötland. Samverkan mellan olika intressenter. VTI PM. Tillgänglig: <http://vti.diva-portal.org/smash/get/diva2:900790/FULLTEXT01.pdf>.
- Erke, A. Goldenbeld, C. och Vaa, T. (2009) The effects of drink-driving checkpoints on crashes—A meta-analysis. *Accident Analysis and Prevention*, 41, 914–923.
- Forsman, Å. (2017) Förstudie om antal alkoholutandningsprov i trafiken. VTI PM. Dnr: 2015/0674-8.3. Tillgänglig: <http://vti.diva-portal.org/smash/get/diva2:1073499/FULLTEXT01.pdf>.
- Forsman, Å. och Gustafsson, S. (2015) Rattfylleriets omfattning bland svårt skadade förare: En skattning baserad på polisens misstanke. VTI PM. Dnr: 2014/0571-8.3. Tillgänglig: <http://vti.diva-portal.org/smash/get/diva2:873580/FULLTEXT01.pdf>
- Forsman, Å. Gustafsson, S. och Varedian, M. (2007) Rattfylleriets omfattning: en metodstudie i Södermanlands, Örebro och Östergötlands län. VTI rapport 599–2007. Statens Väg- och Transportforskningsinstitut. Linköping.
- Gustafsson, S. och Forsman, Å. (2016) Utvärdering av alkoholås efter rattfylleri. Enkätstudie. VTI notat 35–2016. Statens Väg- och Transportforskningsinstitut. Linköping.
- Gregersen, N.P., Gustafsson, S., Nyberg, J., Stave, C., Sörensen, G. (2015) Unga mopedisters olycksinblandning. Orsaker och konsekvenser. VTI rapport 856–2015. Statens Väg- och Transportforskningsinstitut. Linköping.
- Homel, R. (1988) Policing and punishing the drinking driver. A study of general and specific deterrence. Springer-Verlag. New York.
- Tidlund, K. (2015) Trafiksäkerhet. Resultat från trafiksäkerhetsenkäten 2015. Publikation 2015:265. Trafikverket, Borlänge.
- Torfs, K., Meesmann, U., Van den Berghe, W., & Trotta, M. (2016). ESRA 2015 – The results. Synthesis of the main findings from the ESRA survey in 17 countries. ESRA project (European Survey of Road users' safety Attitudes). Brussels, Belgium: Belgian Road Safety Institute.
- Törnros, J. (1995) Intensifierad övervakning med utandningsprov. Försök i södra Sverige. VTI meddelande 746. Statens Väg- och Transportforskningsinstitut. Linköping.
- Wells, C. och Thorson, K. (2017) Combining big data and survey techniques to model effects of political content flows in Facebook. *Social Science Computer Review*, 35(1), 33–52.

Yao, J., Johnson, M.B. & Tippetts, S. (2015) Enforcement uniquely predicts reductions in alcohol-impaired crash fatalities. *Addiction*, 111, 448–453.

Åberg, L., Engdahl, S., Nilsson E. (1986) Intensifierad övervakning med utandningsprov. Transportforskningsberedningen 1986:12. Stockholm.

Bilaga 1: Enkät

Här presenteras ett förslag på enkät för att mäta subjektiv upptäcktsrisk. Enkäten är tänkt att användas före och efter införandet av nya metoder i både försöksregion och kontrollregion.

Frågorna är konstruerade utifrån antagandet att urvalet består av personen som är 18 år eller äldre och dras ur registret för totalbefolkningen. Skulle urvalet istället dras ur något annat register kan en del av frågorna behöva modifieras.

Som underlag till enkäten har frågeformulär från tidigare studier använts. Framst ESRA, SARTRE, Törnros (1995) och Gustafsson och Forsman (2016). Störst vikt har lagt vid ESRA-enkäten eftersom den är mest aktuell att jämföra resultaten med.

