



Kritiska händelser vid utryckningskörning

Polisers egna berättelser

Susanne Axelsson och Mia Mörtvik

Författarnas tack

Till att börja med vill vi tacka deltagarna i denna studie, som har investerat både tid och bemödande – utan ert bidrag skulle denna studie inte kunnat göras. Vi kan bara hoppas att vi har givit era berättelser rättvisa. Tack också till polismyndigheten och polisutbildningen för värdefulla råd och för rekryteringen av deltagare. Ulrich Olofsson vår eminente handledare som handfast har lett oss genom uppsatsarbetet, tack! Tack också till Ingrid Schele som under arbetes gång guidat oss i den kvalitativa forskningens hantverksarbete. Utan dig hade den narrativa ansatsen varit betydligt svårare att fånga.

KRITISKA HÄNDELSER VID UTRYCKNINGSKÖRNING: POLISERS EGNA BERÄTTELSER

Susanne Axelsson och Mia Mörtvik

Olyckor med polisfordon fortsätter att öka. Litet är dock känt om polisens egna upplevelser av kritiska händelser under utryckningskörning. För att bidra till ökad förståelse för utryckningskörning var studiens syfte att undersöka hur poliser beskriver sina upplevelser av utryckningsförloppet. I denna studie använde vi oss av en semistrukturerad intervjuguide för att undersöka hur fem poliser berättade om sina upplevelser. Genom narrativ analys av intervjuerna studerades likheter och skillnader av kritiska händelser under utryckningskörning. Vi identifierade fem återkommande teman, så kallade typnarrativ: viljan att fånga, att köra fort, att det är känsligt att kritisera kollegors utryckningskörning, att bedöma när höga hastigheter är befogade, samt att hitta balansen i utryckningskörningen för att uppleva kontroll. Dessa fem typnarrativ gav en god förståelse för hur poliserna berättade om oväntade händelser som skapat riskfyllda situationer i deras tjänsteutövning. Likheter i berättelserna gällde främst beteende och attityder. Skillnaderna bestod framförallt i omständigheter, exempelvis hur utryckningen startade och vilken information poliserna fick eller inte fick under utryckningen. Skillnaderna kopplades till möjliga konsekvenser av utryckningen utifrån teorier om beslutsfattande, riskmedvetenhet och skadeprevention. Vidare indikerade resultaten att upplevelsen av utryckningskörning var dynamisk och varierade med kontextuella förhållanden.

Accidents with police vehicles continue to increase. However, little is known about the police's own experiences of critical events during emergency driving. To contribute to increased understanding of emergency driving, the study's purpose was to investigate how policemen describe their experiences of the emergency driving. In this study, we used a semistructured interview guide to investigate how five policemen talked about their experiences. Through narrative analysis of the interviews, similarities and differences of critical events during emergency driving were investigated. We identified five recurring themes, so-called narrative types: the will to capture, to drive fast, difficulties in questioning a colleague's driving style, deciding when high speeds are justified, and finding the balance in emergency driving to experience control. These five types gave a good understanding of how the policemen talked about unexpected events that created risky situations in their service. Similarities in the stories mostly concerned behaviors and attitudes. The differences consisted mainly of circumstances, such as how the start-up began and what information the police received or did not receive during the reprisal. The differences were linked to the possible consequences of the expression based on theories of decision making, risk awareness and injury prevention. Furthermore, the results indicated that the experience of emergency driving was dynamic and varied with contextual conditions.

Antalet dödade och svårt skadade i vägtrafiken fortsätter att minska (Trafikverket, 2017). Olyckor med polisfordon under utryckning ökar dock (Lundälv et al., 2010). Av de fyra blåljusbranscherna Ambulanstransporter och ambulanssjukvård, Brand- och räddningsverksamhet, Polisverksamhet och Säkerhetsverksamhet uppger Arbetsmiljöverket (2016) att poliser anmäler flest arbetsolyckor med sjukfrånvaro orsakad av förlorad kontroll över transportmedel. Dessutom sker även olyckor för allmänheten i samband med utryckningskörning. Mellan åren 2013–2015 uppges att av de 606 biljakter där polisfordon varit inblandade skadades totalt 77 personer varav tre personer ådrog sig dödliga skador (Lundälv, 2016). Av de skadade var 26 poliser (Arbetsmiljöverket, 2016). Polisrelaterade biljakter och dess olyckor har ändå varit relativt outforskat. Allmänheten stöder ofta att polisen i hög fart förföljer personer misstänkta för allvarliga brott (MacDonald & Alpert, 1998). För mindre allvarliga brott och om allmänheten får information om de risker som finns vid förföljande minskar dock detta stöd (ibid). Tidigare studier (Lundälv, 2016; Karlsson & Christianson, 2003) har visat att detta forskningsområde är mycket angeläget. Exempelvis har de brittiska forskarna Best och Eves (2003, s. 305) genomfört en forskningsöversikt där de

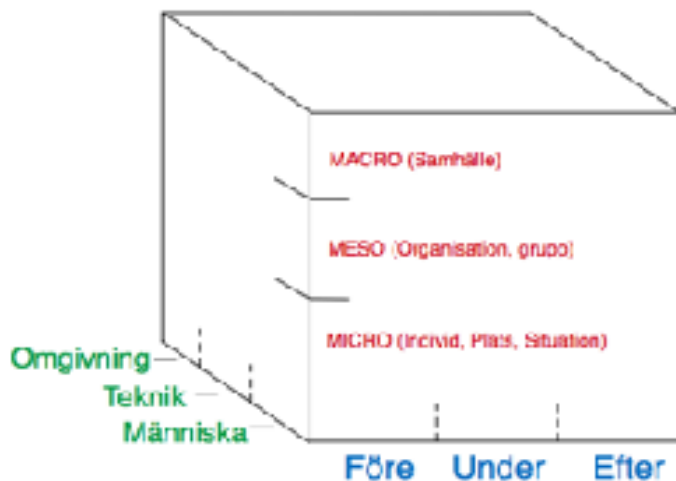
beskriver utfallet av polisrelaterade biljakter på följande vis: ”The international literature estimates that 75 per cent of police pursuits resulted in the capture of the suspect, 40 per cent in an accident, 20 per cent in an injury and 1 per cent in a death”.

Olyckor har ett högt pris både i form av lidande och förstörda materiella värden. Detta gäller för de drabbade med anhöriga såväl som för samhället i stort (Rollenhagen, 2003). Det är därför viktigt att ta kontroll över de hot och risker som omger oss. Både polisen och polisprofessionen (Rikspolisstyrelsen och Polisutbildningarna) kan lära av olyckor för att stärka säkerheten både för polisen och för allmänheten. För att öka kunskapen från olyckor utforskas i denna studie hur poliser berättar om oförberedda händelser under utryckningskörningar, som ofta lett till olyckor. Detta undersöks genom att titta på de kritiska händelserna som gör berättelserna samt vilka skillnader och likheter som framkommer i och mellan dem.

Alla olyckor sker i ett sammanhang och det finns flera teorier om varför skador och olyckor inträffar samt hur de kan förebyggas. Ibland är det själva olyckan som är i fokus, andra gånger är det skadan som följer. Enligt Nationalencyklopedin (2017a) innebär olycka “[ett] händelseförlopp med många orsaker som oavsiktligt leder till skador på människor, materiel eller miljö”. Definitionen av skada är i sin tur “skadeståndsrättslig term för fysisk förändring som drabbar en person eller sak eller annan förändring till det sämre i en persons ekonomiska eller personliga förhållanden” (NE, 2017b). Förhållanden som omger individen och situationen, d.v.s. grupp, miljö, organisation och samhälle är i båda fallen aspekter att ta hänsyn till. Teorier centrerade kring olyckan vilar ofta på en teknisk-beteendevetenskaplig grund med inslag av organisationsteori (Kjellén 2000; Harms-Ringdahl 2001; Rasmussen & Svedung 2007). I dessa teorier används ofta Människa–Teknik–Organisation (MTO) som ett samlingsbegrepp. Den underliggande referensramen är vanligen systemteoretisk, d.v.s. man ser samspelet mellan olika komponenter – människan, tekniken, miljön, organisationen, o.s.v., som ett system där allt hänger samman och betingar varandra (Rollenhagen, 2003). I denna studie har vi utgått från komponenten “människan”.

Andersson och Menckels (1995) komparativa studie om skadeprevention visar en systematisk olycksmodell där MTO-begreppet används och där komponenten människan ingår i ett system med andra komponenter. Modellen visade att förebyggande av hälsorisker i allmänhet och olyckor/skador i synnerhet vanligen belyser förhållanden utefter någon eller några av följande tre dimensioner:

- tid, representerad av ett förlopp med distinkta faser, t ex riskuppsyggning, olycka, skada
- komponenter i det fysiska systemet, dvs människan, tekniken, omgivning
- nivåer, d.v.s. analys- och påverkansnivå, från individen/platsen, via gruppen, organisationen och lokalsamhället, till den nationella och kanske även internationella nivån. De olika dimensionerna illustreras med en figur kallad ”Preventionskuben” (figur 1).



Figur 1. "Preventionskuben", modifierad efter Andersson & Menckel, 1995.

På bottenplan har Andersson och Menckel (1995) använt sig av en matris över skadereduktion skapad av läkaren och forskaren William Haddon, vetenskapligt känd som "Haddons matris" (1980a). I preventionskuben återfinns således en tidsmässig fasindelning i termer av före, under, och efter händelsen samt åt andra hållet en komponentindelning i termer av människa, teknik, och i det här fallet omgivning istället för organisation. Komponenten organisation återfinns i meso-nivå. Rollenhagen (2003) menar att ytterligare en aspekt är att beakta, nämligen information. Beslutsfattande och beteende påverkas av hur människan tolkar informationen utifrån erfarenheter från regelsystem, data, manualer och kartor/ritningar som i sin tur ger ett informationsvärde och därmed påverkar beslutet (Rollenhagen, 2003). Oavsett om man studerar olyckan, skadan eller förhållanden som föregår dessa kritiska faser, och oavsett om man studerar människan, tekniken eller miljön, återfinns en samhällsaspekt (ofta också en organisatorisk aspekt) på orsaksförhållanden och möjligheter att åtgärda. Detta skildras i kubens tredje dimension – nivån. När det gäller att förebygga skador och olycksfall behövs samverkan mellan olika dimensioner (Rollenhagen, 2003).

Polisens förutsättningar i trafiken ser annorlunda ut än för allmänna trafikanter. Poliser under utryckning har ett stort ansvar och utsätts därför för att ta kritiska beslut under stor press (Johansson, 2011). Polisens utryckningsfordon behöver till exempel inte följa vanliga trafikregler (Trafikförordning §11). Situationen avgör vilka undantag polisen får göra och dessa delas in i: normal tjänsteutövning, brådskande fall samt trängande fall. Ju mer akut situation, desto fler undantag får föraren göra. Under normal tjänsteutövning får polisen till exempel alltid köra bil eller motorcykel i parker (max 30 km/h) och på gågator (gångfart). Polisen får också köra mot enkelriktat och göra undantag mot regler som förbud mot fordonstrafik och förbjuden infart. Vid brådskande ärenden får polisen dessutom göra undantag mot hastighetsbestämmelserna. I trängande fall (utryckning) får polisen även köra mot rött och behöver heller inte stanna vid stoppskylt. Andra undantag i trängande fall är bestämmelser om väjningsplikt, omkörning förbjuden, mittlinje samt påbjuden körbana. För att påkalla fri väg får poliser, om de bedömer det nödvändigt ur säkerhetssynpunkt, använda blåljus och sirener under utryckningskörning. Polisen uppmanas i trafikförordningen att köra på ett säkert sätt och ta hänsyn till väder och underlag och annat som påverkar säkerheten, och alltid iakttä största försiktighet under utryckning. Polisen som kör är ansvarig för eventuella trafikolyckor som sker i samband med utryckning och kan komma att fällas för händelsen. Både erfarenhet kring att bemästra fordonet samt att ta beslut i

krissituationer är därför av största vikt. Polisens annorlunda förutsättningar i trafiken kan också leda till olyckor som i värsta fall kan upplevas traumatiska.

Tidigare forskning om poliser under yrkesutövning har visat att 24,7 % av de deltagande poliserna uppger att de mest traumatiska upplevelserna var kopplade till trafikolyckor (Karlsson och Christianson, 2003). Denna siffra innefattar både olyckor med och utan polisfordon. När det gäller erfarenhet av biljakt med polisfordon uppgav 82,2 % av de deltagande poliserna i en studie att de hade upplevt en livshotande biljakt 1–9 gånger under sin yrkestid och 0,4 % hade upplevt samma sak 10–20 gånger (Weiss et al., 2010). Poliser kan reagera på många olika sätt efter traumatiska eller kritiska händelser (Best et al., 2011). Sedan 1990-talet har *kritiska händelser* (under utryckningskörning) som begrepp diskuterats och har många olika definitioner (ibid). Eftersom det finns en stor variation i polisens reaktion vid kritiska händelser under tjänstgöring understryks vikten av en flexibel definition (ibid). Generellt kan dock kritiska händelser förstås som händelser under förpliktigande tjänstgöring som är utom ramen för normal aktivitet och som involverar allvarligt hot eller förlust (ibid). I den tidigare forskningen om traumatiska händelser har det dock inte specificerats vilka situationer med polisfordon som upplevts kritiska. För att studera förhållanden som upplevts svåra och komplicerade vid utryckningskörning finns dock skaderapporter tillgängliga. Redogörelserna är däremot av skiftande kvalitet gällande både händelseförlopp och faktauppgifter (Lundälv, 2011).

De svåra och komplicerade förhållanden vid utryckningskörning innebär också att poliser måste fatta många och svåra beslut. Ett viktigt beslut att kunna fatta är när ett förföljande blivit så farligt att det måste avbrytas (Holmberg & Pettersson, 2004). Eftersom det kan innebära allvarliga konsekvenser att inte få stopp på det fordon man jagar, kan stress uppstå och göra beslutsfattandet svårare (Bainbridge, 1983). Det finns många teorier om hur människor fattar beslut. Klassiskt beslutsfattande förstås i enlighet med Klein et al (2010) som att göra ett val mellan minst två alternativ. Under tidspress är människan dock inte lika effektiv kognitivt (Bainbridge, 1983). Trots denna vetenskap menar Klein et al (2010) att forskning om beslutsfattande ofta missat hur tidspress inverkar på de beslut som fattas. Vi är inte alltid rationella i vårt beslutsfattande, och gör ibland systematiska avsteg från vad som vore optimalt (Tversky & Kahneman, 1974). Simultanförmågan blir också sämre ju fler aktiviteter som kräver kognitiva resurser samtidigt (Holmberg & Pettersson, 2004).

