

The crime in turning a car from a tool for getting somewhere into a tool for unmistakably being someone.

En hot spots-analys av hög och störande musik från fordon

Lina Wilund

2020

Under publicering

Examensarbete, Grundnivå (kandidatexamen), 15 hp
Kriminologi
Kandidatprogram i utredningskriminologi
Examensarbete för kandidatexamen i utredningskriminologi

Handledare: Lars Westfeldt
Examinator:

Abstract

This paper contains a spatial and temporal GIS-analysis regarding hot spots regarding loud and disturbing music from vehicle that have been studied in order to investigate the criminogenic and environmental character of these occurrences, as well as the social context that may be linked to the problem. The results of the study showed three stable hot spots but also that these hot spots did not apply to other crime, the locations could therefore not be judged as criminogenic except for the disturbing music from vehicles. What these places had in common was the proximity to thoroughfares, parking lots and petrol pumps. The study concludes that the purpose of playing music loud is not to disturb others, rather having fun, hanging out with like-minded people, and creating their identity and acting out culture by being seen and heard, and that the reason these events happen in these particular places is not due to anything other than they are geographically and conveniently located, and they also have the necessary characteristics to suit such gatherings.

Sammanfattning

I den här kvantitativa GIS studien har spatiala och temporala koncentrationer/hot spots gällande hög och störande musik från fordon studerats i syfte att undersöka dessa platsers kriminogenitet och miljömässiga karaktär samt den sociala kontext som kan vara kopplat till problemet. Studiens resultat visade på tre stabila hot spots men att dessa inte gällde för övrig brottslighet. Platserna kunde därför inte bedömas som kriminogena utom gällande den störande musiken från fordon. Det gemensamma för dessa platser var närheten till genomfartsleder, parkeringsplatser och bensinpumpar. Studien kommer fram till att syftet med att spela musiken inte är att störa andra, utan om att ha kul, hänga med likasinnade, skapa sin identitet och visa sin kultur genom att synas och höras. Att valet av plats för detta beror på att de är geografiskt och bekvämt belägna med de fysiska egenskaper som behövs.

Nyckelord:

Hot spots, ordningsstörande beteende, motorkultur, billjud, GIS,

Förord

Jag vill rikta ett stort tack till kommunpolis Anders Modén som presenterade detta ämne för mig under min praktik vid polisen hösten 2019. Min första tanke inför den kartläggningen jag fick i uppdrag att göra var att detta var ett tråkigt och ointressant ämne, men det visade sig vara så mycket större och komplexare än vad man först kan se. Ämnet som sådant säger mycket om Sverige idag, kriminalpolitiskt men även ner till samhällsmedborgarnas agerande eller icke-agerande – något som jag fann väldigt intressant under arbetets gång.

Ett stort tack vill jag även skänka Ulf Hallqvist som stått för brödfödan här hemma under tiden jag har studerat på övertid utan någon ekonomi. Att få chansen att göra det man vill är inte alla förunnat, och jag är mer än tacksam för allt stöd du ger mig.

Innehållsförteckning

1. Inledning	1
1.1 Disposition	2
1.2 Bakgrund	3
1.2.1 Motorkulturen	4
1.2.2 Lagstiftningen, när blir det störande en brottslig handling.....	6
1.3 Syfte och frågeställningar.....	11
2. Tidigare forskning	11
2.1 Motorkultur och relaterad ordningsstörning	11
2.2 Hot spots och hot spots policing.....	14
2.2.1 Utvärdering av hot spots-inriktat arbete.....	15
2.3 Att bättre förstå brottsligheten på landsbygden.....	15
2.4 Interaktionen mellan miljö och individ.....	16
3. Teori.....	17
3.1 Situational Action Theory	17
3.1.1 Brott som moralisk handling	18
3.1.2 Individer brottsbenägenhet och platsers kriminogenitet	19
4. Metod.....	20
4.1 Material och urval.....	21
4.1.1 Material och urval för den spatiala och temporala analysen	21
4.1.2 Material och urval för enkätanalysen	21
4.1.3 Nackdelar och fördelar med att använda detta material.....	21
4.2 Bortfall	22
4.3 Tillvägagångssätt	23
4.3.1 Screening och bearbetning av data.....	23
4.4 Validitet och reliabilitet	26
4.5 Etiska ställningstaganden	27
5. Resultat	28
5.1 Temporal och spatial analys	28
5.1.1 Temporal variationer och koncentrationer.....	28
5.1.2 Spatiala koncentrationer	29
5.1.3 Hot spot och kriminogenitet	35
5.2 Topografisk analys av hot spots	36
5.2.1 Hot spot ”Mackar” i Rättvik.....	37
5.2.2 Hot spot ”Noret Max” i Mora.....	38
5.2.3 Hot spot “Oddfellow” i Vansbro.....	39
5.2.4 Hot spots som attraktiva för de som stör och sensitiva för de som störs.	40

5.3 Enkäten.....	41
6. Slutsats och diskussion	43
6.1 Temporal och spatial koncentration.....	43
6.2 Platsen och kulturen.....	44
6.3 Den moraliska handlingen.....	44
6.4 Lagen som verktyg.....	45
6.5 Vidare arbete och forskning	46
7. Litteraturförteckning.....	47

Tabell och figurförteckning

Tabell 1 Tidsindelning baserat på veckodag, klockslag och antal timmar.....	25
Tabell 2 Hot spots gällande hög och störande musik från fordon i LPO Moras kommuner.	31
Tabell 3 Fördelning av händelserapporter och anmälda brott i kommuner och tätorter med stabila hot spots.	31
Tabell 4. Den procentuella förekomsten av BHR ställd mot övriga HR och AB, alla tider och helgkvällar.....	36
Tabell 5 Svarsfördelning för fråga 20 i enkäten.....	42
Tabell 7 Data, koder och dess ursprung.....	55
Tabell 13 Fråga 7, Vad är viktigast för dig när det gäller ditt ljud?.....	57
Tabell 14 Korstabell över svar på fråga 7 billjudsenkät.....	57
Tabell 15 Fråga 8. Om du spelar musik på hög volym i ditt fordon, varför gör du det?.....	57
Tabell 16 Korstabell över svar på fråga 8 billjudsenkät.....	57
Tabell 17 Fråga 9. Vart gillar du att åka/vara för att spela musik på hög volym i ditt fordon? Flervalsalternativ.....	57
Tabell 18 Korstabell över svarande på fråga 9, billjudsenkäten.....	57
Tabell 19 Fråga 13. När höjer du volymen extra mycket? Flervalsalternativ	57
Tabell 20 Korstabell över svarande på fråga 13, billjudsenkäten.....	57
Tabell 21 Fråga 14. När sänker du volymen? Flervalsalternativ	58
Tabell 22 Korstabell över svarande på fråga 14, billjudsenkäten.....	58
Tabell 23 Fråga 16. Tror du att din musik stör andra?	58
Tabell 24 Fråga 17. Vill du störa andra med din musik	58
Tabell 25 . Korstabell över fråga 16 och 17 i billjudsenkäten	58
Tabell 26 Fråga 20. Vad skulle avskräcka dig från att spela på väldigt hög volym där det kan störa andra? Flervalsalternativ	58
Tabell 27 Korstabell över svarande på fråga 20, billjudsenkäten.....	58
Figur 1 Antal BHR per månad för kommunerna i LPO Mora.....	29
Figur 2 Karta över kommuner och punkter för händelserapporter gällande hög och störande musik från fordon i LPO Mora.....	30
Figur 3 Fördelning BHR i förhållande till övriga HR för hot spot Mackar i Rättvik.	32
Figur 4 Procentuell fördelning av anmälda brott Rättvik.....	32
Figur 5 Fördelning BHR i förhållande till övriga HR för hot spot Noret Max.....	33
Figur 6 Procentuell fördelning av anmälda brott Mora.....	34
Figur 7 Fördelning BHR i förhållande till övriga HR för hot spot Oddfellow i Vansbro.....	35
Figur 8 Procentuell fördelning av anmälda brott Vansbro	35

