

Polisen och biljakter

En fenomenografisk intervjustudie om polismäns upplevelser av biljakter i tätort och utanför tätort

Rasmus Lindholm

1/2019

Referat

Författare	Examen	
Rasmus Lindholm	Polis (YH)	
Publikationens namn	Offentlighetsgrad	
Polisen och biljakter – En fenomenografisk intervjustudie om polismäns upplevelser av bil-jakter i tätort och utanför tätort.	Offentlig	
Handledare	Lärdomsprovets form	
Överkommisarie Kjell Nylund Sabina Jordan	Undersökande lärdomsprov	
Referat		
<p>Syftet med denna undersökning är att undersöka polismäns upplevelser av biljakter. Avgränsningen är gjord till Åbo fältchefs område och Åbo huvudpolisstation i Sydvästra Finland. I undersökningen undersöks hurdan bedömning av en biljakt, vilken syn och vilket ansvar som polismän hörande till manskapet och en polisman hörande till underbefälet har. I undersökningen granskas även vid vilken situation som informanterna skulle avbryta en biljakt. Ett tätortsområde och utanför ett tätortsområde undersöks som skilda fenomen för att ta reda på om polisernas ageranden skiljer sig i de ifrågavarande områdena.</p> <p>I undersökningens resultat framgår det bland annat att biljakter är svåra situationer och det är många faktorer som man måste ta i beaktande. Det är inte bara polisen och den personen som försöker rymma som är med i ekvationen utan även övriga personer i trafiken påverkar situationen.</p> <p>Teorin har delats in i lagstiftning som behandlar biljakter, saker som påverkar polisen och teorin som förklarar varför någon försöker rymma från polisen.</p> <p>Undersökningen har utförts med en fenomenografisk och hermeneutisk forskningsansats. Materialinsamlingen har gjorts med semistrukturerade kvalitativa intervjuer där informanterna har gjort egna tolkningar på frågorna och svarat enligt den egna förståelsen.</p>		
Sidantal	Månad och år då granskningen skett	Lärdomsprovets kod (OPS)
29 + 2 sidor	2/2019	YH2016LP
Nyckelord		
Polis, biljakt, upplevelse, bedömning, rymmande, fenomenografi		

Abstract

Author	Degree	
Rasmus Lindholm	Polis (YH)	
Name of the publication	Publicity of the degree	
Polisen och biljakter – En fenomenografisk intervjustudie om polismäns upplevelser av bil-jakter i tätort och utanför tätort.	Public	
Supervisor	The thesis is a:	
Superintendent Kjell Nylund Sabina Jordan	Theoretical thesis	
<p>Abstract</p> <p>The purpose of this thesis is to study policemen's experience with car chases. The thesis has been limited to Turku field chief area in Turku main police station in the south west of Finland. The thesis studies what kind of assessment of the car chase, what kind of view and responsibility that policemen who are working as crew and as squad leaders have. The study also examines at which point the policemen would interrupt a car chase. Car chase in an urban center and outside an urban center are studied as different phenomenons to examine if the policemen's assessments differ in these areas.</p> <p>In the result of the thesis it appears among other things that car chases are difficult situations and there are many factors you must take into consideration. It is not only the police and the person who is being chased that's is taken into the equation but other persons in traffic as well.</p> <p>The theory has been divided into legislation, things that affect the police, theories that attend why a person tries to escape from the police.</p> <p>The thesis has been done by using a phenomenographic and hermeneutic research method. The gathering of information has been made through semi-structured qualitative interviews. The participants have made own interpretations on the questions and answered according to their own understanding.</p>		
Number of pages	Month and year when the review took place	Thesis code (OPS)
29 + 2 pages	February 2019	YH2016LP
Keywords		
Police, car chase, experience, assessment, escaping, phenomenography		

Innehållsförteckning

1	INLEDNING	1
1.1	SYFTE	2
1.2	AVGRÄNSNING	3
1.3	BEGREPP	3
1.4	TIDIGARE UNDERSÖKNING	4
1.5	DISPOSITION	5
2	METOD	5
2.1	METODOLOGISKA UTGÅNGSPUNKTER	5
2.1.1	<i>Fenomenografi</i>	6
2.1.2	<i>Hermeneutik</i>	7
2.2	MATERIALINSAMLING	8
2.3	ANALYSMETOD	10
2.4	FORSKNINGSETIK	10
3	TEORI	11
3.1	LAGSTIFTNING	11
3.1.1	<i>Trafikbrott</i>	12
3.1.2	<i>Polisens stopptecken</i>	12
3.1.3	<i>Polisens befogenheter och skyldigheter</i>	14
3.1.4	<i>Fältchefens ansvar</i>	15
3.2	RYMMANDE SOM EN STRAFFPROCESSUELL GÄRNING	15
3.3	TEORIER SOM FÖRKLARAR RYMMANDE	15
3.3.1	<i>Rutinaktivitets teorin</i>	16
3.3.2	<i>Rymmande som ett hastighetsberoende</i>	17
3.4	3.4 STRESSEN SOM PÅVERKAR EN POLISMAN UNDER EN BILJAKT	17
3.5	3.5 EN POLISMANS NYFIKENHET SOM GRUND FÖR EN BILJAKT	18
3.6	3.6 AVBRYTANDE AV EN BILJAKT	19
4	RESULTAT	20
4.1	EN POLISMANS BEDÖMNING AV EN BILJAKT	20
4.2	ANSVAR VID EN BILJAKT	23
4.3	AVBRYTANDE AV EN BILJAKT	24
4.4	EN POLISMANS SYN PÅ EN BILJAKT	25
4.5	STRESSEN SOM UPPSTÅR VID EN BILJAKT	26
4.6	SAMMANFATTNING AV RESULTATET	27
5	SAMMANFATTNING OCH DISKUSSION	28

1 INLEDNING

Biljakter i trafiken kan få ödesdigra följder. Med jämna mellanrum rapporteras det i media om dramatiska biljakter som i vissa fall till och med slutar med skottlossning och med att de involverade personerna omkommer i trafiken (Forss, 2018, 29 april) (Koskinen, 2018, 19 juli). Det fanns i Finland ästan 5 miljoner fordon i trafiken under 2016 och av dessa fordon var över 2.5 miljoner personbilar som var registrerade i trafik (Statistikcentralen). Alla trafikanter som kör ett fordon skall ha en ikraftvarande körkort (Källa).

Till polisens uppgift hör bland annat att förebygga, avslöja och utreda brott (Polislagen 1 kap 1 §). Att undvika polisen är inte i sig ett brott men att ignorera polisens stopptecken är en brottslig gärning i form av tredska mot polis (Strafflag 1 kap 4 §). När polisen kör alarmkörningar kan hastigheterna stiga till höga höjder och polisen tar en medveten risk gentemot *övriga personer i trafiken*. Detta har polisen rätt till att göra, men polisen måste följa särskild försiktighet för att inte äventyra trafiksäkerheten mera än nödvändigt (Vägtrafiklagen 2 kap 25 § 3 mom.) Situationer i vilka någon förare till ett motordrivet fordon försöker rymma från polisen i hastigheter som äventyrar trafiksäkerheten är alltid allvarliga. Polisen har då rätt att använda maktmedel för att stoppa fordonet enligt Inrikesministeriet, 2015.

Stannande av fordon hör till polisens rutinuppdrag. Varje dag stannas ett stort antal bilar. Många av förarna till de fordon som stannas utsetts inte för några vidare åtgärder från polisens sida. De flesta förarna stannar genast när polisen ger stopptecken, men det finns de förare som väljer att försöka rymma. När en person väljer att försöka rymma undan polisen påverkas alla andra personer som rör sig i trafiken. Ofta är hastigheterna så höga att om bilen skulle krocka med ett annat fordon eller krascha är det sannolikt att någon skadar sig allvarligt eller så kan följderna vara ännu mera tragiska. (Anonym källa.)

Jag själv har under min korta karriär som polis varit med på flera biljakter. En av biljakterna var nära att sluta tragiskt. Det rymmande fordonet körde nästan på en fotgängare, trots att biljakten pågick bara i två minuter. Efter biljakten började jag fundera hur många farliga situationer som hade uppstått under biljakten. Jag kommer ihåg att under biljakten hade det varit nästan omöjligt att identifiera alla farliga situationer som kunde ses i inspelningen från videokameran i polisbilen. Det är så många yttre faktorer som påverkar på det logiska och rationella tänkandet. Den egna stressnivån i kombination med hög puls och viljan att få stopp

det rymmande fordonet så att föraren inte skall kunna skada någon annan är nästan överväldigande. Jag har upplevt att det är nästan omöjligt att göra en klar, tydlig och korrekt bedömning av situationen. Det vore viktigt att poliser utvecklar sin stressnivå och sin egen uppfattningsnivå och den här undersökningen kan eventuellt ge nya insikter i fenomenet och ge stöd till vilka aspekter man bör fokusera på under en biljakt. Undersökningen kommer att vara viktig för samhället av den orsaken att övriga kan ta del av och få en uppfattning för bland annat hur svåra situationer med förare som rymmer med ett motordrivet fordon är.