Fråga 1 och 2 är till för att sortera ut de som tillhör målgruppen, personer som har körkort för minst en typ av motorfordon och är aktiva som förare. Fråga 3 till 6 handlar om rattfylleriövervakning, både egna erfarenheter och hur troligt man tror det är att bli stoppad i en kontroll. I fråga 7 och 8 försöker vi fånga händelser som kan påverka den subjektiva upptäcktsrisken. Därför frågar vi om man känner till att andra råkat ut för en kontroll eller om man läst om rattfylleriövervakning. Fråga 9 handlar om riskmedvetenhet och normer. Frågorna 10 och 11 handlar om eget drickande och om man själv kört rattfull. Dessa frågor är tänkta att användas för att studera om den subjektiva upptäcktsrisken påverkas av eget beteende. Enkäten avslutas med tre stycken bakgrundsfrågor, nr 12 till 14.

1. Har du körkort för något av följande fordon?

Personbil	<input type="checkbox"/> Ja	<input type="checkbox"/> Nej
-----------	-----------------------------	------------------------------

Motorcykel	<input type="checkbox"/> Ja	<input type="checkbox"/> Nej
------------	-----------------------------	------------------------------

Lastbil	<input type="checkbox"/> Ja	<input type="checkbox"/> Nej
---------	-----------------------------	------------------------------

Buss	<input type="checkbox"/> Ja	<input type="checkbox"/> Nej
------	-----------------------------	------------------------------

Moped (körkort eller förarbevis)	<input type="checkbox"/> Ja	<input type="checkbox"/> Nej
----------------------------------	-----------------------------	------------------------------

Om du inte har något körkort → Tack för din medverkan, du behöver inte svara på fler frågor. Skicka in enkäten i bifogat svarskuvert, inget frimärke behövs.

2. Hur ofta har du kört något av följande fordon de senaste 12 månaderna?

	Dagligen eller nästan varje dag	Några gånger i veckan	Ungefär en gång i veckan	Några gånger i månaden	Högst en gång i månaden	Aldrig
Personbil	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Motorcykel	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Lastbil	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Buss	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Moped	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Om du aldrig kör bil eller något annat motorfordon → Tack för din medverkan, du behöver inte svara på fler frågor. Skicka in enkäten i bifogat svarskuvert, inget frimärke behövs.

3. Under de senaste 12 månaderna, hur många gånger har du kontrollerats av polisen för alkohol vid bilkörning eller körning av annat motorfordon (dvs utsatts för ett utandningsprov)?

- Ingen gång
- En gång
- Två eller flera gånger

4. På en typisk resa, hur troligt är det att du (som förare) kommer att få stanna för en poliskontroll som rör alkohol, med andra ord utsättas för ett utandningsprov?

Mycket liten sannolikhet Mycket stor sannolikhet

[Kommentar till fråga 4: Den här frågan är formulerad på samma sätt som i ESRA-studien och med samma svarsalternativ.](#)

5. I följande situation, hur troligt är det att du (som förare) kommer att få stanna för en poliskontroll som rör alkohol, med andra ord att utsättas för ett utandningsprov?

a. Du kör inne i en stor eller medelstor tätort vid åttatiden en vardagsmorgon.

Mycket liten sannolikhet Mycket stor sannolikhet

b. Du kör inne i en stor eller medelstor tätort vid åttatiden en helgmorgon.

Mycket liten sannolikhet Mycket stor sannolikhet

c. Du kör hem från ett restaurangbesök vid tiotiden en vardagkväll.

Mycket liten sannolikhet Mycket stor sannolikhet

d. Du kör hem från ett krogbesök vid tvåtiden en helgnatt.

Mycket liten sannolikhet Mycket stor sannolikhet

e. Du kör på en mindre väg en bit utanför närmaste tätort en vardagkväll vid tiotiden.

Mycket liten sannolikhet Mycket stor sannolikhet

6. Har sannolikheten för att göra ett utandningsprov, i din hemtrakt, förändrats sedan förra året vid den här tiden?

Ja, ökat

Ja, minskat

Nej, har inte förändrats

7. Känner du någon som du vet har fått göra ett utandningsprov under det senaste året?

Ja

Nej

8. Hur ofta har du, under det senaste året, sett artiklar och/eller inlägg om polisövervakning av alkohol i trafiken i tidningar eller andra media?

