


Polisens attityder till trafikövervakning

En jämförelse mellan år 1999 och år 2007

Sonja Forward
Maria Ojala

Utgivare:  581 95 Linköping	Publikation: VTI rapport 616		
	Utgivningsår: 2008	Projektnummer: 40615	Dnr: 2005/0737-23
	Projektnamn: Trafikövervakning		
Författare: Sonja Forward och Maria Ojala	Uppdragsgivare: Vägförmyndigheten		
Titel: Polisens attityder till trafikövervakning – en jämförelse mellan år 1999 och år 2007			
Referat (bakgrund, syfte, metod, resultat) max 200 ord: <p>Denna rapport redovisar resultaten från två enkätstudier som genomfördes 1999 och 2007. Syftet med studierna är att kartlägga enskilda polisens attityder till trafikövervakning samt analysera om det skett någon förändring i deras inställning från det första mättillfället till det andra. I den första studien deltog 729 slumpmässigt utvalda poliser och i den andra 1 022 stycken. Resultaten visar att grundinställningen till trafikövervakningen blivit mera positiv bland poliserna. Även attityderna till inflytande och styrningen inom organisationen har blivit mera positiva. Vad som dock är utmärkande är att en stor andel fortfarande är mycket missnöjda. Polisernas inställning till den egna rapporteringen av olyckor har inte förändrats något nämnvärt. Däremot är förståelsen för att viss statistik skall redovisas något större år 2007 jämfört med 1999. Attityderna till automatisk kameraövervakning har kraftigt förbättrats, men trots denna ökning är det fortfarande en väl synlig polis som förespråkas. Behovet att stärka övervakningen av yrkestrafiken upplevs som större 2007 jämfört med 1999. Enligt polisen har attityden till hastighetsbrott bland allmänheten blivit mera negativ jämfört med tidigare. Trots det är det fortfarande en relativt hög andel som tror att den upplevs som obetydlig. Under 2006 sänktes toleransnivån för hastighetsöverträdelser samtidigt som böterna för trafikbrott höjdes markant. Resultaten från enkäten visar att poliserna är neutrala till om dessa åtgärder kommer att påverka allmänhetens acceptans av trafiksäkerhetsarbetet eller inte, vilket kan tolkas som att de ännu inte tagit ställning i frågan. Mer än hälften av alla poliser år 2007 tror inte att allmänheten har kännedom om betänketiden. Slutligen visar resultaten att man år 2007 genomför fler kontroller jämfört med tidigare. De viktigaste slutsatserna som kan dras av dessa resultat är att poliserna blivit mera positivt inställda till trafiksäkerhetsarbetet samtidigt som man också utför fler trafikkontroller. Men det är också många som fortfarande inte upplever att de kan påverka sitt arbete. Många är dessutom missnöjda med styrningen av trafiksäkerhetsarbetet. Ett sådant missnöje kan påverka den psyko-sociala arbetsmiljön och motivationen att utföra ett gott arbete, men rent konkret visar resultaten att ett sådant missnöje både direkt och indirekt påverkar hur många trafikkontroller man utför.</p>			
Nyckelord: trafikövervakning, polisen, attityder, trafiksäkerhet, hastighetsövervakning			
ISSN: 0347-6030	Språk: Svenska	Antal sidor: 87	

Publisher:  SE-581 95 Linköping Sweden	Publication: VTI rapport 616		
	Published: 2008	Project code: 40615	Dnr: 2005/0737-23
	Project: Traffic surveillance		
Author: Sonja Forward and Maria Ojala		Sponsor: Vägtrafikinspektionen (Road Traffic Inspectorate)	
Title: The attitudes of the police to traffic surveillance: Comparing the results 1999 with 2007			
Abstract (background, aim, method, result) max 200 words: <p>This report is based on the results obtained from two questionnaire studies carried out during 1999 and 2007. The aim of the studies is to increase our knowledge about the attitudes and approach of the police to traffic safety work and how these attitudes have changed with time. In the first study 729 randomly chosen police officers completed the questionnaire and in the second 1,022. The results show that the basic attitude among the police towards traffic surveillance has become more positive. The attitudes towards the directives from the governing bodies and their ability to participate in decision making have improved slightly from the first measurement to the second measurement. However, it is characteristic that a fairly large proportion still is dissatisfied with the same. The attitude of the police towards their own reporting of accidents has not changed appreciably at all. On the other hand, the understanding that a certain amount of statistics shall be reported is slightly greater in 2007 than in 1999. The attitudes towards automatic surveillance have strongly improved although a well-visible policeman is still advocated. The need to reinforce the surveillance of professional traffic is considered to be greater in 2007 than in 1999. According to the police, the attitude amongst the public towards speeding offences has become more negative than it was before. Nevertheless, a relatively high proportion still believes that it is a relatively minor offence. In 2006, the tolerance level for speeding offences was lowered at the same time as the fines for traffic offences were raised markedly. The results of the questionnaire show that the police are neutral towards whether or not these measures will influence the public's acceptance of the traffic safety work, which could indicate that they have not yet defined their attitude regarding the question. More than half of all police officers in 2007 do not believe that the public are aware of the possibility of having a time for consideration with respect to the acceptance of a fine for a breach of regulations. Finally the results show that in 2007, more controls were carried out than before. The most important conclusions that can be drawn from these results are that the police have developed a more positive attitude towards the traffic safety work and that, at the same time, more traffic controls are being carried out. But there are also many who still do not feel that they are able to influence their work. Furthermore, many are dissatisfied with the governing body's directives regarding traffic safety work. Such a dissatisfaction can influence the psycho-social work environment and the motivation for carrying out good work, but concretely the results show that such a dissatisfaction influences, both directly and indirectly, how many traffic controls one carries out.</p>			
Keywords: Attitudes, policeofficers, traffic surveillance, police, speed			
ISSN: 0347-6030	Language: Swedish	No. of pages: 87	

Förord

Studien *Polisens attityder till trafikövervakning – en jämförelse mellan år 1999 och år 2007* har genomförts av forskare vid VTI på uppdrag av Per Öhgren på Vägtrafikinspektionen. Studien som genomfördes 1999 gjordes på uppdrag av Thomas Carlsson, NTF. Följande forskare har arbetat med studien:

Inger Forsberg (analyser)

Sonja Forward (projektledning, intervjuer, analyser, rapport)

Maria Ojala (analyser, rapport).

Vi vill tacka de personer som under intervjuer har delat med sig av sin tid och frukostigt delgivit sina uppfattningar, anställda vid polisdistrikten som lämnat ut enkäten till poliserna och poliserna som fyllde i enkäten.

Linköping maj 2008

Sonja Forward
Projektledare

Kvalitetsgranskning

Granskningsseminarium genomfört 2008-03-31 där Robert Hrelja vid VTI var lektor. Sonja Forward har genomfört justeringar av slutligt rapportmanus. Jane Summerton forskningschef vid VTI har därefter granskat och godkänt rapporten för publicering 2008-04-23.

Quality review

Review seminar was carried out on 31 March 2008 where Robert Hrelja reviewed and commented on the report. Sonja Forward has made alterations to the final manuscript of the report. The research director of the project manager Jane Summerton at VTI examined and approved the report for publication on 23 April 2008.

Innehållsförteckning

Sammanfattning	5
Summary	9
1 Bakgrund	13
1.1 Inledning	13
1.2 Polisväsendets organisation och styrning	15
1.3 Målstyrning	15
1.4 Polisväsendets omorganisation	16
1.5 Trafikövervakningen	20
1.6 Frågeställningar och syfte	23
2 Metod	24
2.1 Urval och Genomförande 1999	24
2.2 Urval och genomförande 2007	24
2.3 Analysmetod	24
3 Resultat	25
3.1 Deskriptiv data för urvalsgrupperna år 1999 och år 2007	25
3.2 Jämförelse mellan studierna utförda år 1999 och 2007	27
3.3 Jämförelse mellan studierna utförda år 1999 och 2007: trafikpolisen	67
3.4 Sambandet mellan olika faktorer som förklarar attityden till trafiksäkerhetsarbetet	71
4 Diskussion	76
4.1 Inställningen till trafikövervakning	76
4.2 Kommunikation, inflytande och styrning	76
4.3 Rättsliga påföljder	77
4.4 Övervakningseffekter	78
4.5 Rättslig prövning	78
4.6 Rapportering och uppföljning av trafikolyckor	78
4.7 Åtgärder för att få ned antalet olyckor	79
4.8 Allmänhetens inställning	80
4.9 Trafikanternas beteende	80
4.10 Övriga frågor	81
4.11 Trafikpolisens syn på yrkestrafiken	82
4.12 Resultat uppdelade på antal arbetade år inom polisyret	82
Referenser	84

Polisens attityder till trafikövervakning: en jämförelse mellan år 1999 och år 2007

av Sonja Forward och Maria Ojala

VTI

581 95 Linköping

Sammanfattning

Denna rapport redovisar resultaten från två enkätstudier som syftar till att öka vår kunskap om polisens attityder och inställning till trafiksäkerhetsarbetet samt hur dessa attityder förändrats över tid. Under 1990-talet genomgick polisväsendet en rad olika organisationsförändringar vilket fick en direkt effekt på trafikövervakningen i landet. En närpolisorganisation inrättades som skulle ta över delar av trafikövervakningen samtidigt som man halverade antalet trafikpoliser. Ambitionen med den nya närpolisorganisationen var till att börja med god, men snart riktades kritik mot verksamheten eftersom den ansågs vara bristfällig. En anledning till detta är säkerligen att verksamheten byggdes ut samtidigt som betydande nedskärningar inom polisen genomfördes. Under senare år har polisen satsat på att förbättra arbetet med trafikövervakningen. En nationell strategi för trafiksäkerhetsarbetet med medföljande handlingsplaner har upprättats, all uniformerad polis i yttre tjänst skall övervaka, kontrollera och rapportera trafikförseelser och polisen har fått utökade ekonomiska resurser till sitt förfogande (Prop. 2006/7:1).

År 1999, i efterdyningarna av den stora förändringsprocess som skett inom polisen, genomfördes vår första enkätstudie där 729 slumpmässigt utvalda poliser fick svara på frågor angående en rad olika områden. Dessa områden var till exempel hur meningsfullt man upplevde att trafiksäkerhetsarbetet var, kommunikation mellan beslutsfattare inom polisen och berörd personal, styrning och inflytande, synen på rättsliga följder, effekten av övervakning och den rättsliga prövningen. Frågorna som ingick i enkäten togs fram med hjälp av djupintervjuer med poliser som på olika sätt var involverade i trafikövervakning. År 2007 genomfördes vår andra studie där en likartad enkät sändes ut till en ny grupp bestående av 1 022 slumpmässigt utvalda poliser.

Syftet med föreliggande rapport är att kartlägga enskilda polisens attityder till trafikövervakning samt analysera om det skett någon förändring i deras inställning från det första mätillfället till det andra. En hypotes är att så kan vara fallet då en ökad satsning på trafiksäkerhetsarbetet skett under de senaste åren. Viktiga delsyften med studien är att undersöka följande områden:

- Eventuellt samband mellan polisernas attityder till trafikövervakningen och hur många trafikkontroller poliserna uppges att de utför
- Kopplingen mellan hur meningsfullt poliserna anser trafiksäkerhetsarbetet är med deras syn på styrningen och inflytandet över verksamheten
- Kvinnliga och manliga polisens attityder till trafikövervakningen.

De viktigaste resultaten av studien kan sammanfattas enligt följande:

- Poliserna upplever år 2007 att arbetet med trafiksäkerhet är mera meningsfullt än tidigare. Exempelvis har andelen som starkt håller med om att det känns meningsfullt att arbeta med trafikövervakning ökat från 46 % år 1999 till 65 %

år 2007. Sammanfattningsvis kan man säga att grundinställningen till trafikövervakningen blivit mera positiv bland poliserna.

- Kommunikationen mellan ledning och polistjänstemän har förbättrats något från första mätningen till den andra mätningen. År 2007 är det 26 % som anser att den är dålig jämfört med 30 % år 1999.
- Attityderna till inflytande och styrningen inom organisationen har blivit mera positiva från 1999 till 2007, även om några attityder är oförändrade. Vad som dock är utmärkande är att en stor andel (54 %) anser att de flesta beslut fattades över deras huvuden samt att 61 % anser att beslutfattarna styrs av andra mått på effektivitet än vad "fotfolket" inom polisen skulle vilja. När en uppdelning görs på antal år i tjänst visar resultaten att de som år 2007 arbetat som polis i 11–20 år är missnöjda med inflytandet inom organisationen jämfört med andra. Antalet alkoholtester som skall utföras per år kan ses som ett mått på styrning och här är inställningen oförändrad. År 1999 är det 43 % som instämde starkt med att detta mått styr deras arbete alldeles för mycket och år 2007 är det 45 %. I detta sammanhang är det viktigt att påpeka att antalet tester som skall utföras ökat betydligt sedan 1999. År 2007 tillkom ytterligare en fråga om de kvantitativa måtten där 41 % instämde starkt med att trafikövervakningen handlar mer om att "räkna pinnar" än att få ned antalet olyckor i trafiken.
- Den nationella handlingsplanen för år 2007 behandlas i enkäten och resultaten visar att de flesta poliser varken tycker den underlättar eller försvårar arbetet, det vill säga att en majoritet är neutralt inställda. Ett resultat som är föga förvånande då handlingsplanen relativt nyligen introducerades i organisationen.
- Polisernas inställning till den egna rapporteringen av olyckor har inte förändrats något nämnvärt. Fortfarande anser cirka 19 % att rapporteringen är alldeles för komplicerad och cirka 35 % menar att den är alldeles för tidsödande. Däremot är förståelsen för att viss statistik skall redovisas något större år 2007 jämfört med 1999, men trots det menar 47 % att de inte riktigt kan förstå varför redovisningen ska ske.
- Attityderna till automatisk kameraövervakning har kraftigt förbättrats från 18 % år 1999 till 48 % år 2007. Trots denna ökning är det fortfarande en väl synlig polis som förespråkas då 76 % av alla poliser år 2007 anser att detta är det effektivaste medlet för att förbättra trafiksäkerheten.
- Det är uppenbart att många poliser anser att problemet med ett "asocialt" klientel inom trafiken, det vill säga personer som överhuvudtaget inte följer samhällets normer och regler, är ett stort problem. Även om inställningen förbättrats från 1999 till 2007 håller fortfarande 65 % respektive 67 % med om att trafikbrott utfört av ett "asocialt" klientel är ett stort problem samt att samhället står maktlöst inför upprepade trafikbrott utförda av detta klientel.
- Behovet att stärka övervakningen av yrkestrafiken upplevs som större 2007 jämfört med 1999. År 2007 håller hela 65 % starkt med på påståendet om att övervakningen av tung trafik bör förstärkas medan motsvarande andel då det gäller övrig yrkestrafik är 67 %.
- I enkäten ingår påståenden om hur polisen uppfattar allmänhetens syn på regelefterlevnad. Enligt polisen har attityden till hastighetsbrott blivit mera negativ jämfört med tidigare. Trots det är det fortfarande en relativt hög andel,

39 %, som tror att den upplevs som obetydlig. Detta kan jämföras med attityden till alkohol och bilkörning där endast 2 % svarar att förseelsen är obetydlig, en andel som dessutom är oförändrad. Enligt polisen är det färre som protesterar då de blir stoppade av en polis och år 2007 kräver färre att polisen skall ”se mellan fingrarna”. Under 2006 sänktes toleransnivån för hastighetsöverträdelser samtidigt som böterna för trafikbrott höjdes markant. Resultaten från enkäten visar att poliserna är neutrala till om dessa åtgärder kommer att påverka allmänhetens acceptans av trafiksäkerhetsarbetet eller inte, vilket kan tolkas som att de ännu inte tagit ställning till frågan.

- Ytterligare ett påstående som enbart ställdes i undersökningen från år 2007 är om poliserna anser att allmänheten är medveten om möjligheten att få betänketid gällande godkännande av ordningsbot. Här är det intressant att notera att hela 55 % av poliserna inte tror att allmänheten har kännedom om betänketiden, medan enbart 9 % tror att så är fallet.
- I enkäten ingick även frågor om hur många trafikkontroller som utförts under den senaste månaden. Resultaten visar att man år 2007 genomför fler kontroller jämfört med tidigare. År 2007 är det endast 6 % som utför trafikkontroller mindre än en gång i månaden, vilket kan jämföras med 30 % år 1999. Ytterligare analyser visar att det finns ett positivt samband mellan hur många kontroller man utför och inställningen till själva trafiksäkerhetsarbetet. Detta innebär att de som anser att arbetet är meningsfullt också genomför fler kontroller.

De viktigaste slutsatserna som kan dras av dessa resultat är att poliserna blivit mera positivt inställda till trafiksäkerhetsarbetet samtidigt som man också utför fler trafikkontroller. Men det är också många som fortfarande inte upplever att de kan påverka sitt arbete. Många är dessutom missnöjda med styrningen av trafiksäkerhetsarbetet. Ett sådant missnöje kan påverka den psycho-sociala arbetsmiljön och motivationen att utföra ett gott arbete, men rent konkret visar resultaten att ett sådant missnöje både direkt och indirekt påverkar hur många trafikkontroller man utför.

The attitudes of the police to traffic surveillance: Comparing the results 1999 with 2007

by Sonja Forward and Maria Ojala

VTI (Swedish National Road and Transport Research Institute)

SE-581 95 Linköping Sweden

Summary

This report describes the results obtained from two questionnaire studies which aim at increasing our knowledge about the attitudes and approach of the police to traffic safety work and how these attitudes have changed with time. In the 1990s, the police service went through a number of different organizational changes which had a direct effect on the traffic surveillance in the country. A local police organization was established which was to take over parts of the traffic supervision, at the same time as the number of traffic police was halved. The ambition with the new local police organization was initially good, but criticism was soon directed towards the activity since it was considered to be imperfect. One reason for this was no doubt the fact that the activity was expanded at the same time as considerable cuts were made within the police force. In recent years, the police have made efforts to improve the work of traffic surveillance. A national strategy for the traffic safety work with accompanying action plans has been drawn up. All the uniformed police officers in the outdoor branch shall watch over, check and report traffic offences, and increased economic resources have been placed at the disposal of the police (Government Bill. 2006/7:1).

In 1999, in the aftermath of the great changes which had taken place within the police, our first questionnaire study was carried out, where 729 randomly chosen police officers were asked to answer questions relating to a number of different spheres. These spheres were e.g. how meaningful the traffic safety work was considered to be, the communication between the decision-makers within the police and the personnel concerned, control and influence, views regarding legal consequences, the effects of surveillance and the legal examination. The questions which were included in the questionnaire were produced with the help of in-depth interviews with police officers who were involved in traffic surveillance in different ways. In 2007, our second study was carried out, where a similar questionnaire was sent to a new group, consisting of 1,022 randomly chosen police officers.

The object of the present report is to map the attitudes of individual police officers to traffic surveillance, and to analyze whether any change has taken place in their attitude from the first measurement occasion to the second. One hypothesis is that this may be the case, since there has been a greater emphasis on traffic safety work in the last few years. Important partial aims of the study were to examine the following spheres:

- The possible relationship between the attitudes of the police to traffic surveillance and how many traffic controls the police state that they carry out.
- The coupling between how meaningful the police consider the traffic safety work to be and their view on the directives from the governing bodies and their ability to participate in decision making.
- The attitudes of female and male police to traffic surveillance.

The most important results of the study can be summarised as follows:

- In 2007, the police consider that the work directed towards traffic safety is more meaningful than it was before. The proportion that strongly agrees that it feels meaningful to work on traffic surveillance has for example increased from 46 % in 1999 to 65% in 2007. To sum up, it can be said that the basic attitude among the police towards traffic surveillance has become more positive.
- The communication between the management and the police officers has improved slightly from the first measurement to the second measurement. In 2007, 26% considered that it was poor, compared with 30% in 1999.
- The attitudes towards the directives from the governing bodies and their ability to participate in decision making have become more positive from 1999 to 2007, even though some attitudes are unchanged. However, it is characteristic that a proportion (54%) considers that most of the decisions are made over their heads and that 61% consider that the decision-makers are guided by other measures of efficiency than the “rank and file” within the police should wish. When a division is made according to the number of years in service, the results show that those who had worked as a police officer for 11–20 years in 2007 were more dissatisfied than the others with regard to the influence within the organization. The number of breathalyser tests which are to be carried out per year can be seen as a measure of the steering and here the attitude is unchanged. In 1999, there were 43% who agreed strongly that this measure guides their work much too much, and in 2007, there were 45%. In this context, it is important to point out that the number of tests which are to be carried out has increased considerably since 1999. In 2007, an additional question was added about the quantitative measures, where 41% agreed strongly that traffic surveillance is more a question of “counting heads” than reducing the number of accidents in the traffic.
- The national action plan for 2007 is dealt with in the questionnaire and the results show that most of the policemen feel that it makes the work neither easier nor more difficult, i.e. the majority has a neutral attitude. This result is not very surprising, since the action plan was introduced into the organization relatively recently.
- The attitude of the police towards their own reporting of accidents has not changed appreciably at all. Approximately 19% still consider that the reporting is much too complicated and about 35% are of the opinion that it is much too time-consuming. On the other hand, the understanding that a certain amount of statistics shall be reported is slightly greater in 2007 than in 1999. Nevertheless, 47% say that they cannot really understand why the reporting shall take place.
- The attitudes towards automatic surveillance have strongly improved from 18% in 1999 to 48% in 2007. Nevertheless, a well-visible policeman is still advocated, since, in 2007, 76% of all police officers considered that this was the most effective means of improving traffic safety.
- It is obvious that many police officers consider that there is a great problem with an “asocial” clientele within the traffic sector, i.e. persons who do not follow the standards and rules of society at all. Even though the attitude has improved from 1999 to 2007, there are still 65% and 67% respectively who agree that traffic

offences committed by an “asocial” clientele are a great problem, and that society is powerless against repeated traffic offences committed by this group.

- The need to reinforce the surveillance of professional traffic is considered to be greater in 2007 than in 1999. In 2007, no less than 65% agree strongly with the proposition that the surveillance of heavy traffic should be increased while the corresponding proportion regarding other professional traffic is 67%.
- The questionnaire includes statements about what the police perceive to be the public’s view of the observance of regulations. According to the police, the attitude towards speeding offences has become more negative than it was before. Nevertheless, a relatively high proportion, 39%, still believes that it is a relatively minor offence. This can be compared with the attitude towards alcohol and car-driving, where only 2% answer that the offence is not very serious, a percentage which is in fact unchanged. According to the police, there are fewer who protest when they are stopped by a police officer and, in 2007, fewer persons urged the police to “turn a blind eye”. In 2006, the tolerance level for speeding offences was lowered at the same time as the fines for traffic offences were raised markedly. The results of the questionnaire show that the police are neutral towards whether or not these measures will influence the public’s acceptance of the traffic safety work, which could indicate that they have not yet defined their attitude regarding the question.
- An additional question which was asked only in the 2007 investigation was whether the police consider that the public are aware of the possibility of having a time for consideration with respect to the acceptance of a fine for a breach of regulations. Here, it is interesting to note that not less than 55% of the police officers do not believe that the public know about the time for consideration, while only 9% believe that they do.
- The questionnaire also included questions about how many traffic controls had been carried out during the most recent month. The results show that in 2007, more controls were carried out than before. In 2007, there were only 6% who carried out traffic controls less than once each month, compared with 30% in 1999. Additional analyses show that there is a positive relationship between how many controls are carried out and the attitude towards the traffic safety work itself. This means that those who consider that the work is meaningful also carry out more controls.

The most important conclusions that can be drawn from these results are that the police have developed a more positive attitude towards the traffic safety work and that, at the same time, more traffic controls are being carried out. But there are also many who still do not feel that they are able to influence their work. Furthermore, many are dissatisfied with the governing body’s directives regarding traffic safety work. Such a dissatisfaction can influence the psycho-social work environment and the motivation for carrying out good work, but concretely the results show that such a dissatisfaction influences, both directly and indirectly, how many traffic controls one carries out.

1 Bakgrund

1.1 Inledning

I oktober 1997 antog riksdagen regeringens proposition ”Nollvisionen och det trafiksäkra samhället” (prop. 1996/97:137). I denna proposition presenteras en vision och en långsiktig målsättning för trafiksäkerhetsarbetet som innebär att ingen person skall dödas eller allvarligt skadas i trafiken. Trots att stora resurser har lagts ned på trafiksäkerhetsarbete har etappmålet för år 2007 på maximalt 270 dödade i vägtrafiken inte uppnåtts och därtill har minskningen av trafikdödade avtagit under senare år (VTI, 2007). För att kunna nå upp till nollvisionens intention är det viktigt att kartlägga hur olika aktörer inom trafiksäkerhetsområdet arbetar och hur de ser på sina respektive ansvarsområden (se t.ex. Svensson & Summerton, 2007).

En viktig aktör inom trafiksäkerhetsområdet är polisen vars huvudsakliga ansvarsområde är att övervaka, kontrollera och rapportera trafikbrott såsom rattonykterhet och hastighetsöverträdelser. Dessa uppgifter skall inte enbart utföras av trafikpolisen utan av alla uniformerade poliser i yttre tjänst. Huvudsyftet med föreliggande studie är att kartlägga enskilda polisers attityder till trafikövervakning. Varför är då detta viktigt? Bör inte polisen följa de regler och direktiv som regering, riksdag och riskpolisstyrelsen har gett och bör inte de enskilda poliserna följa de mer specifika målsättningar som polisledningen på länsnivå ställer upp? Det finns två huvudsakliga skäl till att det är väsentligt att fokusera på enskilda polisers attityder:

(1) Riksdag och regering styr polisens trafiksäkerhetsarbete genom en rad fastställda mål. Enligt Andersson & Vedung (2006) har denna målstyrning fram till helt nyligen varit mycket vag vilket medfört att andra intressen än trafiksäkerheten har fått dominera på operativ nivå. Om man applicerar teorin om ”frontlinjebyråkrater” (Lipsky, 1980) på polisens arbete med trafiksäkerhet handlar de enskilda polisernas arbete mycket om att försöka omformulera politiska mål till realistiska arbetsrutiner. Utifrån sin professionella kunskap skall poliserna själva utföra arbetet på ett sådant sätt att verksamhetsmålen uppnås. Men om resurserna är knappa och målen oklara finns en risk att de rutiner som frontlinjebyråkraterna – i detta fall poliserna – skapar handlar mer om att skydda sig själva än om att hitta bra lösningar för att förverkliga demokratiskt tagna beslut. Poliserna skapar en egen policy utifrån mer eller mindre oartikulerade personliga åsikter och behov. Då ett antal studier har visat att attityder i hög utsträckning styr människors beteende (Ajzen & Fishbein, 2000) kan alltså de enskilda polisernas inställning till trafikövervakningsarbetet påverka hur detta arbete i realiteten utförs.

(2) En annan anledning till att ta de enskilda polisernas attityder till trafikövervakningsarbetet på allvar går att finna i teorier om organisatoriskt lärande. Enligt Argyris (1999) sker det mesta av lärandet i organisationer genom ett enkelkrets lärande där man främst försöker förbättra organisationens måluppfyllelse genom att fokusera på befintliga rutiner och procedurer och genom att rätta till avvikelser ifrån dessa. I polisens arbete med trafikövervakning kan t.ex. befintliga rutiner vid en polismyndighet förklara varför inte tillräckligt många trafikkontroller gjorts. I en snabbt föränderlig omvärld krävs dock organisationer som mer fokuserar på så kallat dubbelkrets lärande. Genom att tillåta och ta tillvara åsikter i organisationen som inte enbart påpekar brister i rutiner utan även kritiskt granskar arbetets själva grundpremiser kan verkligt organisatoriskt lärande ske och effektiviteten i arbetet utökas (Argyris, 1999; Argyris & Schön, 1996). Om detta synsätt appliceras på polisens trafiksäkerhetsarbete kan man genom att kartlägga enskilda polisers inställning till grunden i detta arbete ta ett första steg mot ett dubbelkrets lärande som i förlängningen bör kunna förbättra arbetet med nollvisionen.

Enligt teorin om frontlinjebyråkrater råder det vid stressade situationer, t.ex. då en organisation genomgår en rationaliseringsprocess, en högre risk att olika försvarsreaktioner på individuell tjänstemannanivå styr arbetet istället för officiella direktiv som bygger på demokratiskt beslutsfattande och professionell erfarenhetsbaserad kunskap (Lipsky, 1980). Då det gäller polismyndigheten genomfördes stora besparingar under 1990-talet samtidigt som en omfattande omorganisation genomfördes vilken fick en direkt effekt på trafikövervakningen i landet. I samband med denna omorganisation minskade andelen trafikpoliser och alla poliser i yttre tjänst skulle därefter ta ett större ansvar för trafikövervakningen. Med tanke på detta är det intressant att studera hur polistjänstemännen ser på sitt arbete med trafiksäkerhet dels direkt efter organisationsförändringen och dels då ett antal år passerat och poliserna fått möjlighet att vänja sig vid den nya organisationen.

Därför genomfördes i föreliggande studie två enkätstudier. Den första enkäten sändes ut till ett slumpmässigt urval av poliser verksamma vid landets olika polismyndigheter år 1999 då den nya organisationen var relativt ny. Under de år som gått sedan den första enkätstudien genomfördes har nya krafttag tagits för att förbättra arbetet med trafikövervakning, bland annat har en ny trafiksäkerhetsstrategi utformats av Rikspolisstyrelsen (2006a). Dessutom har polisens trafiksäkerhetsarbete under senare år fått utökade ekonomiska resurser till sitt förfogande (Prop. 2006/7:1). En uppföljningsstudie genomfördes i slutet av år 2007 då en i stort identisk enkät sändes ut till ett nytt slumpmässigt urval av poliser. Det huvudsakliga syftet var att undersöka om det skett några attitydförändringar bland poliserna jämfört med den första mätningen år 1999. En hypotes är att så är fallet, då man inom polisen har satsat mycket på trafiksäkerhetsarbetet under senare år.

Viktiga delsyften med studien var att undersöka följande områden:

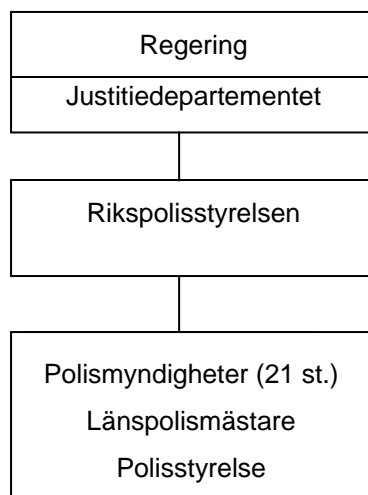
- Eventuellt samband mellan polisernas attityder till trafikövervakningen och hur många trafikkontroller poliserna uppger att de utför
- Kopplingen mellan hur meningsfullt poliserna anser trafiksäkerhetsarbetet är med deras syn på styrning och inflytande över verksamheten
- Kvinnliga och manliga polisers attityder till trafikövervakningen.

Disposition

Rapporten är upplagd enligt följande: Rapporten börjar med en redovisning av polisens nuvarande organisation och styrning. Därefter följer en beskrivning av de stora organisationsförändringar som skedde inom polisväsendet under 1990-talet. Detta avsnitt följs av en redovisning av trafiksäkerhetsarbetet och de problem som varit förknippade med detta arbete. Sedan presenteras de huvudsakliga frågeställningarna som skall besvaras i den empiriska delen av rapporten. Därefter följer en presentation av resultaten från de två enkätundersökningarna. Rapporten avslutas med en diskussion av resultaten.

1.2 Polisväsendets organisation och styrning

Polisväsendet lyder under Justitiedepartementet och består av Rikspolisstyrelsen (RPS) och de olika polismyndigheterna, se figur 1.



(Efter Rikspolisstyrelsen, 2007).

Figur 1 Polisväsendets organisation.

Justitiedepartementet utformar planer och följer upp verksamheten. Rikspolisstyrelsen är en central förvaltningsmyndighet som utövar tillsyn över polisen – en roll som man sedan den 1 juni 1999 övertagit från Länsstyrelsen (Prop. 1998/99:1). Ytterst ansvarig för verksamheten är rikspolischefen som utses av regeringen. Sedan den 1 juni 1998 finns det en polismyndighet i varje län med en polisstyrelse som högsta beslutande organ. Polisstyrelsen består av en Länspolismästare och upp till 13 ledamöter. Samtliga av dessa utses av regeringen. Polismyndigheterna och dess polisstyrelser har till uppgift att se till att polisarbetet inom distriktet bedrivs i överensstämmelse med de prioriteringar och riktlinjer som riksdag och regering har lagt fram. I organisationen ingår också polisenämnder som tillkommit för att stärka medborgarinflytandet och öka allmänhetens engagemang i polisiära frågor.

