

Kriminologiska institutionen



Patrullering och påverkad trygghet

En kvalitativ undersökning om hur polisens färdmedel
påverkar allmänhetens trygghet

Examensarbete 15 hp

Kriminologi
Kriminologi III (30 hp)
Höstterminen 2011
Peter Andersson

Innehållsförteckning

INNEHÅLLSFÖRTECKNING	3
SAMMANFATTNING	5
INLEDNING	7
SYFTE OCH FRÅGESTÄLLNING	8
BEGREPP	8
TIDIGARE FORSKNING	9
PATRULLERING OCH BROTTSLIGHET	10
BROTTSLIGHET OCH TRYGGHET	11
POLISENS NÄRVARO OCH ALLMÄNHETENS TRYGGHET	12
METOD	13
VETENSKAPSTEORI	14
GENOMFÖRANDE	15
URVAL	15
FÖRFÖRSTÅELSE	16
METODOLOGISKA PROBLEM	16
ETISKA STÄLLNINGSTAGANDEN	17
VALIDITET OCH RELIABILITET	18
TEORI	19
RUTINAKTIVITETSTEORIN	20
INFORMELLA KONTAKTER OCH ÖKAD TRYGGHET	22
RESULTAT OCH ANALYS	23
LÄSNYCKEL FÖR CITATEN	23
TRE FORMER AV PATRULLERING	24
VAD ÄR TRYGGHET?	25
HUR UPPEVER SIG POLISERNA PÅVERKA TRYGGHETEN DIREKT?	26
HUR UPPEVER SIG POLISERNA PÅVERKA BROTTSLIGHETEN?	31
INSTÄLLNINGEN TILL SEGWAYS	33
SLUTSATS	34
FÖRSLAG PÅ FORTSATT FORSKNING	36
REFERENSER	37
ELEKTRONISKA KÄLLOR	38
BILAGA 1	40
INTERVJUGUIDE	40

Sammanfattning

Polisen vid Södermalm i Stockholm kommer, under våren 2012, genomföra tester med att patrullera med Segways. Detta förväntas göra att polisen kommer i kontakt med fler människor och får möjlighet att patrullera på platser där det tidigare varit svårt att komma fram. Experter har efterlyst noggrannare tester innan polisen genomför större förändringar i sitt arbetssätt. Denna uppsats har därför som syfte att, genom kvalitativa intervjuer med poliser på Södermalm, redogöra för hur poliserna själva ser på hur de påverkar allmänhetens trygghet, beroende av vilket färdmedel de använder vid patrullering. Uppsatsen teoretiserar utifrån en modell, där polisen antas påverka allmänhetens trygghet antingen direkt, genom inofficiella kontakter med allmänheten, eller indirekt genom brottsbekämpning. Resultatet visar att de intervjuade poliserna uppfattar sig påverka tryggheten på olika sätt beroende av vilket fordon de använder vid patrullering. Att patrullera med bil anses som distanserande från allmänheten och uppfattas inte påverka positivt på tryggheten. Att patrullera till fots anses som mest trygghetsskapande, medan ett antal alternativa färdmedel, så som Segway, motorcykel och cykel, hamnar någonstans mitt emellan. Den gemensamma åsikten är att varje färdmedel har sitt användningsområde och bör användas i den situation eller miljö där det passar bäst.

Inledning

Polisen på Södermalm i Stockholm har, under två dagar sommaren 2011, testat att patrullera med Segways.¹ Att polisen patrullerar med Segways är relativt väl beprövat utomlands. Bland annat i Skottland och USA används färdmedlet av polisen för att ta sig fram (Bradley 2008; Moncur 2007). Färdmedlet har i Sverige bland annat synts till i populära TV-serier och blivit ett allt mer vanligt inslag i stadsmiljön. Fördelen för polisen med att patrullera med Segways anses vara att de når nya områden som tidigare varit svåra att patrullera, till fots eller med andra färdmedel, på ett effektivt sätt. Exempel på detta kan vara gågator, inomhuscentra och parker. Den förväntade effekten är att man hoppas nå fler människor och visa sig synliga och tillgängliga för fler och därmed öka tryggheten (Polisens förstudierapport 2011).

Den svenska regeringen skriver i sin proposition till budgeten 2011 att ”det bästa sättet att öka tryggheten för alla är att förhindra att brott begås” (prop. 2010/11:1. s. 21). Flera myndigheter berörs av detta, men framförallt hamnar detta ansvar på polisens bord. Polisen själva håller däremot inte med om att det finns en stark koppling mellan brottslighet och trygghet (Lindahl 2008, s. 5). Det som tidigare sagts om Segways, kan tvärt emot detta, förstås som att brottsbekämpning inte bör vara primärt. Istället anser polisen att synlighet och tillgänglighet, och därmed skapa en mer direkt form av trygghet för den breda massan, är minst lika viktigt (ibid. s. 6).

Utifrån den ovan förda diskussionen kan det urskiljas två vägar att gå för polisen. Antingen kan de påverka tryggheten genom att bekämpa antalet brott, eller så kan de öka tryggheten genom en mer direkt och frekvent kontakt mellan polis och allmänhet. Eftersom en ökad allmän trygghet, i båda fallen, tycks vara målet, blir det detta denna uppsats kommer att fokusera på. Då Södermalmspolisen har för avsikt att ytterligare testa det nya färdmedlet, Segways, under våren 2012, blir det både intressant och aktuellt att undersöka på vilket sätt olika färdmedel kan påverka allmänhetens trygghet.

Uppsatsen kommer att utgå från sex stycken kvalitativa intervjuer med poliser, stationerade på olika kontor på Södermalm i Stockholm. Poliserna har varierande erfarenheter av att patrullera på olika sätt, varav uppsatsen kommer att utgå från tre: till fots, i bil och på ett alternativt sätt, inom vilket bland annat Segway kommer att ingå. Genom kvalitativa intervjuer tydliggörs polisernas förståelse för sin egen praktik och hur den påverkar allmänheten och påverkas av det sätt man väljer att arbeta på. Vidare kan jag, genom de kvalitativa intervjuerna, nå kunskap kvantitativa undersökningar, likt trygghetsundersökningar och kriminalstatistik, annars missar. Sarnecki efterlyser en ökad kritisk ställning gentemot nya polisiära metoder och anser att man bör genomföra mer grundliga tester innan man genomför de nya metoderna (Sarnecki 2010, s. 37). Genom att intervjua de perso-

¹ Segway är namnet på det företag som tillverkar fordonet. I brist på andra ord, att förklara fordonet med, kommer jag i uppsatsen att använda mig av detta. För en definition av fordonet hänvisar jag till www.segway.se.

ner som dagligen kommer i kontakt med själva patrulleringen, kan jag öka kunskapen kring de effekter en förändring i sättet att patrullera, eventuellt skulle ge. Genom att, i denna uppsats, presentera de enskilda polisernas åsikter, kan polisen, under sina fortsatta tester, ta bättre grundade beslut kring hur de vill genomföra patrulleringen. Därmed ökar möjligheten att se vilken påverkan den nya patrulleringsformen har på allmänhetens trygghet och risken, att man sedan måste lägga ner metoden inom några år på grund av bristande effektivitet eller liknande, minskar.

Syfte och frågeställning

Syftet med denna uppsats blir att redogöra för hur sex poliser vid Södermalm, uppfattar sig påverka allmänhetens trygghet beroende av vilket färdssätt de använder när de patrullerar. Detta görs för att öka kunskapen kring hur tryggheten kan påverkas av polisens sätt att patrullera.

Uppsatsen kommer därför att utgå från frågeställningen: hur uppfattar sig poliser påverka allmänhetens trygghet beroende av vilket fordon de använder vid patrullering?

Begrepp

Ett antal begrepp återkommer i uppsatsen vilka därför förtjänas att definieras och klargöras.

Trygghet

Graden av trygghet kan i denna uppsats förstås som i vilken grad den enskilde är rädd att utsättas för brott eller att någon närstående skall utsättas för brott. Jag utgår också från att det finns en koppling mellan brottslighet och trygghet. Att var trygg innebär därför att man inte känner någon rädsla för att man själv, eller någon man känner, ska utsättas för brott. Den nationella trygghetsundersökningen (NTU) som utförs av Brottsförebyggande rådet (Brå) varje år behandlar trygghetsbegreppet på ett liknande sätt. Brå skriver där att det med hjälp av NTU:n finns goda möjligheter att mäta allmänhetens trygghet (Brå 2011, s. 13). Alla frågor är i NTU:n kopplade till brott och rättssystemet, vilket tyder på att Brå, likt mig, utgår från att trygghet är förknippat med brottslighet. Trygghetsbegreppet är däremot ifrågasatt och borde kanske mätas på andra sätt (se Heber 2007, och Balkin 1979 under tidigare forskning). Avgränsningen att endast beröra rädslan för att själv utsättas-, eller rädslan för att andra ska bli utsatta för brott, görs dels för att begränsa uppsatsens ramar, dels för att det är den formen av trygghet polisen kan påverka genom de fordon de använder. Definitionen ligger i linje med den regeringen använder i sina styrdokument till polisen (jmf. tidigare presenterat citat ur regeringens budgetproposition 2011) och eftersom uppsatsen är riktad mot att djupare analysera polisiära insatser, blir detta näst intill tvunget för att ge, för polisen, relevanta resultat.

Uppsatsen kommer även ta upp ett visst mått av liknande uttryck så som uppfattad-, och faktisk trygghet. Dessa uttryck förekommer framförallt i utdragen från intervjuerna och därför kommer jag

att använda polisens egna definitioner av dessa uttryck, eftersom det är poliser som använder dessa. Faktisk trygghet kan närmast liknas vid den faktiska risken att utsättas för brott (Lindahl 2008, s. 5). Faktisk trygghet har alltså egentligen inget att göra med trygghet, utan snarare med faktisk risk eller sannolikhet för att utsättas för brott. Upplevd trygghet ligger närmre den form av trygghet jag vill undersöka. Upplevd trygghet är en känsla av hur en ”individ eller grupp själv upplever sin trygghet” (ibid. s. 6). I själva verket påverkar de båda uttrycken varandra, vilket gör att den trygghet jag vill undersöka i själva verket blir en blandning av dessa.

Fordon och färdmedel

Uppsatsen kommer att ta upp ett antal fordon. Även den patrullering som sker till fots kommer att betecknas som att den utförs med ett fordon/färdmedel och om inget annat anges, bör ”fordon” och ”färdmedel” förstås som bland annat bil, mc, promenad och Segway. I frågeställningen innefattas därför även fotpatrullering.

Patrullering

Med patrullering menas att polisen går på vakt eller är under förflyttning. Patrullering begränsas inte till patrullering som sker till fots. Att patrullera kan därför, i denna uppsats, förstås som ett arbetssätt, där polisen, utanför polishusets väggar och med hjälp av ett fordon eller till fots, bland annat förebygger brott eller interagerar med allmänheten. Att patrullera betyder däremot inte att polisen är under utryckning eller står still och exempelvis spanar på en misstänkt.

Allmänheten

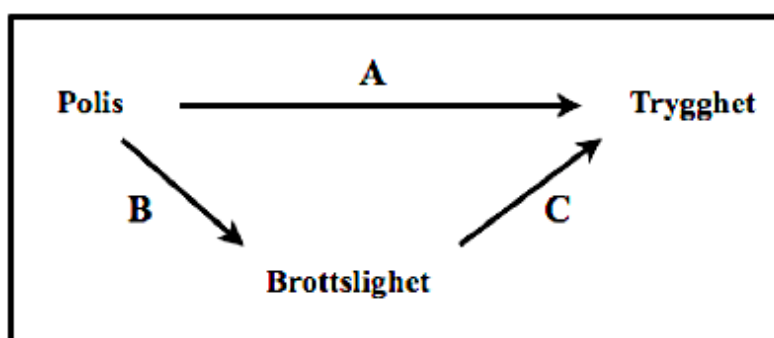
Uttrycket ”allmänheten” ska i denna uppsats förstås som de civila, privata människor som på något vis berörs av den svenska polisens arbete. Polisen kan även arbeta för juridiska personer och dessa utgör även en del av allmänheten i vardagligt tal. Dessa ska däremot inte medräknas i denna uppsats eftersom de inte är dem jag berör i mina intervjuer, dessutom skiljer sig tryggheten mellan juridiska personer och privata personer i allt för stor utsträckning för att jämföras. Uppsatsen begränsas inte till svenska medborgare eftersom även exempelvis turisters uppfattning av trygghet är av relevans. Allmänheten kan därför heller inte ses som en homogen grupp som har samma uppfattning om allting. Uppsatsen kommer dock, för att begränsa omfattningen, att utgå från en generell bild av allmänheten och problematisera i den mån det är möjligt.

Tidigare forskning

Den största delen av den tidigare forskningen på ämnet polisens påverkan på tryggheten, har bedrivits med en kvantitativ ansats. Få har undersökt kopplingen på ett kvalitativt sätt. Graden av trygg-

het hos allmänheten kan, i linje med min tidigare presenterade definition, i mycket av den aktuella litteraturen förstås som hur stor rädslan är för att utsättas för brott.