	Flera gånger i veckan	Ungefär en gång i veckan	Några gånger i månaden	Högst en gång i månaden	Aldrig eller nästan aldrig
I dagtidningen eller på nyhetssajter	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
I sociala media (t.ex. Facebook, Twitter eller Instagram)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Kommentar till fråga 8: Svaren på den här frågan kan både användas som en förklaring till varför den subjektiva upptäcktsrisken eventuellt har förändrats och för att undersöka effekter av polisens informationsinsatser. Den här frågan kan därför behöva utökas och justeras beroende på hur polisens informationsstrategi ser ut.

9. I vilken utsträckning håller du med om vart och ett av följande påståenden?

a. Körning under påverkan av alkohol ökar risken för en olycka avsevärt

Håller inte med Håller med

b. Om du kör under påverkan av alkohol är det svårt att agera på lämpligt sätt i en farlig situation

Håller inte med Håller med

c. De flesta av mina bekanta / vänner anser att det är oacceptabelt att köra under påverkan av alkohol.

Håller inte med Håller med

Kommentar till fråga 9: Riskmedvetenhet och normer kan påverka subjektiv risk, därför finns denna fråga med. Påståendena kommer från ESRA-studien men själva frågan och svarsalternativen är modifierade.

10. Hur ofta har du, under det senaste året, druckit alkohol?

- Aldrig 1 gång i månaden eller mer sällan 2–4 gånger i månaden 2–3 gånger i veckan 4 gånger per vecka eller mer

Kommentar till fråga 10: Den här frågan har främst tagits med för att kunna identifiera personer som aldrig dricker alkohol. De skulle kunna ha andra åsikter än personer som dricker alkohol åtminstone ibland.

11. Hur många gånger under det senaste året har du kört bil eller annat motorfordon när du kan ha haft en alkoholnivå över gränsen för rattfylleri (0,2 promille)?

- Ingen gång En gång 2–5 gånger mer än 5 gånger

Kommentar till fråga 11: Många tycker säkert det är svårt att veta om de är över den lagliga gränsen eller inte och kan därför ha svårt att svara på frågan. Å andra sidan är det ju det man måste bedöma om man ska köra bil. Alternativet är att fråga hur mycket man druckit innan man kört bil (om man gjort det). Det kan också vara svårt, ska man till exempel ange hur mycket man druckit kvällen innan om man kör bil på morgonen?

12. Är du man eller kvinna?

- Man Kvinna

13. Vilket år är du född? Ange fyra siffror, t.ex. 1970

--	--	--	--

14. Bor du i tätort eller på landsbygd?

- Tätort med mer än 150 000 invånare Tätort med 25 000 – 50 000 invånare
 Tätort med 100 000 – 150 000 invånare Tätort med 200 – 25 000 invånare
 Tätort med 50 000 – 100 000 invånare Landsbygd

Bilaga 2: Inlägg på Facebook-konton

I kapitel 2.3 sammanfattas reaktioner på Facebook-inlägg in två olika konton som är inriktade på trafik (Tabell 5 och Tabell 6). Här redovisas motsvarande tabeller men med fullständiga inlägg.

Tabell 7 Redovisning av 5 inlägg på Facebook-kontot: Polisen Stockholm – Trafik. Utgår från innehållet på sidan 2017-05-29.