1.3 Målstyrning

All förvaltning i Sverige legitimeras indirekt genom den folkvalda riksdagens kontroll och styrning, så också polisväsendet (Lundquist, 1992: 78–86). Det gäller för politikerna att få sina beslut förverkligade där deras främsta medel för att uppnå detta är förvaltningsstyrningen. Förvaltningsstyrningen kan beskrivas i tre dimensioner (Lundquist, 1992:78–86). Den första dimensionen handlar om *direkt-indirekt* styrning. I direkt styrning anges det önskade innehållet i förvaltningens implementering. Indirekt styrning handlar om att finna mer indirekta vägar att styra förvaltningen. Detta kan exempelvis ske genom att kontrollera de anslag som ges till en verksamhet eller genom att endast personer med en viss av staten sanktionerad utbildning kan arbeta inom en viss verksamhet. Den andra dimensionen i förvaltningsstyrningen handlar om hur

specifik eller generell styrningen är. Orderstyrning är t.ex. en specifik form av styrning och kan handla om endast en förvaltningsåtgärd, exempelvis "bygg en bro!". Den generella formen av direktstyrning kallas regelstyrning där de viktigaste styrningsinstrumenten är riksdagens lagar och regeringens förordningar. Den tredje dimensionen i förvaltningsstyrningen handlar om *precision* i styrningen. Styrningen kan vara mer eller mindre precist formulerad och förvaltningens roll blir helt olika beroende på vilken precisionsgrad som väljs. Man kan skilja på detaljstyrning som är mest precis, programstyrning som intar en mellanposition och ramlagstiftning eller målstyrning som ger mest handlingsutrymme för förvaltningen. Det sistnämnda handlar om att ställa upp vissa övergripande mål och principer utan att precist ange hur de skall nås. Genomförandeansvaret är delegerat (Andersson & Vedung, 2006).

Under de senaste årtiondena har målstyrning blivit alltmer populär inom den offentliga sektorn. Genom att delegera den mer precisa utformningen av implementeringen till de som har sakkunskap, dvs. tjänstemännen som kan utnyttja sin professionella kunskap och sin lokalkännedom kan politikerna koncentrera sig på de stora frågorna (Lundquist, 1992: 83). Delegering av ansvar skall förhoppningsvis också leda till att tjänstemännen får ett ökat inflytande. Slutligen bör det påpekas att den frihet som en utökning av målstyrning innebär för tjänstemännen ofta uppvägs av en starkare kontroll och ökade krav på myndigheterna att redovisa vad de egentligen har åstadkommit (Ehn, 1998:176).

Målstyrning och ramlagstyrning kräver kompletterande styrningsformer för att kunna fungera (Lundquist, 1998:176). Regeringen ger mer specifik vägledning i hur en övergripande målsättning skall uppnås genom de årliga regleringsbrev till myndigheterna, i detta fall Rikspolisstyrelsen. I regleringsbrev talar regeringen om vilka mål man har för polisverksamheten och specificerar uppdraget för innevarande år. I det årliga regleringsbrevet beskrivs också ett antal vaga mål för rättsväsendet i stort. Exempel på sådana mål är den enskildes rättssäkerhet och rättstrygghet, att minska brottsligheten och öka människors trygghet samt att verksamheten ska utgå från ett medborgarperspektiv (Regleringsbrevet, 2004). För polisen är målen bland annat att risken för att brott begås ska minska, att fler brott ska leda till lagföring, att kvaliteten ska höjas på brottsutredningsverksamheten samt att de icke brottsbekämpande arbetsuppgifterna ska utföras med utgångspunkt i medborgarnas behov och genom snabb och korrekt handläggning, god service och hög tillgänglighet.

Ibland ser Rikspolisstyrelsen att det finns behov av att precisera vissa målsättningar för att göra dem mer praktiskt hanterbara. Då förtydligas dessa i planeringsföresättningar. För ett antal år sedan påbörjade dessutom Rikspolisstyrelsen ett arbete med att upprätta nationella handlingsstrategier och handlingsplaner i syfte att förbättra polisens arbete¹. Ansvar för att dessa dokumentets målsättningar genomsyrar polisens dagliga arbete ligger hos chefen för varje polismyndighet dvs. Länspolismästaren. Varje polismyndighet måste redovisa till Rikspolisstyrelsen hur väl man har uppnått målen.

1.4 Polisväsendets omorganisation

Under 1990-talet genomgick polisväsendet en omfattande organisationsförändring, vilken Rikspolisstyrelsen beskrivit som den största förändringen någonsin (Khakee & Aspegren, 1998). Inte bara organisationsstrukturen, utan även verksamhetsinriktningen och den ekonomiska förvaltningen förändrades radikalt. I samband med detta beslutade

¹ Mer om detta under rubriken "Ökat fokus på trafikövervakning".

riksdagen år 1992 att sammanlagt 500 miljoner kronor skulle sparas inom justitie-departementets område (prop. 1992/93:50, bet. 1992/93: FiUi). Omorganisationen skulle åstadkommas genom en rad olika rationaliseringar över en treårsperiod. Polismyndigheterna fick ta ansvar för hur omorganisationen skulle förverkligas i den egna verksamheten, även om det var Länsstyrelsen som bar det yttersta ansvaret. Syftet med rationaliseringen var, enligt regeringen, att man i framtiden skulle få en bättre och mer effektiv poliskår utan att den operativa verksamheten skulle drabbas negativt (Khakee & Aspegren, 1998).

Rationaliseringarna inom polisväsendet innebar stora nedskärningar främst på den administrativa sidan. Ett stort antal civilanställda avskedades och de som avgick pga. ålder eller annan orsak ersattes inte. Under åren 1996 och 1998 minskade antalet civilt anställda med 1 622 personer (Polisväsendets verksamhet, 1998). Antalet nyanställda poliser reducerades också eftersom man antog färre personer till polisutbildningen och under en kortare period avstannade utbildningen helt. År 1996 var antalet poliser 16 723 och år 1998 hade detta antal minskat till 16 429, alltså en minskning med 294 tjänster (prop. 1999/2000). Allt detta påverkade polisernas arbetssituation negativt, vilket ledde till att många sökte sig bort från polisen. Exempelvis var prognosen för Stockholms polisdistrikt att 118 personer skulle sluta under 1999 (Verksamhetsplan, 1999), men i själva verket slutade hela 300 personer (Jällhage, 2000).

1.4.1 Problemororienterat polisarbete

I och med omorganisationen skulle polisens arbete bli mera brottsförebyggande och problemorienterat istället för som tidigare händelsestyrt och reaktivt. Problemororienterat polisarbete innebär att man arbetar mera långsiktigt och utgår från en identifiering och kartläggning av själva problemet. Utifrån detta görs en analys som i sin tur leder till en lämplig åtgärd. Efter en utvärdering skall sedan det fortsatta arbetet kunna modifieras och förbättras. (Torstensson & Wikström, 1995). En av förutsättningarna för att detta arbete skall lyckas är att varje polisman tar personligt ansvar för resultatet av sitt arbete och att han/hon tar till vara de kunskaper som finns inom området. I konceptet ingår därmed mer inflytande och ansvar för personalen samt att den ska kunna samverka på alla plan. I Riksrevisionsverkets utvärdering av polisens arbetstider (1998:54) ansåg man att det främsta hindret för genomförandet av ett problemorienterat arbetssätt var den reaktiva traditionen, den hierarkiska och regelstyrda kulturen samt brister i såväl arbetstidsförläggning som planering. Enligt Edling (1999) finns det ingen tradition att vare sig ifrågasätta eller utvärdera det egna arbetet, som i hög grad varit "händelsestyrt". Andra utredare har även pekat på att man inom polisen inte utnyttjar de egna resurserna tillräckligt dvs. "vanliga" polisens tid, erfarenheter och kompetens (Torstensson & Wikström, 1995). För att åstadkomma förändringar inom detta område enligt Torstensson & Wikström (1995) krävs att även polisledningen anlägger ett nytt förhållningssätt till polisarbetet och att den börjar se både sin egen roll och medarbetarnas på ett annat sätt. Detta kräver stora satsningar på relevant utbildning i syfte att förändra attityder, kultur och kompetensinriktning inom polisväsendet.

Den nya organisationen innebar även en utveckling av själva polisverksamheten, varvid en s.k. närpolisorganisation skulle införas i hela landet.

1.4.2 Närpolisorganisationen under 1990 talet

I samband med omorganisationen inrättades under budgetåret 1995/1996 närpolisverksamheten som var tänkt att utgöra basen i polisens verksamhet. Huvuduppgiften för denna verksamhet bestod i att bekämpa vardagsbrottsligheten och komma tillrätta med de ordningsproblem som finns i närpolisområdet. Enligt direktiven skulle närpolisen även ta ett ökat ansvar för trafikövervakningen inom det egna ansvarsområdet. Närpolisens medverkan i annan verksamhet, såsom utryckning, skulle begränsas. Rikspolisstyrelsens definition av närpolisen lyder:

”Verksamheten skall organiseras inom ett geografiskt avgränsat område och bedrivas problemorienterat i nära samverkan med dem som bor och verkar i området. Poliserna i området skall arbeta mot brotts- och trygghetsrelaterade mål och tilldelas ett personligt ansvarsområde, i första hand geografiskt men även funktionella kan förekomma” (prop. 1999/2000). Målet var att det skulle finnas 1 polisman per 1 000 invånare. I Rikspolisstyrelsens årsredovisning för år 1997 angavs att utbyggnaden av närpolisen i stort sett var avslutad i enlighet med uppställda planer (Khakee & Aspegren, 1998). Visserligen arbetade en stor andel av poliserna som närpolis, mellan 1996 och 1998 ökade antalet från 4 604 till 6 209 (Polisväsendets verksamhetsplan, 1998), men innebar denna ökning också att man uppnått målen?

En rad olika undersökningar och debattinlägg vid slutet på 1990-talet visade att så kanske inte var fallet. I en undersökning bland JUSEKS medlemmar fann man att en majoritet av dessa ansåg att den nya organisationen inneburit att polisen blivit mindre effektiv (JUSEK, 1997). Undersökningen visade att närpolisens tid gick åt till utredningsarbete istället för att i nära samverkan med dem som bor i området bedriva en problemorienterad verksamhet. Under 1998 ansvarade närpolisen för hälften av alla utredningsärenden som redovisades inför åklagare, vilket var en ökning med 16 procent jämfört med 1997 (prop. 1999/2000). I en undersökning som utförts i Skåne fann BRÅ (1998:7) att endast 10 procent av polisernas tid användes till fotpatrullering och att polisen sålunda hade en alltför begränsad kontakt med allmänheten.

För att förstå hur situationen såg ut i slutet av 1990-talet kan några exempel anges. I Huddinge närpolisdistrikt arbetade 7 personer i ett område med 43 000 invånare, ett antal som skulle ha behövt utökas med 36 tjänster för att uppnå målet 1 polis per 1 000 invånare. I ett annat närpolisdistrikt, nämligen Botkyrka, lämnade man ut ett upprop till allmänheten som uppmanades att reagera mot personalnedskärningen. I detta distrikt fanns det under 1994 30 poliser i tjänst – en siffra som under 1999 gått ned till 10, av vilka endast 3–4 personer arbetade i yttre tjänst (Botkyrka/Salem, 2000). Enligt ordföranden i Polisförbundets Stockholmsavdelning ledde nedskärningarna bl.a. till att privata bevakningsföretag vid slutet av 1990-talet i allt större utsträckning började ta över polisens patrullering i bostadsområdena (Sylvander, 1999).

Utryckningsverksamheten, som enligt Regeringens direktiv skulle vara begränsad, hade enligt Rikspolisstyrelsens årsredovisning 1997 blivit alltmer påtaglig. Regeringen uppmärksammade detta och menade att den ökade utrednings- och utryckningsverksamheten kunde hämma den brottsförebyggande verksamheten. Regeringen pekade på svårigheten att finna en god balans mellan repressiva verksamheter, där utryckning ingår, och det mera problemorienterade förhållningssättet som alltså skulle karakterisera närpolisens verksamhet (Khakee & Aspegren, 1998). BRÅ:s (1998:7) studie av polisen i Skåne visade att så gott som samtliga poliser visserligen arbetade problemorienterat, dvs. de genomförde kartläggning och analys av brottsligheten, men att de i alltför liten omfattning använde sig av den samlade informationen. Hälften av närpoliserna uppgav

istället att dokumentationen i första hand användes som redovisning till områdescheferna (prop. 1999/2000).

En anledning till att närpolisen fungerade bristfälligt i slutet av 1990-talet kan ha varit att verksamheten byggdes ut väldigt snabbt samtidigt som polisen skulle spara en stor summa pengar. Därmed kunde inte närpolisverksamheten få de resurser som behövdes för att kunna utveckla verksamheten, där även trafikövervakningen skall ingå (Thelin & Svantemark, 2005). En bidragande faktor var därtill ett motstånd inom polisen, där man på vissa håll såg reformen som en återgång till den gamla "kvarterspolisen", som enligt Thelin och Svantemark "inte hölls särskilt högt" inom de poliskretsar för vilka piketpolisen och uttryckningsverksamhet var kvintessensen av "riktig" polisverksamhet (2005:35).

1.4.3 Kritiken av styrningen inom polisväsendet i början av 2000-talet

Som beskrivits ovan tyder mycket på att närpolisarbetet generellt sett inte fungerade optimalt i slutet av 1990-talet vilket bland annat beroende på omorganisering och ekonomiska nedskärningar. Problemen verkar till viss del ha fortsatt under början av 2000-talet. Främst handlar kritiken under denna period om styrningen av organisationen. I två statliga utredningar granskades verksamheten och enligt dessa styrde Rikspolisstyrelsen inte polisverksamheten tillräckligt mycket (SOU 2002:122; Ds 2004:34) Flera aktörer inom polisväsendet såsom företrädare för de olika polismyndigheterna, men också företrädare för Rikspolisstyrelsen, gav enligt dessa källor uttryck för att Rikspolisstyrelsen tidigare tendens att detaljstyra nu hade övergått i en brist på utnyttjande av de styrmedel som fanns tillgängliga och att ansvaret istället sköts över på de lokala polismyndigheterna. De två utredningarna eftersökte en bättre balans mellan å ena sidan central styrning och å andra sidan frihet för polismyndigheterna att anpassa verksamheten till lokala förhållanden. Som ett svar på kritiken tog Rikspolisstyrelsen ett beslut att år 2004 sätta upp kvantitativa verksamhetsmål (s.k. nationella verksamhetsmål) för att förtydliga regeringens mål för polismyndigheterna.

Därefter genomförde Riksrevisionen (RiR 2005:18) en granskning av polismyndigheten där den övergripande revisionsfrågan var: *Använder Rikspolisstyrelsen planeringsförutsättningarna, medelsfördelningen, tillsynen och föreskriftsrätten för att bedriva en effektiv styrning av polismyndigheterna i enlighet med riksdagens och regeringens mål?* Enligt intervjuer som genomfördes i samband med Riksrevisionens granskning ansåg man att Rikspolisstyrelsen hade gått för långt i styrningen (RiR 2005:18). Dock höll Riksrevisionens utredare inte med om just denna del av kritiken utan påpekade istället att Rikspolisens styrning inte var tillräcklig. Bland annat konstaterades att de mål som polismyndigheterna formulerar oftast följer den nationella resultatmodellen, dvs. målen enligt regleringsbrevet, men inte Rikspolisstyrelsens nationella verksamhetsmål. Riksrevisionen kritiserade också regeringen för att ha bidragit till problemet med styrningen av polismyndigheten. Regeringens återrapporteringskrav i regleringsbrevet var i hög grad inriktade på polisens produktion, t.ex. antal ärenden, i stället för på redovisning av resultat och effekter av en insats. Ekman (1999) diskuterar även styrningen av verksamheten och hävdar att man försökte lösa den otillräckliga styrningen med mera detaljerade direktiv. Detta innebar många gånger att det blev en förskjutning från en fokusering på kvalitén och innehållet i arbetet till det som kunde kvantifieras (Holgersson, 2005).

På uppdrag av den då nye rikspolischefen inledde Rikspolisstyrelsen under våren 2005 ett förändringsarbete för att öka polisens måluppfyllelse. Genom att strategier och

prioriteringar tydliggjordes skulle styrningen av polisens verksamhet förbättras. Viktiga steg i detta arbete var att påbörja ett arbete med att fastställa nationella mål för olika verksamhetsdelar inom polisen samt att utveckla nationella strategier som var kopplade till målsättningarna, dvs. som skulle beskriva metoder för att uppnå målsättningarna (Riskpolischefens inriktning, 2007). Som ett komplement till strategierna skulle årliga nationella och lokala handlingsplaner upprättas som preciserar vad som bör göras. I en officiell skrivelse till polismyndigheten var Rikspolischefen noga med att påpeka att resultatet av polisens arbete måste mätas på ett bättre sätt både ”kvantitativt och kvalitativt” (Rikspolischefens inriktning, 2007).

1.5 Trafikövervakningen

År 1998 antogs den s.k. nollvisionen, vilken på sikt innebär att ingen skall dödas eller skadas allvarligt i vägtrafiken. Ett delmål för år 2007 var att högst 270 människor skall dödas i trafiken, en målsättning som inte infriades. Enligt regleringsbrevet för 1999 skulle ”polisen medverka till att uppnå de nationella trafiksäkerhetsmålen om färre dödade och skadade i trafiken” och trafikövervakningen sorterades in under rubriken ”övrig polisverksamhet”. Vägverket har det övergripande ansvaret för trafiksäkerheten i landet, men som tidigare nämnts har Rikspolisstyrelsen ansvar för att polisens trafikövervakning anpassas till de uppställda målen. I regleringsbrevet stod det också att man skall inrikta sig på de trafikmiljöer och trafiksituationer där olycksrisken är som störst. Trafikövervakningen skall utformas på ett likformigt sätt över hela landet så att inte ”omotiverade skillnader i verksamheten uppstår”. I verksamheten skall även kontroll och övervakning av tung trafik ingå. På regional nivå träffas överenskommelser mellan vägdirektören och polismyndigheten om vilka åtgärder man skall vidta för att förbättra trafiksäkerheten. Därefter fastställer länspolismästaren de årliga riktlinjerna för verksamheten. Verksamhetsplanen skall sedan styra trafiksäkerhetsarbetet inom myndigheten – en plan som kan se något annorlunda ut beroende på var i landet man befann sig.

1.5.1 Trafikbrotten ökade under 1990-talet

Polisens trafikövervakning minskade mellan perioden 1996 till 1998 både då det gäller antalet fordonskontroller och antalet alkoholutandningsprov. År 1996 var antalet alkoholutandningsprov 1 287 984 stycken medan 1998 hade denna siffra sjunkit till 1 015 395, vilket innebär en minskning med 21 procent (prop. 1999/200). Enligt direktiv från Rikspolisstyrelsen skulle under år 1999 1,8 miljoner alkoholtester genomföras, något de olika polismyndigheterna hade svårt att uppnå.

En anledning till att arbetet inom detta område försämrades kan sökas i uppbyggandet av den nya närpolisorganisationen. Dessa förändringar innebar nya former för trafikövervakningen vilka troligen behövde en viss inkörstid för att kunna förverkligas. En annan anledning var att antalet polistjänster under 1990-talet halverades, vilket resulterat i en mindre effektiv trafikövervakning.

1.5.2 Brottsförebyggande åtgärder inom trafiken

Brottsprevention i allmänhet indelas i grupperna primär, sekundär och tertiär. Hastighetskontroller är ett exempel på primär prevention inom trafiken. I Kristinehamn satsade man på primär prevention och inledde en kampanj där bilisterna blev varnade i förväg om trafikkontroller, något som gav mycket positiva resultat (Nilsson, 1999). Ett annat

exempel på primär prevention kan hämtas från Nyköping, där trafikpolisen kört runt med tydligt skyltade bilar. För att få största möjliga effekt fanns det dessutom bara en polisman i varje bil (Lisinski, 1999). Syftet med primär prevention är att den subjektiva upptäcktsrisken skall öka, vilket i sin tur kan medföra att antalet brott minskar. Sekundär prevention kan betyda att polisen, som i Värmland, fanns på plats utanför Folkets hus när det var dags för gästerna att sätta sig i sina bilar. Ett exempel på tertiär prevention kan vara när man drar in körkortet för en förare som kört berusad.

En rad olika studier har visat att en kombination av primär, sekundär och tertiär prevention verkar ge bäst resultat (Voas, 1987 & Homel, 1988). I dessa studier fann man att polisens övervakning fick en mera långsiktig effekt om den var kopplad till information som syftade till att öka den upplevda risken. Med upplevd risk menade man både risken att råka ut för en olycka samt risken att upptäckas av polisen. Ytterligare medel som kan öka effekten av trafikövervakning är att dessa upprepas över en längre period (Hauer, 1982). Tertiär prevention däremot får enbart önskad effekt på platsen där övervakningen sker och brukar mattas av då bilisten är utom synhåll (Hauer, 1982).

Effektiviteten i polisens arbete, även inom trafikpolisen, kan mätas i siffror över antalet ingripanden, tidsåtgången för olika aktiviteter samt antalet frihetsberövanden. I ett pressmeddelande från Länsstyrelsen i Västmanlands län (1998) omtalades att detta län var det effektivaste av landets 21 län, eftersom man där återkallat flest körkort och utfärdat fler varningar än i något annat län. Torstensson & Wikström (1995) har ifrågasatt detta mått på effektivitet och menar att det enbart talar om vilka medel man använder, men inte något om vilka mål man vill uppnå med verksamheten. Frågorna borde istället handla om i vilken utsträckning man lyckats förebygga brott och om tryggheten ökat – frågor som fått alltmer aktualitet sedan man beslutat att polisarbetet skall vara problembaserat.

1.5.3 Ökat fokus på trafikövervakning

Som en följd av nollvisionens införande gav regeringen i uppdrag till polisen att utforma en nationell strategi för trafikövervakning. En sådan presenterades år 2001 av Rikspolisstyrelsen. I denna framhålls att nollvisionen innebär att trafiksäkerhetsarbetet skall bedrivas utifrån ett systemperspektiv där olika aktörer såsom polisen, Vägverket, kommunerna och trafikanterna skall samverka. Genom att peka på att trafiksäkerhetsarbetet gav en bred och värdefull kontaktyta mot allmänheten vill man visa att detta arbete har ett speciellt värde. I den nationella planen påpekade man att polisen har ett särskilt ansvar att se till att allmänheten följer de trafikregler som finns. Strategin skulle vidare ses som en metod för att nå de nationella trafiksäkerhetsmålen och på längre sikt nollvisionen. Medel för strategin är ”en offensiv och synlig övervakning med moderna metoder som är väl kända och som trafikanterna förstår nyttan av”.

I strategin tas också upp att trafikövervakningen skall vara ett normalt inslag i all yttre polisverksamhet och att den skall vara kunskapsbaserad och problem- samt målorienterad. Medel som nämndes specifikt var tekniska hjälpmedel. Den nationella strategin betonade därtill vikten av att sätta upp klara mål, samt att då kvantitativa mål fastställdes skall dessa användas som medel, inte som mål för verksamheten.

I den nationella trafiksäkerhetsstrategin (Rikspolisstyrelsen, 2001) presenterades ett antal områden inom trafiksäkerhetsarbetet mer specifikt. Då det gäller hastighetsövervakningen betonades att det var väsentligt att arbeta för en ökad respekt för hastighetsgränserna hos allmänheten. Att öka den subjektiva upptäcktsrisken, främst genom en

mer synlig polis och utnyttjandet av ny modern teknik, ansågs vara ett viktigt medel. Rikspolisstyrelsen rekommenderade också polismyndigheterna att skärpa toleransgränserna vid rapportering av hastighetsöverträdelser. Ett annat område som lyftes fram var kontroll av trafiknykterheten. Här tryckte man främst på vikten av att utföra alkoholutandningsprov ofta. Ytterligare ett område som framhövdes var kontroll av bilbältesanvändning där man påpekade att dödsrisken vid en olycka kunde halveras om bilbälte användes. Vidare konstaterades att beteendeövervakningen främst då det gäller mötesolyckor och rödljuskörningar var viktig. Övervakning av yrkestrafiken och då främst den tunga trafiken lyftes fram som ett prioriterat område. Skicket på fordonet och trötthetsrelaterade olyckor ansågs vara ett allvarligt problem. Svårigheter kopplade till det ökande antalet utländska fordon och yrkesförare och effektiviteten i kontroll- och sanktionssystemet tas också upp. Slutligen påpekades att man redan på Polishögskolan skall lyfta fram trafiksäkerhetsarbetet som ett viktigt område.

Intentionen med den nationella trafiksäkerhetsstrategin verkar ha varit god men det tog tid innan den fick genomslag i det praktiska arbetet med trafiksäkerheten inom polisen. Polisens insatser för att övervaka att hastigheterna följs minskade med 16 % från 1997 till år 2002 (Vägtrafikinspektionen, 2004). Enligt en rapport från Vägtrafikinspektionen (2006) har under senare år antalet hastighetsöverträdelser inte minskat och andelen personbilsförare, vilka är alkoholpåverkade, som omkommer i trafiken har ökat. Enligt propositionen "Fortsatt arbete för säker vägtrafik" påpekas att samhället måst ta nya krafttag för att säkerheten i trafiken skall bli bättre och att detta främst måste ske genom att trafikanterna förmås följa gällande trafikregler (Prop. 2003/4:160). Andersson & Vedung (2006) påpekade att polisens trafikövervakning under denna period präglades av ett antal problem såsom att rekryteringen av trafikpoliser gick dåligt, direktiven från Rikspolisstyrelsen var otydliga och att trafikövervakningen inte följdes upp med kvantitativa mål.

I Polisens årsredovisning för år 2006 lyftes vikten av trafiksäkerhetsarbetet fram och man hävdade att arbetet med göra trafiken säkrare var ett exempel på framgångsrikt polisarbete (Rikspolisstyrelsen, 2006b). I årsredovisningen behandlades den nya trafiksäkerhetsstrategin. Syftet med den nya strategin var att förstärka polisens trafiksäkerhetsarbete ytterligare genom att peka på vikten av att bredda polisens insatser inom trafikområdet, att se till att arbetet med trafiksäkerhetsfrågor var likvärdigt över hela landet och att återigen betona att trafiksäkerhetsarbetet skall vara en del av övriga brottsbekämpningen. I övrigt skiljer sig 2006 års trafiksäkerhetsstrategi från den som lades fram år 2001 främst genom att den på ett tydligt sätt betonar vikten av ökad kontroll och rapportering för att förändra trafikanternas beteende. Därtill introduceras begreppet "aggressiv körning", dvs. "en körstil som inkräktar på andra medborgares säkerhet" som ett prioriterat område då det gäller trafiksäkerhetsarbetet. Den största skillnaden mellan de två trafiksäkerhetsstrategierna är dock att 2006 års strategi förtydligas genom att det varje år skulle upprättas en nationell handlingsplan där strategin preciseras med hjälp av kvantitativa mål och krav på återrapportering. Ett viktigt medel i 2006 års strategi för att nå målsättningen med utökade kontroller av trafikanterna var en satsning på nya och fler trafiksäkerhetskameror (ATK) på de farligaste vägarna. Ett annat medel var att höja bötesbeloppen för bland annat fortkörning, vilket gjordes i oktober 2006. Här ökades bötesbeloppen för fortkörning inom tätorten mer än bötesbeloppen utanför tätorten.

Enligt polisens årsrapporter för år 2006 och 2007 har polisens satsning på trafiksäkerhetsarbetet börjat ge resultat åtminstone då det gäller kvantitativa mål (Rikspolisstyrelsen, 2006b; Rikspolisstyrelsen, 2007). Exempelvis har de anmälda

trafikbrotten ökat kraftigt vilket kan förklaras av polisens hastighetsövervakning via väggkameror som under 2007 ökade med 169 stycken, från 706 till 875. Därtill har antalet utandningsprov fortsatt att öka. Under 2006 utförde polisen 2,4 miljoner utandningsprov och under 2007 hade denna siffra ökat med 6 % till 2,5 miljoner (Rikspolisstyrelsen, 2007). I en nyligen publicerad rapport där Vägtrafikinspektionen fört en dialog med sju polismyndigheter presenteras en bild där polisen är mycket nöjd med den nya styrningen av trafiksäkerhetsarbetet inom polisen. Man ansåg att trafiksäkerhetsfrågorna fått bättre genomslag på så sätt att Rikspolisstyrelsen prioriterade dessa frågor samt att personalens inställning till trafiksäkerhetsarbetet förbättrats (Vägtrafikinspektionen, 2008). Urvalet av de personer från polismyndigheterna som deltog i dialogerna var dock inte slumpmässigt utfört, myndigheterna fick själva välja vilka personer som skulle delta.

1.6 Frågeställningar och syfte

Det huvudsakliga syftet med denna studie är som nämnts ovan att kartlägga polistjänstemännens attityder till trafikövervakningen vid två tillfällen, nämligen år 1999 och år 2007. Avsikten är att undersöka om det skett några attitydförändringar bland poliserna. Studien fokuserar på om det skett någon förändring i attityderna då det gäller:

- (1) Hur meningsfullt trafiksäkerhetsarbetet anses vara.
- (2) Kommunikation, inflytande och styrning inom polisväsendet.
- (3) Rättsliga följder.
- (4) Övervakningseffekter.
- (5) Rättslig prövning.
- (6) Polisens inrapportering av trafikförseelser.
- (7) Åtgärder för att få ned antalet olyckor.
- (8) Allmänhetens inställning.
- (9) Trafikanternas beteende.
- (10) Yrkestrafiken.

2 Metod

Studien utfördes med hjälp av en enkät som skickades ut till samtliga 21 polismyndigheterna i Sverige 1999 och 2007. Genomförandet skiljde sig något mellan de två olika mätillfällena och kommer därför att behandlas separat.

2.1 Urval och Genomförande 1999

Pilotstudie: Inför 1999-års enkät gjordes en pilotstudie där poliser vid Malmö, Linköping och Sollefteå polisdistrikt intervjuades om deras inställning till polisens trafikövervakning. Dessa intervjusvar lades till grund för de frågor som sedan ställdes.

Urval: Med hjälp av Rikspolisstyrelsen gjordes ett slumpmässigt urval av 2 000 poliser verksamma vid landets olika polismyndigheter. Enkäten vände sig till de poliser som arbetade i yttre och inre tjänst. Totalt svarade 1 182 personer.

Genomförande: En enkät innehållande olika frågor om attityden till trafikövervakning skickades med hjälp av Rikspolisstyrelsen ut till de olika polismyndigheterna under juni månad 1999. Frågorna i enkäten bestod av olika påståenden om polisens inställning till trafikövervakning, se bilaga 1.

2.2 Urval och genomförande 2007

Urval: Urvalet gjordes med hjälp av polisens hemsida där adressuppgifter om polisstationer i hela landet hämtades. Ett antal enkäter skickades per post tillsammans med ett följebrev till den som stod som kontaktperson på hemsidan. I följebrevet ombads kontaktpersonen att distribuera enkäterna till de poliser som arbetade i yttre tjänst. Totalt skickades 2 000 enkäter ut och 1 022 personer inkom med svar. För att öka svarsfrekvensen genomfördes en rundringning till de polisstationer där svarsfrekvensen var låg.

Genomförande: Enkäten vände sig till poliser som arbetade i yttre tjänst. Frågorna i enkäten bestod av olika påståenden om polisens inställning till trafikövervakning och var till stor del identisk med den som skickades ut 1999. Några frågor utgick eftersom de inte längre var relevanta och några nya tillkom som bl.a. behandlade bötesbelopp och att toleransgränsen sänkts.

2.3 Analysmetod

Analyser har genomförts med hjälp av statistiskprogrammet Statistical Package for the Social Sciences (SPSS). Med hjälp utav SPSS genomfördes en rad olika statistiska analyser: frekvens analyser, ANOVA, T-test och regressionsanalyser. Dessa analyser har behandlat variablerna i enkäten på olika sätt. För det första jämfördes resultaten från 1999 med resultaten från 2007 med hjälp av en så kallad t-test. Därefter delades resultatet in i två olika grupper. Den ena gruppen (A) instämde starkt med påståendet (6 eller 7) och den andra (grupp B) var starkt negativ till påståendet (1 eller 2). Mellan-gruppen som svarat ”varken eller” (3–5) presenterades inte. Den procentuella andelen som tillhörde grupp A eller B illustrerades med hjälp av figurer. Därefter användes en ANOVA för att etablera om antal år i tjänst påverkades svaren på något sätt. Slutligen testades några olika hypoteser med hjälp av både korrelationsanalyser och regressionsanalyser.

3 Resultat

3.1 Deskriptiv data för urvalsgrupperna år 1999 och år 2007

År 1999 sändes enkäten ut till poliser som arbetar i både yttre och inre tjänst. I föreliggande rapport redovisas dock enbart svar från poliser i yttre tjänst dvs. poliser som i viss utsträckning har trafikövervakning som arbetsuppgift. Detta innebär att svaren från poliser i inre tjänst (n=429) samt svaren från poliser som inte uppgett vad de har för arbetsuppgifter (n=24) inte rapporteras. Totalt svarade 729 poliser och av dessa var 84 procent män och 15 procent kvinnor (8 personer eller 1 % hade ej uppgett kön). Deltagarna var födda mellan 1935 och 1973 (medelvärde: 1956) och hade varit i tjänst mellan 2 och 42 år (medelvärde: 20 år). Tabell 1 visar antal tjänstår fördelat på fyra olika åldersgrupper. Här kan vi se att fördelningen av svarande i de olika grupperna var relativt likartad och att den största andelen hade arbetat mellan 0 och 10 år inom polisen.

Tabell 1 Antal tjänstår inom yrket – år 1999.

Grupp	Antal	%
0–10 år	210	28,9
11–20 år	188	25,9
21–30 år	201	27,6
31–42 år	128	17,6
Inget svar	2	0,3
Totalt	729	100

År 2007 sändes en likartad enkät ut, denna gång enbart till poliser som arbetar i yttre tjänst. Ett antal enkäter som felaktigt besvarats av poliser i inre tjänst och polisaspiranter (n=66) har inte tagits med i resultatredovisningen. Likaså har de personer som inte uppgett arbetsuppgifter uteslutits ur analyserna (n=19). Totalt svarade 1 022 poliser och av dessa var 81 procent män och 19 procent kvinnor (2 personer eller 0,02 % hade inte uppgett kön) vilket innebär ett något högre deltagande från kvinnor än män. I de kommande analyserna kommer därför effekten av kön att undersökas. Deltagarna var födda mellan 1942 och 1983 (medelvärde: 1964) och hade varit i tjänst mellan ett halvt år till 44 år (medelvärde: 16 år).

