

Biljakter och dödliga skador i Sverige – en retrospektiv studie av konsekvenser av biljakterrelaterade krascher

Jörgen Lundälv

Docent i socialt arbete, Institutionen för socialt arbete, Göteborgs universitet.

Docent i trafikmedicin, Institutionen för kirurgisk och perioperativ vetenskap, enheten för kirurgi, Umeå universitet. E-post: jorgen.lundalv@socwork.gu.se.

En person omkommer varje år som ett resultat av biljakter i Sverige. Under åren 1997-2011 omkom totalt 16 personer i polisrelaterade biljakter. Artikeln beskriver och diskuterar orsaker och skadeutfall från polisrelaterade biljakter i Sverige. Syftet med föreliggande studie är att fokusera och analysera biljakter och dödliga skador i Sverige under åren 1997-2011 utifrån den nationella nollvisionen samt utifrån utbildningsnivåer och risksituationer i trafikmiljöer. Materialet var insamlat genom två nationella databaser i Sverige: Mediarkivet och PressText. Föreliggande studie visar att det under perioden 1997-2011 hade omkommit 16 personer (dödliga skador) som en följd av biljakter i Sverige. En polisman dödades under biljakt under perioden. En majoritet av de polisrelaterade biljakterna inträffade under nattetid. Den vetenskapliga forskningen om fenomenet biljakter och polisrelaterade biljakter är begränsad. Internationell forskning, kunskap och information om betydelsen av utbildning av avancerade förare och attityder hos polisbilsförare kan komma att bli betydelsefull i framtiden. För att reducera trafikskadorna och lidande fordras ett långsiktigt skadeförebyggande arbete.

One person dies every year as a result of a police pursuit in Sweden. During the period 1997-2011 16 persons died in pursuit-related crashes. Previous article described and discussed causes and outcomes from pursuit-related crashes in Sweden. The purpose of the present study was to focus and analyse police pursuit and fatal injuries in Sweden during the period 1997-2011 within the framework of traffic safety policies in terms of educational level and risk situations in the traffic environment. Data were collected by two national media archive in Sweden; Mediarkivet and PressText database. Present study shows that during the period 1997-2011 has 16 persons died (fatal injuries) as a result of police pursuits in Sweden. One police officer was killed in this police pursuits in Sweden. A majority av the pursuit-related crashes occur in the nights. The scientific research concerning the phenomenon of police pursuit and pursuit-related crashes has been limited. International research, knowledge and information about the importance of education of advanced driving and police driver attitudes will be very important in the future. To reduce traffic injuries and suffering required work with injury prevention.

Säkerhet och proportionalitetsprincipen

Bilismen har utvecklats och kommit att bli en mycket viktig del av människans sociala liv och välfärd. Betydelsen av bilen och trafiken för människan har blivit en viktig fråga för uppnåelsen av frihet men även ett instrument för att kunna förbättra välfärden. Bilismen har även varit en betydelsefull del i polisiärt arbete, polisiär praktik och forskning. Vi vet även att trafikskador är ett våra största folkhälsoproblem idag. Ett exempel på detta är att trafikolyckor orsakar tusentals personskador i Sverige. Vinsterna genom bilismen måste även betraktas utifrån bilismens baksida. Trafikskadorna som ett skadefenomen resulterar också i smärta och lidande för de personer som drabbas i de här krascherna. Behovet av ett akut medicinskt omhändertagande, rehabilitering och sociala stödsatser är mycket viktiga. Under år 2009 omkom totalt 397 personer i vägtrafiken i Sverige (Swedish Institute for Transport and Communication Analysis, 2009). Totalt inrapporterades 18 462 trafikolyckor som omfattade personskador via polisens inrapporteringar i Sverige samma år. Totalt 3657 personer skadades svårt samtidigt som 22 591 personer ådrog sig lindriga skador under år 2008.

Polisbilsrelaterade krascher är tragiska. Den brittiske forskaren Lisa Dorn (2003) beskriver den sociala kontexten över dessa krascher på följande vis:

"Whilst emergency response and pursuit

driving are essential components of police work, death and injury to innocent bystanders in the execution of police duties are unacceptable especially if officers themselves are directly to blame for the accident" (p.840).