Naturalistiskt beslutsfattande (*naturalistic decision making*, eller NDM) är ett teoretiskt ramverk för beslutsfattande, särskilt användningsbart för utryckningskörning (Klein, 2008). Vi använder oss ofta av naturalistiskt beslutsfattande när vi, som vid utryckningskörning, måste fatta snabba beslut under tidspress. Naturalistiska beslut fattas enligt Holmberg och Pettersson (2004, s. 155) på tre olika sätt, citerat nedan:

- Genom igenkänning. Situationen är välbekant och tidigare beslut kan tillämpas igen.
- Genom slutledning. Situationen är något bekant och man kan göra en avancerad gissning om hur man ska handla.
- Genom ett val. Situationen är unik och ny, och man måste utforska olika möjligheter och sedan besluta efter vad man tror är bästa alternativet.

NDM utvecklades efter fältstudier om olika strategier människor använder sig av vid beslutsfattande. Målet var att undersöka hur människor fattar svåra beslut under tidspress, under instabila förhållanden med både osäkerhet och risker. NDM innefattar

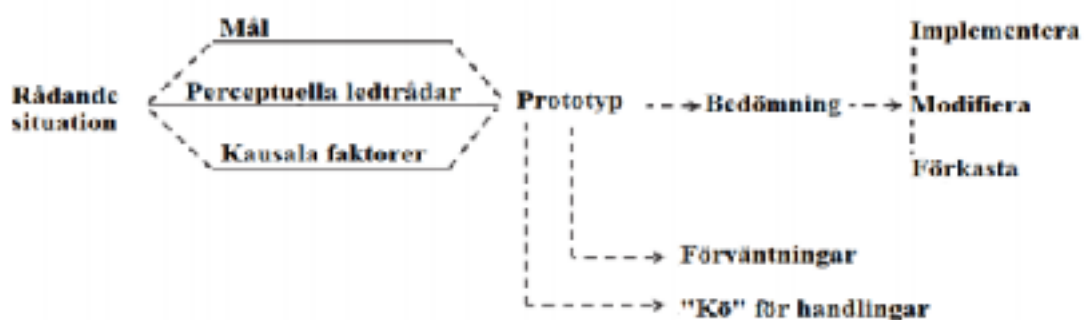
ett skede av igenkänning (eller inte igenkänning) av en viss situation, följt av lämpliga åtgärder. Det rör sig alltså inte bara om ett val mellan olika alternativ (jmf klassiskt beslutsfattande).

Det finns flera modeller inom NDM, bland annat Kleins et al. (2010) modell "Recognition-primed decision making" (RPD) och Rasmussens modell av kognitiv kontroll (1983). Rasmussens (1983) modell innehåller tre olika nivåer av handlande; *skill-based* (färdighetsbaserat, automatiserat), *rule-based* (tillämpning av regler från tidigare erfarenheter), samt *knowledge-based* (tillämpning av tidigare kunskap, ofta i obekanta miljöer). När vi använder regler från tidigare erfarenheter finns det två olika tillvägagångssätt: antingen ett slags "ja/nej"-beslut där två alternativ jämförs, eller ett slags "om X, så Y". (Orasanu & Fischer, 1997).

Kleins modell (RPD) har i sin tur belyst vad Rasmussen kallar "skill-based nivån". Modellen har använts för att undersöka hur professionell personal, till exempel brandmän, fattar beslut under extrem tidspress och i miljöer där konsekvenserna för dessa beslut kan påverka liv och egendom (Klein et al., 2010). RPD betonade hur deltagarna använde igenkänning för beslutsfattande, snarare än någon sorts analys av olika alternativ där de jämförde fördelar och nackdelar. Den professionella personalen rapporterade att de väldigt sällan valde mellan två olika alternativ i sitt beslutsfattande. Howell, (1984, refererat i Klein et al., 2010), visade också att tidspress reducerade deltagares förmåga att använda sina egna beslutsregler och att tidspress var en variabel som framkallade ett mer intuitivt tillvägagångssätt för problemlösning. Klein et al. (2010, s. 199) beskriver RPD på följande sätt:

The advantage of the RPD model is that it provides the decision maker with a course of action at every point. The decision maker begins with an initial option, and if a response is called for, this will be executed. If there is time for some evaluation, it will be examined, accepted, improved, or rejected for a second option, which then becomes primed for implementation

RPD befinner sig på nivån *skill-based* där de flesta expertbeslut tas. Ovana personer kan istället vara tvungna att använda sig av *knowledge-based* (Klein et al., 2010). RPD-modellen (se Figur, sid. 8) för intuitivt vetande baserad på igenkänningsmönster, kan ses som en blandning av intuition (prototyper extraherade från erfarenhet) och analys (mentala simuleringar/scenarion).



Figur 2. Recognition-primed decision model (RPD); den modell som bäst beskrev beslutsfattandeprocessen i Klein et al. (2010), översatt till svenska.

Attityder och värderingar ses också som en betydande och viktig del av beslutstagande och är därför även en viktig del i arbetet för skadeprevention (Arbetsmiljöverket, 2017). De gemensamma attityder, värderingar och uppfattningar som både chefer och anställda har om förhållandet till säkerhet och arbetsmiljö är vad som anges som säkerhetskultur (ibid). Säkerhetskulturen har på så vis stor betydelse för hur man arbetar och hur man uppfattar sin arbetssituation och arbetsroll. Arbetsmiljöverket (2017) menar att det som kännetecknar en god säkerhetskultur på en arbetsplats är det att ledningen prioriterar och hanterar säkerhetsfrågor på alla nivåer i verksamheten och att de är en del av "kulturen".

När människor försöker hantera en stressfylld situation används termen *coping* och en vanlig copingmekanism är att söka socialt stöd (Kenny, 2000). Gustafsson (2011) beskriver hur poliser ofta utsätts för faror där just förmågan till samverkan och relationerna till kollegor kan bli livsavgörande. Grupptillhörigheten är en av de mest basala och grundläggande drifterna hos människor. När poliser upplevt traumatiska händelser i tjänsten är kontakt med kollegor en vanlig copingmekanism (Holmberg & Pettersson, 2004). För att hantera en stressfylld situation är socialt stöd ofta den copingmekanism som är mest effektiv (ibid). Gustafsson (2011) förklarar också att om samhörigheten med gruppen hotas finner hjärnan det helt logiskt att bortse från andra risker. Samhörigheten blir därför av största vikt för individen. På grund av risken för fara och för att man faktiskt arbetar på liv och död, blir beroendet av kollegorna på ett djupare plan än det rent sociala. Gustafsson menar att det handlar om tillit till att gruppen håller ihop även när trycket utifrån blir stort. Dessa mycket starka bindningar gör att det blir förödande att inte ingå i gruppen. Därför menar hon att det blir väsentligt att ansluta sig till den kultur som råder inom kåren. Denna kultur gällande utryckningskörning menar hon (s. 19) har beskrivits som att "det är viktigt att vara en skicklig och orädd bilförare". Poliser vinner därför uppskattning i gruppen om man kör fort och tar sig mellan punkt A till B på rekordlåg tid. Enligt Gustafsson pratar polisen gärna om hur fort och fräckt man kört men sällan om vilka risker man utsatt både sig själv och andra för. Att däremot resonera kring om hastigheten varit relevant för uppdragets karaktär menar hon händer mer sällan eller aldrig.

Den riskmedvetenhet Gustafsson (2011) efterfrågar utgår från tre förhållningssätt; mentalt, grundläggande taktiskt och kommunikativt (Strömberg, 2011). Det handlar om att vara förutseende nog att inse hur stor sannolikheten är att en olycka kan inträffa och vad man som förare kan göra för att minimera risken. När det gäller risker i trafiken finns det enligt Strömberg tre dominerande teorier:

Nollriskteorin (Näätänen & Summala, 1976) innebär att föraren anpassar sin körning till de rådande omständigheterna så att risken upplevs vara obefintlig. Det innebär att i samma stund som föraren upplever risk eller rädsla, ändrar föraren sitt beteende och eliminerar känslan av risk och eller rädsla.

Riskundvikandeteorin (Fuller, 1984) i sin tur innebär att föraren antas ha de två motiven att vilja färdas mellan två platser och att undvika risker under färden. Den här teorin har ett inlärningsteoretiskt perspektiv där föraren antas kunna läras sig att identifiera risker, bli förutseende och därmed undvika faror. Det finns enligt teorin två sätt att hantera annalkande fara och det är att antingen vara förutseende och sakta in och kanske stanna bilen eller så fortsätter man utan att anpassa sig till faran. Olycksrisken ökar om man

inte anpassar sig men om upplevelsen är obehaglig eller inträffar flera gånger antas det att föraren framöver kommer att agera förutseende för att slippa obehaget. Därtill förväntas förare som inte anpassar sig successivt utveckla ett mer och mer farligt beteende. Detta på grund av att överträdelser sällan bestraffas.

Riskhomeostasteorin (Wilde, 1982) utgår istället från att förare hela tiden accepterar en viss risk och strävar efter balans mellan den risk man väljer att utsätta sig för och den acceptabla risknivån. Det här balanseras genom att anpassa sitt beteende till den förväntade risken. Den acceptabla risknivån beror enligt Wilde på fyra faktorer:

- Den förväntade fördelen med det riskfyllda beteendet, exempelvis tidsvinst.
- De förväntade kostnaderna, till exempel självriskerna som ska betalas vid eventuell olycka.
- De förväntade fördelarna av ett trafiksäkert beteende, exempelvis att försäkringspremierna blir billigare med skadefria år.
- De förväntade kostnaderna av ett trafiksäkert beteende, till exempel att använda obekväma bilbälten eller att få negativa kommentarer från medpassagerare.

De här tre teorierna om riskmedvetenhet grundar sig på att det är föraren själv som bestämmer vilken hastighet hen vill hålla samt hur stor risk hen är beredd att ta vid en viss tidpunkt (Strömberg, 2011). Best och Eves (2003) menar att poliser uppvisat ett ökat risktagande och att de har en etiologisk (bakomliggande orsak) roll för utfallen av biljakter. För att minska riskerna är det viktigt att polisen pratar om händelser under utryckningskörning med sina kollegor. Det är angeläget att de vågar säga till sina kollegor när det går för fort eller för många risker tas av den som kör (Holmberg & Pettersson, 2004).

Trots dessa uppgifter om olyckor och risktagande under utryckningskörning finner vi i skrivande stund inga studier där poliser fått utrymme att själva berätta om sina upplevelser. Klein (1999, s. 3) menar att "The power of mental simulation lets us imagine how a course of action might be carried out (...). The power of storytelling help us consolidate our experiences to make them available in the future, either to ourselves or to others". Genom att via intervju ta tillvara och analysera polisens berättelser ges en möjlighet att föreställa sig hur utryckningskörning kan se ut, och göra upplevelsen tillgänglig för andra. Med hjälp av en narrativ ansats bevaras även polisernas berättelser intakta (Riessman, 2008). Det här kan bidra till en ökad förståelse för utryckningskörning och därmed ge ett säkrare samhälle, både för poliser och allmänheten. Studiens syfte var att undersöka hur poliser beskriver sina upplevelser av oförberedda situationer under utryckningskörning i trängande fall. Resultatet kan bidra till en säkrare utryckningskörning och fungera som ett beslutsunderlag till projektet "Safety & Security Test Arena" som arbetar för ökad säkerhet i blåljusbranschen.¹

Studiens syfte operationaliserades i följande frågor:

- Hur berättar poliser om händelser under utryckningskörning som de upplevt sig vara oförberedda inför?
- Vilka kritiska händelser framkommer i berättelserna?
- Finns skillnader och likheter i berättelserna och om så, hur kan dessa förstås?

¹ "Safety & Security Test Arena", har som mål att skapa en mobil körsimulator för utryckningskörning som är tillräckligt flexibel för att kunna anpassas till de olika blåljusmyndigheternas behov. Arbetet leds av universitetslektor Ulrich Olofsson från Institutionen för psykologi, Umeå universitet.

Metod

I studien användes en kvalitativ metod med en narrativ ansats för att samla in, analysera och presentera data. Man kan inte utifrån resultatet dra några generella slutsatser från studien. Den kvalitativa metoden med den narrativa ansatsen gav däremot möjlighet att belysa komplexiteten och nyanserna i polisernas erfarenheter (Webster & Mertova, 2007).

Andersson och Menckels ”preventionskub” (1995) innehållande Haddons matris (1980a; 1980b) har tagits i beaktning. På så sätt har ett systematiskt och lättförståeligt arbetssätt möjliggjorts som ökat förståelsen för hur poliser beskriver händelser under utryckningskörning som de upplevt sig vara oförberedda inför.

Ett pilottest av intervjun genomfördes och responsen från denna användes för att förbättra intervjufrågorna, någon fråga omformulerades och ytterligare en fråga lades till.

Deltagare

Fem poliser (fyra män och en kvinna) rekryterades via polisens egna nätverk samt via Polisutbildningen i Umeå. Deltagarna har mellan två och 18 år inom polisyrket. För att boka in tid för intervju kontaktades tre av deltagarna direkt och två indirekt via verksamhetschefer. Deltagarna i studien har avidentifierats.

Datainsamling

Syftet med studien var att skapa förståelse för hur poliser berättar om egna utryckningskörningar. Eftersom intervjupersonernas berättelser i sin helhet var i fokus valdes en narrativ intervju. En semistrukturerad intervjuteknik användes som var löst baserad på Flanagans (1954) “Critical Incident Technique” (CIT). CIT är en uppsättning av procedurer som används för att samla direkta observationer av mänskligt beteende som har avgörande betydelse i en kritisk situation (Flanagan, 1954). Vi ville låta deltagarna berätta oberoende om sina upplevelser utifrån sina egna perspektiv, så fritt från *interview bias* som möjligt. Samtidigt efterfrågade vi just berättelser om oförberedda händelser under utryckningskörning.

Den semistrukturerade intervjun bar även inspiration från Klein et al. (2010) där intervjuaren inledde med att fråga om den specifika episod studien eftersökte, vilket var en utryckningskörning som polisen mindes väl. Därefter avbröt inte intervjuaren med frågor förrän denna upplevde att detta behövdes för att hjälpa intervjupersonen att fortsätta att berätta sin historia eller att berätta en ny historia. Exempel på uppföljningsfrågor är: Vilka situationer eller beslut innan själva händelsen anser du påverkade mest för hur skeendet blev? Hur tänkte du i det beslutet? Vad gjorde de andra som var med?