Figur 9 Karta över Rättviks tätort och hot spot "Mackar", där rödmarkerat fält är hot spot Mackar och området innanför den yttre svarta markeringen centrala Rättvik.....	37
Figur 10 Karta över handelsområde Noret och hot spot "Noret Max" i Mora. Beskrivning: Punkt 1 är hot spot-området runt Max och Ingo. Punkt 2 är område runt McDonalds och punkt 3 är området runt Norets skola.	38
Figur 11 Karta över hot spot "Oddfellow" i Vansbro.....	39
Figur 12 Stapeldiagram över frågorna: tror du att du stör andra och, vill du störa andra.	41

Bilagor

Bilaga 1. Litteratursökning	
Bilaga 2. Material för den spatiala analysen	
Bilaga 3. Webbenkäten	
Bilaga 4. Tabeller för billjudsenkätens svar	
Bilaga 5. Tabell över samtliga kommuners BHR, HR och AB i antal och procent	
Bilaga 6. Antal brott och händelserapporter fördelade över tid på dygnet för tätort och hot spots	

1. Inledning

Utgångspunkten för denna studie ligger i den allt ökande problematiken med hög och störande musik från fordon som råder i flera län i Sverige (Polisregion Bergslagen, 2020), med ett fokus på hur problemet sett ut i lokalpolisområde Mora under åren 2017–2019. Detta är inte ett nytt eller unikt problem utan förekommer även internationellt, redan 2001 gav Center for Problem-Oriented Policing i Arizona ut en specifik POP-guide i ämnet (Scott, 2001), men trots det så står flera kommuner och polisområden utan råd för hur de ska hantera detta. De har gjorts förändringar i kommunala ordningslagar, trafikbegränsningar, temporära polisiära insatser och det har skrivits flertalet motioner till riksdagen (Polisregion Bergslagen, 2020; Motion 2016/17:1672; Interpellation 2017/18:356; Motion 2019/20:498) där man önskat lagändringar och stöd för att kunna komma åt de som orsakar en högst påtaglig skada för hela samhällen. Under perioden 2017 – 2019 så var samtal om hög och störande musik från fordon (inom lokalpolisområde Mora) ett av de vanligaste till polisens ledningscentral i Örebro och det upprättades över 700 händelserapporter gällande problemet (Wilund, 2019).

Brottslighet och ordningsstörande beteende tenderar att koncentrera sig till olika geografiska mikroenheter (Weisburd, Lawton & Readly, 2012), och det finns i dag omfattande kriminologisk forskning om mikroenheter, hot spots, betydelse gällande brottslighet och brottspreventivt arbete (Eck & Weisburd 1995; Weisburd, Telep & Braga, 2010; Weisburd, Groff & Yang, 2012). Att analysera och arbeta mot hot spots (rumsliga och eller temporära koncentrationer) anses idag vara en viktig komponent i kriminologiskt, brottsbekämpande och brottsförebyggande arbete (Brantingham, Brantingham, Song & Spicer, 2020), något som däremot inte används i önskvärd utsträckning inom den svenska polisen, både beroende på kunskap- och resursbrist enligt Sarnecki (2019, s.102, 176).

I den här studien kommer en spatial och temporal kartläggning av hot spots kompletteras med en analys av den fysiska strukturen (gator, byggnader, parker) och markanvändningen (mötesplatser, butiker, restauranger) och de egenskaper som platserna har som eventuellt kan uppmuntra till det ordningsstörande problemet med hög musik från fordon i lokalpolisområde Mora. Studien kommer även att belysa den sociala kontexten relaterat till problemet, då det inte bara är brott som varierar och koncentreras olika geografiskt på mikronivå utan även de sociala och kontextuella egenskaperna hos platser och dessa geografiska mikroenheters sociala system är högst relevanta för brottsproblemet menar Weisburd, Groff och Yang (2012, s.167)

I ett tidigare arbete (Wilund. 2019) uppmärksammades bristen av ett evidensbaserat arbete i lokalpolisområde Mora, och att det saknades både kunskap och resurser till att ta fram lägesbilder, orsaksanalyser och åtgärdsplaner grundade på annat än bara tro och tyckande. I samtal med poliser i området bekräftades det som Sarnecki poängterar i sin rapport (2019, s.176); att dokumentera, analysera och utvärdera åtgärder för att skapa underlag för andra att lära sig av framsteg eller misstag hör inte till vanligheten i området. Inte heller ges det tillräcklig tid och resurs till att arbeta proaktivt i området, i dagsläge finns det tre kommunpoliser, inga områdespoliser, som på ett över 21000km³ stort område över sju kommuner själva sköter den brottspreventiva polisiära uppgiften. Förhoppningen är att den här studien kan vara till hjälp att upprätta en evidensbaserad grund för det brottspreventiva arbetet i området.

1.1 Disposition

Studie innehåller sju kapitel. Det första kapitlet består av en inledning till ämnet, bakgrund och syfte och frågeställningar. I det andra kapitlet redogörs det för tidigare forskning som är av betydelse för studiens ämne och det tredje kapitlet redogör för studiens teoretiska perspektiv. Kapitel fyra redogör för metod, material, urval och tillvägagångsätt för studien samt studiens validitet, reliabilitet och etiska ställningstagande. Resultat presenteras i kapitel fem och är uppdelat i tre olika delar, en temporal och spatial analysdel följt av en topografisk analys och avslutningsvis en univariat analys av en enkätstudie. Kapitel sex innehåller slutsatser kring resultatet och diskussion kring resultatet kopplat till tidigare forskning och teori. Det sista kapitlet, kapitel sju, innehåller studiens litteraturförteckning och förteckning över de sex bifogade bilagorna.

1.2 Bakgrund

Det är onsdag klockan 03.40 och en medelålders kvinna sitter för tredje gången i telefonkön till polisen, hon gråter och skakar av ilska och av trötthet. Om 2 timmar kommer väckarklockan ringa och det är dags för henne att gå upp och göra sig i ordning för ett långpass på akutavdelning på ortens sjukhus, men är redan uppe, hon har varit uppe hela natten, ofrivilligt, på grund av det evinnerliga dunkandet från bilarna som håller till vid hamburgeställets parkering. På polisens regionsledningscentral, 30 mil därifrån, har personalen under natten svarat på säkert 20 samtal om de bilar som samlats på parkeringen och härjat sen 22-tiden, kvinnan som gråter av trötthet har de prata med två gånger och även hennes arga man och några andra upprörda grannar. Till en början försökte de hålla god ton, försäkra om att de gör vad de kan och att en polisbil kommer att skickas till platsen, men nu börjar de tröttna på dessa gråtande och arga människor, de kan inget göra. Den närmsta bilen är 8 mil söderut och den andra är på väg till ett misshandelsfall i en villa 7 mil norrut, det finns ingen bil att skicka. Poliserna som sitter i bilen på väg mot ett misshandelslarm vart tidigare under natten skickade till parkeringsplatsen men då var det lugnt där, de såg bakänden på den ombyggda volvokombin, den med hela bakskuffen fylld av högtalare, men den var tyst och på väg därifrån. Men ja, de vet att detta nog bara var en undanmanöver, de åker en sväng för att sen återkomma när polisen lämnat platsen. Gänget i den ombyggda Volvon, sitter trångt i bilen, de är säkert åtta personer i bilen nu, men det gör ingenting för de njuter av den varma sommarnatten, alkoholen, musiken och gemenskapen. De och några till polare i andra bilar har strögat runt och hängt på parkeringen i omgångar under kvällen och natten. Efter att krogen stängde i ortens centrala del så dök det upp ett gäng tjejer och gav kvällen en nytändning, så natten är ung och livet leker. De såg när polisbilen var på väg in mot parkeringen, sänkte musiken och hoppade in drog en sväng. Ibland står de kvar och pratar lite med polisen när de kommer, kan vara kul att argumentera och tjafsa lite ibland – de har ju inte gjort något som de kan åka dit för. Att festa och spela musik är ju inte olagligt och så länge bilen inte rullar kan de inte få böter för att de är för många i den heller. Någon kontrollbesiktning av bilen riskerar de inte idag, för polisen som får göra sådant jobbar inte natt den här veckan, de har de koll på. Om vädret är lika skönt i morgon så funderar de på att ströga runt i grannkommunen, det har gått rykten om att fler ska samlas där i morgon.