Då de poliser som uppgett att de enbart arbetar som trafikpoliser kan tänkas vara mer positivt inställda till trafikövervakning än de andra kartlades i båda undersökningarna hur stor andel som uppgett att de jobbar som trafikpoliser. I gruppen från 1999 svarade 13,2 procent att de jobbade som trafikpoliser medan motsvarande siffra för år 2007 var 12,6 procent. Alltså var fördelningen i stort detsamma i de två undersökningarna.

Tabell 2 visar antal tjänstår fördelat på fyra olika grupper. I likhet med 1999 hade den största andelen arbetat mellan 0 och 10 år inom polisen, men denna andel var betydligt större 2007 (44,3 % jämfört med 28,9 %). Medelvärdet vad gäller antal tjänsteår är också signifikant lägre i gruppen från 2007 (16 år) jämfört med gruppen från 1999 (20 år). Detta för med sig att eventuella skillnader då det gäller attityder till trafikbevakning mellan studien genomförd 1999 och studien genomförd 2007 till viss del kan

bero på skillnader mellan de två grupperna vad gäller antal tjänsteår. Därför kommer hänsyn att tas till faktorn ”antal tjänsteår” i de kommande analyserna.

Tabell 2 Antal tjänstår inom yrket – år 2007.

Grupp	Antal	%
0–10 år	453	44,3
11–20 år	172	16,8
21–30 år	157	15,4
31–44 år	230	22,5
Inget svar	10	1
Totalt	1 022	100

De 21 olika polisdistrikten delades in i sju olika regioner där antalet svarande inom varje region visas i Tabell 3 (1999) och i Tabell 4 (2007).

Tabell 3 Polisdistrikt uppdelat i regioner – år 1999.

Region	Antal	%
Stockholm	154	21,1
Södra	98	13,4
Västra	145	19,9
Skåne	92	12,6
Mälardalen	103	14,1
XYZ	89	12,2
Norrland	41	5,6
Inget svar	7	1,0
Totalt	729	100

Tabell 4 Polisdistrikt uppdelat i regioner – år 2007

Region	Antal	%
Stockholm	261	25,5
Södra	110	10,8
Västra	228	22,3
Skåne	111	10,9
Mälardalen	85	8,3
XYZ	140	13,7
Norrland	71	6,9
Inget svar	16	1,6
Totalt	1022	100

Av Tabell 3 och Tabell 4 framgår att vid båda mättillfällena kommer den största andelen svarande från region Stockholm, där även Gotland ingår, följt av den västra regionen där bl.a. Göteborg ingår. Vidare kan noteras att en ungefärlig lika stor andel från varje region svarade på enkäten vid de båda mättillfällena, med ett undantag, nämligen Mälardalsregionen, där andelen svarande poliser har minskat från 14,1 % år 1999 till 8,3 % år 2007. Därför gjordes analyser (ANOVA) för att se om svaren från Mälardalen vid de två mättillfällena skilde sig åt från övriga regioner på ett markant vis. Resultaten visade att den högre andelen från Mälardalen inte påverkade resultatet. Med tanke på dessa resultat kommer inte variabeln region att kontrolleras för i nedanstående analyser.

3.2 Jämförelse mellan studierna utförda år 1999 och 2007

3.2.1 Inställning till trafikövervakning

Frekvensanalyser och signifikanstester gjordes för att utröna om det fanns skillnader mellan mätningen gjord 1999 och mätningen gjord 2007 i polisernas attityder till trafikövervakning. Fyra olika frågor ställdes rörande bland annat polisens inställning till hur meningsfullt det är att arbeta med trafikövervakning. Skillnaden mellan de två mätningarna testades med hjälp av ett så kallat t-test som fokuserar på skillnader mellan medelvärden. I Tabell 5 kan vi se att i samtliga fyra frågor finns det signifikanta² medelvärdeskillnader (m) mellan mätningen år 1999 och mätningen år 2007. Ett medelvärde på 5,8 på en skala från 1 till 7 innebär att en stor andel poliser instämmer med påståendet. Inställningen till trafikövervakning har därmed blivit mer positiv då poliserna år 2007 är mer benägna att hålla med om att det känns meningsfullt att arbeta med trafikövervakning och att fler poliser borde syssla med detta. De är därtill mindre benägna att hålla med om att de har svårt att hinna med att arbeta med trafikövervakning samt att de helst inte vill arbeta med trafikövervakning.

² P <.001 anger att signifikansnivån är .001, vilket innebär att skillnaden mellan grupperna har fastställts med en säkerhet på 99,9%. P <.05 att skillnaden kan fastställas med en säkerhet på 95 %.

Tabell 5 Jämförelse mellan mätningen 1999 och mätningen 2007 gällande inställning till trafikövervakning.

Fråga	1999	2007	p
Det känns meningsfullt att arbeta med trafikövervakning	m = 5,1 s = 1,68 n = 728	m = 5,8 s = 1,42 n = 1 018	***
Fler borde syssla med detta på heltid	m = 4,0 s = 2,07 n = 727	m = 4,6 s = 1,99 n = 1 018	***
Svårt att hinna med i den utsträckning vi skulle önska	m = 5,1 s = 1,92 n = 728	m = 4,3 s = 1,90 n = 1 019	***
Skulle helst vilja slippa arbeta med övervakning	m = 2,9 s = 2,09 n = 729	m = 2,6 s = 1,92 n = 1 019	**

1=Tar helt avstånd; 7=Instämmer helt; m= medelvärde; s=standard avvikelse; n= antal svar;
*** = signifikant till en nivå av $\leq .001$; ** =signifikant till en nivå av $\leq .01$; * = signifikant till en nivå av $\leq .05$; n.s= icke signifikant.

Eftersom poliserna i gruppen från år 2007 arbetat färre år än de som deltog i studien år 1999 kan förbättringen i attityder till viss del bero på denna faktor snarare än att någon generell attitydförändring har skett exempelvis på grund av att man satsat mer på trafikövervakningsarbetet under senare år. Därför gjordes korrelationsanalyser mellan faktorn ”antal arbetade år” och de fyra påståendena. Resultatet av dessa analyser visar att det finns en tendens att ju kortare tid deltagarna jobbat inom polisen desto mindre benägna är de att hålla med om att trafikövervakning är en meningsfull sysselsättning, att fler poliser borde arbeta med dessa uppgifter samt att de har svårt att hinna med att jobba med trafikövervakning i den utsträckning som de skulle önska. Dessutom är deltagarna som arbetat kortare tid mer benägen att anse att de helst skulle vilja slippa arbeta med trafikövervakning. Därför gjordes en extra analys då det gäller denna faktor där medelvärdesskillnader mellan 1999 och 2007 undersöktes separat för fyra grupper som jobbat olika länge som poliser. Dessa resultat redovisas i Tabell 6.

Tabell 6 Jämförelse mellan mätningen 1999 och mätningen 2007 gällande inställning till trafikövervakning fördelad på antal år i tjänst.

	Antal år i tjänst							
	0–10		11–20		21–30		31–44	
	1999	2007	1999	2007	1999	2007	1999	2007
Meningsfullt att arbeta med	m=5,0 s= 1,6 n=210	m=5,8 s= 1,3 n=451	m=4,7 s= 1,7 n=188	m=5,4 s= 1,6 n=172	m=5,1 s= 1,8 n=201	m=5,7 s= 1,4 n=155	m=5,8 s= 1,4 n=127	m=6,1 s=1,5 n=230
p		***		***		***		n.s
Flera borde arbeta på heltid	m=3,6 s= 2,0 n=209	m=4,4 s= 1,9 n=451	m=3,6 s= 2,0 n=188	m=4,1 s= 2,2 n=172	m=4,2 s= 2,0 n=200	m=4,8 s= 2,0 n=155	m=5,0 s= 1,9 n=128	m=5,1 s= 1,9 n=230
p		***		*		*		n.s
Svårt att hinna med	m=5,0 s= 1,9 n=210	m=4,1 s= 1,8 n=452	m=4,7 s= 2,0 n=187	m=4,0 s= 2,0 n=171	m=5,3 s= 1,9 n=201	m=4,5 s= 1,9 n=157	m=5,4 s= 1,8 n=128	m=4,7 s= 1,9 n=230
p		***		***		***		***
Slippa arbeta med övervakning	m=3,1 s= 2,0 n=210	m=2,9 s= 1,9 n=452	m=3,1 s= 2,1 n=188	m=2,9 s= 2,0 n=172	m=2,8 s= 2,2 n=201	m=2,4 s= 1,9 n=156	m=2,5 s= 1,9 n=128	m=2,0 s= 1,7 n=229
p		n.s.		n.s.		*		*

1=Tar helt avstånd; 7=Instämmer helt; m= medelvärde; s=standard avvikelse; n= antal svar; *** = signifikant till en nivå av $\leq .001$; ** =signifikant till en nivå av $\leq .01$; * = signifikant till en nivå av $\leq .05$; n.s= icke signifikant.

Som vi ser i Tabell 6 är skillnaderna mellan de olika grupperna i de flesta fall signifikanta³. Detta betyder att poliserna, oavsett antal år i tjänst, år 2007 jämfört med år 1999 upplever arbetet som mera meningsfullt samt att fler poliser borde jobba med trafikövervakning. Det är enbart i den grupp som jobbat längst, dvs. mellan 31–44 år som medelvärdeskillnaderna inte är signifikanta vilket kan bero på att man redan 1999 var positivt inställd till trafikövervakning. Samtliga grupper anser år 2007 att det är lättare att hinna med trafikövervakning jämfört med vad de ansåg år 1999 och alla skillnader är statistiskt signifikanta. Då det gäller om man helst vill slippa arbeta med trafikövervakning är det i samtliga grupper färre som anser det år 2007 jämfört med år 1999. Det är dock enbart i de två grupperna som arbetat längst som skillnaderna är signifikanta. Medelvärdeskillnaderna visar också att de som arbetat 0–20 år inom polisen är mera negativ till trafikövervakning jämfört med de andra, något som gäller för både 1999 och 2007.

Två frågor ställdes angående om poliserna skulle vilja arbeta mer med trafikövervakning samt om de skulle vilja arbeta enbart med trafikövervakning. I denna resultat-

³ Kan till viss del bero på att det rör sig om betydligt mindre grupper och då kan det vara svårare att nå statistiskt signifikanta resultat

redovisning (se Tabell 7) har svaren från de poliser som uppgett att de enbart arbetar med trafikövervakning uteslutits, då frågorna av naturliga skäl inte är relevanta att besvara för dessa personer. Då det gäller frågan om man skulle vilja arbeta mer med trafikövervakning visar resultaten att attityderna har förbättrats då poliserna i undersökningen från 2007 är mer benägna att instämma i detta påstående. På frågan om man enbart skulle vilja arbeta med trafikövervakning finns det dock ingen skillnad mellan de båda mätningarna, tendensen att inte instämma i detta påstående är fortfarande tydlig.

Tabell 7 Jämförelse mellan 1999 och 2007 gällande om man skulle vilja arbeta mer med trafikövervakning (enbart de som uppgett att de jobbar med övrig yttre tjänst).

Fråga	1999	2007	p
Jag skulle vilja arbeta mer med trafikövervakning	m = 3,5 s = 1,81 n = 633	m = 3,8 s = 1,80 n = 888	***
Jag skulle vilja arbeta enbart med trafikövervakning	m = 2,0 s = 1,61 n = 632	m = 2,0 s = 1,56 n = 888	n.s.

1=Tar helt avstånd; 7=Instämmer helt; m= medelvärde; s=standard avvikelse; n= antal svar;
*** = signifikant till en nivå av $\leq .001$; ** =signifikant till en nivå av $\leq .01$; * = signifikant till en nivå av $\leq .05$; n.s= icke signifikant.

Ytterligare analyser genomfördes vilka tog hänsyn till antal arbetade år inom yrket. I Tabell 8 framgår det att då det gäller påståendet om man vill jobba enbart med trafikövervakning finns det inga signifikanta skillnader i attityderna från 1999 till 2007. Gällande om man vill arbeta mer med trafikövervakning är man i samtliga fall mer benägna att hålla med om detta år 2007 jämfört med år 1999. Dock är det enbart i gruppen poliser som jobbat 11–20 år som skillnaden är statistiskt signifikant.

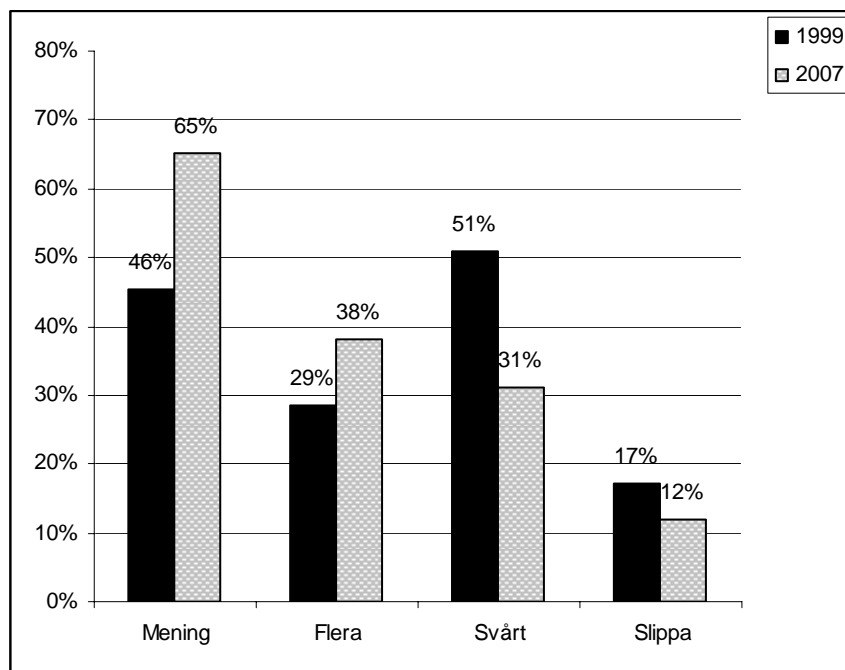
Tabell 8 Jämförelse mellan 1999 och 2007 gällande om man skulle vilja arbeta mer med trafikövervakning fördelat över år inom yrket (enbart de som uppgett att de jobbar med övrig yttre tjänst).

	Antal år i tjänst							
	0–10		11–20		21–30		31–44	
	1999	2007	1999	2007	1999	2007	1999	2007
Arbeta mera med övervakning	m=3,3 s=1,7 n=205	m=3,6 s=1,6 n=432	m=3,0 s=1,7 n=169	m=3,5 s=1,9 n=157	m=3,7 s=2,0 n=163	m=4,0 s=1,9 n=124	m=4,0 s=1,8 n=95	m=4,5 s=1,9 n=167
p		n.s		*		n.s		n.s
Arbeta enbart med övervakning	m=1,7 s=1,4 n=205	m=1,7 s=1,2 n=433	m=1,6 s=1,4 n=169	m=2,0 s=1,6 n=157	m=2,3 s=1,9 n=163	m=2,2 s=1,7 n=123	m=2,4 s=1,7 n=94	m=2,8 s=1,9 n=167
p		n.s		n.s		n.s		n.s

1=Tar helt avstånd; 7=Instämmer helt; m= medelvärde; s=standard avvikelse; n= antal svar;
*** = signifikant till en nivå av $\leq .001$; ** =signifikant till en nivå av $\leq .01$; * = signifikant till en nivå av $\leq .05$; n.s= icke signifikant.

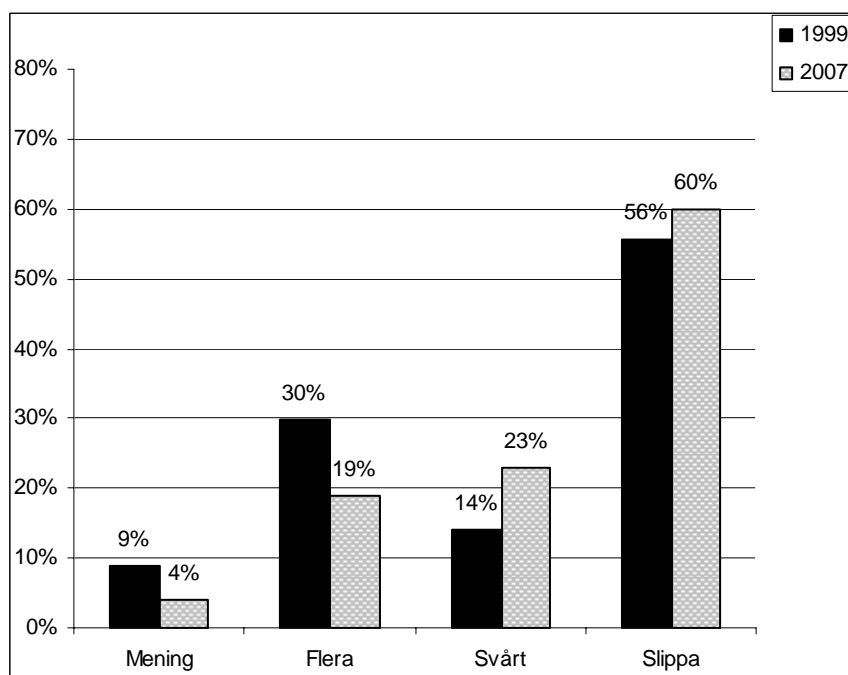
För att få en tydligare bild av hur attityderna till trafikövervakningen såg ut vid de två mättillfällena redovisas dels de som klart instämde i de olika påståendena som handlar om deras inställning till trafikövervakning (grupp A), dels de som klart tog avstånd ifrån dessa påståenden (grupp B) i stapeldiagram. Indelningen i dessa två grupper baserades på att grupp A hade givit ett positivt svar (6 eller 7) medan grupp B svarat negativt (1 eller 2). Mellangruppen som svarat ”varken eller” (3 eller 4 eller 5) och de som inte alls svarat på frågan redovisas inte i figureerna. Figur 1 visar hur många som rent procentuellt svarat att de *instämmer* i dessa påståenden vid de två mättillfällena och Figur 2 visar hur stor andel som svarade att de *tar avstånd ifrån* dessa påståenden vid de två mätningarna. I resultatredovisningen kommer främst fokus att ligga på hur stor andel som i undersökningen år 2007 instämde eller inte instämde i påståendena.

Som vi kan se i figur 1 har 65 % av de som svarat på enkäten år 2007 indikerat att de starkt håller med om att trafikövervakningsarbetet är en meningsfull sysselsättning och 38 % anser att fler poliser borde syssla med trafikövervakning på heltid. Detta är i båda fallen en större andel än år 1999. Påståendet som handlar om att det är svårt att hinna med trafikövervakning instämmer 31 % med år 2007 medan 12 % instämmer i att de helst skulle vilja slippa arbeta med trafikövervakning. I båda fallen är andelen lägre än år 1999.



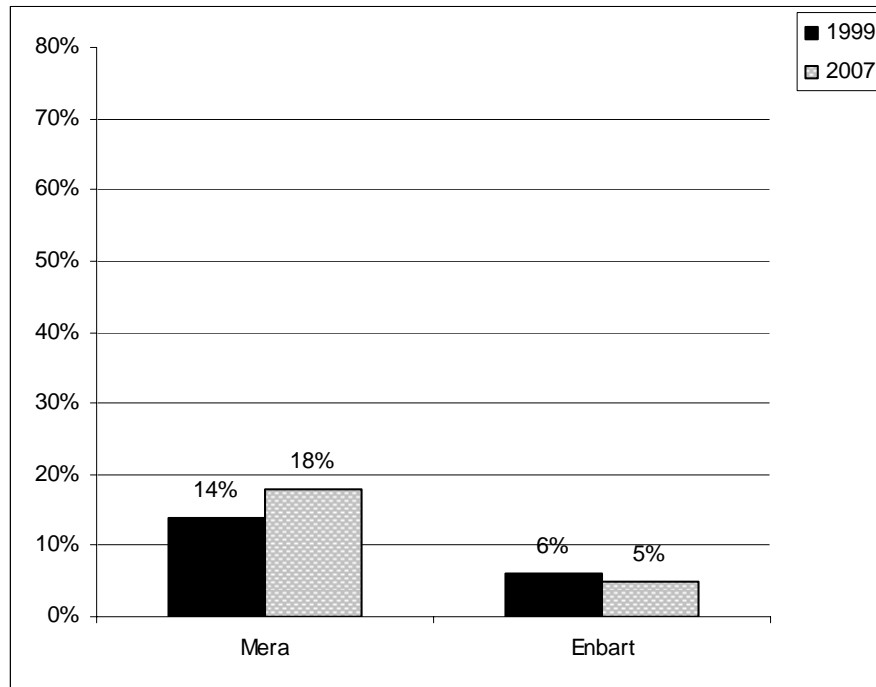
Figur 1 Andel av de svarande polistjänstemännen som i de två mätningarna *instämmer* i påståendena om inställning till trafiksäkerhetsarbetet.

Då det gäller att ta avstånd ifrån de två påståendena att trafikövervakning är en meningsfull arbetsuppgift och att fler poliser borde jobba med detta är andelen år 2007 4 % respektive 19 %. År 2007 kan inte 23 % hålla med om att det är svårt att hinna med polisövervakningen samt 60 % som inte håller med om att de helst vill slippa jobba med trafikövervakning.



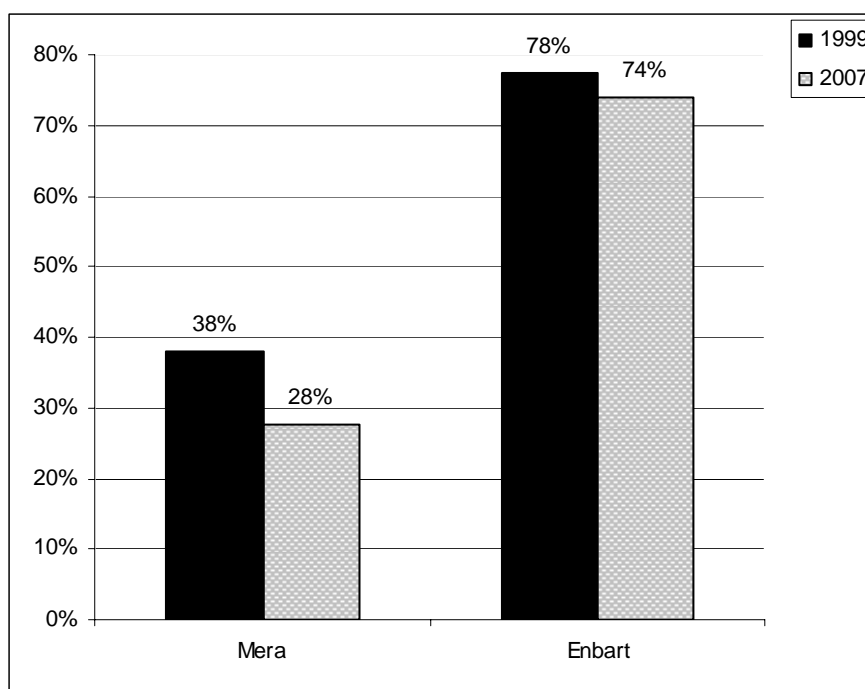
Figur 2 Andel av de svarande polistjänstemännen som i de två mätningarna *tar avstånd* ifrån påståendena om inställning till trafiksäkerhetsarbetet.

Då det gäller om de poliser som inte enbart jobbar med trafikövervakning utan även med andra sysslor år 2007 skulle vilja jobba mer med trafikövervakning är det 18 % som instämmer i detta påstående vilket är en större andel än år 1999 (se Figur 3). Enbart 5 % anser att de skulle vilja jobba med trafikövervakning, en i stort likartade andel som år 1999.



Figur 3 Andelen som *instämmer* i påståenden att man vill jobba mer och enbart med trafikövervakning (enbart de som nämnt att de jobbar i övrig yttre tjänst).

Figur 4 visar andelen som vid de båda mätningarna inte instämmer i ovanstående påståenden. Andelen som inte enbart vill jobba med trafikövervakning ligger både 1999 och 2007 på över 70 % medan andelen som inte vill jobba mer med trafikövervakning är betydligt lägre, 28 % i mätningen från 2007 och 38 % år 1999.



Figur 4 Andelen som **tar avstånd** från påståendet att man vill jobba mer och enbart med trafikövervakning (enbart de som nämnt att de jobbar i övrig yttre tjänst).

Sammanfattningsvis kan alltså konstateras att inställningen till trafikövervakningen har förbättrats från år 1999 till år 2007.

3.2.2 Kommunikation, inflytande och styrning

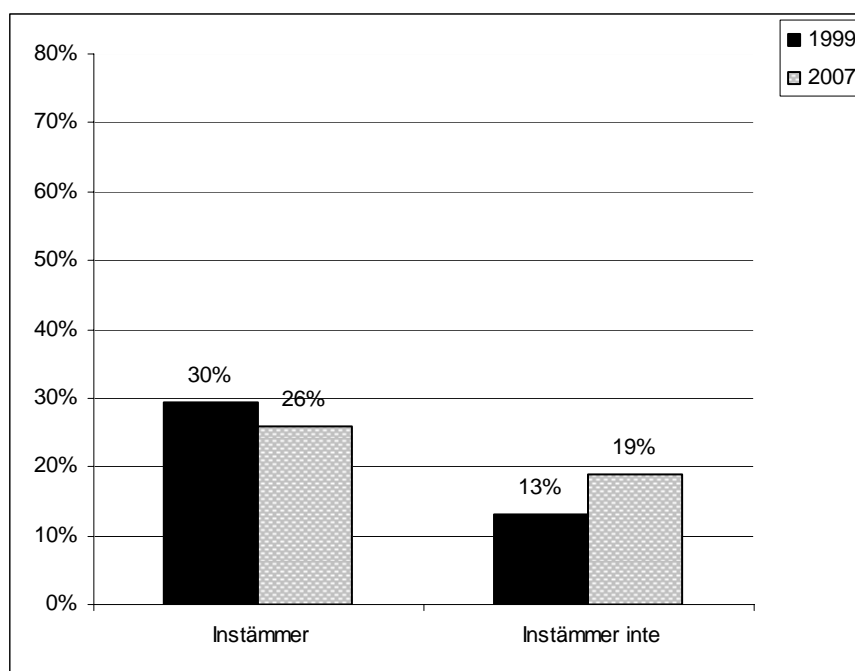
I detta avsnitt kommer inställning till ett antal frågor om dels kommunikationen inom polisväsendet, dels styrning när det gäller trafikövervakningen att redovisas. Det första påståendet handlade om att kommunikationen mellan beslutsfattarna och berörd personal inom polisen är väldigt dålig gällande trafikövervakning. Resultaten visar att medelvärdet är lägre år 2007 jämfört med år 1999, dvs. färre ansåg 2007 att detta stämde i den senare mätningen (se Tabell 9). Ytterligare analyser visar att skillnaden kvarstår även om man tar hänsyn till att gruppen år 2007 består av poliser som jobbat kortare tid än gruppen år 1999.

Tabell 9 Jämförelse mellan mätningen 1999 och mätningen 2007 gällande inställning till kommunikationen inom organisationen.

Fråga	1999	2007	p
Kommunikationen mellan beslutsfattarna inom polisen och berörd personal är väldigt dålig när det gäller trafikövervakning	m = 4,5 s = 1,61 n = 723	m = 4,2 s = 1,70 n = 1019	***

1= Tar helt avstånd; 7= Instämmer helt; m= medelvärde; s= standard avvikelse; n= antal svar;
*** = signifikant till en nivå av $\leq .001$; ** = signifikant till en nivå av $\leq .01$; * = signifikant till en nivå av $\leq .05$; n.s= icke signifikant.

I Figur 5 redovisas hur stor andel av de svarande som år 1999 och år 2007 dels instämmer i att kommunikationen är dålig, dels tar avstånd ifrån detta påstående. Som vi ser är det 26 % som instämmer år 2007, vilket är en något mindre andel än år 1999, och 19 % som tar avstånd, vilket är en högre andel än år 1999. En majoritet har alltså en relativt neutral inställning till om kommunikationen fungerar bra eller ej.



Figur 5 Inställning till påståendet att kommunikationen inom polisen mellan beslutsfattare och personal gällande trafikövervakning är väldigt dålig.

I tabell 10 redovisas medelvärden för fem påståenden som handlar om inflytande och styrning över verksamheten. Som vi kan se är det enbart i två fall som inställningen har förändrats från år 1999 till år 2007. Medelvärdena då det gäller påstående tre och fyra är signifikant lägre år 2007. Detta innebär att polistjänstemännen har blivit mindre benägna att hålla med om att nollvisionen enbart är prat, att polisen inte får tillräckligt med stöd samt att beslutsfattarna styrs av andra mått på effektivitet än vad "fotfolket" skulle vilja. Återigen pekar resultaten på att inställningen har förbättrats. Det är dock värt att notera att medelvärdena i samtliga fall är rätt höga och missnöjet alltså verkar vara fortsatt högt då det gäller inflytande och styrningen i trafiksäkerhetsarbetet. Det enda undantaget är påståendet om att arbetet är relativt fritt.

Tabell 10 Jämförelse mellan mätningen 1999 och mätningen 2007 gällande inflytande och styrningen inom trafiksäkerhetsarbetet.

Fråga	1999	2007	p
De flesta beslut som handlar om trafikövervakning fattas över våra huvuden	m = 5,4 s = 1,66 n = 723	m = 5,3 s = 1,72 n = 1018	n.s
Kravet på att man skall utföra ett visst antal alkoholtester per år styr vårt arbete alldeles för mycket	m = 4,6 s = 2,11 n = 725	m = 4,7 s = 2,05 n = 1021	n.s.
Man pratar så mycket om nollvisionen men i verkligheten får polisen inte tillräckligt stöd i sitt arbete	m = 5,7 s = 1,50 n = 725	m = 5,1 s = 1,52 n = 1016	***
Beslutsfattarna styrs av andra mått på effektivitet än vad fotfolket skulle vilja	m = 5,9 s = 1,31 n = 728	m = 5,6 s = 1,46 n = 1017	***
Mitt arbete är relativt fritt och jag kan ta egna initiativ	m = 5,3 s = 1,72 n = 727	m = 5,3 s = 1,56 n = 1020	n. s.

1=Tar helt avstånd; 7=Instämmer helt; m= medelvärde; s=standard avvikelse; n= antal svar;
*** = signifikant till en nivå av $\leq .001$; ** =signifikant till en nivå av $\leq .01$; * = signifikant till en nivå av $\leq .05$; n.s= icke signifikant.

Ytterligare analyser genomfördes för att se om skillnaden mellan 1999 och 2007 berodde på att man år 2007 arbetat kortare tid än gruppen som svarade år 1999. I den senare mätningen visar resultatet att ju kortare tid man arbetat desto mindre benägen är man att hålla med om att stödet är dåligt. I Tabell 11 redovisas medelvärdeskillnader för de olika attityderna gällande kommunikation, inflytande och styrning för fyra grupper av poliser som jobbat som polis olika länge. Resultaten visar att den största förbättringen skett i gruppen som arbetat kortast tid som polis. Här visar resultaten att skillnaderna är signifikanta i alla utom ett fall. Detta kan jämföras med gruppens som arbetat längst där skillnaden mellan 1999 och 2007 är obetydlig.

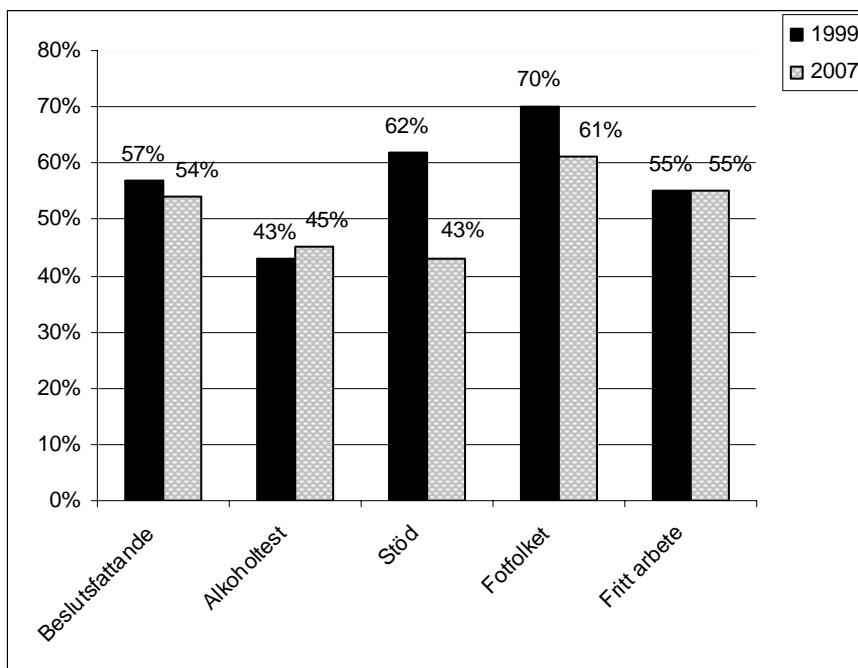
Tabell 11 Jämförelse mellan mätningen 1999 och mätningen 2007 gällande inställning till kommunikation och styrningen inom trafiksäkerhetsarbetet uppdelat på antal år inom yrket.

