

Polisaspiranten och utbildningsansvaret -polisbilskörningens dilemman och värdegrund

Jörgen Lundälv

Docent i socialt arbete vid Institutionen för socialt arbete, Göteborgs universitet, Sprängkullsgatan 23, Box 720, 405 30 Göteborg. Docent i trafikmedicin vid Institutionen för kirurgisk och perioperativ vetenskap, enheten för kirurgi, Umeå universitet. E-post: jorgen.lundalv@socwork.gu.se.

Svensk polis måste förhålla sig till den nationella nollvisionen om trafiksäkerhet, en intern trafiksäkerhetspolicy samt den egna värdegrunden. Varje polisbilsförare bär ensam på det totala föraransvaret. Vid en krasch kan polisbilsföraren åtalas och dömas för ansvar i domstol. Under senare decennium har skadeutvecklingen för polisbilskrascher och incidenter ökat samtidigt som utbildningsinsatserna reducerats. Denna paradox problematiseras i denna artikel utifrån antagandet att alla utbildade polismän i Sverige måste framföra polisfordon i tjänsten utan att ha adekvat och tillräcklig utbildning. Polisens rätt till våldsanvändning i form av biljakter (prejning och stopp av misstänkta fordon) regleras därtill i en tjänsteföreskrift av Rikspolisstyrelsen (RPS) som inte harmoniserar med den av riksdagen antagna nollvisionen. I princip ges ingen utbildning av polisbilsförare hur de ska preja och stoppa privatbilister på vägen vilket kan innebära en avsevärd förhöjd risk för hälsoförluster för såväl privatbilister som för oskyddad polispersonal. Samtidigt som andra yrkesförare som till exempel lokförare har strikta medicinska krav för föraruppgiften så har RPS börjat anta kroniskt sjuka ungdomar till polisutbildningen. Detta ställer krav på framtidens trafiksäkerhet och riskmedvetenhet i polisprofessionen.

The Swedish police authorities must respond to the national "vision zero" for road safety policy, an the Swedish police Internal Road Safety Policy and their own values. Every police car drivers have the total driver responsibility. In recent decade, the tragic trend of police car crashes and incidents could be detected. This paradox is problematized in this article on the assumption that all trained police officers in Sweden have to drive police vehicles on duty without having adequate and sufficient training.

Inledning

Säkerhetssituationen för personal som kör utryckningsfordon eller följer med som medåkare har uppmärksammats i flera studier som genomförts under senare år i Sverige (Lundälv, 2005a; Lundälv, 2005b; Albertsson et al, 2010). Särskilt har säkerhetssituationen för ambulanspersonal uppmärksammats ur skadehänseende under början av 2000-talet (Lundälv, 2006a; Lundälv, 2006b; Lundälv, 2006c; Lundälv, 2006d; Lundälv, 2006e; Lundälv, 2006f; Petzäll, 2006; Petzäll, 2008; Petzäll et al, 2010; Lundälv, 2009a). Skadehändelser och attityder i samband med polisbilskörning har under senare kommit att problematiseras i flera studier (Wenäll och Andersson, 2005; Lundälv, 2009b; Lundälv, 2010a; Lundälv, 2010b; Lundälv, 2010c; Lundälv, 2010d; Lundälv, 2010e, Wenäll, 2011). Internationellt har risker med polisbilskörning uppmärksammats i olika sammanhang (Sharp, 1997; Marion, 1998; Waddington, 2010).