Detta är inget ovanligt scenario i flera av Sveriges kommuner idag och fenomenet ordningsstörande och högt spelad musik från fordon har varit ett stort problem för medborgare, näringsliv, turister, kommunala tjänstemän och polisen i Dalarna och Värmlands

län i flera år (Motion 2016/17:1672; Interpellation 2017/18:356; Motion 2019/20:498; Wilund, L. 2019; Olausson, D. 2020-02-28). Polis och kommunala tjänstemän i dessa två län har sökt hjälp med detta på regional och nationell nivå, genom förändringar i den lokala ordningsstadgan och motioner om förändringar i det rådande lagrummet (Interpellation 2017/18:356; Motion 2019/20:498) då lagföring av de som stör är problematisk i och med svårigheten att avgöra vem som begår brottet och om det är att anse vara ett brott.

I korthet handlar problematiken om motorburna ungdomar och vuxna som åker runt eller står parkerade på platser i samhället och spelar musik på en väldigt hög volym, oftast under kvällar och nätter under vår, sommar och höst men förekommer även dagtid och under hela året. Det är inte ovanligt att bilens hela bagageutrymme är ombyggt och enbart består av baslåda och högtalare, och är på så sätt en rullande diskoanläggning som hör festen, gemenskapen och den här motorburna kulturen till. I vissa fordon sitter det högtalarsystem som kan producera ljudnivåer på 145 dB (EMMA, 2018, s.59) som är långt över de uppsatta riktvärdena på 110dB (maximal ljudnivå) för musikexponering vid evenemang (FoHMFS 2014:15) och de 45dB som satts som riktvärde för bullerstörning för bostäder kvällar och nätter (Boverket, 2015:21).

1.2.1 Motorkulturen

I Dalarna är motorkultur av olika slag en stor del av vardagslivet i samhället. Intresset för gamla amerikanare eller andra veteranbilar, motorcyklar och mopeder är enormt stort. Under sommaren ordnas det träffar som Åkdon & Termos, där motorintresserade kan visa upp sina fordon för alla som vill se, en dag i veckan i flera städer. Att se raggarbilar och eller andra veteranbilar cruisa (åka sakta) runt hör till varje fin sommardag i Dalarna, och att höra hög musik från dessa bilar är minst lika vanligt. Billjudsbygge, där man som nämnt ovan bygger om bilen till en rullande musiklåda, kan ses som en försvenskning av det amerikanska fenomenet *boom cars*¹, har blivit allt vanligare i och med den moderna teknologiska utvecklingen. Idag har fler och fler råd med ett högeffektivt bra billjud, och självklart vill man att andra ska höra det perfekta och höga ljudet ens bilbygge åstadkommer.

Classic Car Week, CCW, som är en av Sveriges största fordonsträffar med närmare 10 000 fordon och ca 200 000 besökare, går av stapeln under vecka 31 i Rättvik. Under denna vecka handlar allt om bilar i Rättvik, boende och besökare sitter antingen i en bil och åker

¹ *Boom Cars* är ett uttryck för bilar som vänt det högeffektiva perfekta hifi-ljudet utåt gatorna. Morris (2014) menar att *boom cars* och användningen av det högeffektiva billjudet i USA har kommit att bli en symbol för etnisk och ekonomisk marginalisering, där man riktar ljudet utåt för att påvisa sin plats och hävda sin identitet i den multikulturella kampen som råder.

runt runt eller i campingstolar längs huvudleden och tittar på bilar, umgås och festar. Trafiksituationen är minst sagt ansträngd och arrangemanget är mycket resurskrävande för polisen i lokalpolisområdet som under veckan måste begära in regionala resurser (Polisen, 2019). Big Lake Run, som äger rum helgen efter midsommar är en dag med cruising runt Siljan för äldre fordon med start och mål i Rättvik. Berusningsnivån tenderar under dagen och kvällen vara hög och kräver, som CCW, stora polisresurser (Ibid.). I andra kommuner förekommer liknande event, som Dansbandsveckan i Malung, Musik & Motor festivalen i Älvdalen och Snöskoterns dag i Mora, där bil och raggarkulturen är högst närvarande och välkommet. Att vara raggare i Dalarna är ingenting ovanligt och inte heller något direkt avvikande och normbrytande. Raggarbilar uppskattas i regel och träffar och event där dessa bilar finns är en god turistmagnet och något kommuner och näringsliv drar nytta av. Det komplexa i det hela är dock att kulturyttring som uppmuntras dagtid sedan upprör kvälls och nattetid, det är som att man vill att raggaren endast ska vara raggare när det passar andra.

Lokalpolisområde Mora, som har på sin lott att hålla ordning under dessa evenemang och rycka ut på alla de samtal som handlar om störande bilar i länet, är en del av polisregion Bergslagen och består av sju kommuner; Leksand, Rättvik, Vansbro, Malung-Sälen, Mora, Orsa och Älvdalen. Polisområdet är stort, sträcker sig över 21 000km³, 78 027 invånare, och består av såväl landsbygd som tätorter, där Mora med 12 801 invånare är den största och lokalpolisområdets huvudort (SCB, 2018). Området har en hög turism både under sommar och vinter i och med etablerade välbesökta events som de nämnda ovan sommartid och stora fjällanläggningar i skidorten Sälen. Den anmälda brottsligheten ligger på en låg nivå och är inte av särskilt grov karaktär (Polisen, 2019), något som dock inte bör tolkas som att det inte finns brottsrelaterade problem för de som bor där (Ceccato & Dolmén, 2013). Ett stort problem som ökar för varje år är just förekomsten av hög och störande musik kopplat till bilkulturens yttringar (Wilund, 2019). I en kartläggning av samtal till polisens ledningscentral (RLC) så visade det sig att detta var förutom viltolyckor ett av de vanligaste ämnena för RLC att hantera gällande när det gällde LPO Mora. Kritiken från medborgare, näringsliv och turister ökar, och polisen och kommunala tjänstemän har i flera år har försökt stävja problemet med tillfälliga insatser och kommunala föreskrifter, men än inte lyckats.

1.2.2 Lagstiftningen, när blir det störande en brottslig handling

Brott är enligt definitionen 1 kap. 1 § brottsbalken (BrB) en gärning som är beskriven i brottsbalken och eller i annan lag eller författning och för vilket straff är föreskrivet, och straffrättsligt riktar sig brott mot den normordning som samhällsgemenskapen har förordat för att skydda oss alla, den enskilde såväl som andra, mot att bli utsatta för vissa saker (Leijonhufvud, Wennberg & Ågren, 2015, s. 38; Lernerstedt, 2013, s. 26; Sarnecki, 2014, s. 22). Den juridiska legalitetsprincipen: *nullum crimen sine lege* och *nulla poena sine lege*, som kan översättas till: *inget brott utan stöd av lag* och *inget straff utan stöd av lag*, är tydlig med vad som är ett brott och vad som inte är det, och vad som kan straffas och inte (Leijonhufvud, Wennberg & Ågren, 2015, s. 28). Att spela hög musik i ett fordon finns inte nämnt i lag eller författning som brottslig i sig, hur hög volymen än är. Lagar och författningar är dock skrivna så att ett utrymme för olika tolkningsmöjligheter föreligger vilket gör att en handling även om den inte specifikt står nämnd i lag kan tolkas som brottslig. När det gäller handlingen att spela hög musik från fordon så kan den uppfattas som ordningsstörande och eller brottslig om den allvarligt stör annan person. Bedömningen av handlingen som ordningsstörande eller brottslig beror dock på vart och när den sker, samt till viss del på om det finns förövare och offer. Och för att handlingen ska kunna anses vara brottslig, om annat ej är föreskrivet, ska den begås med uppsåt (1 kap. 2 § BrB) samt förståelse av vad man gör och vad detta får för följd² (Leijonhufvud, Wennberg & Ågren. 2015, s. 41, 89).

Vad som är brottsligt och vad som kriminaliseras eller avkriminaliseras i ett samhälle är föränderligt och är till största delen en politisk fråga som är relaterat till samhällsförändringar och den rådande normordningen i samhällsgemenskapen. Den straffrättsteoretiska filosofin om det legitima i normordning och den upprättade samhällsgemenskapen och vad överträdelser av rådande normordning signalerar lämnas utanför detta arbete, med tips om vidare läsning av *Straffrättens karta och landskap* av Lernerstedt (2013). Under det senaste decenniet har det skrivits flertalet motioner om att lagrummet behöver förändras för att kunna straffa de som stör (se sid 9) och det finns ett antal lagrum och föreskrifter som har diskuterats och prövats, av kommun och polis, för att komma åt störande hög musik från fordon, vilka presenteras nedan.