Dorn (2003) diskuterar även behovet av en uppdaterad och reviderad policy för polisbilskörning i vägtrafiken:

"There is a real need to review police policy with respect to police driver training. A first step would be to incorporate the above recommendations to bring police driver training into line with community expectations and help improve the standards of police driving".

Att studera polisrelaterade biljakter och krascher som följer av dessa är mycket problematiskt av flera skäl. Polismäns och polisbilsförarens rättighet och möjligheter att genomföra biljakter har beskrivits ur olika känsliga perspektiv. Speciellt i medierapporteringen av biljakter och biljakterrelaterade krascher finns det rikligt med diskussion och problematisering av detta fenomen. Polisbilsföraren måste alltid överväga riskerna med en höghastighetskörning och en avancerad trafikmiljö när en biljakt äger rum. I Sverige utgår man alltid från den så kallade proportionalitetsprincipen som finns definierad i Polislagen 8 § (Swedish National Police Board, 1999):

"The principle of proportionality is very important in interventions of the kind referred to here. The more aggravated the

offence is, and the more convinced a police officer is that someone in the vehicle has committed that offence, the more urgent is the intervention. Where a police officer decides to stop a vehicle merely to establish the identity of the driver for the purpose of reporting a traffic violation, he may not, of course, use such force as might be reasonable where it is a question of stopping an escaping driver who is reasonably suspected of a serious offence” (p.111f).

Forskaren Hill (2002) beskriver även biljakternas komplexitet på följande vis:

”High-peed police pursuits and the inherent risk of injury and death that can result constitute an important law enforcement and public safety issue. Police pursuits are dangerous” (p1). Therefore police high-speed pursuits could be understood as a difficult area for police officers but also for policy makers in the police area. It is a difficult and important need to try to balance public traffic safety with the police mandate to enforce laws.

I Sverige introducerades den nationella nollvisionen år 1997 (Tingvall, 1998). Denna trafiksäkerhetsreform och trafiksäkerhetsvision har antagits och spridits i flera olika länder runtom i världen. I Sverige har antalet dödliga skador och svåra personsador totalt sett reducerats sedan denna vision introducerades. Hursomhelst, tog det tio år efter detta som Rikspolisstyrelsen introducerade en egen intern trafiksäkerhetspolicy. Totalt 1 764 polismän skadades i polisrelaterade fordonskrascher i Sverige un-

der åren 1997-2007 (Lundälv, 2009). Försäkringskostnaden hos Kammarkollegiet för dessa krascher uppgick till närmare 300 miljoner SEK under samma period (Lundälv, 2009).

I Sverige är reglerna om biljakter och polisbilskörning reglerad i Rikspolisstyrelsens föreskrifter och i Polislagen (Swedish National Police Board, 1999; the regulation from the Swedish National Police Board, FAP 104-1, RPSFS 2008:6). Två huvudbegrepp som definieras i dessa texter är: efterföljande och förföljande. En internationell definition av begreppet biljakt är följande:

”A driver who, when required to stop in the approved manner and having had the opportunity to do so, indicates by their actions or continuance of their manner of driving that they have no intention of stopping for police and the police driver believes that the driver of the subject vehicle is aware of the requirement to stop and decides to continue behind the subject vehicle with a view to either reporting its progress or stopping it, the police driver will be deemed to be in a pursuit”. (ACPO, 2004; Docking et al, 2007).

Utbildningsnivån för polismän och polisbilsförare har varit föremål för ett stort antal studier internationellt (McGrath, 1991; Homant et al, 1994; Alpert, 1997; Becknell et al 1999; Hill, 2002; Best and Eves, 2004). Vid Institutionen för kirurgisk och peroperativ vetenskap, enheten för kirurgi vid Umeå universitet har flera studier genomförts som behandlat utfall och konsekvenser av polisrelaterade fordonskrascher (Lundälv, 2009). En så-

dan studie visade att 1764 polismän (polisbilsförare och medåkare) skadades i vägtrafikolyckor i Sverige under åren 1997-2007. Kroniska smärtor som till exempel whiplashskador var rapporterade i en svensk studie (Lundälv, 2009). Tidigare studier har identifierat samband mellan polisbilskörning särskilt biljakter och krascher på allmänna vägar. (Copeland, 1988; Brewer and McGrath, 1990; Homel, 1990; Rix et al, 1997; Dunham et al, 1998; Rivara and Mack, 2004; Hoffmann and Mazerolle, 2005; Plessinger and Frisch, 2005; Falk, 2006; Hicks, 2006; Hutson et al, 2007; Lundälv, 2009).