Den här artikeln belyser utbildningens betydelse för samtliga poliser som använder sitt tjänstefordon (polisbilen) i samband med förflyttning och transport i vägtrafiken. Polisbilsföraren har flera moraliska förpliktelser före, under och efter avslutad förarutbildning. Denna artikel handlar om krav som ställs på polisbilsföraren men innehåller också en diskussion om det egenansvar som varje polisbilsförare och utryckningsförare måste ta och utveckla. Den person som gör anspråk på att bli en polisbilsförare är polisstudenten som studerat vid en av landets tre polisutbildningar. Vid antagningen

till polisutbildningen har det under 2000-talet ställts krav på att studenten ska inneha B-behörighet (körkort), ha ”en viss körvana” och ha fyllt 20 år. Från och med år 2012 har kraven sänkts till att den sökande kan vara 18 år och personer med kroniska sjukdomar kan också antas till utbildningen (referens PHS utbildningsplanen). När studenten lämnat PHS inleds den s.k. aspiranttjänstgöringen vid någon av landets 21 polismyndigheter. Studenten har antagits som polisaspirant och ska genomgå sin aspiranttjänstgöring och även få mer utbildning i polisbilskörning. Polisaspiranten i polisbilen är en person under utbildning och detta är viktigt att komma ihåg. Därför är det så viktigt att det finns goda förebilder i polisorganisationerna i landet som kan ta hand om och lära framtidens moderna poliser att hantera polisfordonet i vägtrafiken.

Polisbilsförarens status kan konstateras vara betydligt lägre än exempelvis bussförare, lastbilsförare och lokförare. Lag om yrkeskompetensbevis för buss- och lastbilsförare som baseras på EU-direktiv, garanterar såväl en lägsta utbildningsnivå på förarutbildning som regelbundna hälsokontroller för dessa yrkesförare (SFS 2007:1470). En lag infördd år 2011 som omfattar lokförare skärper också såväl förarkraven som medicinska hälsokrav för lokförarna i Sverige (Transportstyrelsen, 2011). Här ges inget utrymme för att anta intresserade sökande med kroniska sjukdomar. I en etisk skrift från Polisförbundet föreslås att såväl piloter som lokförare och deras utbildning och avvikelseanmälanssystem skulle

kunna vara förebilder för svensk polis (Polisförbundet, 2010).

Det saknas kunskap om hur vilka förhållningssätt och tankesätt som polisbilsförare har i förberedelse och relation till polisbilskörning. Handhavande, framförande och riskmedvetenhet hos polismannen är mycket väsentligt då vi talar om polisfordonets plats i vägtrafiken. Yrkesidentiteten hos polismannen formas tidigt i poliskarriären (Lauritz, 2009). Likaså finns attityder till polisbilskörning som både är goda och mindre goda. Att förändra attityder är något som kan ske först på längre sikt. Och så är det med skadeprevention och skadepreventivt tänkande generellt. Därför är det angeläget att problematiken med bedömningar och risktagande vid polisbilskörning tas på fullt allvar. Polisbilskörning ska inte endast ses som en trafiksäkerhetsfråga inom polisen utan i högsta grad som en arbetsmiljöfråga eftersom polisfordonet är en arbetsplats där en eller flera polismän riskeras att skadas då fordonet är involverad i en skadehändelse eller blir angripen av till exempel en gärningsman.

Polisens rätt till våldsanvändning i form av biljakter (prejning och stopp av misstänkta fordon) regleras därtill i en tjänsteföreskrift av Rikspolisstyrelsen (RPS) som inte kan sägas harmonisera med den av riksdagen antagna nollvisionen. I princip har ingen utbildning av polisbilsförare givits hur de ska preja och stoppa privatbiler på vägen vilket kan innebära en avsevärd förhöjd risk för hälsoförluster för såväl privatbiler som för oskyddad

polispersonal. År 2012 antog Rikspolisstyrelsen en revidering av en föreskrift (FAP 104-1) som innebär att alla polisbilsförare nu ska få en utbildning i prejning och stopp av fordon (Rikspolisstyrelsen, 2012).

En mer grundläggande problematik att diskutera om polisbilskörning handlar om fundamentala värden och värdegrunder som baseras på kunskap, trafiksäkerhet och attityder. Vilka attityder och kunskaper finns hos polisaspiranter i Sverige vad gäller polisbilskörning och trafiksäkerhet?