Jag har, vid analysen av de intervjuer som ligger till grund för denna uppsats, utgått från att polisen kan påverka allmänhetens trygghet på två sätt, ett direkt och ett indirekt sätt. Polisen kan påverka direkt genom att finnas till för allmänheten och öka dess trygghet genom synlighet och tillgänglighet. Polisen kan dessutom påverka indirekt genom att bekämpa brottslighet och därmed påverka tryggheten. För att förstå detta måste förhållandet mellan tre faktorer förklaras, Polisen, brottslighet och trygghet. Modellen kommer att förklaras ytterligare under teoridelen. Förhållandet visas i figur 1. Det bör understrykas att det finns andra sätt att påverka allmänhetens trygghet på, men dessa kommer inte vidare beröras i denna uppsats.



Figur 1. Polisens möjligheter att påverka allmänhetens trygghet.

Patrullering och brottslighet

Patrullering kan, i den befintliga forskningen om hur polisen patrullerar med olika fordon för att bekämpa brottslighet (se B, figur 1), delas in i två klasser. Antingen sker den likt Holgerssons definition av den svenska närpolisverksamheten ”innehållsmässigt rör det sig ofta om en ganska diffus verksamhet som är svår att definiera” (Holgersson 2008, s. 30) det vill säga på ett icke-problematiserande och odefinierat sätt. Eller så sker patrulleringen på ett problemorienterat sätt. Att polisen arbetar problemorienterat innebär bland annat att man patrullerar vissa områden, så kallade ”hot spots”, vid vissa tider på dygnet eftersom det tidigare visat sig att mycket kriminalitet begås där och då. Det kan också innebära att polisen fräntas all skyldighet att besvara akuta larm och satsar istället på att visa sig tillgänglig för allmänheten (se exempelvis Jones & Tilley 2004 för ett exempel på problemorienterad patrullering).

Sherman (1997) har, genom att sammanfatta en mängd tidigare forskning, tydliggjort skillnaden i effektivitet mellan icke-problematiserande och problematiserande patrullering. Den icke-problematiserande patrulleringen finner inte något stöd i forskningen. Sherman slår fast, efter att ha jämfört tre större studier, att det inte finns någon påvisbar preventiv effekt av att bara addera fler patrullerande poliser till en stad (Sherman 1997, s. 626f). Brottsligheten flyttade, i de flesta fall, bara på sig till närliggande områden där polisen närvaron inte var lika hög. De icke-problematiserande

patrulleringarna innefattade framförallt slumpartad eller godtycklig patrullering. En av de jämförda studierna visar trots allt på en brottsförebyggande effekt, men anses, av Sherman, inte tillförlitlig på grund av brister i metoden.

Det mer problematiserande sättet att patrullera, visar på större preventiva effekter (Sherman 1997, s. 627-629). Alla de åtta studier Sherman valt att studera visar på en minskning i antalet brott då polisen arbetat problemorienterat. Studierna anses dessutom metodologiskt starka. Sherman kan inte utesluta att brottsligheten flyttade någon annanstans, men hänvisar till rutinaktivitetsteorin och hävdar att det, enligt den, är mindre sannolikhet att brottsligheten flyttat på sig. Sherman menar här att man bestämmer en "hot spot" utifrån om det gör platsen till en lämplig plats att begå brott på. Enligt rutinaktivitetsteorin skulle därför förflyttningen bara ske till andra hot spots då det är där det finns lämpliga objekt. Där finns ytterligare väktare vilket förhindrar förflyttningen av brottsligheten.

Sherman har inte jämfört forskning som bedrivits i Sverige vilket är ett problem eftersom förhållandet mellan patrullering och brottslighet då inte kan styrkas i Sverige. Sherman (2010) understryker att effektiva metoder i ett land inte med säkerhet är effektiva i ett annat (Sherman 2010, s. 7). Möjligheten ökar å andra sidan genom att jämföra flera studier. Liknande studier har i viss mån genomförts i Sverige med liknande resultat (jmf. på vilket sätt polisens arbetssätt spelar roll, i Holgersson 2008), vilket ytterligare stärker möjligheten att förhållandet även gäller i Sverige.

Brottslighet och trygghet

Kopplingen mellan brottslighet och trygghet (se C, figur 1, s. 7) är inte självklar. En del av den befintliga forskningen tyder på ett samband mellan brottslighet och trygghet. Nationella trygghetsundersökningen genomförs av Brottsförebyggande rådet varje år i Sverige. Enligt denna finns det en tydlig koppling mellan såväl indirekta som direkta erfarenheter av brott och uppfattningen om negativt påverkad trygghet (Brå 2011, s. 67). Resultaten visar att störst påverkan på tryggheten ger en direkt utsatthet för integritetskränkande brott, medan vittne till våld och att ha en anhörig som blivit utsatt för allvarligt brott påverkar tryggheten i något mindre utsträckning.

Andra säger att brottslighet och trygghet inte behöver ha någon direkt koppling alls. Heber (2007) tar, i sin doktorsavhandling, upp bland annat att det inte tycks finnas någon tydlig koppling mellan den faktiska utsattheten- eller risken för att utsättas för brott, med rädslan för att utsättas för brott. Heber skriver "rädslan för brott är inte bara rädslan för *brott*" (Heber 2007, s. 86) och menar då att rädslan för brott beror på en rad andra faktorer som spelar in hos individen, i gruppen, i situationen eller i samhället. Dessa faktorer innefattar bland annat hur brott skildras i media, upplevelsen av en viss plats eller hur brottslighet ses på inom en viss grupp. Trygghet kan därför, enligt Heber, vara ett socialt skapat begrepp som egentligen inte är förankrat i "verkligheten".

Även andra forskare menar att brottslighet och trygghet inte alltid hänger samman. Balkin (1979) menar att en stad kan vara så osäker att ingen vågar gå ut (Balkin 1979, s. 353). Detta leder till att brottsligheten sjunker medan känslan av trygghet är fortsatt låg.

Kopplingen mellan brottslighet och trygghet är, enligt den ovan presenterade tidigare forskningen, ifrågasatt. Därför måste uttrycket definieras. Utifrån min tidigare definition av trygghet blir resultaten i nationella trygghetsundersökningen, att tryggheten påverkas av brottsligheten och rädslan att utsättas för brott, mest intressant för denna uppsats. Även den svenska regeringen använder sig, som tidigare nämnts, av trygghetsundersökningen när de talar om trygghet. Denna uppsats är tänkt att göra nytta för polisens arbete och genom denna definition talar jag och regeringen "samma språk" vilket gör min definition högst relevant. Att presentera alternativ forskning som tydliggör att trygghetsbegreppet är ifrågasatt, görs för att visa att den definition jag valt, inte alls är allmängiltig.

Polisens närvaro och allmänhetens trygghet

Hur förklaras då den direkta relationen (se A, figur 1, s. 7) mellan polis och trygghet? Winkel (1986) finner att polisens närvaro ökar allmänhetens trygghet. Winkel har genom enkäter, ifyllda av allmänheten, frågat om invånarnas uppfattade rädsla för brott. En del av enkäterna fylldes i under överseende av en uniformerad polis och andra fylldes i helt privat och skickades in med post. Winkel finner starka samband mellan polisiär närvaro och minskad rapporterad rädsla för att utsättas för brott. Winkel ger det generella rådet till polisen att öka synligheten om målet är att minska rädslan för brott (Winkel 1986, s. 392). Metoden kan, enligt mig, dessvärre ifrågasättas eftersom man riskerar att medborgarna kan antas svara vad som förväntas av dem, när en polis sitter jämte och iakttar (jmf. social önskvärdhet i Bryman 2001, s. 141).

Att polisen syns räcker dock inte alltid till. National Research Council (2004) har gått igenom en lång rad tidigare forskning, utförd i USA, och sammanfattar utifrån den, sina resultat. Man kommer bland annat fram till att det gamla sättet, på vilket polisen styrts länge, att man fördelat pengar och resurser brett över hela det område där polisen ska verka, inte är den mest effektiva vägen till att skapa trygghet och minska rädslan för brott (National Research Council 2004, s. 246). Det räcker alltså inte för polisen att bara synas i sin uniform och arbeta ostrukturerat. Istället finner man starka bevis på att det mest framgångsrika sättet att minska dels kriminalitet, som nämnts ovan, dels rädsla för brott, är att polisen använder ett mer problemorienterat arbetssätt (ibid. s. 251).

Även litteraturstudier tyder på samma resultat. Holmberg (2004) ifrågasätter polisens synlighet som den mest framgångsrika metoden att skapa trygghet för allmänheten. Holmberg har i sin studie utvärderat tidigare forskning och då framförallt experiment utförda i Danmark. Han finner bland annat inget kausalt samband mellan polisens synlighet och trygghet och förklarar det, precis som Heber (2007), med att trygghet är en faktor som påverkas av många faktorer så som kön, ålder, ut-

bildning och så vidare, vilka polisen inte kan påverka (Holmberg 2004, s. 214). Holmberg tar också upp den intressanta aspekten av att polisens synlighet inte alltid utstrålar säkerhet, utan snarare kan uppfattas som att något allvarligt har hänt och därmed istället skapar otrygghet (ibid.)

En studie från Finland har undersökt sambandet mellan polisens närvaro och allmänhetens rädsla för brott och dessutom mätt detta inom olika grupper, vuxna och tonåringar. Salmi et al. (2004) har också skiljt mellan poliser som patrullerat till fots och de som patrullerat i bil. Resultaten visar att de civilpersoner, ur båda grupper, som såg poliser som patrullerade till fots, kände sig mindre rädda för brott mot deras egendom (Salmi et al. 2004, s. 582). Fotpatrullering hade även en allmänt positiv inverkan på allmänhetens rädsla för att bli utsatt för våldsbrott. Poliser som patrullerade i bil kunde kopplas till en förhöjd rädsla för brott, både mot person och egendom (ibid.). Salmi et al. understryker, precis som Holmberg, också problemet med att polisen idag framförallt är förknippad med brottsrelaterade händelser vilket automatiskt gör att allmänheten förknippar polisen med förhöjd rädsla för brott (ibid. s. 587).

Knutsson (1995) har undersökt polisens insatser i en större park i Stockholm under tidigt 90-tal och kommer fram till ungefär samma resultat. En patrullerande polis skapar mer trygghet och särskilt då om det är en polis som patrullerar till fots (Knutsson 1995, s. 25). Knutsson kommer också fram till några andra intressanta slutsatser. Skulle polisen lämna sin bil och istället fotpatrullera skulle detta, enligt Knutsson, göra att poliserna riskerar det "riktiga" polisarbetet, nämligen att ha hög beredskap för att rycka ut på larm (ibid. s. 26f). Att patrullera i bil och att ha hög larmberedskap var alltså viktigt för poliserna i studien.

Metod

Jag kommer i min metod utgå från den tidigare presenterade modellen som visar på möjligheten för polisen att skapa trygghet för allmänheten.

Jag kommer att använda mig av kvalitativa intervjuer med poliser för att besvara min forskningsfråga. Den kvalitativa intervjun har den fördelen att den kan hjälpa mig att "förstå ämnen från den levda vardagsvärlden ur den intervjuades eget perspektiv" (Kvale & Brinkman 2009, s. 39). På detta sätt hoppas jag öka kunskapen kring hur de intervjuade poliserna uppfattar sig påverka allmänhetens trygghet. Den kvalitativa intervjun har valts för att jag, genom den, kan säkerställa en hög kvalitet på det resultat som skapas. Jag får genom intervjuerna möjlighet att ställa uppföljningsfrågor och belysa samma problem utifrån ett antal olika aspekter. Dessutom minskar min möjlighet till tolkning av de svar jag får, jämfört med en ostrukturerad intervju. Vid kvantitativa intervjuformer krävs ett visst "våld" på svaren för att få dem att passa in i en redan befintlig kategorisering. Genom att endast sätta ramar för intervjun och gå in mer på djupet ökar jag möjligheten att presentera intervjudeltagarnas faktiska svar utan att kategorisera.

Jag har använt mig av en semistrukturerad intervju och intervjuguide. Att använda en semistrukturerad intervjuguide under intervjun är nästan en förutsättning för att jag som intervjuare ska kunna leda in intervjudeltagaren på de ämnen och begrepp jag vill belysa i min forskning. Samtidigt har jag även chansen att påverka den vinkel utifrån vilken jag vill att intervjudeltagaren ska se på mina begrepp och ställa uppföljningsfrågor (Bryman 2001, s. 301f). Med detta menar jag bland annat att jag till exempel inte är intresserad av hur poliserna uppfattar sig själva som trygga i sitt yrkesutövande, utan snarare hur de tror att själva yrkesutövandet påverkar allmänheten. Eftersom jag utgår från en specifik modell, är en semistrukturerad intervju dessutom nödvändigt eftersom jag då vill belysa vissa frågor framför andra.