Syfte och metod

Syftet med föreliggande studie var att fokusera och analysera skadeutfall i samband med polisrelaterade biljakter och dödliga skador i Sverige under perioden 1997-2011 inom ramen för trafiksäkerhetspolicier i termer av utbildningsnivå och risksituationer i trafikmiljöer. Under studieperioden omkom totalt 16 personer i polisrelaterade biljakter i Sverige. Studieperioden omfattade perioden januari 1997 till december månad 2011. Materialet (tidningsartiklar) insamlades via två nationella databaser i Sverige: Mediarkivet (Retriever Research webarchives) och databasen PressText. En innehållsanalys av de publicerade artiklarna åren 1997-2011 i de studerade nyhetstidningarna genomfördes. Sökorden som användes var: polisfordon, biljakt, krascher, utryckningskörning och dödliga skador. Totalt påträffades 11 artiklar som bearbetades och

analyserades. Studiens design är retrospektiv och baserad på kvalitativ metod. De variabler som studerats har varit: skadehändelse, krasch, kön, ålder, omkommen person, utmärkande drag för kraschen.

Tidigare forskning

Folkhälsoproblemet med polisrelaterade biljakter och dess krascher har varit relativt utforskat och forskningen har varit mycket begränsad. Tidigare forskning har visat att detta forskningsområde är mycket angeläget. Hursomhelst, en forskningsöversikt som genomförd av de brittiska forskarna David Best och Kates Eves 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” (p.305 Best and Eves, 2003).

En australiensisk studie av Hoffmann och Mazerolle (2005) visar att totalt 630 biljakter äger rum årligen i Queensland. Forskarna upptäckte att totalt 29 procent av biljakterna resulterade i en kollision och att 11 personer dödats under en period av 5-6 år samt att forskarna beskrev behov och nödvändigheten av restriktiva policier för genomförande av polisrelaterade biljakter i trafikmiljöerna. En brittisk studie av Best och Eves (2003) undersökte totalt 64 polisrelaterade biljakter och incidenter som resulterade i dödliga skador. Studien

visade att polisrelaterade biljakter hade ett mycket kort förlopp och att biljakterna genomfördes under en relativt begränsad sträcka. Totalt 71 personer dödades eller skadades svårt i dessa incidenter.

En svensk studie av polisforskaren Lars-Erik Lauritz (2009) fokuserade på hur nya polisstudenter beskrev deras egen professionella identitet i början av karriären. Lauritz beskrev även en situation av polisrelaterade biljakter i sin studie (s.136). En svensk studie från norra delen av Sverige, beskriver också mental hälsa och personlighet hos polisstudenter som antagits till polisutbildningen. I studien uttrycks:

”the good mental health and mature personality characteristics reported by trainees, particularly the females, suggest that they have the strength to master the stressful situations which they will face in their professional lives” (Ghazizour et al, 2009).

I Sverige har dödliga skador hos polismän varit begränsad. Under år 2001 omkom en polisman i samband med att polisbilen kolliderade med en lastbil (Wenäll and Andersson, 2005). Fyra år (2005) senare omkom en polisman i samband med en polisrelaterad biljakt. Polisfordonet träffades av ett tåg.

En amerikansk studie av Rivara m.fl. visar tragiska utfall från krascher efter polisrelaterade biljakter i USA. Totalt 2 654 dödliga skador var identifierade i denna studie. 40 polismän hade omkommit samtidigt som 102 personer omkommit som fot-

gängare och cyklister i händelserna. 25 procent av olyckorna utgjordes av roll-over olyckor. Studien fann flera begränsningar i polisernas körutbildning. Det fanns också en bristande kontroll och uppföljning av de olika polisrelaterade biljakterna (Rivara and Mack, 2004).

En andra amerikansk longitudinell studie av Hutson mfl vid Department of Emergency Medicine, Massachusetts General Hospital i Boston, visade och beskrev totalt 7430 dödliga skador från polisrelaterade biljakter i USA under åren 1982-2004. Studien utgick från datamaterial från National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA) och Fatality Analysis Reporting System Database (FARS). 82 procent var män och medelåldern hos förarna var 24 år. I 62 procent av dödsfallen fanns riskfaktorn alkohol med. Även en brittisk studie fann tragiska konsekvenser från polisrelaterade biljakter och dess krascher. Forskarna Rix, Walker och Brown fann 92 polisrelaterade biljakter med dödlig utgång under perioden 1991-1995 i Storbritannien och Wales.

