



# Polisiär cykelpatrullering

En kunskapsöversikt och explorativ fallstudie om trafiksäkerhetsarbete i gång- och cykelnätverk

*Oscar Rantatalo, Polisutbildningen, Umeå Universitet*

2016

ISBN 978-91-7601-521-6.



**Polisutbildningen**  
Umeå Universitet, 901 87 Umeå

# Innehåll

Inledning .....	1
Tidigare forskning om polisiär cykelpatrullering .....	3
Cykelpatrullering och trafiksäkerhetsarbete .....	4
Säkerhet och risker vid cykelpatrullering .....	5
Material och metod .....	6
Deltagare.....	6
Datainsamling .....	7
Dataanalys .....	8
Resultat .....	9
Tillgänglighet.....	10
Arbetsområden och arbetssätt .....	12
Normativa aspekter av polisiär närvaro i gång- och cykelnätverk.....	14
Diskussion .....	17
Slutsatser .....	18
Referenser .....	20

Denna skrift utgör svensk översättning av en vetenskaplig artikel med följande referens:

Rantatalo, O. (2016). Using police bicycle patrols to manage social order in bicycle and pedestrian traffic networks: A Swedish case study. *The Police Journal*, 89(1), 18–30.  
doi:10.1177/0032258X16639426

Översättningen av originalarbetet är genomförd efter godkännande och tillståndsbegäran med originalutgivaren under licensnummer 3867050771611

## Sammanfattning

Följande rapport undersöker erfarenheter och möjliga tillämpningsområden för polisiär patrullering med cykel. Specifikt undersöks frågan om hur cykelpatruller kan arbeta för ökad säkerhet inom cykel och gångtrafiknätverk i storstadsområden. Studien är explorativ till sin art och fokuserar på hur poliser med erfarenhet av cykelpatrullering uppfattar metodens inverkan på sociala normer, regelefterlevnad och riskbeteenden i cykel- och gångtrafiknätverk. Metodologiskt är studien kvalitativ och baseras på intervjuer med poliser, observationer av cykelpatrullering samt videodokumentation av polisens trafiksäkerhetsarbete med cyklar. Resultaten tyder på att cykelpatrullering är en lovande och innovativ åtgärd för att fokusera gång- och cykelnätverk i polisens arbete. De intervjuade poliserna rapporterade cykelpatrullering innebar ökad tillgänglighet och täta kontakter med allmänheten. Poliserna uppgav att deras närvaro hade en normativ effekt på beteenden hos cyklister och fotgängare. I rapporten diskuteras hur polisiära cykelpatruller kan vara en viktig källa för tyst kunskap om gång och cykeltrafik. Rekommenderade områden för fortsatta studier är hur cykelpatrullering kan riktas mot högriskområden, så kallade trafik "hot spots" samt vilken signalvärde polisiära cykelpatruller har ur allmänhetens perspektiv.

## Inledning

I både internationell och Svensk nutida transportpolicy är ett starkt ideal att öka andelen alternativa färdmedel såsom gång och cykeltrafik. Orsakerna till förändringen anföras ofta i termer av miljövänlighet; kostnadseffektivitet; samt folkhälsa (Aretun & Robertson, 2013; Pucher & Buehler, 2008). Trots mål om ökad cykling och gångtrafik har dessa ambitioner hittills inte motsvarats i praktiken, Snarare visar både Svensk och internationell litteratur på att resor med cykel och gång inte ökar trots att infrastrukturåtgärder för detta syfte vidtagits (Gummesson, Magnusson, & Ståhlspets, 2011). I en samhällsutveckling där ambitioner finns på policynivå om att öka allmänhetens cykling- och gångvanor aktualiseras frågor om trafiksäkerhet; regelbrottsförövning och brott bland cyklister och gångare (se t.ex. SOU, 2012:70). Upplevd säkerhet har i den internationella forskningslitteraturen visat sig vara av vikt för individers beslut om att använda cykel som färdmedel och är därför en viktig faktor att beakta i arbete för att öka cyklingen (Sanders, 2015; Heinen, Van Wee, & Maat, 2010). Även i undersökningar som fokuserat på faktiska skaderisker har både cyklister och gångtrafikanter visat sig vara överrepresenterade eftersom dessa dels råkar ut för fler olyckor än andra grupper av trafikanter, och utöver det också är relativt sett oskyddade då olyckor inträffar (Wood, Lacherez, Marszalek, & King, 2009). För att ytterligare komplicera bilden har tidigare studier visat att regelbrottsförövning hos cyklister och gångtrafikanter emellanåt är låg såsom exempelvis vid överträdelse mot röd-ljus och att detta är en faktor som ökar oförutsägbarheten i gång och cykeltrafiknätverk (se Johnson, Newstead, Charlton, & Oxley, 2010).

Frågor som dessa ligger bland annat inom polisens ansvarsområde för trafiksäkerhet och polisen kan således sägas vara en yrkesgrupp med potential att påverka både upplevd och faktisk säkerhet i gång och cykeltrafiknätverk. I den internationella forskningslitteraturen har polisiär närvaro på cykel- och gångnätverk via s.k. cyklande poliser visats vara ett effektivt och värdefull metod för att öka trygghet och säkerhet vid cykling och gång. Polisiär patrullering med cykel har visats ha positiva effekter genom ökad synlighet och dialog med medborgare gällande såväl allmänna ordningsfrågor som trafiksäkerhetsfrågor (Menton, 2008). Cyklande polis har även visat sig vara effektivt vid situationer där större mängder fotgängare samlas, såsom vid demonstrationer och arrangemang (Goetz, 2002). Idag har många större städer i Europa och USA polisiär närvaro på cykel som ett naturligt inslag i polisens trafiksäkerhetsarbete. Samtidigt sätter denna metod av patrullering stora krav på den enskilde polisen då cykelpatrullering har visats innebära specifika krav och metoder för patrullering, interaktioner med allmänheten, och uttryckningskörning (Petty, 2006).

I Sverige finns representation av cyklande polis som komplement till normal ingripandeverksamhet vid ett antal av landets lokala polisområden. Ofta genomförs denna typ av patrullering under delar av året, i projektform och utan samordning mellan separata polisregioner, polisområden eller lokalpolisområden. På året runt basis har bland annat Västra Götalands polismyndighet varit pionjärer med cyklande patrullering och har över tid upparbetat en praktisk erfarenhet av metoden (Engelbrektsson, 2012). Det kan konstateras att det i polismyndigheterna i nuläget finns erfarenhetsbaserad kunskap om fördelar; möjligheter och fallgropar vid cyklande polisiär patrullering i cykel och gångnätverk. Vid dags dato har dessa erfarenheter dock inte samlats ihop eller använts på något systematiserat och framåtsyftande sätt i exempelvis utbildning. Föreliggande rapport svarar mot detta behov.