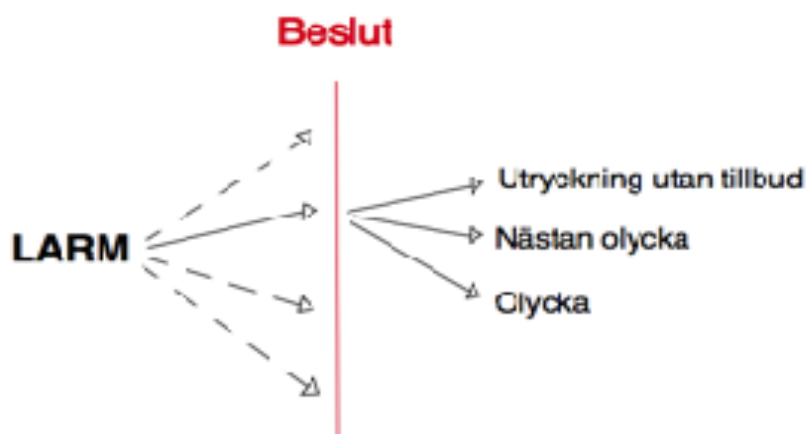
Intervjuerna hölls under en och en halv vecka, på polisernas arbetsplatser i rum de själva bokat. Det tog cirka en timme per intervju, inklusive genomgång och underskrift av samtyckesblankett. Vid två tillfällen hade vi två intervjuer samma dag och vid ett tillfälle en intervju. Intervjuerna spelades in med en *Olympus Digital Voice Recorder DS-2400* samt antecknades skriftligt. För att undvika störningar intervjuades deltagarna

enskilt då intervjufrågorna var av känslomässig karaktär och vi ville skapa ett tillåtande klimat där intervjupersonerna öppet kunde beskriva sina upplevelser.

Analys

Studiens data bestod av intervjuanteckningar och transkriptioner av de inspelade intervjuerna. Viktigt att framhålla är att utskriften av transkriptionerna inte är vårt grundläggande data utan en konstruktion (Kvale & Brinkmann, 2014). “Utskrifter är avkontextualiserade samtal; de är abstraktioner, liksom topografiska kartor är abstraktioner av det ursprungliga landskap som de härletts från” (Kvale, 1997, s. 152). Vid transkriberingen översätts talspråk till skriftspråk. Utskrifterna är således inte kopior utan tolkande konstruktioner. Vi eftersträvade likväl en ordagrann återgivning där vi inkluderade både pauser och upprepningar eftersom vi använde både språkliga och psykologiska analysverktyg (Kvale, 1997). För att eftersträva läsvänlighet har vi dock använt skriftspråkliga regler för skiljetecken i utskriften. En litterär stil på utskrifter gör det enklare att förmedla meningen i deltagarnas berättelser till läsaren (Kvale & Brinkmann, 2014).

Som en analytisk grundstruktur användes nedanstående konstruktion som vi kallar “Händelseförloppet” (se Figur 3). Figuren illustrerar vår narrativa modell av uttrykningskörningens utveckling från det att larm inkommer. I narrativen framkommer olika kritiska händelser som påverkar händelseförloppet i olika riktningar. Olika omständigheter har även en inverkan på de beslut föraren fattar, som i sin tur påverkar hur uttryckningen utvecklas. Med omständigheter menar vi både fysiska omständigheter, press och attityder, samt medvetna och omedvetna beteenden (se även *Dimensionsanalysen*). Modellen särskiljer mellan lyckad uttryckning (uttryckning utan tillbud), nästan olycka samt olycka. Detta görs endast för illustrationens skull. I analysen kombineras olycka/nästan olycka med bakgrund i “near misses”, d.v.s. en “near miss” ses som en oplanerad händelse som hade potential att bli en olycka, men som inte resulterade i en. Att jämföra med ett *tillbud*, d.v.s. “händelse som kunde [ha] medfört en (allvarlig) olycka” (NE, 2017c). Det kan alltså röra sig om samma mekanismer som när en olycka faktiskt inträffar och är därför av samma intresse som en faktisk olycka.



Figur 3. "Händelseförloppet".

Intervjuerna analyserades med en narrativ ansats. Vi började med att ordna alla berättelser som framkom under intervjuerna i kronologisk ordning. Detta för att få en klar bild över händelseförloppet. Intervjuanteckningarna användes som stöd och som ett första analysverktyg. Resultatet presenteras genom att använda begreppen *berättelse*

och *typnarrativ*. Varje intervju är ett narrativ, en berättelse. Detta narrativ innehåller i sin tur flera olika berättelser om kritiska händelser under uttryckningskörning. En berättelse från varje deltagare introduceras med autentiska utdrag ur utskriftena. De presenteras i största möjliga mån i sin helhet för att genom polisernas egna ord visa hur de berättar om sina upplevelser. De presenterade berättelserna valdes för att de illustrerar oförberedda situationer under uttryckningskörning. Deltagarna beskrev olika tillfällen som hade gjort intryck på dem och som de mindes väl. Till varje berättelse beskrevs en eller flera händelser vi förstår som kritiska för händelseförloppet. Berättelserna kallar vi "Så den smäller ju i rutan i tvåhundra kilometer i timmen", "Voltade ner i diket", "Den är skarpare än jag trodde", "Det här kommer aldrig att gå vägen", samt "Det blev full panikbroms".

Efter flera genomläsningar av alla berättelser som framkom under intervjuerna började vi se återkommande mönster och likheter i hur poliserna berättade. Tekniker från tematisk analys (Braun & Clarke, 2006), dimensionsanalys (Kools et al., 1996) samt diskursanalys (Kvale & Brinkmann, 2014) användes för att ytterligare försöka förstå berättelserna och söka likheter i narrativen. Analysen presenteras linjärt för att underlätta för läsaren; i verkligheten användes flera av analysteknikerna samtidigt. Likheterna vi fann i berättelserna fungerade ungefär som teman. Ett tema förstås som ett abstrakt koncept som säger något viktigt om datan i förhållande till frågeställningarna och som representerar någon form av mönster inom datan (Braun & Clarke, 2006).

Vi kodade de likheter vi fann i narrativen och med hjälp av detta konstruerade vi typnarrativ som förstås i enlighet med Frank (2013, s. 75) som "the most general storyline underlying the plot and tensions of particular stories". Typnarrativen beskriver underliggande delar väsentliga för berättelsens handling. De beskriver faktorer i berättelserna som verkar påverka händelseförloppet och de beslut som fattas under uttryckningskörning. Typerna konstruerades utifrån de likheter som dels fanns i hur poliserna berättade om sina upplevelser under uttryckningskörning, och dels i hur de förstod händelserna. De utformades efter strukturella likheter i berättelserna som framkom under intervjuerna. Typerna presenterade är endast representationer av deltagarnas faktiska berättelser. De representerar inte en viss person utan är en kombination av flera deltagares berättelser. Autentiska citat används dock som illustration (Price, 1999). Fem typnarrativ presenteras som vi kallar "Det ligger i vår natur", "Det är bara att ligga på", "Det är superkänsligt", "När är det värt det" samt "Ruggigt bra balans". Varje typ är skapad av minst två deltagares berättelser. Dessa skildrar likheter som fanns i hur deltagarna berättade om och förstod sina upplevelser.

Dimensionsanalysen valdes i sin tur för att den förbättrar möjligheten att kommunicera kvalitativa data och möjliggör tolkandet av ett fenomen eller en situations komponenter (Kools et al., 1996). De kodade likheterna i narrativen överfördes i en "explanatory matrix" som differentierar koderna ytterligare. Denna matris används som ett av många verktyg inom grundad teori men inom dimensionsanalysen är matrisen hörnstenen för analysen. Kools et al (1996) menar att matrisen ger ett teoretiskt ramverk som ger analysen struktur och möjlighet att röra sig från beskrivning till förklaring. Matrisen delar in koderna i dimensionerna; (1) kontext (*context*) som i situation och omgivning, (2) betingelser/förhållanden (*conditions*) som påverkar beteende och interaktion, (3) processer (*processes*) d.v.s. medvetna och omedvetna beteenden som observeras, samt (4) konsekvenser (*consequences*) (Kools et al., 1996). Förklaringsmatrisen (se figur 4) användes för att strukturera polisernas berättelser i dimensioner och på så vis dels

synliggöra likheter och skillnader i narrativen och dels synliggöra mönster som kan svara mot hur poliserna förstår sina upplevelser.



Figur 4. "Explanatory matrix", modifierad efter Kools et al., 1996

Avslutningsvis användes tekniker hämtade från diskursanalys som förstås enligt Potter (Kvale & Brinkmann, 2014, s. 196–197).) som "studier av hur tal och texter används för att utföra handlingar". Det innebär att fokus är lagt på språkanvändning i relation till sociala, politiska och kulturella formationer samt på hur reflekterande och skapande av sociala ordningar kommit fram i intervjuerna. Utifrån diskursanalysen har vi analyserat hur språket är strukturerat i mönster som intervjupersonernas yttranden följer när de agerar i den sociala kontexten som finns under en uttryckningskörning. Detta förhållningssätt är centralt för att förstå samhället och dess relation till människan, samt för att förstå språket självt (Kvale & Brinkmann, 2014).

Etik

Eftersom vi har genomfört en intervjustudie där de inspelade intervjuerna skrivits ut är studien förbunden med etiska problem (Kvale & Brinkmann, 2014). Särskild vikt gavs åt konfidentialiteten för intervjupersonen och de människor och institutioner som nämnts i intervjuerna. Detta gjordes genom följande; Berörda verksamhetschefer gav sitt godkännande, informanterna kontaktades via telefon och brev för information om den övergripande planen för studien, syftet med studien, de metoder som användes, de följder och risker som studien kan medföra, vem som är huvudman, att deltagande i studien är frivilligt, och om att informanten har rätt att när som helst avbryta sin medverkan. All information som framkom genom intervjuerna behandlades konfidentiellt, vilket innebar att endast uppsatsförfattarna och handledare tog del av uppgifterna. I enlighet med personuppgiftslagen har vi avidentifierat deltagarna och tagit bort "all slags information som direkt eller indirekt kan hänföras till en fysisk person som är i livet" (Personuppgiftslag, 1998:204). I transkriberingen anonymiserades deltagarna ytterligare genom att vi använder så kallade könsneutrala namn. I analysarbetet har vi varit försiktiga med att dra alltför långtgående slutsatser av intervjupersonernas berättelser och även övervägt alternativa tolkningar. Studien genomfördes med respekt för den enskilda individen och frågorna i intervjuguiden har varit utformade så att det inte skulle kunna skada den enskilda individen.

Därtill skrevs ett samtyckesavtal under av informanterna innan intervjun genomfördes. Efter intervjuerna tillfrågades informanterna om hur frågorna och intervjusituationen

upplevts. De inspelade intervjuerna raderades efter transkribering. Datamaterialet förvarades och hanterades i enlighet med Umeå universitets ”Bevarande-och gallringsplan för forskningsmaterial” (Umeå Universitet, 2013).

De informanter som önskade uppsatsen och eller utskrifter av intervjun upplystes om att det är naturliga skillnader mellan talspråk och skriftspråk. Detta för att undvika onödigt obehag då de utskrivna intervjuerna kan framstå som osammanhängande och förvirrade (Kvale & Brinkmann, 2014).

Förförståelse

Den förförståelse vi bar med oss in i studien har med all sannolikhet påverkat oss under hela projektets gång, speciellt under datainsamling och dataanalys. Förförståelsen tänker vi innefattar vårt syfte, erfarenheter, yrkesmässiga perspektiv och den teoretiska referensramen som vi hade med oss när projektet påbörjades. Till exempel är det är troligt att det faktum att vi studerar psykologi kan ha påverkat vår förståelse för deltagarna, deras upplevelser och erfarenheter av uttryckningskörning. I sin tur kan det ha påverkat deltagarna förståelse av oss och syftet med studien. Det är därför möjligt att personer med annan yrkesmässig bakgrund skulle förstått datamaterialet från deltagarna på ett annat sätt och på så vis framkallat andra sorters respons från deltagarna.

Resultat

Varje berättelse och typnarrativ presenteras med autentiska utdrag ur utskrifterna. Tre punkter inom hakparentes innebär utelämnande av originaltext och sker bland annat för att anonymisera deltagarna. För att förtydliga vad deltagare refererar till ges ibland en förklaring inom hakparentes. En längre paus markeras med (p).

Berättelser

Nedan redovisas de fem berättelser som framkom under intervjuerna. De är numrerade utan inbördes ordning. De skildrar oförberedda situationer under uttryckningskörning i trängande fall. Berättelserna var “Så den smäller ju i rutan i tvåhundra kilometer i timmen”, “Voltade ner i diket”, “Den är skarpare än jag trodde”, “Det här kommer aldrig att gå vägen”, samt “Det blev full panikbroms”.