1.1 Syfte

Syftet med undersökningen är att dels undersöka hur polismän som hör till *manskapet* samt hur en polisman tillhörande *underbefälet* upplever en situation i vilken en förare till ett motordrivet fordon väljer att *ignorera polisens stopptecken* och *en biljakt* inleds, dels hur polismännen bedömer situationen. Med begreppet *ignorera polisens stopptecken* menas ett fordon som inte stannar enligt de punkter som presenteras i bilaga 1. Eftersom mängden människor varierar om man befinner sig i en *tätort* eller *utanför en tätort* kommer dessa undersökas som två skilda fenomen.

Utgående från syftet, tidigare forskning och Inrikesministeriets förordning om polisens maktmedel och stoppande av fordon (245/2015) har tre undersökningsfrågor utformats vilka önskas få svar på. Frågorna lyder enligt följande:

1. Hur upplever den enskilda polismannen den situation som uppstår när ett fordon ignorerar polisens stopptecken och försöker rymma?
2. Vilka faktorer kan påverka polismannens beslut att avbryta en pågående biljakt?
3. Upplever polismannen att det är någon skillnad på om biljakten sker inom en tätort eller utanför en tätort?

1.2 Avgränsning

Avgränsningen har gjorts till Sydvästra Finlands polisstation och Åbo fältchefsområde, för att få en överblick över hur situationen är i Åbo fältchefsområde. Båda informanterna som arbetar inom manskapet har varit med om minst 30 biljakter. Orsaken till detta kriterium är för att polismännen skall ha erfarenhet från olika situationer och är medvetna om allvaret med en biljakt. Den tredje informanten har fungerat som fältchef vid minst 50 biljakter. Orsaken till detta kriterium är för att även hen skall ha tillräcklig erfarenhet och kan ta nödvändiga beslut. Med *nödvändiga beslut* menas att till exempel avbryta en biljakt eller besluta om att biljakten kan fortsätta trots hög hastighet, fara för liv och hälsa och det rymmande fordonets körsätt. Undersökningen fokuserar på ett tidigt skede av en biljakt vilket även påverkar fältchefens beslut.

1.3 Begrepp

I denna undersökning används polisiära begrepp som kommer att förklaras här nedan. Även övriga centrala begrepp förklaras eftersom en persons individuella förståelse för ett ord kan skilja sig från vad som menas med begreppet i denna undersökning.

Övriga personer i trafiken betyder i denna undersökning "personer som rör sig i trafiken i ett motordrivet fordon, rör sig gående, till fots... ..samt den som leder en cykel eller moped i trafiken" (Vägtrafiklagen 1 kap 2 §).

Tätort innefattar ett område som är med vägmärke angivet som tätbebyggt område och *Ut- anför tätort*, övrigt område som faller inom ramen för vägtrafiklagen (Vägtrafiklagen 1 kap 2 §).

Ett fordon definieras i denna undersökning enligt Vägtrafiklagens definition av ett motordrivet fordon, som "ett fordon som drivs med maskinkraft; motordrivna fordon är bilar, motorcyklar och mopeder samt tre- och fyrhjuliga fordon i kategori L liksom traktorer, motorredskap och terrängfordon" (Vägtrafiklagen 1 kap 2 a §).

En förare till ett rymmande motordrivet fordon, är ett fordon som ignorerar en polismans order och befallning att stanna och försöker komma undan.

En biljakt, Polisstyrelsen undviker att skriva om *biljakter* utan använder i huvudsak termerna *att följa ett fordon* eller *ett rymmande fordon* men i officiella dokument står det skrivet

"...saavat jatkaa takaa-ajoa ilman ennalta myönnettyä lupaa..."¹ (Finlex, *Ulkoasiainministeriön ilmoitus Schengenin säännöstön soveltamisesta*², 23/2001, 41 artikel.) Uttrycket *biljakt* kommer i den här undersökningen att användas när ett fordon ignorerar polisens stopptecken och försöker rymma.

Med *manskap* menas det i denna undersökning en polisman som arbetar inom alarm- och övervakningssektorn vid Åbo polisstation.

Med *fältchef* menas det i denna undersökning en person som arbetar som underbefäl inom alarm- och övervakningssektorn vid Åbo polisstation. "Fältchefen är, med undantag av befälet, förman för personal inom den operativa fältverksamheten under dess tjänstgöringspass. Fältchefen har arbetsledningsansvaret för att de polisuppgifter som hör till hans eller hennes verksamhetsområde utförs". (Finlex, *Statsrådets förordning om polisen*, 1080/2013, 5§, 2 moment.)

1.4 Tidigare undersökning

Det har tidigare gjorts en rapport som tangerar ämnet i denna undersökning. Heikki Uusimaa har skrivit en rapport från Polisyrkeshögskolan 2008 med titeln; "*Poliisia pakenevien ajo-neuvojen seuraaminen Suomessa 2007*".³ Det som skiljer min undersökning från Uusimaas är att han har gjort en kvantitativ rapport som baserar sig på statistik som har samlats från polisens brottsanmälningssystem. Han har i sin rapport även granskat polisens funktion i inledande skeden av en biljakt och under biljakten. Rapporten har varit till hjälp vid utformningen av frågorna till detta arbete.

Heli Vaaranen (2004) har gjort en undersökning, *Kaaharipoikia ja rappioromantiikkaa, Tutkimus erään kaahailukulttuurin elämänilosta ja tuhoisuudesta*⁴, i vilken hon undersöker bland annat ungas vårdslöshet i trafiken. I undersökningen framgår de ungas syn på polisen och hur unga påverkas av varandra. Även ungas begär till spänning och adrenalin framgår. Undersökningen har varit till hjälp vid utformandet av teorin till denna undersökning.

¹ "...Får fortsätta biljakten utan förutbestämt godkännande...", min översättning

² Utrikesförvaltningens anmälan om adaptationen av Schengens reglemente", min översättning

³ "Följande av fordon som försöker rymma från polisen 2007", min översättning

⁴ "Fardårar och dekadensromantik. En undersökning om livsglädjen och destruktions av fartkulturen", min översättning

1.5 Disposition

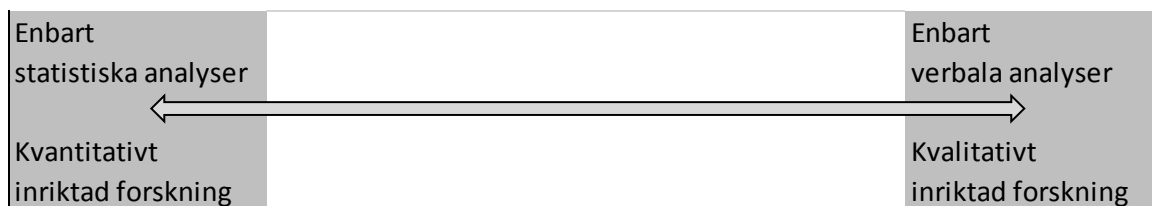
Undersökningen är uppdelad i fem huvudkapitel. I kapitel 1 framgår undersökningens syfte, avgränsning, begrepp, tidigare undersökning och disposition. I det andra kapitlet framgår den metod som har använts i undersökningen, de metodologiska utgångspunkterna, fenomenografi och hermeneutik, materialinsamlingen och de forskningsetiska principerna, validitet och reliabilitet. I det tredje kapitlet framgår vilken teori som undersökningen grundar sig på, så som lagstiftningen, rymmande som en straffprocessuell gärning och kriminologiska teorier som förklarar rymmande, stressen som påverkar en polisman under en biljakt, en polis-mans nyfikenhet som grund för en biljakt och avbrytande av en biljakt. I det fjärde kapitlet presenteras resultatet i anknytning till det bearbetade intervjumaterialet. Femte kapitlet är reserverat för diskussion.

2 METOD

I kapitlen nedan kommer undersökningens metod att presenteras. Även materialinsamlingen och forskningsetiken presenteras.

2.1 Metodologiska utgångspunkter

I det inledande skedet av undersökningen och närmare bestämt vid utarbetande av syftet bestämdes det vilken forskningsmetod som skulle lämpas bäst: Den *kvantitativa* eller den *kvalitativa*. Kvantitativt inriktad forskning innebär att man utför mätningar vid datainsamling och statistiska bearbetnings- och analysmetoder, ofta i form av enkäter eller statistik, medan kvalitativt inriktad forskning innebär att datainsamlingen fokuseras på så kallad ”mjuk” data, som bland annat innebär kvalitativa intervjuer och tolkande analyser. Undersökningsmaterialet kan samlas från vetenskapliga texter och intervjuer. (Patel & Davidson, 2011, s. 13–14.) I figur 1 presenteras skillnaden på en kvantitativt och en kvalitativt inriktad forskning.



Figur 1. "Kvantitativt och kvalitativt inriktad forskning illustrerade som ändpunkter på ett kontinuum utifrån användningen av statistiska eller verbala analysermetoder" (Patel och Davidson 2011, s.14).

För att kunna bestämma vilken forskningsmetod som skall användas måste problemformuleringen granskas utgående från syftet och frågeställningen. Det måste bestämmas vem som skall medverka, hur informationen skall samlas, hur undersökningen läggs upp och genomförs. (Patel och Davidson 2011, s. 53.) Eftersom syftet i denna undersökning är att förstå upplevelser lämpar det sig bäst att använda en kvalitativt inriktad forskning, dvs att med verbala analyser skapa en förståelse för problemet.