## **Syfte**

Rapporten syftar till att samla ihop erfarenheter och kunskaper om vilken roll cyklande poliser kan ha för att öka trygghet och trafiksäkerhet för gångare och cyklister. Syftet är tänkt att undersökas genom dels en forskningsöversikt gällande cyklande poliser och dels genom en empirisk förstahandsundersökning där erfarenheter från Svenska polismyndigheter som tillämpat denna metod för patrullering samlas in. Två övergripande frågor kan därmed sägas vägleda projektet:

- 1) Vilka slutsatser gällande cyklande polisens roll för ökad säker cykling och gång finns dokumenterad i forskningslitteratur på området?
- 2) Vilka erfarenheter kan dras från de försök med cyklande polispatrullering som genomförts i Svenska polismyndigheter?

## Tidigare forskning om polisiär cykelpatrullering

Som inledningsvis konstaterats finns i nuläget få vetenskapliga studier som fokuserat på polisens användande av cykel för patrulleringssyften, de få studier som kan identifieras på området pekar dock mot positiva och lovande resultat med denna patrulleringsmetod. Två sådana exempel utgörs av Menton's arbeten (2006; 2008) där cykelpatruller undersöktes i en nordamerikans kontext genom etnografiska metoder såsom observationer och intervjuer. Menton's ansats är komparativ där cykelpatrullering sätts i relation till polisiär patrullering med hjälp av bil vilket är den vanligast förekommande patrulleringsmetoden till dags dato. De resultat som lyfts i dessa studier är att cykelpatrullering medför positiva effekter såsom ökad synlighet för polisen samt ökade kontakter med allmänheten. Gällande det sistnämnda visar Menton att cykelpatrullering innebär mer än dubbelt så många kontakter med allmänheten per timme i genomsnitt än vad som är möjligt genom bilpatruller (7.3 kontakter per timme med vid cykelpatrullering jämfört med 3.3 kontakter per timme med bilpatrull). Menton visar att cykelpatruller inte bara uppvisade mer frekventa kontakter med allmänheten, men också att mer än dubbelt så många individer adresserades vid dessa kontakter jämfört med polisens kontaktskapande vid bilpatrullering. Detta beror enligt studierna på att cykelpatruller tycks uppfattas som mer lättillgängliga för allmänheten än bilpatruller samt att polisen vid cykelpatrullering befinner sig på mindre distans från människor. Cykelpatruller kan till exempel ropas eller vinkas in av medborgare på ett enklare sätt än vad bilpatruller kan. Data från dessa studier stöder detta då fler kontakter med allmänheten var initierade av medborgare för cykelpatrullerna. Salmi och Marinus (2000) har visat att detsamma förhållandet gäller vid fotpatrull, där initiativen att ta kontakt oftare kommer från allmänhet än från polis medan det omvända gäller vid bilpatrullering (polisen tilltalar allmänheten). Salmi och Marinus menar vidare att möjligheten för medborgare att initiera personliga kontakter med patrullerande poliser har en stor påverkan på hur polisen uppfattas och tolkas som legitim. Gällande kontakter visar däremot visar Menton's studier att bilpatruller svarade på fler radioanrop än cykelpatruller, detta förklaras med att bilpatruller enklare kan göra arresteringar och därmed tenderar att åka på fler sådana uppdrag än cykelpatruller vilka istället arbetade preventivt i större utsträckning. Dessa resultatet verifieras även av andra studier såsom exempelvis Lundälv, Gårder, Risser & Leden (2008) samt Worrall (2010) som båda diskuterar hur cykelpatrullering innebär möjligheter för polisen att på ett kostnadseffektivt sätt öka interaktioner "ansikte mot ansikte" med allmänheten, samt skapa en upplevd närhet med medborgare, detta utan att drabbas av nackdelar med exempelvis fotpatrullering såsom långa responstider och begränsad verkansgrad. Spe-

cifikt gällande kostnad och effektivitet demonstrerar Black och Cloud (2008) hur cykelpatrullering är en relativt sett billig investering för polisen då en cykelpatrull kostar cirka 10 % att utrusta fullt ut, jämfört med en bilpatrull.

Med dessa egenskaper har polisiär patrullering via cykel ofta kopplats ihop med vad som i engelsk forskningslitteratur ofta omnämns ”community policing”, eller närpolisverksamhet. Denna filosofi betonar ideal såsom proaktivitet, flexibilitet, samarbete, och närvaro i lokalsamhällen (Petty, 2006). Det svenska brottsförebyggande rådet (Brå, 2011), har till exempel lyft fram cykelpatrullering som en möjlig metod för att öka närvaro i lokalsamhällen. Rådet omnämner cykelpatruller som ett sätt att öka synligheten för polisen, men man konstaterar också att denna typ av patrullering lämpar sig bäst för lokalpolisområden kännetecknade av låga nivåer av social oro. Denna begränsning kan härledas till det faktum att områden kännetecknade av hög brottslighet och oro ofta förskjuter polisarbetet mot att bli reaktivt och händelsestyrt snarare än preventivt (Brå, 2011).

### **Cykelpatrullering och trafiksäkerhetsarbete**

Även i tidigare forskningsstudier som specifikt fokuserat på polisens användning av cykelpatrullering i trafiksäkerhetsarbete har ovanstående teman gällande närhet, synlighet och flexibilitet lyfts som fördelar med cykelpatrullering. Petty (2006) beskriver till exempel hur cyklar innebär taktiska fördelar för polisen vid trafiksituationer i storstäder där cykeln som färdmedel tillåter polisen att röra sig flexibelt genom låsningar i trafiken samt köer. Petty diskuterar även hur cyklar tillgängliggör delar av storstäder som annars är svåra att patrullera annat än till fots. Exempel som lyfts är bland annat patrullering av smala gränder och gator, inomhustorg och gallerior samt i gångtrafiknätverk såsom parker, gågator och motionsspår. I en översikt av hur olika lokala polismyndigheter på delstatsnivå i USA tillämpat cykelpatrullering rapporterar Bohmfalk (1998) att cykeln är ett mångfacetterat transporthjälpmedel som bland annat använts specifikt för trafiksäkerhetsarbete, men också som ett hjälpmedel för ”hot spot policing”, det vill säga polisarbete riktat mot områden med större än medelsnitt rapporterade antal brott och olyckor (Bohmfalk, 1998; för en utökad definition av ”hot spot policing”, se Braga, 2005). Utöver dessa användningsområden har cykelpolisenheter också med framgång använts vid polisens arbete med folksamlingar där stora mängder fotgängare samlas, såsom demonstrationer och speciella evenemang. Här har bland annat Bostonpolisen en aggregerad erfarenhet av taktiskt polisarbete syftandes mot spatial kontroll vid demonstrationer hantering av folkmassor (Goetz, 2002).