Biljakter i Sverige

Under perioden 1997-2011 slutade totalt 16 polisrelaterade biljakter med dödlig utgång. 16 personer omkom i samband med polisrelaterade biljakter och incidenter. Föreliggande studie har enbart fokuserat på polisrelaterade biljakter som slutat med dödliga skador.

Denna studie har bekräftat att skaderapporteringen i medierna är viktig för att få kunskap och information

rörande dödliga skador som ett skadefall från polisrelaterade biljakter. I Sverige finns det ingen officiell statistik rörande kraschförekomst, kraschstatistik eller kraschmekanik från polisrelaterade biljakter i vägtrafiken.

Studien visar även att sociala och psykosociala konsekvenser från polisrelaterade biljakter både för drabbade personer och familjemedlemmar är sällan beskrivna eller förklarade i medierapporteringen i Sverige.

Medierapporteringen av polisrelaterade biljakter under perioden tenderar att fokusera på omständigheterna men inte på skadeprevention och kontroll. Medierapporteringen gav heller ingen information om fördelar med socialt stöd eller psykosocial intervention för drabbad polispersonal.

Tabell 1 visar resultatet av föreliggande studie. Totalt 16 personer omkom under perioden i polisrelaterade biljakter och dess krascher.

Tabell 1. Polisrelaterade biljakter och dödliga skador i Sverige under perioden 1997-2011. (N=16). Medierapporterade polisrelaterade biljakter under perioden.

Variabel	N	%
<i>Kön</i>		
Man	11	68,8
Kvinna	5	31,2
Totalt	16	100,0
<i>Ålder</i>		
0-20 år	3	18,8
21-30 år	2	12,5
31-40 år	3	18,8
41 och äldre	5	31,3
Okänd	3	18,8
Totalt	16	100,0
<i>Dödad part</i>		
Polisman	1	6,2
”Misstänkt person”	8	50,0
Tredje part i vägtrafiken	7	43,8
Totalt	16	100,0

Forts. nästa sida.

Forts. Tabell 1. Polisrelaterade biljakter och dödliga skador i Sverige under perioden 1997-2011. (N=16). Medierapporterade polisrelaterade biljakter under perioden.

Variabel	N	%
<i>Kategori</i>		
Motorcykel	1	6,2
Cykel	1	6,2
Fotgängare	1	6,2
Personbil	12	75,0
Lastbil	1	6,2
Totalt	16	100
<i>Årtal</i>		
1997	1	6,2
1998	2	12,5
1999	1	6,2
2000	1	6,2
2001	1	6,2
2002	1	6,2
2003	-	-
2004	1	6,2
2005	2	12,5
2006	-	-
2007	1	6,2
2008	1	6,2
2009	1	6,2
2010	-	-
2011	3	18,8
Totalt	16	100,0

Minnen av krascher

I Sverige har en icke-vinstdrivande Internetsida dedikerat och hedrat poliser (män och kvinnor) som har fallit i tjänsten som yrkesverksamma poliser. Webbplatsen <http://www.spmp.se/site/> beskriver totalt 92 polismän i Sverige som har förlorat sina liv sedan år 1900. Svenska Polismäns Minnesportal (SPMP) är mycket bra och viktig för kollegor, vänner och när-

stående. I USA finns motsvarande webbsida på Internet The Officer Down Memorial Page ("Remembering all of law enforcement's heroes): <http://www.odmp.org/>

Diskussion

En polisman har omkommit i samband med biljakter under studieperioden. Föreliggande studie har visat att det är viktigt med uppföljande studier,

Tabell 2. Utmärkande drag för polisrelaterade biljaktskrascher. Dödliga biljaktskrascher i Sverige (N=16, 1997-2011) jämfört med kraschförhållanden i Storbritannien. (N=64, 1998-2001).