Nollvisionen och polisbilsföraren

I stort sett all trafiksäkerhets- och skadesammanhang omnämns den svenska nollvisionen som en ledstjärna i det långsiktiga skadeförebyggande arbetet (The World Health Organization, 2004). År 1997 antogs nollvisionen av Sveriges Riksdag (Tingvall, 1995). Drygt tio år efter att denna statliga vision antogs införde Rikspolisstyrelsen (RPS) en intern trafiksäkerhetspolicy (Rikspolisstyrelsen, 2006). Detta mål- och policydokument ska alla polisanställda känna till och följa. Det handlar om att till exempel alltid genomföra en kontroll och tillsyn före körning av ett polisfordon. Policyn handlar också om att polisen alltid ska vara en förebild i vägtrafiken för medtrafikanterna d.v.s. allmänheten.

Polisbilsföraren och ansvaret

Ansvar för att en polisman ska kunna ha förmåga och kapacitet att framföra ett polisfordon på ett trafiksäkerhet och

föredömligt sätt måste delas lika mellan arbetsgivaren och dennes utbildningsansvariga och individens eget ansvar (polismannen). Varje polisman måste därmed ställa krav på den förarutbildning (såväl grundutbildning som vidareutbildning) som arbetsgivaren tillhandahåller och därefter göra en egen reflektion och bedömning om denna insats är tillräckligt för honom eller henne. Polisbilsförarens ansvar måste omfatta såväl trafiksäkerhetsaspekter av olika slag som arbetsmiljöperspektiv eftersom själva polisfordonet både är ett transportmedel som en arbetsmiljö där polispatrullen vistas i under större delen av sitt arbetspass. Det är ett välkänt trafikmedicinskt fenomen men också problem trötthet och bristfällig vila är lika skadligt och därmed farligt som alkoholförekomst hos en förare (Anund, 2009). Om en polisbilsförare på grund av ett långt arbetspass inte känner sig tillräckligt utvilad utan trött borde det vara ett rimligt beslut av polisbilsföraren att avstå från att köra polisbil. Ansvar som moralisk princip innebär i detta sammanhang att det är polisbilsföraren själv som avgör om föraruppdraget kan fortsätta eller ska avbrytas. Detta kan naturligtvis upplevas av föraren själv att denne står i en konfliktsituation till exempelvis de olika förväntningar som en operativ arbetsledning (yttre och inre befäl) kan ha på honom eller henne.

Attitydstudie

Under åren 2008-2010 genomfördes en attitydundersökning av polisaspiranternas attityder till polisbilskörning (Lundälv, 2010c). Syftet med studien var att studera attityder hos de po-

lisaspiranter som anställdes vid Polismyndigheten i Västra Götaland under åren 2008-2010. Syftet var vidare att undersöka vilka förarattityder och ställningstaganden som görs till olika riskmoment i samband med polisbilskörning. Särskilt fokuseras skaderisker, trafiksäkerhet och skadeförebyggande insatser i forskningsstudien. Totalt studerades 326 polisaspiranter i olika genus- och ålderskategorier. Vilka förväntningar har aspiranterna haft på polisbilsförarutbildningen innan de påbörjade utbildningen? Vad har aspiranterna upplevt som svårast under utbildningen? Vilka attityder har aspiranterna till polisbilskörning generellt och vad ser aspiranterna som angeläget att förändra i förareutbildningen? Det bakomliggande syfte med studien var att få en ökad kunskap om vilka attityder som finns hos unga polisaspiranter som nyligen lämnat polisutbildningen i fråga om att bedöma risker och säkerhet i samband med polisbilskörning. En ökad kunskap om aspiranternas riskbenägenhet men framför allt förarattityder kan användas för att förbättra såväl den interna förarutbildningen som den kommande nationella förarutbildningen som planeras att införas i Sverige år 2013. En insamlingsenkät delades ut till samtliga polisaspiranter som anställdes i Västra Götaland under åren; 2008, 2009 och 2010. I studien ingår totalt 223 män (68 procent) och 103 kvinnor (32 procent). Den yngste aspiranten var född 1986 och den äldste 1966. 181 studenter var anställda på 1980-talet, 137 på 1970-talet och 8 på 1960-talet. Det var framför allt yngre aspiranter som anställdes de båda åren vid Polismyndigheten i Västra Göta-