Vetenskapsteori

Att utgå från en modell (se figur 1, s. 7) när man använder sig av kvalitativa intervjuer kan uppfattas skapa en motsatsställning när det kommer till vetenskapsteori. Modellen kan uppfattas som att jag vill anpassa svaren så att de passar in i modellen, vilket då blir allt för kvantitativt. Modellen kan därför, av vissa, uppfattas som positivistisk i den mån att jag som forskare vill förklara verkligheten utifrån ett färdigt mönster (Bryman 2001, s. 409). Samtidigt kan kvalitativa intervjuer kopplas till ett mer postmodernt tankesätt där man mer fokuserar på att historier aldrig kan generaliseras eller förklaras sammanfattande (Kvale & Brinkmann 2009, s. 68).

Den modell jag använt mig av, bör istället ses som en utgångspunkt kring vilken intervjun kom att handla och inte som en kategoriserande funktion. Med detta menar jag att modellen inte tvingar in de intervjuades svar i redan befintliga kategorier. Samtidigt bör inte intervjuerna ses som allomfattande djupintervjuer, där resultatet presenteras helt fritt, eftersom modellen satte vissa gränser för vad jag som intervjuare kunde fråga om.

Vidare skapar modellen också en fråga kring vad jag anser om sanning och kunskap. Söker jag en kunskap och hur skulle den i så fall se ut? Modellen kan antas fungera som ett slags uttryck för att kunskap skulle liknas vid den malm Kvale och Brinkmann använder som liknelse när de förklarar den kvalitativa intervjun med sin malmletarmetafor (Kvale & Brinkmann 2009, s. 64). Det är inte på detta sätt jag vill att modellen ska uppfattas. Modellen ska avläsas som att jag, på ett objektivt sätt, uppfattar det som att det finns två olika vägar för polisen att påverka allmänhetens trygghet. Därmed är det inte sagt hur polisen faktiskt påverkar denna eller att detta på något vis är slutgiltigt. Modellen bör ses som ett verktyg för mig att avgränsa och fokusera studien och intervjuerna på det jag uppfattar som relevant. Enligt Kvale och Brinkmanns metaforer, bör min modell därför ses som en karta att använda i deras resenärsmetafor (ibid. 64f). Modellen används också för att, för läsaren, tydliggöra de kopplingar jag fokuserar på mellan polis och allmänhetens trygghet, samt skapa en sammanhängande och mer lättförståelig uppsats.

Genomförande

Intervjuguiden var utformad så att jag ville börja brett, för att, efterhand som intervjun fortskred, skärma av intervjun mot min forskningsfråga. Intervjuerna inleddes i de flesta fall med att deltagaren fick presentera sig själv, inte bara som polis utan också hur denne var privat. Kvale och Brinkmann skriver att varje fråga bland annat måste anpassas efter varje individs vokabulär och bildningsnivå (ibid. s. 150). Utöver att presentationerna ökade förståelsen för kontexten, gav de också mig chansen att anpassa nästa fråga, om trygghet, efter min uppfattning om intervjudeltagaren. Tanken var sedan att vi skulle tala om begreppen trygghet, säkerhet, tillgänglighet och synlighet på ett övergripande sätt och tillsammans skapa en helhetsbild av hur dessa hänger samman och påverkar varandra. Efter det skulle intervjun skärmas av till att mer behandla enskilda patrulleringsformer och hur dessa kan påverka denna helhetsbild. Detta skulle skapa en tankeprocess hos intervjudeltagarna som då själva kunde börja problematisera och ifrågasätta. I själva verket utspelade sig inte intervjuerna precis enligt denna modell, utan frågorna blev ibland omkastade för att bättre passa in på den situation och det ämne vi talade om just då. Dessutom blev det oftast jag som problematiserade uttalandena baserat på min förförståelse och det som kommit fram tidigare i intervjun. Att det var jag som problematiserade och ifrågasatte påverkade förstås kunskapsproduktionen i intervjun. Detta är inte något jag ser som ett stort problem eftersom jag ändå utgår från att kunskapen inte är något statiskt som jag vill gräva fram, utan snarare är något som förändras hela tiden. Att jag då ställde frågor som gav mer dynamik och kanske mer kunskap rent kvantitativt ses inte som problematiskt. Jag har, för att tydliggöra för läsaren, redovisat de frågor jag ställde, där jag ansett att det varit extra relevant.

Urval

Jag har intervjuat totalt sex poliser, som alla jobbar på Södermalm i Stockholm. Jag ville att intervjuerna skulle kretsa kring polisens olika färdmedel vid patrullering, men också, om möjligt, beröra polisens nya sätt att patrullera, med Segways. Därför tog jag kontakt med ansvarig polis vid Södermalmspolisen, som i sin tur valde ut ett antal poliser som tidigare testat Segways. Två poliser har patrullerat med Segways under två dagar på Södermalm i Stockholm. De återstående fyra har i begränsad omfattning testat Segways under utbildningsdagar eller i garage, men ändå hunnit skapa sig en känsla för dess för- och nackdelar. Däremot har dessa fyra aldrig patrullerat med Segways ute på gatan. Samtliga poliser jobbar inom antingen den ingripande verksamheten eller närpolisen och alla har stor vana av att patrullera, framförallt till fots och med bil. Andra har ytterligare erfarenheter i form av patrullering med bland annat MC och cykel. Ålder på poliserna skiljer sig mellan cirka 25 upp till cirka 45 år. Antalet år vid polisen skiljer mellan ett och tjugo. Urvalet består av två kvinnor

och fyra män. En tidigare utvald polis visade sig var sjuk vid tillfället för intervjun, varpå denne ersattes med en annan polis, som också testat Segways och som fanns tillgänglig.

Urvalet kan sägas vara en form av ett bekvämlighetsurval eftersom de poliser jag intervjuat var de som, utifrån vissa kriterier, fanns tillgängliga (Bryman 2001, s. 114f).

Förförståelse

Forskarens förförståelse kan, enligt mig, påverka slutresultatet på många sätt. Min egen förförståelse grundas i att jag läst många kurser på högskolenivå och har en kriminologisk ansats till de flesta av de begrepp jag tar upp i studien. Förförståelsen påverkade intervjuerna på så sätt att jag ibland valde att nöja mig med ett svar jag upplevde att jag förstod. Detta kan ha skett allt för lättvindigt och kunskapen kan ha påverkats på grund av att jag inte tillräckligt utforskade vad intervjudeltagaren faktiskt menade. Jag upplevde det, vid transkriberingen av intervjuerna, som att jag vid många tillfällen kände att jag hade ställt frågor där svaret, både för mig och för poliserna, ofta varit helt självklart. Detta, menar jag, är ett bra mått på att jag förhållit mig till min förförståelse, eftersom inget kan vara självklart förrän det är uttalat eller att jag kontrollerat att vi tycker samma sak. Förförståelsen påverkade också de ämnen jag valt att beröra i min intervjuguide. Exempelvis kan ordet trygghet betyda en rad olika saker (jmf. Heber 2007). Jag förknippar trygghet direkt med rädslan att utsättas för brott. Genom att vara medveten om och förhålla mig till mitt eget tillskott till kunskapsproduktionen, kan jag minimera dess påverkan och höja validiteten i studien.

Metodologiska problem

Ett grundläggande problem för kvalitativa intervjuer är att de aldrig kan generaliseras på en större population (Bryman 2001, s. 270). Detta är heller inte meningen. Kraften i den kvalitativa forskningen ligger, enligt mig, istället i kraften att förklara ständigt föränderliga begrepp och beteenden. Enligt Kvale och Brinkmann bör man, inom kvalitativa studier, istället se till hur den kunskap som produceras i analysen, kan appliceras på andra liknande situationer (Kvale & Brinkmann 2009, s. 281). Min forskningsfråga kräver i viss mån att jag generaliserar. Därför kommer jag att använda det som Kvale och Brinkmann benämner som en läsarbaserad analytisk generalisering (ibid. s. 282). Kvale och Brinkmann skriver om denna typ av generalisering som att det är ”läsaren som på basis av detaljerade kontextuella beskrivningar av en intervjustudie bedömer om resultaten kan generaliseras till en ny situation” (ibid.). Detta innebär att jag i min uppsats har försökt att lägga fokus på kontexten som omger kunskapen, i syfte att öka läsarens möjligheter att själv bedöma om den är applicerbar på andra liknande situationer.

Etiska ställningstaganden

Med tanke på kunskapsproduktionen, har jag aktivt valt att inte gå ut med en full beskrivning av forskningssyftet vid själva kontakten med intervjudeltagarna. Viss information, att intervjun skulle handla om polisens färdmedel, skickades ut samt att intervjudeltagarnas överordnade var väl införstådda med syftet. Bedömningen gjordes att den ytterligare information som utelämnats, att jag ville tala om hur färdmedlet påverkade allmänhetens trygghet, inte var av sådan art att den borde påverka intervjudeltagaren i allt för hög grad att avstå. Självklart förklarades hela syftet med intervjun muntligt direkt innan själva intervjun startade.

Intervjudeltagaren informerades, i inledningen till intervjun, om att intervjun var frivillig och att intervjudeltagaren var helt fri att avbryta intervjun när denne ville. Jag informerade också om att jag skulle spela in intervjun och skriva ut delar av den. I samband med att jag informerade om att jag skulle skriva ut intervjun, förklarade jag också hur jag skulle avidentifiera utskriften och varför. Att förklara detta kändes extra viktigt eftersom ett stort etiskt dilemma var att de poliser jag intervjuade, blivit utvalda av deras respektive chefer. Detta gör att cheferna relativt enkelt skulle kunna förstå vem som sagt vad, något som jag, i möjligaste mån vill förhindra. I denna form av urval kan man ana ytterligare ett etiskt problem. Enligt Vetenskapsrådet får inte intervjudeltagarens frivillighet till intervjun påverkas av ”otillbörlig påtryckning eller påverkan” (Vetenskapsrådet 2002, s. 10). Kan man verkligen säga att en polis som blir tillfrågad av sin chef, om denne kan medverka i en intervju, inte påverkas av den maktposition chefen har över personen? Jag försökte i intervjuerna att förhålla mig till detta genom att noga understryka att intervjun var frivillig och att inte någon var tvingad att vara där.

Jag har valt att, i utskrifterna av intervjuerna, inte göra skillnad på kön, ålder eller liknande. Detta gjordes för att garantera intervjudeltagarna anonymitet samtidigt som det inte bör påverka resultatet då min forskningsfråga fokuserar på poliser som grupp och inte på någon speciell polis. Poliserna kommer endast att särskiljas med ett nummer som är helt slumpmässigt. I de fall där kunskap endast kan förstås genom att till exempel förklara intervjudeltagarens arbetsuppgifter närmre, har jag, i enlighet med vetenskapsrådets råd, noga vägt det förmodade tillskottet av kunskap mot eventuella negativa konsekvenser för intervjudeltagaren (Vetenskapsrådet 2002, s. 13). Extra problematiskt blev detta i och med att endast en av poliserna kör motorcykel, vilket tydligt särskiljer denne från de övriga. Samtidigt är denna faktor högst intressant och viktig att förstå i analysen av dennes uttalanden och bör därför redovisas. Därför kontaktade jag den berörda polisen i efterhand och förklarade att denne fortfarande ska hållas anonym i uppsatsen, men att denne blir möjlig att identifiera. Jag förklarade tydligt vilka citat jag kommer använda som kan ses som problematiska och på vilket sätt dessa eventuellt skulle påverka denne. Den berörda polisen gav sitt tillstånd att använda intervjun, varpå jag såg det som etiskt försvarbart att också göra det.

Validitet och reliabilitet

I intervjusituationen

Innan man ställer frågor kring reliabilitet, validitet och generaliserbarhet bör man ställa frågan om kunskap som producerats i en kvalitativ intervju kan vara objektiv och visa på den verkliga sanningen (Kvale & Brinkmann 2009, s. 259f). Förstår man ordet objektiv som "frihet från bias" (ibid. s. 260), det vill säga frihet från yttre påverkan, kan man enligt mig, ur ett konstruktivistiskt synsätt, aldrig finna en objektiv sanning. Ser man däremot på objektivitet som ett uttryck för att jag som forskare reflekterar över, - och redovisar den påverkan jag haft på kunskapsproduktionen, kan man definitivt nå en objektiv kunskap (ibid.). Det är enligt denna senare föreställning jag ser på kunskap och kunskapsproduktionen under intervjuerna. Det enda sätt, på vilket jag kan förmedla kunskap, är genom att reflektera över den påverkan jag haft. Reflekterar jag inte över den, kan jag heller inte säga mig mäta det jag avser mäta i min forskningsfråga eftersom jag då endast mäter det jag tillsammans med intervjudeltagaren skapat i intervjusituationen.