Typ av krasch	N (Sverige)	% (Sverige)	N (UK)	% (UK)
Jagat fordon kraschar med annat fordon	4	25,0	21	32,8
Jagat fordon kraschar med fast föremål	7	43,8	35	54,7
Jagat fordon kolliderar med fotgängare	1	6,2	4	6,3
Jagat fordon kraschar med polisfordon	-	-	3	4,7
Jagat fordon kraschar med annat fordon	1	6,2	1	1,6
Polisfordon kolliderar med fotgängare	1	6,2	-	-
Jagat fordon kör ner i en sjö	2	12,5	-	-
Totalt	16	100	64	100

prevention och kontroll av skadehändelser samt polisrelaterade biljakter och krascher. Det är av största betydelse att polisbilsförare kan lära mer av denna typ av krascher och tragiska utfall.

Resultatet av föreliggande studie är mycket viktig för polismän. Polismän måste i framtiden överväga konsekvenserna av biljakter före man genomför en höghastighetskörning i olika trafikmiljöer. Polismän i Sverige behöver mer kunskap om olika policier, färdighetstränande moment i olika utbildningsnivåer.

En slutsats är att erfarenheter av polisrelaterade biljakter och krascher utgör olika erfarenheter för olika polismän och medtrafikanter. Varför är

säkerhetsfrågorna och polisens föreskrifter om biljakter så pass osynliga i medierapporteringen i medierna? Medierna har en viktig roll att bevakade polisrelaterade biljakterna och krascherna. Biljaktens misslyckanden måste ses som ett trafiksäkerhetsproblem men även som arbetsmiljörelaterade olyckor.

Vidare forskning bör fokuseras på vilken roll som polisprofessionen (Rikspolisstyrelsen och Polisutbildningarna) och deras möjligheter att genomföra en ökad riskkommunikation i mediasystemet över skadeprevention och säkerhetsregler när polisen genomför biljakter och bilkörning i höga hastigheter. Vidare forskning i detta ämne (polisrelaterade biljakter

och krascher) kan använda en forskningsdesign bestående av longitudinella studier och forskningsdata från olika teknologier som till exempel krockpulsmätare (IDR: Incident Data Recorders), svart låda i ett polisfordon. Denna typ av teknologi skulle kunna ge forskare möjlighet att få avläsa och ta del av objektiva data över exempelvis polisrelaterade biljakter.

En annan design för vidare forskning skulle kunna vara att undersöka polisbilsförarens attityder till hastigheter före respektive efter en utvecklad strategi för biljakter i vägtrafiken. Vidare forskning skulle även kunna fokusera och analysera polisbilsförarnas bilkörning genom att använda kör simulatorer med särskilt fokus på polisbilskörning respektive biljakter.

Referenser

- ACPO. (2004). Guidelines for the Management of Police Pursuits 2004. The Association of Chief Police Officers of England, Wales and Northern Ireland (ACPO): London.
- Alpert, G. (1997). 'Police Pursuits: Policies and Training', National Institute of Justice Research in Brief, May 1997, Department of Justice: Washington.
- Alpert, G., Kenney, K. & Dunham, R. (1997). Police pursuit and the use of force: Reorganizing and managing "the pucker factor"- A research note. *Justice Quarterly*, 14, 371-385.
- Becknell, C., Mays, G. & Giever, D. (1999). 'Policy restrictiveness and police pursuits', *Policing: An International Journal of Police Strategies and Management*, V.22, n. 1, pp. 93-110.
- Best, D, Eves, K. (2003). Fatal Pursuit: An Analysis of Police Chases Resulting in Loss of Life or Serious Injury. *Policing & Society* 2003 Sep:13(3):305-314.
- Best, D, Eves, K. (2004). 'Police pursuits in Wales: The results from a one-year monitoring exercise in the four Welsh police forces, 2002-2003', Police Complaints Authority: London.
- Brewer, N. & McGrath, G. (1990). Progress report on urgent duty driving high speed pursuits: offender and pursuit characteristics, Report Series no. 89, Australasian Centre for Policing Research: Adelaide.
- Copeland, AR. (1988). Deaths Resulting from Police Pursuit. *The American Journal of Forensic Medicine and Pathology* 1988 Sep:9(3):228-232.
- Crew, R, Fridell, LA, Pursell, K. (1995). Probabilities and odds in hot pursuit: A benefit-cost analysis. *Journal of Criminal Justice* 1995:23(5):417-424.
- Crundall, D., Chapman, P., Phelps, N. & Underwood, G. (2003). Eye movements and hazard perception in police pursuit and emergency response driving. *Journal of Experimental Psychology: Applied*, 9, 163-174.
- Crundall, D, Chapman, P, France, E, Underwood, G, Phelps, N. (2005). What Attracts Attention during Police Pursuit Driving? *Applied Cognitive Psychology* 2005 May:19(4):409-420.