Inlägg	Antal gilla	Antal delningar	Antal kommentarer	Sammanfattning av kommentarer
<p>[30 apr 2017] Under lördagsnatten var det repris med stor insats mot påverkade förare och kriminella på väg.</p> <p>Personal från Trafikpolisen deltog tillsammans med lokalpolisområden från Stockholm Nord. Ca 1.200 utandningsprov genomfördes under natten mellan 20.00-05.00. Resultatet blev samma som i fredags, dvs 16 st påverkade förare. I natt utmätte kronofogden gods för 550.000 på plats.</p> <p>Personerna som fick sitt gods utmätt i natt har haft flertalet chanser/möjligheter att göra rätt för sig enligt Kronofogdens rutiner. Dessa personer har visat att de inte är intresserade av att göra rätt för sig och fick därför sina saker som bilar, klockor, pengar mm utmätta.</p> <p>Vi har redan planerat in fler tillfällen där vi samarbetar med Lokalpolisområden på större nykterhetsinsatser.</p> <p>Don't drink and drive ..!</p>	1511	52	71	De allra flesta som kommenterar är positiva till insatsen, och både polisen och kronofogden får positiva omdömen. Det finns dock ett par negativa kommentarer riktade mot Kronofogdemyndighetens arbete generellt. Ett par negativa kommentarer också som verkar tycka att polisen har viktigare saker att jobba med.
<p>[29 apr 2017] Natten mellan fredag och lördag kl. 20.00-05.00 genomförde vi utfartskontroller av trafik från Stockholm city. Totalt 30 st poliser i ett samarbete med Lokalpolisområden i Stockholm Nord rapporterade vi 16 st påverkade förare. Tyvärr var det flertalet förare som var över gränsen för grovt rattfylleri och flertalet var drogpåverkade.</p> <p>Vi hade förmånen att ha Kronofogden med oss i kontrollerna där de på plats kunde utmäta skulder via Utsökningsbalken.</p> <p>Exempel på saker som Kronofogden kan utmäta på plats är klockor, smycken, kontanter, bilar, mc mm.</p> <p>Ett mycket bra samarbete mellan myndigheter som försvårar för kriminella på vägen ...</p>	3992	117	175	Övervägande positiva kommentarer precis som ovan. Några som kommenterar kronofogdens arbete i mindre positiva ordalag och ett par ovidkommande kommentarer.
<p>[25 april 2017] I samband med fordonsstopp på E4:an i höjd med Solna</p>	863	17	51	Nästan enbart kommentarer om att polisen gör ett bra

<p>påträffades narkotika i en bil. Misstanke uppstod att mer fanns i förarens hem varpå husrannsakan gjordes. I hemmet påträffades ca 1,5 kg narkotika samt material för tillverkning.</p> <p>Mannen sitter numera gripen och anhållen för narkotikabrott.</p> <p>Förutom ovanstående brott blev det misstänkt drograttfylleri och ringa narkotika brott.</p> <p>Ett bra fordonsstopp för oss på Länsstrafiken ...</p>				<p>jobb. Inga negativa kommentarer om polisens insats men någon som klagar på att straffen i Sverige är för låga. Någon som hoppas att personen får den hjälp han behöver.</p>
<p>[22 apr 2017]</p> <p>Som vi berättade om i torsdags så stoppade vi ett ekipage som brutit mot cabotagereglerna, i fredags kom en ny förare för att hämta släpet och döm om våran förvåning när föraren inte löst sin vägavgift!!! Föraren kom från samma åkeri och åkte snabbt på 3000:- i böter.</p> <p>I övrigt så hade ett ekipage med överlast på 9460 kg, totalt vägde ekipaget 71460 kg, här tvingades man tillkalla en kranbil för biträde att lyfta över lite sten till en annan lastbil, både föraren och åkeriet rapporteras.</p> <p>Sedan noterade man ett fordon som hade en del brister, vilket innebär att man får besöka en verkstad och en ny kontrollbesiktning. Att man dessutom glömt eller struntat att besikta färdskrivaren sedan januari kan bli riktigt dyrt, då Transportstyrelsen kan komma att utfärda sanktionsavgift på 200.000:-, föraren rapporterades också och fick böter på plats.</p> <p>Slutligen en lätt lastbil som hade 110% överlast - böter givetvis utfärdad.</p> <p>Förutom detta så är det en nationell trafiksäkerhetsvecka denna vecka, där vi fokuserar på hastighet så tänk på att hålla hastigheten så slipper ni träffa oss. / Trafiksektionen</p>	1928	187	138	<p>Övervägande positiva kommentarer om polisens arbete och att det de gör är viktigt. En del negativa kommentarer om utländska bolag och hur de betar sig. En del ”tips” om annat som polisen också borde kontrollera, en viss typ av fordon eller en viss vägsträcka. Någon enstaka som tycker att polisen bör ägna sig åt ”riktiga brott”.</p>
<p>[21 april 2017] Ibland är det svårt att beskriva situationer men med bilder så...</p> <p>Denna förare hade kommit över en billig port för 100:- och tänkte transportera den</p>	1736	821	1244	<p>De flesta kommentarerna på det här inlägget är att man tipsat andra genom att tagga dem. Ofta finns ingen kommentar utan bara namnet</p>

drygt 15 mil på detta sätt, böterna blev betydligt dyrare och hindrad att fortsätta sin färd.				på den man taggat. De kommentarer som finns är ofta skämtsamma.
---	--	--	--	---