	Antal år i tjänst							
	0-10		11-20		21-30		31-44	
	1999	2007	1999	2007	1999	2007	1999	2007
Kommunikation dålig inom polisen	m=4,6 s=1,6 n=206	m=4,2 s=1,6 n=452	m=4,8 s=1,5 n=187	m=4,5 s=1,8 n=172	m=4,4 s=1,6 n=201	m=3,9 s=1,9 n=157	m=4,3 s=1,7 n=127	m=4,2 s=1,7 n=229
		*		n.s		*		n.s
Beslut fattas över deras huvud	m=5,4 s=1,6 n=207	m=5,2 s=1,7 n=451	m=5,4 s=1,6 n=186	m=5,5 s=1,7 n=172	m=5,4 s=1,8 n=200	m=5,1 s=1,8 n=157	m=5,3 s=1,8 n=128	m=5,2 s=1,7 n=229
p		n.s		n.s		n.s		n.s
Alkoholtester styr arbetet för mycket	m=4,1 s=2,2 n=209	m=4,7 s=2,0 n=452	m=4,6 s=2,0 n=186	m=5,0 s=2,1 n=172	m=5,1 s=2,0 n=200	m=4,7 s=2,1 n=157	m=4,8 s=2,1 n=128	m=4,6 s=2,1 n=230
p		***		n.s		n.s		n.s
Prat om 0-vision men lite stöd	m=5,7 s=1,5 n=209	m=4,9 s=1,4 n=451	m=5,7 s=1,5 n=186	m=4,8 s=1,7 n=170	m=5,7 s=1,6 n=200	m=5,3 s=1,5 n=157	m=5,7 s=1,4 n=128	m=5,3 s=1,5 n=228
p		***		***		*		*
Beslutfattare styrs av andra mått än fotfolket	m=6,0 s=1,1 n=210	m=5,6 s=1,3 n=451	m=6,1 s=1,2 n=187	m=5,7 s=1,6 n=170	m=5,9 s=1,4 n=201	m=5,4 s=1,6 n=157	m=5,7 s=1,6 n=128	m=5,5 s=1,5 n=230
p		***		**		***		n.s
Fritt arbete	m=5,3 s=1,7 n=210	m=5,3 s=1,5 n=453	m=5,3 s=1,7 n=186	m=5,1 s=1,6 n=172	m=5,3 s=1,7 n=201	m=5,3 s=1,5 n=155	m=5,1 s=1,8 n=128	m=5,4 s=1,6 n=230
p		n.s		n.s		n.s		n.s

1=Tar helt avstånd; 7=Instämmer helt; m= medelvärde; s=standard avvikelse; n= antal svar; *** = signifikant till en nivå av $\leq .001$; ** =signifikant till en nivå av $\leq .01$; * = signifikant till en nivå av $\leq .05$; n.s= icke signifikant.

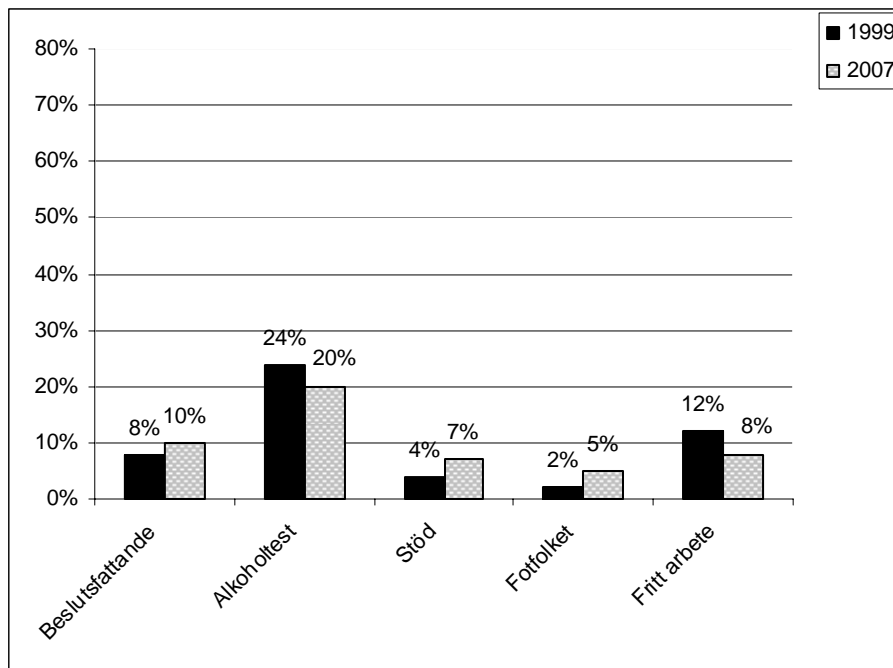
I Figur 6 och i Figur 7 presenteras andelen som instämmer och tar avstånd ifrån påståendena. Resultaten visar att det fortfarande finns ett stort missnöje med styrningen och inflytande över hur trafiksäkerhetsarbetet utförs trots att det i vissa avseenden har förbättrats från år 1999 till år 2007. Figur 6 visar att 54 % instämmer i att de flesta beslut fattades över deras huvuden samt att 61 % anser att beslutfattarna styrs av andra mått på effektivitet än vad "fotfolket" skulle vilja. Detta är höga siffror även om andelen som instämmer har minskat från år 1999. Då det gäller påståendet att kravet på ett visst

antal alkoholtester styr deras arbete alldeles för mycket instämmer 45 % av de svarande. I detta fall är andelen ungefär lika stor som andelen år 1999, om än lite större. Andelen som anser att nollvisionen mest är prat och att polisen inte får tillräckligt stöd i sitt arbete har andelen som instämmer sjunkigt kraftigt från 62 % år 1999 till 43 % år 2007. Slutligen är det ungefär hälften av poliserna som vid de båda mätningarna anser att deras arbete är relativt fritt och att de kan ta egna initiativ.



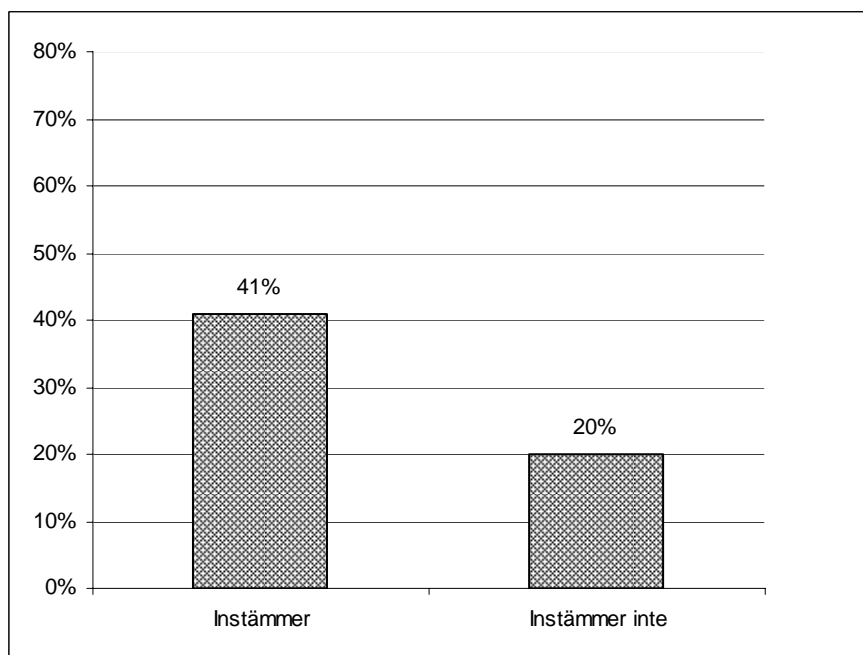
Figur 6 Andelen av de svarande polistjänstemännen som **instämmer** i påståendena om styrning inom polisen.

Figur 7 visar att andelen som tar avstånd ifrån påståendena att beslutsfattandet fattas över deras huvuden, att stödet inte är tillräckligt samt att beslutsfattandet styrs av andra mått på effektivitet än vad "fotfolket" skulle vilja är under 11 % i samtliga fall och i båda mätningarna. Då det gäller påståendet att ett visst antal alkoholtester per år styr arbetet alltför mycket är det 20 % som år 2007 inte håller med, en något lägre andel än år 1999. Figuren visar också att det var fler poliser år 1999 som inte höll med om att deras arbete är fritt (12 %) jämfört med 2007 (8 %).



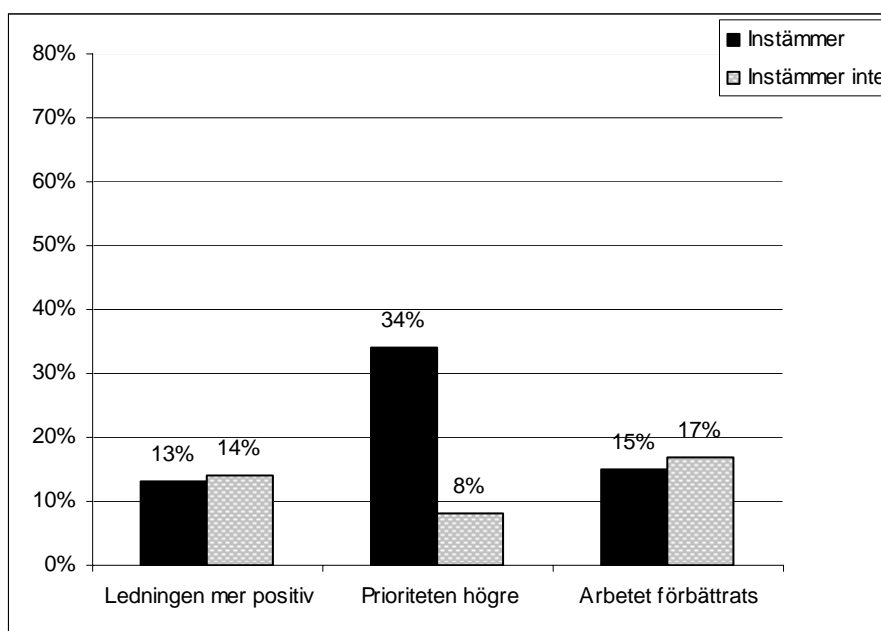
Figur 7 Andelen av de svarande polistjänstemännen som **tar avstånd** från påståendena om styrning inom polisen.

År 2007 ställdes en extra fråga angående inställningen till de kvantitativa måtten vilken är en form av styrning och den berörde om de svarande ansåg att trafikövervakningen handlar mer om att räkna pinnar än att få ned antalet olyckor. Här är det hela 41 % som instämmer i påståendet medan enbart 20 % tar avstånd ifrån det (Se Figur 8).



Figur 8 Inställning till påståendet att trafikövervakning handlar mer om att "räkna pinnar" än att få ned antalet olyckor i trafiken (2007; n = 1018).

Ett antal frågor ställdes om polisernas inställning till den nationella handlingsplanen som idag skall styra trafikövervakningsarbetet. Frågorna ställdes av naturliga skäl enbart i undersökningen genomförd år 2007. I Figur 9 redovisas andelen som instämmer i och som tar avstånd ifrån de tre påståendena: (1) Handlingsplanen har påverkat ledningens inställning till trafikövervakningen i positiv riktning. (2) Den innebär att trafikövervakningen nu prioriteras högre än tidigare. (3) Den har medverkat till att arbetet med trafikövervakningen har förbättrats. Värt att uppmärksammas är att det är relativt små andelar av de svarande poliserna som har starka preferenser åt det ena eller andra hållet då det gäller dessa påståenden. Istället verkar det som att många poliser har en neutral inställning till de nationella handlingsplanerna. Endast 15 % håller med om att arbetet har förbättrats och endast 17 % håller inte med om detta. Andelen som håller med om att handlingsplanerna har lett till att ledningens inställning till trafikövervakning har förbättrats är 13 % medan 14 % tar avstånd. Däremot är det en större andel som håller med om att handlingsplanen har lett till att trafikövervakningsarbetet prioriteras mera än tidigare (34 %).



Figur 9 Inställning till den nationella handlingsplanen.

Sammanfattningsvis kan sägas att man är negativ till både styrningen och inflytandet över verksamheten. Trots det kan man se en viss förändring i positiv riktning från 1999 till 2007. Effekten av den nationella handlingsplanen är något som endast ett fåtal poliser har starka åsikter om. Flertalet verkar anse att den varken hjälpt eller stjälpt trafiksäkerhetsarbetet.

3.2.3 Rättsliga följder

Enkäterna innehöll ett antal frågor som handlade om rättsliga följder och i Tabell 12 visas resultaten från en jämförelse mellan de två mätningarna. Som vi ser finns det två signifikanta medelvärdeskillnader. År 2007 är poliserna mindre benägna att hålla med om att de borde koncentrera sig mera på allvarliga förseelser och strunta i de mindre allvarliga. De som svarade år 2007 är därtill mindre benägna att instämma i påståendet

att påföljden för hastighetsöverträdelser i tätorten är befogad. Däremot har inte uppfattningen om påföljden för hastighetsöverträdelser utanför tätort ändrats inte heller deras syn på promillegränsen. I samtliga fall har påståendena inte något signifikant samband med antalet år som man arbetat inom polisen vilket innebär att denna faktor inte påverkat resultatet.

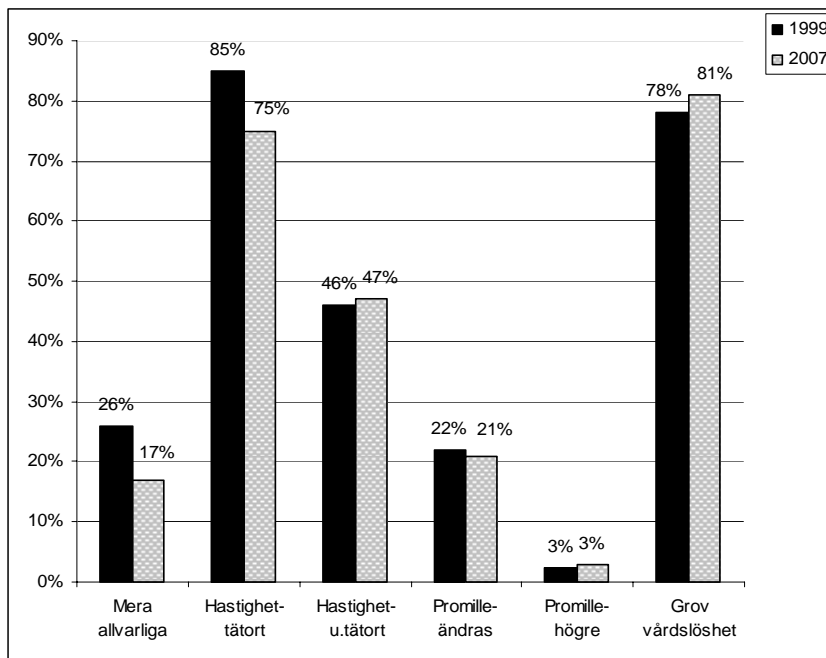
Tabell 12 Jämförelse mellan mätningen 1999 och mätningen 2007 gällande inställningen till rättsliga påföljder.

Fråga	1999	2007	p
Polisen borde koncentrera sig mera på allvarliga förseelser och strunta i de mindre allvarliga	m = 3,7 s = 2,09 n = 728	m = 3,5 s = 1,89 n = 1 012	*
Påföljden för hastighetsöverträdelser i tätort är befogad	m = 6,4 s = 1,12 n = 727	m = 6,0 s = 1,38 n = 1 018	***
Påföljden för hastighetsöverträdelser utanför tätort är befogad	m = 5,0 s = 1,85 n = 727	m = 5,1 s = 1,73 n = 1 014	n.s.
Promillegränsen som f.n. är 0,2 borde ändras	m = 3,0 s = 2,35 n = 727	m = 3,0 s = 2,26 n = 1 015	n.s.
Promillegränsen som f.n. är 0,2 borde vara högre	m = 1,4 s = 1,17 n = 728	m = 1,4 s = 1,21 n = 1 016	n.s.
Grov vårdslöshet i trafik som leder till dödsfall borde klassas som vållande till annans död	m = 6,2 s = 1,35 n = 725	m = 6,3 s = 1,27 n = 1 011	n.s.

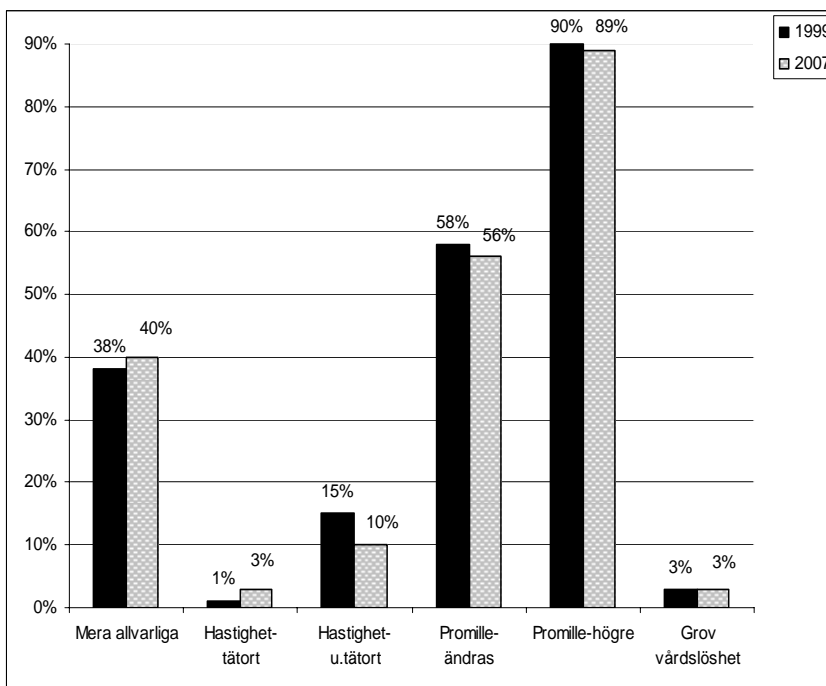
1=Tar helt avstånd; 7=Instämmer helt; m= medelvärde; s=standard avvikelse; n= antal svar;
*** = signifikant till en nivå av $\leq .001$; ** =signifikant till en nivå av $\leq .01$; * = signifikant till en nivå av $\leq .05$; n.s.= icke signifikant.

För att ytterligare illustrera polisernas inställning till dessa påståenden presenteras i Figur 10 och Figur 11 andelen av de som år 1999 och år 2007 svarat att de håller med om påståendena eller tar avstånd. Som vanligt presenteras inte andelen som är neutralt inställda. Som vi ser så är det runt 80 % av poliserna som instämmer i de två påståendena att påföljden för hastighetsöverträdelser i tätort är befogad och att grov vårdslöshet i trafik som leder till dödsfall borde klassas som vållande till annans död. Då det gäller det förstnämnda påståendet är det värt att uppmärksamma att antalet som håller med sjunkit från 85 % år 1999 till 75 % år 2007. Ytterligare ett resultat värt att uppmärksamma är att 21 % av de svarande anser att den nuvarande promillegränsen borde ändras medan enbart 3 % anser att den borde höjas. Eftersom promillegränsen behandlades i två frågor är det intressant att ta reda på vad andelen som anser att den skall ändras svarar. Ytterligare analyser, där enbart denna grupp ingick, visar att det är 8 %

som anser att den bör vara högre (6 % 1999 och 10 % 2007). I enlighet med den signifikanta medelvärdeskillnad som presenterades i Tabell 11 har det därtill skett en minskning av andelen poliser som instämmer i att polisen borde koncentrera sig på mer allvarligare förseelser, från 26 % år 1999 till 17 % år 2007.



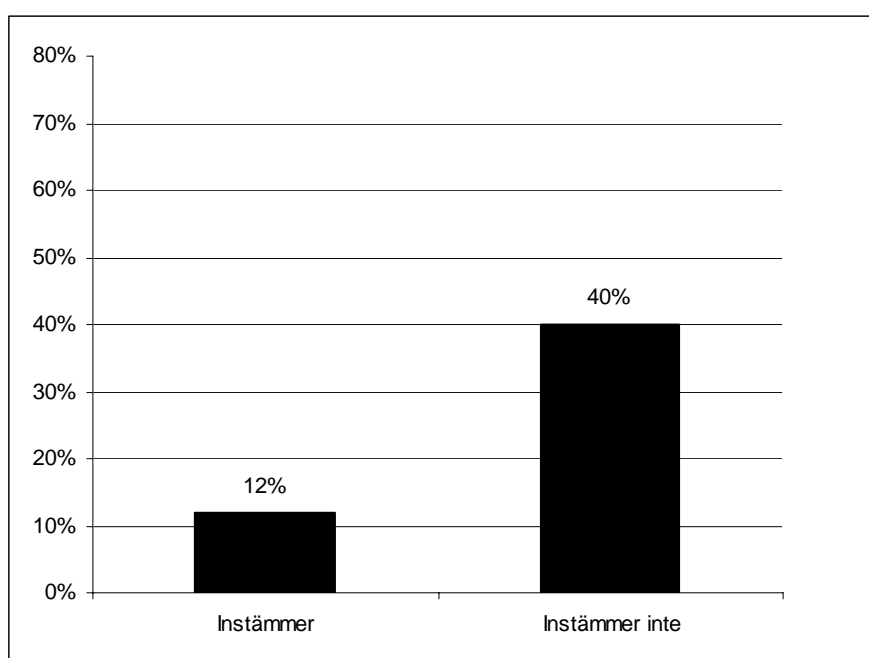
Figur 10 Andelen av de svarande polistjänstemännen som vid de två mättillfällena instämmer i påståendena om rättsliga påföljder.



Figur 11 Andelen av de svarande polistjänstemännen som vid de två mättillfällena tar avstånd ifrån påståendena om rättsliga påföljder.

Figur 11 visar att en mycket hög andel av de svarande vid båda undersökningstillfällena tog avstånd ifrån påståendet att promillegränsen borde höjas. Mer än hälften i båda undersökningarna tog vidare avstånd ifrån påståendet att promillegränsen borde ändras. Därtill är det mindre än 11 % av de svarande som inte håller med om att påföljden för hastighetsöverträdelser i tätort och utanför tätort är befogade samt att grov vårdslöshet i trafiken som leder till dödsfall borde klassas som vållande till annans död. Slutligen kan man notera att andelen som inte håller med om att polisen borde koncentrera sig på mer allvarliga förseelser och strunta i de mindre allvarliga är åsikterna inte har förändrats något nämnvärt (från 38 % till 40 %).

Ett påstående presenterades enbart i 2007 års undersökning vilken handlar om polislagen och rätten att bevilja rapporteftergift. Här är det endast 12 % av de svarande som instämmer med att rätten inte utnyttjas till fullo medan 40 % tar avstånd ifrån detsamma.



Figur 12 Polislagens rätt att bevilja rapporteftergift utnyttjas inte till fullo.

Sammanfattningsvis visar resultaten att en förändring skett där färre håller med om att polisen borde koncentrera sig på mer allvarliga förseelser, vilket visar att attityden till själva trafiksäkerhetsarbetet har förändrats sedan 1999. Något färre anser i den andra mätningen att påföljderna för hastighetsöverträdelser i tätorten är berättigade, dock är andelen som instämmer i påståendet fortsatt hög, 75 %, och andelen som inte instämmer i påståendet fortsatt låg 3 %. Även inställningen till de övriga påståendena pekar på att polisen har en i stort positiv inställning till de rättsliga följderna av trafikförseelser, undantaget de cirka 20 % som verkar vilja ändra promillegränsen och då främst genom att sänka den.

3.2.4 Övervakningseffekter

Två frågor i enkäten handlade om inställning till övervakningseffekter. Svaren på dessa frågor redovisas i Tabell 13. Tabellen visar att signifikant färre poliser i mätningen från år 2007 håller med om att trafikövervakningen har en lugnande effekt på förarna. Dock är det motsatta fallet då det gäller påståendet om att trafikövervakningen har en långsiktig effekt där signifikant fler av de svarande är benägna att hålla med år 2007.

Tabell 13 Jämförelser mellan mätningen 1999 och mätningen 2007 gällande inställning till övervakningseffekter

Fråga	1999	2007	P
Trafikövervakning har en lugnande effekt på förarna	m = 6,3 s = 1,05 n = 728	m = 6,1 s = 1,21 n = 1 019	***
Trafikövervakning har en långsiktig effekt	m = 4,8 s = 1,85 n = 726	m = 5,0 s = 1,71 n = 1 019	**

1=Tar helt avstånd; 7=Instämmer helt; m= medelvärde; s=standard avvikelse; n= antal svar;
*** = signifikant till en nivå av $\leq .001$; ** =signifikant till en nivå av $\leq .01$; * = signifikant till en nivå av $\leq .05$; n.s= icke signifikant.

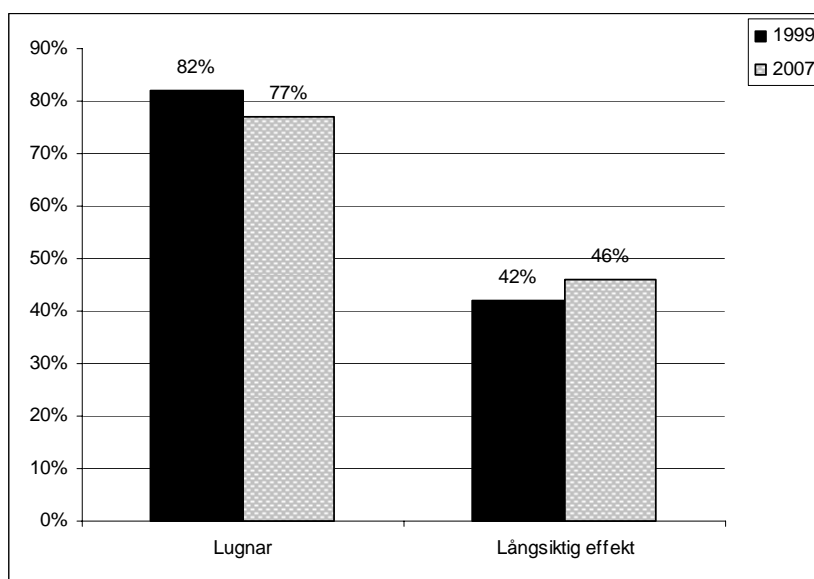
Ovanstående resultat presenterar en motstridig bild av polisens inställning till övervakningseffekter från den första mätningen till den andra. Dock är det värt att konstatera att medelvärdena är rätt höga i båda fallen, dvs. polisernas inställning är i stort positiv. Kompletterande analyser visar även att det finns signifikanta samband mellan attityderna till effekterna och hur länge man har arbetat som polis. Därför gjordes extra analyser av medelvärdesskillnader uppdelade på fyra grupper som jobbat olika länge inom polisen. Dessa resultat redovisas i Tabell 14. Också i detta fall kan vi se att resultaten från analyserna över hela gruppen i stort återupprepas för de olika grupperna indelade efter hur länge de arbetat. Trots det finns det vissa skillnader som kan kopplas till antal år i tjänst. Det har bl.a. skett en viss förändring över tid bland de poliser som arbetat mindre än 21 år eftersom de år 2007 inte i lika hög grad som tidigare tror att övervakningen har en lugnande effekt på förarna. Resultaten visar också att polisen år 2007 som är relativt nyanställd i högre grad än tidigare tror att arbetet kan få en långsiktig effekt.

Tabell 14 Jämförelser mellan mätningen 1999 och mätningen 2007 gällande inställning till övervakningseffekter fördelat över antal år i polisyret.

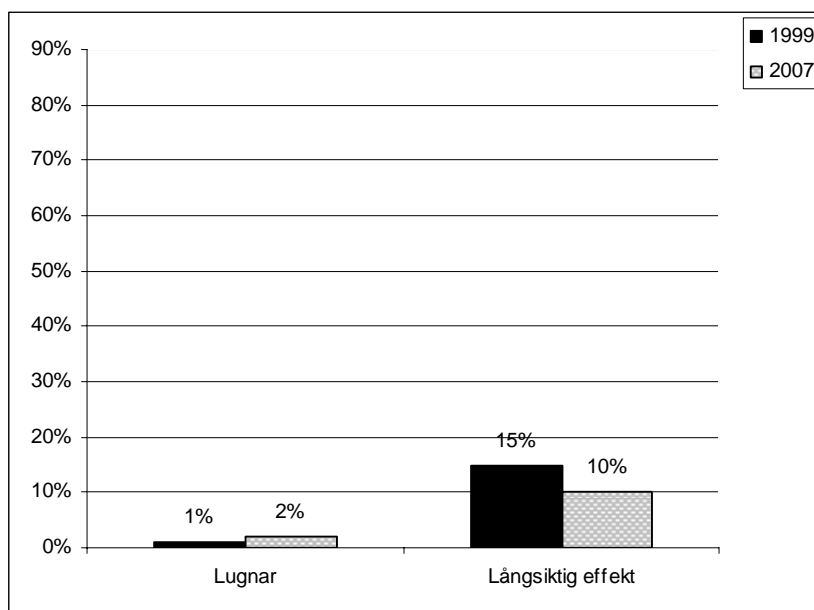
	Antal år i tjänst							
	0-10		11-20		21-30		31-44	
	1999	2007	1999	2007	1999	2007	1999	2007
Lugnande effekt	m=6,1 s=1,1 n=210	m=5,9 s=1,2 n=452	m=6,3 s=1,1 n=188	m=6,0 s=1,3 n=172	m=6,4 s=1,0 n=200	m=6,2 s=1,3 n=155	m=6,6 s=0,7 n=128	m=6,5 s=1,0 n=230
		*		*		n.s		n.s
Långsiktig effekt	m=4,7 s=1,8 n=209	m=5,0 s=1,7 n=452	m=4,7 s=1,9 n=188	m=4,8 s=1,8 n=172	m=4,7 s=1,9 n=199	m=5,2 s=1,7 n=155	m=4,9 s=1,8 n=128	m=5,3 s=1,8 n=230
p		*		n.s		n.s		n.s

1= Tar helt avstånd; 7= Instämmer helt; m= medelvärde; s= standard avvikelse; n= antal svar;
 *** = signifikant till en nivå av $\leq .001$; ** = signifikant till en nivå av $\leq .01$; * = signifikant till en nivå av $\leq .05$; n.s= icke signifikant.

I Figur 13 och Figur 14 redovisas hur stor andel av de svarande som dels var benägna att instämma i de två påståendena om övervakningseffekter, dels ta avstånd ifrån dem. Resultaten visar att andelen som anser att trafikövervakningen har en lugnande effekt på förarna fortfarande är väldigt hög, 77 % instämmer i detta påstående jämfört med 2 % som inte instämmer i påståendet. Då det gäller inställningen till om trafikövervakningen har en långsiktig effekt är det 46 % som år 2007 håller med om detta medan 10 % tar avstånd ifrån det, vilket tyder på att nästan hälften av de svarande är neutralt inställda till om trafikövervakningen har en långsikt effekt eller ej.



Figur 13 Andelen av de svarande polistjänstemännen vid de två mättillfällena som instämmer i påståendena om övervakningseffekter.



Figur 14 Andelen av de svarande polistjänstemännen vid de två mättillfällena som **tar avstånd** ifrån påståendena om övervakningseffekter.

Sammanfattningsvis är inställningen till trafikövervakningens lugnande effekt fortsatt hög trots en signifikant försämring från år 1999. Dock tyder det faktum på att rätt många varken håller med om eller inte håller med om trafikövervakningens långsiktiga effekt på en mer ambivalent inställning, detta trots att inställningen har förbättrats från år 2007 till år 1999.

3.2.5 Rättslig prövning

Två frågor ställdes om den rättsliga prövningen av trafikmål. Tabell 15 visar resultaten ifrån denna analys. Som vi kan se är det signifikant fler av de svarande som anser att det är alldeles för svårt att bevisa beteendebrott i trafiken⁴ år 2007 jämfört med år 1999. Däremot är skillnaden inte signifikant mellan de två mättillfällena i synen på friande domar i tingsrätten. Ytterligare analyser visar att sambandet mellan dessa två frågor är signifikant ($r=.30^{**}$) vilket innebär att de som anser att det är alldeles för svårt att bevisa beteendebrott i trafiken anser att friande domar får dem att tappa gnistan.

⁴ Exempel på beteendebrott i trafiken är farlig omkörning, korta avstånd och aggressivt beteende i trafiken.

Tabell 15 Jämförelse mellan mätningen år 1999 och år 2007 angående inställning till rättslig prövning i trafikmål.

Fråga	1999	2007	p
Det är alldeles för svårt att bevisa beteendebrott i trafiken	m = 4,9 s = 1,68 n = 721	m = 5,5 s = 1,43 n = 1 017	***
Friande domar i tingsrätten gör att man tappar gnistan	m = 4,6 s = 1,98 n = 725	m = 4,7 s = 1,83 n = 1 014	n.s.

1=Tar helt avstånd; 7=Instämmer helt; m= medelvärde; s=standard avvikelse; n= antal svar; *** = signifikant till en nivå av $\leq .001$; ** =signifikant till en nivå av $\leq .01$; * = signifikant till en nivå av $\leq .05$; n.s= icke signifikant.

Faktorn antal år som man arbetat inom polisen visade sig inte ha något samband med det första påståendet, men hade dock ett samband med om man tycker att friande domar i tingsrätten gör att man tappar gnistan. Därför gjordes en extra medelvärdesjämförelse fördelad på grupper av poliser som har jobbat olika länge (se Tabell 16) då det gäller detta påstående. Tabell 16 visar att det finns en klar skillnad mellan å ena sidan den grupp som jobbat kortast tid och den grupp som jobbat längst tid där båda har en starkare tendens att hålla med om att man tappar gnistan år 2007 jämfört med 1999, även om det enbart är i den förstnämnda gruppen som skillnaden är signifikant. Å andra sidan finns det två grupper, dels de som jobbat 11 till 20 år, dels de som jobbat 21 till 30 år, där attityden faktiskt förbättrats, om än inte i signifikant utsträckning. Dessa motstridande resultat för alltså med sig att det inte finns någon skillnad i attityden vid mätningen 1999 jämfört med mätningen år 2007 när analyserna görs för hela gruppen.