Att inom kvalitativ forskning prata om validitet och reliabilitet är problematiskt och i många fall heller inte intressant eftersom jag inte påstår att den forskning jag genomför är avsedd att gälla för andra kontexter än den undersökta. Bryman (2001) tar upp ett antal alternativa begrepp, som kan användas för att bedöma kvalitativ forskning. Dessa begrepp är tillförlitlighet, överförbarhet, pålitlighet och en möjlighet att styrka och konfirmera (Bryman 2001, s. 258-261). Under intervjuerna försökte jag sammanfatta de svar jag fick och kontrollera att jag förstått intervjudeltagaren rätt. Dessutom försökte jag ställa problematiserande frågor och ifrågasätta intervjudeltagarens svar. Detta bör öka tillförlitligheten i studien eftersom jag då hela tiden kontrollerar att jag förstått allting på det sätt som intervjudeltagaren menar. Samtidigt är detta svårt med tanke på diskussionen ovan, om objektivitet, eftersom jag ändå aldrig kan få ett helt "sant" svar. Överförbarheten är, i min studie, inte av stort intresse eftersom resultatet i studien inte kan sägas gälla för andra poliser. Genom att reflektera över min egen påverkan i intervjusituationen kan jag däremot öka transparensen i studien och låta den som läser själv dra slutsatser om ifall resultatet kan generaliseras till någon annan kontext. Pålitligheten, menar jag, ökar eftersom jag låtit ett antal andra studenter och lärare läsa och kritiskt granska min uppsats, dels löpande under själva processen, men också strax innan den publicerats. Pålitlighet kan också kopplas till den klassiska benämningen av reliabilitet. Kvale och Brinkmann ger exemplet med Hamlet som, genom att använda ledande frågor, får olika svar gång på gång beroende på hur han ställer frågan (Kvale & Brinkmann 2009, s. 177f). Exemplet blir relevant eftersom även jag, i intervjusituationen, kan komma att få olika svar beroende på hur jag ställer frågan. Frågan blir då om jag fått ett pålitligt resultat eller om jag varit med och skapat det i allt för stor utsträckning. Återigen blir frågan om objektivitet aktuell och eftersom jag redan förklarat att jag är intresserad av den kunskap som skapas i stunden, spelar detta ingen större roll. Sanningen

tycks ändå vara under konstant förändring vilket gör att den sortens problem kan diskuteras och problematiseras i oändlighet. Möjligheten att styrka och konfirmera de resultat jag får i studien är svårt att förhålla sig till. Jag menar att min förförståelse och kontextens betydelse har allt för stor påverkan för att jag ska kunna säga att det resultat jag fått är ”sant”. Eftersom inget kan uppfattas som genuint sant kan det heller inte kontrolleras. Detta kan exemplifieras med min ovan förda diskussion kring objektivitet, där jag endast genom att presentera min egen påverkan, kan öka möjligheten att kontrollera vad som är ”sant”.

Vid utskriften av intervjuerna

Kvale och Brinkmann ger exemplet med två tydligt instruerade psykologer som, separerade från varandra, fick skriva ut samma inspelade intervju och fick två vitt skilda resultat (Kvale & Brinkmann 2009, s. 200f). Detta har att göra med intervjuutskriftens intersubjektiva reliabilitet, det vill säga om olika forskare utför samma forskning och kommer fram till samma resultat är intersubjektiviteten god (Bergström & Boréus 2005, s. 36). Med hög intrasubjektivitet, å andra sidan, menas att jag som forskare kommer fram till samma resultat om jag utför forskningen flera gånger (ibid.). Utskrifter som skiljer sig åt kan också påverka validiteten. För att få en så valid utskrift som möjligt bör man använda sig av den utskrift som bäst lämpar sig för forskningssyftet (Kvale & Brinkmann 2009, s. 203). Ur ett konstruktivistiskt synsätt bör det bland annat innebära att man skriver ut hela frågan och hela svaret så som de sägs och gärna också betecknar pauser. Detta innebär att jag, när jag skrivit ut intervjuerna, försökt skriva på talspråk så som orden sagts utan försköning eller grammatisk korrigering. Möjligheten att skriva ut hela frågan och hela svaret begränsas dessvärre av de uppställda ramarna för uppsatsens längd och har därför endast gjorts i de fall där det ansetts mest angeläget. Att förklara hur jag gjort kommer också att hjälpa till att öka inter- och intrasubjektiviteten i utskriften eftersom jag då satt upp tydligare ramar för mig, och andra, att följa. Att beteckna pauser och sätta ut punkt visade sig vara svårare än vad jag tidigare trott, vilket gör att dessa placerats av bästa förmåga, men ändå på många ställen mer eller mindre godtyckligt. Att beteckna betoningar och uttalade ord, hade gett ytterligare förståelse för hur uttalandet kan förstås, men i brist på tid och kunskap har detta inte gjorts.

Teori

Syftet med denna studie är att undersöka hur ett antal poliser vid södermalmspolisen upplever sig påverka allmänhetens trygghet beroende av vilket form av fordon de använder när de patrullerar. Allmänhetens trygghet kan, som jag ser det, påverkas på två olika sätt, ett direkt och ett indirekt, och resultatet bör därför analyseras på två separata sätt. Jag menar att polisen kan påverka tryggheten direkt genom att vara synlig och tillgänglig och därmed sända ut signaler till allmänheten om att

de finns och är närvarande. Detta bör påverka allmänhetens trygghet genom att det påverkar förtroendet till polisen. Polisen kan också påverka tryggheten på ett indirekt sätt genom att minska brottsligheten, som i sin tur påverkar tryggheten. Jag kommer nedan att, utifrån rutinaktivitetsteorin, förklara hur polisen kan påverka tryggheten indirekt genom att påverka brottsligheten. Jag kommer dessutom att presentera en teori om hur andelen informella kontakter mellan polis och allmänhet kan påverka tryggheten mer direkt. Allmänhetens trygghet måste här ses utifrån de definitioner jag tidigare givit, vilka alltså kan ifrågasättas enligt tidigare forskning.

Rutinaktivitetsteorin

Jag vill, genom att presentera rutinaktivitetsteorin, visa på det indirekta sambandet mellan polis och allmänhetens trygghet (se B & C, figur 1, s. 7). Polisen har här, enligt mig, endast möjlighet att påverka förhållande B, mellan polis och brottslighet. Genom den tidigare forskningen, där framförallt trygghetsundersökningarna var aktuella, ville jag visa att polisen, genom att påverka brottsligheten, indirekt även påverkar tryggheten, eftersom brottslighet och allmänhetens trygghet verkar vara sammankopplade. Det bör här tydliggöras att denna koppling är ifrågasatt och inte alltid självklar (Se exempelvis Heber 2007 & Balkin 1979).

Rutinaktivitetsteorin brukar klassas som en kontrollteori. Det innebär att den fokuserar på den kontroll samhället utgör över individen och påverkar denne att välja den allmängiltiga vägen utan brott. För att ett brott (Cohen och Felson avgränsar sig till att tala om brott som tydligt har både förövare och offer) ska kunna begås, krävs det att tre faktorer infrias (Cohen & Felson 1979, s. 604). (1) Det finns en motiverad förövare, (2) det finns ett lämpligt objekt och (3) det finns en avsaknad av kapabla väktare. Saknas en av dessa faktorer, eller om en faktor inte infrias, kommer de flesta brott inte begås. Jag kan likna detta med ett, för uppsatsen, relevant scenario. En person behöver av någon anledning pengar och ser en annan person, som ser mycket rik ut, gå in i en park. I parken tycks det för stunden inte finnas några andra människor. Exemplet förklaras närmre nedan.

Motiverade förövare

Personen som behöver pengar kan, i liknelsen, jämföras med den motiverade förövaren. Denne behöver något och är villig att begå ett brott för att få det. Att minska antalet motiverade förövare ligger traditionellt inte inom polisens område. Mycket av den traditionella kriminologin försöker att predicera vem som är, eller kommer att bli, kriminell vilket har visat sig svårt att förutse på ett rättsäkert sätt (Tham & von Hofer 2009). Antalet motiverade förövare kan också, enligt mig, antas påverkas av tryggheten i samhället på vilket sätt polisen både direkt och indirekt påverkar denna faktor. Detta indirekta sätt ligger dessvärre utanför uppsatsens ramar och berörs därför inte mer.

Lämpliga objekt

Objektets lämplighet, bestäms utifrån fyra kriterier, värde, synlighet, tillgänglighet och tröghet, exempelvis i vilken mån det kan flyttas (Cohen & Felson 1979, s. 595). I liknelsen ovan utgör personen som gick in i parken, eller snarare dennes förmodade tillgång till pengar, det lämpliga objektet. Denne är dessutom tillgänglig då denne går in i en öde park. Polisens traditionella uppgifter ligger heller inte här. Detta eftersom det i mångt och mycket är upp till den enskilde individen att till exempel skydda sina värdeföremål så att ingen annan får tillgång till dem.

Kapabla väktare

I liknelsen ovan utgör de andra människorna, som vanligtvis finns i parken, de kapabla väktarna. Dessa fungerar vanligtvis avskräckande för den motiverade förövaren. Cohen och Felson menar här att det framförallt är den sociala kontrollen, i form av vanliga medmänniskors vakande ögon, som gör att personen undanhåller sig brott (Cohen & Felson 1979, s. 590). Enligt teorin skulle alltså förmodligen ett rån genomföras i exemplet ovan eftersom det för tillfället saknas kapabla väktare. Polisen har här, enligt Cohen och Felson, en begränsad möjlighet att fungera som kapabla väktare, eftersom de inte kan förväntas vara på alla platser hela tiden.

Polisen som kapabla väktare

Enligt rutinaktivitetsteorin har den sociala kontrollen en mycket viktig roll att fylla i jakten på minskad kriminalitet. Då denna studies syfte är att öka förståelsen för hur ett antal poliser uppfattar sig påverka allmänhetens trygghet, behöver jag få den formella kontrollen, som kan sägas vara den form polisen utövar, att passa in i en teori som framförallt handlar om den sociala kontrollen.

Den sociala kontrollen har minskat. David Garland (2001) skriver om en ökad individualisering och minskade sociala skyddsnät i samhället idag. Människor är idag mer rädda om det kapital de själva arbetat ihop och blir därför också mer sårbara mot kriminalitet (Garland 2001, s. 154f). Denna sårbarhet har tvingat de sociala skyddsnäten att bli mer institutionaliserade och därmed också mer formella (ibid. s. 163). Detta har bland annat lett till en större poliskår med högre krav på sig att producera synliga och mätbara resultat (ibid. s. 169, 188; Sarnecki 2010). Man kan här alltså se en ökad formell kontroll från statens sida. En ökad känsla av osäkerhet skapar större behov av en formell kontroll vilket kan antas minska tilltron-, och förtroendet till social kontroll. Det är inte längre lika troligt att en situation, som tidigare sågs präglad av stark social kontroll, idag fungerar brottspreventivt. Polisen måste därför idag räknas in i de kapabla väktare som tidigare utgjordes av närsamhället och rutinaktivitetsteorin omfattar därför också polisens mer formella kontroll.

Polisen som kapabla väktare påverkas, enligt mig, av patrulleringsformen. En polis som kan vara på fler platser oftare är då också oftare på den plats där annars brott hade begåtts. Mängden kapabla

väktare ute i samhället påverkas därför av fordonet vid patrullering, vilket då blir en direkt faktor bakom polisen effektivitet i form av att bekämpa brottslighet. Genom denna något utökade form av rutinaktivitetsteorin, kan jag, utifrån de svar jag får i mina kvalitativa intervjuer, analysera vilken påverkan polisens färdmedel uppfattas ha på mina intervjudeltagares möjlighet att bekämpa brott. I mina intervjuer har jag ställt frågor kring hur olika färdmedel påverkar det brottsreaktiva arbetet och kan därför, utifrån svaren, diskutera hur de intervjuade poliserna indirekt uppfattar sig påverka tryggheten genom att minska brottsligheten.

Rutinaktivitetsteorin förutsätter att tryggheten påverkas positivt av att brottsligheten sjunker. Detta är inte en självklar relation enligt den tidigare forskning jag presenterat. Utifrån min och regeringens tidigare diskuterade definition av trygghet, ökar tryggheten om brottsligheten sjunker, vilket gör teorin relevant. Tryggheten kan också påverkas på ett direkt sätt om polisen fungerar som kapbla väktare eftersom fler poliser, för vissa, kan signalera en ökad trygghet på platsen. Eftersom detta inte är målet för en kapabel väktare utifrån rutinaktivitetsteorin diskuteras detta inte vidare. Istället ges en teori nedan, vilken bättre förklarar det direkta förhållandet mellan polis och trygghet.

Informella kontakter och ökad trygghet

Jag har genom rutinaktivitetsteorin visat på det indirekta förhållandet mellan polis och allmänhetens trygghet. Nedan vill jag, genom att presentera en tidigare studie, visa på den teori, utifrån vilken jag vill öka förståelsen för det direkta förhållandet (se A, figur 1, s. 7) mellan polis och trygghet.

Maxson et al. (2003) har genomfört en studie i Los Angeles, USA. Man har där, dels mätt andelen formella kontakter mellan allmänhet och polis, dels de informella kontakterna mellan dessa. De formella kontakterna bestod bland annat i att anmäla ett brott eller på annat sätt komma i kontakt med polisens formella tjänsteutövning. De informella kontakterna mellan allmänhet och polis bestod i enkla informella konversationer under patrulleringen, att polisen närvarade vid allmänna möten, eller liknande. Man har i studien mätt hur relationen till-, och uppfattningen av polisen har påverkats av dessa olika former av kontakter. Resultatet visar att de som endast haft informell-, eller ingen kontakt med polisen, hade störst förtroende för polisen. De som haft en formell kontakt med polisen hade något lägre förtroende, men de som haft både en formell och en informell kontakt hade högre förtroende än de som endast haft en formell kontakt. Andelen informella kontakter mellan polis och allmänhet verkar alltså påverka vilket förtroende allmänheten har till polisen. Studien replikerar de resultat som andra studier också visat, att fler informella kontakter mellan allmänhet och polis, leder till bättre förtroende för polisen (jmf. Scaglione & Condon 1980; Hinds 2008).