land. 181 aspiranter var födda någon gång under 1980-talet vilket motsvarar 55 procent av samtliga polisaspiranter.

Polisbilsföraren och attityderna – en grundfråga

Ett intressant resultat som studien visade var att många polisaspiranter ansåg att de hade otillräckliga kunskaper om trafiksäkerhet och fordonskörning när de avslutat sin polisutbildning. Totalt 75 polisaspiranter (23%) ansåg att utbildningen varit otillräcklig/otillfredsställande och är osäkra på att de fått tillräckliga kunskaper. Studien kunde också visa att aspiranterna hade en relativt begränsad körvana eftersom flera polisaspiranter kört lite bil på sin fritid. Såväl aspiranter som instruktörer ansåg att polismyndigheterna måste bli bättre i framtiden på att informera allmänheten om polisbilsförarens rättigheter och skyldigheter samt hur polisbilskörning sker i praktiken. Kunskap om folkhälsoproblemet trafikskador måste också ses som ett viktigt led inom polisutbildningen på grundnivå. Det är således viktigt att varje polisman har kunskap om utbredning och omfattning av ett av vår tids stora folkhälsoproblem – trafikskadorna. Kunskap om trafikskador som folkhälsoproblem är en viktig kunskap för alla polismän. Utbredning och förekomst av trafikskador borde därför kunna ses som grundläggande kunskaper i trafiksäkerhet och skadeprevention inom polisutbildningen. Studien visade att polisaspiranterna hade överlag svårt att uppskatta antal trafikskadade och omkomna i vägtrafiken under ett år. Exempelvis skadades det under år

2007 totalt 26 749 personer svårt eller lindrigt i vägtrafiken i Sverige. 89 aspiranter (27 procent) uppgav att över 15 000 personer skadas i vägtrafiken årligen. 137 aspiranter (42 procent) trodde att färre än 7 000 15personer skadas i vägtrafiken varje år i Sverige. Likaså hade aspiranterna svårt att uppskatta hur många människor som årligen omkommer i trafikolyckor. 27 procent uppgav att färre än 300 personer omkom medan 14 procent svarade att över 500 personer omkom årligen. Fem poliser trodde att det dödades över 1500 personer årligen i trafikolyckor.

Aspiranterna är unga och de är framtidens poliser. De efterlyser en bra förarutbildning som fortsätter med vidareutbildning i form av repetitionsutbildningar. Studien visade att det återstår mycket arbete för polismyndigheterna att genomföra utbildningsinsatser i polisbilskörning på olika nivåer. Idag finns inget kontrollsystem där den enskilde polismannen måste göra ett ”konditionstest” ur ett förarperspektiv. Det årliga kompetensskjutningsprovet med tjänstevapen sänder en viktig signal till alla aspiranter att tjänstevapen endast får bäras utifrån kompetens och duglighet. Vapenutbildning och vapenmoment får såväl under den polisiära grundutbildningen vid polishögskolorna/polisprogrammen högsta betyg av de polisstuderande. Statusfrågan för utryckningsförare och polisbilsförare måste utredas vidare utifrån en jämförelse med vilken tillsyn, kontroll och utbildning som ges vid polisens interna vapenutbildning.