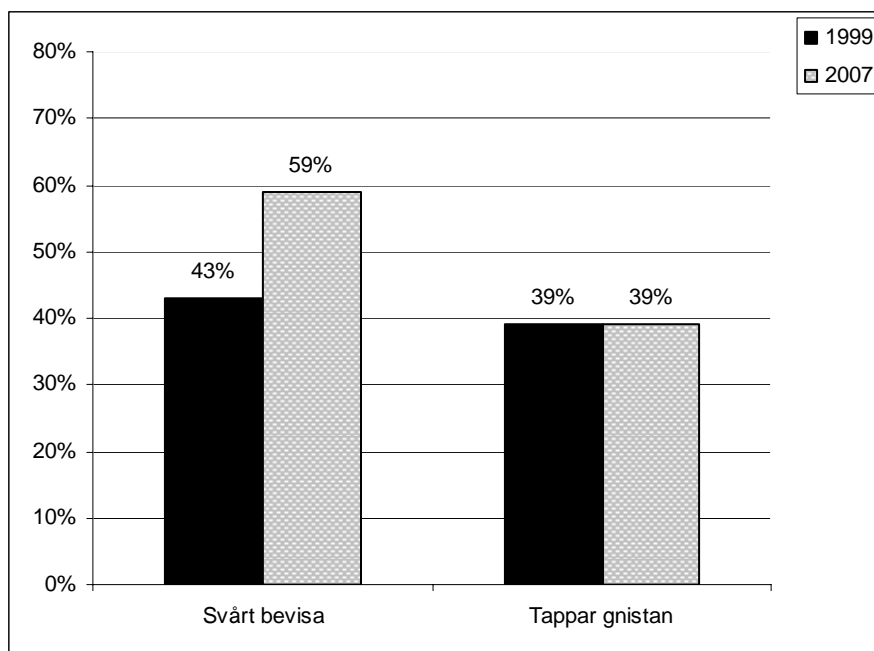
Tabell 16 Jämförelse mellan mätningen år 1999 och mätningen år 2007 angående inställning till rättslig prövning i trafikmål uppdelat på antal år inom polisyrket.

	Antal år i tjänst							
	0-10		11-20		21-30		31-44	
	1999	2007	1999	2007	1999	2007	1999	2007
Friande domar i tingsrätten gör att man tappar gnistan	m=4,6 s=1,8 n=207	m=5,0 s=1,7 n=449	m=4,6 s=2,0 n=187	m=4,2 s=1,9 n=170	m=4,8 s=2,0 n=201	m=4,7 s=1,8 n=157	m=4,2 s=2,2 n=128	m=4,5 s=2,0 n=229
		**		n.s		n.s		n.s

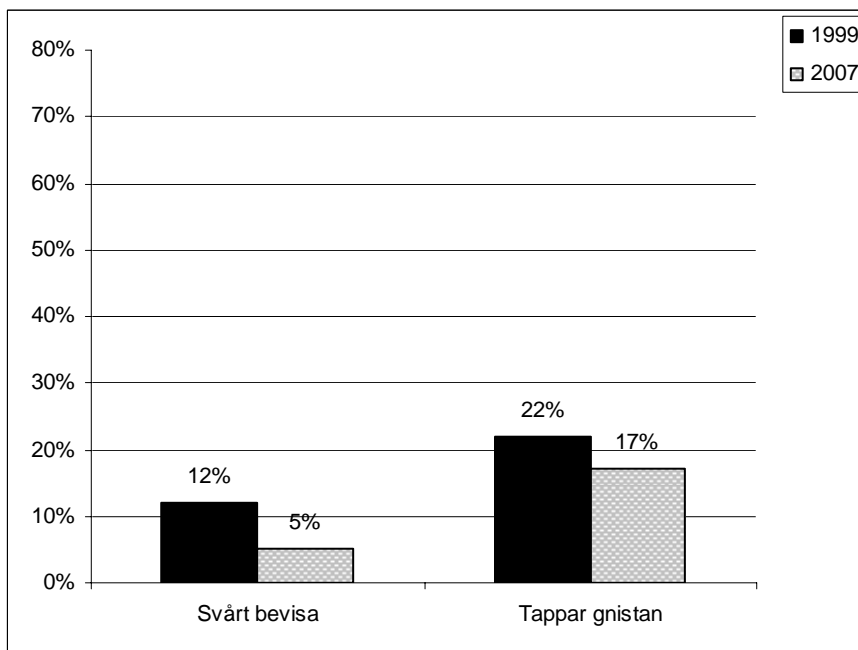
1=Tar helt avstånd; 7=Instämmer helt; m= medelvärde; s=standard avvikelse; n= antal svar; *** = signifikant till en nivå av $\leq .001$; ** =signifikant till en nivå av $\leq .01$; * = signifikant till en nivå av $\leq .05$; n.s= icke signifikant.

I Figur 15 presenteras hur stor andel av de svarande som instämmer i de två påståendena om rättsliga prövningar och i Figur 16 presenteras hur stor andel som tar avstånd ifrån påståendena. Som vi ser så har andelen som anser att det är svårt att bevisa trafikbrott

ökat från 43 % år 1999 till 59 % år 2007. Medan de som inte håller med om detta påstående har minskat från 12 % till 5 %. Då det gäller om friande domar gör att man tappar gnistan så är det en lika stor andel år 1999 som år 2007 som instämmer, nämligen 39 %. En lite mindre andel är dock benägna att ta avstånd ifrån påståendet år 2007, 17 %, än år 1999, 22 %.



Figur 15 Andelen av de svarande polistjänstemännen vid de två mättillfällena som **instämmer** i påståendena om rättslig prövning.



Figur 16 Andelen av de svarande polistjänstemännen vid de två mättillfällena som **tar avstånd** ifrån påståendena om rättslig prövning.

Sammanfattningsvis är inställningen bland poliserna relativt negativ då det gäller rättsliga prövningar. Det mest märkbara är deras inställning till beteendebrott i trafiken vilken anses vara svår att bevisa.

3.2.6 Rapportering av trafikförseelser

Fyra olika frågor berörde rapportering av trafikförseelse, tre handlade om polisens egna rapporteringar och en mera allmän fråga som handlade om den data som polisen samlar in till Vägverket som följer trafiksäkerheten över tid. Tabell 17 visar resultaten från denna analys. Här kan vi se att det enbart har skett signifikanta medelvärdesförändringar i två fall. Det har blivit lättare att förstå varför viss form av statistik måste ske. Trots detta är medelvärdet fortfarande rätt högt på denna fråga (m=5,1). Resultaten visar också att man år 2007 i högre grad anser att polisen alltför sällan rapporterar trafikfarliga felparkeringar.

Tabell 17 Jämförelse mellan mätningen 1999 och mätningen 2007 gällande inställning till polisens rapportering av trafikförseelser.

Fråga	1999	2007	p
Rapporteringen av olyckor är alldeles för komplicerad	m = 3,7 s = 1,84 n = 728	m = 3,6 s = 1,84 n = 1 020	n.s.
Rapporteringen av olyckor är alldeles för tidsödande	m = 4,5 s = 1,89 n = 728	m = 4,4 s = 1,92 n = 1 018	n.s.
Det är inte lätt att förstå varför viss form av statistik måste ske	m = 5,3 s = 1,78 n = 727	m = 5,1 s = 1,67 n = 1 020	*
Polisen rapporterar alltför sällan trafikfarliga felparkeringar	m = 4,2 s = 1,99 n = 727	m = 4,5 s = 1,84 n = 1 020	*

1=Tar helt avstånd; 7=Instämmer helt; m= medelvärde; s=standard avvikelse; n= antal svar;
*** = signifikant till en nivå av $\leq .001$; ** =signifikant till en nivå av $\leq .01$; * = signifikant till en nivå av $\leq .05$; n.s= icke signifikant.

Då det i samtliga fall fanns signifikanta samband mellan åsikterna om rapportering och faktorn hur länge man jobbat inom polisen gjordes ytterligare analyser där varje påstående analyserades för fyra grupper som hade jobbat olika länge inom polisen. Resultaten av dessa analyser presenteras i Tabell 18. Här är det intressant att konstatera att den grupp som jobbat kortast tid, dvs. mellan noll till tio år, faktiskt försämrat sina attityder signifikant från år 1999 till år 2007 då det gäller att man tycker att rapportering av olyckor är för komplicerad samt tidsödande. Detta är helt motsatt resultat som man kan finna i de övriga tre grupperna som arbetat längre. I dessa grupper är man mindre benägen att tycka att rapporteringen är komplicerad och tidsödande år 2007 jämfört med år 1999. Då det gäller påståendet att det inte är lätt att förstå nyttan av all statistik har benägenheten att hålla med minskat i alla grupper förutom den som jobbat kortast tid,

där det inte finns någon medelvärdeskillnad. Slutligen ser vi att det enbart är i den grupp som jobbat kortast tid som man är signifikant mer benägen att hålla med om att polisen alltför sällan rapporterar trafikfarliga felparkeringar år 2007 jämfört med år 1999.

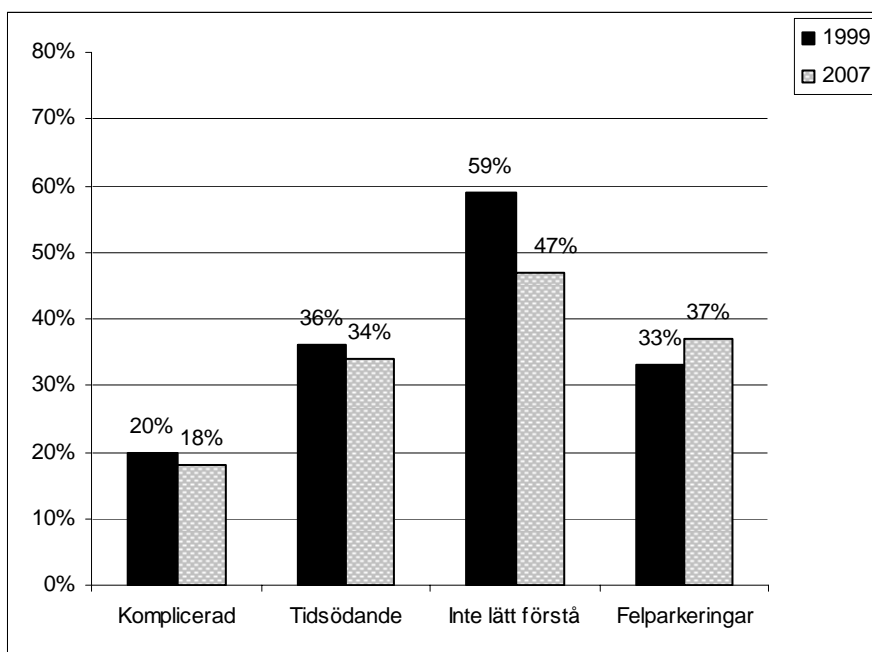
Tabell 18 Jämförelse mellan mätningen 1999 och mätningen 2007 gällande inställning till polisens rapportering av trafikförseelser fördelat på antal år arbetade inom polisyrket.

	Antal år i tjänst							
	0-10		11-20		21-30		31-44	
	1999	2007	1999	2007	1999	2007	1999	2007
Rapportering för komplicerad	m=3,7 s=1,8 n=210	m=4,0 s=1,9 n=452	m=3,8 s=1,9 n=187	m=3,3 s=1,7 n=172	m=3,7 s=1,8 n=201	m=3,3 s=1,7 n=157	m=3,7 s=1,9 n=128	m=3,2 s=1,8 n=230
p		*		**		*		*
Rapportering för tidsödande	m=4,6 s=1,9 n=210	m=5,0 s=1,8 n=451	m=4,6 s=1,9 n=187	m=4,1 s=1,9 n=172	m=4,5 s=1,8 n=201	m=3,9 s=1,9 n=157	m=4,2 s=1,9 n=128	m=3,8 s=1,9 n=22
p		**		*		**		n.s
Inte lätt förstå all statistik	m=5,2 s=1,7 n=210	m=5,2 s=1,5 n=452	m=5,5 s=1,7 n=188	m=5,1 s=1,7 n=171	m=5,3 s=1,9 n=200	m=4,9 s=1,7 n=157	m=5,2 s=1,8 n=127	m=5,0 s=1,9 n=230
p		n.s		*		*		n.s
Rapporterar ej trafikfarliga parkeringar	m=4,2 s=1,8 n=210	m=4,6 s=1,9 n=451	m=3,7 s=2,0 n=187	m=4,1 s=1,9 n=172	m=4,4 s=2,0 n=200	m=4,6 s=1,8 n=157	m=4,8 s=2,0 n=128	m=4,7 s=1,8 n=230
p		**		n.s		n.s		n.s

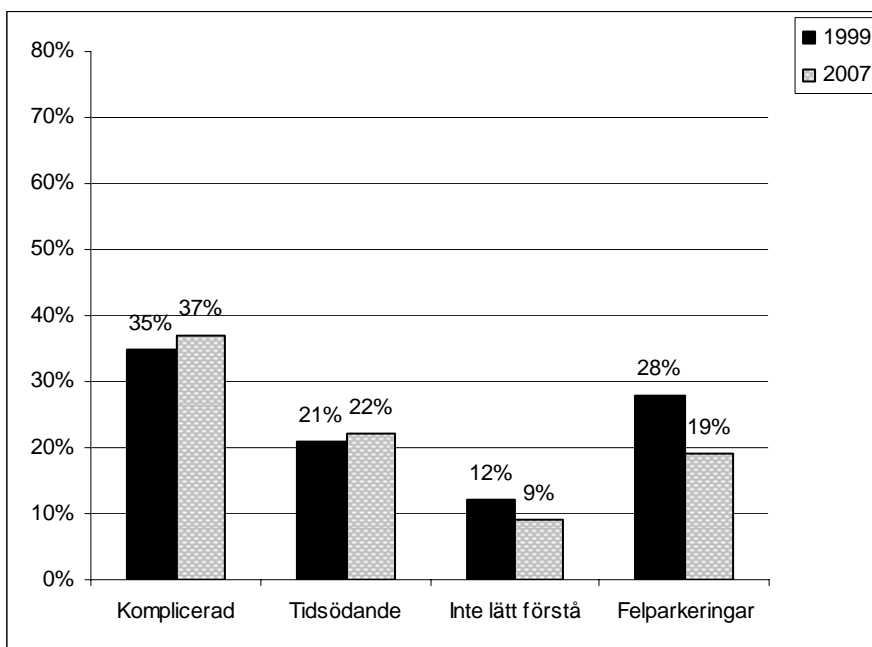
1=Tar helt avstånd; 7=Instämmer helt; m= medelvärde; s=standard avvikelse; n= antal svar; *** = signifikant till en nivå av $\leq .001$; ** =signifikant till en nivå av $\leq .01$; * = signifikant till en nivå av $\leq .05$; n.s= icke signifikant.

Slutligen presenteras i Figur 17 de andelar av de svarande som instämmer i påståendena om rapportering och i Figur 18 visas hur många procent som tar avstånd ifrån uttalandena. Här är det intressant att konstatera att trots att andelen som tycker att det är svårt att förstå varför viss statistik då det gäller trafikövervakningen måste ske har minskat från 1999 till 2007 så är andelen fortfarande så pass hög som 47 % och endast 9 % tar avstånd från detta påstående vilket faktiskt är en liten minskning från 1999 med tre procentenheter. Runt 35 % tycker dessutom att rapportering av olyckor är tidsödande medan 22 % tar avstånd ifrån påståendet. Däremot anser man inte att rapporteringen är speciellt komplicerad då endast 18 % instämmer med påståendet. Påståendet om att polisen alltför sällan rapporterar trafikfarliga felparkeringar skiljer sig en aning från de övriga attityderna och här har en liten ökning av andelen som håller med skett. En lite

större skillnad går att finna då det gäller de som inte håller med där andelen har sjunkit från 28 % år 1999 till 19 % år 2007.



Figur 17 Andelen av de svarande polistjänstemännen som vid de två mättillfällena *instämmer* i påståendena om rapportering av olyckor



Figur 18 Andelen av de svarande polistjänstemännen som vid de två mättillfällena *tar avstånd* ifrån påståendena om rapportering av olyckor.

Sammanfattningsvis är polisernas inställning till rapportering av olyckor fortsatt negativ trots att en liten förbättring har skett då det gäller förståelse för att viss form av statistik måste ske. Anledningen till att man är negativ till själva rapporteringen verkar handla mer om tidsbrist snarare än att det är för svårt. Ytterligare analyser där hänsyn togs till antal år i tjänst visar att förbättringen inte gäller den grupp med kortast tid i tjänst. Resultatet visar också att poliserna har blivit mer självkritiska från den första till den andra undersökningen då det gäller hur ofta de rapporterar trafikfarliga felparkeringar eftersom man anser att det är för sällan. Dessutom visar en analys som tar hänsyn till hur länge de arbetat inom yrket att den uppmätta skillnaden kan förklaras utifrån den grupp som arbetat kortast tid vilka i detta hänseende är mera självkritiska än de andra.

3.2.7 Åtgärder för att få ned antalet olyckor

I enkäterna ingick en rad olika frågor om vilka åtgärder som poliserna ansåg skulle kunna nedbringa antalet olyckor i trafiken. Tabell 19 visar att polisen i högre grad än tidigare anser att dolda kontroller och automatisk övervakning krävs för att få ned antalet olyckor. Däremot har inte synen på ökad polisövervakning och synlig polis i trafik förändrats. Då det i samtliga fall fanns samband mellan antal arbetade år i polisen och attityderna gjordes även medelvärdeskillnadsanalyser för grupper uppdelade på hur många år de arbetat.

Tabell 19 Jämförelse mellan mätningen 1999 och mätningen 2007 angående inställning till åtgärder för att få ned antalet olyckor.

Fråga:	1999	2007	p
För att få ner antalet olyckor så krävs det:			
a) ökad polisövervakning	m = 5,7 s = 1,39 n = 728	m = 5,7 s = 1,28 n = 1 020	n.s.
b) att polisen är synlig i trafiken	m = 6,2 s = 1,13 n = 727	m = 6,1 s = 1,08 n = 1 020	n.s.
c) dolda kontroller	m = 4,3 s = 2,08 n = 728	m = 4,9 s = 1,84 n = 1 019	***
d) automatisk övervakning	m = 3,1 s = 2,08 n = 728	m = 5,0 s = 1,83 n = 1 017	***
e) högre straff	m = 4,5 s = 1,83 n = 727	m = 4,7 s = 1,82 n = 1 018	n.s.

1= Tar helt avstånd; 7= Instämmer helt; m= medelvärde; s= standard avvikelse; n= antal svar;
*** = signifikant till en nivå av $\leq .001$; ** = signifikant till en nivå av $\leq .01$; * = signifikant till en nivå av $\leq .05$; n.s= icke signifikant.

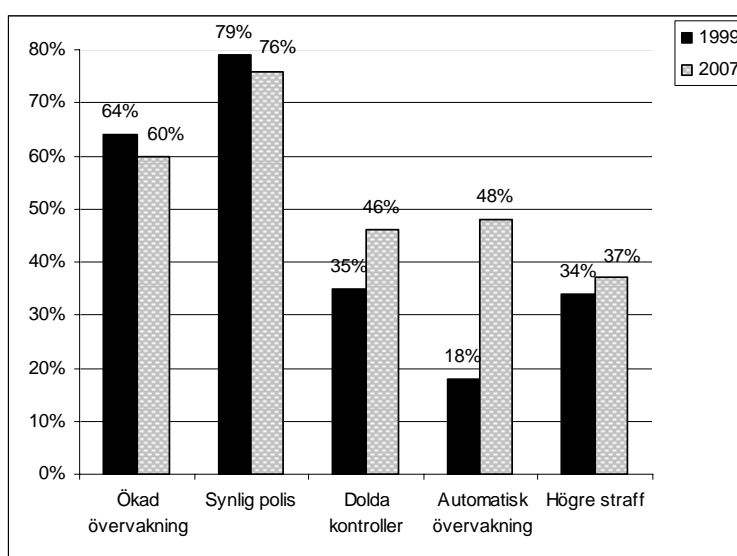
I Tabell 20 ser vi att den stora förbättring som skett av attityden till automatisk övervakning också går att finna i alla fyra grupperna. Detsamma gäller dolda kontroller för alla utom den grupp som arbetat längst. I övrigt är skillnaden mellan de som arbetat kortast tid störst. Inställningen till effekten av en synlig polis har i denna grupp sjunkigt signifikant från år 1999 till år 2007 vilket innebär att man under år 2007 inte i lika hög grad som tidigare tror att detta är viktigt för att få ned olyckorna. Slutligen är det värt att synen på högre straff, som i tabell 19 inte visar på någon signifikant skillnad över tid, presenterar ett annat resultat då hänsyn tas till tjänstear. De som arbetat kortast tid år 2007 är *mera* benägna att hålla med om påståendet medan de som arbetat 11–20 år är *mindre* benägna jämfört med år 1999.

Tabell 20 Jämförelse mellan mätningen 1999 och mätningen 2007 angående inställning till åtgärder för att få ned antalet olyckor fördelat på antal år arbetade inom polisyrket.

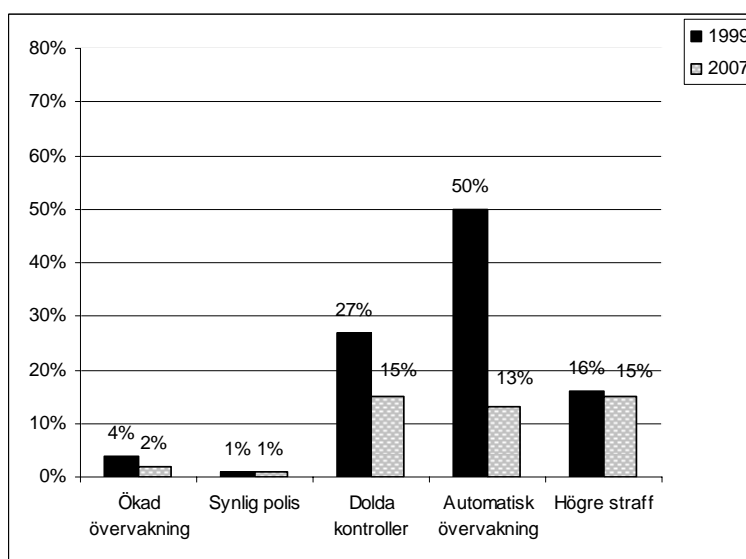
	Antal år i tjänst							
	0–10		11–20		21–30		31–44	
	1999	2007	1999	2007	1999	2007	1999	2007
Ökad övervakning	m=5,6 s=1,3 n=210	m=5,5 s=1,2 n=453	m=5,6 s=1,5 n=187	m=5,4 s=1,4 n=172	m=5,8 s=1,5 n=201	m=5,9 s=1,2 n=155	m=6,0 s=1,2 n=128	m=6,1 s=1,1 n=230
p		n.s		n.s		n.s		n.s
Synlig polis	m=6,2 s=1,1 n=210	m=5,9 s=1,1 n=453	m=6,1 s=1,2 n=186	m=5,9 s=1,2 n=172	m=6,2 s=1,2 n=201	m=6,2 s=1,0 n=155	m=6,4 s=0,9 n=128	m=6,5 s=0,9 n=230
p		**		n.s		n.s		n.s
Dolda kontroller	m=4,4 s=2,0 n=210	m=5,3 s=1,6 n=453	m=4,0 s=2,1 n=187	m=4,5 s=2,0 n=171	m=4,3 s=2,1 n=201	m=4,7 s=2,0 n=155	m=4,5 s=2,0 n=128	m=4,7 s=2,0 n=230
p		***		*		*		n.s
Automatisk övervakning	m=3,3 s=2,1 n=210	m=5,3 s=1,6 n=452	m=2,8 s=2,1 n=187	m=4,5 s=1,9 n=170	m=3,2 s=2,1 n=201	m=4,6 s=2,1 n=155	m=3,3 s=2,1 n=128	m=4,9 s=1,9 n=230
p		***		***		***		***
Hårdare straff	m=4,7 s=1,8 n=209	m=5,1 s=1,7 n=453	m=4,7 s=1,7 n=187	m=4,2 s=1,8 n=171	m=4,4 s=1,9 n=201	m=4,5 s=1,9 n=154	m=4,2 s=1,8 n=128	m=4,3 s=1,8 n=230
p		*		*		n.s		n.s

1=Tar helt avstånd; 7=Instämmer helt; m= medelvärde; s=standard avvikelse; n= antal svar;
*** = signifikant till en nivå av $\leq .001$; ** =signifikant till en nivå av $\leq .01$; * = signifikant till en nivå av $\leq .05$; n.s= icke signifikant.

I Figur 19 och 20 bekräftas den stora medelvärdeskilnaderna då det gäller inställning till automatisk övervakning år 1999 jämfört med år 2007 som redovisats ovan. Den andel som håller med om att automatisk övervakning är viktig har ökat från 18 % till 48 %, en ökning med hela 30 procentenheter. På samma gång har andelen som helt tar avstånd ifrån detta påstående minskat från 50 % till 13 %, vilket är en minskning med 37 procentenheter. Då det gäller behovet av dolda kontroller anser 46 % år 2007 jämfört med 35 % år 1999 att det är viktigt med dessa. Trots denna förbättring av attityderna till automatisk och dold övervakning anser dock en mycket hög andel att det som fungerar bäst för att få ned antalet olyckor är en väl synlig polis och här har inga framträdande förändringar skett mellan de två mätningarna. Därtill är det enbart 1 % av de svarande vid de två tillfällena som tar avstånd ifrån att en väl synlig polis är viktig. Ökad övervakning är också något som runt 60 % i de två mätningarna håller med om är viktigt för att få ned olyckorna och runt 35 % anser att höga straff är av nytta.



Figur 19 Andelen av de svarande polistjänstemännen vid de två mättillfällena som *instämmer* i påståendena om åtgärder för att få ned antalet olyckor.



Figur 20 Andelen av de svarande polistjänstemännen vid de två mättillfällena som *tar avstånd* ifrån påståendena om åtgärder för att få ned antalet olyckor.

Sammanfattningsvis har inställningen till dolda kontroller och automatisk övervakning förändrats från år 1999 till år 2007, allra helst då det gäller den automatiska övervakningen. Trots detta är det fortfarande en betydligt större andel av poliserna som anser att en väl synlig polis är av största vikt för att få ned olyckorna.

3.2.8 Allmänhetens inställning

Fyra frågor berörde polisens uppfattning om vad de trodde allmänheten ansåg om trafikövervakning och trafikförseelser (se Tabell 21). I tre av de fyra fallen tror man att allmänhetens inställning till regelbrott i trafiken har förbättrats signifikant från år 1999 till år 2007. Enligt polisen har allmänhetens inställning till höga hastigheter blivit mer negativ. Däremot är inställningen rattfylleri oförändrad men här är det värt att poängtera att den även tidigare var mycket negativ. Det är därtill färre poliser som år 2007 svarar att de flesta protesterar när de blir stoppade för påstådd förseelse. Slutligen har tendensen att hålla med om att de flesta vill att man ser genom fingrarna då de gör fel minskat signifikant från år 1999 till år 2007. Inställningen till påståendet att allmänheten anser att rattfylleri är en obetydlig förseelse hade inte förändrats från det första till det andra mättillfället utan var fortsatt låg.

Tabell 21 Jämförelse mellan mätningen 1999 och mätningen 2007 gällande polisernas åsikter om allmänhetens inställning till trafikövervakning.

Fråga:	1999	2007	p
Allmänheten anser att höga hastigheter i trafiken är en obetydlig trafikförseelse	m = 5,1 s = 1,65 n = 728	m = 4,8 s = 1,64 n = 1 019	***
Allmänheten anser att rattfyller i är en obetydlig trafikförseelse	m = 1,5 s = 1,11 n = 728	m = 1,5 s = 1,03 n = 1 019	n.s.
De flesta protesterar som blir stoppade för påstådd förseelse	m = 3,4 s = 1,73 n = 728	m = 3,0 s = 1,58 n = 1 019	***
De flesta tycker att regler är bra men då de själva gör fel vill de att vi ser genom fingrarna	m = 5,5 s = 1,47 n = 727	m = 4,9 s = 1,64 n = 1 019	***

1=Tar helt avstånd; 7=Instämmer helt; m= medelvärde; s=standard avvikelse; n= antal svar;
*** = signifikant till en nivå av $\leq .001$; ** =signifikant till en nivå av $\leq .01$; * = signifikant till en nivå av $\leq .05$; n.s.= icke signifikant.

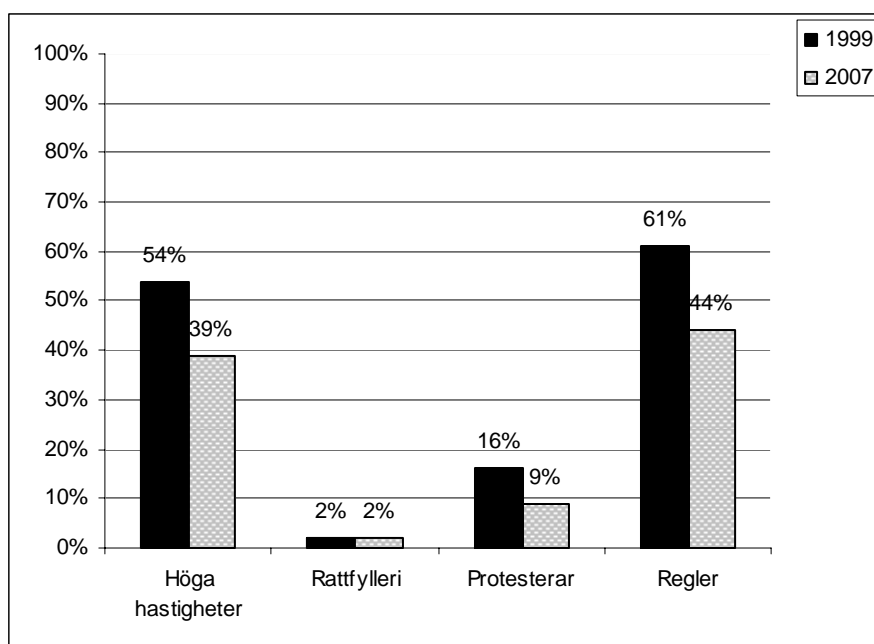
I samtliga fyra fall fanns det ett samband mellan påståendena och hur länge poliserna hade arbetat inom yrket. Därför gjordes ytterligare analyser som tog hänsyn till antal tjänsteår. Som vi ser i Tabell 22 så bjuder dessa analyser på få överraskningar då trenden är densamma som Tabell 21 redan påvisat, det enda undantaget handlar om allmänhetens syn på rattonykterhet. De som arbetat 21–30 år skiljer sig signifikant åt mellan de två mättillfällena eftersom man år 2007 anser i högre grad än tidigare att synen på rattfyller blivit mera negativ.

Tabell 22 Jämförelse mellan mätningen 1999 och mätningen 2007 gällande polisernas åsikter om allmänhetens inställning till trafikövervakning fördelat på antal år arbetade inom polisyrket.

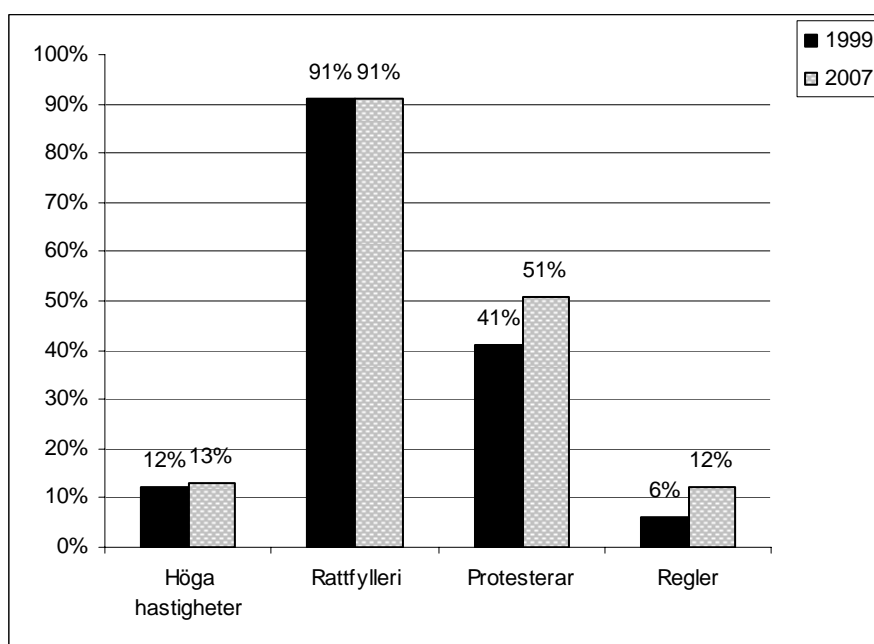
	Antal år i tjänst							
	0–10		11–20		21–30		31–44	
	1999	2007	1999	2007	1999	2007	1999	2007
Höga hastigheter en obetydlig trafikförseelse	m=5,4 s=1,5 n=210	m=5,0 s=1,5 n=452	m=5,1 s=1,6 n=187	m=4,9 s=1,6 n=172	m=4,9 s=1,8 n=201	m=4,4 s=1,8 n=155	m=5,1 s=1,7 n=128	m=4,5 s=1,7 n=230
p		***		n.s.		**		***
Rattfylleri en obetydlig trafikförseelse	m=1,6 s=1,0 n=210	m=1,6 s=1,1 n=452	m=1,4 s=1,1 n=187	m=1,4 s=0,9 n=172	m=1,6 s=1,2 n=201	m=1,3 s=0,8 n=155	m=1,5 s=1,1 n=128	m=1,5 s=1,1 n=230
p		n.s		n.s.		*		n.s.
Protesterar då de blir stoppade	m=4,1 s=1,7 n=210	m=3,3 s=1,6 n=452	m=3,6 s=1,7 n=187	m=3,1 s=1,5 n=172	m=3,0 s=1,6 n=201	m=2,6 s=1,5 n=155	m=3,0 s=1,6 n=128	m=2,5 s=1,5 n=230
p		***		**		*		*
Regler bra skall inte gälla dem själva	m=5,6 s=1,4 n=209	m=5,2 s=1,5 n=452	m=5,6 s=1,4 n=187	m=5,0 s=1,7 n=172	m=5,4 s=1,6 n=201	m=4,7 s=1,6 n=155	m=5,4 s=1,6 n=128	m=4,6 s=1,8 n=230
p		***		***		***		***

1=Tar helt avstånd; 7=Instämmer helt; m= medelvärde; s=standard avvikelse; n= antal svar;
 *** = signifikant till en nivå av $\leq .001$; ** =signifikant till en nivå av $\leq .01$; * = signifikant till en nivå av $\leq .05$; n.s= icke signifikant.