Kvalitativ forskning kan göras på olika sätt men utgående från undersökningens syfte och frågeställning är det lämpligast att använda fenomenografi som forskningsmetod. Eftersom undersökningen baserar sig på hur de olika informanterna uppfattar fenomenet *biljakt*. Det är det uppfattade innehållet som är det centrala (Kroksmark 2007, 5). Fenomenografien behandlas ingående i kapitel 2.1.1. För att det skall gå att göra en fenomenografisk undersökning måste man kunna tolka den information som fås. *Hermeneutiken* lämpar sig därmed bäst som tolkningslära eftersom man inom den inte fokuserar på vad som är sant eller falskt utan vill komma åt de olika föreställningar som personer har (Skoglund 2012, s.1.) Hermeneutiken behandlas ingående i kapitel 2.1.2.

2.1.1 Fenomenografi

Fenomenografien är en ansats som utvecklades av den svenska pedagogen Marton under 1970-talet och som är ett vetenskapligt förhållningssätt som kan räknas till de empirinära ansatserna. I fenomenografien är fokuset riktad på att studera uppfattningar. Bakgrunden till fenomenografien ligger i att man ville ta forskningen vidare från den positivistiska traditionen. Den positivistiska traditionen fokuserade på hur mycket som lärdes ut istället för vad som lärs. Den fenomenografiska metoden är ändå inte endast begränsad till lärande. Ett centralt begrepp i en fenomenografisk undersökning är *uppfattningar*, närmare bestämt

mänskliga uppfattningar om fenomenet i relation till sig själv och omvärlden. Den mänskliga uppfattningen utgår ifrån att skapa mening och är grundläggande för hur världen gestaltas. Det är utifrån uppfattningar som man handlar och resonerar. (Patel & Davidson 2011, s.32–33.)

I en fenomenografisk studie går forskaren tillväga på ett liknande sätt som en forskare inom Grounded Theory. Man arbetar med öppna, kvalitativa intervjuer där den intervjuade delar med sig av sin egen uppfattning om ett fenomen med egna ord. Intervjuerna sköts ofta genom naturlig konversation mellan forskaren och den intervjuade, och materialinsamlingen sker genom ljudinspelning och sedan transkription av intervjun. När intervjuerna är transkriberade följer det fyra steg i den fenomenografiska analysen. Det första steget är att bekanta sig med materialet och skapa ett helhetsintryck. Forskaren skall läsa och sortera materialet tills mönster blir tydliga. Det andra steget går ut på att finna likheter och skillnader i utsagorna i intervjuerna, vilka sedan kommer att placeras inom olika kategorier. När det första och det andra steget är gjort fortsätter man med att kategorisera uppfattningar i beskrivningskategorier och till sist studera den underliggande strukturen i kategorisystemet (Patel & Davidson 2011, s.33.) Mönstret bildas från den intervjuades utsagor och kategoriseras så att de skiljer sig från och inte överlappar varandra. Det skall vara klart vilken kategori en utsaga räknas till. Till sist skall de olika kategorierna organiseras i relation till varandra. (Patel & Davidson 2011, s.33.)

2.1.2 Hermeneutik

Målet med hermeneutik är inte att försöka förklara ett fenomen utan snarare att försöka förstå det. Under 1600- och 1700-talet användes hermeneutiken främst för att tolka bibeltexter men har senare, under 1900-talet, utvecklats till en existentiell filosofi. I en existentiell filosofi försöker man skapa en förståelse för livsvärlden och den mänskliga existensens grundbetingelse. Den mänskliga existensen kan med andra ord tolkas och förstås genom språket. (Patel & Davidson 2011, s.28.) En hermeneutiker menar att ”...det går att *förstå* andra människor och vår egen livssituation genom att *tolka* hur mänskligt liv, existens, kommer till uttryck i det talade och skrivna språket samt i människors handlingar och i mänskliga ytt-ringar” (Patel & Davidson 2011, s.29.)

Den hermeneutiska arbetsgången utgår i början av vad forskaren har för egen förståelse. Till förståelsen räknas bland annat de tankar, intryck och känslor som forskaren har. Även forskarens kunskap spelar en roll. Detta skall dock inte ses som ett hinder för att tolka och förstå, utan snarare som en tillgång. (Patel & Davidson 2011, s.29.) Det centrala i den hermeneutiska arbetsgången är att börja med att formulera problemet, d.v.s. vad det är man vill veta. Utan ett problem är det svårt att uppskatta sin egen förståelse för problemet. När problemet har framställts går man igenom den egna förståelsen och kunskapen för problemet. Det tredje steget är att läsa sig in på bakgrundsmaterial och tidigare forskning. Efter steg tre leder det ofta till att man måste revidera hur man uppfattar fenomenet och möjligtvis ändra eller precisera sin frågeställning. Till följande görs den första tolkningen av huvuddragen i det man undersöker. Sedan skall det viktigaste sammanfattas och detta görs genom att fundera på vad författaren främst vill säga. Efter sammanfattningen har forskaren fått en ny förståelse för problemet och kan ta ”steget upp” en nivå i *den hermeneutiska spiralen*. (Skoglund 2012, s.2.) I figur 2 presenteras *den hermeneutiska spiralen* som även kallas för *Den hermeneutiska cirkeln*.



Figur 2. *Den hermeneutiska cirkeln* (Skoglund 2012, s. 2).

Den hermeneutiska spiralen kan förklaras som att den följande nivån inleds på samma vis som den första nivån med det undantaget att forskaren har ny förståelse och kunskap som utnyttjas vid utformningen av ett nytt problem. Problemet kommer sedan att undersökas på samma vis som på den första nivån.

2.2 Materialinsamling

Undersökningen utförs som en kvalitativt inriktad forskning. Materialinsamlingen fokuseras på så kallad ”mjuk” data, som i denna undersökning kommer att innebära kvalitativa intervjuer och tolkande analyser. (Patel & Davidson, 2011, s. 14.) I undersökningen kommer det

att utföras tre intervjuer. Två intervjuer görs med personer hörande till manskapet och en intervju med en person som har fungerat som fältchef under minst 50 olika biljakter.

I figur 3 framgår kort information om informanterna. Fältchef, informant 1, som är överkonstapel arbetar som fältchef och har fungerat i över 70 biljakter som fältchef. Informanterna 2 och 3 arbetar som manskap vid alarm- och övervakningssektorn och har varit med om minst 50 olika biljakter. I den här undersökningen omnämns i fortsättningen fältchefen som "fältchef" och de andra två informanterna som "informant 2 och informant 3". Alla tre informanter arbetar inom alarm- och övervakningssektorn vid Åbo huvudpolisstation och alla biljakter som informanterna har varit med om har inträffat i Sydvästra Finland och närmare bestämt Åbo med omnejd.

	Titel	Tjänstgöringsår	Antalet biljakter
Informant 1	Överkonstapel	25	< 70
Informant 2	Äldre konstapel	17	< 50
Informant 3	Äldre konstapel	6	< 50

Figur 3. Informanter

För att få så naturliga och opåverkade svar som möjligt har intervjuerna gjorts på finska, som är alla tre informanters modersmål. Frågorna framgår i bilaga 2 på finska och i bilaga 3 på svenska. Alla Intervjuerna har gjorts vid Åbo polisstation 4 december 2018. Intervjuerna har bandats in med en bandspelare och har sedan transkriberats och översatts till svenska.

I denna undersökning är syftet att undersöka hur personer upplever en viss situation och då är det enligt Kvale och Brinkman (2017) tillräckligt att bara göra en intervju. Det har ändå utförts tre intervjuer i denna undersökning. Två av intervjuerna är utförda med personer som har samma arbetsuppgift, men de kan ändå förväntas ha olika uppfattningar av situationen, för att den personliga uppfattningsförmågan och förståelsenivån kan vara olika. Den tredje informantens arbetsuppgift är en annan. Hen skall upprätthålla en helhetsbild av situationen och bedöma om situationen kan fortsätta eller avbrytas. Den tredje informanten är väsentlig i denna intervju för att skapa en förståelse för hur de två andra informanterna resonerar och agerar eftersom polisorganisationen är en hierarkis organisation och i en hierarkis organisation finns ett uttryck som heter *hierarkiskt tvingande*. Det hierarkiska tvingandet betyder att den underordnande tvingas följa en order utan att ifrågasätt ordern. (Ellonen m.fl. 1998, s. 281.) Alla tre intervjuer tog nästan 30 minuter vilka resulterade i sammanlagt 10 sidor transkriberat material.

2.3 Analysmetod

För att undersökningen skall kunna göras måste det insamlade materialet analyseras, som har gjorts genom att först banda in intervjuerna och sedan transkribera dem. Transkriberingen gjordes genom att överföra det talade ordet till text som sedan har bearbetats och tolkats till olika beskrivningskategorier. Beskrivningskategorierna är alltid innehållsrelaterade, vilket gör att kategorierna ordnas i förhållande till varandra så att varje kategori har en skild innehållslig karaktär. Det är i allmänhet forskaren som gör tolkningen, upptäckten och benämningen av hur kategoriernas innehåll analyseras, beskrivas och ordnas. I denna undersökning har kategorierna indelats enligt följande; *lagstiftning, rymmande som straffprocessuell gärning, teorier som förklarar rymmande, stressen som påverkar en polisman under en biljakt, en polismans nyfikenhet som grund för en biljakt och avbrytande av en biljakt.* (Kroksmark, 2007, s. 12–14.)