Attitydundersökningen visade att det

finns ett flertal beteenden och attityder hos aspiranter som blivande polisbilsförare. Mätningen säger något om såväl attityder som kunskaper hos aspiranterna om polisbilskörning utifrån Trafikförordningens (TF) föreskrifter om ordinarie yrkesutövning, brådskan- de yrkesutövning och trängande fall. Det råder en utbredd missuppfattning hos majoriteten av aspiranterna vilket lagstöd de har att framföra polisfordon under brådskan- de yrkesutövning. Enkätstudien visade också att flertalet av de deltagande aspiranterna har som avsikt att framföra sitt utryckningsfordon i samband med brådskan- de yrkesutövning utan att beakta om de har lagstöd för detta eller ej. Ett exempel på en sådan uppfattning hos aspiranterna är att de uppfattar att de har lagstöd att bryta mot såväl spärllinjer som spärr- markeringar i vägtrafiken vid körning i samband med brådskan- de yrkesutövning. Ett sådant lagstöd finns endast vid trängande fall. Denna inställning kan ses som såväl en attityd som en kunskapsfråga.

Trafiksäkerhet och arbets- miljö – en skadeförebyg- gande allians

Polisfordonet som tjänstefordon är en fråga om såväl trafiksäkerhet som arbetsmiljö. Studien har visat att i stort sett alla aspiranter har haft förhoppningar att bli en god polisbilsförare efter genomgången utbildning. Förar- utbildningen vid Polismyndigheten i Västra Götaland visar att en majoritet av aspiranterna (N=326) upplevt att de har fått en bra och innovativ förarut- bildning. Undersökningen visade att

det fanns flera önskemål hos aspiran- ter. Ett utökat kontrollsystem bör infö- ras som ger varje polisman rätt att bli bedömd och examinerad mot uppställ- da lärandemål. Flera av aspiranter ef- terfrågade mer feedback på sin körning från de instruktörer som de mött un- der utbildningen. 12 procent av alla as- piranter (N=38) blev underkända i steg 3-momentet i förarutbildningen vilket kan förklaras av bristande körvana hos aspiranterna. Resultatet av attitydun- dersökningen visade vidare på att as- piranterna kunde indelas i två grupper som kan beskrivas som trygghetssöka- re och risktagare. Trots att de kvinnliga polisaspiranterna i studien hade min- dre körvana än sina manliga kollegor så tillhörde de kvinnliga aspiranterna i större utsträckning än de manliga kol- legorna gruppen trygghetssökare uti- från de attitydfrågor som studerades i studien. Resultatet av undersökningen visade att fler kvinnliga polisaspiranter tillhörde den s.k. trygghetsgruppen så- väl i mätningen före utbildningstillfäl- let som efter avslutad utbildning.

Avslutning

Sveriges Riksdag antog år 1997 noll- visionen. Nästan tio år efter att detta strategi- och måldokument antogs, införs en intern trafiksäkerhetspolicy för svensk polis (Rikspolisstyrelsen, 2006). Det är ingen överdrift att på- stå att polisens interna måldokument eftersläpar. Skadeutvecklingen vad gäller polisfordon och polispersonals inblandning i vägtrafikolyckor kan inte heller sägas stå i överensstäm- melse med de intentioner som finns i den nationella nollvisionen. Sedan 1990-talet har ett stort antal motioner