1. "Så den smäller ju i rutan i tvåhundra kilometer i timmen"

Den första berättelsen var från en polis med 18 års erfarenhet i polisycket, som vi kallar Kim. Här berättade Kim om en av sina första uttryckningskörningar som gick efter landsväg efter ett larm om pågående inbrott:

Ganska tidigt på morgonen [inkommer ett inbrottslarm från ett mindre samhälle några mil bort] Ehm (p) och min handledare säger att jag ska köra [...]. [Kråkorna] är ganska stora och satt vid vägen och förmodligen nåt påkört djur eller någonting de satt o-och käkade på, eller om de var av insekter det vet jag inte, men–men det gick väldigt fort iallafall. Ehm, försökte lyfta framför huven där men vi kör ju i tvåhundra kilometer i timmen så att det det är en, de andra sticker liksom som in mot skogen men en lyfter rakt över vägbanan och jag får den precis framför rutan så den smäller ju i rutan i tvåhundra kilometer i timmen. Och enormt tryck i den där. Nu går inte rutan sönder, det blir en spricka i rutan och sen så fortsätter fågeln upp och slår sönder ljusrampen. Så det är en enorm kraft

i den där, alltså där sirenerna sitter (p) och blåljuset. Ehm (p) och ja, vi–vi–vi märker ju av där jag kommer ju av mig litegrann i körningen och bromsar ju ner och saktar av jag tror jag saktade ner och att vi pratade litegrann om–om att bilen var okej och att jag var okej. (Kim)

Körningen påverkades efteråt med sänkt hastighet. Efter att handledaren påmint om det pågående inbrottet kunde dock Kim öka farten igen. Den kritiska händelsen i berättelsen förstår vi som att farten är så pass hög att en kråka inte hinner uppmärksamma bilen och lyfta från backen. Kraschen med kråkan skapar en spricka i bilrutan och krossar sirener och blåljus. Efter händelsen kändes det surrealistiskt att fortsätta; hade det inträffat privat hade Kim stannat och hämtat andan men det var inte ett alternativ. Händelsen upplevdes som överrumplande:

[...] jag tror inte att jag reflekterat över kring det tidigare, att de kan utgöra något slags hot. Jag tror att jag blev nog helt tagen på sängen ö–över den där, genom att (p) jag hade ju–jag hade ju aldrig tänkt mig att det gick så pass fort att fågeln inte skulle hinna med, att ett djur som sitter vid en väggkant, van vid bilister inte hinner uppmärksamma att vi kommer ens. (Kim)

2. “*Voltar ner i diket*”

Nästa berättelse kom från en polis vi kallar Mika med åtta års erfarenhet. Här börjar förföljandet efter att Mika med kollega ser en bil åka iväg från platsen de spanar på. De har starka misstankar om att föraren i bilen saknar körkort. Bilen kör ifrån dem och jakten slutar med en våldsam krasch:

Då var vi och spanade på en kille utan körkort, och jag har varit där (p) tre gånger tidigare och spanat på honom, och har lyckats se honom köra därifrån men (p) två av gångerna så har det blivit att jag han har försvunnit, tappat bort han och så har jag jobbat själv. Så den här gången så hade jag åkt dit och jag–jag tog med en kollega och vi ställde upp oss och vi ser en bil åka därifrån. Och ehm, jag visste ju om att den här killen som kör att han har ett litet rykte här på station att han är sjukt duktig på att köra bil. Och att han inte stannar, utan så fort man slår på blåljuset då sticker han. Så vi kör efter och vi stoppar och han stannar inte först och sedan så efter en stund då stannar han och vi kör fram och stänger av hans väg, och när min kollega kliver ur bilen för att gå fram och prata då backar han och kör åt andra hållet. Och så går det ner på en liten grusväg och han kör jättefort, han kör i hundraåttio på en grusväg och det vinterväg, det är is, så när jag ser att han kör i hundraåttio då börjar hans bil som sladda så här över vägen, och (p) då känner jag att det här kommer inte gå bra utan nu tar jag det lugnt, så jag backar jag släpper iväg han rätt så långt. Och lite längre fram kör han in i en stor snödriva, ehm han kör inte fast utan han kör vidare, bilen går sönder litegrann. Och sedan så fortsätter vi i kanske fem–fem minuter och sedan så är han borta. (p) Så vi ja fasen vi sitter och svär jag och kollegan fan vi tappade bort honom. (p) Och sedan kommer vi runt ett krön och då ser vi han igen för då blir det raksträcka, att han är framför oss. Så då säger min kollega till mig att där är han, stå på dig nu tar vi han. Och då blir jag också igång direkt, jag har själv haft precis samma känsla. Vi har haft vi

har tappat han en gång men nu är han där nu ska vi ta han. Så det är en lång raksträcka, ehm vi kör inte så där tokfort jag tror jag är uppe i hundrafyrtio som mest, och sedan så kommer det en kurva som jag felbedömer (p) och vi åker av vägen och voltar ner i diket. (Mika)

De kritiska händelserna i det här narrativet förstås som att det från början uppstår när personen utan körkort väljer att köra ifrån poliserna och därefter när Mika går ifrån manualen gällande tempoväxlingar och hur bilen ska placeras på vägen vilket, leder till att de kommer för fort i en kurva som i sin tur leder till att polisbilen voltar ned i diket.

3. "Den är skarpare än jag trodde"

Nästa berättelse var från en polis vi kallar Tintin med två års erfarenhet av polisyrket. Det är oklart vilken anledning som gavs till uttryckningen, om det var ett larm till larmcentralen eller inte. Däremot kommer Tintin ihåg att det var bråttom och att de kommer in i en kurva:

Jag kommer ihåg att det var bråttom och jag tänkte att den här, alltså det var ingen anmärkningsvärd kurva och jag tyckte jag hade gott om plats, men den var som sagt snävare än jag trodde, men inser när jag är inne i kurvan att jag har för hög hastighet, kurvan fortsätter och den är skarpare än jag trodde och då blir det en ganska hård inbromsning och bilen far inte riktigt dit jag vill att den ska åka. Jag håller mig på-på min väghalva så det är ingen fara så men där är det ju också marginaler, hade det varit halt där ja då hade det slutat på andra sidan vägen. (Tintin)

Vi förstår den kritiska händelsen som att Tintin har för hög fart och gör en missbedömning av kurvans utformning. Det blir en hård inbromsning med en viss kontrollförlust av fordonet. Med små marginaler klarar de upp situationen och det blir en *near miss*.

4. "Det här kommer aldrig att gå vägen"

Denna berättelse var av en polis vi kallar Robin med 16 år i tjänsten. Narrativet har en tydlig struktur med före, under och efter olyckan. I denna berättelse inkommer inget larm utan en bilförare drar uppmärksamheten till sig på ett sätt som gör att polisen följer efter. Så här berättar Robin om hur det började:

Ja, jag hade fyra fem år i tjänst när jag patrullerade natt [...] och vid fyra fem på morgonen så (p) har vi just varit på ett inbrott och kommer ut på [vägen] och ska ju i riktning norrut där (p) det plötsligt börjar på att skrika i ett par däck, jag upplever det som att det är något däckskrik från en bil som kör fort men jag kan inte var det kommer ifrån, förrän den dyker upp snett bakom mig, kommer ut från en sidogata och rundar mig, jag är förare och hade en arbetskollega till vänster, och den sladdar som runt vår polisbil och går upp jämsides och kör förbi [...]. Han kör mot rött och han kör fort och jag tar upp (p) ja vi kan kalla det jakten.

Föraren fortsätter att bete sig vårdslöst och kör ifrån polisen med mycket hög hastighet genom staden. Poliserna försöker förstå vad de har framför sig och tänker att det kan röra om att föraren inte har sett att det är en polisbil som följer, att det skett någon grov misshandel och att han är på jakt eller på flykt, eller liknande. De fortsätter jakten utan

att slå på blåljus eller sirener eftersom klockan är kring halv fyra på morgonen – de vill inte väcka hela grannskapet. Vid ett övergångsställe längre fram ser de en människa komma gående. Detta innebär ett kritiskt läge med både risk för liv men också ett tillfälle att försöka förstå förarens riskbenägenhet. Så här berättar Robin:

Och jag ser en gående längre just framme vid kurvan, där vänsterkurvan, och jag tänker att hoppas den här människan som ligger framför ser den, ehm krogstängning, jag tänkte att det var en onykter människa som vinglar på efter e-tolvan, så jag slår på faktiskt sirenerna och det gör att människan, jag ser honom på två tre hundra meter håll och där emellan har jag bilen, och det går ju någonstans hundrasextio hundrasjuttio då redan, ehm och den här personen vänder sig just om när bilen passerar och då passerar den på ja, femtio sjuttio centimeter alltså ifrån den här människan så den av vinddraget och rädsla liksom så slår den väl runt och faller till backen, och där kommer vi då med sirener och blåljus bakom. Och vi valde ju att fortsätta efter bilen för vi såg ju att karln levde ju, det hade ju inte tagit, och då började ju alla tankar på att gå vad är det vi har framför oss, ehm hur gör vi för att hantera den här situationen.

Poliserna (Robin med kollega) förstår allvaret i situationen och gör återkommande försök att stoppa bilen de följer efter. När det inte går att få kontakt med föraren misstänker de att alkohol eller andra droger är inblandade. Detta tillsammans med att de inte kan se om det finns fler i bilen (till exempel barn) göra att de väljer att följa bilen på avstånd och göra vad de kan för att varna andra bilister som kommer längs vägen – allt för att inte öka risken för olycka. Så här fortsätter Robin:

(p) Men vi får några möten till efter vägen där [...] och väljer att (p) ta dialog igen och säga att nej vet du det här är för farligt det går för fort, det börjar gå upp mot hundraåttio tvåhundra. Han har ingen koll på vad han gör den här utan det är nog med att han–att han håller sig på vägen, han är flera gånger ute på vänster sidan ute i–i gruskanten till höger och vi får mötande trafik, så varje gång vi får mötande trafik så slår jag på blåljuset längre och längre bak för att visa på att vi är här på vägen och är uppmärksam på någonting [...] så följde vi bara med.

Den osäkra färden fortsätter i mycket hög fart där föraren tycks tappa allt mer kontroll. Robin med kollega har kontinuerligt meddelat LKC (Länskommunikationscentralen) allt som hänt och om sina försök att stoppa bilen. LKC uppmanar dem att gå upp i hastighet för att komma närmare. De ber LKC att ta ut en ambulans då de förstår att situationen inte kommer att sluta bra. Vid en järnvägsbro som bilvägen går under, avslutas färden med att bilen går av vägen och slår i en jordvall. Så här berättar Robin:

Då vi kommer i svackan där och så börjar [backen] gå–gå uppåt då passerar man ju en järnvägsbro där–där man går under (p) och då bedömer jag–jag har någonstans hundraåttio på mätaren, och jag–och jag kommer inte ikapp utan då har jag valt att lägga mig efter någonstans tre fyrahundra meter (p) och då tänker jag att han kommer till att köra i bropelaren, alltså han kommer till att alltså då är han långt ute i högerkanten även fast det är raksträcka, och när vägen går börjar på att

stegra uppåt och svänger vänster (p) då–då börjar det på att yra upp ännu mer grus (p) och faktum är att då har redan min arbetskompis ringt, bett LKC att ta ut en ambulans, för det här kommer aldrig till att gå vägen. Jag tror att det tar trettio sekunder senare så går han av vägen i den höga hastigheten, går över ett djupt dike och slår i–slår i en jordvall (p) ehm ja den är väl tio femton meter upp i luften bilen kanske efter det och landar.

Efter olyckan blir det fullt påslag och Robin med kollega förstår att de måste förbereda sig för att komma fram till en fruktansvärd scen. När de kommer till olycksplatsen möts de av en bil som är helt ihoptryckt, det är bildelar överallt och mycket damm, jord och skräp i luften. Det luktar bensin. De tar med en brandsläckare, efter vissa problem att få loss den, och springer fram till bilen för att se om någon kan räddas. De hittar en person i bilen som lever. Helat tiden finns risk för att bilen ska fatta eld. Så här berättar Robin:

Vi lyckas hitta en person som sitter upp och ner ihoptryckt, allt när vi tar i han så rosslar han bara och allt är (p) allt är bara mjukt, hela kroppen är ett enda stor fraktur känns det som, och vi får inte lös den här människan, vi får inte ut honom, vi skär lös bältet och hela tiden så hör vi hur det tickar, jag kan höra det än idag tick tick tick tick tick, det är ehm (p) bränslepumpen som hela tiden står och går, jag uppfattar det så och så luktar det bränsle och jag tänker att när som helst så börjar hela det här på att brinna. Och det var också lite eld, så det var ju riktigt ehm som vi försökte släcka givetvis och lyckades med det, men det rann bränsle bensin hela tiden, minsta lilla [...] så kommer ju någonting att hända.

Robin med kollega märker att de inte kan göra mer för föraren och börjar söka av området eftersom de vet att minst en person till fanns i bilen. De letar i ett allt större område men finner ingen, och väntar därför in brandkåren som har verktyg för att göra mer i bilen. Den här olyckan krävde liv. Så här berättar Robin:

Vi hittar bara en människa, vi vet att det var två eller åtminstone två. Nej men sedan blir det en jättelång väntan, vi hittar ingenting utan sitter bara där och väntar på brandkåren som har verktygen för att göra mer. Och de femton minuterna de är en evighet. (p) En dör och det var den person som vi försökte få lös, den som fanns inne i vraket var föraren och han överlevde och den som [...] satt som passagerare som dog. (Robin)

Den kritiska händelsen i det här narrativet förstås som när föraren i bilen som polisen följer, tappar kontrollen över fordonet i mycket hög fart och kraschar.

5. *“Det blev full panikbroms”*

Den sista berättelsen var av en polis vi kallar Vide med tre och ett halvt år i yrket. Larmet som inkommer är om en person som mest troligt kört rattfull och kört in i sidan av en husbil. Personen ska dessutom ha dragit kniv när husbilens ägare konfronterade honom. Vide med kollega kör cirka tretton mil för att komma till platsen. Anmälaren går inte att nå så de vet inte hur kritiskt läget är vilket gör att de vill komma på plats fort. Vid en omkörning viker en taxi oväntat ut framför polisbilen. Så här berättar Vide:

Det är ganska mycket trafik på [vägen] då men det är ju sommarväglag och bra [...], man ligger i omkörning efter omkörning och man tycker att

man jobbar så bra, man syns ju så bra, man har ju ljud och ljusanordning, man använder helljusblink när man kör om. Ehm men vid [en särskild plats] är det en raksträcka så vi det är jag som kör då ska köra om en hel radda med bilar, ehm och jag tycker jag är jättetydlig, jag använder helljusblinken (p) och man ser ju de flesta bilar uppfattar ju det här ja men man ser att de duttar på bromsen eller någonting [...]. Men hur som mitt i den här omkörningen vi kanske kör (p) hundrasextio så ehm viker en taxi ut som inte har uppfattat oss och det blir ju en full panikbroms, annars hade vi ju kört in i hans sida. (Vide)

Den kritiska händelsen i det här narrativet förstås som när föraren i taxin inte uppmärksammar polisbilen under uttryckning och det innebar en *near miss*.

Typnarrativ

Nedan redovisas de fem typnarrativ som konstruerades vid analysen av de fem intervjuerna. Typerna var “Det ligger i vår natur”, “Det är bara att ligga på”, “Det är superkänsligt”, “När är det värt det?”, samt “Ruggigt bra balans”. Typnarrativen är numrerade utan inbördes ordning.