2.4 Forskningsetik

De intervjuade har i god tid innan intervjuerna meddelats om syftet med studien, vad deras utsagor kommer att användas till, att deras medverkan baserar sig på frivillighet, vad deras medverkan betyder för studien svar samt att alla utsagor behandlas konfidentiellt enligt god forskningsetik. Detta har gjorts för att de intervjuade skall ha en viss möjlighet till förberedelse. Intervjufrågorna har de svarande inte tagit del av innan intervjuerna, för att svaren skall vara spontana och naturliga. All information behandlas konfidentiellt av den orsak att det inte skall gå att identifiera en enskild informant utgående från deras utsagor. (Patel & Davidson 2011, s.63.)

Alla tre informanter representerar samma myndighet och interna hemligheter och deras svar analyseras och tolkas för att försäkra att ingen data i denna studie behöver säkerhetsklassas och att inga hemligheter avslöjas.

Reliabilitet och *validitet* är två begrepp som är essentiella vid utförande av vetenskaplig forskning. De båda begreppen ger upphov till undersökningens kvalitet. De har olika betydelser i kvantitativ och kvalitativ forskning. Med *validitet* menas i den kvantitativa

forskningen att man studerar rätt företeelse, vilket kan stärkas med god teoriuppbyggnad, bra instrument och noggrannhet vid mätning. I den kvalitativa forskningen sätts det istället fokus på att upptäcka företeelser, tolka och förstå innebörden av livsvärlden samt att beskriva uppfattningar eller en kultur. En annan skillnad mellan validitet i kvantitativ och kvalitativ forskning är att validitet gäller hela forskningsprocessen i den kvalitativa forskningen som den inte gör i den kvantitativa forskningen. Begreppet *reliabilitet* skiljer sig också i kvantitativ och kvalitativ forskning. I den kvantitativa forskningen anses det som låg reliabilitet om man intervjuar en person flera gånger och ställer samma frågor men får olika svar. I en kvalitativ forskning är det inte nödvändigtvis så, för intervjupersonen kan ha ändrat uppfattning, inskaffat ny kunskap eller nya insikter som gör att svaret blir ett annat. Det betyder inte då för en kvalitativ forskare att det är låg reliabilitet utan snarare att måste man förstå den unika situation som uppstår vid undersökningstillfället. (Patel & Davidson 2011, s.105–106.)

3 TEORI

I detta kapitel presenteras den teori som har varit grunden till denna undersökning. Ett av nyckelorden i denna undersökning är *upplevelse*. Enligt *Psykologiguiden* är en upplevelse något som man tar in och som påverkar ens sätt att vara, känna och tänka (Psykologiguiden 2019.)

3.1 Lagstiftning

I detta kapitel kommer den finska lagstiftningen att presenteras. För att kunna förstå fenomenet *biljakt* måste trafiklagstiftningen samt lagstiftning som begränsar och berättigar poliser att utföra trafikövervakning granskas. Lagparagraferna är hämtade från nätet och är enligt uppdaterad lagstiftning. Enligt polislagen har en polisman rätt att stoppa ett fordon om det är motiverat att fullgöra polisens uppgift, som kan vara att undersöka fordonets förarens körskick. Enligt vägtrafiklagen (3.4.1981/267) skall en person stanna på tecken av en polisman och föraren till ett fordon är skyldig att följa de påbud som en polisman ger.

Polislagens kap 2 § 11 ”Stoppande och flyttning av fordon” lyder enligt följande:

En polisman har rätt att befälla att ett fordon ska stoppas, flytta ett fordon eller befälla att det ska flyttas, om det är motiverat för att fullgöra polisens uppgifter (Polislagen kap 2 § 11.)

Vägtrafiklagens kap 7 § 93 ”Stoppande och granskning av fordon” lyder enligt följande:

Fordon skall stannas på tecken av polisman. Föraren är skyldig att iakttaga de påbud som polisman ger för granskning av fordons skick, utrustning och belastning samt att tillåta granskning av fordonets trafikduglighet (Vägtrafiklagens kap 7 § 93).

3.1.1 Trafikbrott

I Finland gjordes det 45157 trafikbrott, som bryter mot vägtrafiklagen, under 2017 och av dem var 3805 grovt äventyrande av trafiksäkerheten (Statistikcentralen, 2018). Ett trafikbrott är i huvudsak ett offerlöst brott. Privatpersoner har oftast endast intresse att anmäla trafikolyckor om parterna inte kommer överens om ersättningsskyldigheter. Det är endast obligatoriskt att anmäla till polisen om ett trafikbrott om det har uppstått allvarlig skada till liv och hälsa (Vägtrafiklagen 59§.)

3.1.2 Polisens stopptecken

För att få en förståelse för vad fenomenet *biljakt* är måste först polisens stopptecken förklaras. I bilaga 1 presenteras de tecken som enligt vägtrafikförordningen berättigar en polis att stanna ett fordon. Om ett stopptecken inte ges enligt vägtrafikförordnings 7 kap. ”Tecken som ges av trafikövervakare” är en förare till ett fordon inte skyldig att stanna. I denna undersökning kommer det att granskas de förare som har givits stopptecken på korrekt vis, men istället för att stanna ignorerat polisens stopptecken.

Vägtrafikförordningens kap 7 ”Tecken som ges av trafikövervakare” lyder enligt följande:

47 §

De tecken som en polisman använder vid regleringen eller övervakningen av trafiken betyder följande:

1) Både de som närmar sig framifrån och de som närmar sig bakifrån skall stanna. Den trafik som samtidigt närmar sig från sidan får passera. Då stopptecknet en gång har getts gäller det tills ett nytt tecken ges fastän polismannen däremellan skulle sänka armen eller dirigera trafik som närmar sig från ett annat håll.

2) Alla trafikanter som närmar sig skall stanna. Vägtrafikanter som inte mera kan stanna tillräckligt riskfritt eller som redan befinner sig i korsningen får fortsätta.

3) Med tecknet ges dem som kommer från hållet i fråga tillstånd att fortsätta körningen. Trots tecknet skall förarna ge fri passage åt gående som behörigen har gått ut på eller är beredda att gå ut på skyddsvägen. Förare av fordon som svänger i en korsning skall väja också för cyklister, mopedister och gående som korsar vägen. Förare av fordon som svänger till vänster skall dessutom väja för trafik som kommer från motsatt riktning.

4) Fordon som närmar sig skall stanna. Tecknet kan också ges med vägmärke 311 (fordonstrafik förbjuden) eller 392 (obligatoriskt att stanna för granskning) i miniatyrformat. Tecknet kan i mörker och då sikten annars är nedsatt förtydligas med en lampa med rött ljus.

De tecken som avses i 1 mom. kan vid reglering av trafiken även användas av militärpoliser. Stopptecken med vägmärke 311 i miniatyrformat kan även ges av andra trafikövervakare än polismän. Tullmän kan som stopptecken också använda vägmärke 391 (obligatoriskt att stanna för tullkontroll) i miniatyrformat.

Ett tecken enligt 1 mom. 4 punkten som en polisman ger från ett polisfordon som leder en kortege eller som tryggar en korteges färd betyder att vägtrafikanten skall ge kortegen fri passage och vid behov stanna.

Ett tecken som ges med handen från ett motorfordon av en polis-, tull- eller gränsbevakningsman eller av någon annan trafikövervakare betyder att bakom körande fordon skall stanna. Tecknet kan också ges med vägmärke 311 (fordonstrafik förbjuden), 391 (obligatoriskt att stanna för tullkontroll) eller 392 (obligatoriskt att stanna för granskning) i miniatyrformat. I mörker och då sikten annars är nedsatt kan en lampa med rött ljus användas i stället för de ovan nämnda vägmärkena.

Ett rött blinkande ljus som ges från fordonet samtidigt med ett blått blinkande larmljus av en polis- eller tullman betyder att det fordon som kör framför måste köra ut till vägkanten och stanna (Vägförordningen 2019.)

Inrikesministeriet har gett direktiv angående tecken och befallningar som används när ett fortskaffningsmedel stoppas. De skall vara lätta att observera och förstå samt vara entydiga. Om det finns möjlighet skall tecknet ges enligt det sätt som föreskrivs för fortskaffningsmedlet i fråga. Stopptecknet eller ordern att stanna kan även ges muntligen, genom handtecken, med ljussignaler eller genom andra allmänt kända tecken. Tecknet ska ges så att föraren till fortskaffningsmedlet som åtgärderna riktas mot har möjlighet att upptäcka att det är en polisman som ger tecknet. (Inrikesministeriet 2019.)

3.1.3 Polisens befogenheter och skyldigheter

Om en förare till ett rymmande motordrivet fordon ignorerar en polisman tydliga och klara stopptecken har polisen rätt att använda maktmedel för att stanna fordonet. Vid sådana tillfällen måste polisen beakta trafikförhållandena, föraren av det motordrivna fordonets körsätt som åtgärden riktas mot, typ av fortskaffningsmedel som ska stoppas, vikt och hastighet och andra faktorer som inverkar på stoppanget. Särskild uppmärksamhet bör fästas vid utomståendes säkerhet. När en förare till ett motordrivet fordon som låtit bli att iaktta stopptecken eller en order att stanna förföljs bör man hela tiden göra en helhetsbedömning av situationen och bedöma dimensionen av polisens åtgärder. (Inrikesministeriet 2019.)