lagts i Sveriges Riksdag av olika politiska partier (Motion 2006/07:So221; Motion 2007/08:So349; Motion 2007/08:T436; Motion 2009/10:So388; Motion 2009/10:T507; Motion 2009/10:T482; Motion 2008/09:T474; Motion 2010/11:So252; Motion 2010/11:T432; Motion 2011/12:T361). Ingen av motionerna har antagits och realiserats i praktisk handling. En rimlig slutsats att dra är att ansvariga trafikpolitiker i Sverige inte har varit eller är intresserade av att verka för tillkomsten av ett lagkrav för utryckningsförare (polispersonal, räddningstjänstpersonal och ambulanspersonal). Enligt min mening är detta anmärkningsvärt då utryckningsförare tillskrivs en mycket låg status bland yrkesförare. En konsekvens av avsaknaden av lagkrav, ordentliga utbildningsinsatser och utvärderingar av förarutbildningar som ges, blir att den enskilde polisbilsföraren ställs ensam med det totala föraransvaret om han eller hon skulle åtalas för ett trafikbrott. Naturligtvis är det alltid bilföraren själv som är ansvarig för de felhandlingar som begås även om utbildningsinsatser mm skulle ha visat sig vara ogynnsamma och knappa. Det är alltid polisbilsföraren själv som bär det slutliga ansvaret för sina handlingar då han eller hon har gjort ett medvetet val att exempelvis köra polisbil trots att han eller hon inte är utvilad. Bristande utbildning, slutkörda och trötta polisbilsförare och en krackelerande polis-kultur som innefattar bristfälliga värderingar och attityder riskerar att äventyra nollvisionen och därmed allmänhetens tilltro till de förebilder som poliserna borde vara i vägtrafiken. Enligt min mening är detta mycket allvarligt. Det

stora ansvaret som under senare år lagts på den enskilde polisbilsföraren är orimligt stort. Ännu större och tyngre torde detta ansvar bli för de polisbilsförare som är tysta och vare sig ställer krav på det interna trafiksäkerhetsarbetet eller sin egen arbetsmiljö. För att åstadkomma en förändring framåt och därmed en mer gynnsam utveckling på området föreslås att den enskilde polisbilsföraren blir mer proaktiv i sin roll och därmed i det skadeförebyggande arbetet. Detta skulle kunna ske genom att fler förare exempelvis deltar i samhällsdebatten och diskussionen och mer öppet problematiserar såväl de egna arbetsvillkoren som polisbilskörningens olika dilemman och den egna värdegrunden.

Referenser

- Albertsson, P, Bylund, P.-O. (2010). Svallvågskrascher – "The Wake Effect". *Scandinavian Update Magazine* 2010;2:16-18.
- Anund, A. (2009). Sleepiness at the wheel. Doctoral thesis. Department of Public Health Sciences, NASP – National Prevention of Suicide and Mental Health, Stockholm: Karolinska institutet.
- Lauritz, L.-E. (2009). Spirande polisidentiteter: En studie av polisstudenters och nya polisers professionella identitet. Doktorsavhandling, Enheten för polisutbildning, Umeå universitet.
- Lundälv, J. (2005a). Den ironiska höghastighetskulturen. Om osäkra hjälparens framfart. *Svensk etnologisk tidskrift (Kulturella Perspektiv)*. 2005;14(4):44-52.
- Lundälv, J. (2005b). Ambulanskrascher - ett dolt folkhälsoproblem och högriskområde inom försäkringsbranschen. *Nordisk Försäkringstidskrift (NfT)*, Scandinavian Insurance Quarterly 2005;86 (4):361-369.