## **Säkerhet och risker vid cykelpatrullering**

Ett tredje tema i den begränsade internationella forskningslitteraturen om polisens användning av cykelpatruller berör frågor om säkerhet och risker vid cykelpatrullering. Denna forskning har till skillnad från de studier som fokuserat på operativa tillämpning av cyklar i polisarbete mer riktat sig mot frågor om arbetsmiljö och skaderisker för poliser som arbetar med denna form av patrullering. Black och Cloud (2008) studerade till exempel funktionella kläder och uniformer för cykelpoliser då denna typ av polisarbete ställer specifika krav på utrustning. Black och Cloud (2008) lyfter bland annat fram synlighet som en viktig faktor i uniformeringen av cykelpatruller då kollisionsrisk är en vanlig orsak till skador både hos cykelpoliser själva och hos allmänhet. Vikten av synlighet kan också betonas utifrån legitimitetsperspektiv där poliser genom uniform bör kunna särskiljas från både allmänhet och övriga myndighetspersoner så tillvida inte polisen medvetet arbetar civilt. Data på cykelpatrullers skaderisker finns också redovisade i Bohmfalks (1998) översikt. I den studien beskrivs kollisioner med fasta föremål, bilar och fotgängare som klara riskfaktorer med cykelpatrullering. Ytterligare riskfaktorer att beakta vid implementering av cykelpatrullering är de fysiska krav på poliser som denna patrullform kräver. Takken, Ribbink, Heneweer, Moolenaar och Wittink (2009) beskriver i en studie på Holländska cykelpoliser hur de fysiska kraven på cyklande poliser är mycket höga: Cykelpatrullerna i denna studie visades arbeta regelbundet uppemot åtta timmar per dag på cykel och i studien avverkades ett genomsnittligt cykelavstånd på mellan 40 till 50 kilometer per dag. Författarna identifierade ett cykelmönster kännetecknat av låga hastigheter och lågintensiv cykling blandat med oregelbundna intervaller av högintensiva sprintar under kortare episoder. Aggregerat över tid innebar den höga belastningen en ökad risk för cykelpoliser att drabbas av muskulära skador och förslitningar samt utmattningsrelaterade sjukdomstillstånd. Dessa fysiska riskfaktorer var i studien beskrivna som delorsaker till varför Holländska cykelpatruller drabbats av jämförelsevis höga sjukskrivningstal och avhopp.

Sammantaget visar ovanstående forskningsgenomgång att polisiär cykelpatrullering i litteraturen beskrivits som en lovande metod för patrullering. Cykelpatrullering medför särskilda krav och säkerhetsrisker men har å andra sidan fördelar med sig såsom ökad åtkomlighet i komplexa miljöer jämfört med bil samt ökad verkansgrad jämfört med fotpatrullering. Utöver dessa fördelar visar tidigare forskning också att cykelpatrullering tycks öka närhet och interaktioner med allmänhet samtidigt som patrulleringen kan riktas mot ett flertal av polisens verksamhetsområden (t.ex. trafiksäkerhetsarbete; arbete mot folkmassor; samt allmän patrullering och preventivt arbete s.k. "preventive patrol")

## Material och metod

För att besvara frågorna om vilka roller cykelpatrullering kan ha för ökad säker cykling och gång, samt vilka erfarenheter som kan dras från försök med cyklande polispatrullering i en svensk kontext har en kvalitativ explorativ forskningsdesign tillämpats. Studien bygger således på intervjuer (med individer och i fokusgrupp); en deltagande observation med en cykelpatrull i en storstad i Sverige; samt videodokumentation av polisens arbetsmetoder vid cykelpatrullering. Studien är induktivt utformad med syfte att undersöka nuvarande praxis och framtida potential för användandet av cykel i polisens trafiksäkerhetsarbete, med specifikt fokus mot cykel- och gångtrafikanter.

### Deltagare

Den empiriska undersökningen genomfördes med yrkesverksamma poliser som vid tiden för studien hade erfarenhet av cykelpatrullering. Nationellt är den svenska polisen indelad i sju regioner vilka består av 35 polisdistrikt som i sin tur omfattar 99 lokala polisdistrikt (Polisen, 2015). Cykelpolisenheter finns för närvarande inte organiserade sammanhållet inom polisen. Snarare har inrättandet av cykelpatruller varit beroende av lokala initiativ på antingen polisområdesnivå eller lokalpolisområdesnivå. Av denna anledning, blev urvalet av informanter till denna studie utformat som ett riktat snöbollsurval där nyckelindivider genom tips möjliggör att studien fördjupas eftersom (Borrnacke, 1981). Denna urvalsteknik renderade att semistrukturerade intervjuer kunde genomföras med sju poliser med extensiv erfarenhet av cykelpatrullering. Tre kom från Sveriges två största storstadsområden, nämligen Stockholm och Göteborg, ytterligare tre av informanterna kom från polisdistrikt i två olika förorter till Stockholm, och en av informanterna kom från en medelstor stad i den norra polisregionen. En av informanterna var kvinnlig polis och övriga var män.

Utöver intervjuer genomförde författaren också en deltagande observation vid en fortbildningskurs för cykelpoliser i Stockholms län. Observationen varade i 8,0 timmar och denna bestod i observationer av ordinarie polisarbete genomfört av cykelpatruller samt observation av träning där taktiska moment övades. Observationen avslutades med en fokusgruppsintervju (längd 1,5 timmar) med fem av de observerade poliserna.

Utöver dessa källor för insamling av primärdata bygger denna studie även på sekundär data i form av 57 videoinspelningar från Stockholms innerstad vilka visar trafikflöde och polisarbete i trafikmiljö från cykel vid de stora cykellederna.

## **Datainsamling**

Datainsamlingen genomfördes i tre huvudsakliga faser bestående av intervjuer; observation samt analys av inspelade sekvenser av polisarbete. Först genomfördes semistrukturerade intervjuer med poliser som hade erfarenhet av cykelpatrullering. Fem av intervjuerna genomfördes per telefon och två av intervjuerna genomfördes ansikte mot ansikte. Intervjuernas längd varierade från 45 upp till 90 minuter. Innehållsmässigt baserades intervjuerna teman och begrepp (s.k. sensitizing concepts, se Bowen, 2006) om användningen cykel i polisiär praktik. Teman som diskuterades var bland annat för- och nackdelar med cykelpatrullering, vardaglig arbetspraktik vid cykelpatrullering, säkerhetsaspekter vid polisarbete med cykel, hur poliserna uppfattade sin synlighet samt inte minst hur poliserna använt cykelpatrullering som ett verktyg i trafiksäkerhetsarbete för cyklister och gångtrafikanter. Intervjuerna transkriberades ordagrant.

Efter att intervjuer genomförts ägde den deltagande observationen rum. Denna varade under en dag och bestod av att författaren med cykel "skuggade" tre par av cykelpatruller (sex stycken poliser totalt) under en fortbildningsdag då taktiska manövrar med cykel övades. Övningarna varvades med vardaglig cykelpatrullering i centrala Stockholm. Genom att skugga poliserna i deras arbete möjliggjordes att glimtar av ordinarie arbetspraktik för polisens cykelenheter kunde observeras i en naturlig kontext. Observationen innefattade bland annat riktad patrullering av cykel- och gångtrafiknätverk; patrullering av så kallade riskområden i cykel och gångtrafiknätverken (korsningar etc., där många olyckor inträffat); verkställighet av trafikregler; samt vardagliga samtal med allmänheten. Observationen avslutades med en reflektionsgruppsdiskussion där fem av de sex observerade poliserna tillsammans med författaren reflekterade över arbetspasset samt diskuterade och svarade på frågor om händelser som inträffat under dagen. Detta tillfälle fungerade som en fokusgruppsintervju där författaren kunde ställa uppföljande och klargörande frågor gällande observationen. Observationen registrerades genom skriftliga fältanteckningar, fotografier, samt GPS koordinater av patrullvägar vilka användes som stöd för minnet. Den efterföljande reflektionssessionen registrerades genom fältanteckningar. I direkt anslutning till datainsamlingen sammanställdes och transkriberades materialet.