Figur 21 visar att de som instämmer med att allmänheten ser hastighetsöverträdelser som en obetydlig förseelse har minskat rätt rejält, från 54 % år 1999 till 39 % år 2007. Figur 22 däremot visar att någon större förändring inte skett då det handlar om att ta avstånd från samma uttalande eftersom andelen vid de båda undersökningstillfällena är snarlik, 12 % respektive 13 %. Alltså är det främst den neutrala gruppen som ökat snarare än de som helt tar avstånd från uttalandet. Då det gäller påståendet att de flesta tycker regler är bra men då de själva gör fel vill de att man ser genom fingrarna kan vi se att det skett en kraftig sänkning av den andel som håller med om detta påstående från 61 % år 1999 till 44 % år 2007 och att det även har skett en fördubbling av de som tar avstånd från detta påstående från 6 % till 12 %. Den andel som år 2007 instämmer i att de flesta som blir stoppade för påstådd förseelse protesterar är så pass låg som 9 % vilket är en minskning med sju procentenheter. En majoritet av poliserna håller år 2007 inte med om detta påstående, 51 % jämfört med 41 % år 1999. Slutligen är det hela 91 % som inte håller med om att allmänheten anser att rattfylleri är en obetydlig förseelse vid de båda mättillfällena och enbart 2 % som instämmer i detta påstående.



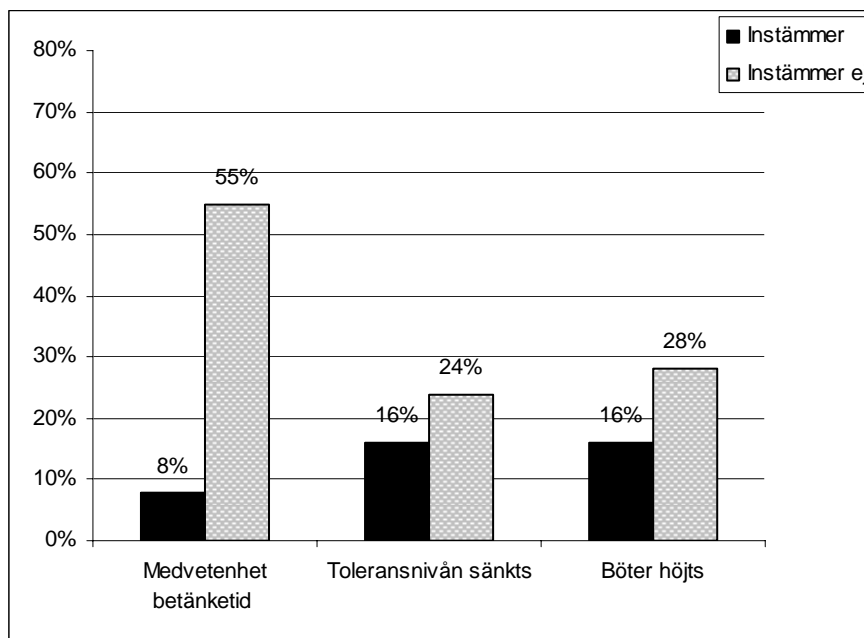
Figur 21 Andelen av de svarande polistjänstemännen vid de två mättillfällena som *instämmer* i påståendena om allmänhetens inställning till trafiksäkerhetsarbetet.



Figur 22 Andelen av de svarande polistjänstemännen vid de två mättillfällena som *tar avstånd* ifrån påståendena om allmänhetens inställning till trafiksäkerhetsarbetet.

I enkäten från år 2007 ställdes ytterligare tre frågor som handlade om allmänhetens inställning till trafikövervakning och procentandelen som dels instämmer, dels tar avstånd ifrån dessa påståenden redovisas i Figur 23. Främst bör uppmärksammas att hela 55 % av de svarande inte tror att allmänheten är medveten om möjligheten att få betänketid då det gäller godkännande av ordningsbot medan enbart 8 % instämmer i påståendet. Dessutom ställdes två frågor som var formulerade som följer: ”Enligt din

uppfattning har följande påverkat allmänhetens acceptans av polisens trafikövervakning i negativ riktning: (1) Allmänhetens acceptans har försämrats i och med att toleransnivån för hastighetsöverträdelsena har sänkts. (2) Allmänhetens acceptans har försämrats i och med att böterna höjts. Då det gäller båda dessa påståenden är det runt 25 % av de svarande som inte håller med om dessa medan 16 % instämmer. En stor andel av de svarande är alltså relativt neutrala gällande dessa påståenden.



Figur 23 Andel poliser som år 2007 antingen instämmer i eller tar avstånd från de tre påståendena om allmänhetens inställning till trafikövervakningen (medvetenhet betänketid n= 1 019; toleransnivån sänkts n=1 015; böter höjts n=1 016).

Sammanfattningsvis har polisernas upplevelse av allmänhetens inställning till regelbrott i trafiken förbättrats från 1999 till 2007. Det enda undantaget är påståendet om rattfylleri där andelen som inte instämmer i påståendet redan år 1999 var så hög att det är föga förvånande att den inte har förbättrats till år 2007. Det är dock värt att uppmärksamma två av påståendena; den ena handlar om allmänhetens inställning till höga hastigheter och den andra om att man vill slippa straff där det fortfarande är en relativt hög andel av poliserna som instämmer i dessa påståenden. Dessutom tror många av poliserna att allmänheten inte känner till rättigheten att få betänketid vid godkännande av ordningsbot.

3.2.9 Trafikanternas beteende

Två frågor i enkäten behandlade polisens syn på trafikanternas beteende. Tabell 23 visar en oförändrad bild av hetsen i trafiken från år 1999 till år 2007 med relativt höga medelvärden i båda mätningarna. Däremot är färre benägna att år 2007 jämfört med år 1999 hålla med om att det är fritt fram att köra som man vill då trafikövervakningen är i det närmaste obefintlig.

Tabell 23 Jämförelse mellan mätningen 1999 och mätningen 2007 gällande inställning till trafikanternas beteende.

Fråga:	1999	2007	p
Hetsen i trafiken har ökat under senare år	m = 5,5 s = 1,53 n = 727	m = 5,4 s = 1,51 n = 1 017	n.s.
Idag är det fritt fram för bilisten att köra hur han/hon vill eftersom trafikövervakningen är närmast obefintlig	m = 4,3 s = 1,80 n = 726	m = 3,9 s = 1,70 n = 1 018	***

1=Tar helt avstånd; 7=Instämmer helt; m= medelvärde; s=standard avvikelse; n= antal svar;
*** = signifikant till en nivå av $\leq .001$; ** =signifikant till en nivå av $\leq .01$; * = signifikant till en nivå av $\leq .05$; n.s.= icke signifikant.

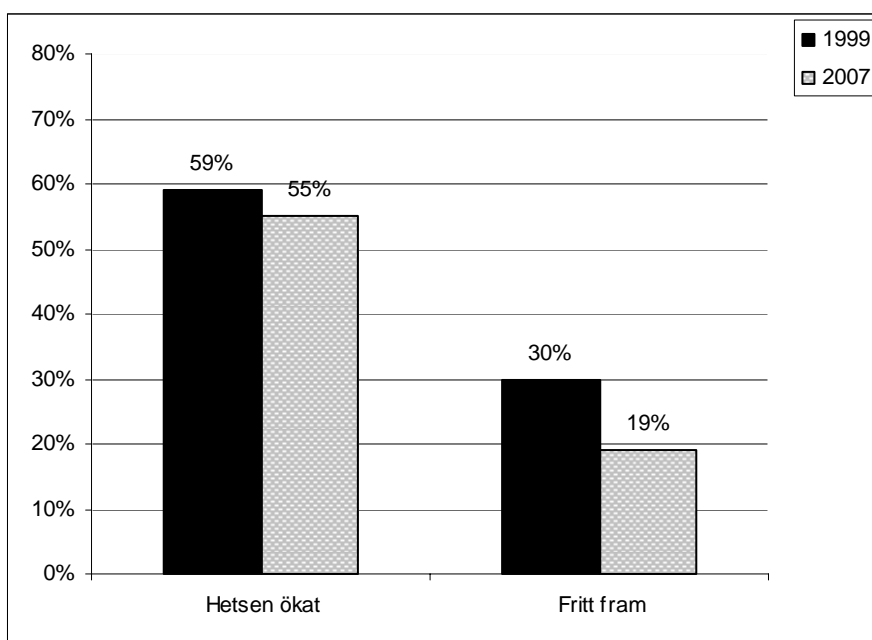
I de ovanstående två fallen fanns det ett signifikant samband endast mellan påståendet att hetsen i trafiken har ökat och antal arbetade år i polisen. Därmed görs en analys uppdelad på antal år inom yrket enbart angående detta påstående. Som vi ser i Tabell 24 är dock medelvärdeskillnaderna när man jämför 1999 med 2007, precis som i analyserna utförda på hela urvalsgruppen, icke signifikanta för alla de fyra grupperna. Dock går det att se att det är de som jobbat längst, dvs. mellan 31 och 44 år, som upplever hetsen som varande störst.

Tabell 24 Jämförelse mellan mätningen 1999 och mätningen 2007 gällande inställning till trafikanternas beteende fördelat på antal arbetade år inom polisyrket.

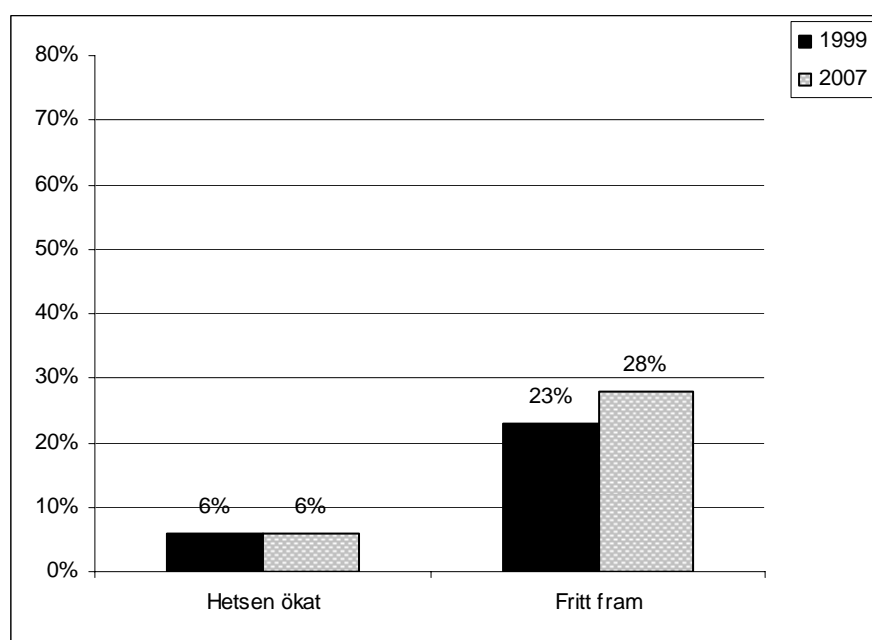
	Antal år i tjänst							
	0–10		11–20		21–30		31–44	
	1999	2007	1999	2007	1999	2007	1999	2007
Hetsen i trafiken har ökat	m=5,3 s=1,5 n=210	m=5,2 s=1,5 n=448	m=5,5 s=1,5 n=187	m=5,4 s=1,6 n=172	m=5,5 s=1,7 n=200	m=5,5 s=1,5 n=157	m=5,8 s=1,4 n=128	m=5,7 s=1,4 n=230
p		n.s		n.s.		n.s		n.s

1=Tar helt avstånd; 7=Instämmer helt; m= medelvärde; s=standard avvikelse; n= antal svar;
*** = signifikant till en nivå av $\leq .001$; ** =signifikant till en nivå av $\leq .01$; * = signifikant till en nivå av $\leq .05$; n.s.= icke signifikant.

I Figur 24 ser vi att det är en rätt stor andel av de svarande både år 1999 och år 2007 som håller med om att hetsen i trafiken har ökat, 59 % respektive 55 %. Figur 25 visar att andelen som tar avstånd från påståendet är exakt densamma vid de båda mättpunkterna nämligen 6 %. Den andel som höll med om att det är fritt fram att köra hur man vill på grund av bristfällig trafikövervakning har från 1999 till år 2007 sjunkit från 30 % till 19 %. Medan andelen som tar avstånd ifrån påståendet har ökat från 23 % till 28 %. Detta innebär också att de som är neutralt inställda till påståendet ökat från 47 % till 53 %.



Figur 24 Andel av de svarande polistjänstemännen som i de två mätningarna **instämmer** i påståendena om trafikanternas beteende.



Figur 25 Andel av de svarande polistjänstemännen som i de två mätningarna **tar avstånd** ifrån påståendena om inställning till trafiksäkerhetsarbetet.

I enkäten ingick ytterligare två frågor om ”asocialt” beteende och med det menar vi personer som inte lever efter de n regler och normer som finns i samhället. Resultaten visar att benägenheten att hålla med om att trafikbrott utfört av ett ”asocialt” klientel är ett stort problem och att samhället står maktlöst inför upprepade trafikbrott av ett ”asocialt” klientel har minskat från det första till det andra mättillfället, se Tabell 25. Dock bör uppmärksammas att medelvärdena i båda fallen är fortsatt höga år 2007 (5,8 och 5,7).

Tabell 25 Jämförelse mellan mätningen 1999 och mätningen 2007 gällande inställning till "asocialt beteende".

Fråga:	1999	2007	p
Trafikbrott utförda av asocialt klientel är ett stort problem	m = 6,0 s = 1,37 n = 729	m = 5,8 s = 1,39 n = 1 017	**
Samhället är maktlöst då det gäller upprepade trafikbrott utförda av asocialt klientel	m = 6,0 s = 1,43 n = 729	m = 5,7 s = 1,50 n = 1 018	***

1=Tar helt avstånd; 7=Instämmer helt; m= medelvärde; s=standard avvikelse; n= antal svar;
*** = signifikant till en nivå av $\leq .001$; ** =signifikant till en nivå av $\leq .01$; * = signifikant till en nivå av $\leq .05$; n.s= icke signifikant.

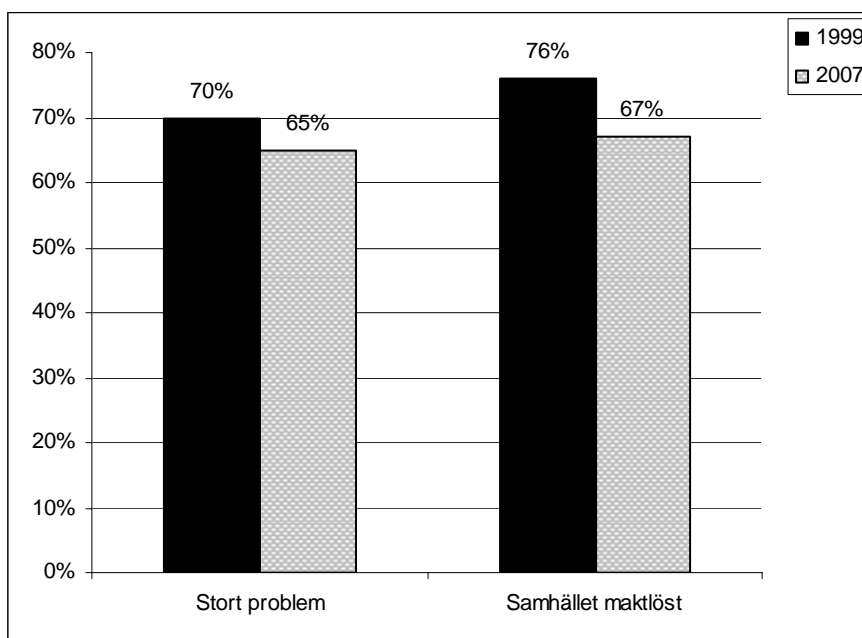
Ytterligare analyser visade att det finns ett samband mellan antal år i tjänst och synen på trafikbrott utförda av ett "asocialt" klientel. Därför redovisas i Tabell 26 medelvärdesanalyser för fyra grupper som arbetat olika länge som poliser. Vi kan se att den förbättring som skett då det gäller inställning till påståendet att trafikbrott utfört av ett "asocialt" klientel är ett stort problem främst beror på att den grupp som jobbat kortast tid inom polisen har förbättrat sin inställning från 1999 till 2007. Skillnaden över tid i synen på vilken makt samhället har för att förhindra trafikbrott utförda av ett "asocialt" klientel kan förklaras av både den grupp som jobbat kortast tid och den grupp som jobbat längst tid. I båda dessa fall är man mindre benägna att instämma i detta påstående år 2007 jämfört med år 1999.

Tabell 26 Jämförelse mellan mätningen 1999 och mätningen 2007 gällande inställning till "asocialt beteende" fördelat på antal arbetade år inom polisyrket.

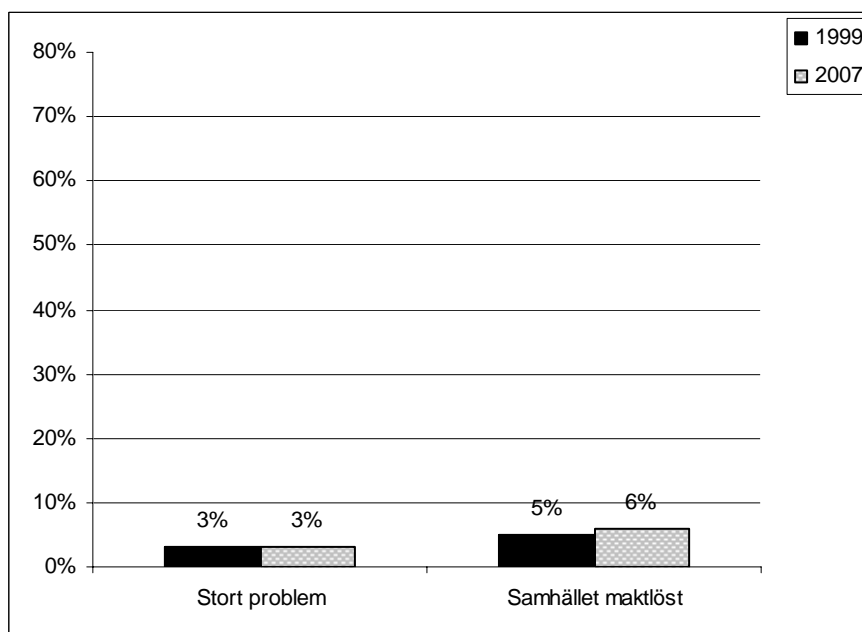
	Antal år i tjänst							
	0-10		11-20		21-30		31-44	
	1999	2007	1999	2007	1999	2007	1999	2007
Ett stort problem	m=5,9 s=1,4 n=210	m=5,6 s=1,4 n=449	m=6,0 s=1,3 n=188	m=5,8 s=1,5 n=171	m=5,9 s=1,5 n=201	m=5,8 s=1,4 n=157	m=6,2 s=1,2 n=128	m=6,1 s=1,3 n=230
p		**		n.s		n.s		n.s.
Samhället maktlöst	m=6,0 s=1,4 n=210	m=5,7 s=1,5 n=450	m=6,0 s=1,4 n=188	m=5,8 s=1,6 n=171	m=5,9 s=1,6 n=201	m=5,8 s=1,4 n=157	m=6,0 s=1,4 n=128	m=5,7 s=1,6 n=230
p		*		n.s		n.s		*

1=Tar helt avstånd; 7=Instämmer helt; m= medelvärde; s=standard avvikelse; n= antal svar;
*** = signifikant till en nivå av $\leq .001$; ** =signifikant till en nivå av $\leq .01$; * = signifikant till en nivå av $\leq .05$; n.s= icke signifikant.

I Figur 26 visar att det i undersökningen genomförd år 2007 fortfarande är en stor andel av de svarande som anser att trafikbrott utfört av ett "asocialt" klientel är ett stort problem, 65 %, och att samhället står maktlöst inför dessa brott, 67 %. Dock rör det sig i båda fallen om lägre andelar än i mätningen genomförd år 1999. Vidare ser vi att det vid båda mättillfällena är små andelar, runt 5 % i samtliga fall, av de svarande som tar avstånd ifrån dessa påståenden (se Figur 27).



Figur 26 Andel av de svarande polistjänstemännen som i de två mätningarna *instämmer* i påståendena om asocialitet.



Figur 27 Andel av de svarande polistjänstemännen som i de två mätningarna *tar avstånd* ifrån påståendena om inställning till trafiksäkerhetsarbetet.

Sammanfattningsvis är det en stor andel av de svarande poliserna som anser att ett "asocialt" klientel är ett stort problem då det gäller trafikbrott. Dock minskade antalet som höll med om detta påstående från år 1999 till år 2007. Över 50 % tycker därtill att hetsen i trafiken ökar. Andelen som anser att det är fritt fram för bilisterna att köra som de vill då trafikövervakningen är så gott som obefintlig är dock lägre och har signifikant minskat från år 1999 till år 2007.

3.2.10 Övriga frågor

En fråga om rapporteringen av trafikförseelser befrämjar befordran till högre tjänst ställdes både år 1999 och år 2007. I Tabell 27 kan vi se att medelvärdeskillnaden är signifikant då vi jämför åsikterna vid de två mättillfällena. År 2007 finns det en större benägenhet att tycka att rapporteringen faktiskt befrämjar befordran till högre tjänst jämfört med år 1999. Dock är medelvärdena vid båda undersökningstillfällena relativt låga.

Tabell 27 Jämförelse mätningen 1999 och mätningen 2007 gällande inställning till att rapportering av trafikförseelser främjar befordran till högre tjänst.

Fråga:	1999	2007	p
Rapporteringen av trafikförseelser befrämjar befordran till högre tjänst	m = 2,5 s = 1,85 n = 724	m = 3,0 s = 1,86 n = 1 013	***

1=Tar helt avstånd; 7=Instämmer helt; m= medelvärde; s=standard avvikelse; n= antal svar;
*** = signifikant till en nivå av $\leq .001$; ** =signifikant till en nivå av $\leq .01$; * = signifikant till en nivå av $\leq .05$; n.s= icke signifikant.

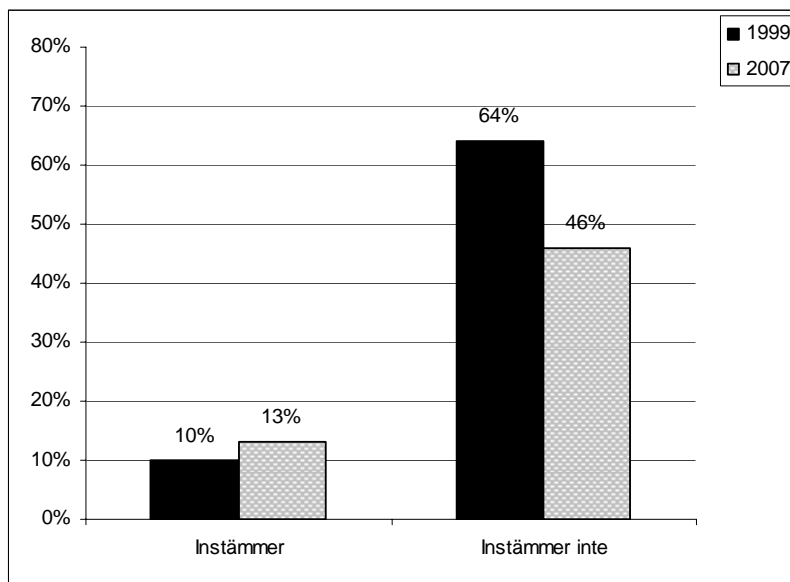
Då det fanns ett samband mellan attityden i detta fall och antal arbetade år genomfördes också medelvärdesanalyser uppdelade på antal år inom yrket. I Tabell 28 går det att se att det främst är i de två grupper som arbetet kortast tid i yrket som man är signifikant mer benägna att år 2007 hålla med om att rapportering av trafikförseelser befrämjar befordran till högre tjänst.

Tabell 28 Jämförelse mätningen 1999 och mätningen 2007 gällande inställning till att rapportering av trafikförseelser främjar befordran till högre tjänst fördelat på antal år arbetade inom polisen.

	Antal år i tjänst							
	0-10		11-20		21-30		31-44	
	1999	2007	1999	2007	1999	2007	1999	2007
Befordran till högre tjänst	m=2,1 s=1,5 n=207	m=3,0 s=1,7 n=449	m=2,4 s=1,8 n=186	m=3,3 s=1,9 n=171	m=2,8 s=1,9 n=201	m=2,9 s=1,9 n=154	m=2,7 s=2,1 n=128	m=3,0 s=2,0 n=229
p		***		***		n.s.		n.s.

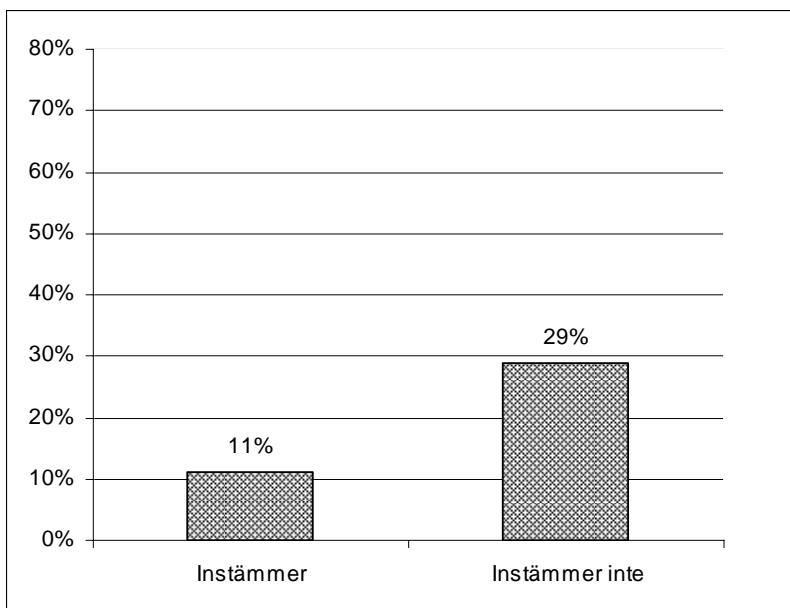
1=Tar helt avstånd; 7=Instämmer helt; m= medelvärde; s=standard avvikelse; n= antal svar;
*** = signifikant till en nivå av $\leq .001$; ** =signifikant till en nivå av $\leq .01$; * = signifikant till en nivå av $\leq .05$; n.s= icke signifikant.

I Figur 28 ser vi att det är rätt få som instämmer i påståendet att rapportering av trafikförseelser befrämjar befordran till högre tjänst både år 1999, 10 %, och år 2007, 13 %. De som inte instämmer i påståendet har sjunkit från 64 % till 46 %. Detta innebär också att andelen som är neutralt inställd har ökat från 26 % till 44 %.



Figur 28 Inställning till om rapportering av trafikförseelser befrämjar befordran till högre tjänst.

En fråga om den egna rapporteringen av olyckor ofta ligger till grund för arbetet med trafikövervakning ställdes enbart år 2007. I Figur 29 kan vi se att enbart 11 % av de svarande instämmer i att så är fallet medan 29 % tar avstånd ifrån påståendet. Därmed är en rätt stor andel neutralt inställda till detta påstående.



Figur 29 Andel av de svarande år 2007 som instämmer i och tar avstånd ifrån påståendet att den egna rapportering är grund för arbetet med trafikövervakning.

3.2.11 Antal utförda trafikkontroller

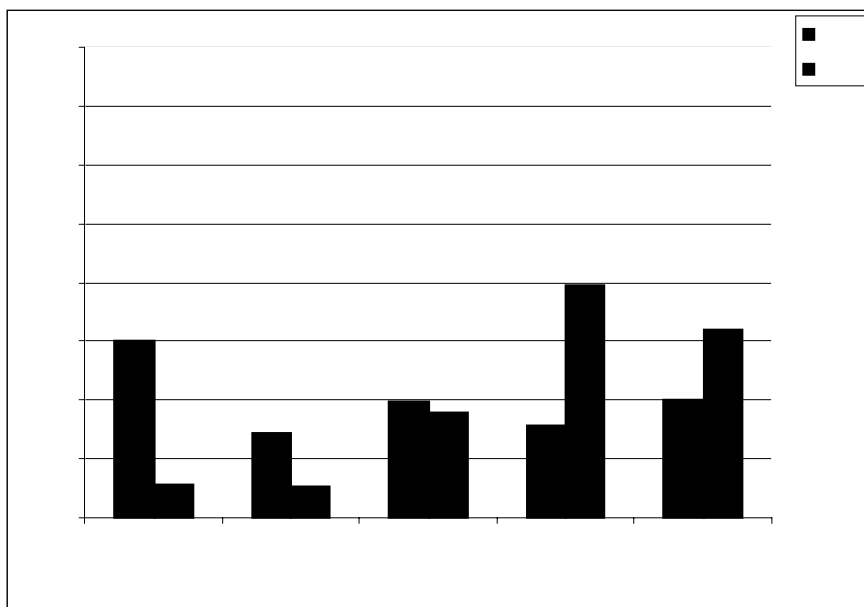
En fråga ställdes om hur många gånger under den senaste månaden den svarande hade arbetat med någon form av trafikövervakning. I Tabell 29 kan vi se att från 1999 till år 2007 har medelvärdet på antal kontroller ökat signifikant. Ytterligare en fråga ställdes om trafikkontroller denna gång formulerad som "Hur många gånger under den senaste månaden har du tillsammans med andra utfört större kontroller?" Som vi ser i Tabell 29 har medelvärdet återigen ökat signifikant från år 1999 till år 2007. Enligt polisernas egna uppgifter arbetar de alltså signifikant mer med trafikövervakning år 2007 än vad de gjorde år 1999.

Tabell 29 Jämförelse mellan mätningen 1999 och mätningen 2007 gällande hur mycket poliserna upplever de arbetar med trafikövervakning.

Fråga:	1999	2007	p
Hur många gånger under den senaste månaden arbetet med någon form av trafikövervakning?	m= 2,8 s= 1,5 n= 721	m= 3,9 s= 1,1 n= 1 011	***
Hur många gånger under den senaste månaden tillsammans med andra utfört större kontroller?	m= 1,6 s= 1,1 n=722	m= 2,5 s= 1,3 n=1 008	***

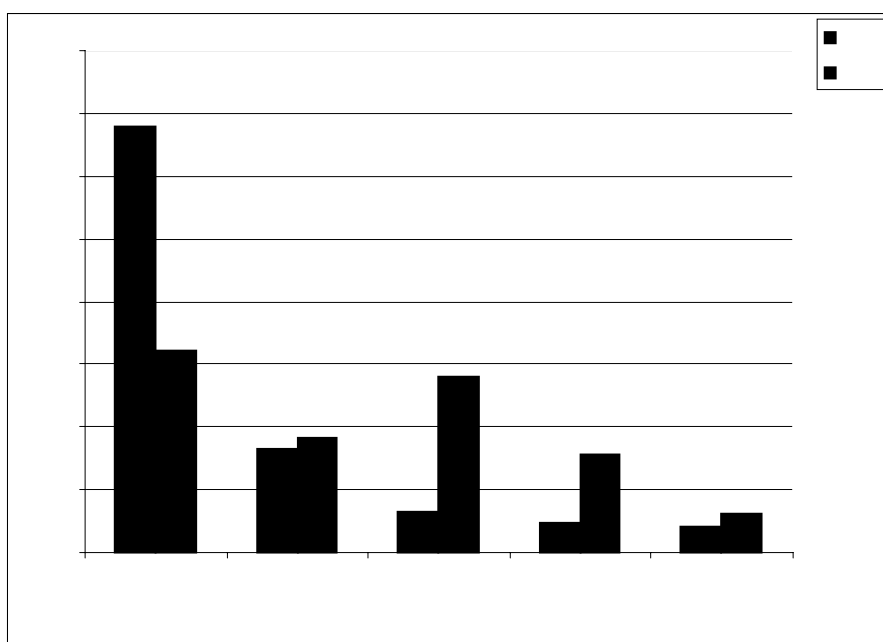
mindre än en gång i månaden=1; en gång i månaden=2; två till tre gånger i månaden=3; en till två gånger i veckan=4; tre gånger eller mer per vecka=5; m= medelvärde; s=standard avvikelse; n= antal svar; *** = signifikant till en nivå av $\leq .001$; ** =signifikant till en nivå av $\leq .01$; * = signifikant till en nivå av $\leq .05$; n.s= icke signifikant.