- Docking, M, Bucke, T, Grace, K, Dady, H. (2007). Police Road Traffic Incidents: A Study of Cases Involving Serious and Fatal Injuries. IPCC Research and Statistics Series: Paper 7. London: Independent Police Complaints Commission (IPCC).
- Dorn, L. (2003). Making Sense of Invulnerability at Work – A Qualitative Study of Police Drivers. *Safety Science* 2003 December;41(10):837-859.
- Dunham, R., Alpert, G., Kenny, D., and Cromwell, P. (1998). High-speed pursuit – the offenders' perspective', *Criminal Justice and Behaviour*, v. 25, n. 1, pp.30-45.
- Falk, K. (2006). 'To chase or not to chase', *Law Enforcement Technology*, October 2006, pp. 36-45.
- Geneva Centre for the Democratic Control of Armed Forces (DCAF). (2009). Police Legislation Model Sweden. The Swedish Police Act, 1 October 1984. Geneva: Geneva Centre for the Democratic Control of Armed Forces (DCAF).
- Ghazinour, M, Lauritz, LE, Preez, ED, Cassimjee, N, Richter, J. (2009). An Investigation of Mental Health and Personality in Swedish Police Trainees upon Entry to the Police Academy. *Journal of Police and Criminal Psychology* 2009.
- Hicks, W. (2006). 'Police vehicular pursuits: a descriptive analysis of state agencies' written policy', *Policing: an international journal of police strategies and management*, v. 29, n. 1, pp.106-124.
- Hill, J. (2002). High-speed police pursuits: dangers, dynamics, and risk reduction. *The FBI Law Enforcement Bulletin*. July 2002.
- Hoffmann, G, Mazerolle, P. (2005). Police pursuits in Queensland: research, review and reform. *Policing: An International Journal of Police Strategies and Management* 2005;28(3):530-545.
- Homant, RJ, Kennedy, DB, Howton, JD. (1994). Risk taking and police pursuit. *The Journal of Social Psychology* April 1, 1994.
- Homel, R. (1990). High Speed Police Pursuits in Perth – A report to the Police Department of Western Australia, Macquarie University: Sydney.
- Hutson, HR, Rice, PL Jr, Chana, JK, Kyriacou, DN, Chang, Y, Miller, RM. (2007). A review of police pursuit fatalities in the United States from 1982-2004. *Prehosp Emerg. Care*. 2007 Jul-Sep;11(3):278-83.
- Lauritz, L-E. (2009). Building police identities. (Spirande polisidentiteter. En studie av polisstudenters och nya polisers professionella identitet). Doctoral Thesis, Handelshögskolan, Umeå University, Umeå, Sweden (In Swedish).
- Lundälv, J. (2009). Polisbilen som aldrig kom fram. 11-års nationell personskadestudie med skadeatlas: skadehändelser med polisfordon i svensk vägtrafik. Forskningsrapport. Institutionen för kirurgisk och perioperativ vetenskap, Enheten för kirurgi, Umeå universitet, Umeå (In Swedish).
- Lundälv, J, Gärder, P, Risser, R, Leden, L. (2008). Police Cycling in Finland: A Qualitative Study Applying the Diamond Model. *The Police Journal – A Quarterly Review for the Police of the World* 2008;81:4:323-335
- 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 – An International Journal* 2010;11:5:437- 450.
- MacDonald, J. & Alpert, G. (1998). 'Public attitudes toward police pursuit driving', *Journal of Criminal Justice*, v. 26, n. 3, pp. 185-194.
- McGrath, G. (1991). Urgent duty driving by Australian police: Facts and recommendations, Report Series no. 115, Australasian Centre for Policing Research: Adelaide.
- Plessinger, A, Frisch, L. (2005). Very young drivers in fatal vehicle crashes involving police chases. *Injury Prevention* 2005;11:383.
- Rikspolisstyrelsen. (2008). Rikspolisstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om vilka hjälpmedel som får användas för att stoppa fordon enligt 10 § 5 polislagen (1984:387). FAP 104-1 – RPSFS 2008:6 (In Swedish).