3.1.4 Fältchefens ansvar

Fältchefen ansvarar för den operativa ledningen av fältverksamheten inom sitt verksamhetsområde under den allmänna ledarens ledning. Fältchefen har ansvar att vid behov besluta om att en biljakt skall avbrytas eller fortsättas. Fältchefen måste göra en helhetsbedömning av situationen och den information som man har att tillgå vid händelsetidpunkten och på basis av det göra ett beslut.

3.2 Rymmande som en straffprocessuell gärning

Att undvika polisen så att polisen inte har möjlighet ge stopptecken är inte i sig en straffbar gärning. Men det sätt som en förare till ett motordrivet fordon undviker polisens stopptecken kan i sin tur uppfylla kännetecknen till andra brott som till exempel *trafikförseelse*, *äventyrande av trafiksäkerheten*, *grovt äventyrande av trafiksäkerheten* och vid extrema fall kan även kännetecknen för *mordförsök* uppfyllas.

Enligt självinkrimineringskyddet behöver man inte underlätta utredningen av ett brott som man själv misstänkts för (Förundersökningslag 4 kap 3 §). Detta betyder att en person som har gjort sig skyldig till ett brott och ser en polis inte behöver stanna och informera polisen om brottet, till exempel om en person som har gjort sig skyldig till fortkörning och ser en polis så behöver inte föraren själv stanna och erkänna brottet. En förare till ett motordrivet fordon måste ges ett enligt lag reglerat stopptecken, se bilaga 1, på korrekt sätt för att han eller hon skall vara skyldig att stanna. Vid en kollision är situationen den samma. En part i en kollision är skyldig att stanna och bistå skadade enligt egen förmåga. Om föraren försummar att följa denna skyldighet gör han eller hon sig skyldig till smitning i vägtrafik. (Strafflag 23 kap 11 §.)

3.3 Teorier som förklarar rymmande

För att bättre kunna förstå hur en polis upplever situationen med ett rymmande fordon måste den som rymmer granskas. I denna undersökning har det främst granskats sådana teorier som går att korrelera till fenomenet *att rymma*.

3.3.1 Rutinaktivitets teorin

En teori som förklarar brottsligt beteende är *rutinaktivitetsteorin* som skapades av kriminologerna Lawrence Cohen och Marcs Felson (1979) och enligt dem grundar sig en brottslig gärning på att tre element kombineras. Dessa element är följande:

- Motiverad förövare
- Lämpligt objekt
- Avsaknad av kapabla väktare

Teorin härstammar från 1600-talet då man förbjöd unga män att gå vall, för att man då uppfattade tidelag som ett allvarligt samhällsproblem. Under vallningen befann sig den unge mannen, som kanske befann sig i sexuell nöd, ensam med de vallade djuren på betesmarken som var lätt tillgängliga och i kombination med avsaknaden av andra människor som kunde avbryta den brottsliga handlingen. Tanken var att om man lät den unga mannen vara för länge ute på betesmarken med djuren utan någon vuxens uppsikt fanns det för många tillfällen till brott. Cohen och Felson menar också att om någon av dessa tre element inte finns är förutsättningarna att begå ett brott nästan obefintliga. Rutinaktivitetsteorin benämns av Cohen och Felson som *Routine Activity Approach* och enligt den är brottslig aktivitet nära förknippad med vardagliga rutiner, så som arbete, boende, skola, fritidsaktiviteter, inköp osv. De menar att om de vardagliga rutinerna förändras kommer det även att ske en förändring i brottsligheten. Det är det dagliga livet i samhället som skapar förutsättningar till brottslighet. När samhället förändras kommer brottsligheten även att göra det, till exempel i dagens samhälle ägnas det mera tid på nätet och då kan det förväntas en ökning i antalet brott som sker på nätet. (Sarnecki, 2014, s.246–252.)

Rutinaktivitetsteorin kan även användas när man granskar rymmande. Heikki Koskimaa skriver i sin rapport från 2008 att ”Nykyaikainen yhteiskunta ja elämäntyyli tuottavat otollista maaperää ”pakenemisrikollisuudelle””. Han menar att dagens samhälle sätter så hög press på individen i form av högre krav på arbets- och studiemarknaden, ökat missbruk av alkohol och droger. Även minskning av samhörigheten, jakten på upplevelser genom vulgärare metoder och ökade underkulturer (motorcykelgång etc.) i en kombination med minskande polisresurser, skapar faktorer och strukturer som snarare ökar än minskar möjligheten och viljan att rymma. Enligt rutinaktivitetsteorin måste det finnas en *motiverad förövare* för att ett brott ska ske och för att kunna förklara *rymmande i vägtrafiken* måste teorin anpassas. När någon försöker fly finns det ofta någon bakomliggande orsak till det, till exempel i form

av att få någon slags nytta. Den nytta som den som rymmer i vägtrafik söker kan vara ekonomisk i form av att undvika bötesstraff. De nackdelar som följer om den som rymmer blir fast, är förlorande av körrätten eller social skam eller den spänning som rymmandet skapar. (Koskimaa, 2008, s. 39–41.)

3.3.2 Rymmande som ett hastighetsberoende

Heli Vaaranen (2008) skriver i sin undersökning *Etnografia autolla kaahaavien nuorten miesten autoliluelämäntavasta* att speciellt unga män kan bli beroende av adrenalin som de får från att köra vårdslöst. De unga bilintresserade försöker stilla sitt begär genom att köra vårdslöst. I Vaaranens (2008) undersökning framgår att många unga upplever att den bästa adrenalinberusningen får man om man åker med någon som försöker rymma från polisen och inte har ikraftvarande körrätt. De upplever att de tråkiga kvällarna får nytt liv när något konkret ökar spänningen. Enligt de personer som Vaaranen har intervjuat får de personer som lyckas rymma från polisen en legendstatus bland de unga och det är bara de ”hårdaste” som vågar försöka rymma. Av unga bilintresserades berättelser är de främst de som handlar om när personen har kommit undan polisen som ger mest respekt inom det sociala umgänget. Personerna konstaterar dock att det inte lönar sig att försöka rymma från polisen, för poliser är ofta bra förare och man kommer helt enkelt inte undan. (Vaaranen, 2008, s. 112–113.)

För en del unga, som har blivit stannade av polisen ett flertal gånger, var det inte längre polisen som skapade skräck, utan de egna föräldrarna och föräldrarnas reaktioner. Straffen hemma varierade eller så fick de unga inga straff. En ung svarade att hens skräck för föräldrarnas reaktion var större än skräcken att dö och därför vill man inte bli fast. Ibland kan det till och med vara så att en ung person agiterar polisen att inleda en biljakt, för att bevisa sitt mod och sin påhittighet. Dessa unga är ofta väldigt beroende av sin vänkrets och det är till exempel de som kommer och hämtar dem från sjukhuset om det händer något som kräver medicinskt vård. (Vaaranen, 2008, s. 113–114.)

3.43.4 Stressen som påverkar en polisman under en biljakt

En biljakt är alltid allvarlig och poliser som är inblandade utsätts för en hel del stress. Situationer som utgör hot mot polisens egna liv, dödsfall och våld anses vara särskilt stressande. Även plötsliga och uppskakande situationer kan ge upphov till krisreaktioner, som är mycket

kraftiga stressreaktioner. Därför är det viktigt att poliser klarar av att hantera stressen och förstår den för att upprätthålla yrkesskickligheten. (Ellonen & Nurmi, 1998, s. 208.)

En stressteori som påverkar en polisman under en biljakt är *reaktionsteorin*. Reaktionsteorin bygger på tre stadier, som kallas stressreaktioner. Stressreaktionerna kan vara något som förlamar eller förstärker handlingsförmågan. Det första stadiet är *alarmeringsskedet*. Vid en farlig situation börjar kroppens hormonella process, som innebär tilläggsutsöndringen av adrenalin. Kroppen förbereder sig för en kamp genom att hjärtat börjar slå i snabbare takt och pumpar mera blod till musklerna. Detta gör kroppen för att förbereda sig för situationen och att kunna handla och agera. Det andra stadiet kallas för *anpassningsskedet*. Under anpassningsskedet belastas personens stresshanteringsförmåga. För att en person skall kunna agera riktigt och skapa en lösning till en situation måste hans fysiska och psykiska prestationsförmåga anpassas till situationen. Om personen klarar av att hantera stressen på ett riktigt sätt återfår han handlingsförmågan och stressituationen blir kortvarig. Det tredje stadiet i reaktionsteorin är *utmattningsskedet*. Om polisen hamnar in i detta stadie uppstår det problem, för då går kroppen på övervarv och man blir fånge inom sina fysiologiska reaktioner och de psykiska följder som det ger upphov till. Den fysiologiska reaktionen håller kroppen i alarmtillstånd och samtidigt minskar de psykiska förutsättningarna för att hantera situationen. (Ellonen & Nurmi, 1998, s.209–210.)