Det första brottet som har diskuterats i detta sammanhang är förargelseväckande beteende som regleras av 16 kap. 16 § BrB. Brottsbeskrivningen i denna bestämmelse

² Brott kan även begås genom oaktsamhet, exempelvis vid brottet vållande till kroppsskada (se 3 kap. 8 § BrB). Vid ett så kallat oaktsamhetsbrott utgår ansvarsrekvisitet från att gärningsmannen borde ha förstått att handlingen skulle leda till en effekt (Leijonhufvud, Wennberg & Ågren. 2015, s. 41).

lyder ”[d]en som för oljud på allmän plats eller annars offentligen betar sig på ett sätt som är ägnat att väcka förargelse hos allmänheten, dömas för förargelseväckande beteende till penningböter”. Det har dock enligt polisen (ref) visat sig vara svårt att lagföra för detta brott när det gäller hög och störande musik från fordon då det är svårt att redogöra för vem som är skyldig till brottet i och med att dagens teknik, med bluetooth-uppkopplingar till bilstereon, möjliggör för vem som helst i fordonet att styra musik och volym. Det föreligger även ett problem i och med formuleringen *ägnat att väcka förargelse* som kan vara svårt att bevisa. Det finns dock ett fåtal domar gällande förargelseväckande beteende kopplat till hög och störande musik från fordon, till exempel Värmlands tingsrätts dom i mål B 5308–16 där föraren erkänt sig skyldig till att ha underlåtit sig till att sänka musiken som spelades av en av passagerarna i fordonet, vilket föraren kunde ha gjort från förarsätet. Tingsrätten fällde föraren till ansvar och påföljden bestämdes till penningböter om 600 kr.

Det andra brottet är ofredande vilket regleras av 4 kap. 7 § BrB, där brottsbeskrivningen lyder ”[d]en som fysiskt antastar någon annan eller utsätter någon annan för störande kontakter eller annat hänsynslöst agerande döms, om gärningen är ägnad att kränka den utsattes frid på ett kännbart sätt, för ofredande till böter eller fängelse i högst ett år”. När det gäller händelserapporter gällande störande musik från fordon inom LPO Mora så rapporteras ca en tredjedel under ärendekod 0407, Ofredande /förargelse, (Wilund, 2019, s. 11). Hur många av dessa som lett till en anmälan och åtal är dock ovisst. Lernestedt (2013, s. 111) skriver att en majoritet av de straffbelagda beteendena ligger under allmänt åtal idag, vilket innebär att huvudregeln är att åtal, rättegång, dom och påföljd ska produceras oavsett vad offret, i de fall som det finns ett, tycker. Detta innebär att staten, och därmed samhällsgemenskapen, har en mycket framträdande roll i konflikthanteringen. När det gäller ofredande 4 kap. 7 § BrB som inte sker på allmän plats så hör dessa endast under allmänt åtal efter angivelse av målsäganden eller om åtal är påkallat ur allmän synpunkt i enlighet med 4 kap. 11 § BrB. Ofredande som straffrättslig gärning, kan även endast aktualiseras om täckningsprincipen är uppfylld, vilket förenklat innebär att det ska gälla en gärning som täcks in i lagrummets ordalydelse samt att gärningsmannen har uppsåt till handlingen och till effekten som handlingen ger upphov till (Sihlén, 2016, s. 26). Ytterligare en förutsättning för ansvar gällande ofredande av formen hänsynslöst beteende, är att gärningen ska innebära en kännbar fridskränkning (NJA 2017 s. 393). Detta gör att lagrummet inte är helt enkelt att använda för att tillskriva handlingen i att spela hög och störande musik från fordon som brottsligt.

Den tredje lösningen som prövats är lokala ordningsföreskrifter som en kommun får meddela med stöd av 3 kap. 8 § ordningslagen. Nya bestämmelser och ändringar av befintliga bestämmelser i lokala ordningsföreskrifter ska anmälas till varje enskild länsstyrelse och godkännas där innan de kan börja tillämpas (lag 2017:1046). I Mora kommun har följande paragraf arbetats fram och godkänts av Länsstyrelsen i Dalarnas län; ”*Utsändning från högtalaranläggning av tal och/eller musik med så hög volym att det uppenbart stör den allmänna ordningen på offentlig plats eller i bostadsområden får inte ske någonstans i kommunen utan polismyndighetens tillstånd.*” (Mora Kommun, 2017, § 7). Ett problem är dock att lokala ordningsföreskrifter enbart gäller på offentlig plats, vilket kan göra dem uddlösa för syftet att skydda exempelvis hemmamiljön eller privatpersoners störda nattsömn, detta oberoende av om fordonet befinner sig på offentlig plats. Det föreligger även här, som med brotten förargelseväckande beteende och ofredande, ett problem med att identifiera vem som ska lagföras för brottet.

Den fjärde är 9 kap. 12 § miljöbalken som ger kommuner möjlighet att anta föreskrifter som behövs till skydd mot olägenheter för människors hälsa. Vad som får regleras i denna typ av föreskrifter regleras av 40 § förordning (1998:899) om miljöfarlig verksamhet och hälsoskydd. Hög och störande musik från fordon finns inte direkt utskrivet där, däremot tomgångskörning med motordrivna fordon och möjligheten att sätta begränsningar av eller villkor för utövande av gatumusik på viss offentlig plats. Tomgångskörning är något som redan är föreskrivet i flera av kommunerna i Dalarna, men musik kan spelas fast bilen är avstängd så den förordningen råder inte bot på ljudproblemet gällande stillastående fordon. När det gäller kommunala förordningar om gatumusik, som till exempel den som Göteborgs stad har inrättat i sina *lokala föreskrifter om miljöfarlig verksamhet och hälsoskydd*³ så kan dessa även vara möjliga att upprätta för musik från fordon. Det är dock upp till varje enskild länsstyrelse att avgöra och är inget som skett inom lokalpolisområde Mora.

En femte möjlighet är att upprätta förbud mot motorfordonstrafik eller parkering under vissa tider på vissa platser. Detta används av exempelvis Mora kommun på ett gatusegment i handelsområdet Noret som är hårt drabbat av hög och störande musik. Det har givit effekt av

³ Se 7 § i de lokala föreskrifterna som stadgar att gatumusik **inte** får framföras **längre tid än** högst en timme på samma plats. Bestämmelsen gäller endast i vissa områden och under vissa tider. Vidare stadgas att ljudförstärkare och högtalare inte får användas under någon tid på dygnet utan särskilt tillstånd från Polismyndigheten.
<https://goteborg.se> Stadsmiljö/ Gemensamt för staden/ Lokala föreskrifter om miljöfarlig verksamhet och hälsoskydd för Göteborgskommun - Lokal föreskrift.

att fordon inte längre kör in i eller genom området, som består av affärer som för tiden då förbudet gäller är stängda. Detta hindrar dock inte fordon från att åka runt via andra vägar till de två hamburgerrestauranger och bensinpumpar som ligger på vardera sida om området. Det som är intressant här är att om dessa fordon istället skulle uppehålla sig i de centrala delarna av köpområdet, där nu förbudet råder, så skulle de troligen störa de boende i området mindre. Detta då de bostadsområdena som störs ligger i närheten av hamburgerrestaurangerna och bensinpumparna. Ur ett störningsperspektiv gör detta körförbud föga nytta, om än att det kan förebygga för nattliga inbrott i affärerna, vilket enligt jurist på polismyndigheten inte var syftet med förbudet (mailkonversation). I Rättviks kommun har lokala trafikföreskrifter om förbud mot fordonstrafik med annan trafik än tung lastbil upprättats för en parkeringsplats (Rättviks kommun, 2018)⁴ vilket har inneburit att en etablerad samlingsplats för störande fordon inte längre är möjlig att nyttja. De fordon som tidigare samlades på den platsen har nu istället valt en annan plats på andra sidan gatan.