1. “Det ligger i vår natur”

Den här typen baserades på berättelser från tre deltagare, Tintin, Kim och Mika. De berättade hur de under uttryckningskörning upplevt en stark vilja att jaga ikapp och fånga den misstänkta. Den här typen skildrade framför allt förföljande. Deltagarna beskrev att det är en stor del av att vara polis; “[för de flesta poliser finns den här] ryggradskänslan [...] jakten på någon som har gjort någonting olagligt, att–att sätta fast någon för det, det är ju liksom litegrann i polisens själ” (Kim). Även Tintin beskrev hur det “ligger väl i–i vår natur [att vilja fånga]”. Poliserna berättade att viljan att köra ikapp och fånga den misstänkte kunde driva upp farten. De berättade också om hur viljan att fånga också kunde leda till press. För att kunna köra ikapp och fånga den misstänkte måste förmågan att göra det finnas där – gärna utan någon träning. Kim förklarade att många poliser har en press på sig att vara duktiga, “och även om man frågar hur länge sen det var du sköt sist, det kan ju vara ett år sedan, så förväntas de ändå skjuta bra. Liksom som att det hör med ID-brickan mer än vad det hör med träning på något sätt, och det tror jag gäller bilkörning också”. De nödvändiga kunskaperna ska gärna finnas där naturligt och inte behöva komma genom träning. Att uttryckningskörning med blåljus är en viktig del av att vara polis uttrycktes också; “[...] det är många som säger man är ingen färdig polis förrän man får köra med blåljus. Och det ligger så mycket förankrat i det det är någonting man ska göra” (Mika). Tintin i sin tur berättade också om pressen att visa sig duktig inför kollegorna:

Det är klart att det är press man–man vill ju visa att man klarar av det, man vill visa vad man kan och man vill inte visa sig, jag ska inte säga feg, men att man inte kan hämta hem efter en situation så vill man ju visa att man inte är rädd för att prova igen. (Tintin)

Även här återkom berättelser om att ställa upp för sina kollegor. Bland annat nämndes att poliserna inte ville förstöra andra kollegors arbete genom att inte hinna jaga ikapp. Kim berättade om pressen att lyckas ta fast den misstänkte. Mycket resurser kan ha lagts

på ett ärende och att det sista steget blir för utryckningsföraren att fånga personen. Misslyckas detta kanske det inte går att beivra brottet:

Man förstår ju att folk skulle bli upprörd om man om man lyckas slarva bort dem så att säga efter vägen [...]. Så ett spanarbete som håller på i–i några månader så vet man att folk har ju jobbat dygnet runt, och om jag bränner det för att jag inte, ja för för att omständigheterna eller jag själv inte lyckas komma ikapp eller hålla tillräckligt med kontakt med den här bilen så är det ju naturligtvis att man känner att det blir fel. Så att det är ju inte bra det, det är ju ett personligt misslyckande kan man ju känna. (Kim)

Det kunde finnas kollegor som blev besvikna “om man bränner ett ärende” men det rörde sig framför allt om en inre press att ställa upp för kollegorna, snarare än att kollegorna pressade fram resultat.

2. “Det är bara att ligga på”

Nästa typ baserades på berättelser från alla fem deltagare. De berättade om hastigheten under utryckningskörning. I berättelserna var hastigheter upp mot tvåhundra kilometer i timmen inte ovanligt. En av poliserna beskrev hur hundrafyrtio kilometer i timmen inte var “så jättefort”. De berättade att de ibland måste köra fort på grund av larmets dignitet och ibland var det de själva som uttryckte en vilja att köra fort. En av poliserna berättade om en utryckning där “[bilen de jagade] svänger av från E4-an och går ner på den andra europavägen, [...] och kör jättefort, ehm (p) väljer att försöka köra ifrån oss [...], sedan försöker vi ta upp jakten, vi försöker hinna ikapp”. Det framkom ett antal berättelser som beskrev just hur polisen kör fort för att stoppa civila förare som kör vårdslöst. I de berättelserna beskrevs dock varken yttre press (från kollegor eller organisation) eller inre press (om hur man tycker sig borde kunna köra) angående hastigheten. Andra berättelser om att köra fort kunde se ut så här:

Min handledare säger att jag ska köra, jag har ju fått utbildningen så att det är bara att ligga på, och jag ska vänja mig vid att ehm, (p) ja att–att våga ligga på så att säga, i hastigheterna. [...] men handledaren hejar ju på litegrann att–att man ska ligga på då och köra på lite mer då [...]. Man borde ju kunna marscha fram bättre vid vissa jobb så att säga. (Kim)

Här berättades hur handledaren uppmuntrat Kim som polis att våga köra fort, dels på grund av larmets dignitet och dels för att öva att köra i högre hastigheter. Att vara ny polis verkade också kunna göra att farten blev hög. Poliserna berättade att “i början av karriären då var det gärna, man ville inte ta in all bakgrundsinformation utan man hörde misstänkt rattfylla och var den var och så körde man allt vad man kunde, i början” (Mika). Bisittande kollegor kunde också vara bidragande till att hastigheten ökar. De berättade om hur kollegor kan mana på den som kör, “så då säger min kollega till mig att där är han, stå på dig, nu tar vi han. Och då blir jag också igång direkt, jag har själv haft precis samma känsla vi har haft vi har tappat han en gång men nu är han där nu ska vi ta han”. Mika beskrev hur kollegans sporrande gav effekt och hur högerfoten gasade allt mer. Dessutom verkade larm av hög dignitet kunna ge ett stresspåslag, som i sin tur kunde påverka viljan att köra fort. En av poliserna förklarade att “jag ehm vet ju själv att jag får ett stresspåslag när det är liksom ett dignitetsjobb,

då–då slår pulsen lite fortare och man automatiskt går lite hårdare på gasen” (Tintin). Flera poliser berättade just om adrenalinpåslag, och så här förklarade Robin:

[Jag har] kört många uttryckningskörningar där man får ett adrenalinpåslag och man känner hur högerfoten går, hur biljakter som har gått genom centrala samhällen bland annat i [en större stad] har jag haft en tidigare som var väldigt anspänning på där det var jättemycket folk och det var dessutom min första, på en stulen bil och det var en–en rånare med där i bilden. (Robin)

Adrenalinpåslaget var här en anledning till att hastigheten blev högre. I Robins exempel var en rånare inblandad, i andra berättelser kunde det vara kollegor i fara eller barn som riskerade att fara illa. Flera poliser beskrev hur de i stressen kände hur de gasade allt mer.

Adrenalinpåslag kan också höjas när viljan att fånga blir sekundär och prestation blir det primära. Så här berättar Robin som inte upplevde något adrenalinpåslag under jakten men vid tanken om vad som väntade på olycksplatsen:

Men adrenalinpåslaget kommer ju när vi vet att nu–nu kan aldrig vi påverka det här mer även fast vi vill det blir en oerhörd frustration och så sedan så vet vi att alltså går det hur ska vi hantera alltså (p) en olycka i den här digniteten när jag kommer fram, då börjar ju stressen på att komma, alltså är jag rustad att ta hand om förmodade döda kroppar? Är jag rustad för en eventuell frontalkollision? [Att] hantera vad som finns i den bilen. [Det är frågor] som jag inte har berört tidigare. Så då kom adrenalinpåslaget och det är mer det är inte handhavandet kring bilen det är inte framkörningen utan det är mer vad gör jag i situationen jag har framför för någonting vet jag kommer till att hända (p) och som sagt när–när–när det när det blir klart för en då vi passerat [en plats] att nu är det som över för vår del om inte det inte händer något alldeles exceptionellt då nu kommer vi till att få gå in mot en olycka och förmodligen är det med dödlig utgång [...] adrenalinpåslaget kommer då vi vet att vi–vi vet inte vad ska kunna hantera och–och–och jag är ingen sjukvårdare i botten utan jag är en vanlig människa, så det blev jobbigt. (Robin)

Här har uttryckningen skiftat från att vilja stoppa en vårdslös förare till att rädda liv eller ta hand om döda. Digniteten på larmet har betydelse för hur fort man kör. Att rädda liv har högsta dignitet och Kim berättade om en uttryckningskörning där de jagade en pappa som tagit sitt barn och kört iväg. Ärendet ansågs vara ett barnaröv och Kim beskrev att “mamman var ju upprörd eftersom pappan var deprimerad, att han skulle göra någonting med sonen, att–att han skulle ha ihjäl han eventuellt, så där kör vi ju ganska (p) tung uttryckningskörning om man säger” (Kim). Också Vide berättade om ett larm som inkom om en person med kniv och som mest troligt kört rattfull. Personen hade “mött en husbil och dragit in i sidan på den. Så det blir ju som ett trängande jobb, en prio etta för oss då”. Dessutom hade Vide med kollega ett avstånd på runt 13 mil att köra och de fick inga uppdaterade uppgifter under resans gång eftersom operatören inte längre fick tag på anmälaren. “[S]å man vet ju inte om någonting har hänt så det blir ju ändå att man står på litegrann” (Vide). Det fanns även en längtan efter att något skulle hända som nybliven polis, att ett larm skulle inkomma. Mika uttryckte det så här:

Vi hade jobbat dagpass och ehm det hade inte hänt någonting, det hade varit hur lugnt som helst, inga jobb och inte något annat. Och sedan så var vi precis på väg in till station [...] och då ropar de ut att det är en misstänkt rattfylla [...] vi båda två höll ju på där och bara yes äntligen, vi låg bäst till, ehm alla andra bilar var inne på station så det var ju vårt jobb (p). Så vi båda två var ju nu kom den, nu kör vi. (Mika)

Det fanns en otålighet och en längtan efter att få köra utryckningskörning. Det spelade ibland inte någon roll vad larmet handlade om, bara de fick köra utryckning. Betydelsen av kollegorna återkommer också i flera berättelser. Om kollegor är hotade i någon mening kan farten öka. När några kollegor varit med om en olycka berättade en av poliserna om sin frustration över hastigheten, “man [vill] ju bara fram för det är kollegorna” men det var vinterväglag med halka och polisen som då satt som bisittare sade till föraren “men försök köra snabbare [...] och det är ju egentligen det sista vi ska säga, det är någonting vi inte–vi inte ska uppmuntra varandra till [...] men man känner det man vill fram när man hör paniken i rösten på–på kollegan som gör hjärt och lungräddning på sin kollega” (Vide). Utan tvekan eller eftertanke vill Vide fort fram till kollegorna och bistå med sin hjälp.

3. “Det är superkänsligt”

Den tredje typen baserades på berättelser om attityder inom poliskåren. Även här framhölls kollegornas betydelse. Typnarrativet relaterade ofta till typ två “Det är bara att ligga på”. Det berättades att det kunde vara känsligt att prata med kollegor om deras körsätt. Mika menade att det är viktigt att ingen ska vara rädd under utryckningskörning men att det kunde vara svårt att påpeka någons körsätt; “det är känsligt, det är superkänsligt. [...] det tas ju inte, det tas som ett skämt nästan”. Framför allt att säga att det går för fort menade de var svårt. Poliser inblandade i utbildning berättade att det var enklare att där, i form av instruktör, påpeka när det går för fort, “men det är mycket svårare att säga till en kollega när vi är ute och jobbar” (Mika).

Tintin berättade också om en polisstudent som under utryckningskörning gjorde en farlig manöver och därefter erbjöds att köra in till sidan för återhämtning. Eleven avböjde dock och gjorde en stund senare ännu en farlig manöver. Behovet att visa att man kan fatta rätt och mogna beslut verkade även kunna medföra en försiktighet i att påpeka någon annans körsätt. Eleven gjorde ännu en omkörning som inte blev bra där de svängde ut framför en mötande bil, “och då stressar den här eleven på för att komma om, problemet är ju att vägen är så pass slut [...] och då blir det ju det här med att hinna bromsa innan man åker av vägen”. Tintin förklarade att polisen gör många avstånds- och hastighetsbedömningar och att det kan bli fel ibland, och fortsatte med att berätta:

[...] det är ju svårt att säga [varför eleven missbedömer situationen igen] men jag tror att den här eleven blev väldigt mycket uppe i varv och det var svårt att känslomässigt hämta hem och att man ligger kvar på den här höga anspänningen, ehm ja, och så här i efterhand så skulle ju jag som instruktör bestämt att nu stannar vi. (Tintin)

Adrenalinpåslaget återkom även här som en möjlig förklaring till varför eleven fortsatte att göra samma misstag. Tintin menade att eleven borde ha fått en tillsägelse att köra åt sidan och stanna.

4 “När är det värt det?”

Nästa typnarrativ baserades på berättelser från Vide, Kim och Mika. Här uttrycktes tankar om utryckningskörning i sig – när är det egentligen värt att köra fort? Poliserna berättade att de många gånger i efterhand tänkt att de kört onödigt fort och tagit onödiga risker. De förklarade att de efter olika kritiska händelser under utryckningskörning blivit bättre på att avgöra när höga hastigheter eller risktagande är befogade. Kim förklarade att alla borde vara “bekväma vid att göra bedömningar” men att det ofta först kommer efter en viss erfarenhet som kan bli “ganska dyrköpt, för det tar ju många år att inta erfarenhet innan man får den”. Kim fortsatte med att berätta:

Om jag tittar personligt på hur jag själv körde som ung [...] som ung förare eller y-yngre polis i tjänst, så [vet man inte] hur viktigt saker är i yrket, de här minuterna att komma fram eller, de kräver nog en hel del erfarenhet innan man inser att det är väldigt sällan man räddar liv genom att köra så hårt bilen håller. (Kim)

Det påtalades att erfarenhet krävs för att avgöra i vilka situationer det är värt att köra fort. Skulle Kim träffa sitt yngre jag skulle rådet bli att sänka hastigheten och fundera på i vilka lägen det är värt att köra fort, att “vara mer dynamiskt med sin körning att nu kan du ligga på, och få lite kilometer under huven liksom och nu kan du, nu är det läge att ta det lugnt och verkligen vara uppmärksam”. Också Mika berättade om utryckningskörningar i början av karriären; “jag har utvärderat i efterhand är ju att man blev så taggad när man fick den här körningen [...] och det kan jag tänka mig att det är ett väldigt vanligt nybörjarfel, att man är taggad”.

Om larm inkommer med information om någon som kör vårdslöst får poliserna inte alltid detaljer om situationen. I en berättelse hade polisen kört i hög hastighet till en misstänkt rattfylla som sedan visade sig vara en äldre man som hade svårt att parkera på en parkeringsplats, “och då lägger man som på skuld på sig själv att jaha varför körde jag där som en idiot vi hade kunnat krocka” (Mika).