Avslutningsvis analyserades också videoinspelningar genomförda av polisiära cykelpatruller. Dessa rörliga bilder visade polisarbete vid olycksdrabbade korsningar samt olika taktiska manövrar vid cykelpatrullering såsom hur gripanden kan göras med cykel; hur stopp av fordon kan genomföras med cykel samt hur efterföljande av misstänkta gärningsmän bör genomföras

av patruller om två. Detta material fungerade som stöd i analysen av hur cykelpatrullering utförs taktiskt av poliser. Videomaterialet hade också fördelen att innehålla data på hur cyklister och fotgängare reagerar på polisens cykelpatrullers trafiksäkerhetsarbete såsom stopp och bötesförelägganden.

### **Dataanalys**

Studien bygger på ett flertal olika datakällor vilka insamlats sekventiellt. Av denna anledning genomfördes dataanalysen i sekvenser parallellt med datainsamling. Övergripande är studien induktiv och baserad på tematisk analys av data där teman identifierats eftersom ur text- och visuellt material. För att hantera de många olika datakällorna användes NVivo 10 som programstöd för analysen. I detta program kodades de olika transkripten från intervjuer och observationer samt rörliga bilder. Koderna sorterades sedan i övergripande teman enligt rekommendation för dataanalys av Braun och Clarke, (2006). I ett tredje skede analyserades de olika temana i ljuset av varandra, bland annat gjordes skattningar av överlappning och homogenitet i teman. Sekvensen för datainsamling där intervjuer gjordes först, följt av observation och analys av rörliga bilder gav en möjlighet att styra både analys och datainsamling utifrån emergenta teman i analysen. Detta innebar att tidigare steg i undersökningen gav vägledning för efterföljande steg av både datainsamling och analys. Denna strategi där arbete med koder, teman och jämförelser gjordes parallellt renderade tre övergripande teman som beskriver polisens arbetsmetoder, dessa övergripande teman innehöll i sin tur sju underkategorier (se tabell 1 under resultatavsnitt). De konstruerade temana är att betrakta som andra ordningens konceptualiseringar (se Schütz, 1967), som på olika sätt beskriver polisernas första-ordnings erfarenheter samt observation och videomaterial.

## Resultat

Det kan inledningsvis konstateras att cykelpatrullering som ett komplement till ordinarie polisverksamhet för närvarande finns på ett antal olika lokala polisdistrikt i Sverige och att experiment med denna patrulleringsform av informanterna inte beskrivs som något nytt per se, detta eftersom försök gjorts så långt tillbaka som 90 talet då polisen genomgick en närpolisreform. Vidare kan det konstateras att informanterna menar att de försök de själva är delaktiga i med cykelpatrullering uteslutande har genomförts på projektbasis och utan enhetlig nationell samordning. Att komplettera ingripandeverksamhet med preventiv cykelpatrullering kan i denna mening beskrivas som ett ”botten upp” fenomen som i de olika lokalpolisområdena (eller polisområdena) sanktionerats av närmsta ledning. Informanterna i intervjustudien förde fram att nuvarande organisering medförde både fördelar och begränsningar. Projektorganiserad cykelpatrullering möjliggjorde flexibilitet och anpassning av patrulleringsmetoden utifrån lokala förutsättningar. Nackdelar som lyftes var i kontrast till detta svårigheter att dela erfarenheter, lära av varandra eller mer systematiskt utveckla taktiska förhållningssätt och metodik vid cykelpatrullering.

De informanter som arbetar i urbana storstadsmiljöer rapporterade mer systematisk och regelbunden användning av cykelpatrullering, där man också aktivt arbetade mot gång och cykeltrafik såsom pendling jämfört med övriga informanter (från förortsområden och medelstad). I dessa orter arbetade polisen mer oregelbundet med cykelpatrullering och använde också cyklar mer som en kuriös ”isbrytare” vid till exempel informationskampanjer och dylikt. Denna variation kan förklaras med den enkla slutsatsen att olika polisdistrikt har olika varierande lokala behov, där större städer såsom Göteborg och Stockholm också har ett större antal cykelpendlare och ett rikare gatuliv bland gångtrafikanter och cyklister. Alla informanter, beskrev dock att de i sin yrkesutövning hade erfarenhet av att använda cykel för att patrullera gång och cykeltrafiknätverk. Informanterna beskrev också, trots lokalt skilda förutsättningar liknande fördelar med cykelanvändning i trafiksäkerhetsarbete. Mervärdet av att cykelpatrullera, såsom det beskrevs av informanterna är sammanfattat i tabell 1.

**Tabell 1.** Rapporterade fördelar med att använda cyklar riktad patrull cyklar pendling netto verk och gågator

<i>Tema</i>	<i>Underkategori</i>	<i>Beskrivning</i>	<i>Exempel</i>
<i>Access</i>	<b>Närvaro i trafiksituationer</b>	Skapar möjligheter att nå en annars svåråtkomlig del av trafiknätverket (cykel och gångtrafik). Möjlighet att patrullera bilfria stadsmiljöer	Prata och lyssna på cykelpendlare och gångare Enkel access i trånga gränder, turistområden, bilfria gator
	<b>Informella kontakter</b>	Allmänheten söker kontakt/vill uppmärksamma polisen på frågor som inte är allvarliga nog för att ringa in, men som ändå är av polisiär art	Att bli inropad för att lösa en verbal konflikt; Få tips om områden, aktiviteter, gator som kan vara av intresse.
<i>Arbetsområden</i>	<b>Service</b>	Svara på frågor om lagar och regler, ge vägbeskrivningar, diskutera andra polisrelevanta frågor med allmänhet.	Delge information till turister, prata med lokala handlare, prata med pendlare
	<b>Lagföring</b>	Patrullera och bevakna att Trafiklagstiftning följs av exempelvis cyklister	Ge böter för trafikbrott; gripa individer som rör sig i närområdet med efterlysningar
	<b>Ordningsverksamhet</b>	Hantera ordningsstörningar och ingripa vid incidenter	Vid incidenter omdirigera trafik; stänga av gator etc. vid olyckor; Avbryta pågående brottsliga handlingar t.ex. narkotikaöverlåtelse
<i>Normativ påverkan</i>	<b>Agera som föredöme</b>	Genom närvaro sätta beteendemässiga och normativa standarder i cykeltrafiken; motverka regelövertredelser	Ge ut varningar; befinna sig cykeltrafiken och vara ett föredöme
	<b>Socialiserande funktion</b>	Långsiktig påverkan på sociala normer och beteenden i cykeltrafik	Diskutera trafikvett; normer och önskvärda beteenden i cykeltrafiknätverken med andra cyklister