En biljakt är särskilt påfrestande av den orsaken att situationen är ständigt förändrande. Det är inte enbart polisen som har kontroll, utan det är yttre faktorer som påverkar det möjliga slutresultatet. Dessa faktorer är bland annat föraren som försöker rymma och övriga personer i trafiken. Det är så många icke-kontrollerbara faktorer som påverkar polisen under en biljakt som gör att stressen nästan höjs till en krisreaktion. Vid en biljakt skiljer polismäns beteende mycket. Redan att bara sätta på polisbilens alarmanordning kan göra att polismannens körsätt blir mera riskbetonat. Polismannens beteende vid en biljakt är anknuten till erfarenheten. De polismän som har varit med på flera biljakter klarar av att hantera situationen bättre än andra. (Välitalo, 1998, s. 189–190.)

3.53.5 En polismanns nyfikenhet som grund för en biljakt

En orsak varför polisen vill undvika att låta en rymmande förare komma undan är att personen troligen kommer att berätta för sina vänner att han har lyckats rymma från polisen. Personen som har lyckats rymma från polisen kan uppnå en viss social status i sin sociala krets.

Detta i sin tur kan få det upploppet att flera personer kommer att försöka rymma från polisen. (Vaaranen, 2008, s. 112–114.)

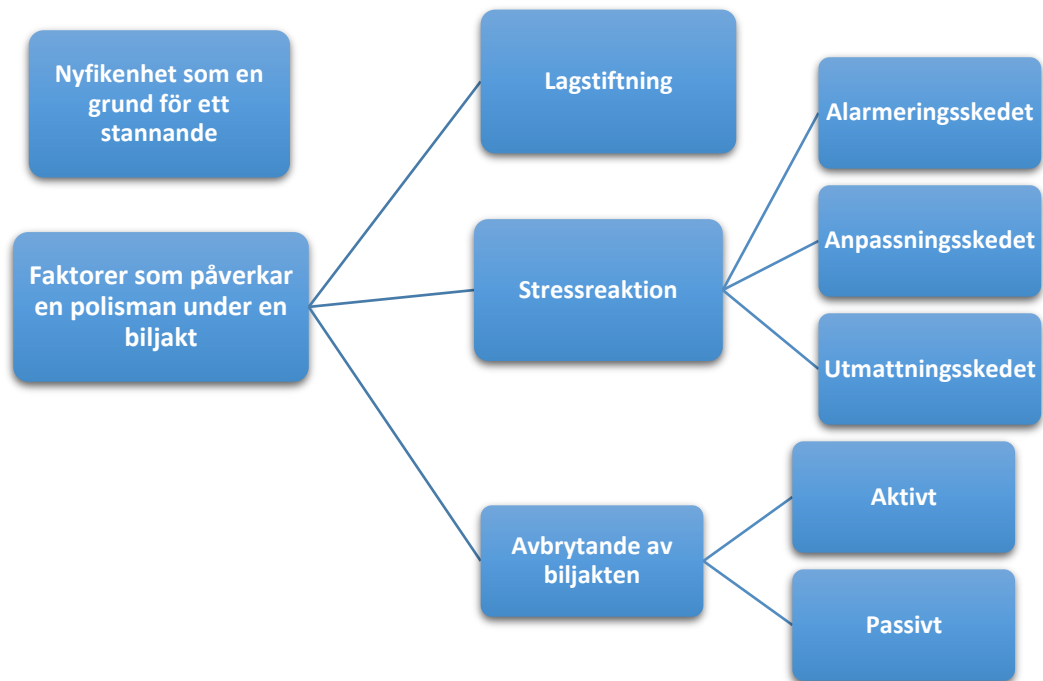
Vid en biljakt finns det alltid två parter, polisen och personen som försöker komma undan. Till en av polisens grunduppgifter hör att förebygga och avslöja brott och för att kunna avslöja ett brott måste polisen vara nyfiken. Polisen måste stanna bilar för att kunna ta reda på vem det är som kör och sedan möjligtvis utföra åtgärder. Personen som framför bilen är nödvändigtvis inte bilens ägare och kan till och med vara efterlyst eller så kan bilen vara stulen. Det är bland annat polisens nyfikenhet gentemot föraren och övriga personer i bilen som gör att bilen stannas. Det behöver nödvändigtvis inte vara så att föraren för tillfället har gjort sig skyldig till något brott utan körsättet, hastigheten, platsen eller tidpunkten påverkar.

3.63.6 Avbrytande av en biljakt

Som tidigare nämnades är en biljakt ofta utanför polisens kontroll. I denna undersökning kommer det att användas två termer som förklarar avbrytande av en biljakt, *aktivt* och *passivt* avbrytande. Med det aktiva avbrytande menas det när situationen har överskridit den gräns som det anses rimligt att fortsätta biljakten. En faktor som påverkar detta är bland annat den rymmande personens körsätt, d.v.s. om personens körsätt är så farligt att det inte längre finns grund att fortsätta biljakten. Andra faktorer är biljaktens tidpunkt, område och information om föraren. Det är polisen som initierar avbrytande för att försöka minska risken att det skall hända något tragiskt. Det passiva avbrytandet är i sin tur när polisen inte klarar av att fortsätta biljakten. Några orsaker till detta kan vara att den rymmandes fordon är snabbare och polisen inte kan följa eller att föraren till fordonet kör på sådana ställen dit polisen inte kommer, så som skogsvägar. (Koskimaa, 2008, s. 32–33.)

En studie gjord i Kanada, NHTSA, The National Highway Traffic Safety Administration, kom fram till att 70 % av personerna som intervjuades skulle ha saktat ner om polisen hade avbrutit biljakten eller lämnat längre avstånd (Rothe, 2008, s. 144–145).

I figur 4 sammanfattas de faktorer som påverkar en polismans agerande vid en biljakt. Figuren är uppdelad i tre huvudfaktorer och två faktorer är uppdelade i två eller tre underfaktorer. *Nyfikenhet* som en grund för ett stannande är det som i denna undersökning är grunden för att ett fordon stannas.



Figur 4. Faktorer som påverkar en polisman under en biljakt.

4 Resultat

I kapitlet presenteras det bearbetade intervjumaterialet samt materialets anslutning till undersökningsfrågorna. Delkapitlet är indelade utgående från informanternas svar och deras anknytning till undersökningsfrågorna. I sista delkapitlet sammanfattas resultatet.

4.1 En polismanns bedömning av en biljakt

Redan innan en biljakt måste polisen göra en bedömning om fordonet ska följas efter eller inte. Informant 2 och 3 som arbetar som manskap har i exempel 1 och 2 en liknande syn på de initiala åtgärderna när en föare försöker rymma med ett motordrivet fordon. Båda är nyfikna att ta reda på varför föraren försöker komma undan. Informant 3 menar även att orsakerna till varför en person försöker rymma oftast inte är allvarliga. Detta stöds av Vaaranen (2008) och hon menar att jakten på spänning är en grund att försöka rymma. Unga personer säger att den största spänningen som de får är när personen som försöker rymma inte har ikraftvarande körkort.

Exempel 1:

De första som kommer i tanken är, att varför försöker den rymma. Finns det någon förhandsinformation eller har vi gjort några egna iakttagelser innan vi har försökt stanna bilen eller försöker den direkt när den ser oss att komma undan. (Informant 2, 2018)

Exempel 2:

Det är väldigt svårt när en bil försöker rymma. Vi vet inte varför bilen sticker, om det finns någonting i bakgrunden. De behöver inte nödvändigtvis bara vara en bil utan kan vara en moped eller dylikt. Kan där finnas någon hårdare efterlysning på eller har hen gjort något allvarligt eller finns det mycket droger i bilen. Ofta är orsakerna varför någon försöker rymma rätt så obefintliga, som rattfylleri eller körande utan körkort. (informant 3, 2018)

Fältchefens bedömning, presenterad i exempel 3, av situationen skiljer sig från de övriga informanternas. Som fältchef måste hen hålla sig underrättad om helhetsbilden för hela fältchefsområdet.

Exempel 3:

Det första jag gör när en biljakt börjar är att följa med hur situationen fortskrider. Man måste alltid ta i beaktande övriga personer säkerhet. Tidpunkten för när det händer är viktigt och hur många personer som är i rörelse. (Fältchef, 2018)

Ett fenomen som även undersöks i denna undersökning är skillnaden mellan en biljakt som sker i tätort och utanför en tätort. Den initiala bedömningen av situationen i en förort och utanför en förort är nästan identiska för alla tre informanter. Deras svar presenteras i exempel 4–6.

Exempel 4:

Situationen bedöms alltid likadant men det som skiljer sig är att det finns mera utomstående i en tätort. Det är på så sätt högre riskfaktor. (Fältchef, 2018)

Exempel 5:

Den första bedömningen är alltid den samma oberoende var vi befinner oss. Det som är det intressanta är att ta reda på varför någon försöker komma undan. (Informant 2, 2018)

Exempel 6:

Det är såklart en snabb situation och det finns många saker som man borde göra i polisbilen till exempel att sätta på videokameran. Nu finns det ju i de flesta bilar revika men tydlig informering om situationen till övriga patruller och nödcentralen och tillika kommer informationen till fältchefen. Det skiljer sig inte på tätort eller utanför. (Informant 3, 2018)

Informant 3 tar upp i exempel 7 som en initial åtgärd som hen gör att sätta på videokameran och informera övriga. Hen menar att det viktiga med att banda in situationen är att den hinner fånga situationer som kanske inte patrullen hinner se och bandet kan kontrolleras senare. Videoinspelningen kan även användas som bevismaterial vid en rättegång. Det andra viktiga är att meddela övriga patruller, nödcentralen och fältchefen så att de kan hjälpa till att få stopp på det rymmande fordonet eller försöka styra det bort från områden där det finns ett stort antal obehöriga.