Den sjätte möjligheten som har diskuterats är huruvida en ändring av 4 kap. 8 § trafikförordningen skulle kunna lösa problematiken. Denna bestämmelse tar inte i direkt mening sikte på det höga ljudet men kan användas för de fordon som åker runt, runt och spelar. Bestämmelsen lyder i sin helhet: *”Med ett motordrivet fordon får onödig och störande körning inte äga rum vid bostadsbebyggelse. Föraren av ett sådant fordon skall i övrigt anpassa färdväg, hastighet och färsätt så att andra inte störs i onödan.”*. Bestämmelsen tar alltså sikte på själva körningen som sådan, inte musiken. I en motion (2018/19:1937) föreslogs det att förändringar i trafikförordningen skulle kunna ge polisen en större möjlighet att stävja problemet med de fordon som stör allmänheten. Tanken var att 4 kap. 8 § trafikförordningen även ska omfatta musik som spelas i fordonet. Bestämmelsen är försedd med ett presumerat ansvar för föraren vilket skulle innebära att denne blir ansvarig för musiken även om han eller hon inte har varit direkt involverad i att musiken spelas eller hur hög volymen är. Just denna motion avslogs av utskottet och Riksdagen (2018/19: JuU10 s. 9), men frågan om förarens ansvar förekommer i den politiska och polisiära diskussionen lokalt och det var nog inte sista gången en sådan motion skrivs.

Trots att det finns lagrum för att lagföra personer som spelar hög och störande musik i fordon idag, är svårt för rättsväsendet att säkert säga vem som faktiskt har spelat musiken på ett sätt som är ägnat att väcka förargelse hos allmänheten alternativt höjt volymen till en sådan nivå att det är att anse som ett ofredande. Men polisen har trots problemet med lagföring

⁴ Se <https://rdt.transportstyrelsen.se/rdt/defaultstfs.aspx> under Rättviks kommun år 2018, förordning 2031 2018:5.

polislagen 13 § *som verktyg att ta till*, uppger kommunpolisen i Leksand och Rättvik. Enligt denna paragraf får polisen, om det är nödvändigt för att upprätthålla ordning och förhindra brott, *avvisa* eller *avlägsna* en person som stör den allmänna ordningen, eller beter sig på sådant sätt att det föreligger fara för att personen kommer att begå brott. Polisen får även med stöd av paragrafen *omhänderta* personen, om det inte räcker med att denne avlägsnas. Detta har skrivits in i det metodstöd som kommunpoliserna i området arbetat fram och som vidareutvecklades i det regionala metodstödet för motorburen problematik som upprättats i juni 2020 (LPO Mora, 2019; Polisregion Bergslagen, 2020). Under arbetet med det sista metodstödet uppmärksammades problemet med att samma händelse kodas på spridda koder som påtalades av författaren i den tidigare gjorda kartläggningen vilket lett till att det nu finns en unik kod (510) att använda (Wilund,2019, s.11). Detta kommer att förenkla för utvärdering av insatser samt göra statistiken av händelserapporter mer överskådlig. Förhoppningen är att metodstödet ska användas av alla poliser i yttre tjänst framöver, med för att polisens arbete med problematiken ska ge önskade effekt, i den grad allmänheten kräver, så behöver dock polisen snabbt kunna agera där det behövs, vilket är svårt i tider av få poliser över en så stor yta som LPO Mora.

1.3 Syfte och frågeställningar

Syftet med studien är att kartlägga förekommande hot spots och studera deras miljömässiga karaktär och den sociala kontext som kan vara kopplat till problemet med hög och störande musik från fordon i lokalpolisområde Mora på dessa platser. Detta för att tydliggöra betydelsen av att skapa konkreta problembilder och fokuserade analyser av specifika och lokala brottsproblem, något som BRÅ (2019a, s.6) har rapporterat är bristfälligt och bör utvecklas i det lokala brottsförebyggande arbetet i Sverige.

Uppsatsens frågeställningar är:

- Finns det platsmässiga koncentrationer av ordningsstörande musik från fordon inom LPO Mora?
- Hur ser fördelningen av händelserapporter och anmälda brott ut i förhållande till eventuella koncentrationer av ordningsstörande musik från fordon i LPO Mora?
- Har dessa platser gemensamma egenskaper och funktioner som både gör de attraktiva för de som stör *och sensitiva* för de som störs?
- På vilket sätt kan miljö och social kontext uppmuntra till det ordningsstörande beteendet att spela hög musik i fordon så att det stör andra?

För att kunna svara på detta kommer studien läggas upp runt fyra frågeställningar som Luc Anselin (2017) presenterat gällande spatial analys: 1) var händer saker: mönster, kluster, hot spots, skillnader, 2) varför händer det där det händer: platsbeslut, 3) hur påverkar ”var det händer” andra saker (sammanhanget och omgivningen) och hur påverkar kontexten det som händer: interaktioner, och 4) var borde saker vara: optimering.

2. Tidigare forskning

Här kommer en kortfattad genomgång av relevanta delar av den litteratur och forskning som har utgjort evidensgrund för studien redogöras för. Beskrivning av hur litteratursökning och urval gått till redovisas i bilaga 1.

2.1 Motorkultur och relaterad ordningsstörning

I doktorsavhandlingen *Culture Unbound: Americanization and Everyday Life in Sweden* skriver O'Dell (1997) om den svenska raggarkulturen och dess upproriska natur ur ett

historiskt och samtida perspektiv. O'Dell beskriver bilens vikt och betydelse som personligt uttryck och del i raggarkulturen, där estetiken och livet rund bilen ofta står i kontrast till svenska normer (2001, s.114). Något som Rydberg (2019) även tar upp i en kulturanthropologisk studie, där hon anser att kulturen i sig är något som växt fram som en motreaktion på samhällets normativa syn på stil och smak. Rydberg skriver som O'Dell (2001, s.125) om hur bilen är det centrala, att den ofta får agera symbol för något annat, något större än sig självt, och är central för den sociala gemenskapen och identitetsskapandet, av såväl "jag" som "vi". Bilen förenar inte bara individerna utan fungerar även som ett mobilt rum (samlingspunkt, festlokal, matsal och sovrum) där vänner samlas och umgås (Myerhoff & Myerhoff, 1964; O'Dell, 2001, s.125; Rydberg, 2019, s.39). Att använda sig av en mobilt rum för att umgås ger inte bara en känsla av frihet utan även en känsla av att vara i rörelse, att alltid vara på väg någonstans och inte vara fast där man kanske inte vill vara. Beroende på kontexten och sättet bilen används på, kan den ses som harmlös och vardaglig, rent av nödvändig, eller bli något som upprör och provocerar. Något som raggarna enligt Rydberg (2019, s.37) väljer att utnyttja och leka med, ett sätt att provocera med något fullt accepterat i samhället.

Morris (2014) skriver om utvecklingen och betydelsen av det teknologiska högeffektiva billjudet, som till en början var högklassens lyxvara men som med tiden istället har kommit att kopplas samman med marginalisering och hot. Utöver en historisk översikt från bilstereons uppkomst till dagens *boom cars*, utifrån källor som brottsbekämpningspraxis, politiska diskurser, teknikinformation, hobbydokument, etnografisk observation och populärkultur, så går Morris in på dess betydelse för entusiaster, åskådare och motståndare. Morris lägger i sin artikel fram hur utvecklingen kan ses vara ett dialektiskt fenomen, där motståndet mot "bullriga" fordon bidrar till dess betydelse och värde, vilket uppmuntrar till mer "buller". Morris menar att det högeffektiva billjudet i USA har kommit att bli en symbol för etnisk och ekonomisk marginalisering, där man med *boom cars* har vänt det perfekta hifi-ljudet, som kan uppnås i fordonet, utåt gatorna för att påvisa sin plats och hävda sin identitet i den multikulturella kampen som råder. Ljud som social kraft utmynnas enligt Morris (2014, s.331)

från territorialisering⁵, en artikulering⁶ av kultur och identitetspositionering, där musik utgör en stor del av hur identitet framställs och förankras i det dagliga livet. Att kunna kontrollera ljudrymden och att kunna producera det högsta ljudet ger makt, även om det inte alltid nyttjas för att just uppnå makt. Att hävda sin identitet och sin plats i samhället med hjälp av billjud är inte något nytt utan har sin början från sent 50-tal och tidigt 60-tal när ungdomar använde sig av radioutsänd musik från bilstereos för att ockupera platser som inte var deras genom att täcka området med rock'n'roll (Morris, 2014, s. 335; Myerhoff & Myerhoff, 1964).