Att allmänheten har högt förtroende för polisen, är däremot inte det som är intressant i denna studie. Det intressanta är hur detta kan påverka tryggheten. Enligt den svenska regeringens proposition till budgeten 2011, likställs allmänhetens trygghet, med polisens förväntade förmåga att be-

kämpa brottslighet (prop. 2010/11:1. s. 15). Maxson et al.'s mått på allmänhetens förtroende till polisen utgår från två faktorer, varav en är särskilt intressant för denna uppsats, "job approval" (Maxson et al. 2003, s. 1). Job approval innefattar hur väl polisen uppfattas förebygga brott, hjälper brottsoffer eller löser problem, alltså den förväntade förmågan att utföra sina formella sysslor. Däremot är det inte hur polisen faktiskt påverkar dessa faktorer som är intressant, utan hur de av allmänheten, uppfattas påverka detta. Ett högt förtroende för polisen skapar alltså, enligt den definition regeringen tidigare gett, trygghet. En hög andel informella kontakter mellan allmänhet och polis kan därför påverka tryggheten positivt, då informella kontakter ökar förtroendet för polisen. Den modell jag tidigare presenterat inkluderar därför också förtroende i relationen mellan polis och trygghet.

Det bör understrykas att förtroendet till polisen kan påverkas på fler sätt än genom informella kontakter, exempelvis genom att ha en polis inom sin bekantskapskrets eller genom faktisk utsatthet för brott (se exempelvis Sandstig 2007). Eftersom uppsatsen riktar sig mot fordonens påverkan på tryggheten vill jag begränsa mig till att tala om hur fordonen kan påverka kontakten mellan polis och allmänhet och lämnar därför dessa andra faktorer orörda. Det bör också uppmärksammas att förhållandet mellan kontakten mellan polisen och allmänhetens trygghet är ifrågasatt (jmf. Heber 2007 & Holmberg 2004). Den presenterade teorin syftar däremot till hur polisen aktivt påverkar förtroendet till polisen genom informella kontakter, vilket gör denna kritik till mindre relevant då den bortser från själva interaktionen mellan parterna. Hur uppfattar de intervjuade poliserna, att den informella kontakten mellan polis och allmänhet påverkas av det fordon man använder vid patrullering, var en fråga jag tog med mig till analysen.

Resultat och analys

De intervjuer jag genomfört har genererat ett resultat, vilket redovisas nedan. Resultatet har ordnats så att det är min önskan att det ska följas, och förstås utifrån den modell (se figur 1, s. 7) som presenterats tidigare.

Läsnyckel för citaten

Utdragen ur intervjuerna presenteras med indragna marginaler och är direkta citat från intervjuerna. Citaten ska förstås så att "I" står för intervjuaren och "P" står för polis. Siffran efter P betecknar det, slumpmässigt genererade, nummer jag givit poliserna så att de kan särskiljas. ",," betecknar en mycket kort paus i samtalet eller en förändring i samtalets riktning. "." betecknar en kortare paus och "... " en längre paus som varar mer än cirka 2 sekunder. "[...]" visar att citatet endast är en del av ett längre uttalande. En text inom klamrar ska betraktas som min kommentar, vilken jag lagt till för att öka möjligheten att förstå citatet. Ett uttalande inom citationstecken inom citatet bör tolkas som att intervjudeltagaren härmat eller hänvisat till hur någon annan än denne, tänker eller uttrycker sig.

Tre former av patrullering

I intervjuerna kan man urskilja tre sätt för polisen att patrullera på. Fotpatrullering och bilpatrullering är ytterligheterna. Segway, cykel och MC är de fordon som nedan kommer att kallas för alternativa former av patrullering och kan kopplas till en mellankategori av fordon. Denna indelning exemplifieras av ett antal uttalanden. Polis 1 kör motorcykel, något som skiljer sig mycket både från fotpatrullen och att patrullera i radiobilen.

P1. [...] Så vi patrullerar ju parkområdena, bostadsområden, vi åker in mellan bommar och sånt och sedan ja så blir det att man pratar med folk. Man blir en blandning mellan radiobil och vanlig fotpatrull [...]

Polis 3 håller med och påtalar skillnaderna mellan radiobilen och de övriga färdmedlen.

P3. [...] Alltså i en bil så sitter du ju inne i ett skal du är någonstans distanserad lite ifrån omvärlden...är du fotpatrull, är du på en cykel är du på en Segway så blir du enligt min uppfattning något mera tillgänglig och lättare att ta kontakt med vilket jag upplever också när man jobbar enligt dom arbetssätten att folk kommer fram, det är inte så ofta någon kommer fram och stoppar bilen [...]

Även om det finns många likheter finns det även en skillnad mellan hur man rör sig på en Segway och fotpatrullering. Segwayen kan uppfattas mer effektiv som färdmedel och förväntas täcka större ytor än fotpatrulleringen. Polis 3 fortsätter:

I. [...] kan man likställa en fotpatrullerande polis med en segwaypolis i så fall?

P3. Ja det kan man göra. Absolut, där blir ingen skillnad förutom att segwaypolisen kan ta sig fram lite snabbare och täcka lite större yta, men just tillgänglighetsmässigt så blir den mer eller mindre exakt lika upplever jag. Däremot blir jag ju lite mera synlig. [...]

Polisen har alltså, i denna studie, tre olika sätt att patrullera: i bil, till fots och på ett alternativt sätt, vilket innefattar bland annat motorcykel, Segway och cykel. Bilen anses mest mobil och verkar framförallt fungera som just ett färdmedel snarare än trygghetsskapande. Man kan även förstå att fotpatrullen anses vara det sätt på vilket allmänheten lättast kan kontakta polisen. Det alternativa färdmedlet hamnar mitt emellan fotpatrullen och radiobilen då de tillgänglighetsmässigt uppfattas som likställt fotpatrulleringen, samtidigt som man med dessa kan röra sig över större områden med högre hastighet.

Fordonet vid patrulleringen uppfattas påverka kontakten mellan polis och allmänhet på olika sätt. Radiobilen ses som det fordon som minst främjar kontakten, medan fotpatrullen är den form där de intervjuade poliserna uppfattar sig ha större möjligheter till att samtala med-, och vara tillgängliga för, allmänheten. Jag kommer nedan att ytterligare gå igenom dels hur fordonet påverkar poliserna utifrån rutinaktivitetsteorin, dels hur fordonet påverkar andelen informella kontakter mellan poliserna och allmänhet.

Vad är trygghet?

Eftersom trygghet är svårt att definiera och ökad trygghet hos allmänheten är målet i min modell, bör det redovisas hur poliserna uttrycker sitt eget trygghetsarbete. Polis 2 håller med om den definition av trygghet jag tidigare givit och svarar på frågan om hur denne vill förmedla trygghet:

P2. Alltså jag vill ge en känsla av att man känner sig säker och att det känns bra att ha, att se att det finns poliser om utifall att det händer nånting...En bra känsla alltså.

I. Men det är kopplat mot brott?

P2. Ja det blir det ju. Det blir ju kopplat mer åt. ja mot brott.

I. Synlighet, jag skulle vilja prata lite mer om det. Du sa att när man syns så blir människor trygga. Du sa även att när man syns kan även folk bli otrygga....vilket tror du mest om man säger så?

P2. Jag tror ändå att man känner sig mer trygg faktiskt.

I. Vad händer innan man ser polisen. Är man otrygg då?

P2. Nä kanske inte en vanlig tisdag klockan 11, men om jag går till mig själv om jag går hem från en kompis till exempel och klockan är halv 12 på natten och det är mörkt och det är. Då kanske jag själv kan känna mig lite otrygg, skulle jag då se "vad är det för nånting som syns där borta" alltså man ser en gul väst [en polis] och man ser liksom "oj gud vad skönt" det blir ju, alltså jag skulle se det som en trygghet. I alla fall vissa tider...är det på dan då kanske man inte reflekterar så mycket över det.

Trygghet bör, precis som min tidigare föreslagna definition, alltså förstås som något som är kopplat till rädslan att utsättas för brott. Även Polis 6 resonerar i samma banor men antyder också att man inte bara ska satsa på att öka tryggheten eftersom en allt för god trygghet kan öka risken att utsättas för brott.

P6. Jag tycker det är bäst att lagföra folk. Men det är också jätteviktigt det där med tryggheten. Men frågan är ju om tryggheten ökar och brottsligheten ökar. Om folk känner sig trygga men ändå brottsligheten ökar så blir det ju kanske falsk trygghet.

I. Vad är det då?

P6. Det är väl att folk känner sig tryggare än vad dom är....och kanske fattar dåliga beslut. och till exempel om man känner sig trygg och tänker att det inte finns några tjuvar i tunnelbanan så lägger man väskan jämte sig, så tänker jag.

I. Så trygghet kan leda till en brist i säkerheten då kanske?

P6. Ja jag kan tänka mig det kanske.

I. Men om polisen satsar på att öka tryggheten då vilket kommer först då? Om man omformulerar frågan, vilket kommer först brottslighet eller trygghet och vad leder till vad?

P6....Om man tar fast brottslingar om man lagför folk då känner sig folk trygga så det går lite hand i hand där tror jag, för man kan inte va, om brottsligheten ökar då kan inte folk känna sig

tryggare om man ser det svart på vitt...men om folk begår brott men åker fast för dom då tror jag att folk blir tryggare.

Poliserna håller, i linje med min tidigare presenterade modell, alltså med om att allmänhetens trygghet är något man kan påverka genom att dels minska rädslan för att utsättas för brott, dels genom att faktiskt minska antalet brott. Vad som kommer först och därför bör prioriteras, är däremot fortfarande något osäkert. Min förförståelse har här haft stor påverkan eftersom jag valt att definiera trygghet som, bland annat, rädsla att utsättas för brott och därför styrt intervjuerna i den riktningen. I själva verket kan denna form av trygghet ifrågasättas (jmf. Heber 2007) och hade intervjuerna utgått från den förförståelsen istället hade resultatet med största sannolikhet sett annorlunda ut.

Hur upplever sig poliserna påverka tryggheten direkt?

Jag vill nedan förklara det direkta förhållandet mellan polis och trygghet (se A, figur 1, s. 7), vilket, enligt min tidigare presenterade teori, antas påverkas av framförallt informella kontakter mellan allmänhet och polis.

Att vara synlig och tillgänglig för allmänheten uppfattas av intervjudeltagarna som de två viktigaste faktorerna om man vill öka allmänhetens trygghet. Flera av de intervjuade påpekar hur allmänheten verkar uppskatta att, på ett informellt sätt, få träffa polisen och samtala med dem. Att som polis vara synlig och tillgänglig ses därför som något man bör använda sig av. Polis 1 ger exempel på detta för att förklara vad denne menar med trygghet.

I. Vad är det för trygghet vi pratar om i så fall? Uppfattad trygghet eller faktiskt trygghet i så fall?

P1. Nä men jag får nog mycket så här folk kommer fram och "va skönt att ni är här"

I. Så det är mer en uppfattad trygghet?

P1. Ja liksom "va kul att det är poliser som är ute och åker här va kul å se er" liksom...och det känns, det blir såhär direkt feedback på att man gör någonting bra och det är ju...det känns bra....Vi får ju inte glömma bort vilka det är vi jobbar för det är ju för dom vi möter där ute. Jag tycker att det ska vara mycket poliser i uniform. Det är det vi ska satsa på.

Polis 5 understryker, även denne, vikten av kontakt med allmänheten och ger exempel på hur en synlig och tillgänglig polis ger trygghet till allmänheten.

P5. Synlighet...det är att folk har tydligen behov, och känner sig trygga av att se poliser i uniform...och säger det och vill verkligen komma fram och berätta det för oss över hur bra de mår av att vi är på stan...och det får vi bara veta när vi går omkring med dom. Så det verkar vara väldigt uppskattat att poliserna syns. Det förvånar mig ibland över hur otroligt glada dom blir för att vi syns och vill säga det också... så det är väl en liten allmän uppfattning då att folk dom vill ha dom vill se oss där. Dom kanske vill se tryggheten då eller det som vi personifierar.

Kontakten mellan polis och allmänhet uppfattas av de intervjuade poliserna som väldigt viktig, både för poliserna själva, men också för hur det påverkar allmänheten. Poliserna får genom detta direkt-respons på att det de gör är bra, samtidigt som allmänheten uppfattas vara så glada över att polisen patrullerar just där, att vissa till och med kommer fram och påtalar detta för poliserna.

Hur påverkar det valda fordonet vid patrullering den direkta påverkan på allmänhetens trygghet?

Andelen informella kontakter mellan allmänhet och polis har visat sig viktig i den presenterade teorin. Sättet att patrullera uppfattas, av de intervjuade, påverka möjligheten till dessa kontakter.