I Figur 30 kan vi se fördelningen på de olika svarsalternativen då det gäller hur många gånger under senaste månaden man arbetet med någon form av trafikövervakning uppdelade på de två mättillfällena. Här går det att notera att år 1999 så samlade svarsalternativet "mindre än en gång i månaden" den största andelen svarande, 30 %. År 2007 var det istället svarsalternativet "en till två gånger i veckan" som hade störst andel svarande med sina 39 % följt av svarsalternativet "tre gånger eller fler i veckan" med 32 % av de svarande.



Figur 30 Hur ofta de svarande polistjänstemännen uppger att de arbetat med någon form av trafikkontroller den senaste månaden.

Figur 31 visar hur många gånger polisen under den senaste månaden tillsammans med andra utfört större kontroller. År 1999 svarade en majoritet, 68 %, att det utförts sådana kontroller mindre än en gång i månaden. År 2007 är denna kategori fortfarande den mest vanligast förekommande, dock är det endast 32 % som valt detta alternativ i den andra mätningen. Vi kan också se att hela 28 % svarat att de utfört större kontroller två till tre gånger i månaden.



Figur 31 Hur ofta de svarande polistjänstemännen uppger att de utfört större kontroller tillsammans med andra den senaste månaden.

3.3 Jämförelse mellan studierna utförda år 1999 och 2007: trafikpolisen

3.3.1 Yrkestrafiken

Ett antal frågor om inställning till yrkestrafiken ställdes i de två enkäterna. Eftersom det i de flesta fall endast är de poliser som arbetar enbart med trafikövervakning som har direkt erfarenhet av detta arbete inkluderas enbart de som själva uppgett att de jobbar specifikt som trafikpoliser i analyserna. Här bör också nämnas att det inte fanns någon signifikant skillnad i hur länge de två grupperna av trafikpoliser hade arbetet inom polisyrket (1999; m=26,5 år och 2007; m= 27 år). Därmed behövs inte hänsyn tas till denna faktor i de följande analyserna.

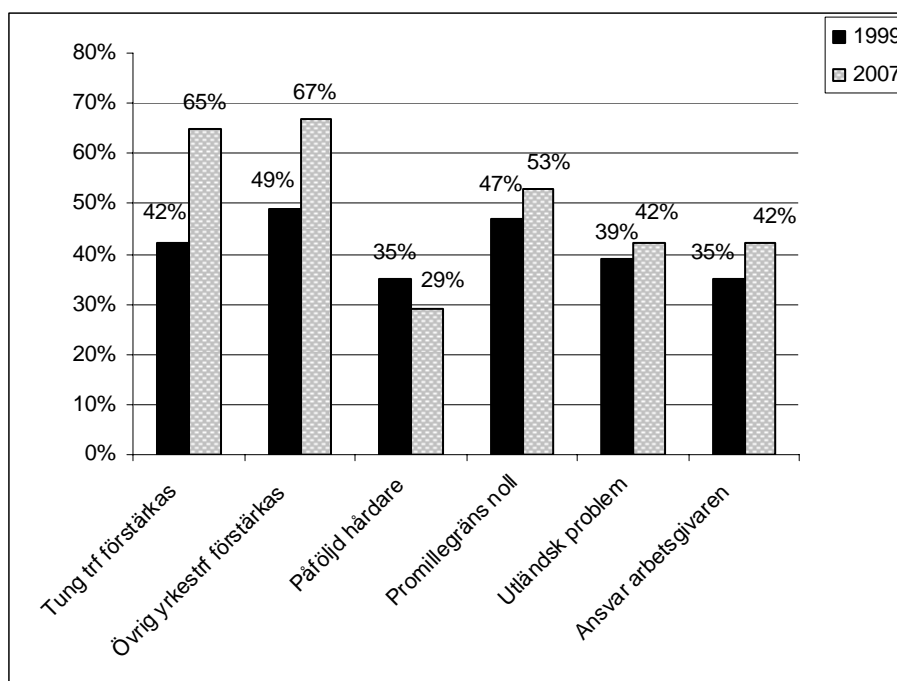
Tabell 30 visar trafikpolisens attityd till yrkestrafiken. Ett antal signifikanta medelvärdeskillnader identifierades. Trafikpoliserna är mer benägna år 2007 att instämma i att övervakningen av tung trafik borde förstärkas, att övervakningen av övrig yrkestrafik borde förstärkas, att promillegränsen för yrkesförare borde vara noll samt att då det gäller regelbrott i trafiken så borde större ansvar läggas på chaufförens arbetsgivare. Inga signifikanta medelvärdeskillnader gick dock att finna då det gäller påståendena att påföljden borde vara hårdare för yrkesförare och att utländska yrkesförare är ett stort problem.

Tabell 30 Jämförelse mellan mätningen 1999 och mätningen 2007 angående trafikpolisernas inställning till trafiksäkerhetsarbete relaterat till yrkestrafiken.

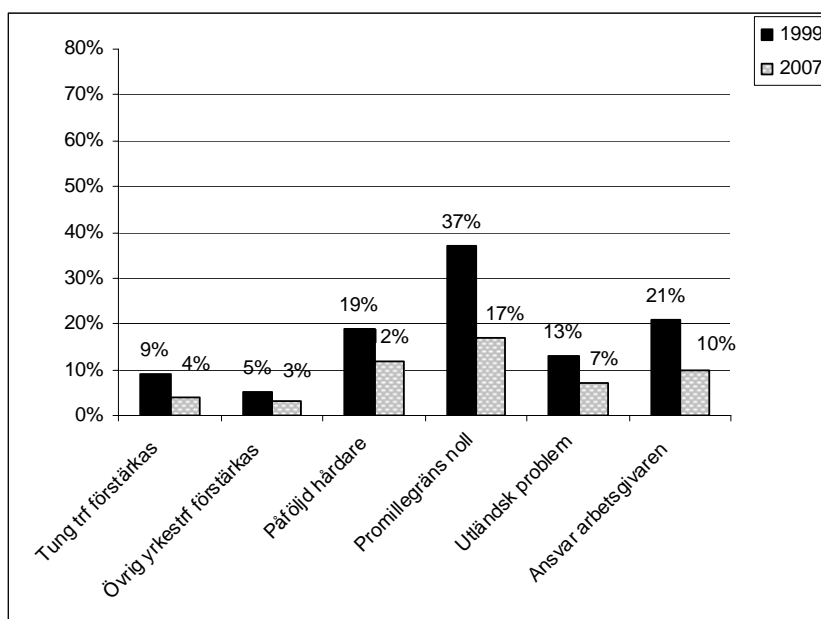
Fråga:	1999	2007	p
Övervakningen av tung trafik borde förstärkas	m= 4,9 s= 1,66 n= 96	m= 5,7 s=1,59 n=107	***
Övervakningen av övrig yrkestrafik borde förstärkas	m= 5,2 s= 1,46 n=96	m= 5,8 s=1,42 n=107	**
Påföljden borde vara hårdare för yrkesförare	m= 4,5 s= 1,81 n=96	m= 4,5 s=1,67 n=107	n.s.
Promillegränsen för yrkesförare borde vara noll	m= 4,3 s= 2,52 n=96	m= 5,1 s=2,13 n=107	*
Förare som kör tung trafik för utländska företag är ett stort problem i trafiken	m= 4,8 s= 1,64 n=96	m= 5,2 s=1,54 n=107	n.s.
Då det gäller regelbrott i trafiken borde större ansvar läggas på chaufförens arbetsgivare	m= 4,5 s= 1,90 n=96	m= 5,0 s=1,69 n=108	*

1=Tar helt avstånd; 7=Instämmer helt; m= medelvärde; s=standard avvikelse; n= antal svar;
*** = signifikant till en nivå av $\leq .001$; ** =signifikant till en nivå av $\leq .01$; * = signifikant till en nivå av $\leq .05$; n.s= icke signifikant.

I Figur 30 kan vi se att en stor andel av trafikpoliserna år 2007 anser att övervakningen av tung trafik borde förstärkas, hela 65 % jämfört med 42 % år 1999. en stor andel, 67 %, var vid samma mättillfälle också benägna att hålla med om att övervakningen av yrkestrafiken borde stärkas. En ökning med arton procentenheter från år 1999. Ungefär hälften anser att promillegränsen bör vara noll. Här är ökningen över tid inte så stor, däremot kan vi i Figur 31 se att det skett en kraftig minskning av den andel som säger sig ta avstånd ifrån detta påstående, från 37 % år 1999 till 17 % år 2007. Påståendena om att utländska yrkesförare är ett stort problem och att arbetsgivarna borde åläggas mer ansvar har stöd av 42 % av trafikpoliserna år 2007. Då det handlar om arbetsgivarens roll kan vi i Figur 31 se att andelen som inte tycker att ansvaret skall ligga på arbetsgivaren har minskat rejält, från 21 % år 1999 till 10 % år 2007. Slutligen kan vi se att det enda undantaget till den hårdare tonen handlar om påföljden för yrkesförare. Trots att man vill förstärka övervakningen vill man inte i lika hög grad som tidigare att påföljden skall bli hårdare.



Figur 30 Andel av de svarande trafikpoliserna som i de två mätningarna *instämmer* i påståendena om inställning till yrkestrafiken.



Figur 31 Andel av de svarande trafikpoliserna som i de två mätningarna tar avstånd ifrån påståendena om inställning till yrkestrafiken

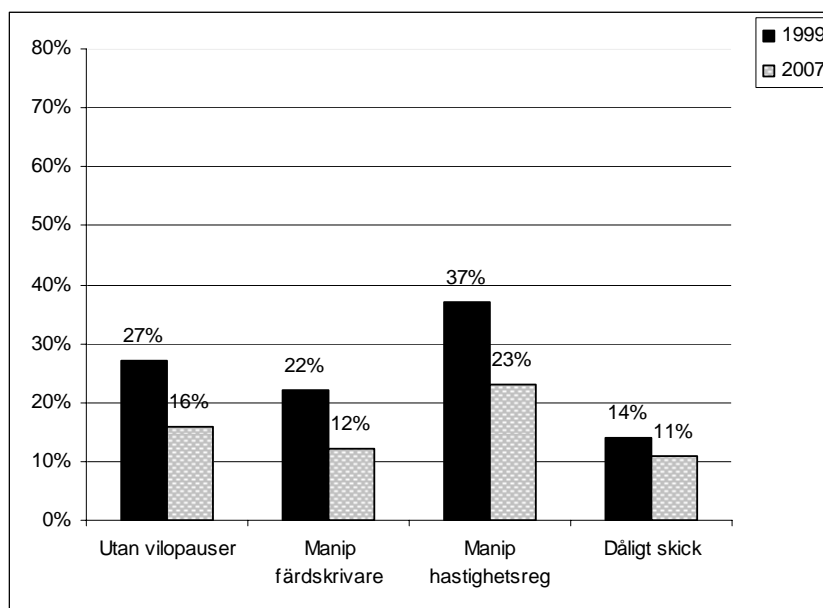
Ytterligare ett par frågor berörde yrkestrafiken, men denna gång handlade det om hur vanligt eller ovanligt det var att förare av tunga fordon bryter mot vissa specifika regler. Tabell 31 visar hur vanligt förekommande trafikpoliserna ansåg att de olika företeelserna var vid de två mättillfällena. I dessa fall kan vi se att attityderna inte har ändrats mycket från år 1999 till år 2007. Endast då det gäller påståendet att det är vanligt att förare av tunga fordon manipulerar med hastighetsregulatorn kan vi se en signifikant medelvärdeskillnad, där färre anser att så är fallet år 2007.

Tabell 31 Yrkestrafiken och trafikpolisernas åsikter om hur vanligt förekommande olika förseelser är.

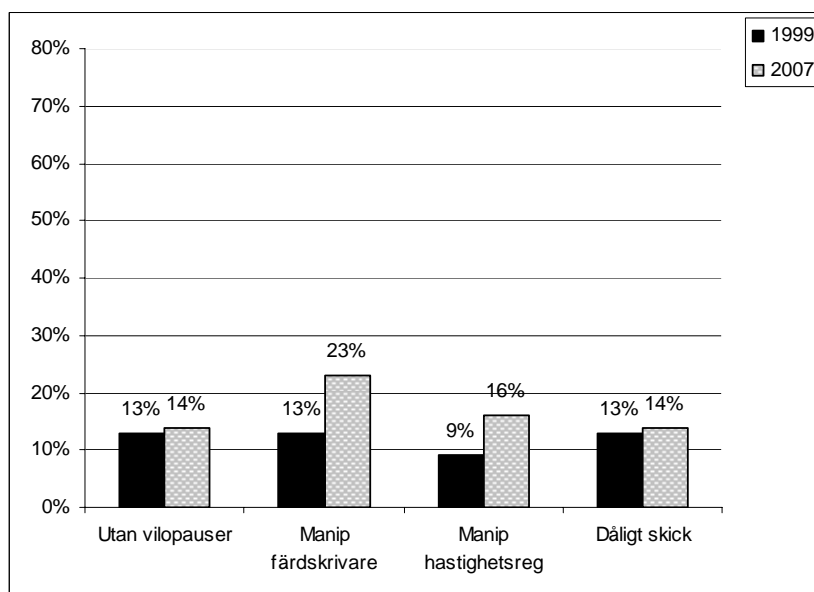
Fråga:	1999	2007	p
Enligt min uppfattning är det väldigt vanligt att förare av tunga fordon:			
a) kör utan vilopauser	m= 4,5 s= 1,47 n= 96	m= 4,3 s= 1,37 n= 105	n.s.
b) manipulerar med färdskrivaren	m= 4,2 s= 1,52 n= 96	m= 3,9 s= 1,40 n= 105	n.s.
c) manipulerar med hastighetsregulatorn	m= 4,9 s= 1,57 n= 96	m= 4,2 s= 1,51 n= 104	**
d) kör fordon i dåligt skick	m= 4,3 s= 1,30 n= 96	m= 4,0 s= 1,27 n= 105	n.s.

1= Tar helt avstånd; 7= Instämmer helt; m= medelvärde; s= standard avvikelse; n= antal svar; *** = signifikant till en nivå av $\leq .001$; ** = signifikant till en nivå av $\leq .01$; * = signifikant till en nivå av $\leq .05$; n.s= icke signifikant.

Även om medelvärdeskillnaderna i de flesta fall inte var signifikanta kan vi i Figur 32 och i Figur 33 se att det ändå har skett förändringar mellan de två mätillfällena. I samtliga fall är det färre som håller med om att förare av tunga fordon bryter mot reglerna. Det är år 2007 mellan 11 % till 23 % som instämmer i påståendena. Medan Figur 33 visar att mellan 14 % till 23 % tar avstånd från densamma. I dessa fall har andelen som tar avstånd i samtliga fall minskat från år 1999. Alltså verkar inställningen till yrkesförare som kör tunga fordon till viss del ha förbättrats. Många av trafikpoliserna verkar dock varken hålla med om eller ta avstånd ifrån dessa påståenden.



Figur 32 Andel av de svarande trafikpoliserna som i de två mätningarna *instämmer* i påståendena om inställning till förseelser inom yrkestrafiken.



Figur 33 Andel av de svarande trafikpoliserna som i de två mätningarna *tar avstånd* ifrån påståendena om inställning till förseelser inom yrkestrafiken.

Sammanfattningsvis då det gäller trafikpolisens syn på yrkestrafiken kan vi konstatera att fler trafikpoliser år 2007 anser att övervakningen av tung yrkestrafik och övrig yrkestrafik borde utökas. Hela 65 % respektive 67 % håller starkt med om detta påstående år 2007. Det är också fler som anser att promillegränsen för yrkesförare borde vara noll år 2007. Däremot har inte synen på förare av tunga fordon och deras regelefterlevnad förändrats något nämnvärt från 1999 till år 2007, i varje fall inte då det gäller vilopauser, skicket på fordonet och eventuell manipulation av olika kontroll system. Det går vidare att konstatera att många av trafikpoliserna är rätt neutralt inställda till påståendena om regelbrott bland förare av tunga fordon.

3.4 Sambandet mellan olika faktorer som förklarar attityden till trafiksäkerhetsarbetet

Nedan redovisas några kompletterande analyser som bland annat undersöker om det går att finna något samband mellan polisernas inställning till trafikövervakningen och antalet trafiksäkerhetskontroller som de genomför men även vilka faktorer som kan förklara varför poliserna upplever arbetet med trafikövervakningen som en meningsfull uppgift och om det finns någon skillnad mellan manliga och kvinnliga poliser då det gäller attityder till trafiksäkerhetsarbetet.

3.4.1 Sambandet mellan attityden till trafiksäkerhetsarbetet och hur ofta poliserna uppger de arbetat med trafikövervakning

I inledningen till denna rapport nämndes som ett skäl till att kartlägga polistjänstemännens attityder till trafiksäkerhetsarbetet att dessa kan påverka hur poliserna i praktiken arbetar med trafikövervakningen. I de två enkäterna har vi använt två mått som försöker fånga trafiksäkerhetsbeteende: Hur många gånger som poliserna anser att de den senaste månaden har arbetat med någon form av trafikövervakning samt hur många gånger poliserna anser att de den senaste månaden tillsammans med andra utfört större kontroller. Då stora kontroller planeras på en nivå högre än den enskilda tjänstemannens undersöks i detta avsnitt enbart om det förstnämnda påståendet har något samband med polisernas attityder. Som mått på attityden till trafiksäkerhet har två påståenden ingått; *”Det känns meningsfullt att arbeta med trafikövervakning”* och *”Skulle helst vilja slippa arbeta med övervakning”*. I samband med dessa analyser görs dessutom en jämförelse mellan mätningen år 1999 och mätningen år 2007. Här är det viktigt att påpeka att orsakssamband inte går att fastställa, dvs. om ett signifikant samband identifieras går det inte med säkerhet att säga om det är attityderna som påverkar beteendet eller beteendet som påverkar attityderna. Vidare görs analyserna enbart på poliser i övrig yttre tjänst, dvs. de personer som nämnt att de arbetar specifikt som trafikpoliser tas ej med i analyserna. Anledningen till detta är att någon form av trafikövervakning är den huvudsakliga arbetsuppgiften för trafikpoliser och därför bör deras attityder inte ha någon större betydelse för hur frekvent de arbetar med denna syssla.

Tabell 32 visar sambandet mellan hur ofta poliserna i övrig yttre tjänst angett att de jobbat med någon form av trafikövervakning den senaste månaden och hur meningsfullt sysslan upplevs vara och om de skulle vilja slippa arbeta med övervakning. Som vi ser är sambandet signifikant vilket innebär att poliser som anser att arbetet är meningsfullt har utfört fler kontroller än andra. De som svarat att de helst vill slippa att utföra kontroller har i enlighet med detta också utfört färre.

Tabell 32 Korrelationsanalyser mellan frekvens av trafikövervakning år 1999 och år 2007 och inställning till trafiksäkerhetsarbetet, styrning av trafiksäkerhetsarbetet samt krav på utökad övervakning.

	Det känns meningsfullt att arbeta med trafikövervakning	Skulle helst vilja slippa arbeta med övervakning
Frekvens av trafikövervakning 1999	.18 **	-.28 **
Frekvens av trafikövervakning 2007	.10**	-.11**

Notera. ** $p < 0.01$. Frekvens 1= mindre än en gång i månaden; meningsfullt och slippa 1= tar helt avstånd

3.4.2 Faktorer som påverkar polisens inställning till trafiksäkerhetsarbetet

Vilka faktorer kan då förklara polistjänstemännens inställning till trafiksäkerhetsarbetet, dvs. hur meningsfullt de tycker det är och deras vilja att jobba inom området? Här kommer fokus att enbart ligga på resultaten från 2007 års enkät där hela undersökningsgruppen av poliser, dvs. både trafikpoliser och poliser i övrig yttre tjänst ingår. För att på ett bättre sätt kunna undersöka polisens inställning till trafikövervakning skapades tre aggregerade skalor där ett antal påståenden som är nära förknippade med varandra slogs samman. För att garantera att dessa påståenden verkligen mäter samma sak, dvs. den övergripande skalan, gjordes reliabilitetsanalyser. Som mått på den interna konsistensen i skalorna användes Cronbachs alpha-värdet. En vanlig nämnd gräns för ett acceptabelt värde är 0,70, men då det gäller explorativ forskning brukar gränsen vara lägre, nämligen 0,60 (Hair, Anderson, Tatham & Black, 1998). Den första skalan döptes till ”inställning till trafiksäkerhetsarbetet” och består av påståendena: ”Det känns meningsfullt att arbeta med trafikövervakning” samt ”Skulle helst vilja slippa arbeta med övervakning (omvänd skala)”. Cronbach alpha-värdet för denna skala var 0,74. Den andra skalan döptes till ”syn på styrningen inom organisationen” och består av de två påståendena: ”Kravet på att man skall utföra ett visst antal alkoholtester per år styr vårt arbete alldeles för mycket” och ”Trafikövervakning handlar mer om att räkna pinnar än att få ned antalet olyckor i trafiken”. Cronbach alpha-värdet för denna skala var 0,64. Den tredje skalan döptes till ”inflytande över verksamheten” och består av tre olika påståenden: ”Kommunikationen mellan beslutsfattare inom polisen och berörd personal är väldigt dålig då det gäller trafikövervakning”, ”De flesta beslut som handlar om trafikövervakning fattas över våra huvuden” och ”Beslutsfattarna styrs av andra mått på effektivitet än vad ”fotfolket” skulle vilja”. Cronbach alpha-värdet för denna skala var 0,70. Förutom dessa tre skalor ingick två separata påståenden i analysen; ”Trafikövervakning har en långsiktig effekt” och ”Trafikövervakning har en lugnande effekt”. Dessa skalor slogs inte samman eftersom de enligt reliabilitetsanalysen inte mäter samma sak (Cronbach alpha 0,47).

Först genomfördes en korrelationsanalys och resultatet visar att det finns ett signifikant samband mellan inställningen till trafiksäkerhetsarbetet och de olika variablerna, se

Tabell 33. Detta innebär att de som har en positiv inställning till trafiksäkerhetsarbetet anser att arbetet har en långsiktig och lugnade effekt på förarna. De är mera nöjda med styrningen av verksamheten och anser inte i lika hög grad som de andra att inflytandet över den egna verksamheten är dålig. Ytterligare analyser visar att sambandet mellan styrning och inflytande är starkt (.54**) vilket innebär att de som är nöjda med hur styrningen av arbetet sköts också upplever att de har ett större inflytande över verksamheten.

Tabell 33 Korrelationer mellan hur meningsfullt trafiksäkerhetsarbetet är å ena sidan och effekten av trafikövervakningen, styrning och inflytande.

	Inställningen till trafiksäkerhetsarbetet år 2007
Trafikövervak. har en långsiktig effekt	.30***
Trafikövervak. har en lugnande effekt	.29***
Styrning	-.40***
Inflytande	-.27***

Notera. *** $p < 0,001$

För att undersöka hur väl dessa skalor och enstaka påståenden förklarar inställningen till trafiksäkerhetsarbetet genomfördes en regressionsanalys. Som vi kan se i Tabell 34 är den faktor med det högsta förklaringsvärdet inställning till styrning över verksamheten följt av lugnande och långsiktig effekt och synen på inflytandet över verksamheten. Den sistnämnda faktorn är inte lika viktig men en förklaring är att den är starkt kopplad till deras syn på styrning och därför förklaras av densamma. Andelen av variansen i inställning till trafiksäkerhetsarbetet som förklarades av modellen var 22 %; $F(68.446)$; $p < 0,001$; $R^2 = 0,20$.

Tabell 34 Regressionsanalys för att predicera inställning till trafiksäkerhetsarbetet i mätningen år 2007.

	Inställning till trafik- säkerhetsarbetet	
	Beta	R^2
Styrning	-.30**	
Trafikövervak. har en lugnande effekt	.16**	
Trafikövervak. har en långsiktig effekt	.14**	
Inflytande	-.07*	
		.22

Notera. * = $p < 0,05$; ** $p < 0,001$.

3.4.3 Eventuella könsskillnader i attityden till trafiksäkerhetsarbetet

I studien som utfördes 2007 deltog 830 män och 190 kvinnor (två personer hade ej uppgett könstillhörighet). För att utröna om det fanns några könsskillnader då det gäller attityder till trafikövervakningen bland poliserna år 2007 genomfördes först t-test på alla de påståenden som presenteras i avsnitt 3.2 utom de som är förknippade med övervakning av yrkestrafiken⁵. Dessa analyser visade på att det fanns statistiskt signifikanta könsskillnader då det gäller 14 av de presenterade påståendena. Eftersom de kvinnliga poliserna i urvalsgruppen i genomsnitt har arbetet kortare tid än vad de manliga poliserna har gjort – 8,3 år jämfört med 18,3 år – gjordes medierandeanalyser i form av regressionsanalyser där kön användes som en oberoende variabel och antal arbetade år inom yrket användes som en kontrollvariabel. Vad detta innebär är att man i dessa analyser försöker utröna om de uppmätta könsskillnaderna i attityder till trafikövervakningen egentligen beror på det faktum att kvinnorna i urvalsgruppen jobbat kortare tid än vad männen gjort. Här bör man komma ihåg att faktorn antal år i yrket i tidigare analyser visat på ett samband med attityden till trafikövervakningen. Efter att dessa medierandeanalyser genomförts⁶ visade det sig att det endast i fyra fall gick att finna könsskillnader som inte förklarades av att kvinnorna jobbat kortare tid. Dessa genuina könsskillnader berör påståendena: ”Promillegränsen som för närvarande är 0,2 borde ändras”, ”Friande domar i tingsrätten gör att man tappar gnistan”, där kvinnorna var mer benägna att hålla med om påståendena än männen samt ”Grov vårdslöshet i trafiken som leder till dödsfall borde klassas som vållande till annans död”, ”Samhället är maktlöst då det gäller upprepade trafikbrott utförda av ”asocialt” klientel” där männen var mer benägna att hålla med än kvinnorna (se Tabell 37). Som vi ser i Tabell 37 rör det sig dock om mycket låga betavärden.

Tabell 35 Effekten av kön.

	Promillegränsen	Tappar gnistan	Grov vårdslöshet	Samhället maktlöst
Prediktorer	Beta	Beta	Beta	Beta
Enbart kön	0,08*	0,12***	-0,07*	-0,07*
Med antal yrkesår i ekvationen				
År i yrket	-0,02 n.s.	0,08*	0,01 n.s.	0,02 n.s.
Kön	0,08*	0,10**	-0,07*	-0,07*

Notera. Man=1 och Kvinna=2; ***p<0.001; **p<0.01; * p<0,05

Sammanfattningsvis går det att konstatera att det finns ett samband mellan hur ofta poliserna utför någon form av övervakning och deras inställning till själva arbetet. Trots det var sambandet starkare år 1999 jämfört med 2007. Resultaten visar också att inställningen till arbetet i sin tur påverkas av hur de ser på styrningen, vilken effekt övervakningen får på föraren och graden av inflytande. Då det gäller könsskillnader i

⁵ Detta har att göra med att gruppen är relativt liten och en könsuppdelning därför inte är relevant.

⁶ Se Baron & Kenny (1986) för exempel på hur dess analyser rent praktiskt utförs.

attityder till trafikövervakningen bland poliserna är dessa få och relativt svaga. I endast fyra av alla påståenden som ingick i enkäten går det att finna skillnader i attityder mellan manliga och kvinnliga poliser som inte beror på att de två grupperna i genomsnitt arbetat olika lång tid. Värt att uppmärksamma är att dessa fyra påståenden mer handlar om rättsliga följder än uppfattning om trafiksäkerhetsarbetet och dess styrning.

4 Diskussion

4.1 Inställningen till trafikövervakning

Föreliggande rapport visar att polisernas inställning till trafiksäkerhetsarbetet har förbättrats under de senaste åren eftersom de var mer benägna år 2007 jämfört med år 1999 att hålla med om att det känns meningsfullt att arbeta med trafikövervakning och att fler poliser bör syssla med detta. Poliserna är därtill mindre benägna att hålla med om att de var svårt att hinna med att arbeta med trafikövervakning samt att de helst inte vill arbeta med denna uppgift. Då det gäller frågan om man skulle vilja arbeta mer med trafikövervakning visar det sig återigen att attityderna har blivit mer positiva då poliserna som svarar på denna fråga i undersökningen från 2007 i en högre utsträckning instämmer i detta påstående. Förändringen i deras syn på om arbetet är meningsfullt eller inte är speciellt påtagligt, 1999 är det 46 % som instämmer med att det är meningsfullt och 2007 är det hela 65 %. Dessa resultat stämmer överens med de slutsatser som dras i en ny rapport från Vägtrafikinspektionen där en dialog utförts med ett antal polismyndigheter under andra halvan av 2007 och där man konstaterar att personalens inställning till trafiksäkerhetsarbetet har förbättrats (Vägtrafikinspektionen, 2008). I denna rapport anser de intervjuade att detta beror på den ökade betydelse som trafiksäkerhetsarbetet fått inom polisväsendet under de senaste åren. Ingenting i resultatet från de två enkätstudierna motsäger denna slutsats.

4.2 Kommunikation, inflytande och styrning

Då det gäller polisernas attityder till kommunikationen inom organisationen samt styrningen av trafiksäkerhetsarbetet är resultaten av de empiriska studierna mer motsägelsefulla än då det gäller inställningen till själva arbetet i sig. Å ena sidan har attityderna i vissa fall förbättrats från mätningen år 1999 till mätningen år 2007. Exempelvis anser fler poliser att den interna kommunikationen mellan chefer och anställda fungerar bättre år 2007 jämfört med år 1999. Därtill har polistjänstemännen blivit mindre benägna att hålla med om att nollvisionen enbart är prat och att polisen inte får tillräckligt med stöd samt att beslutsfattarna styrs av andra mått på effektivitet än vad "fotfolket" skulle vilja. Å andra sidan visar de deskriptiva resultaten från år 2007 att en hög andel av poliserna fortfarande är missnöjda med både styrningen av trafiksäkerhetsarbetet och deras möjligheter att påverka arbetet. Hela 54 % instämmer i att de flesta besluten fattades över deras huvuden och 61 % anser att beslutfattarna styrs av andra mått på effektivitet än vad "fotfolket" skulle vilja. En stor andel (45 %) instämmer med att kravet på ett visst antal alkoholtester styr deras arbete alldeles för mycket och 43 % att arbetet med nollvisionen är mest prat. Dessa siffror är höga även om andelen som instämmer med påståendena har minskat från år 1999. Resultatet är också allvarligt eftersom tidigare studier visat att de anställdas inflytande över verksamheten kan påverka både organisatoriskt lärande och hur effektivt arbetet sköts (Argyris, 1999; Argyris & Schön, 1996). Inflytande över verksamheten är också en förutsättning för att det problemorienterade arbetet skall lyckas.

I föreliggande studie introducerades år 2007 ett nytt påstående nämligen, "Trafiksäkerheten handlar mer om att räkna pinnar än att få ned antalet olyckor i trafiken". Här svarar hela 40 % att de instämmer i påståendet medan enbart 20 % tar avstånd ifrån det. Under senare år har det funnits en tendens att delegera frågor till tjänstemännen så politikerna kan koncentrera sig på de stora frågorna (Lundquist, 1992: 83). Detta skulle kunna leda till ökat inflytande men enligt Ehn (1998:176) kan det också innebära ökade krav på myndigheterna att redovisa vad de åstadkommit. Andersson & Vedung (2006)

påtalade också att Regeringens återrapporteringskrav i hög grad är inriktade på polisens produktion, t.ex. antal ärenden, i stället för på redovisning av resultat och effekter av en insats. Enligt tidigare studier styrs polisens verksamhet mycket av kvantitative mått som i sin tur kan skada arbetet (Ekman, 1999; Holgersson 2005; Holgersson, 2007). I Holgerssons (2007) studie undersöks arbetet med narkotika men resultaten kan även appliceras på trafiksäkerhetsarbetet. Risken finns att man står på sådana platser där man kan samla in många ”pinnar” istället för att inrikta sig på några väl utvalda platser där risken för brott är hög.

För att få en fördjupad insikt om vilken effekt styrning och inställning till verksamheten har på inställningen till trafiksäkerhetsarbetet utfördes ytterligare analyser. Resultaten visar att de som har en positiv inställning till trafiksäkerhetsarbetet är mera nöjda med styrningen, anser att trafikövervakningen har en lugnande och långsiktiga effekt på förarna samt upplever i högre grad än de andra att de kan påverka verksamheten. Dessa resultat tyder på att om man vill få tillstånd ytterligare förbättringar i polisernas attityder till trafiksäkerhetsarbetet är det väsentligt att i ökad utsträckning involvera poliserna i de beslut som fattas.

4.3 Rättsliga påföljder

När det gäller polisernas inställning till trafikförseelser och rättsliga påföljder fanns det två signifikanta medelvärdeskillnader mellan mätningen år 1999 och mätningen år 2007. Poliserna i mätningen år 2007 är mindre benägna att instämma med påståendet att polisen bör koncentrera sig mer på allvarliga förseelser och strunta i de mindre allvarliga förseelserna. Detsamma gäller påståendet att påföljden för hastighetsöverträdelser i tätorten är befogad. Trots denna nedgång är det viktigt att påpeka att det fortfarande är 80 % som instämmer i det sistnämnda påståendet.