forskning och teori

- Rivara, FP, Mack, CD. (2004). Motor vehicle crash deaths related to police pursuits in the United States. *Injury Prevention* 2004;10:93-95.
- Rix, B, Walker, D, Brown, R. (1997). A Study of Deaths and Serious Injuries Resulting from Police Vehicle Accidents. Home Office Police Research Group (PRG). TRAC Consulting Team.
- Swedish Institute for Transport and Communication Analysis. (2009). Road traffic injuries 2008. SIKa Statistical Report 2009:23. Stockholm: Swedish Institute for Transport and Communication Analysis (SIKA).
- Swedish National Police Board. (1999). The Police Act with Commentary. Stockholm: Swedish National Police Board (Rikspolisstyrelsen).
- Swedish National Police Board. (2006). Internal traffic safety policy for the Swedish Police. November 2006. Stockholm: Swedish National Police Board (In Swedish).
- Tingvall, C. (1998). The Swedish 'Vision Zero' and how parliamentary approval was obtained. Road Safety Research. Policing. Education Conference. 16-17 November 1998.
- Underwood, G. (2007). Visual attention and the transition from novice to advanced driver. *Ergonomics* 2007 Aug;50(8):1235-1249.
- Wenäll, J, Andersson, H. (2005). Polisens personliga utrustning i olycka. VTI Notat 13-2005. Linköping: Väg- och transportforskningsinstitutet (In Swedish).

Annonsering i smt

En annons i *Socialmedicinsk tidskrift* når många olika grupper av intresserade och medvetna läsare. Som annonsör finns det möjlighet att annonsera både i tidskriften och på hemsidan. Genom att många av prenumeranterna är bibliotek och institutioner når tidskriften ut till en avsevärt bredare läsekrets än vad som indiceras av antalet prenumeranter. Bland dessa läsare finns allmänhet, tjänstemän i kommuner och landsting, politiker, personer som arbetar inom socialtjänst, vård och omsorg, studenter och forskare vid universiteten m fl.

Annonspriserna för annons i tidskriften år 2016 följer nedan, moms och eventuella kostnader för sättning och repro tillkommer:

- | | |
|--|---------|
| • Hellsida baksida omslag 165 x 242 mm | 7000 kr |
| • Hellsida insida av omslag | 5000 kr |
| • Hellsida inlaga | 4000 kr |
| • ½ sida | 3500 kr |
| • ¼ sida | 2000 kr |

För tryckta annonser kan 4-färg fås på omslaget mot kostnadstillägg. Normalt trycker vi inlagan i svart och omslaget i svart + dekorfärg.

För frågor om och beställning av annons i tidningen eller på hemsidan kontakta: redaktionen@socialmedicinsktidskrift.se



Systembolagets Alkoholforskningsråd

Forskningsmedel för 2017

Systembolagets Alkoholforskningsråd lämnar stöd till såväl samhällsvetenskaplig som medicinsk alkoholforskning. Forskning av särskild betydelse för det förebyggande arbetet mot alkoholskadorna prioriteras. Systembolaget har uppdragit åt rådet att i årets ansökningsomgång, med beaktande av sedvanliga krav på vetenskaplig kvalitet, prioritera:

1. Samhällsvetenskaplig och folkhälsovetenskaplig forskning
2. Klinisk/patientnära forskning
3. Preklinisk, medicinsk och biomedicinsk forskning.

Rådet stödjer i huvudsak tillämpad forskning och finansierar projekt med upp till 500 000 kronor, för årets utdelning disponerar rådet 7 miljoner. Medel för ett projekt medges i högst fem år och anslås för ett år i taget.

Ansökan skall ge en tydlig bild av metod, budget och syftet med forskningen. I ansökan skall framgå hur resultaten skall spridas inom och utom vetenskapssamhället. Sökande skall vara disputerad.

Rådet beslutar oberoende av Systembolaget om inkomna ansökningar, utifrån projektens vetenskapliga kvalitet och samhällseliga relevans.

Administrationen sköts av Centralförbundet för alkohol- och narkotikaupplysning, CAN. Ansökningar lämnas via rådets ansökningssystem på CAN:s hemsida, www.can.se/sra.

Sista ansökningsdag är den **15 september 2016, klockan 16.00.**

KONTAKTPERSON

Britta Grönlund, 0723 714 330, britta.gronlund@can.se

www.can.se/sra