- Lundälv, J. (2006a). Ambulanskrascher (EMVC) i internationell belysning – en litteraturgenomgång av fenomenet EMVC och en kunskapsöversikt av intresse för skaderegistrering inom EMVC-området i Sverige åren 1990-2005. *The Scandinavian Journal of Trauma, Resuscitation and Emergency Medicine* 2005;13(3):148-158.
- Lundälv, J. (2006b). Akut behov av skaderegistrering efter ambulanskrascher (Acute need of registration of ambulance crash-related injuries). *Läkartidningen* 2006;103;6:372-374.
- Lundälv, J. (2006c). Ambulansrelaterade krascher i Finland åren 1996-2005 baserat på försäkringsdata: nya kunskapsvägar för att förebygga ambulanskrascher i framtiden. *The Scandinavian Journal of Trauma and Emergency Medicine* 2006;14(3):126-132.
- Lundälv, J. (2006d). EMVCs: ambulance work and hospital social workers in Australia and Sweden. *The Scandinavian Journal of Trauma, Resuscitation and Emergency Medicine*. 2006;14(1); 9-20.
- Lundälv, J. (2006e). "Svarta lådor" i vägtrafiken och bättre skadeinformation. *Nordisk Försäkrings-tidskrift (NfT), Scandinavian Insurance Quarterly* 2006;2:161-166.
- Lundälv, J. (2006f). *Säker uttryckning. Krasch och prevention vid uttryckningskörning*. Gävle: Meyers förlag.
- Lundälv, J. (2007). Emergency medical vehicle crashes and injury events in Northern Finland. *Journal of Chinese Clinical Medicine. Chinese Academy of Clinical Medicine*. 2007;2(4):181-187.
- Lundälv, J., Gärder, P., Risser, R., Leden, L. (2008). Police Cycle-Patrols in Finland: A Qualitative Study Applying the Diamond Model. *The Police Journal* 2008;81:323-335.
- Lundälv, J. (2009a). Ambulansolyckor vid ett svenskt försäkringsbolag. *Scandinavian Update – Skandinavisk Akutmedicinsk tidskrift* 2009;2(1):12-15.
- Lundälv, J. (2009b). Polisbilen som aldrig kom fram. 11-års nationell personskadestudie med skadeatlas: skadehändelser med polisfordon i svensk vägtrafik. Umeå: Umeå universitet, Kunskapscentrum Katastrofmedicin, Institutionen för kirurgi och perioperativ vetenskap, enheten för kirurgi.
- Lundälv, J. (2010a). Folkhälsoproblematik och försäkringskostnader för polisfordon i Sverige 1997-2007. *Nordisk Försäkrings-tidskrift (NfT), Scandinavian Insurance Quarterly* 2010;April;1.
- Lundälv, J., Philipson, C., Sarre, R. (2010b). 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 – An International Journal* 2010;11;5:437-450.
- Lundälv, J. (2010c). Polisaspiranten som ville träna. Aspiranters förarattityder till polisbilskörning och risktagande inom polisens förarutbildning - en attitydundersökning 2008-2010. Umeå: Umeå universitet, Kunskapscentrum Katastrofmedicin, Institutionen för kirurgi och perioperativ vetenskap, enheten för kirurgi.
- Lundälv, J. (2011a). Police driver simulator, educational investments and evaluation – a research survey concerning experiences of police driver simulator in european countries 2010-2011. Research Report. Police Academy, Solna and Department of Surgical and Perioperative Sciences, Unit of Surgery, Umeå University.
- Lundälv, J. (red.). (2011b). *Utryckningsföreläsaren. Första upplagan, första tryckningen*. Gävle: Meyers förlag.
- Lundälv, J., Philipson, C. (2006). Polisbilsförarna blir allt sämre. Debattartikel i *Borås tidning* den 18 december 2006.