I exempel 7 menar informant 3 att tidpunkten då biljakten inleds påverkar. Om det är mitt på natten är det inte lika farligt inne i staden som om det är på dagen för det rör sig mindre övrig trafik. Även om det är en vardagsnatt eller en veckosluts natt påverkar.

Exempel 7:

När vi är inom en tätort påverkar det vilken tidpunkt på dygnet som det är eller inte när vi gör de initiala åtgärderna utan när situationen har pågått i några minuter. Oftast räcker situationerna en tid och sällan är det så att vi genast avbryter. Om vi säger att situationen händer på natten i en tätort på en vardagsnatt är det ofta lugnt och stilla och då kan situationen fortskrida längre. (Informant 3, 2018).

Fältchefen svarar, i exempel 8, liknande som informant 3, att det är tidpunkten och veckodagen som påverkar. Hen tillägger även att hastigheter påverkar hens beslut.

Exempel 8:

Det är såklart från klockslaget, att vilken tid på dygnet och vilken veckodag det är när det inträffar. Även övrig information så som hastigheter och körsätt påverkar bedömningen. (Fältchef, 2018).

Informant 3 svarar i exempel 9 att även bedömningen borde vara konstant och poängterar vikten med att manskapet ger så real information till fältchefen som möjligt.

Exempel 9:

Situationsbedömningen borde vara fortsättande och man borde ge klar information om situationen till fältchefen. Han gör sedan bedömningen om en biljakt avbryts. (Informant 3, 2018).

4.2 Ansvar vid en biljakt

Alla tre informanter är ense om att det är fältchefen som bestämmer om en biljakt skall fortsätta eller avbrytas. Informanterna 2 och 3 menar i exempel 10 och 11 att om det uppstår sådana situationer som riskerar övriga personers liv skall biljakten avslutas på något sätt, antingen genom att avbryta eller att avsluta med tvångsstannande.

Exempel 10:

Väldigt sällan avbryter vi om inte fältchefen eller allmänledaren ger beslut om att vi skall avbryta. Det tar på sätt och vis bort ansvaret från oss, en polis jaktinstinkt är så stark. Såklart om det uppstår farliga situationer måste man sakta ner så att övriga personers liv inte äventyras för mycket. (Informant 2, 2018).

Exempel 11:

Allting kan inte sättas på fältchefens axlar för han är nödvändigtvis inte med i situationen utan det är patrullbilen som är följer och har synkontakt som har bäst information, även de måste bedöma riskerna. Därför är det så viktigt att ge real information till fältchefen så att han kan på något vis föreställa sig vilken situationen är. (Informant 3, 2018)

Fältchefen menar i exempel 12 att det är helhetssituationen som är på fältchefens ansvar.

Exempel 12:

Vid en situation när ett fordon försöker komma undan är helheten på fältchefens ansvar. (Fältchef, 2018).

4.3 Avbrytande av en biljakt

Informant 2 och 3 som hör till manskapet anser båda i exempel 13 respektive 14 att det är svårt att avbryta en biljakt men menar att om man måste så går det. Informant 3 menar även att det som påverkar hans beslut att avbryta en biljakt beror på om det finns mycket övrig trafik som ökar riskerna och tidpunkten när biljakten inträffar. Hen upplever också att det inte är ett måste att ta fast personen med den risken att hen kanske kör över ett barn eller någon annan. Alla tre informanter diskuterar främst om det *aktiva* avbrytandet som en åtgärd och nämner inte det *passiva* avbrytandet. Orsaker varför de inte tog upp det passiva avbrytandet kan vara att det händer så sällan eller att de ogärna pratar om det.

Exempel 13:

Nog är det oftast som grundtanke att om det händer under den tiden på dygnet när det finns mycket människor, många bilar och sedan om man kan se att bilen börjar göra mot centrum. Jag anser det inte vara så troligt att personen som rymmer måste genast tas fast med den risken att han kör på något barn eller någon annan eller på motkommande så att någon skadar sig allvarligt. Då måste det finnas den hård orsak varför personen måste tas fast. (Informant 3, 2018).

Exempel 14:

Det är alltid överraskande svårt att avbryta en biljakt. Speciellt när man själv är den som följer efter, situationen drar sig med. (Informant 2, 2018).

Fältchefen tar upp i exempel 15 att om det finns tillräckligt information om förare så kan en biljakt avbrytas i ett väldigt tidigt skede, för att minimera riskerna. Även om det handlar om en ung person och det finns passagerare i bilen kan en biljakt avbrytas i ett tidigt skede.

Exempel 15:

Det kommer från de tidigare nämnda faktorerna och om vi vet vem det är som kör, om vi vet något om personerna i bilen. Om det är unga personer är tröskeln att avbryta biljakten mycket lägre. Om det finns passagerare i bilen är de i samma roll som övriga personer i trafiken. Om vi med säkerhet vet vem det är som kör bilen kan det vara att jag beslutar att avbryta biljakten i ett tidigt skede. Också om det är på en tätort eller centrum kommer beslutet att avbryta väldigt snabbt. (Fältchef, 2018)

Att avbryta en biljakt utanför en tätort är svårare än inom en tätort. Informant 3 menar att det inte finns lika mycket övriga personer utanför en tätort vilket gör det svårare att avbryta men hastigheterna kan stiga till så höga att det inte går att följa efter. Polisbilens effekt räcker inte till. Informant 3 spekulerar även om det är bättre att avbryta biljakten eftersom riskerna är högre när hastigheterna blir så höga.

Exempel 16:

Utanför en tätort är det svårare att avbryta, såklart kan man tänka att hastigheterna blir så höga om man kör på någon stor väg. Hastigheterna kan bli så höga att vi inte med våra bilar klarar av att följa. När hastigheterna ökar ökar även riskerna att han kör till exempel av vägen och skadar sig. Men är det sedan så att polisen måste fundera på målpersonens säkerhet eller övrigas. (Informant 3, 2018).

4.4 En polismans syn på en biljakt

Alla tre informanter lyfter fram i exempel 17–19 att det är viktigt att få fast någon som försöker rymma, främst för att det finns en orsak till varför någon försöker rymma från polisen. Informant 3 nämner också att människor till sin natur är nyfikna och polisen är speciellt

nyfiken när någon försöker rymma. Som Vaaranen (2008) tar upp i sin undersökning kan det ge upphov till flera biljakter om polisen låter någon rymma. Den som rymmer berättar om det till sitt sociala umgänge och på det viset pressar de andra att i alla fall prova på det.

Exempel 17:

Jag anser det är viktigt att få fast någon som rymmer för det finns alltid någon orsak varför någon försöker komma undan. Ofta är det inte heller någon lite orsak utan det kan vara vapen, droger eller någon efterlysning. (Informant 2, 2018).

Exempel 18:

Nog är de med tanke på det att om vi inte vet orsaken varför eller till vad det hör och att det färdigt kör på ett sätt som äventyrar övrigas säkerhet. Övrigas säkerhet från det att vi inte kan låta han fortsätta med det farliga körsättet. Speciellt om personens körriktning är koncentrerad mot ett tätortsområde är det av stor vikt att få stopp. (Fältchef, 2018)

Exempel 19:

Jag upplever det nog viktigt att få stopp på ett flyende fordon för när den sticker äventyrar han även andras säkerhet. Kanske det är för att människan är till sin natur nyfiken och polisen vill veta varför någon försöker fly. Jag tycker det är viktigt att få fast någon som försöker fly så att han nästa gång inte försöker fly. Det finns dock vaneförbrytare som alltid försöker komma undan. Sen är det viktigt att tidningarna skriver artiklar om att polisen har fått fast någon förare, som en sorts bra PR. (Informant 3, 2018).

4.5 Stressen som uppstår vid en biljakt

Utgående från teorin i kapitel 3.4 presenteras informanternas stressupplevelse i anknytning till en biljakt. För att klara av en situation måste polisen klara av att hantera situationen. Alla tre informanter är i exempel 20–22 ense om att en biljakt är en stressfull situation, det finns så många faktorer som gör det svårt. Informant 2 lyfter fram i exempel 20 att under en biljakt börjar hen fundera på den egna hälsan och övrigas hälsa. Informant 3 erkänner i exempel 21

att hen tycker en biljakt är spännande. Även detta kan knytas samman med Vaaranens (2018) om jakt på spänning men med ett annat begär.

Exempel 20:

Nog är det ganska mycket mera spännande än normalt, pulsen stiger. Man börjar fundera på den egna hälsan och övriga personers hälsa. Det gör sedan att man även efter en biljakt kan gå på varv. Man märker bra när man återgår till normala hastigheter att man vill köra lite hårdare, man får en fartblindhet. (Informant 2, 2018).

Exempel 21:

Det är så många faktorer som man måste tänka på vilket gör att det blir stressigt. Själva situationen gör det också stressigt men man är ofta så inne i det och visst är det spännande med en biljakt, det erkänner jag. Visst är det roligt att ta fast en person som har gjort något fel. Jag tror det är först efteråt när man ser på videon som man förstår hur nära det har varit. (Informant 3, 2018).