Att färre poliser håller med om att polisen bör koncentrera sig på mer allvarliga förseelser tyder återigen på att attityderna till själva trafiksäkerhetsarbetet verkar ha förbättrats sedan 1999 och att vikten av förebyggande arbete, som betonats i bland annat den nationella strategin för trafiksäkerhetsarbete (2006) i högre grad accepterats av polisen. Förändringen i synen på påföljden för hastighetsöverträdelser i tätorten som visar en signifikant medelvärdeskillnad mellan mättillfällena kan eventuellt förklaras med den dubbling av bötesbeloppet som skedde år 2006. Kan det vara så att vissa poliser anser att denna dubbling var en alltför kraftig och omotiverad höjning?

Poliserna fick även ta ställning till den nuvarande promillegränsen. Resultaten visar att attityden till denna inte förändrats över tid. År 2007 är det ungefär en fjärdedel (21 %) ansåg att den bör ändras och av dessa är det 88 % som inte vill se en höjning vilket kan tolkas som att de vill se en sänkning. Ytterligare ett påstående handlar om promillegränsen och här svarar endast 3 % av hela gruppen att den bör höjas. Ytterligare analyser visar att de kvinnliga poliserna är mer benägna att hålla med om att promillegränsen bör ändras än de manliga (år 2007), medan männen är mer benägna att hålla med om att grov vårdslöshet som leder till dödsfall bör klassas som vållande till annans död. När det gäller det sistnämnda påståendet instämmer hela 81 % av samtliga poliser. Ett påstående som enbart ingick i 2007 års undersökning handlar om polislagen och rätten att bevilja rapporteftergift. En relativt liten andel instämmer med att denna rätt inte utnyttjades till fullo (12 %) medan 40 % tar avstånd ifrån det. Det innebär att ungefär hälften är relativt neutralt inställda till påståendet.

Angående påståendet att grov vårdslöshet i trafiken som leder till dödsfall bör klassas som vållande till annans död är det viktigt att påpeka att det redan idag är vanligt att en förare som kört rattfull och dödat någon i trafiken döms till vållande till annans död. Den förra regeringen lade dock fram ett förslag som innebar en skärpt syn på allvarliga regelöverträdelse och annan grov oaktsamhet i trafiken som leder till dödsfall (Ds 2006:7). Bland annat en ny straffbestämmelse, nämligen "vållande till annans död vid fordonstrafik", där minimistraffet föreslogs skärpas. Lagändringen skulle ha införts 1 april 2007 men stoppades av den nya regeringen.

4.4 Övervakningseffekter

Två frågor i enkäterna handlar om inställning till övervakningseffekter. Signifikant färre poliser i mätningen från år 2007 håller med om att trafikövervakningen har en lugnande effekt på förarna. Flera poliser instämmer dock med påståendet om att trafikövervakningen har en långsiktig effekt, där signifikant fler av de svarande är benägna att hålla med år 2007.

Det är dock värt att konstatera att medelvärdena är relativt höga i båda fallen, dvs. polisernas inställning är i stort positiv vid båda mättillfällena. Medelvärdet år 1999 visar också att de flesta instämmer med att trafikövervakningen har en lugnande effekt på förarna (6,3 %), vilket troligtvis till viss del kan förklara nedgången i medelvärdet från 1999 till 2007. Av statistiska skäl är det svårt att höja ett så högt medelvärde: man talar här om att det finns en tendens till statistisk regression när man studerar extremvärden (se t.ex. Cook & Campbell, 1979:100).

När det gäller förbättringen av attityder till trafikövervakningens långsiktiga effekt kan detta resultat troligen förklaras med den allmänna förbättringen av inställningen till trafiksäkerhetsarbetet. Det faktum att många poliser år 2007 förhåller sig neutrala till påståendet om trafikövervakningens långsiktiga effekt tyder dock på en mer ambivalent inställning något som även får ett visst stöd av forskningen (Andersson, 1991).

4.5 Rättslig prövning

I polisens arbete använder man olika utrustning för att bl.a. mäta hastigheter och promillehalten i utandningsluften. När det handlar om rena beteendebrott såsom farlig omkörning och för korta avstånd är mätmetoderna inte lika exakta. I enkäten ingick därför en fråga om de ansåg att beteendebrott är alldeles för svårt att bevisa. Resultaten visar att fler poliser år 2007 (59 %) instämmer med påståendet jämfört med år 1999 (43 %). En annan fråga som också handlar om rättsliga följder är om friande domar i tingsrätten får en att tappa gnistan. En relativt stor andel (39 %) instämmer med detta påstående, en andel som förövrigt inte förändrats alls mellan de två mättillfällena. Ytterligare analyser visar att det finns ett signifikant samband mellan dessa båda frågor ($r=.33^{**}$) vilket kan innebära att man struntar i att rapportera beteendebrott. Om så är fallet går det emot den nationella handlingsplanen som framhäver att bevakningen av beteendebrott är ett viktigt område.

4.6 Rapportering och uppföljning av trafikolyckor

Från och med år 2003 rapporterar polisen alla trafikolyckor till STRADA-polis. Innan STRADA rapporterade polisen till ett liknade system nämligen OLY (Vägverkets

olycksregister). Polisen rapporterar förutom själva händelseförloppet, olycksplats och tid, inblandade personer, trafikelement, vägtyp, trafikantvisningar, väglag, väderlek, belysning och om man misstänker att föraren är påverkad av alkohol. I enkäten ingick tre frågor om denna rapportering. Resultaten visar att en viss förändring har skett i polisens inställning till varför man ska samla in denna statistik. Exempelvis anser färre år 2007 att de inte kan förstå varför viss form av statistik måste ske. Trots detta är det fortfarande 47 % som har svårt att se varför. Detta resultat kan möjligtvis kopplas till bristande kommunikation och att syftet med den statistiska uppföljningen inte har förmedlats på ett tydligt sätt. Detta får också stöd av en tidigare studie om STRADA⁷ vilken fann att man inom polismyndigheterna inte var speciellt intresserade av arbetet med STRADA och att man rent allmänt kunde konstatera att det inte var väl integrerat i verksamheten (Forward & Samuelsson, 2007). Två frågor handlar om själva rapporteringen, om den är tidsödande och komplicerad. Här har inga förändringar skett och man tenderar att hålla med om att den är tidsödande (omkring 35 %) snarare än att själva uppgiften är för komplicerad (omkring 19 %).

Ytterligare en fråga handlar om rapportering men denna gång inte om olycksrapportering utan trafikfarliga felparkeringar. Här är det något fler som år 2007 instämmer med att polisen alltför sällan rapporterade dessa. Denna förändring kan vara ett tecken på att poliserna är mer uppmärksamma på brister i rapporteringen av trafikfarliga felparkeringar år 2007 än år 1999.

Sammanfattningsvis är polisernas inställning till rapportering av olyckor fortsatt relativt negativ trots att en liten förbättring har skett då det gäller förståelse för att viss form av statistik måste rapporteras.

4.7 Åtgärder för att få ned antalet olyckor

Resultaten visar att polisen år 2007, i högre grad än tidigare, anser att både dolda kontroller och automatisk kameraövervakning kan reducera antalet olyckor. Inställningen till den automatiska övervakningen visar på en betydande förändring då andelen som håller med om att den är effektiv ökat från 18 % till 48 %, en ökning med hela 30 procentenheter. På samma gång har andelen som helt tar avstånd ifrån detta påstående minskat från 50 % till 13 %. Detta resultat är kanske inte så förvånande och kan bero på att antalet ATK kameror ökat betydligt mellan de olika mätstillfällena, bara under 2007 ökade antalet kameror med 169 stycken och uppgick då till 875 stycken (Rikspolisstyrelsen, 2007). En annan förklaring av resultaten är att effekten av ATK i olika publikationer lyfts fram som något positivt. Exempelvis har de anmälda trafikbrotten ökat kraftigt, vilket enligt Rikspolisstyrelsen kan förklaras av polisens hastighetsövervakning via vägkameror (Rikspolisstyrelsen, 2007). Studier pekar också på att trafiksäkerhetskamerorna har gjort att hastigheten har sänkts och att antalet trafikolyckor minskat (Andersson, 2003; Bergdahl, 2007) och att allmänhetens inställning till trafikkameror är positiv (Intermetra, 2005; Vägverket, 2006a, 2006b, 2006c). Ytterligare en förklaring kan handla om det faktum att man nu har vant sig vid den nya tekniken. Det är välkänt inom socialpsykologisk teori att attityden till ett objekt tenderar att förbättras enbart genom att man vant sig vid objektet, vilket kallas ”mere exposure effekten” (se t.ex. Pennington, Gillen & Hill, 1999).

⁷ Swedish Traffic Accident Data Acquisition

Trots denna förbättring av attityderna till automatisk men även dold övervakning instämmer dock en betydligt högre andel av poliserna att en väl synlig polis är viktig för att reducera antalet olyckor. Här har inga större förändringar skett mellan de två mät-tillfällena. Endast 1 % av de svarande vid de två tillfällena tar avstånd ifrån detta påstående. Möjligtvis kan man dra slutsatsen att poliserna håller med de tjänstemän inom trafiksäkerhetsområdet som i en europeisk studie gav uttryck för att en kombination av tekniska lösningar och en synlig polis är optimalt ur ett trafiksäkerhetsperspektiv (Loukopoulos & Forward, 2007).

4.8 Allmänhetens inställning

Fyra påståenden berör polisens uppfattning om vad de tror allmänheten anser om trafikövervakning och trafikförseelser. I tre av de fyra påståendena har polisernas upplevelse av allmänhetens inställning till regelbrott förbättrats signifikant från år 1999 till år 2007. Allmänhetens inställning till höga hastigheter är något som poliserna år 2007 tror har blivit mera negativ jämfört med tidigare. Trots det är det fortfarande 39 % som svarar att den enligt allmänheten är obetydlig. Detta stämmer också väl överens med andra studier som visat på att allmänheten inte upplever att fortkörning är ett stort problem (Åberg, Engdahl & Nilsson, 1989; Corbett, 1991; Hills, Carthy, Packham, Rhodes-Defty, Salter & Silcock, 1993). Till skillnad från hastighetsbrott är attityden bland allmänheten till rattfylleri, enligt polisen, fortsatt väldigt negativ något som också får stöd i forskningen (Stradling, Manstead & Parker, 1991; Åberg, 1993).

Två frågor handlar om vilket bemötande polisen får av allmänheten och även här kan man se en förbättring över tid. Vid det senaste mättillfället är det färre poliser som anser att de flesta förare protesterar när de blir stoppade för påstådd förseelse. Antalet förare som önskar att polisen skulle ”se genom fingrarna då de gör fel” har också minskat signifikant från år 1999 till år 2007.

En fråga om poliserna tror att allmänheten är medveten om möjligheten att få betänketid då det gäller godkännande av ordningsbot ställdes enbart år 2007. Här är det intressant att notera att hela 55 % av de svarande tar avstånd ifrån påståendet att allmänheten är medveten om möjligheten att få betänketid då det gäller godkännande av ordningsbot. Om detta resultat stämmer med verkligheten är det en allvarlig brist sett ur ett rätts-säkerhetsperspektiv. I samband med detta kan man diskutera om polisen borde ha en skyldighet att vid ingripande rapportera om betänketiden. Ytterligare två påståenden som enbart ingick i enkäten år 2007 handlar om att ta ställning till om allmänhetens acceptans av polisens trafikövervakning har försämrats när toleransnivån för hastighetsöverträdelser sänkts och när böterna har höjts. Resultaten visar att inställningen är rätt neutral. Dessa resultat kan möjligtvis förklaras av att det inte är så länge sedan toleransnivån sänktes och böterna höjdes. Samtidig kan polisernas neutrala inställning tolkas som en viss tveksamhet, man vet helt enkelt inte vilken effekt dessa ändringar kommer att få. Eftersom en väl fungerade trafikövervakning bygger på att majoriteten accepterar densamma så är konsekvensen av denna förändring väl värd att följas upp. Både då det gäller polisens inställning men även allmänhetens.

4.9 Trafikanternas beteende

Två påståenden i enkäterna behandlar polisens syn på trafikanternas beteende. När det gäller påståendet att hetsen i trafiken har ökat under senare år är inställningen i stort detsamma från år 1999 till år 2007. Båda mätningar uppvisar också relativt höga

medelvärden. Färre verkar däremot vara benägna år 2007 jämfört med 1999 att hålla med om att "det är fritt fram att köra som man vill då trafikövervakningen är i det närmaste obefintlig". Den andel som håller med om detta påstående sjönk från 30 % år 1999 till 19 % år 2007. Andelen som tar avstånd ifrån påståendet ökade från 23 % till 28 %. En möjlig förklaring är att insatserna inom trafiksäkerhetsområdet har ökat under de senaste åren vilket i sin tur borde ha ökat upptäcktsrisken.

I enkäterna ingick också två påståenden om "asocialt" klientel dvs. personer som inte lever efter de regler och normer som finns i samhället. Både när det gäller åsikten att trafikbrott utförd av ett "asocialt" klientel är ett stort problem och åsikten att samhället står maktlöst inför upprepade trafikbrott av ett "asocialt" klientel har polisernas benägenhet att hålla med minskat från det första till det andra mättillfället. Hela 65 % (1999) respektive 67 % (2007) menar dock att trafikbrott av "asocialt" klientel är ett stort problem och att samhället står maktlöst inför detta problem. Enbart en liten andel, omkring 5 %, instämmer inte i dessa påståenden. Dessa resultat tyder på att en stor andel av poliserna anser att ett "asocialt" klientel är ett stort problem i trafiken. Ytterligare analyser visar att männen i högre grad än kvinnorna instämmer med påståendet. En möjlig tolkning är att här finns en risk att en känsla av hopplöshet inför dessa problem kan ha en negativ verkan på polisernas trafiksäkerhetsarbete.

4.10 Övriga frågor

Ett påstående handlar om deras syn på om rapporteringen av trafikförseelser befrämjade befordran till högre tjänst eller inte. Resultaten visar att poliserna år 2007 i högre grad än tidigare anser att detta arbete faktiskt befrämjar befordran till högre tjänst jämfört med år 1999. Det är rimligt att anta att polisväsendets satsning på trafiksäkerhetsarbetet under senare år även ökat statusen på arbetet. Trots det är medelvärdena vid båda undersökningstillfällena väldigt låga då endast 10 % (1999) respektive 13 % (2007) instämmer i detta påstående.

En fråga om den egna rapporteringen av olyckor ofta ligger till grund för arbetet med trafikövervakning infördes enbart år 2007. Endast 11 % av de svarande instämmer i att så är fallet medan 29 % tar avstånd ifrån påståendet. Därmed är en rätt stor andel poliser neutrala till detta påstående. Detta går då emot Regleringsbrevet där det står att man skall inrikta sig på de trafikmiljöer och trafiksituationer där olycksrisken är som störst men också ambitionen att bygga vidtagna åtgärder på en erfarenhetsbaserad grund. Dessa resultat överensstämmer också väl med de resultat som en tidigare studie om STRADA presenterat. I denna studie kunde man konstatera att STRADA väldigt sällan, eller aldrig, ligger till grund för polismyndighetens eget arbete (Forward & Samuelsson, 2007).

I enkäten fanns även frågor som handlar om hur många gånger under den senaste månaden som den svarande hade arbetat med någon form av trafikövervakning. Antalet kontroller som poliserna uppgav ökade signifikant från 1999 till 2007. Ytterligare en fråga ställdes om trafikkontroller, formulerad som "Hur många gånger under den senaste månaden har du tillsammans med andra utfört större kontroller?" Här har också antalet kontroller ökat signifikant från år 1999 till år 2007.

För att undersöka huruvida antalet utförda kontroller hade ett samband med deras inställning till trafiksäkerhetsarbetet genomfördes en korrelationsanalys. Resultatet visar att poliser som upplevde att trafiksäkerhetsarbetet är meningsfullt utförde fler kontroller och de som helst ville slippa denna syssla utförde färre kontroller. Sambandet är något

starkare år 1999 jämfört med 2007. Först och främst visar detta resultat på att även om trafikövervakningen ingår i polisernas arbete påverkas det även av den egna motivationen. En möjlig förklaring till att sambandet är starkare år 1999 kan vara att den ökade styrningen av trafiksäkerhetsarbetet medfört att det inte är lika mycket upp till den enskilda polisen att bestämma hur mycket han/hon vill ägna sig åt trafikövervakning, och därmed får dennes egen inställning till arbetet mindre betydelse. I en utsträckning som en likformighet i trafiksäkerhetsarbetet är att föredra är naturligtvis detta en positiv trend. Här måste dock konstateras att bristen på motivation kan vara av mycket stor betydelse för hur man kvalitativt sett sköter detta arbete. Detta kan även påverka andra aspekter av trafiksäkerhetsarbetet som vi inte har mätt i denna studie. Här finns ett behov av kompletterande studier där fler indirekta mått på beteenden ingår.

4.11 Trafikpolisens syn på yrkestrafiken

Polisernas syn på yrkestrafiken behandlas även i enkäterna. I dessa analyser ingår endast trafikpoliserna eftersom de i högre grad än de andra har direkt erfarenhet av yrkestrafiken. Trafikpoliserna instämmer i högre grad år 2007 att övervakningen av tung trafik bör förstärkas, att övervakningen av övrig yrkestrafik bör förstärkas, att promillegränsen för yrkesförare bör vara noll samt att då det gäller regelbrott i trafiken bör större ansvar läggas på chaufförens arbetsgivare jämfört med år 1999. Det rör sig i samtliga fall om relativt stora medelvärdeskillnader. Vidare är det värt att uppmärksammas att hela 65 % år 2007 anser att övervakningen av tung yrkestrafik skall förstärkas och att 67 % anser att detsamma bör gälla övrig yrkestrafik. En möjlig förklaring till dessa resultat är att yrkestrafiken ökat kraftigt under de senaste åren samtidigt som antalet trafikpoliser minskat. En annan att man år 2007 sett att den ökade yrkestrafiken medfört stora problem. En tredje att 2001 års handlingsplan lyfter fram yrkestrafiken som ett viktigt område.

Ett antal frågor i enkäten handlar om hur ofta eller sällan förare av tunga fordon bryter mot vissa specifika regler; kör utan vilopaus, manipulerar med färdskrivaren och hastighetsregulatorn och kör fordon i dåligt skick. Resultaten visar att attityderna inte ändrats mycket från år 1999 till år 2007. Trafikpoliserna är vid båda mättillfällena relativt neutralt inställda till dessa påståenden, dvs. en stor grupp håller varken med om eller tar avstånd ifrån påståendena om att det är vanligt att förare av tunga fordon bryter mot ovanstående regler. Detta stämmer rätt illa med att de tidigare talat om att övervakningen av yrkestrafiken bör förstärkas. Frågan kvarstår då varför man anser att bevakningen skall öka.

4.12 Resultat uppdelade på antal arbetade år inom polisyret

I urvalet hade poliserna år 1999 arbetat i genomsnitt 20 år medan man år 2007 hade arbetat 16 år. För att säkerställa att de uppmätta resultaten verkligen beskrev en skillnad över tid snarare än skillnad mellan antal år i tjänst utfördes en rad olika tester som kontrollerade för antal år i tjänst. Resultaten presenterar ett antal intressanta resultat som främst berör de som arbetat mellan 0–10 år; Allmänt finns ingen skillnad mellan 1999 och 2007 i inställning till kravet på antal alkoholtester som skall utföras. Men detta gäller inte de som arbetat kortast tid, vars attityder istället blivit mera negativa. Ett annat resultat värt att poängtera är att gruppen som arbetat 11–20 år är mera negativ till hur besluten fattas inom organisationen jämfört med de andra och upplever inte heller att deras arbete är lika fritt. Den grupp som arbetat kortast tid, dvs. mellan noll till tio år, har försämrat sina attityder signifikant från år 1999 till år 2007 när det gäller rappor-

tering av olyckor. De ansåg i högre grad än tidigare att detta arbete är alltför komplicerat och tidsödande. Dessa resultat står helt i motsats till resultaten i de övriga tre grupperna, där man är mindre benägen att tycka att rapporteringen är komplicerad och tidsödande. Samma gäller den tidigare noterade ökade förståelsen för varför viss form av statistik skulle rapporteras som inte gäller de som arbetat kortast tid. Gruppen som arbetat kortast tid utmärker sig också genom att vara mer benägna 2007 jämfört med 1999 att hålla med om att friande domar gör att man tappar gnistan. Slutligen ser vi att det enbart är i denna grupp som poliserna år 2007 är signifikant mer benägen att hålla med om att polisen alltför sällan rapporterar trafikfarliga felparkeringar jämfört med år 1999. Dock har inställningen till trafiksäkerhetsarbetet i sig, dvs. att det är meningsfullt och att man vill jobba med dessa frågor i likhet med de övriga förbättrats i den grupp som arbetat kortast tid. Om vi koncentrerar oss på det sista mättillfället och jämför gruppen som arbetat kortast tid med de andra kan vi se att de är mera negativt inställda till de kvantitativa måtten och rapporteringen av olyckor. Däremot är de mera positiva till dolda kontroller, automatisk kameraövervakning och hårdare straff.

Referenser

- Ajzen, I., & Fishbein, M. (2000). The prediction of behavior from attitudinal and normative variables. I E. T. Higgins, & A. W. Kruglanski (Red.) *Motivational science: Social and personality perspectives. Key reading in social psychology.* (pp. 177–190). New York: Psychology Press.
- Andersson, G. (1991). *Effekter på hastigheter av intensifierad övervakning med radar.* TFB & VTI forskning/research 6. Transportforskningsberedningen och Statens Väg- och Trafikinstitut. Linköping.
- Andersson, G. (2003). *Automatisk hastighetsövervakning. Resultat från försöksverksamheten.* VTI. Konferens-PM.
- Andersson, G., Brude, U., Larsson, J., Nilsson, G., Nolén, S. & Thulin, H. (1998). *Trafiksäkerhetspotentialer och trafiksäkerhetsreformer 1994–2000.* VTI meddelande 831, Statens väg- och transportforskningsinstitut, Linköping.
- Andersson, M., & Vedung, E. (2006). *Målstyrning på villovägar. Om det trafiksäkerhetspolitiska etappmålet för år 2007.* Cajoma Consulting. Uppsala.
- Argyris, C. (1999) *On Organizational Learning*, 2nd ed., Blackwell Publ., Cambridge; Massachusetts.
- Argyris, C., & Schön, D. A. (1996) *Organizational Learning II – Theory, Method, and Practice*, Addison-Wesley Inc. USA.
- Baron, R. M., & Kenny, D. A. (1986). The moderator-mediator variable distinction in social psychological research: Conceptual, strategic, and statistical considerations. *Journal of Personality and Social Psychology*, 51, 1173–1182.
- Bergdahl, F. (2007). *Automatisk trafiksäkerhetskontroll (ATK) – En studie av effekterna på fordonshastigheter.* U. U: D: M: Projekt Rapport 2007:27. Matematiska Institutionen, Uppsala Universitet.
- bet 1992/93:FiUi. Finansdepartementet.
- Botkyrka och Salems tidskrift 15/2 2000. ”Färre poliser i norra Botkyrka”.
- BRÅ-rapport. (1998:7). ”Rattfylleri – utvärdering av 1994 års reform av trafiknykterhetslagstiftningen”.
- Ds 2004:34 *Strukturella brister inom polisen.* Justitiedepartementet, regeringskansliet.
- Ds 2006:7 *Vållandebrotten i trafiken.* Departementspromemoria, Sveriges Riksdag.
- Ehn, P. (1998). *Maktens administratörer. Ledande svenska statstjänstemäns och politikernas syn på tjänstemannarollen i ett förändringsperspektiv.* Statsvetenskapliga institutionen. Stockholms Universitet.
- Ekman, G. (1999). *Från text till batong – om poliser, busar och svennar.* Ekonomiska forskningsinstitutet vid Handelshögskolan, Stockholm.
- Forward, S. E. & Samuelsson, P. (2007). *STRADA – blev det som det var tänkt?* VTI rapport 600. Statens väg och transportforsknings institut, Linköping.
- Gildenlöw, R. (2000).” *Lika inför trafiklagen*”. Norrtälje Tidning, 17 januari 2000.
- Hair, J. G., Anderson, R. E., Tatham, R. L., & Black, W. C. (1998). *Multivariate Data Analysis.* Englewood Cliffs, NJ: Prentice Hall.

- Hauer, E., Ahlin, F. J., & Bowser, J. S. (1982). Speed enforcement and speed choice. *Accident Analysis and Prevention*, 14, 267–278.
- Holgersson, S. (2005). *Yrke: Polis: yrkeskunskap, motivation, IT-system och andra förutsättningar för polisarbete*. Doktorsavhandling. Linköpings universitet.
- Holgersson, S. (2007). *Kartläggning av svenska polisens narkotikabekämpning. Rapport 23, Mobilisering mot narkotika*. Socialdepartementet.
- Homel, R., Carseldine, D., & Kearns, I. (1988). Drink-driving countermeasures in Australia. *Alcohol Drugs and Driving*, 4, 113–144.
- Intermetra. (2005). *Kartläggning av kunskaper om och attityder till automatisk hastighetsmätning med kamera (ATK)*. (www.vv.se).
- JUSEK. (1997). *Polissektionens medlemmar*, Stockholm, Demoskop.
- Jällhage, L. (2000). *Poliser hoppar av sitt yrke*. Dagens Nyheter, 13 januari 2000.
- Khakee, C., & Aspegren, A. (1998). *Förstudie 1997/98:13 omorganisationer inom rättsväsendet*. Riksdagen.
- Magnusson, K. (2000). ”19 000 poliser behövs för att klara kraven”. Svensk Polis, nr 3. Rikspolisstyrelsen.
- Homel, R. (1988) Policing and punishing the drinking driver. A study of general and specific deterrence. ISBN 3-540-96715X.
- Lindblom, J. (1999). ”Fiasko för lag som låter p-vakter assistera poliser”. Metro, 15 november 1999.
- Lipsky, M. (1980). *Street-level bureaucracy : dilemmas of the individual in public services*. New York: Russel Sage Foundation.
- Lisinski, S. (1999). ”Poliser slutar smyga i buskarna”. Dagens Nyheter, 5 november 1999.
- Lundquist, L. (1992). *Förvaltning, stat och samhälle*. Studentlitteratur.
- Lundquist, L. (1998). *Demokratins väktare*. Studentlitteratur.
- Länsstyrelsen i Västmanlands län (1998). *Pressmeddelande*.
- Nilsson, O. (1999). ”Öppna fartkontroller sänker hastigheter”. VF 24 juni 1999.
- Parker, D., Reason, J. T., Manstead, S. R., & Stradling, S. G. (1995). Driving errors, driving violations and accident involvement. *Ergonomics*, 38, 1036–1048.
- Pennington, D. C., Gillen, K., & Hill, P. (1999). *Social Psychology*. Arnold: London.
- Polismyndighetens i Västerbottens län hemsida (1999). Trafikpolisen i Västerbottens län, hemsida.
- Prop. 1992/93:50. Finansdepartementet, Riksdagen.
- Prop. 1996/97:137. *Nollvisionen och det trafiksäkra samhället*. Kommunikationsdepartementet, Riksdagen.
- Prop. 1997/98:56. *Transportpolitik för en hållbar utveckling*. Kommunikationsdepartementet, Riksdagen.
- Prop. 1998/99:1. *Budgetpropositionen 1999*. Riksdagen.
- Prop. 1999/2000. Kapitel 4. Polisväsendet. Proposition 1999/2000:1D7, Riksdagen.

Prop. 2003/04: 160. *Fortsatt arbete för en säker vägtrafik*. Näringsdepartementet, Riksdagen.

Prop. 2006/07:1. *Budgetproposition för 2007*. Bilaga: UO 4: Rättsväsendet.

Regleringsbrevet för budgetåret 1999 avseende polisväsendet.

Regleringsbrevet för budgetåret 2004 avseende polisväsendet.

Rikspolischefens inriktning 2007. Nyhetsbrev mars 2007 (2007-04-05 RPS).

Rikspolisstyrelsen (1998). *Polisväsendets verksamhetsplan 1998*. (SOU 1998:46).

Rikspolisstyrelsen (2001). *En nationell strategi för polisens trafikövervakning*.
www.polisen.se.

Rikspolisstyrelsen (2006a). *Polisens arbete med trafiksäkerhet i vägtrafik och terräng. Nationell strategi*. Nationell strategi Trafik 1.0. www.polisen.se.

Rikspolisstyrelsen. (2006b). *Polisens årsredovisning 2006*.
www.polisen.se/mediaarchive/4347/3474/3928/1_AR_2006_22_feb.pdf.

Rikspolisstyrelsen. (2007). *Polisens årsredovisning 2007*.
www.polisen.se/inter/mediaache/4347/3474/3928/polisens_AR_2007.pdf.

Riksrevisionsverket. (1998:54) *Polisens arbetstider*.

RiR 2005:18. *Rikspolisstyrelsens styrning av polismyndigheterna*.
www.riksrevisionen.se/templib/pages/EArchiveSearchPage.aspx?id=559.

SOU 2002:122 Göteborg 2001. *Betänkande av Göteborgskommittén*, Statens offentliga utredningar (SOU) SOU 2002:122. <http://www.regeringen.se/sb/d/108/a/3816>.

Stockholms Polisdistrikts verksamhetsplan, (1999). www.polisen.se.

Stradling, S. G., Manstead, A. S. R., & Parker, D. (1991). Motivational correlates of violations and errors on the road. *Proceedings of the General Accident plc/Economic and Social Research Council and Transport and Road Research Laboratory Conference for Driver Behaviour Researchers, Manchester University*. Manchester, UK.

Svensson, T., & Summerton, J. (2007). *Aktörers syn på hastighetsgränser i en region. Ett arenaperspektiv*. VTI Rapport 583. Statens väg- och transportforskningsinstitut. Linköping.

Sylvander, (1999). *Avisen* 20 november 1999.

Thelin, K., & Svantemark, K. (2005). *Polis i kris – Har kommunerna kraften? Förslag om en effektiv lokal polis*. Timbro, Stockholm.

Torstensson, M., & Wikström, P-O, H. (1995). "Brottsprevention och problemorienterat polisarbete". Rikspolisstyrelsen.

Voas, R. B. & Hause, J. M. (1987). Deterring the drinking driver: The Stockton experience. *Accident Analysis and Prevention*, 19, 81–90.

Vägtrafikinspektionen (2004). *Rapport om polisens trafikövervakning – erfarenheter från dialoger med sex polismyndigheter*. Vägtrafikinspektionen, Borlänge.

Vägtrafikinspektionen (2006). *Hastigheter och etappmålet 2007*. Vägtrafikinspektionen, Borlänge.

- Vägtrafikinspektionen (2008). *Dialoger med sju polismyndigheter 2007*. Vägtrafikinspektionen, Borlänge.
- Vägverket (2006a). *Trafiksäkerhetskameror på väg 276 mellan Åkersberga och Roslags Kulla. Nollmätning av trafikantattityder 2006*. Vägverket Publikation 2006:41.
- Vägverket (2006b). *Trafiksäkerhetskameror på väg 225 mellan Ösmo och Vårsta. Nollmätning av trafikantattityder 2006*. Vägverket Publikation 2006:89.
- Vägverket (2006c). *Trafiksäkerhet – Resultat från 2006 års trafiksäkerhetsenkät*. Vägverket publikationer 2006: 106.
- Åberg, L. (1993). Drinking and driving: Intentions, attitudes and social norms of Swedish male drivers. *Accident Analysis and Prevention* 25, 289–296.
- Åberg, L., Engdahl, S., & Nilsson, E. (1989). *Höjda hastighetsböter – effekter på förarens kunskaper om bötesbelopp och val av hastighet*. Stockholm, Sweden: Allmänna förlaget.

VTI är ett oberoende och internationellt framstående forskningsinstitut som arbetar med forskning och utveckling inom transportsektorn. Vi arbetar med samtliga trafikslag och kärnkompetensen finns inom områdena säkerhet, ekonomi, miljö, trafik- och transportanalys, beteende och samspel mellan människa-fordon-transportsystem samt inom vägkonstruktion, drift och underhåll. VTI är världsledande inom ett flertal områden, till exempel simulatorteknik. VTI har tjänster som sträcker sig från förstudier, oberoende kvalificerade utredningar och expertutlåtanden till projektledning samt forskning och utveckling. Vår tekniska utrustning består bland annat av körsimulatorer för väg- och järnvägstrafik, väglaboratorium, däckprovsningsanläggning, krockbanor och mycket mer. Vi kan även erbjuda ett brett utbud av kurser och seminarier inom transportområdet.

VTI is an independent, internationally outstanding research institute which is engaged on research and development in the transport sector. Our work covers all modes, and our core competence is in the fields of safety, economy, environment, traffic and transport analysis, behaviour and the man-vehicle-transport system interaction, and in road design, operation and maintenance. VTI is a world leader in several areas, for instance in simulator technology. VTI provides services ranging from preliminary studies, highlevel independent investigations and expert statements to project management, research and development. Our technical equipment includes driving simulators for road and rail traffic, a road laboratory, a tyre testing facility, crash tracks and a lot more. We can also offer a broad selection of courses and seminars in the field of transport.



HUVUDKONTOR/HEAD OFFICE

LINKÖPING

POST/MAIL SE-581 95 LINKÖPING

TEL +46 (0)13 20 40 00

www.vti.se

BORLÄNGE

POST/MAIL BOX 760

SE-781 27 BORLÄNGE

TEL +46 (0)243 446 860

STOCKHOLM

POST/MAIL BOX 55685

SE-102 15 STOCKHOLM

TEL +46 (0)8 555 770 20

GÖTEBORG

POST/MAIL BOX 8077

SE-402 78 GÖTEBORG

TEL +46 (0)31 750 26 00