- Lundälv,J, Philipson,C. (2010). Polisens prejningar skadar nollvision. Debattartikel i tidskriften Samferdsel. Nr 2, s. 19. Oslo: Transportekonomisk institutt.
- Marion,N. (1998). Police academy training: are we teaching recruits what they need to know? Policing: An Internatinoal Journal of Police Strategies & Management 1998;21:1:54-79
- Möller,T. (2010). Stort missnöje med utbildning av polisaspiranter. Östgöta-Correspondenten den 19 mars.
- Petzäll,K. (2006). Trafiksäkerhet vid ambulanstransporter. Institutionen för hälsa och samhälle, Högskolan Dalarna, Falun.
- Petzäll,K. (2008). Trafiksäker transport och vård av patient i ambulans. Karlstad universitet, Fakulteten för samhälls- och livsvetenskaper Avdelningen för omvårdnad.
- Petzäll,K, Petzäll,J, Jansson,J, Nordström,G. (2010). Time saved with high speed driving of ambulances. Accident Analysis and Prevention 2010;43(3):818-822.
- Polisförbundet. (2010). Fyra förslag och två löften som lyfter etiken inom svensk polis. En rapport från Polisförbundet, April 2010. Stockholm: Polisförbundet.
- Polishögskolan. (2002). Utbildningsplan, Polisprogrammet 80 poäng. Solna: Polishögskolan.
- Polishögskolan. (2012). Polisforskning vid universitet och högskolor i Sverige. En översikt. PHS serie i polisiärt arbete 2012:1, januari 2012. Polishögskolan i Sörentorp, Solna.
- Rikspolisstyrelsen. (2006). Polisens interna trafiksäkerhetspolicy. Stockholm: Rikspolisstyrelsen (in Swedish).
- Rikspolisstyrelsen. (2010). Utbildningsplan för polisens nationella förarutbildning. Stockholm: Rikspolisstyrelsen.
- Rikspolisstyrelsen. (2012). Rikspolisstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om vilka hjälpmedel som får användas för att stoppa fordon enligt 10 enligt 10 § 5 polislagen (1984:387) m.m. RPSFS 2011:14, FAP 104-1.
- SFS 2007:1470. Förordning om yrkesförarkompetens.
- Sharp,G. (1997). Human Aspects of Police Driving. Scottish Police College, Alloa.
- SVT Uppdrag Granskning. (2006). Polisövningen slutade i frontalkrock. SVT Uppdrag Granskning den 21 november 2006. Webb: http://svt.se/2.58360/1.703395/utskriftsvanligt_format?printerfriendly=true
- The World Health Organization. (2004). World report on road traffic injury prevention. Geneva: World Health Organization (WHO).
- Tingvall,C. (1995). The Zero Vision. In: van Holst H, Nygren, Å, Thord, R eds. Transportation, traffic safety and health: the new mobility. Proceedings of the 1st International Conference Gothenburg, Sweden, 1995, Berlin: Springer Verlag, 1995:35-57.
- Transportstyrelsen. (2011). Transportstyrelsens föreskrifter om förarutbildning m.m. enligt lagen (2011:725) om behörighet för lokförare.
- Waddington,P.A.J. (2010). Police Pursuits: A Case Study of "Critical Friendship?". Policing 2010;4(2):119-126.
- Vebl,P. (2010). Polisen hinner inte utbilda nya aspiranter. Östgöta-Correspondenten den 10 mars.
- Wenäll,J, Andersson,H. (2005). Polisens personliga utrustning i olycka. VTI notat 13-2005. Linköping: Väg- och Transportforskningsinstitutet (VTI).

Wenäll, J. (2011). Sidokrockprov med polisbil. Sidokrockkudde och polismannens personliga utrustning. VTI notat 10-2011. Linköping: Väg- och Transportforskningsinstitutet (VTI).

Motioner i Sveriges Riksdag:

Motion 2011/12:T361, Ambulansförarens utbildning (Kerstin Engle), (s).

Motion 2010/11:T432 Lars-Axel Nordell (KD).

Motion 2010/11:So252. Nationellt krav på kompetens för utryckningsförare (Kerstin Engle), (s).

Motion 2008/09:T474. Kvalitetssäkring och uppföljning av utryckningsförare. (Lars-Arne Staxäng och Finn Bengtsson), (m).

Motion 2009/10:T482. Fortbildning för förare av utryckningsfordon. (Lars-Axel Nordell), (kd).

Motion 2009/10:T507. Trafiksäkerhetsutbildning för blåljusmyndigheter (Johan Pehrson), (fp).

Motion 2009/10:So388. Utbildning av utryckningsförare. (Kerstin Engle), (s).

Motion 2007/08:T436. Kompetensmål och förarbete för utryckningspersonal. (Anders Karlsson och Christin Hagberg), (s).

Motion 2007/08:So349 Utbildning för ambulansförare. (Kerstin Engle), (s).

Motion 2006/07:So221. Utbildning för ambulanspersonal. (Kerstin Engle), (s).