Tabell 8 Redovisning av 5 inlägg på Facebook-kontot: Polisen Väst – trafikpolisen. Utgår från innehållet på sidan 2017-05-29.

Inlägg	Antal gilla	Antal delningar	Antal kommentarer	Sammanfattning av kommentarer
<p>[22 maj 2017] Resultat Bollebygd. Töllsjövägen. 50 km/h.</p> <p>Efter kontrollen kunde vi se följande: 414 fordon passerade under tiden som utrustningen stod på platsen Högsta hastighet som registrerades var 81.1 km/h. Vi får återkomma// Jan</p>	41	0	6 (står att det finns 6 kommentarer men det går bara att se 3 st)	Kommentarerna var positiva, tips på att det behövs flera kontroller på andra tider.
<p>[19 maj 2017] Idag åkte vi till Bollebygd. Töllsjövägen. 50 km/h.</p> <p>Vi märkte snabbt att det fanns ett behov. Trots skyltning, kameravagn, uniformerad personal så var det vissa som inte reagerade överhuvudtaget där vi stod vid vägen och startade upp utrustningen. Tråkigt.// Jan</p>	74	0	18	Ett par frågor som rör reglerna vid övervakning med mobila kameror. I övrigt många tips och önskemål om andra platser att övervaka, där man upplever att många kör fort. Ingen negativ kommentar om hastighetsövervakning.
<p>[19 maj 2017] Våren är här och snart är det student!</p> <p>Om ni planerar att ha studentflak finns det vissa regler att följa. Ni behöver meddela polisen om ni ska ha studentflak. Uppgifterna kan mejlas in på registrator.vast@polisen.se</p> <p>Ni kan anmäla flera fordon i samma mejl. De uppgifter som ni behöver lämna in om ert studentflak är:</p>	12	3	2	Ett par frågor om reglerna som polisen svarat på.

<ul style="list-style-type: none"> • Färdväg (var resan startar samt slutmål) • Datum och vilken tid ni tänker starta och sluta • Vad det är för fordon (traktor, lastbil) • Registreringsnummer på fordonet • Antal deltagare uppe på flaket • Vem som är ansvarig för transporten och telefonnummer till den personen • Skola och klass <p>Nedan text är hämtad från Transportstyrelsen. http://www.transportstyrelsen.se/.../Studentflak-och-karneval...</p> <p>Detta gäller vid färd på flak eller släp: ...En ganska lång text om regler som inte återges här...</p>				
<p>[18 maj 2017] Idag är det trafiknykterhetens dag. Vi la om lite av vår verksamhet idag med inriktning på "blåskontroller". Beklämmande resultat med 2 rattonyktra under några få timmars arbete.</p> <p>Håkan/gruppchef</p> <p>Bilden är från ett tidigare tillfälle 😊</p>	99	0	13	<p>Genomgående positiva kommentarer även om man önskade att polisen var ute oftare och gjorde rattfyllerikontroller. Några kommentarer om själva bilden också (en äldre bild som föreställer en motorcyklist som betalar böter).</p>
<p>[18 maj 2017] I ett par dagar har vi ställt upp vår mobila ATK vagn på Delsjövägen vid hållplats Bögatan.</p> <p>Ca 26 registreringar gjordes en dag när vagnen stod uppställd</p> <p>och högsta hastighet som registrerades var 86km/h.</p> <p>Inte ok, med tanke på gående, cyklister mm.</p> <p>Vi återkommer.</p> <p>// Jan Bertilsson</p>	117	0	28	<p>I stort sett bara positiva kommentarer. Ett par frågor om regler. Flera förslag om andra platser att övervaka.</p>