I det följande utvecklas dessa teman mer i detalj

### **Tillgänglighet**

Som beskrivs i tabell 1, var ett tema som framträdde i analysen av intervjuer och observationer hur användandet av cykel i patrulleringsarbete gav polisen ökad tillgång till vardaglig mikro

praktik i en ofta förbisedd del av trafikflödet i städer, nämligen trafik på gågator samt av cykelpendlare. De intervjuade poliserna beskrev hur användningen av cyklar tillät dem att följa med i cykeltrafiken och uppleva denna på samma premisser som övriga pendlare. Detta beskrevs som en viktig del i att utveckla förståelse för de vardagliga villkoren för cykling och gång i centrala delar av storstadsmiljö. En av de intervjuade poliserna uttryckte detta på följande vis:

Med våra cyklar får vi en mycket bra kontakt med övriga cykeltrafikanter. Vanligtvis brukar vi cykla under rusningstimmarna, då fokuserar vi på de stora cykellederna i innerstaden. Våra erfarenhet av att finnas där är goda, vi har möjlighet att prata med folk, diskutera med andra pendlare om vi tycker de är på gränsen till att cykla försumligt eller om vi tycker då inte visar tillräcklig uppmärksamhet för medtrafikanter... På ett sätt är vi på samma nivå som de andra, vi kan enkelt prata med dem utan att behöva stanna dem såsom vi skulle gjort om vi kom i bil eller till fots, istället kan vi snacka medan vi rullar på (Polisman, 1, storstad).

Som citatet beskriver utgör cykelpatrullering ett sätt att få access till ett socialt utrymme för interaktion. Utöver denna fördel nämndes polisens närvaro på cykelvägarna också som ett sätt att bygga kunskap om trafiken som annars var svår att tillskansa sig. Genom att cykla på trafikerade leder fick poliserna en väl utvecklad känsla för var i staden trafiklåsningar ofta uppstod, var sikten var låg, var hastigheterna på cykel kunde vara höga och eller där olycksrisken var förstorad. Denna praktiska kunskap om trafikläget beskrevs av poliserna som ett viktigt komplement till officiella statistik såsom tillbudsrapporter i identifieringen av olycksbenägna korsningar och trafiksituationer.

På tillgänglighetstemat beskrev poliserna också hur deras cyklar möjliggjorde för dem att patrullera delar av staden som annars är svåra att nå. Ett exempel på detta gällde Gamla stanområdet i Stockholm vilket kännetecknas av turism, många besökare samt gator och gränder som ibland mäter mindre än två meter i bredd. Med en stor koncentration av människor är Gamla Stan också ett område som drabbats av brottslighet såsom fickstölder. Förutom Gamla Stan nämndes också parker, fritidsområden, stora gallerior och inomhus torg som områden där cykelpatrullering innebär ökad access för polisen.

Ytterligare en variation på tillgänglighetstemat som lyftes av informanterna var hur polisernas cyklar ofta fungerade som så kallade "isbrytare" i samtal mellan polis och allmänhet. Åsynen

av cyklande poliser skapade utgångspunkt för diskussioner och frågor gällande cykling i allmänhet såväl som de trafikregler som omgärdar cykling i stadstrafik. Dessa typer av interaktioner mellan allmänhet och polis var vanligt förekommande i både observationsmaterialet samt i polisens egna videoupptagningar av yrkesutövande. I intervjuerna lyfte informanterna enhälligt hur cyklarna utgjorde ett samtalsämne som var positivt präglat och att de när de patrullerade med cyklar uppfattade sig själva som mer lättillgängliga för allmänheten än annars. Att befinna sig på en cykel innebar inte bara att man blev kontaktad mer, det beskrevs även i termer av att öka polisens möjligheter att lyssna och snappa upp samtal. Såsom en informant uttryckte det:

Vi hör en hel del från både cyklister och fotgängare på trottoarerna, vi plockar faktiskt upp en hel del på detta sätt. Människor kommer till oss med tips, misstankar eller funderingar. Vanligtvis handlar det om småbrott eller mindre störningar... Det kan vara någon som säljer alkohol till ungdomar i en park, någon som betar sig på förargelseväckande vis eller helt enkelt är berusad offentligt. Folk ringer inte in sådana här saker, de kanske inte ens tycker att det är värt att stoppa en förbipasserande polisbil, men oss kommer de gärna till (Polis 2, storstadsområde).

På detta sätt menade polisen att de under patrullering ofta fick anledning att stanna då de blev ropade på. De intervjuade poliserna berättade också att cykelpatrullering möjliggjorde för dem att använda fler av sina sinnen än vad som är möjligt från en patrullbil. Cykelpatrullering beskrevs i detta hänseende som positivt då det medförde att poliserna fick bättre översyn och situationsmedvetenhet i deras lokala områden.

### **Arbetsområden och arbetssätt**

Polisen beskrev sitt arbete från cykelsadeln som mångsidigt och kännetecknat av olika typer av arbetsuppgifter. Övergripande arbetar svensk polis utifrån ideal om problemorienterat polisarbete, detta var ett tydligt tema i informanternas beskrivningar av hur de arbetade med trafiksäkerhet gentemot gångare och cykeltrafikanter. Detta arbete baserades i stor utsträckning på bevakning av riskfyllda trafiksituationer såsom korsningar där bilister, gångare och cyklister möts sida vid sida. De poliser som arbetade i storstäderna benämnde att de tillämpade ett så kallat "hot-spot" orienterat arbetssätt när de reglerade trafik. Detta innebar att de besökte områden såsom gator och korsningar och fokuserade på riskbeteenden i trafiken. Ett exempel på detta kunde vara hur poliserna arbetade fokuserat för att stävja överträdelse mot rödljus under rusningstrafik. Figur 1 visar ett exempel på en så kallad "hot spot" för cykeltrafik.



Figuren visar en korsning där gångvägar, trafikljus och cykelpendlingsstråk är lagda intill bilarnas körfält. Trafiksituationen kompliceras av att cyklisterna kommer från en nedförsbacke (ej i bild), vilket innebär att många cyklister kommer in i trafiksituationen i höga hastigheter. Denna korsning definierades som ett hot spot av poliserna som arbetade på cykel eftersom de höga hastigheterna utgjorde en skaderisk.