Bilen tycks inte ha någon positiv effekt när det gäller att skapa trygghet genom informella kontakter. Det tycks nämligen, förutom det uppenbara att man sitter insluten i ett plåtskal, också finnas ett sorts subjektivt hinder till att kontakta en polis i en bil. Polis 2 tror att allmänheten inte kontaktar polisen om de sitter i en bil därför att man då ses som upptagen.

P2. Jag tror nog att man [allmänheten] är nog lite fokuserad på att är man [polis] i en bil så är man upptagen. Alltså är man i en bil så är det förmodligen någonstans vi ska till, man kanske är upptagen.

Dels verkar bilen användas framförallt i kvantitativa syften och är då framförallt inriktad mot allmänhetens säkerhet. Polis 6 reflekterar över både bilen och fotpatrullen och hur dessa påverkar allmänhetens faktiska-, och upplevda trygghet.

P6. Det bästa tycker jag är att vara ute så mycket som möjligt och synas. Fotpatrullera tycker jag är ganska bra just på dom stora stråken. Mobila kontoren tycker jag är ganska bra man kan utveckla det på dagarna att man går runt Medborgarplatsen och Stureplan där det är mycket folk det tycker jag är ganska bra och även om man åker [patrullerar med bil] dom platserna så är det lättare om man är ute och går. Och just synas så kan dom komma fram och ställa frågor, det tycker jag är det bästa.

I. Men det är just synligheten då som ger trygghet i så fall eller?

P6. Ja jag tycker det, det känns så i alla fall när man pratar med folk att det är det som dom tycker är bra i alla fall. Vad jag kan komma på i alla fall.

I. Vad är det för trygghet då vi pratar om?

P6. Det jag tror är att man ser att polisen är ute. Annars kanske man inte ser så ofta polisbilar och sådär. Man vet att polisen finns men då ser man i alla fall att det finns poliser i närheten så man känner att det finns poliser ute om det nu skulle hända någonting.

I. Jag vet att det finns faktisk och upplevd trygghet. Vilken är det man påverkar mest då?

P6. Det måste ju va den upplevda tryggheten. Känns det som...annars vore det ju bäst att åka runt i bilarna [...].

Man kan i det sista svaret ana att Polis 6 anser att bilen påverkar den faktiska tryggheten, vilket är kopplat mer till faktisk risk att utsättas för brott än känslan av trygghet (Lindahl 2008, s. 5). Fotpatrullering däremot anses vara förknippat med att skapa trygghet för allmänheten. Detta kan, till-

sammans med det Polis 2 sagt tidigare, liknas vid Knutssons (1995) tidigare nämnda studie om poliserna i parken. Knutsson påstår här att poliser som sitter i radiobilar sänder ut signaler om att de utför ett mycket viktigt arbete och att de inte får störas. Denna distansering är något som, enligt det Polis 2 sagt ovan, kan ligga kvar inom allmänheten än idag, vilket försämrar polisens möjlighet till kontakt med allmänheten. En polis som istället patrullerar till fots uppfattas därför mycket lättare få till samtal med allmänheten, än en som sitter i en bil. Dels för att bilen rent fysiskt distanserar polisen från allmänheten, men också för att allmänheten inte tar kontakt med en polis i en bil.

De alternativa fordonen verkar ha egenskaper som kan ha en positiv effekt i sig själva. Polis 1 förklarar de positiva egenskaper en motorcykel kan ha på kontakten mellan polis och allmänhet:

P1. [...] För om man stannar till kommer alltid ungar fram och liksom vill sitta på hojen och någon som vill ta kort och det är ju jättebra, alltså det är bra PR och allmänhetens ser plötsligt polisen där dom inte sett polisen tidigare [...].

Motorcykeln är intressant i sig och drar till sig många intresserade personer. Något som inte verkar hända lika ofta med en bil. Detta ger Polis 1 stora möjligheter till att samtala med allmänheten och utöva positiv påverkan och stärka allmänhetens åsikter om polisen. Själva fordonet kan alltså fungera som en magnet för att öka antalet informella kontakter mellan polis och allmänhet.

Flera poliser understryker vikten av att använda själva fordonets indirekta egenskaper som ett verktyg för att ”bryta barriärer”. Polis 5 tror att själva Segwayen kan hjälpa till att minska distansen mellan allmänhet och polis.

P5. [...] det finns dom som tycker att det är lite komiskt när vi kommer och så är det lite roligt kanske och det öppnar ju upp jättemycket, vi säger redan första barriären då att någon ska testa en eller måste säga någon töntig kommentar, då har ju jag redan klivit ner så långt man kan kliva ner för jag ser lite lustig ut när jag kommer på en Segway, i alla fall så jag tror att det är jättebra.

Den effekt själva fordonet ger, förväntas enligt intervjudeltagarna göra att polisen inte behöver ses som farlig eller skrämmande och anses främja olika och nya kontakter. Detta gör att de intervjuade poliserna uppfattar sig få nya möjligheter att samtala med grupper de tidigare haft svårt att nå. Att nå dessa grupper bör, enligt mig, ses som mycket viktigt eftersom man då får en chans att bredda den krets inom vilken man skapar högre förtroende för polisen och därmed ökad trygghet för allmänheten. Detta antas utifrån den tidigare presenterade teorin, där fler inofficiella kontakter med polisen skapar trygghet. Att en ökad kontakt med polisen skapar mer trygghet kan i och för sig ifrågasättas (se exempelvis Holmberg 2004 & Heber 2007). Att polisen i dessa situationer tar sig tid att påverka de nya gruppernas inställning till polisen, måste därför ses som väldigt viktigt.

Det verkar alltså, utifrån intervjuerna, som att det finns två faktorer att förhålla sig till. Dels vilken möjlighet till kontakt polisen får med allmänheten på det valda fordonet och tvärt om, dels vilken påverkan fordonet i sig gör för kontakten mellan parterna. Båda dessa faktorer blir i så fall

mycket viktiga att förhålla sig till utifrån att man vill utöka kontakten mellan allmänhet och polis. Polisen kan därför, enligt intervjudeltagarna, genom att välja olika fordon vid patrullering, bland annat påverka möjligheten att kontakta polisen och vilka grupper man samtalar med.

De intervjuade poliserna ger även uttryck för en negativ inverkan på allmänhetens trygghet när polisen syns, något som även Holmberg (2004) tar upp i sin studie. Ibland uppfattas människor ur allmänheten bli rädda när de ser en polis. Polis 2 förklarar:

P2. [...] Sen ibland så har väl allmänheten också en lite fel bild av polisen...att om vi stannar vår bil och vi hoppar ut tre stycken till exempel så är det många som kommer fram och frågar "vad är det som har hänt" så att många gånger så förknippar dom ju att när polisen kommer då tar man nästan för givet att "nu har det hänt nånting" [...].

Denna negativa inverkan verkar genomgående i intervjuerna vara förknippad med två förhållanden, när patrulleringen inte passar in i stadsbilden eller när polisen gör en större insats med många poliser. Polis 4 svarar på hur en polisiär närvaro påverkar allmänhetens trygghet:

P4. [...] Inne i stan såhär tror jag att folk tycker att det är rätt skönt liksom...bor man ute om man säger där jag bor [något utanför Stockholms centrum] skulle det dra in poliser då skulle jag nog tycka, kännas lite konstigt ändå eftersom jag upplever att det området är så pass lugnt. Skulle det helt plötsligt börja patrullera massa poliser då undrar man ju varför det gör det liksom. om det inte har vart något problem innan. Men som inne i stan såhär där det är normal stadsbild på nått sätt tycker jag att det är rätt sjysst att det finns polis inom kort och kunna nå, men det blir lite konstigt när man åker in i bostadsområden. Däremot om man ser ute i förorterna där det är stora problem så tror jag ändå att folk tycker nog att det är rätt skönt och ha, att dom svänger dit.

Det bör här understrykas att de alternativa fordonen inte är avsedda att användas utanför de centrala delarna av Stockholm. Patrulleringen med Segways kommer framförallt att förläggas till bland annat inomhuscentra och gågator. Det Polis 4 säger blir inte mindre intressant för det, eftersom även inomhuscentra och gågator kan ses som miljöer där polisen inte tidigare patrullerat med samma frekvens som bland annat Segwayen nu tillåter. Polis 3 tror däremot inte att allmänhetens oro beror på polisens färdmedel:

P3. [...] Jag tror att dom som ser en stor samling poliser reflekterar direkt över att någonting har hänt kontra att vi finns där för att synas och bidra till trygghet det spelar nog ingen direkt roll hur vi är på platsen, om det står tre eller fyra radiobilar eller om det står fem Segways eller sex poliser i en klunga så bidrar det nog till samma känsla hos dom här personerna det tror jag [...].

Detta tydliggör det tidigare presenterade citatet från Polis 4 och förklarar att tryggheten antas påverkas oavsett färdmedel och miljö, om allmänheten inte är van vid polisiär närvaro.

Lösningen på att allmänheten ibland känner oro när de ser polisen uppfattas ligga i att polisen måste normaliseras och bli ett vanligt inslag i stadsbilden. Polis 2 förklarar vilken positiv inverkan det har på allmänheten om polisen syns hela tiden:

P2. Jo men jag tror med tiden att om det skulle vart att man, nu har man ju jobbat väldigt mycket då med synlighet och tillgänglighet och man är ute och patrullerar och jag tror att man börjar ju förstå mer och mer att det är såhär polisen jobbar. Så om ett par år då är det kanske ingen som höjer på ögonbrynet att man är ute och går eller kommer på Segway heller. Idag kan det va att folk kommer fram och frågar "vad är det som har hänt?" men om ett par år så kanske man vet "ja men den här polisen har gått här nu dom senaste tre åren. Dom gör det varje dag det är inga konstigheter och vi vet om att dom gör det". Men man har väl inte fotpatrullerat förut så mycket som man kanske gör nu och när det är liksom nya grejjer så är det klart att man frågar och är intresserad men har man väl frågat en gång då frågar man ju inte igen varför dom är där. Utan man vet om att "ja men dom är där för att synas" så om ett par år så är det väl inte så märkvärdigt att vi fotpatrullerar längre utan det är något som alla vet.

Förutom att man behöver synas mer frekvent, behöver polisen också enligt intervjudeltagarna synas i fler "positiva miljöer" och inte bara när man gör större insatser. Polis 5 påtalar vikten av detta:

P5. [...] Nu är vi i det här mellansvallet det vill säga nu dyker vi upp ibland när vi ska haffa folk och det ser våldsamt ut. Det ser man. och så ser man hur vi går bara lugnt och patrullerar. Men dom ser mest när vi kommer med det här våldsamma. Och då förstår du att när man börjar fundera över "varför är dom här vad har hänt" "är jag otrygg?" [...].

Att synas i rätt miljöer och att motsvara de förväntningar allmänheten har på polisen, uppfattas som något väldigt viktigt. Våld är viktigt att polisen kan använda, men det anses minst lika viktigt att visa för allmänheten att man inte bara jobbar när det krävs en insats, utan även innan polisen måste ta till våld. Polisen riskerar även att skapa otrygghet genom att patrullera i områden där allmänheten inte är van vid hög polisen närvaro. Detta är mycket intressant eftersom bland annat Segway som fordon vid patrullering förväntas täcka större-, och nya ytor och dessutom röra sig snabbare. Som jag tagit upp tidigare är målet med Segways att man bland annat ska kunna patrullera inomhuscentra och gågator. Detta kommer innebära att nya områden börjar patrulleras av polis. Lösningen verkar vara en så pass hög polisiär närvaro att polisen normaliseras på dessa nya arenor. På så sätt måste det först skapas en viss otrygghet hos vissa ur allmänheten, eftersom dessa till en början kan uppfatta patrulleringen som att något allvarligt har hänt, för att sedan skapas trygghet när dessa inser att polisen bara vill öka synlighet och tillgänglighet. Detta bygger, enligt flera av de intervjuade poliserna, på att man kan samtala med de som känner sig otrygga. Polis 3 har tidigare talat om hur allmänhetens trygghet kan påverkas negativt av att se polisen. Lösningen på detta verkar vara att allmänheten kan kontakta polisen, annars kan otrygghet skapas.

P3. [...] kommer man [allmänheten] inte fram och frågar varför vi är på platsen då är det nog lite svårt att förstå det tror jag.

Frågorna blir då om det finns tillräckligt många poliser för att lyckas normalisera polisen närvaron i den utsträckningen som behövs, om man muntligt kan förmedla varför man patrullerar ett visst område och om allmänheten faktiskt kan kontakta polisen? Fordonet påverkar här i högsta grad förmågan till informella kontakter och trygghetsskapande. Det är här också väldigt viktigt att polisen tänker på att behandla kontakten med allmänheten på rätt sätt och att man syns i fler positiva mil-

jöer. Visar sig polisen inte klara av att normalisera sig i de nya områden man nu når, kan det, enligt intervjudeltagarna, dessutom vara svårt att skapa trygghet på dessa platser. Ytterligare en fråga som väcks är vad som händer om polisen lyckas normaliseras i de nya miljöerna. Kommer man då att reflektera över polisen som en trygghet, eller kommer deras trygghetsskapande effekt att avta? Frågan berörs tyvärr inte i intervjuerna. Däremot kan man enligt den tidigare presenterade forskning (jmf. Winkel 1986 & National Research Council 2004) och den teori jag presenterat om informella kontakter, förstå att det är viktigt att polisen inte bara syns för allmänheten utan att man även aktivt påverkar allmänheten genom konkreta kontakter.