I flera berättelser uttrycktes hur erfarenheter kan vara dyrköpta. En utryckningskörning slutade med en krasch ner i diket efter att de hade jagat en misstänkt i hög hastighet. Efter händelsen berättade Mika att det blivit enklare att avgöra när det är värt att köra fort:

[...] i slutändan det här rättsliga efterspelet det blev ju att (p) kollegan hade ju pekats ut honom [...]. Så han vart ju dömd för den olovliga körningen [...] allting vart ju filmat också från vår bil så han vart ju dömd för vårdslöshet i trafik. Så vad var det värt att jag jagade han? Han blev ju ändå dömd för alltihopa. [...] Jag tänker väldigt många gånger nu när jag får ett jobb [...] jag blir mer realist att nej men det här är inte värt det, jag kan hellre då ta det att jag tappar en, då får dem köra ifrån mig hellre, än att jag också ska köra (p) alldeles för fort [...]. [Det blev] mycket dyrköpt, [...] men det gick ju bra för oss båda. (Mika)

Den misstänkte hade blivit dömd oavsett och Mika poängterade att misstänkta hellre får köra ifrån polisen, än att de ska köra för fort och ta risker. Också Vide berättade om ett förändrat säkerhetstänk efter en kritisk händelse under utryckning; “där fick jag en riktig ögonöppnare att man vill komma hem efter jobbet. Det är trots allt bara ett jobb

jag har en familj och ett liv vid sidan av”. Händelsen var väldigt allvarlig och Vide förklarade också:

[...] den påverkade mig mycket när det gällde min körning, jag blev väldigt tillbakadragen jag tappade lite ehm vi ska ju köra särskilt försiktigt, effektivt och föredömligt men jag tappade väldigt mycket av min effektivitet i körningen, jag föll tillbaka blev väldigt försiktig ehm och det där fick jag jobba hårt med för att få upp igen. (Vide)

5. “Ruggigt bra balans”

Det sista typnarrativet baserades på berättelser från fyra poliser, Vide, Kim, Tintin och Mika. De berättade om vikten av att ha balans mellan alla element inom uttryckningskörningen. Mika förklarade bland annat “[att bli] taggad, det är det jag ser som ett återkommande problem, det är mina egna begränsningar [...] det är då man hamnar i farliga situationerna”. Robin i sin tur berättade att “[det har] skett många uttryckningskörningar där man får ett adrenalinpåslag och man känner hur högerfoten går”. För att undvika sådana problem under uttryckningskörning menade poliserna att det var viktigt att köra i balans, med eftertanke. Mika uttryckte det så här:

Jag kör inte alls på samma sätt som jag gjorde för sex år sedan, utan nu är det mycket mer eftertanke [...] det är så mycket annat som jag tänker på än att jag ska vara snabbast fram [...]. [Jag tänker att andra] ska ju också känna sig trygg, [...] det blir någon slags press i det också, att både avgöra om hur fort du kan köra för att för att nå det här och samtidigt att de andra ska känna sig trygga. (Mika)

De förklarade att det inte bara ska handla om att komma fram fortast möjligt. Det kan dock upplevas som en ny typ av press – att komma fram så fort som möjligt och samtidigt ta alla nödvändiga säkerhetsåtgärder. Det fanns också många delar som skulle tas i åtanke för en lyckad uttryckningskörning, där ingen del fick för mycket eller för lite utrymme. En av poliserna mindes en särskilt lyckad körning och beskrev den så här:

Just den här resan så hade jag ruggigt bra balans i påslag, resonemang i bilen, att jag hade en trygg kollega, jag visste att allting kommer till att skötas, jag behöver inte tänka radio, jag behöver inte tänka någonting utan jag–vi har alla samma målbild eller vi två har samma målbild, vi ska göra vad vi kan för att få stopp på den här men det är inte till vilket pris som helst. Och det gör det att jag är lugn under hela resan tills jag märker att det kommer att gå åt skogen, när jag vet att jag kan inte göra mer. (Robin)

Utryckningskörningen var i balans fram till den punkt där de inte längre kunde påverka händelseförloppet; “[Jag var lugn fram till att] jag vet att jag inte kan göra mer”. Återigen uttrycktes också hur viktig bisittaren är under uttryckning. Även Kim berättade om hur betydande passageraren är; “jag tänker mig väl mer som en kartläsare fast de inte läser kartorna utan att man–man översätter det som händer där framme och att man är två–lite mer två om besluten ibland”. För att sedan komma i balans igen efter en kritisk händelse berättade poliserna om vikten av att få tillbaka fokus på uppgiften. Så här förklarade Vide:

[...] försöka lägga om fokus igen, komma igen och bara ja men han gjorde nog så därför att han inte såg oss han kanske är stressad, ja men att man pratar om det för att få bort det för aggression är någonting och det har man också lärt sig det är någonting som inte hör hemma i bilen under–under utryckningskörning. [...] [att muttra och svära] över hur andra medtrafikanter beter sig [...] det blir bara fel för då tappar du bara ännu mer fokus utan släpp det, ta med det i erfarenhetsbanken och släpp det, det är min inställning till det. (Vide)

Poliserna berättade att när pressen ökar på grund av larmets dignitet är det av särskild vikt att behålla balansen och hantera den stress som uppstår. Så här berättade Vide om en utryckningskörning med högsta dignitet:

Där gjorde min kollega ett jättejättebra jobb och behöll lugnet och körde lugnt och sansat, vi tog oss ju fram och kunde hjälpa till och det är ju någonstans bättre att vi tar oss fram och faktiskt kan hjälpa till på olycksplatsen, istället för att vi också lägger oss i diket någonstans och står helt hjälplösa. (Vide)

När föraren är i balans under utryckningskörningen beskrevs det som att gå “in i [ett] körläge” (Mika) där föraren planerar körningen, placerar bilen rätt, och beskrevs bland annat som “jag var väl mitt i det läget att jag tyckte att det var rätt, så det kändes bra att få köra och hitta in en bra rytm och att det gick säkert och kollegan satt inte och krängde till höger och vänster utan vi hade en behaglig åkning” (Mika).

Att kunna hantera en kritisk situation är av största vikt. Tintin berättar om hur balansen kan upprätthållas:

När man väl är i situationen så upptäcker man att man gjort en felbedömning. Och då blir det ju att där och då handla efter bästa förmåga och hur tar jag mig ur den här situationen, den är ju minst lika viktigt som att planera inför den, att vi ska kunna hitta vägar ut på säkert sätt så att vi inte får panik och väjer ner i diket.

Vidare berättar Tintin om hur utryckningsförarutbildningen arbetar för säkerhet och balans i yrkesutövandet:

[I utbildningen] där vi jobbar otroligt mycket med insikt, vi pratar om farorna vi kan komma att ställas inför och ehm hur viktigt det, och det här är ett jobb som vi ska komma fram till, det–det är inget vi ska riskera våra egna liv eller någons annan liv för, och att man ska våga säga ifrån och avbryta om det går för fort till exempel. (Tintin)

Kim berättade också om de avväganden poliser måste göra under utryckningskörning. De måste fatta ett beslut om det är värt att köra fort. Med tanke på hur komplext utryckningskörning är menade han att det sker förhållandevis få olyckor. Kim förklarade så här:

Men med det här alltså med–med facit i hand tycker jag att det, äh (p) om det är tur eller inte det vet jag inte men det händer ju grejer

förvånansvärt lite kan jag tycka, iallafall här omkring har det hänt väldigt lite incidenter med poliser som har kört bil med tanke på vad man vet om det här med (p) att vara distraherat av en telefon eller någonting annat medan man kör, så det tyder ju på att det finns någon form av (p) ehm gott sunt förnuft eller också väldigt mycket tur, jag vet inte riktigt (skratt). Nej men det tyder ju någonstans på att folk gör sina avväganden ändå. (Kim)

Analys och diskussion

Studiens syfte var att undersöka hur poliser beskriver sina upplevelser av oförberedda situationer under uttryckningskörning i trängande fall. Studiens syfte operationaliserades med hjälp av tre frågor.

Den första frågan löd, *hur berättar poliser om händelser under uttryckningskörning som de upplevt sig vara oförberedda inför?* Den frågan besvarades genom att presentera en berättelse från varje intervjuperson som de mindes särskilt väl. Deltagarna berättade om flera händelser under uttryckningskörning där de upplevt sig vara oförberedda. Vi valde dels berättelser vi tolkade vara de starkaste och tydligaste och dels berättelser som skulle komplettera varandra i fråga om olika typer av kritiska händelser. Exempelvis återkom risken för vilt på vägbanan vid ett antal tillfällen. Berättelserna som valdes ville vi i största möjliga mån, med risk för att trötta ut läsaren, presentera i sin helhet. Motivet till detta var att ge läsaren de bästa förutsättningarna att genom polisernas egna ord, förstå uttryckningskörningar. De fem berättelserna och de fem identifierade typnarrativen kan förstås på olika sätt. Vi använder framför allt den teoretiska bakgrunden presenterad i inledningen för att försöka förstå berättelserna och typnarrativen. Några generella slutsatser kan dock inte dras från studien (Webster & Mertova, 2007). Den narrativa ansatsen gav däremot möjlighet att belysa komplexiteten och nyanserna i polisernas erfarenheter (ibid).

Två av berättelserna innehöll larm om pågående brottslighet som inkommit innan uttryckningen. Det innebär att poliserna fått information från larmcentralen om den misstänkta händelsen och dess art både före och under uttryckningen. Utifrån Rollenhagens (2003) utvidgade MTO-modell kan vi förstå att både informationen som ges från larmcentralen och hur berörda poliser tolkar den informationen utifrån erfarenheter från regelsystem, data, manualer och kartor/ritningar, ger ett informationsvärde som påverkar beslutsfattandet och beteendet under uttryckningen (och efter framkomst).

Två av berättelserna startade inte efter att larm inkommit, utan efter att en civil förare uppträtt på ett misstänkt sätt och kört ifrån polisbilen. I dessa fall får poliserna ingen information utifrån, utan deras egen förförståelse för situationen står för den information de har att tillgå. Detta sker genom att poliserna tolkar "data" efter externa minnen (Rollenhagen, 2003). Information och "data" placeras kontinuerligt i externa minnen och används genom att de plockas fram när behov uppstår i olika situationer. Oavsett hur uttryckningen startade finns inte sällan svagheter i data; regler kan vara ofullständiga eller felaktiga eller så kan det saknas information, vilket gör att poliserna ständigt hamnar i inre konflikt. Vi kommer närmare in på det under typnarrativet om balans samt i diskussion om berättande utifrån ett manual- och eller motmanualperspektiv.

I berättelserna förstår vi beslutsfattande utifrån både intuition och analys vilket gör att de går att förstå enligt RPD-modellen (se figur, sid. 8) och Rasmussens (1983) modell (se sid. 7). Poliserna kan ses som experter som tar de flesta beslut på *skill-based* nivån där beslutsfattande blivit automatiserat då erfarenheterna givit färdigheter som går att använda i kritiska situationer. Där de upplever sig ovana kan de istället vara tvungna att använda sig av *knowledge-based* nivån där beslutsfattandet sker genom att man använder sig av regler från tidigare erfarenheter.

Den andra frågan – *Vilka kritiska händelser framkommer i berättelserna?* besvarades till att börja med att definiera “kritiska händelser”. Vi hanterade dem genom att anta att de ligger i gränslandet mellan narrativ och tematisk analys. Vi konstruerade de kritiska händelserna utifrån Best et al (2011) och deras beskrivning av dessa som “händelser under förpliktigande tjänstgöring som är utom ramen för normal aktivitet och som involverar allvarligt hot eller förlust”. Det fanns ibland flera kritiska händelser i berättelserna som tillsammans bidrog till deltagarnas känsla av att vara oförberedda för situationen. Även om de kritiska händelserna var många och tog sig olika uttryck fanns likheter dem emellan. Hög hastighet var en variabel som bidrog till flera kritiska situationer, antingen som direkt påverkan eller som en av flera bidragande variabler. Konsekvenserna skiljde sig åt genom att vissa ledde till olyckor och andra till *near misses*. Utifrån MTO-modellen och preventionskuben (se figur, sid. 3), kan man på individnivå se att att komponenterna tekniken, omständigheter och människan som kom fram i berättelserna integrerar och påverkar varandra vilket i sin tur har betydelse för resultatet. Exempelvis kan vi se att nivå av adrenalinpåslag påverkar risktagandet i hög grad och det tillsammans med underlag och omgivning är komponenter som avgör utfallet. Rollenhagen (2003) menar att denna typ av samverkande processer är centralt i detta (systemiska) synsätt (till skillnad från tidigare enkla linjära modeller).

I studier om polisens yrkesutövning återfinns liknande händelser som de vi identifierat som kritiska (Albertsson & Bylund, 2010; Andersson & Menckel, 1995; Best & Eves, 2003; Karlsson & Christianson, 2003; Lundälv, 2016; Lundälv, Philipson & Sarre, 2010; MacDonald & Alpert, 1998; Weiss m. fl. 2010). Karlsson och Christianson (2003) menar att de mest traumatiska upplevelserna vid trafikolyckor är när poliser kommer först på plats till en dödsolycka. En specifikt sådan händelse uppstod när Robin och kollega berättade att det var när de insåg att de var först på plats som adrenalinpåslaget kom och det blev en händelse som Robin sedan minns väl. Minnen av bilder, doft och ljus är starka trots att det gått år sedan händelsen.

Ett återkommande tema i alla typer var just adrenalinpåslag. Vi tolkar det som att när poliserna upplever att de får ett stresspåslag så frisätts ett stresshormon (adrenalin) som gör kroppen redo att fly eller kämpa mot en fara (NE, 2017d). I uttrykningskörningar blir det förstås naturligt med ett sådant “påslag”. Poliserna beskriver att adrenalinpåslaget är det som påverkar riskbeteendet mest, ju mer påslag desto mer ogenomtänkta snabba beslut och manövreringar. Det är också uttrykningskörningar med högt adrenalinpåslag som de upplever är svårast att öva inför.

I berättelserna upptäckte vi även två olika tongångar som vi tolkar som två olika sorters berättelser. Den ena kallar vi “manualberättelse” och den andra “motberättelse”. Deltagarna berättade både utifrån något vi gestaltar som en manual, och utifrån händelser som kontrasterar manualen. Med manual menar vi ett betraktelsesätt som kan

utgå från polis- och utryckningsföreläsningarna; en manual över hur poliser ska agera i olika situationer. Motberättelserna innehöll beteenden som talade emot dessa. I de flesta berättelserna integreras manualen i deltagarnas agerande i olika situationer, men ibland går de av någon anledning ifrån och ibland emot manualen. I vissa delar av berättelserna utgår de endast från manualen och i enstaka fall helt utifrån motberättelser. Ibland kommer manualberättelsen först och ibland motberättelsen, men alltid i samband med varandra. Interaktionen mellan dessa två tongångar kan bero på att den känslomässiga upplevelsen av att gå emot manualen kan vara obehaglig. Detta medför att förklaringar (rationalisering), i det här fallet utifrån manualen, används för att undvika känslan (Abbass, 2015). Förklaringarna kan också tänkas användas för att öka lyssnarens förståelse för agerandet. Utifrån säkerhetskulturen kan man även tänka sig att poliserna använder manualen för att arbeta mot skador och olyckor. Tongångarna om manual- och motberättelse hade kunnat framhävas mer, speciellt om vi velat undersöka polisernas inställning till det underliggande målet för studien som.