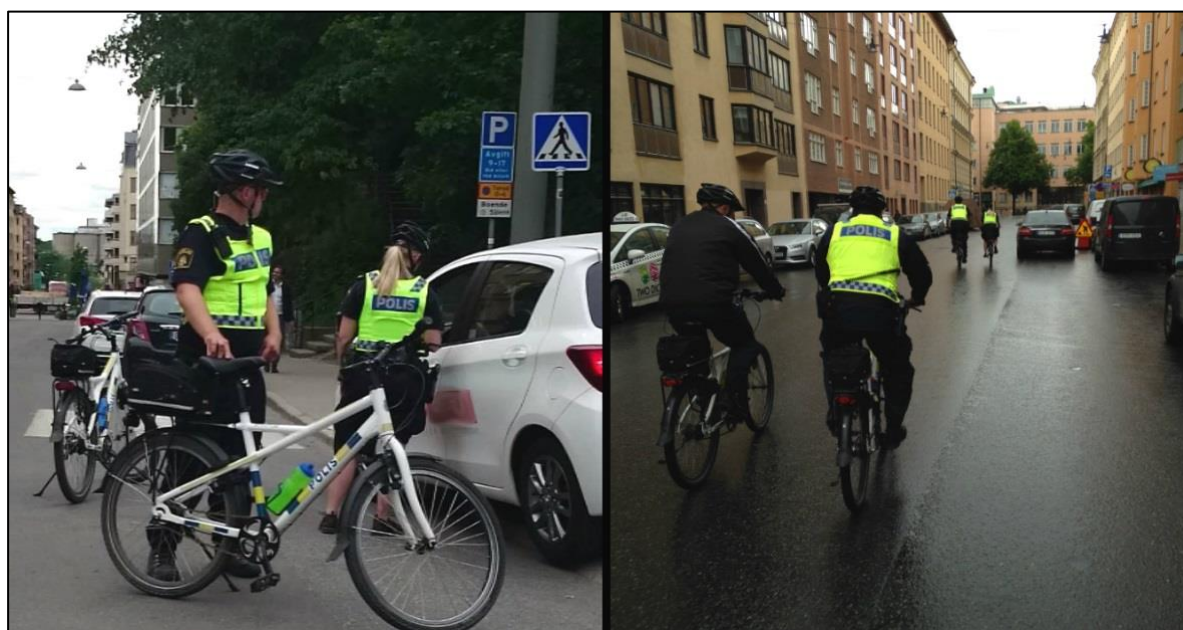


**Figur 1.** Bild av ett övergångsställe i Stockholm där biltrafik samt cyklar och fotgängare sammanfaller på begränsad yta. Detta övergångsställe var överrepresenterat ur olyckshänseende.

En av de intervjuade poliserna kommenterade arbetsrutiner vid platsbaserat trafiksäkerhetsarbete på följande sätt:

Om vi ska kunna göra kontroller koncentrerar vi oss ofta på cykeltrafiken under rusningstimmarna. När vi gör kontroller brukar vi helt enkelt åka på något av våra identifierade riskområden och ställa oss så att vi är synliga. På så sätt ger vi dem [cyklister] en chans att sakta ner och se oss. Men saken är den att även när vi står där fullt synliga så är det en hel del cyklister som åker rakt igenom rödlysen. Det är inte ovanligt att de kör mot rött framför oss, och naturligtvis tar vi dem och ger dem böter. Vi ger sällan ut varningar i situationer såsom dessa (Polis 4, storstad).

Poliserna i storstadsområdena beskrev trafiksäkerhetsarbete som en vanlig och daglig verksamhet, men de genomförde ofta denna typ av polisarbete i kombination med andra typer av arbetsuppgifter såsom till exempel inriktad patrullering av inbrottsdrabbade områden i storstäder eller förorter samt bistående till andra polisenheter. Exempel på konkreta arbetsuppgifter innefattade bland annat avsökning av områden efter misstänkta, enklare gripanden, avvisningar samt assistans till poliskollegor. I trafikarbetet tenderade cykelpatrullerna att fokusera på cykelpendlare och fotgängare, men även stopp av bilar i storstadstrafiken var vanligt förekommande då biltrafiken i dessa miljöer ofta rör sig sakta. Bland annat genomförde cykelpatrullerna bilbälteskontroller, körkortskontroller, samt genomförande av bötesförelägganden vid trafikbrott. Figur 2 visar två exempel på bilstopp samt ordinarie cykelpatrullering i stadsmiljö.



**Figur 2.** Vänster: polispatrull stoppar en bil. Höger: Cykelpatrullering av innerstadsgata i Stockholm.

### **Normativa aspekter av polisiär närvaro i gång- och cykelnätverk**

Även om denna studie bygger på självrapportering utgav sig många av de intervjuade poliserna både i storstadsmiljöer och i förorter och övriga städer att deras närvaro på gång och cykelleder hade en begränsande påverkan på regelbrytande beteenden bland både cyklister, fotgängare och bilister. Poliserna uppgav att de såg att en viktig roll för dem var att ha en lugnande inver-

kan vid utsatta trafiksituationer och även att närvaron påverkade de sociala normer och beteendemönster som omgärdar cykel och gångtrafik. Ett återkommande tema i intervjuerna var således hur polisiär närvaro lett till bättre uppförande trafikanter emellan, som en polis uttryckte saken:

Jag har märkt att det ibland är en ganska tuff atmosfär mellan trafikanter, särskilt mellan cyklister och fotgängare. När jag cyklar privat i centrala Stockholm vid pendlarstråken hör jag ofta människor som skriker åt varandra. Men detta är inte så ofta är fallet när vi är ute på patrull. (Polis 2, storstadsområde).

Poliserna reflekterade också över attityderna bland cykelpendlare som en viktig säkerhetsfaktor, de fann överlag att attityderna var positiva, dock med några undantag:

Ett problem med cyklisterna och speciellt cykelpendlarna är attityderna bland vissa av dem... De har gjort ett "statement" genom att lämna sina bilar hemma och de är miljövänliga vilket är bra, men det betyder inte att de har absolut företrädesrätt och får köra som om de äger vägen. (Polis 2, storstadsområde)

På frågan om de bakomliggande orsakerna till polisens normativa påverkan på gång och cykeltrafiken beskrev några av informanterna hur denna påverkan var baserad på polisens synlighet och frekventa kontakter med allmänheten och medtrafikanterna i dessa trafiknätverk. Även konkret reaktivt polisarbete såsom att ge ut böter menade poliserna hade en dämpande verkan på regelöverträdelser. Som en informant sade:

Jag tror att vår närvaro har en begränsande och dämpande effekt, när vi är i krokarna tenderar man att minska hastigheten och om cyklisterna ser oss försöker de absolut flesta naturligtvis att följa trafikreglerna. Framför allt tror jag att vår närvaro och inflytande och påminner cyklister om att det inte är laglöst land att cykla och att de måste ta till exempel fotgängare i beaktande när de tar sig fram i trafiken. (Polis 6, förort).