Craig Curtis har skrivit en intressant artikel som publicerades i *New Political Science* 2009 där han menar att tillämpning av lagar mot höga ljud från bilstereoanläggningar i USA utgör en större fara för medborgerlig frihet och demokrati än det beteende som de anses reglera. Curtis (2009, s.275) framlägger att de olika oljudslagar för fordon (författarens översättning av *vehicle noise ordinances*), som stiftats i framförallt USA, kriminaliserar ett beteende som inte är moraliskt motstridigt och inte bara misslyckas med att kontrollera problemet utan är potentiellt skadligt för samhället. Curtis menar vidare att lagarna möjliggör för polisiär rasprofilering som i förlängningen skadar polisens legitimitet (2009, s.280). Att använda sig av ”*stop and check*” metoder kan ses stamma ur Broken Windows-teorin och nolltoleransstrategin, där ingripande mot all form av oordning och alla former av lagöverträdelse anses ha en preventiv effekt på brottsligheten (Holmberg, 2016, s.167). Huruvida strategin, och då framförallt rutinkontroller av fordon, har någon effekt på framförallt den grova brottsligheten har enligt Holmberg (Ibid.) debatterats bland polisforskare. Holmberg menar att det är praktiskt omöjligt för polisen att ingripa mot alla lagöverträdelser, sådana resurser finns inte, vilket lett till att nolltolerans, i de fall där polisen säger sig arbeta i enlighet med den strategin, rent praktisk sker i två olika former. Där polisen antingen riktar sig och ingriper konsekvent mot *vissa typer* av överträdelser eller mot *vissa personers* överträdelser, vilket innebär en tydlig diskriminering (Ibid.). Frågan som aktualiseras i Curtis artikel är om de oljudslagar för fordon som möjliggjort för en utökad kontroll och lagföring snarare skapat ett mer djupliggande negativ effekt på samhället än en positiv effekt av mindre störande musik från fordon. Curtis (2009, s.287) poängterar dock att

⁵ Med territorialisering menas processer där informella eller formella grupper och individer genom olika strategier påverkar användningen, och användarna, av ett område (Kärholm, 2014).

⁶ Laclau och Mouffe beskriver artikulering som den process som ger ett fenomen dess mening och betydelse genom dess relation till andra fenomen (Winther Jørgensen & Phillips 2000 s. 35).

något behövs göras för att stävja beteendet, problemet är stort, men att kriminalisering av att spela musik på hög volym i fordon är fel väg att gå.

Förutom vetenskapliga artiklar och studier gällande bilkultur och hög och störande musik från fordon, som ovan nämnda, så har ett flertal projekt av problemorienterat polisarbete (POP) gjorts och dokumenterats, i då framförallt USA gällande problematiken, som till exempel *The McDonald's Nuisance* (Sigley, 2000), *Reclaiming Sayonara Drive* (Boyd, 2012) och *Loud car stereos in Savannah, Georgia* (Scott, 2004). POP som polisiär strategi utgår från ett proaktivt arbetssätt och ämnar åt att identifiera och lösa problem (Goldstein, 1979). Kriminologiprofessor M. Scott som driver Center For Problem-Oriented Policing har även skrivit en POP-guide "*Loud Car Stereos – Guide No. 7*" (2004) vilken innehåller strategier för hur polis kan gå till väga för att analysera sina lokala problem, ett antal handlingsplaner och exempel på problemlösning och vad som är känt om dessa utifrån utvärderingsforskning och polispraxis.

2.2 Hot spots och hot spots policing

Sherman, Gartin och Buerger (1989) myntade uttrycket "hot spots of crime" i sin banbrytande studie över brottskoncentrationen i Minneapolis, där de fann att endast 3,5 procent av stadens adresser stod för 50 procent av alla samtal till polisen. Samma år fann Spelman och Eck (1989) att brott är mer sannolikt koncentrerade till platser än till förövare och offer. Efter detta så har möjligheten att göra datoriserade kartläggningar och spatiala statistiska analyser, för att kartlägga områden och platser där brottsligheten är hög och eller låg, allt mer utvecklats (Anselin, Cohen, Cook, Gorr & Tita, 2000, s.213, Sarnecki, 2014, s.248). Weisburd, Bushway, Lum och Yangs (2004) fann i en retrospektiv studie, där Seattles brottslighet mättes över en fjortonårsperiod, att brottsligheten inte bara var koncentrerad till dryga fem procent av Seattles gatussegment utan även var stabilt över tid. Något som ur ett brottspreventivt och polisiärt syfte borde vara högst intressant och användbart, då polisen genom att fokusera sina begränsade resurser på de platser som genererar majoriteten av brottsproblemet kan förbygga brott (Braga, 2006; Weisburd, 2016). Hot spots policing i olika former är relativt vanligt i USA, och redan 2003 konstaterades det i en rapport (Weisburd, Mastrofski, McNally, Greenspan & Willis, 2003) att flertalet av de större polismyndigheterna använde sig av brottskartläggning och hot spots för att rikta insatser som patrullering och problemorienterat polisarbete mot dessa (Braga, 2014, s.630). Sarnecki (2019, s.154) skriver att det finns kunskap om brottskartläggning inom den svenska polisen, och att det geografiska

informationssystemet (GIS) Hobit funnits tillgängligt för polisen sedan 2005, men att han i sin utredning av den svenska polisen inte sett det användas på lokal nivå. Ett av de stora problemen inom de lokala polisområdena i Sverige är troligen dock att de eventuella effekter eller icke-effekter som uppnås av hot spots inriktade insatser inte dokumenteras eller utvärderas på ett tillförlitligt sätt och att metoder för att mäta effekter bör utvecklas (Sarnecki, 2019, s.14). För även om forskning om hot spots och riktade polisiära insatser har visat på att det fungerar brottspreventivt (Braga, 2006; Braga & Weisburd, 2010; Braga, 2014) så är det långt ifrån alltid som kunskaperna om polisiära insatsers effekter är lika goda inom den svenska polisen (Sarnecki, 2019, s.175).

2.2.1 Utvärdering av hot spots-inriktat arbete

För det internationella nätverket Campbell Collaboration's Crime and Justice Group⁷ granskar och redogör Braga (2006) i en litteraturstudie och metaanalys för tillgängliga utvärderingar gällande effektiviteten av insatser i form av *hot spot policing*. I studien ingår nio utvärderingar, där sju visar på effekter i form av minskad förekomst av brott och oordning och metaanalysen av de randomiserade experimenten i visar på en statistisk signifikant medelstor effekt för de utvalda platserna relaterat till kontrollplatserna. Granskningarna av effekter av polisiära hot spots insatser för Campbell Collaboration's Crime and Justice Group har fortsatt, och i uppföljningar (Braga, Papachristos & Hureau, 2014; Braga, Turchan, Papachristos & Hureau, 2019) har resultaten fortsatt visat sig positiva och stöder *hot spots policing* som en proaktiv strategi för brottsbekämpning där rådet är att polisen bör lägga resurser och fokusera på platser med hög aktivitet av brott och oordning som en del i det brottsförebyggande arbetet.

2.3 Att bättre förstå brottsligheten på landsbygden

Ceccato och Dolmen (2011) studerar nivåer och spatiala mönster i Sveriges landsbygds brottslighet under åren 1996 och 2007. Här jämförs brottskoncentrationer i *remote* (avlägsna) och *accessible* (tillgängliga) landsbygdskommuner i förhållande till urbana stadskommuner. Där Glesbygdsvverkets (nedlagt 2009) kategorisering (2005) av avlägsna och tillgängliga landsbygdskommuner användes, där *avlägsna* har mer än 45 minuters, och *tillgängliga* mellan 5 och 45 minuters, bilresa till närmaste stadskärna med fler än 3000 invånare. Av Sveriges kommuner kategoriserades (2005) majoriteten (156) som tillgängliga. Tillväxtverket har tagit över Glesbygdsvverkets arbete och indelningen har förändrats lite men än är

⁷ <https://campbellcollaboration.org/contact/coordinating-groups/crime-and-justice.html/>

landsbygdskommuner dominerande i Sverige⁸. Ceccato och Dolmen (2011) använde sig av geografiska informationssystem (GIS) och spatial statistik för att bedöma skiftningar i mönster för koncentration av stölder och våld samt för att modellera brottsfrekvenser. Deras resultat visade på att landsbygden hade blivit mer kriminogen mellan åren 1996 och 2007 och de menar att det finns ett akut behov av en bättre förståelse av brottsligheten även på landsbygden. De fann att brottsligheten på landsbygden inte är homogen och att det föreligger variationer i geografiska, demografiska och strukturella variabler, där brott ofta är kopplat till närvaron av lokaler som säljer alkohol, familjestrukturen, andelen unga män och tillfälliga besökare (turister) i områdena (Ceccato & Dolmen, 2011, s.123–124). De lägger även fram att det finns skäl att överväga huruvida de modeller som skapats utifrån urbana områden kanske inte helt passar för landsbygden och kan behöva varieras beroende av brottstyp (Ibid. s.122).