Den sista frågan – *Finns skillnader och likheter i berättelserna och om så, hur kan dessa förstås?* besvarade vi genom att analysera utskrifterna i vilka vi fann fem underliggande aspekter som verkade vara väsentliga för berättelsernas handling. Dessa hade kunnat vara fler eller färre, exempelvis genom att fokusera på risk, säkerhet eller affekt och underordna beteende och omständigheter efter det. Vi valde dock att avgränsa oss till fem stycken på grund av utrymmesskäl. Det var även dessa vi tolkar som mest återkommande i berättelserna.

Utifrån de aspekter som framkom under analysen konstruerade vi typnarrativ som vi kallar “Det ligger i vår natur”, “Det är bara att ligga på”, “Det är superkänsligt”, “När är det värt det” samt “Ruggigt bra balans”. De beskriver faktorer i berättelserna som verkar påverka händelseförloppet och de beslut som fattas under utryckningskörning. På olika sätt visar typerna hur deltagarna både beskrev sina upplevelser och hur de förstod dem. Alla typnarrativ förstås utifrån teorier om risktagande och beslutsfattande.

Typnarrativ 1 åskådliggör hur poliserna beskriver viljan att fånga som en del i deras natur, en del av poliskårens själ. Det upplevs som en del av ID-brickan att ta fast brottslingar, och det ska man helst bemästra utan träning. Dessa uppfattningar verkade i sin tur påverka händelseförloppet och de beslut som fattades under utryckningskörning. En av poliserna berättade hur de i efterhand insett att de jagat efter en misstänkt helt i onödan – den misstänkta hade blivit fälld ändå. De tog onödiga risker just för att de ville gripa personen. Deltagarna uttryckte även en känsla av press; de ville inte göra kollegor besvikna genom att misslyckas med förföljandet efter exempelvis ett spaningsarbete som pågått i flera månader med kollegor som jobbat dygnet runt.

I typnarrativ 2 “Det är bara att ligga på” berättar Mika om hur informationen från larmcentralen påverkade en utryckning. När de hörde larmet om en pågående misstänkt rattfyllda svängde de om bilen och åkte ut i en korsning där de utsatte både sig själva och andra trafikanter för risk. Längre fram tog de emot information som gjorde att de insåg att deras risktagande inte låg i proportion till larmets art och de ändrade därefter körbeteendet för att undvika fler obehagliga händelser. De behövde komma fram men inte på bekostnad av säkerheten. Denna ändring av beteende kan kopplas till både nollriskteorin och riskundvikande-teorin. Deras första impulsiva reaktion berodde enligt Mika på att de båda poliserna nyligt gjort utryckningsföreläsningarna och att de därför var mycket ivriga på att köra utryckning med blåljus. Reaktionen var sekundsnabb och

kan därför också antas vara automatisk (Rasmussen, 1983). Utifrån Rollenhagen (2003) som belyser vikten av information vid beslutsfattande kan vi se att efter den nya informationen om larmet tillkommit tog polisernas ett mer säkerhetsbaserade beslut. I intervjuerna nämner de flesta poliserna att tid bakom ratten är det som ger färdighet både manövreringsmässigt och emotionellt.

Enligt Gustafsson (2011) är utgångspunkten i forskning och litteratur att poliser generellt kör för fort. Enligt deltagarna i studien med lång erfarenhet är det ett gammalt synsätt och de menar att polisutbildningen under senare år har ändrat fokus från att köra fort till att köra riskmedvetet. Att komma fram till platsen prioriteras, inte hur snabbt det görs i förhållande till risken att skapa olyckor eller inte komma fram alls. Under en av intervjuerna ställdes en följdfråga om det finns attityder om att man som polis ska ligga på och köra fort. Intervjupersonen som hade två års yrkeserfarenhet menade att den attityden enligt äldre kollegor har funnits men att det var inget som idag kändes igen. Kulturen som hävdar att poliser kör omotiverat fort kan därför anses vara emotsagd. Detta kan betyda ett attitydskifte inom kåren, åtminstone bland yngre poliser. Eftersom attityder om att köra fort anses vara en riskkomponent gällande utryckningskörning kan det i framtiden innebära en säkrare och tryggare arbetsmiljö både för polisen och för allmänheten.

Återkommande i flera av berättelserna är så som Mika beskriver att man inte anses vara en riktig polis om man inte har kört med blåljus. Under händelseförloppet sker enligt dimensionsmatrisen (se sid. 13) både medvetna och omedvetna processer. Den starka grupptillhörigheten som naturligt finns inom polisen (och i berättelserna), gör att Mika kan antas vilja känna sig som och betraktas (få ett erkännande) som en riktig polis och därför är ivrig att köra utryckning. Den omedvetna processen här kan utifrån Gustafsson (2011) vara rädsla att inte få ingå i gruppmedlemskapet och detta bidrar i sin tur till det snabba och ogenomtänkta beslutet att köra ut i korsningen. I riskundvikande-teorin menar Fuller (1984) att obesträffade överträdelser kan leda till ett mindre trafiksäkert beteende. Ingen av de intervjuade poliserna har uttryckt att de successivt utvecklat ett farligare trafikbeteende över tid vilket visar att de obehagliga upplevelserna (konsekvenserna) har givit erfarenheter som lett till ett starkare säkerhetstänk och mindre riskfyllt körbeteende. Tvärtom berättade alla deltagare att de förändrat sitt körsätt efter allvarliga konsekvenser som olycka eller *near miss*. Deltagarnas upplevelser stöds av Rasmussens (1983) modell (se sid. 6) av kognitiv kontroll som belyser hur erfarenheten från kritiska händelser användas i beslutsfattande och skapar ett mer säkerhetsbaserat beteende.

Ett viktigt beslut för poliser att kunna ta är när ett förföljande blivit så farligt att det måste avbrytas (Holmberg & Pettersson, 2004). Vi valde att inte rikta in oss på biljakter endast, utan undersökte oförberedda händelser under all typ av utryckningskörning i trängande fall. Vi menar att det också är viktigt att kunna fatta beslut om när utryckningskörning oavsett typ blir så riskfylld att den måste förändras på något sätt. Dessa tankegångar reflekterades även i berättelserna. I typnarrativ 4 "När är det värt det?" beskrivs just hur deltagarna har lärt sig att fatta dessa beslut efter att de upplevt kritiska händelser. Typnarrativet skildrar hur deltagarnas erfarenheter kunnat bli (eller har blivit) dyrköpta och hur deras beslutsfattande förändrats efter detta. Att inte lyckas stoppa det fordon man jagar kan få allvarliga konsekvenser, och det här kan i sin tur leda till stress som försvårar beslutsfattandet (Bainbridge, 1983). Kanske är det just avsaknaden av stress som förenklar beslutet att avbryta. Mika uttryckte det som att "det

här är inte värt det, jag kan hellre då ta det att jag tappar en, då får dem köra ifrån mig hellre, än att jag också ska köra (p) alldeles för fort”. Efter att ha upplevt en särskilt kritisk händelse under utryckningskörning beskriver Mika hur stressen över att fånga har minskat eftersom riskmedvetenheten har ökat.

Ännu ett genomgående tema i narrativen var betydelsen av kollegorna. Holmberg och Pettersson (2004) menar att ett viktigt tillvägagångssätt för att minska risker under utryckningskörning är att poliser pratar om kritiska händelser med sina kollegor. Det är också viktigt att de vågar säga till sina kollegor när det går för fort eller andra risker tas av föraren (ibid). Robin berättar om hur en utryckningskörning upplevdes vara i balans med sinnesnärvaro mycket tack vare kollegan. Kollegan var trygg och skötte radion med all kommunikation med Länskommunikationscentralen (LKC) vilket gjorde att Robin blev fri från att tänka på sådant och kunde fokusera fullt ut på körningen. Därtill resonerade de hela tiden i bilen och de samma målbild om att de ska göra vad de kan för att stoppa bilen men inte till vilket pris som helst.

Svårigheter i kommunikation, till exempel att påpeka kollegors körsätt framkom i typnarrativ 3 “Det är superkänsligt”. Där beskrivs att det nästan tas som ett skämt om man känner sig rädd i bilen. I utbildningsmiljö berättar Mika att det går att vara ärlig och rak och säga “nu får du stanna det här går alldeles för fort” just för att polisaspiranterna är där för att lära sig att köra utryckningskörning. Mika förklarar att det är mycket svårare att säga till en kollega när de är ute och jobbar. Även här kan attityder ses som en riskkomponent.

Sammanfattningsvis menar vi att det fanns utmärkande drag i typnarrativen. Både typ 1 och typ 2 beskrev beteende, att fånga blir målet och att köra fort blir medlet för att nå målet. Typ 3 handlar om attityder inom poliskåren, att det till exempel kan vara känsligt att säga till en kollega att de kör för fort, att man är rädd. I typ 4 återfinns berättelser som visar betydelsen av ett noga övervägt risktagande och att erfarenhet är nyckeln till bättre beslutsfattande. Typ 5 handlar om hur poliserna uppnår balans i sin utryckningskörning. Vi menar att när alla typnarrativ i berättelsen kan balanseras blir både hastigheten relevant för uppdragets karaktär och risktagandet minskar, och då upplever poliserna balans.

Metodologisk diskussion och begränsningar

Deltagarna i studien rekryterades via polisens egna nätverk samt via Polisutbildningen i Umeå. Det gjorde att urvalet fick en bredd av aktiva poliser från två institutioner inom samma stad vilket kan stärka reliabiliteten. Urvalet var ett bekvämlighetsurval och ett bredare geografiskt, könsmässigt, åldersmässigt och antal år i tjänsten i urval med poliser kanske hade kunnat stärka reliabiliteten ytterligare. Alternativt så hade ett snävare urval i någon av de aspekterna givit ett tydligare resultat för just den gruppen. Kvale och Brinkman (2014) menar att tid, resurser och lagen om avtagande avkastning (bortom en viss punkt ger flera intervjupersoner allt mindre ny kunskap) styr antalet deltagare i vanliga intervjustudier. Kvale och Brinkmann (2014) uppger att 10–20 +5 är ett rimligt antal deltagare. Utifrån den hänvisningen så ligger antalet i denna studie just på gränsen. Ett något större urval hade troligen stärkt studien men på grund av tidsaspekten (10 veckor) prioriterades förberedelse och analys.

The intervjuer effect i en intervju ansikte mot ansikte är ofrånkomlig och för att minimera påverkan från intervjuaren så användes en semistrukturerad intervju för att ett

så fritt berättande som möjligt kunde utföras. Därtill var intervjuaren i största möjliga mån lyhörd och uppmärksam för att fånga nyanser både i ord och beteende hos den intervjuade personen som hela tiden är i främsta rummet. Detta förhållningssätt gör att intervjuaren genom sina frågor, nickningar och sin tystnad blir medskapare av berättelsen (Kvale & Brinkmann, 2014). Klein et al. (2010) menar att ett sådant förfaringsätt etablerar intervjuaren som en lyssnare snarare än en utfrågare. I berättelserna redogjorde informanterna även för samhällets muntliga historia, innehållande attityder och organisation, utbildning, vilket innebär att studien även har en viss diskursiv ansats. Denna ansats menar Kvale och Brinkmann (2014) är naturligt i alla intervjuer.

En retrospektiv studie kan, till skillnad från en longitudinell prospektiv studie, både reflektera hur deltagarna idag hanterar och tänker kring en händelse som skett tidigare samt reflektera hur de hanterade händelsen när den inträffade (Folkman & Moskowitz, 2004). Det innebär också att berättelserna oundvikligen är påverkade av deltagarnas samlade erfarenheter. Efter kritiska händelser under utryckningskörning har polisen en slags genomgång vilket innebär att deltagarna redan har berättat om och analyserat sina upplevelser tidigare. Detta är dock en ofrånkomlig del av att studera polisens upplevelser av kritiska händelser. *Recall bias* är även något som bör tas i åtanke. Då studien är retrospektiv ökar risken av att deltagarna minns händelserna fel och att berättelserna då blir snedvridna. Klein et al. (2010) beskriver dock hur studier visat att händelser som går utom ramen för normal aktivitet på arbetsplatsen återberättas mer exakt och komplett än rutinhändelser. Syftet med denna studie är dock inte att få fram sanningen utan att undersöka hur poliser berättar. Därför anser vi att *recall bias* inte är av betydelse för studien.

Syftet har varit att förstå hur poliserna tänker, känner och betar sig utifrån ett narrativt perspektiv och det har vi gjort genom att se *hur* de berättar. Den primära intervjufrågan “[...] någon händelse under utryckningskörning du minns väl” öppnade upp för många olika berättelser. Sådant som har avvikit och stuckit ut i berättelserna har lyfts fram både i intervjuens följdfrågor och i analysen. Resultaten har presenterats genom att framlägga hur *de förstås* inte hur något *är*. Valet av metod och analys tillsammans med förhållningssättet gentemot både material och intervjudeltagare i den här kvalitativa intervjustudien gör således att både reliabiliteten och validiteten kan anses vara god.

Kvale (1997) menar att eftersom det inte finns någon standardiserad form eller kod för transkribering bör forskaren fråga sig “hur ser den utskrift ut som lämpar sig för mitt forskningssyfte?” (ibid, s. 152). Det finns ingen objektiv eller sann utskrift men vi valde att eftersträva en ordagrann återgivning där vi inkluderade både pauser och upprepningar eftersom vi använde både språkliga och psykologiska analysverktyg (ibid). Genom att utskrifterna anpassats efter vad vi ansett varit lämpligt för forskningssyftet bidrar det till validiteten (Kvale & Brinkmann, 2014). Dessutom fick utskrifterna en litterär stil eftersom det underlättar att förmedla meningen i intervjupersonernas berättelse till läsaren (ibid).

Eftersom både genomförandet av intervjuer och transkribering är tidskrävande är det möjligt att vi kunde ha använt oss av andra datainsamlingsmetoder. Genom exempelvis skriftliga intervjuer kunde *The interviewer effect* minimerats. I och med att vi eftersträvade att undersöka mer komplexa och subtila fenomen i utförliga och subjektiva berättelser om utryckningskörning ansåg vi dock att intervjuer ansikte mot ansikte var

lämpligast. Det innebar färre deltagare men vi menar att det också gav oss den bästa möjligheten att besvara våra frågeställningar. Intervjuer där poliser får berätta utförligt om hela händelseförloppet, från det att larm inkommer fram till att olycka/nästan olycka sker ger också en möjlighet att föreställa sig hur uttryckningskörning kan se ut, och göra upplevelsen tillgänglig för andra. En intervju ger också tillfälle att ställa följdfrågor och be om förtydliganden där det behövs. Intervjuarens fåtal öppna frågor och i övrigt tystnad verkade uppmuntra mer subjektiva, emotionella beskrivningar som var mindre styrda av olika tidpunkter i kronologin. Dessutom misstänker vi att de berättelser vi kallar "manualberättelse" och "motberättelse" hade varit svåra att uppmärksamma i enkätsvar. Där kanske majoriteten av berättelserna snarare hade rört sig inom manualen.