Utöver denna ganska direkta påverkan genom närvaro menade informanterna också att de hade en potential att påverka beteenden och sociala normer i ett långsiktigt perspektiv genom det preventiva informationsarbete de regelbundet utförde. Här lyftes bland annat hur diskussioner kring trafikbeteende och säkerhet kunde påverka beteenden och ge en positiv bild av polisen för cyklister och gångare. Flera av de intervjuade uttryckte en övertygelse om att denna

typ av arbete hade potential till mer långsiktiga beteendeförändringar än exempelvis bötesförelägganden. I resonemang som detta uttryckte informanterna hur cykelpatrullering kunde ses som ett effektivt sätt att arbeta med normförändring för andra cyklister. Trafiksäkerhetsarbetet kunde inriktas på frågor såsom hastighet, säkerhetsutrustning, trafikregler eller dylikt. Informanterna menade att deras närvaro också kunde ha ett signalvärde i att polisen därigenom visar att trafiksäkerhet i gångtrafik och på cykelleder är ett prioriterat område för polisen, till skillnad från att vara icke reglerat. Poliserna uppskattade i stor utsträckning diskussioner om trafiksäkerhet. I intervjuerna nämnde de att en viktig del av cykelpatrulleringen handlade om att arbeta förebyggande genom att informera om bland annat utrustning och riskbeteenden.

## Diskussion

Syftet med föreliggande rapport har varit att presentera en empiriskt förankrad kunskapsöversikt om de möjligheter som patrullering via cykel kan ha för att öka cykel och gångsäkerhet. Detta är ett område med hög prioritet i en samhällsutveckling där sociala normer gällande cykling och gång är stadda i förändring. Givet en pågående förändring där starka ideal finns om att öka cykling och gång i städerna, tycks ett fokus på trafiksäkerhet i dessa trafikslag vara ett viktigt område för fortsatta studier. Den forskning som hittills finns gällande hur cykling och gångtrafik kan främjas har i stor utsträckning fokuserat på frågor såsom infrastrukturella förutsättningar för säker cykling; analys av olyckor; eller effekterna av informationskampanjer om cykling (Wegman Zhang & Dijkstra 2012, Gamble, Walker och Laketa, 2015). En hittills utforskad aspekt av ökad säker cykling och gång är således vilken roll myndighetspersoner såsom poliser kan ha i strategiska försök att öka säkerheten inom dessa trafiknätverk.

Rapporten ger en bild där polisiär cykelpatrullering av gång och cykelleder tycks föra med sig ett antal lovande möjligheter. Bland annat menar poliserna i studien att deras närvaro på dessa trafiknätverk visar att frågan är prioriterad. Polisen kan genom närvaro i cykelpatrullering också fungera direkt stävande av försumliga och riskfyllda beteenden då de har en laga befogenhet att reglera ordningen bland cyklister och fotgängare. Studien visar, i enlighet med tidigare forskning om polisens verksamhet (se t.ex. Reiner & Newburn, 2007) att polisen har goda förutsättningar att fylla fler funktioner än enbart brottsbekämpning i sitt trafiksäkerhetsarbete. I studien exemplifieras sådana funktioner i termer av hur poliserna agerar som informationsspridare med fokus på prevention av riskbeteenden. Studien visar hur regleringen av den sociala ordningen bland cyklister och fotgängare i trafiknät i stor utsträckning handlar om att polisen finns i dessa sammanhang och där knyter kontakter och bygger kunskap om beteenden och riskfyllda trafiksituationer.

De poliser som deltagit i studien besatt stora mängder praktiskt baserad kunskap om sociala normer och beteenden vid resor på gång- och cykelvägnät i urbana miljöer. Som tidigare konstaterats av Spotswood, Chatterton, Tapp, och Williams (2015) kan cykelpendling betraktas som en social praktik med inbäddade beteendenormer och informella regler. Poliser som besitter kunskaper om denna praktik kan i detta hänseende utgöra en viktig resurs i ett strategiskt arbete att öka cykling och gångtrafik då de på daglig basis i sitt statliga uppdrag interagerar med gångare och cyklister.

Slutligen kan det konstateras att denna rapport utgör en första explorativ fallstudie av en innovativ polisiär patrulleringsmetod. Således är ett av syftena med denna rapport att sprida kunskap om metodiken samt beskriva eventuella fördelar och fallgropar i tillämpningen. Rapportens resultat kan också användas som utgångspunkt för framtida fördjupade studier inom ämnet och här är det främst två frågor som med utgångspunkt i rapporten kan undersökas vidare. En sådan fråga är hur cykelpatrullering kan användas som en riktad metod för reglering av gång och cykeltrafik. I resultaten indikerar informanterna att de arbetar platsbaserat med trafiksäkerhet utifrån vad som omnämndes som "hot spot" polisarbete för trafikändamål. Denna arbetspraktik skulle kunna utgöra ett område att ytterligare studera med ett tillämpat fokus. Möjliga frågor att undersöka är bland annat vilka effekter denna strategi för trafikreglering har. Goda möjligheter finns att undersöka kontrollområden och över tid undersöka om olycksstatistiken påverkas i områden som specifikt väljs ut för cykelpatrullering. Att arbeta problem- och platsbaserat har inom andra polisiära områden visat sig ha goda resultat såsom minskad brottslighet och normbrytande beteenden (se Braga, 2005; Ratcliffe et al, 2011), men denna typ av polisarbete har ännu inte undersökts inom ramen för cykel och gångtrafik.

En annan fråga som lämpar sig för vidare studier är vilket symbolvärde cykelpatrullering kan ha och hur cykelpatruller uppfattas av allmänheten. Resultaten i denna rapport, såväl som i tidigare studier på området (Menton, 2008; Lundälv et al, 2008, Worrall, 2010) indikerar att cykelpatruller har positiva konnotationer i allmänhetens uppfattningar. Till exempel rapporterade poliserna i denna studie hur cykelpatrullering uppfattades som en tillgänglig form av polisarbete där cykeln många gånger var en isbrytare som inbjöd till samtal om trafiksäkerhet. Poliserna rapporterade likaledes att samtalen med allmänhet präglades av en positiv anda. Att fördjupa undersöka hur allmänhetens uppfattningar om polisiär cykelpatrullering är formade kan här vara en viktig aspekt att ta i beaktande då användandet av denna typ av patrullering ska planeras.

### **Slutsatser**

Resultaten i denna rapport visar att riktad cykelpatrullering av gång- och cykel vägnät har ett flertal goda effekter såsom ökad säkerhetsmedvetenhet i en ofta försummad del av trafiken. Cykelpatrullering innebar frekventa informella kontakter mellan polis och allmänhet och de poliser som arbetat med cykelpatrullering tryckte på att denna form av polisarbete därmed innefattar fler områden än enbart brottsbekämpning. Snarare utgör cykelpatrullering en metod som satte fokus på polisens allmänna ordnings- och serviceuppdrag. Informanterna i studien lyfta också vikten av polisens normativa påverkan på trafikbeteenden då cykelpatrullerna

föregick med exempel och på så vis fyllde en roll som var korrigerande men också satte en standard i gång och cykeltrafiken.

## **Tack**

Författaren vill rikta ett stort tack till den svenska polisen, som öppnat dörren för denna studie och bidragit med data för analys. Författaren tackar även trafikverket, och Vägverkets jubileumsfond som genom ett generöst bidrag stödde denna forsknings genomförande.