Fordonet uppfattas påverka tryggheten direkt på flera sätt. Dels genom att man når nya områden, dels genom att man når nya grupper av människor och dels genom i vilken mån man kan samtala med de medborgare man möter.

Hur upplever sig poliserna påverka brottsligheten?

Brottsligheten påverkar, enligt viss tidigare forskning och enligt min definition, tryggheten. Nedan vill jag därför redovisa hur de intervjuade poliserna upplever sig påverka brottsligheten (se B, figur 1, s. 7).

I den tidigare presenterade distinktionen mellan de tre färdmedlen, kunde man i intervjuerna urskilja en gemensam uppfattning om att polisen som kapabel väktare påverkas av fordonet vid patrullering. Över lag uppfattas bilen göra de intervjuade poliserna till mer kapabel väktare och fotpatrulleringen minskar förmågan att fungera som detta. Samtidigt beror detta på miljön. En polis i en bil kan inte fungera som en kapabel väktare inne i gallerior eller på gågator, varpå det alternativa färdmedlet istället uppfyller en sådan funktion och ökar polisens förmåga till detta.

Flera av de intervjuade poliserna uttrycker att man, som polis, primärt bör fungera som kapabel väktare. Brottslighet förväntas begränsas av att polisen syns och beskyddar de objekt som annars hade utsatts för kriminella handlingar. Polis 3 anser att brottsbekämpning och polisen som kapabel väktare, står som högsta prioritet.

P3. Jag tycker att det är viktigare att man kommer i kontakt med dom som begår brott. Absolut...och att man någonstans lägger resurserna på att bekämpa brott och hjälpa dom som behöver det. Synligheten innebär ju samtidigt någon sorts ökad trygghet på platsen vi befinner oss...men jag tror ju...jag vet inte, jag tycker nog det är viktigare att uppsöka dom som...[...].

Att bekämpa brottslighet på ett direkt sätt och ”lagföra folk” uppfattas av de flesta poliser jag intervjuat som primärt. Detta kan vara ett uttryck för det tidigare nämnda fenomen som Knutsson (1995) tagit upp i sin studie, att hög larmberedskap, i högre utsträckning ses som ett ”riktigt polisarbete” än vad fotpatrullering gör. Det finns också poliser i intervjuerna som går mot strömmen och som understryker att inskrivningen av någon i polisens brottsregister inte är av högsta prioritet, utan att det snarare är viktigare att förhindra brott mer kvalitativt. Det bör här understrykas att man som kapabel

väktare också kan ha en sorts subjektiv kontroll över individen och inte bara, rent konkret, avhålla personen från brott. Detta innebär att man även kan fungera som kapabel väktare om man fokuserar på att skapa, det jag kallar, direkt trygghet. Det verkar ändå som att viljan att bekämpa brott väger tyngre bland de intervjuade, än att skapa trygghet på ett direkt sätt.

Hur påverkar det valda fordonet vid patrullering förmågan att reagera på brott?

Vissa av de intervjuade poliserna uttrycker att möjligheten att begränsa brottsligheten påverkas av möjligheten att röra och förflytta sig. Polis 2 ger uttryck för en viss prioriteringsordning där polisbilen primärt är den som ska rycka in när det går ut ett larm. Samtidigt kan man förstå att förmågan att besvara ett larm beror på förmågan att ta sig till den aktuella platsen inom en viss tid.

I. Rent hypotetiskt nu då, tror du om man skulle patrullera på en Segway, tror du att man skulle vilja ta fast bovar?

P2. Ja fast Segwayen är ju inte, visst du kan ju låsa den men du ska ju ändå hitta någonstans att ställa den, du blir ju ändå lite låst vid att du har en grej som du måste ha med dig. Hör jag att det är något brott och jag anser att jag skulle hinna springa dit snabbare än vad en bil från andra sidan Södermalm för dom att köra än för mig, då är det ju lättare för mig att bara springa jag har ju bara mig själv att ta hand om. Men om jag har en Segway, visst den går ju lite snabbare än min springhastighet men sen ska man ju ställa den någonstans man kan ju inte bara slänga den den ska ju ställas och låsas.

Polis 2 hade alltså besvarat ett larm om denne uppfattar sig hinna dit snabbare än en radiobil. Polis 2 är däremot lite tveksam till Segwayen eftersom den begränsar dennes möjlighet att besvara larm på grund av att den är klumpig och svår att hantera. Det kan, enligt mig, antas att detta endast beror på ovana och svårigheterna att hantera det nya fordonet, något som kan antas försvinna efter att Polis 2 fått möjligheten att använda fordonet under en längre period. Att Segwayen ska ställas och låsas är endast ett tekniskt problem som, om det går att lösa rent praktiskt, inte behöver begränsa polisen. Detta kan, enligt mig, innebära att Segwayen, efter att polisen lärt sig hantera den, bidrar till att utöka det område inom vilket den enskilde polisen kan svara på larm snabbare än radiobilen. Detta eftersom man då rör sig snabbare än de flesta poliser kan springa. Med tanke på prioriteringsordningen hos Polis 2, där svara på larm står högre än att kommunicera med allmänheten, riskerar andelen kommunikation med allmänheten därför att minska samtidigt som förmågan att besvara larm ökar. Detta gäller självklart bara inom en viss radie runt de områden man tänkt patrullera med Segways. Som exempel kan ges att poliser som patrullerar i Ringens centrum på Södermalm med Segways, också kan svara på larm i Fatbursparken, cirka 500 meter bort. Något som kanske inte tidigare var möjligt för att det var för långt att springa.

Den brottspreventiva effekten i fordonet kan ytterligare understrykas. Polis 1 talar om funktionen med sin motorcykel och hur rörligheten i den gör att denne kan jobba mer effektivt. Polis 1 menar däremot inte att effektivitet nödvändigtvis innebär att man för in folk i brottsregistret.

P1. Folk har väldigt stor respekt för MC poliser. Är du i trafiken och så ser du att det är en MC polis där, då vet du att den där killen han kan ju slå runt åt alla möjliga håll. Ser du en polisbil och det är en barriär emellan du vet du, om han nu har för avsikt att begå något, kör över en heldragen eller om du tänkt att knacka ner någon då vet du att den där MC polisen han är efter mig innan, en radiobil måste ju åka och vända någonstans där det passar och en MC polis. Vi får ofta kommentarer att "var kom du ifrån jag såg inte dig". Klockrent så ska det va. Fast vi försöker ju ändå vi väljer ju inte att stå civila utan vi försöker ju synas så det är bättre att jobba förebyggande tycker jag, det bästa är om man slipper dra in folk i polisens brottsregister då har vi lyckats tycker jag, inte att vi får så många pinnar eller böter eller så många gripna. Kan man hindra någon från att begå brott då har vi ju lyckats tycker jag...[...].

Färdmedlet vid patrullering uppfattas påverka de intervjuade polisernas förmåga att reagera på brott på framförallt ett sätt. Det område inom vilket den enskilde polisen kan besvara och rycka ut på ett larm ökar i omfång ju snabbare man kan röra sig. Desto större flexibilitet och smidighet i själva fordonet, desto mer ökar förmågan att ingripa på ett snabbt sätt. Detta exemplifieras med uttalandet Polis 1 gör om motorcykelns förmåga att snabbt göra en u-sväng på en väg utan att behöva vända i en korsning eller liknande. Att bekämpa och beivra brott står dessutom högst upp på de flesta intervjuade polisernas agenda. Att använda färdmedel vid patrullering som tillåter en hög grad av flexibilitet, hastighet och smidighet, påverkar därför de intervjuade polisernas förmåga att bekämpa brott. Valet av fordon påverkar därför polisens förmåga att räknas som kapabla väktare enligt rutinaktivitetsteorin. Fordonet kan därför, utifrån min tidigare diskussion om hur brottslighet påverkar allmänhetens trygghet, också påverka allmänhetens trygghet på ett indirekt sätt.

Inställningen till Segways

Alla de intervjuade poliserna uttrycker under intervjuerna en positiv inställning till Segwayen som färdmedel vid patrullering. Framförallt är det Segwayen som ett hjälpmedel att avdramatisera bilden av polisen som lyfts fram. Polis 6 exemplifierar detta:

I. Hur upplever du effekten av att man är lite "nördig" eller "töntig" [tidigare uttryck som intervjudeltagaren själv använt]

P6. ah det får man bjuda på

I. Är det bra eller dåligt för polisen menar du?

P6. Jag tror inte det är någon större fara för polisen.

I. Är det kanske till och med bra eller?

P6. Ja det kan nog vara bra. Då kan ju folk liksom. Om nu folk tycker att polisen är så farliga eller läskiga så ser dom en polis på Segway och kan komma fram och prata så kanske dom ser att det inte är så farligt att prata med polisen så det är ju bara bra.

Alla de intervjuade poliserna har testat Segways tidigare, något som var helt frivilligt. Samtliga har därför ett visst personligt intresse i Segwayen som fordon och kan, enligt mig, antas vara mer öppna för nya sätt att patrullera. En positivt inställd polis kan också, enligt mig, antas ha lättare för att

förmedla förtroende och trygghet till allmänheten eftersom man då har en mer positiv bild av verksamheten. I intervjuerna kan man också ibland ana att det finns en annan mer negativ attityd bland, icke intervjuade, kollegor. Kritiken mot Segwayen verkar då oftast bestå i att den är ”töntig” vilket anses kunna sänka polisens status i samhället. Ifall dessa, mer negativt inställda kollegor, använder Segways riskerar det att vara kontraproduktivt för hur trygghet skapas. Utifrån teorin om hur trygghet skapas genom informella kontakter, är det därför av stor vikt att de poliser som har förmågan och viljan att förmedla positiv påverkan på allmänheten via sitt färdmedel också gör detta och att andra, mer negativt inställda poliser, arbetar på ett annat sätt.

Slutsats

Det går inte att dra några generaliserbara slutsatser utifrån kvalitativa intervjuer. Min egen påverkan som forskare spelar allt för stor roll genom hela processen. Därför kan också de utvalda citaten endast kopplas till just dessa poliser och är inte representativa för övriga poliser i Sverige.

Utifrån ovan förda analys av resultaten kan jag istället sammanfatta resultaten till en form av slutsats. Syftet med denna uppsats var att redogöra för hur ett antal poliser anser sig påverka allmänhetens trygghet beroende av vilket fordon de använder vid patrullering. För att göra detta har uppsatsen begränsats till tre former av patrullering, i bil, till fots och med den alternativa formen av patrullering. Enligt de intervjuade poliserna finns det en distinktion mellan dessa tre sätt att patrullera. Radiobilen ska fungera över stora områden, anses skapa säkerhet och vara mer inriktad på larm. Fotpatrulleringen är mycket lokal och uppfattas vara ett mycket bra medel för att skapa tillgänglighet och trygghet för den laglydiga allmänheten. De alternativa patrulleringsformerna, som tidigare definierats, hamnar någonstans mittemellan. De alternativa fordonen anses, enligt intervjudeltagarna, vara likvärdiga fotpatrulleringen när det gäller tillgänglighet och förmågan att kommunicera med allmänheten. Samtidigt uppfattas de, framförallt i fallet med Segwayen, vara betydligt mer rörliga än fotpatrullen, beroende på bland annat miljö. Dessutom är de mer flexibla än radiobilen och kan användas på andra platser dit radiobilen har svårt att verka. De olika patrulleringsfordonen kan enligt intervjupersonerna, i sig, ha olika egenskaper som påverkar kontakten med allmänheten. Radiobilen kan uppfattas som distanserande och signalera att polisen är upptagen. De alternativa fordonen tycks däremot kunna bryta barriärer mellan polis och allmänhet och anses därför öka möjligheten att ytterligare utöka den krets av människor polisen kan komma i kontakt med. Poliserna uppfattar sig ibland också påverka allmänheten negativt genom att synas på platser de inte vanligtvis syns på. De intervjuade poliserna uppfattar det, i linje med tidigare forskning (se Holmberg 2004), som att vissa människor känner en större otrygghet när de ser en polis. Att använda färdmedel som tar den patrullerande polisen till fler platser och tillåter denne att synas i områden där denne aldrig syns tidigare, kan därför, i vissa fall, skapa otrygghet. Lösningen på detta tycks vara att poli-

sen måste tillåtas normaliseras i den nya miljön. Detta eftersom en frekvent polisiär närvaro, enligt de intervjuade poliserna, i längden förväntas skapa mer trygghet, något det råder delade meningar om i den tidigare presenterade forskningen (se exempelvis Holmberg 2004; Winkel 1986). För att den polisiära närvaron ska kunna normaliseras på ett sunt sätt, krävs den enligt teorin om informella kontakter, en kontakt och dialog mellan polis och allmänhet. Ur ett rutinaktivitetsperspektiv (se B, figur 1, s. 7), kan man, utifrån intervjuerna, slå fast att polisen som kapabel väktare anses påverkas av dennes fordon vid patrullering. Ju mer flexibelt och rörligt fordonet är, desto mer kapabla anser sig poliserna vara som väktare. Vad gäller möjligheten till informella kontakter mellan polis och allmänhet (se A, figur 1, s.7), påverkas den av två faktorer, hur tillgänglig polisen faktiskt är eller uppfattas vara och i vilken mån man kan nå ut till nya grupper och delar av samhället. Även dessa båda faktorer upplevs påverkas av fordonet.