Genom att använda tekniker från tre olika analysmetoder ville vi dels bredda analysen och dels anpassa den efter vårt material och vårt syfte med studien. Vårt underliggande mål är att samla in material till projektet "Safety & Security Test Arena" och dess delprojekt "Aktivitet 7: simulator för uttryckningskörning". Därför menar vi att en narrativ ansats som behåller berättelserna är att föredra. För att skapa miljöer till en simulator behövs hela händelseförlopp, med ett före, under och efter olycka/nästan olycka. Teknikerna vi använde hjälpte oss att besvara frågeställningarna utan att bryta upp narrativen.

Vi har i studien rört oss i något slags gränsland mellan narrativ och tematisk analys och bedömde därför att det var lämpligt att använda tekniker från båda metoderna. Tekniker från den tematiska analysen hjälpte oss söka likheter i narrativen och bilda mönster efter dessa, som vi i sin tur kunde konstruera typnarrativ ifrån. Vi ville dock därmed bevara narrativen, varför vi inte ville genomföra en klassisk tematisk analys. Diskursanalysen hjälpte oss också i konstruerandet av typnarrativen. Vi undersökte hur deltagarnas språk var strukturerat i mönster. Dessa mönster följer intervjupersonernas yttranden när de agerar i den sociala kontexten som finns under en uttryckningskörning. Diskursanalysen visade också de olika tongångar vi tolkar som "manualberättelse" och "motberättelse" som vi ser som två olika diskurser. Dimensionsanalysen gav i sin tur en struktur för typnarrativen som formades utifrån kontext, attribut, processer samt mening (Kools et al., 1996). Berättelserna som framkom under intervjuerna kan naturligtvis förstås på många olika sätt. Vi menar dock att dessa tekniker på ett ändamålsenligt och tidseffektivt sätt har hjälpt oss att undersöka både hur poliser berättar om kritiska händelser under uttryckningskörning, och vilka likheter och skillnader som kan finnas i narrativen.

Slutsatser och framtida forskning

Målet med den här studien var att komplettera existerande forskning om uttryckningskörning inom polismyndigheten med ett nytt perspektiv, nämligen ett narrativt perspektiv. Fram till nu har den kvalitativa forskningen om uttryckningskörningar inte betonat retrospektiva erinringar i form av hela berättelser från poliserna själva. I tidigare studier har syftet varit att undersöka statistik eller specifika beteenden eller fenomen (Albertsson & Bylund, 2010; Andersson & Menckel, 1995; Best & Eves, 2003; Lundälv, 2016; Lundälv, Philipson & Sarre, 2010; MacDonald & Alpert, 1998; Weiss m. fl. 2010).

Vår studie ger beskrivningar av uttryckningskörning från tiden att larmet inkommer fram till att olycka eller *near miss* sker. Studien visar att det finns likheter i hur poliser berättar om sina upplevelser under uttryckningskörning. Vissa underliggande faktorer

som återkommer i flera berättelser verkar påverka händelseförloppet. Vi har funnit fem typnarrativ som återkommer. Att vilja fånga den/de kriminella, köra fort för att göra det, uppleva att det kan vara svårt att säga till kollegor som man tycker tar för stor risk, att reflektera om risktagandet var relevant för uppdragets karaktär och om det stod i proportion till konsekvenserna, samt vikten av att finna balans mellan de ovanstående typnarrativen var de faktorer som var av mest betydelse för skeendena som blev. De kritiska händelserna i berättelserna blev det som berättelserna kom att handla om, exempelvis vilt på vägen, att förlora kontroll över bilen eller trafikanter som betar sig oväntat. För upplevd kontroll var betydelsen av kollegor något som poliserna underströk i varje berättelse. Även "attityder" var något som återkom och som tycktes vara en betydande och viktig del av beslutstagande. Alla typer innehöll två tongångar som vi valt att kalla manualberättelse och motberättelse. Motberättelsen innehöll beteenden som gick emot manualen men som ändå skedde. Manualberättelsen användes för att förklara och bedöma de avvikande beteendena.

Intressant för framtida forskning vore att med fler deltagare undersöka huruvida de presenterade typnarrativen i den här studien återkommer och om det är så, undersöka på vilket sätt de liknar och skiljer sig. I en sådan studie vore det även intressant att lyfta fram bisittande kollegors betydelse för utryckningskörningens utkomst och upplevelse för föraren. Beslutsfattande under utryckningskörning är ett annat område som skulle gynnas med mer forskning. Det finns få studier som studerar hur utryckningspersonal fattar beslut under själva körsträckan mellan A och B. Som ett komplement till kvalitativ forskning om utryckningskörning vore det även intressant att via neurofysiologisk forskning, undersöka och förstå de underliggande mekanismer som sker i hjärnan vid användandet av körsimulatorer. Frågeställningar skulle kunna vara; Skiljer det sig mellan erfarna och oerfarna användare? Finns det risker med simulatoranvändande som att det skulle ge minskad förmåga att ta beslut vid kritiska händelser i verkligheten?

Genom att använda exempelvis manual- och motberättelserna kunde man även söka motivet till deltagarnas sätt att vända sig till manualberättelsen. Intressant skulle även vara att undersöka huruvida polisernas understrykande av att adrenalinpåslag är av stor betydelse vid beslutsfattande, har något att göra med attityd mot det underliggande målet som var att skapa körsimulatorer för användning i utryckningsförarutbildningen. Forskningsfältet rörande utryckningskörning under yrkesutövning är relativt outforskat vilket öppnar för många möjliga vägar att studera detta vidare.

Referenser

- Abbass, A. (2015). *Reaching through resistance: advanced psychotherapy techniques*. (1st edition.)
- Albertsson, P., & Bylund, P. O. (2010). Svallvågskrascher – ”The wake effect”. *Scandinavian Update Magazine*, 2, 16–18.
- Andersson, R., & Menckel, E. (1995). On the prevention of accidents and injuries: a comparative analysis of conceptual frameworks. *Accident Analysis & Prevention*, 27(6), 757–768.
- Arbetsmiljöverket. (2016). *Blåsljusbranscher*, faktablad om arbetsmiljöstatistik, nr 4/2016. Hämtad 2017-05-20, från <https://www.av.se/globalassets/filer/statistik/arbetsmiljostatistik-blaljusbranscher-korta-arbetsskadefakta-4-2016-faktablad.pdf?hl=%20polisverksamhet>.
- Arbetsmiljöverket (2017) *Säkerhetskultur*, Hämtad 2017-05-18, från <https://www.av.se/arbetsmiljoarbete-och-inspektioner/arbete-med-arbetsmiljon/sakerhetskultur---ett-samspel-mellan-manniskor-och-riskstyrning/>
- Bainbridge, L. (1983). Ironies of Automation. *Automatica*, 19, 775–779.
- Best, D., & Eves, K. (2003). Fatal Pursuit: an Analysis of Police Chases Resulting in Loss of Life or Serious Injury. *POLICING AND SOCIETY*, 13(3), 305–314.
- Best, S., Artwohl, A., & Kirschman, E. (2011). 24 Critical incidents. I Kitaeff, J (Red.), *Handbook of police psychology*, (s. 491–508). Routledge.
- Braun, V., & Clarke, V. (2006). Using thematic analysis in psychology. *Qualitative Research in Psychology*, 3, 77–101.
- Flanagan, J. C. (1954). The critical incident technique. *Psychological bulletin*, 51(4), 327.
- Folkman, S., & Moskowitz, J. T. (2004). Coping: Pitfalls and promise. *Annual Review of Psychology*, 55, 745–74.
- Frank, A.W. (2013). *The Wounded Storyteller: Body, Illness and Ethics*. Chicago: University of Chicago Press.
- Fuller, R. (1984). A conceptualization of driver behaviour as threat avoidance. *Ergonomics*, 27, 1139–1155.
- Gustafsson, M. (2011) Med hjärnan bakom ratten (eller under armen). I Lundälv. J (Red.), *Utryckningsföraren* (s. 9–29). Mayer.
- Haddon, W. (1980a). Options for the prevention of motor vehicle crash injury. *Israel journal of medical sciences*, 16(1), 45–65.
- Haddon, W., (1980b). Advances in the epidemiology of injuries as a basis for public policy. *Public Health Reports*, 95(5), 411–421.
- Holmberg, U., Pettersson, B. (2004). >>Dom ska minsann inte komma undan!<< – om biljakter. I Christianson, S, Å, Granhag (Red.), P, A. *Polispsykologi*. Natur och kultur.
- Harms-Ringdahl L. *Safety Analysis – Principles and practice in occupational safety*. Second edition. Taylor & Francis, London and New York, 2001.
- Johansson, B-L. (2011). Yrkesutövning-brådsakande yrkesutövning och trängande fall. I Lundälv. J (Red.), *Utryckningsföraren* (s. 175–189). Mayer.
- Kenny, D T. (2000). Psychological foundation of stress and coping: A developmental perspective. I: D T Kenny, J G Carlson, F J McGuigan & J L Shepard (red), *Stress and health. Research and clinical application*. Amsterdam: Harwood Academic Publishers.
- Karlsson, I., & Christianson, S. Å. (2003). The phenomenology of traumatic experiences in police work. *Policing: An International Journal of Police Strategies & Management*, 26(3), 419–438.
- Kjellén U. (2000). *Prevention of Accidents through Experience Feedback*. London, Taylor & Francis.
- Klein, G. (1999[1998]). *Sources of power: how people make decisions*. Cambridge, Mass.: MIT.

- Klein, G. (2008). Naturalistic decision making. *Human Factors: The Journal of the Human Factors and Ergonomics Society*, 50(3), 456–460
- Klein G., Calderwood R., Clinton-Cirocco A. (2010). Rapid decision making on the fire ground: The original study plus a postscript. *Journal of Cognitive Engineering and Decision Making*, 4, 186–209.
- Kools, S., McCarthy, M., Durham, R., & Robrecht, L. (1996). Dimensional Analysis: Broadening the Concept of Grounded Theory. *Qualitative Health Research*, 6, 312–330.
- Kvale, S. (1997) *Den kvalitativa forskningsintervjun*. Lund: Studentlitteratur.
- Kvale, S. & Brinkmann, S. (2014). *Den kvalitativa forskningsintervjun*. (3. [rev.] uppl.) Lund: Studentlitteratur.
- Lundälv, J. (2016). Biljakter och dödliga skador i Sverige – en retrospektiv studie av konsekvenser av biljakterrelaterade krascher. *Socialmedicinsk tidskrift* 2016; 2:166–176.
- Lundälv, J. (Ed.). (2011). *Utryckningsföraren*. Meyer.
- Lundälv, J, Philipson, C, & Sarre, R. (2010) How do we reduce the risk of deaths and injuries from incidents involving police cars? Understanding injury prevention in the Swedish context, *Police Practice and Research*, 11:5, 437–450.
- MacDonald, John M & Alpert, Geoffrey P. (1998). Public attitudes towards police pursuit driving. *Journal of Criminal Justice*, 26, 3, 185–194.
- Nationalencyklopedin [NE]. (2017a). *Olycka*. Tillgänglig: <http://www.ne.se/uppslagsverk/encyklopedi/lång/olycka>
- Nationalencyklopedin [NE]. (2017b). *Skada*. Tillgänglig: <http://www.ne.se/uppslagsverk/encyklopedi/lång/skada>
- Nationalencyklopedin [NE]. (2017c). *Tillbud*. Tillgänglig: <http://www.ne.se/uppslagsverk/encyklopedi/lång/tillbud>
- Nationalencyklopedin [NE]. (2017d). *Adrenalin*. Tillgänglig: <http://www.ne.se/uppslagsverk/encyklopedi/lång/adrenalin>
- Näätänen, R., & Summala, H. (1976). Road-user behaviour and traffic accidents. *Publication of: North-Holland Publishing Company*.
- Orasanu, J., & Fischer, U. (1997). Finding decisions in natural environments: The view from the cockpit. In C.E. Zsombok & G. Klein (Eds.), *Naturalistic decision making* (pp. 343–357). Mahwah, NJ: Lawrence Erlbaum Associates, Publishers.
- SFS 1998:204. *Personuppgiftslagen*. Stockholm: Justitiedepartementet L6.
- Price, J. (1999). In acknowledgement: A review and critique of qualitative research texts. In R. Josselson & Lieblich, A. (Ed.), *Making meaning of narratives* (pp. 1–24). Thousand Oaks: Sage publications, Inc.
- Rasmussen, J. (1983). Skills, rules, and knowledge; signals, signs, and symbols, and other distinctions in human performance models. *IEEE Transactions on Systems, Man, and Cybernetics*, SMC-13(3), 257–266.
- Rasmussen J, Svedung I. (2007). *Proactive Risk Management in a Dynamic Society*. Second edition. Swedish Rescue Services Agency, Karlstad.
- Riessman, C. (2008). *Narrative Methods for the Human Sciences*. Sage Publications.
- Rollenhagen, C. (2003). *Att utreda olycksfall: teori och praktik*. Lund: Studentlitteratur.
- Stanovich, K. E., & West, R. F. (2000). Advancing the rationality debate. *Behavioral and brain sciences*, 23(05), 701–717.
- Strömberg, N. G. (2011). Riskökningar och Polisens förarutbildning. I Lundälv, J. (Red.), *Utryckningsföraren* (s. 161–174). Mayer.

SFS 1998:1276. *Trafikförordning*. Stockholm: Näringsdepartementet RS T.

Tversky, A., & Kahneman, D. (1974). Judgment under Uncertainty: Heuristics and Biases. *Science*, 185(4157), 1124–1131.

Umeå Universitet (2013), Bevarande- och gallringsplan för forskningsmaterial, Dnr 100-1012-13. Hämtad 24 januari 2017, från http://www.umu.se/digitalAssets/123/123072_100-1012-13-bevarande-och-gallringsplan.pdf.

Webster, L. & Mertova, P. (2007). *Using narrative inquiry as a research method: an introduction to using critical event narrative analysis in research on learning and teaching*. London: Routledge.

Weiss, D. S., Brunet, A., Best, S. R., Metzler, T. J., Liberman, A., Pole, N., ... & Marmar, C. R. (2010). Frequency and severity approaches to indexing exposure to trauma: The Critical Incident History Questionnaire for police officers. *Journal of traumatic stress*, 23(6), 734–743.

Wilde, G. J. (1982). The theory of risk homeostasis: implications for safety and health. *Risk analysis*, 2(4), 209–225.