2.4 Interaktionen mellan miljö och individ

Wikström har själv och tillsammans med andra genomfört flertalet studier (Wikström, 1991; Wikström & Torstensson, 1999; Wikström & Dolmén, 2001; Wikström, Oberwittler, Treiber & Hardie, 2012; Wikström, Mann, & Hardie, 2018;) gällande samhällets och miljöns roll för brottsligheten på olika platser. 2014 la Wikström fram Situational Action Theory, SAT, som är den här uppsatsens teoretiska ramverk. Efter detta har hans forskning till mångt och mycket handlat om hur interaktionen mellan miljö och individer påverkar förekomst och uppkomst av brottsligt och avvikande beteende. I boken *Breaking Rules* (Wikström et al, 2012) redogörs för SAT och resultatet för den longitudinella kohortstudien *Peterborough Adolescent and Young Adult Development Study* (PADS+) bestående av 700 deltagare i staden Peterborough i England. Genom intervjuer, analys av brottsdata, tid och rums dagböcker och samhällsenkäter har rollen av den sociala miljön och dess interaktion med personliga faktorer för ungdomars deltagande i brott under den tidiga till mitten av tonåren studerats. Wikström har lagt fokus på varför variationer av brottsnivåer existerar, där han menar att det handlar om människors brottsbenägenhet, livsstil och interaktioner med andra, något som bland annat den komparativa studien av svenska (Eskilstuna youth studie) respektive engelska (PADS+) ungdomars våldsbrottslighet visar på (Wikström & Svensson, 2008).

⁸ Kommunindelningen görs antingen i tre: Storstads- (29) tät kommuner (131) och landsbygdskommuner (130) eller i sex kommuntyper: storstadskommuner (29), tät kommuner nära en större stad (103), tät kommuner avlägset belägna (28), landsbygdskommuner nära en större stad (70), landsbygdskommuner avlägset belägna (45) och landsbygdskommuner mycket avlägset belägna (15). <https://tillvaxtverket.se/statistik/regional-utveckling/regionala-indelningar/kommuntyper.html>

3. Teori

För att kunna förbygga brott eller ordningsstörande beteende så behöver man förstå dess orsaker. Traditionella kriminologiska teorier och kriminologisk forskning fokuserar i regel på antingen individuella och sociala faktorer, som sociala band (Hirschi 1969) och självkontrollsteorin (Gottfredson & Hirschi 1990), eller strukturella, situationella faktorer, som social desorganisation (Shaw & McKay 1942) och rutinaktivitetsteorin (Cohen & Felson 1979), som förklarande faktorer till brottsliga handlingar. Uppsatsens frågeställning söker dock insikt från båda dessa forskningsperspektiv för att få en mer övergripande bild av problemets orsak. Genom att se till individen, miljön och samspelet där emellan kan vi bättre förstå varför vissa individer väljer att handla på ett visst sätt på vissa platser. Detta är något som Wikström i sin situationella handlingsteori tar fasta på genom att se till båda perspektiven, individ och miljö, och hur interaktionen de emellan kan förklara de kausala mekanismerna som ger en brottslig handling.

3.1 Situational Action Theory

Situational Action Theory (SAT) är en handlingsteori som tar in perspektiv från individ-orienterade och miljö-orienterade teorier med fokus på att tydliggöra *hur* (genom vilka processer) samspelet mellan individ och miljö kan förklara *varför* människor begår brottsliga handlingar utifrån huvudargument att människor begår brott beroende på vilka de är och var de befinner sig (Wikström et al. 2010, s.675). SAT bygger på insikter från konventionella kriminologiska teorier och forskningstraditioner kombinerat med sociologiska och beteendevetenskapliga teorier och är en relativt ny integrerad handlingsteori utvecklad av kriminologen Per-Olof Wikström 2004. Wikström (2012, s.58) menar att syftet med SAT är att överbrygga identifierade brister i etablerade framstående kriminologiska teorier och skapa det tillfredställande och accepterade kriminologiska handlingsteoretiska ramverk som länge har saknats inom kriminologin.

” I seek to address central problems in mainstream criminological theory; the unclear definition of crime, the poor understanding of causal mechanisms, the poor integration of levels of explanation and the inadequate understanding of the role of development and change” (Wikström 2010, s.1).

SAT förklarar människor brottshandlingar och andra moralbrytande handlingar som en konsekvens av hur de uppfattar sina handlingsalternativ och gör handlingsmässiga val beroende av vilka motivatorer (frestelser, provokationer) de upplever i situationer. En

situation uppstår inte av sig själv utan kan ses som utfallet av person och plats som skapar motivation och perception av handlingsalternativ (Ceccato & Petersson, 2019, s.14). Enligt Wikström (2005, s.214) behöver vi inte bara ha kunskap om de kausala mekanismer som orsakar brott för att minska brottslighet utan även om mekanismer för utveckling och förändring av det brottsliga beteendet. Den situationella mekanismen förklarar *varför* brott sker, selektionsmekanismer *varför* kriminogena situationer uppstår och uppkomstmekanismer *varför* personer och miljö utvecklas olika gällande brottsbenägenhet och kriminogenitet.

3.1.1 Brotts som moralisk handling

I SAT hävdas brottsliga handlingar vara moraliska handlingar, det vill säga handlingar som styrs av moraliska regler. Moraliska regler är de uppföranderegler som styr oss människor i valet av vad som är rätt eller fel att göra i en viss omständighet. Och i och med att människan i grund och botten är en regelstyrd varelse (Wikström et al, 2012, s.21), så är individuella och socialt konstruerade moraliska regler av stor vikt för vårt beteende och agerande. Vilka handlingar som är att anse som brottsliga varierar över jurisdiktioner och tid. Vad som definierar brott kan därmed inte vara en specifik handling, eftersom brottsrekvisitet är beroende av var, när, och i vissa fall varför och av vem, handlingen begås. Det är lagen, som definierar vad som är att anse som brott, och lagen i sig är en uppsättning av moraliska uppföranderegler, men det är långt ifrån alla moraliska regler som är definierade i lag (Wikström et al, 2012, s.12). Alla brott, (i lag skrivna eller ej), oavsett vart och när de sker har en gemensam nämnare och det är enligt Wikström (2010, s.4) att de är moraliskt brytande handlingar, och kan alltså därav förklaras utifrån det. SAT lägger inte någon vikt vid vad som är rätt eller fel att göra, eller inte göra, utan fokuserar på hur moraliska regler styr mänskligt agerande, utifrån grundantagande att agerandet (även det brottsliga) just styrs utifrån moraliska regler, oavsett deras ursprung (Wikström. 2012, s.13). Detta gör att SAT som förklarande ramverk går att använda på det ordningsstörande beteendet som föreligger i uppsatsen trots dess juridiska komplexitet, brott eller inte, och utan att definiera handlandet som rätt eller fel.

Moralkonceptet som SAT grundar sig på kan kritiseras, då frågor om vad moral egentligen är och hur moraliska regler uppstår kan få olika svar beroende på filosofiskt perspektiv, exempelvis anser rationalister att moralomdöme grundas ur förnuftet medan sentimentalister anser att moralomdömen grundas ur känslor (Olsson, 2013:1). Sarnecki (2016, s.265) menar på att det även ligger ett problem i att avgöra vems moraliska regler som

ska råda, den som handlar eller den som ska bedöma handlingen. När det handlar om brott bör detta inte vara något problem, i och med att Wikström definierat brott som brott mot moraliska regler definierade av lagen (Ibid.), men gällande icke lagstadgade brott mot moraliska regler så är den frågeställningen högst relevant.