Polisen kan, enligt den modell jag utgår från och utifrån den tidigare förda diskussionen kring polisens påverkan på trygghet, påverka tryggheten på båda sätt. Frågan blir då vad som är viktigast och därför bör premieras. Den tidigare forskningen ger inget direkt svar. Poliserna i intervjun uttrycker en vilja att primärt bekämpa brottslighet. Vad som menas med att bekämpa brottslighet, om man ska bekämpa den direkt genom att beivra brott och åtala brottslingar, eller bekämpa den mer indirekt genom att exempelvis kontakta föräldrar, råder det lite oenighet om. Majoriteten av de intervjuade poliserna menar att brottsbekämpning, i form av att beivra brott, har högre prioritet än att samtala och skapa, vad jag kallar, direkt trygghet för allmänheten. Intervjudeltagarna är däremot ense om att möjligheten att bekämpa brott påverkas av det fordon man använder vid patrullering. Uppfattar de sig exempelvis hinna svara på ett larm snabbare än en polisbil så besvarar de det, även om man för stunden fotpatrullerar. De enskilda poliserna verkar alltså i de flesta fall premiera den indirekta vägen till att skapa trygghet för allmänheten genom att bekämpa brott.

För att polisen ska kunna genomföra sina tester av framtida patrulleringsfordon på ett så bra sätt som möjligt, vill jag skicka med två tankar som kommit fram i studien. (1) Om polisen vill ändra sättet att patrullera på till att polisen ska synas på nya platser i större utsträckning än tidigare, är det viktigt att genom långvarig och frekvent patrullering, låta polisen normaliseras i den nya miljön. Detta är viktigt för att inte skapa otrygghet bland de som annars bara ser polisen en eller två gånger. Detta kräver resurser som tillåter informella kontakter mellan allmänhet och polis. Det är här också av stor vikt att man förmedlar en positiv bild av polisen. (2) Ska polisen arbeta med trygghetsinsatser genom att till exempel patrullera på gågator eller i gallerior är det viktigt att tillåta poliserna att göra just detta. Om arbetsuppgifterna är allt för diffusa och inte tillräckligt styrda av ramar för patrulleringen, riskerar patrulleringen att avbrytas ifall det sker ett larm i närheten dit den enskilde polisen uppfattar sig hinna före en eventuell radiobil eller annan patrull. Tidigare forskning stärker dessutom denna tanke, eftersom patrullering som inte sker på ett problemorienterat sätt visat sig

sakna effekt (se Sherman 1997). Återigen bör man understryka att dessa tankar, även om de i viss mån är kopplade till tidigare forskning, också grundar sig i intervjuer som inte är generaliserbara på en större organisation.

Polis 4 talar om när man bör använda Segways och sammanfattar, på ett något komiskt sätt, något som alla de intervjuade poliserna verkar ställa sig bakom, och något som sammanfattar denna uppsats, att varje fordon har sitt användningsområde och bör användas där det är mest lämpligt.

P4. Det beror väl på vad syftet är. Är det ordningshållning liksom då tycker jag nog inte att det är någon höjdare om det kommer någon trams där med nån hjälm på sne som sitter halvdåligt liksom. Nä men lite så om det är på allvar liksom...så blir det ju något helt annat att dundra ner med bil och siren och blåljus liksom det får ju ett helt annat genomslagskraft i det, än om jag kommer tuttandes på en Segway i cykelhjälm...det....men däremot om det är patrullering och om vi ska vara lite avväpnande och försöka lugna lite innan det händer så absolut då tror jag det funkar att åka runt med en Segway.

Förslag på fortsatt forskning

Att utvärdera nya arbetssätt och metoder inom polisen är enligt Sarnecki (2010) mycket viktigt. Denna uppsats har haft som mål att öka kunskapen kring hur polisens sätt att patrullera kan uppfattas påverka allmänhetens trygghet. För att ytterligare öka kunskapen, vill jag ge förslag på fortsatt forskning.

Jag upplevde flera gånger under min egen forskning att det fanns frågor jag ville utvecklat mer och frågor som inte ställdes. Att utgå från samma frågeställning och genomföra ytterligare intervjuer och gå ännu djupare i hur tryggheten påverkas av polisens val av fordon, hade gett ett mer omfattande och kanske mer informativt material.

Genom intervjuer med allmänheten hade man ytterligare ökat kunskapen kring hur polisen uppfattas beroende av det sätt de patrullerar på. Polisens mål är, som jag tidigare tagit upp, att arbeta för en ökad trygghet hos allmänheten, vilket gör allmänheten till mycket viktig att undersöka. Risken är att polisen tror sig göra ett gott jobb när de i själva verket skapar mer otrygghet.

Polisen kommer under våren 2012 testa Segways i större omfattning på Södermalm i Stockholm. Att som forskare få närvara vid dessa tester hade gett unika möjligheter att mäta vilken form av kontakt polisen får med allmänheten och sedan jämföra resultatet med andra färdmedel. Visar resultatet exempelvis på fler informella kontakter, kan det antas att även tryggheten och förtroendet till polisen ökar, detta enligt tidigare forskning. Samtidigt är det viktigt att man, under sådana observationer, också tar hänsyn till de personer som inte kommer fram och kontaktar polisen. Hur påverkas dessa av att se poliser i nya miljöer och i fler situationer?

Referenser

- Balkin, S. (1979). "Victimization Rates, Safety, and the Fear of Crime", *Social Problems*, 1979, nr.3/ vol. 26., s. 343-358.
- Bergström, G. & Boréus, K. (2005). "Samhällsvetenskaplig text- och diskursanalys". I: Bergström, G. & Boréus, K. (red.) *Textens mening och makt*. Danmark: Studentlitteratur.
- Brottsförebyggande rådet (2011). *Nationella trygghetsundersökningen 2010. Om utsatthet, trygghet och förtroende*. Brå-rapport 2011:1. Sverige: Brottsförebyggande rådet.
- Bryman, A. (2001). *Samhällsvetenskapliga metoder*. Malmö: Liber AB.
- Cohen, L.E. & Felson, M. (1979). "Social Change and Crime Rate Trends: A Routin Activity Approach", *American Sociology Review*, 1979, nr. 4/ vol. 44. s. 588-608.
- Garland, D. (2001). *The Culture of Control*. Oxford: Oxford University Press.
- Heber, A. (2007). *Var rädd om dig!*. Stockholm: Kriminologiska institutionen, Stockholms Universitet.
- Hinds, L. (2008). "Youth, Police Legitimacy and Informal Contacts", *Journal of Police and Criminal Psychology*, 2008, nr. 1/ vol. 24. s. 10-21.
- Hirschi, T. (2002). *Causes of Delinquency*. New Jersey: Transactions Publishers.
- Holgersson, S. (2008). *Spelar skillnader i arbetsprestation mellan poliser någon egentlig roll?*. Växjö: Polisutbildningen, Växjö Universitet.
- Holmberg, L. (2004). "Community Policing in the Nordic Countries", *Journal of Scandinavian Studies in Criminology and Crime Prevention*, 2004, vol. 5. s. 205-219.
- Jones, B. & Tilley, N. (2004). *The Impact of High Visibility Patrols on Personal Robbery*. London: Home Office.
- Knutsson, J. (1995). *Polisen i parken*. Solna: Polishögskolan.
- Kvale, S. & Brinkman, S. (2009). *Den kvalitativa forskningsintervjun*. Lund: Studentlitteratur AB.
- Lindahl, M. (2008). *Ökad trygghet i Västerbottens län*. Umeå: Polisen.
- Maxson, C., Hennigan, K., & Sloan, D. (2003). *Factors That Influence Public Opinion of the Police*. Washington: U.S. Department of Justice, Office of Justice Programs.

National Research Council. (2004). *Fairness and Effectiveness in Policing*. Washington DC: The National Academies Press.

Polisens förstudierapport. (2011). "Segway i City pmd". Opublicerad rapport.

Sandstig, G. (2007). *Förtroendet för polisen*. Göteborg: Institutionen för Journalistik och Masskommunikation, Göteborgs Universitet.

Salmi, S., Grönroos, M., & Keskinen, E. (2004). "The Role of Police Visibility in Fear om Crime in Finland", *Policing: An International Journal of Police Strategies & Management*, 2004, nr. 4/ vol. 27. s. 573-591.

Scaglione, R. & Condon, R. G. (1980). "Determinants of Attitudes Toward City Police", *Criminology*, 1980, nr. 4/ vol. 17. s. 485-494.

Sherman, L. (1997). "Policing for Crime Prevention". I: Sherman, L., Gottfredson, D., MacKenzie, D., Eck, J., Reuter, P. & Bushway, S. (red.) *Preventing Crime: What Works, What Doesn't, What's Promising*. s. 620-660. USA: Department of Criminology and Criminal Justice, University of Maryland.

Tham, H. & von Hofer, H. (2009). "Individual Predictions and Crime Trends". I: *European Journal of Criminology*. Volym 6, s. 313-335.

Vetenskapsrådet (2002). *Forskningsetiska principer*. Vetenskapsrådet.

Winkel, F. W. (1986). "Reducing Fear of Crime Through Police Visibility: A Field Experiment", *Criminal Justice Policy Review*, 1986, nr. 4/ vol. 1. s. 381-398.

Elektroniska källor

Budgetproposition 2010/11:1. Utgiftsområde 4.

www.regeringen.se/download/39a5fc98.pdf?major=1&minor=153307&cn=attachmentPublDuplicator_8_attachment (2011-12-05).

Lueck, T. J. (2007). "Taller, Faster Officers on Patrol as Police Dept. Gets 10 Segways".
<http://www.nytimes.com/2007/05/17/nyregion/17police.html> (2011-12-07).

Moncur, J. (2007). "Cops Use Segways On Patrol".

<http://www.dailyrecord.co.uk/news/scottish-news/2007/11/16/cops-use-segways-on-patrol-86908-20115296/> (2011-12-07).

Sarnecki, J. (2010). *Polisens prestationer - En ESO-rapport om resultatstyrning och effektivitet.*

http://www.google.se/url?sa=t&rct=j&q=polisens%20prestationer&source=web&cd=1&ved=0CB0QFjAA&url=http%3A%2F%2Fwww.eso.expertgrupp.se%2FUploads%2FDocuments%2FHelena%25202010_3%2520till%2520webben.pdf&ei=i9HcTtb-HqKQ4gTi0ZWGDA&usg=AFQjCNE-UOaXv5tg5z6x3cNFMvSSDAWrIA&cad=rja (2011-12-05).

Sherman, L. (2010). *The Costeffectiveness of Evidence-based Policing .*

www.eso.expertgrupp.se/Uploads/Documents/Sherman.pdf (2011-12-05).

Intervjuguide med Polis

- + Presentation av mig själv och min forskning. Tacka!
- + Info kring intervjun
 - Spelar in, frivillighet, avidentifiering (polis 1, polis 2), forskningssyfte (hur polisen med olika färdmedel vid patrullering påverkar allmänhetens trygghet)

Kontext

- + "Vi kommer att röra oss kring uttryck som säkerhet, trygghet, synlighet och tillgänglighet"
- + Presentation.
 - Arbetsuppgifter, civilstånd, familj, vana av att patrullera, hur länge som polis? Studerat annat än PHS?

Smalna av

- + Vad är trygghet?
- + Vad är säkerhet?
- + Vad är synlighet?
- + Vad är tillgänglighet?

Skilnad? Hur kan polisen öka allmänhetens...?
Skilnad?

Skapa en
helhetsbild

När
Vad
Var
Hur
För vem

Avgränsa (Segways)

- + Hur påverkas synligheten och tillgängligheten av att man byter transportmedel?
 - Segway?
 - Hur påverkar det tryggheten och säkerheten? Blir man tryggare om man ser en polis?
 - Varför tycker du att man ska använda Segways?
 - Öka synlighet/tillgänglighet eller minska brottsligheten? (rutinaktivitetsteorin)
- + Hur tycker du att övervakningskameror påverkar trygghet och säkerhet?
 - Hur påverkas polisens övervakning av att man använder Segways? (Panopticon)
 - Ser man lustig ut? Distanserar man sig från allmänheten? Ökar övervakningen? Hur påverkas kontakten mellan polis och allmänhet?
- + Avslutning
 - Finns det något mer du vill säga? Tacka!
 - Kontakta gärna mig om du har några tankar eller frågor. (Kommer skicka ett mail i slutet av veckan).
 - Tala gärna inte med någon om vad vi pratat om.