Fältchefen tar upp i exempel 22 att hen utsätts för stress på ett annorlunda sätt. Hen måste även upprätthålla en helhetsbild av situationen och ta i beaktande om personen som jagas försöker skada polisen.

Exempel 22:

Väder och vägförhållanden påverkar alltid och sedan måste situationen bedömas på nytt om han försöker på flit skada polis eller köra på. Situationerna är alltid svåra eftersom det är olika och de ändrar hela tiden. (Fältchef, 2018).

4.6 Sammanfattning av resultatet

Undersökningen hade tre frågor som önskades få svar på. Frågorna och svaren presenteras här under.

Den första undersökningsfrågan var hur en polisman upplever den situation som uppstår när ett fordon rymmer. Alla informanterna svarade liknande, att den första känslan är nyfikenhet, att ta reda på varför personen försöker rymma. Informant 2 och 3 menade att de oftast handlar om att personen har begått något brott och därför försöker rymma. De nämnde inte att det

kunde handla om en ung person som söker spänning. Fältchefen svarade att han ofta beslutar att en biljakt skall avbrytas om det kommer fram att det handlar om en ung person.

I den andra undersökningsfrågan ville jag ta reda på i vilket skede som informanterna skulle avbryta en biljakt. Informant 2 och 3 var ense om att det är svårt att ta beslutet att avbryta en biljakt för att man rycks med i situationen, men båda kunde berätta i vilka situationer som de skulle avbryta en biljakt. Fältchefen svarade mera i rollen som en ledare som följde med situation i bakgrunder. Hen gav tydliga exempel när hen skulle ta beslutet att en biljakt skall avbrytas.

Den tredje undersökningsfrågan var om polismannen upplever att det är någon skillnad om biljakten inträffar i en tätort eller utanför en tätort. Alla tre informanter svarade rätt så lika på frågan. De anser att de initiala åtgärderna skall vara de samma oberoende var biljakten inträffar. Sedan nämnde Informant 3 att faktorerna som påverkar biljakten är olika inom en tätort än de är utanför en tätort. Inom ett tätortsområde är det flera personer som rör sig och kan komma till skada medan det utanför en tätort ofta är så att hastigheterna stiger till väldigt höga och därför gör det svårt.

5 SAMMANFATTNING OCH DISKUSSION

Syfte i undersökningen var att undersöka poliser upplevelser av ett visst fenomen och vilken bedömning de gör i de inledande skedena av en biljakt. Jag upplever att undersökningen uppnådde syftet för jag var inte ute efter att ta reda på vad som var fel utan hur polismän upplever olika situationer. Svaren som tillhandahölls följde samma mönster vilket kan antyda på att utbildningen som ges vid Polisyrkeshögskolan är lika för alla.

Efter att jag samlat in och fördjupat mig i teorin var inte resultatet så överraskande, även för att jag själv varit med i biljakter. Att jag själv varit med i biljakter kunde ses som en dålig sak av den orsaken att jag kunde försöka styra undersökningen men jag upplever inte att det har varit så eftersom jag har utgått ifrån andras upplevelser i undersökningen.

En intressant sak som har uppkommit i undersökningen är man inom utbildningen kunde fokusera mer på stresshantering, eftersom stresshanteringsförmågan skiljer sig från person till person. Speciellt stresshanteringen vid utryckningskörning är något som det kunde skolas mera djupgående i.

En polisman har alltid tjänsteansvar och är förpliktad att avbryta en biljakt om situationen blir för farlig, men utgående från undersökningens resultat är det väldigt svårt att göra den korrekta juridiska bedömningen. Det finns annat som prioriteras, så som att fokusera på att köra bilen i hög hastighet och att följa efter den rymmande föraren.

En biljakt är alltid svår men det borde gå att förbereda sig på situationen genom någon form av träning. Redan att bli medveten om sin egen stresshanteringsförmåga och hur man reagerar till stressen kunde hjälpa att klara av situationen. Det vore även bra att lära sig vad som händer i den egna kroppen när man blir handlingsförlamad.

Som vidare forskning i ämnet kunde man bland annat undersöka hur stressen påverkar polisen vid svårare fall. Med svårare fall menar jag sådana fall som gör att polisen utsätts för en högre stress än normalt. Undersökningen kunde utföras genom att polisen har en pulsmätare som mäter pulsen under ett arbetsskift. Efter arbetsskiftet granskas sedan pulsmätaren och vid den tidpunkten som mätaren indikerar att pulsen har varit högre än normalt utförs det en intervju hur polisen upplevt situationen. I undersökningen kunde man även undersöka skillnaden mellan uppfattningar hos nyblivna poliser och poliser som är mera erfarna.

Ett annat ämne som jag upplever att det kunde forskas vidare i är hur Polisyrkeshögskolan ger nyblivna poliser färdigheter att framföra polisbilen. Som Vaaranen (2008) tar upp i sin undersökning så försöker inte en del unga att rymma från polisen för de upplever att polisen är så bra förare att det inte lönar sig. Det finns poliser som är bra förare men det finns även poliser som inte är det. Det som kunde undersökas är att räkna ut den utbildning som ges vid Polisyrkeshögskolan att framföra en polisbil i hög hastighet.

REFERENSER

Chambliss, W. (2011) *Police and Law Enforcement, Key issues in crime and punishment*. SAGE Publications inc.

Ellonen, E. Nurmi, L. Raivola, P. Väitalo, T. & Väitalo, U. (1998) *Polisarbetets psykologi – för utbildning och fältarbete*. Helsingfors: Edita.

Finlex. *Inrikesministeriets förordning om polisens maktmedel och stoppande av fordon*. Finlex (245/2015). Hämtad 9.10.2018 från: <https://www.finlex.fi/sv/laki/alkup/2015/20150245#Pidp447580352>

Finlex. *Polislag*. Finlex (872/2011). Hämtad 9.10.2018 från: <https://www.finlex.fi/sv/laki/ajantasa/2011/20110872#L2P11>

Finlex. *Strafflag*. Finlex (19.12.1889/39). Hämtad 9.10.2018 från: <https://www.finlex.fi/sv/laki/ajantasa/1889/18890039001#L23>

Finlex. *Vägtrafikförordning*. Finlex (5.3.1982/182). Hämtad 9.10.2018 från: <https://www.finlex.fi/sv/laki/ajantasa/1982/19820182#L7>

Finlex. *Vägtrafiklag*. Finlex (3.4.1981/267). Hämtad 9.10.2018 från: <https://www.finlex.fi/sv/laki/ajantasa/1981/19810267#L1>

Hufvudstadsbladet. 2018. Föraren i Lempäälä sköt med hemgjort vapen. (Online)

<https://www.hbl.fi/artikel/foraren-i-lempaala-skot-med-hemgjort-vapen/>

(Hämtad 20.10.2018)

Kroksmark, T. 2007: *Fenomenografisk didaktik, en didaktisk möjlighet*. Didaktisk tidskrift. Jönköping: Högskolan för lärande och kommunikation.

Patel, R. & Davidson, B. 2011: *Forskningsmetodikens grunder. Att planera, genomföra och rapportera en undersökning*. 4:7 uppl. Studentlitteratur: Lund.

Psykologiguiden, hämtad 28.12.2018 <https://www.psykologiguiden.se/psykologilexikon/?Lookup=Upplevelse>

Rothe, J. (2008) *Driven to kill, Vehicles as weapons*. The University of Alberta Press.

Skoglund, C. 2012: *Hermeneutik i praktiken. En kortfattad sammanfattning av hur en hermeneutisk forskningsprocess kan gå till*. Hämtad 13.6.2018 från: http://www.c-skoglund.se/Cris-ter_Skoglund/Egna_Texter/Poster/2012/11/21_Hermeneutik_i_praktiken_files/Hermeneu-tik%20i%20praktiken.pdf

Statistikcentralen, hämtad 22.11.2018 http://pxnet2.stat.fi/PXWeb/pxweb/sv/StatFin/Stat-Fin_oik_rpk/statfin_rpk_pxt_001.px/table/tableViewLayout2/?rxid=8709f723-1fe4-4936-8fba-c442498fbac2

Tolvanen, M. 1999: *Tieliikennekokset ja kriminaalipolitiikka*. Kauppakaari Oy; Lakimieslii-ton kustannus Helsinki.

Uusimaa, H. 2008: *Poliisia pakenevien ajoneuvojen seuraaminen Suomessa 2007*, Poliisiam-mattikorkeakoulu, Tampere. https://www.theseus.fi/bitstream/handle/10024/86803/Ra-portti%2074_Koskimaa_suojattu.pdf?sequence=1

Vaaranen, H. (2004) *Kaaharipoikia ja rappioromantiikkaa, Tutkimus erään kaahailukult-tuurin elämänilosta ja tuhoisuudesta*. Teknillinen korkeakoulu: Yhdyskuntasuunnittelun tut-kimus- ja koulutuskeskus.

Statistikcentralen, hämtad 13.12.2018. från: https://www.stat.fi/til/mkan/2016/mkan_2016_2017-03-23_tie_001_sv.html,

Yle. 2018. Lempäälän ampumavälikohtauksessa loukkaantunut poliisi on yhä sairaalassa: "Toivottavasti hän pääsee hyvin vähillä vammoilla. (Online)

<https://yle.fi/uutiset/3-10184392>

(Hämtad 20.10.2018)