## Referenser

- Aretun, Å., & Robertson, K. (2013). *Ökad cykling: Professionella utmaningar och hinder i den lokala transportplaneringen [Increased cycling: Professional challenges and obstacles in the local transport planning]* VTI rapport 781. Linköping: VTI.
- Biernacki, P. (1981). Snowball sampling: Problems and techniques of chain referral sampling. *Sociological Methods and Research*, 10(2), 141–163. Retrieved from <http://smr.sagepub.com/content/10/2/141.short>
- Black, C., & Cloud, R. M. (2008). Assessing functional clothing needs of bicycle patrol officers. *International Journal of Fashion Design, Technology and Education*, 1(1), 35–42.
- Bohm-falk, D. L. (1998). Bicycle patrols. *Texas Law Enforcement Management and Administrative Statistics Program*, 5(8), 1-12.
- Bowen, G. A. (2006). Grounded Theory and Sensitizing Concepts. *International Journal of Qualitative Methods*, 5(3), 1-9.
- Braga, A. a. A. (2005). Hot spots policing and crime prevention: A systematic review of randomized controlled trials. *Journal of Experimental Criminology*, 1(3), 317–342. doi:10.1007/s11292-005-8133-z
- Braun, V., & Clarke, V. (2006). Using thematic analysis in psychology (June 2015), 37–41. doi:10.1191/1478088706qp063oa
- Brå (2011). *Lokala poliser - hinder och möjligheter med lokala poliskontor [Local police – obstacles and opportunities with local police stations]*. Stockholm: Brottsförebyggande Rådets Rapportserie nr 2011:13.
- Gamble, T., Walker, I., & Laketa, A. (2015). Bicycling campaigns promoting health versus campaigns promoting safety: A randomized controlled online study of “dangerization.” *Journal of Transport & Health*, 2(3), 369–378. doi: 10.1016/j.jth.2015.05.007
- Goetz, M. (2002). Police bicycle use in crowd control situations. *Law and Order Magazine* (April), Retrieved from: <http://www.ipmba.org/newsletter-0211-crowds.htm>.
- Heinen, E., van Wee, B., & Maat, K. (2010). Commuting by Bicycle: An Overview of the Literature. *Transport Reviews*, 30(1), 59–96. doi:10.1080/01441640903187001
- Johnson, M., Charlton, J., Newstead, S., & Oxley, J. (2010). Painting a Designated Space: Cyclist and Driver Compliance at Cycling Infrastructure at Intersections. *Journal of the Australasian College of Road Safety*, 21(3), 67-72.
- Lundälv, J., Gårder, P., Risser, R., & Leden, L. (2008). Police cycle-patrols in Finland: A qualitative study applying the diamond model. *The Police Journal*, 81(4), 323–335. doi:10.1358/pojo.2008.81.4.425
- Menton, C. (2006). *Examining the effectiveness of bicycle patrols versus automobile patrols in Charlotte, North Carolina, and Hartford, Connecticut*. School of Justice Studies Faculty Papers.



- Menton, C. (2008). Bicycle patrols: an underutilized resource. *Policing: An International Journal of Police Strategies & Management*, 31(1), 93–108. doi:10.1108/13639510810852594
- Petty, R. D. (2006). Transportation technologies for community policing: a comparison. *International Journal of Police Science and Management*, 8(3), 165–175.
- Pucher, J., & Buehler, R. (2008). Making cycling irresistible: Lessons from the Netherlands, Denmark and Germany. *Transport Reviews*, 28(4), 495–528
- Ratcliffe, J. H., Taniguchi, T., Groff, E. R., & Wood, J. D. (2011). The Philadelphia foot patrol experiment: A randomized controlled trial of police patrol effectiveness in violent crime hotspots. *Criminology*, 49(3), 795–831. doi:10.1111/j.1745-9125.2011.00240.x
- Reaves, B. (2012). *Local Police Departments, 2007*. Washington, DC: Office of Justice Programs.
- Reiner, R., & Newburn, T. (2007). Policing and the police. In M. Maguire, R. Morgan, & R. Reiner (Eds.), *The Oxford Handbook of Criminology* (pp. 910–952). Oxford: Oxford University Press.
- Sanders, R.L. (2015). Perceived traffic risks for cyclists: The impact of near miss and collision experiences. *Accident Analysis and Prevention*, 75, 26–34.
- Schütz, A. (1967). *The Phenomenology of the Social World*. Evanston: Northwestern University Press.
- Spotswood, F., Chatterton, T., Tapp, A., & Williams, D. (2015). Analysing cycling as a social practice: An empirical grounding for behaviour change. *Transportation Research Part F: Psychology and Behaviour*, 29, 22–33. doi:10.1016/j.trf.2014.12.001
- Takken, T., Ribbink, A., Heneweer, H., Moolenaar, H., & Wittink, H. (2009). Workload demand in police officers during mountain bike patrols. *Ergonomics*, 52(2), 245–250. doi:10.1080/00140130802334553
- Polisen (2015). *Slutredovisning från Genomförandekommittén för nya Polismyndigheten [Final report of the Implementation Committee for the new Police authority]* Stockholm: Rikspolisstyrelsen.
- Wegman, F., Zhang, F., & Dijkstra, A. (2012). How to make more cycling good for road safety? *Accident Analysis and Prevention*, 44(1), 19–29. doi:10.1016/j.aap.2010.11.010
- Wood, J. M., Lacherez, P. F., Marszalek, R. P., & King, M. J. (2009). Drivers' and cyclists' experiences of sharing the road: Incidents, attitudes and perceptions of visibility. *Accident Analysis and Prevention*, 41(4), 772–776. doi:10.1016/j.aap.2009.03.014
- Worrall, J. L. (2010). Is blue going green? *Journal of Criminal Justice*, 38(4), 506–511. doi:10.1016/j.jcrimjus.2010.04.020



### **I Polisutbildningen skriftserie har tidigare utgivits:**

- 1) Lauritz LE, Ghazinour M, (red.) Nordisk polisforskning – Konferensskrift från den tredje nordiska polisforskningskonferensen, Umeå 2010
- 2) Ghazinour M, Hansson J, Lauritz LE, Padyab M, Sundqvist J, Wimelius M E, Ögren K. Ensamkommande flyktingbarns återvändande – Om förutsättningar samt centrala aktörers roller och ansvar, Umeå 2014
- 3) Ghazinour M, Hansson J, Lauritz LE, Padyab M, Sundqvist J, Wimelius M E, Ögren K. Avvisningar och utvisningar av ensamkommande flyktingbarn – Om effektivitet, värdighet och barnets bästa från tjänstemäns och gode mäns perspektiv, Umeå 2014
- 4) Ghazinour, M., Hansson, J., Lauritz LE, Padyab M, Sundqvist J, Wimelius M E, Ögren K. En Resa med Tvång – Erfarenheter av avvisningar och utvisningar av ensamkommande asylsökande flyktingbarn, Umeå 2015



**Polisutbildningen**  
Umeå Universitet, 901 87 Umeå  
[www.polis.umu.se](http://www.polis.umu.se)

Polisutbildningens skriftserie  
ISBN 978-91-7601-521-6