3.1.2 Individer brottsbenägenhet och platsers kriminogenitet

SAT menar att människor varierar i benägenhet att medverka i, och begå brottsliga handlingar. Brottsbenägenhet är tendensen att uppfatta, och om så är fallet, välja en brottslig handling som ett möjligt och acceptabelt handlingsalternativ i responsen av specifika motivatorer (Wikström, 2012, s.15). Individer som tenderar att lätt se brottsliga handlingar som ett handlingsalternativ och har lätt för att agera därefter har en hög brottsbenägenhet, medan de som aldrig eller sällan ser brottsliga handlingar som ett handlingsalternativ har en låg brottsbenägenhet. En individs brottsbenägenheten är beroende av, och konsekvensen av individens moral och förmåga att utöva självkontroll. Där självkontroll avser förmågan att agera utifrån sin egen moral trots extern press till det motsatta (Ibid.). Individens förmåga till självkontroll är i sig beroende av individuella kognitiva och exekutiva funktioner men påverkas även av tillfälliga faktorer som berusning, stress eller starka känslor (Wikström & Treiber, 2007, s.243; Wikström et al, 2012, s.16).

Brottsbenägenhet är dock främst beroende av och påverkas av individens moral, de personliga moraliska värderingar och handlingsregler individen väljer att agera efter. Människor varierar i uppfattningen om vikten för dem att följa moraliska regler, och en individs moral kan skilja sig från andras, beroende på hur starkt kopplade de är till känsla av skam eller skuld om den skulle brytas (Wikström et al. 2012, s.16) och den moraliska kontext som individen befinner sig i. Den kontexten påverkas av miljöns kriminogena faktorer, där olika faktorer i olika miljöer kan uppmuntra till att bryta mot olika uppsatta moraliska regler. Miljöers och eller platsers kriminogenitet skiljer sig åt, i närvaro eller nivåer av informell eller formell kontroll och eller upplevda normer, och det är i interaktionen mellan individers brottsbenägenhet och platsens kriminogena faktorer som handlingsalternativen uppstår.

Individers brottsbenägenhet och risk att exponeras för kriminogena miljöer skapas enligt Wikström (2010, s.2) av vad han kallar för orsakernas orsak, de sociala och strukturella förhållanden som påverkar den personliga utvecklingen och gör personen till den hon är. I SAT poängteras dock att det inte är orsakernas orsak som är orsaken till brott, utan brottsliga handlingar är resultatet av en perceptionsvalprocess som styr människan val av handling.

4. Metod

Studien har en positivistisk ansats där en retrospektiv kvantitativ metod har tillämpats, utifrån ett material bestående av sekundärdata från polisiära register och en av författaren tidigare gjord enkätstudie. Analysens design är uppbyggd efter de tre första av fyra frågeställningar som Luc Anselin (2017, 7 oktober) presenterat gällande spatial analys: 1) var händer saker: mönster, kluster, hot spots, skillnader, 2) varför händer det där det händer: platsbeslut, 3) hur påverkar ”var det händer” andra saker (sammanhanget och omgivningen) och hur påverkar kontexten det som händer: interaktioner, och 4) var borde saker vara: optimering.

Analysen och resultatredovisningen består av två delar, där *del ett* fokuserar på den platsmässiga och tidsmässiga fördelningen av upprättade händelserapporter relaterade till hög och störande musik från fordon, andra upprättade händelserapporter samt anmälda brott. Detta i syftet att se eventuella koncentrationer/hot spots genom spatial analys (Anselin et al. 2000, s.213) och eventuella samvariationer genom bivariat analys mellan variabler (Djurfeldt, Larsson & Stjärnhagen, 2018 s.137). En topografisk analys av funna hot spots fysiska egenskaper och markanvändning kommer även att göras för att hitta gemensamma nämnare som kan ha betydelse för platsernas kriminogenitet. *Del två* är en univariat analys, en metod för att redovisa kvantitativa data på ett enkelt och övergripande sätt (Djurfeldt et al. 2018 s.39), av enkätdata där den sociala kontexten för det ordningsstörande beteendet inom bilkulturen i länet studeras.

I studien har ett fokus legat på GIS (Geografiskt Informationssystem⁹) och programvaror för hantering och analys av spatiala data, där mjukvaran MapInfo Pro¹⁰, under en kostnadsfri provperiod av 30 dagar, samt GeoDa¹¹, som är ett gratisprogram, har använts. Data har även hanterats och bearbetats i Microsoft Excel och SPSS.

⁹ GIS, Geografiskt Informationssystem kan definieras som ett ”Ett datoriserat informationssystem för hantering och analys av geografisk information” (Harri, 2000). Informationssystemet är ett verktyg för att förmedla geografisk information, där geografisk innebär att informationen har en geografisk position på jordens yta som koordinater, adresser, regioner osv. Med stöd av GIS-program kan spatiala analyser av geografiska mönster i ett spatialt datamaterial göras (Svensson Henning, 2009, s.239).

¹⁰ <https://www.pitneybowes.com/se>

¹¹ <https://geodacenter.github.io/>

4.1 Material och urval

4.1.1 Material och urval för den spatiala och temporal analysen

För att svara på forskningsfrågorna och uppfylla studiens syfte krävs tillgång till olika uppsättningar av data. För att kunna kartlägga och mäta den geografiska fördelningen av anmälda brott och händelserapporter har segmentkartor för de kommuner och tätorter som ingår i studien hämtats från lantmäteriets öppna geodata¹². Den polisiära data som ligger till grund för den spatiala punktanalysen är registerdata från polisens anmälningsregister RAR¹³ och händelserapportsrapportsystem STORM¹⁴ för perioden 20170101 – 20190930 inom lokalpolisområde (LPO) Mora. All polisiära data har inhämtats med hjälp och under konsultation av analytiker vid polisregion Bergslagens regionledningscentral (RLC) i Örebro och består av tre dataset, vilket beskrivs närmare i bilaga 2.

4.1.2 Material och urval för enkätanalysen

Materialet hämtas från resultatet av en tidigare genomförd enkätstudie (Wilund, 2019) gjord för LPO Moras räkning under hösten 2019. En webbenkät, (se bilaga 3) gjord i Google Form, spreds via mail och låsta forum med hjälp av tre kontakter inom målpopulationen, billjudsentusiaster inom såväl raggarkultur som billjudskultur, i Dalarnas län. Den data som plockats ur det tidigare resultatet rör frågorna 8) *Om du spelar musik på hög volym i ditt fordon, varför gör du det*, 16) *tror du att din musik stör andra*, 17) *vill du störa andra med din musik* och 20) *vad skulle avskräcka dig från att spela på väldigt hög volym där det kan störa andra*. Resultattabeller finns redovisade i bilaga 4.

4.1.3 Nackdelar och fördelar med att använda detta material

Det finns både för- och nackdelar med att använda sig av registerdata i form av polisiära händelserapporter och brottsanmälningar. En stor fördel är att den ger information om den polisiära verksamheten, hur många ärenden som hanteras, på vilket sätt, och hur de är koncentrerade till platser och tider, som är svårt att få på annat sätt. En nackdel är dock att den geografiska och tidsmässiga informationen i många fall kan vara på en låg nivå. Själva

¹² <https://www.lantmateriet.se/sv/Kartor-och-geografisk-information/oppna-data/>

¹³ RAR står för rationell anmälningsrutin och är ett system där information om brotts handlinger registreras (BRÅ, 2011:17, s.11).

¹⁴ IT-systemet STORM är det operativa ledningssystem som administreras av polisens regionsledningscentraler (RLC) där information som är nödvändig för att leda och styra den händelsestyrda polisiära verksamheten. När RLC tar emot polisiärt relevant information om en händelse från medborgare eller polispatrull, via samtal eller radio, så handläggs detta som ett ärende, och alla inkommande ärenden till RLC registreras i en händelserapport i STORM (Polisen, PM 2016:47C)

koordinatsättningen i Hobit¹⁵ sker genom en översättning från uppgivna adresser. Det är således inte nödvändigtvis den exakta platsen som anges av koordinaten utan snarare den närmast kända adressen. Det kan även vara så att hela adresser eller exakta tidsangivningar inte uppges utan att så kallade slaskpunkter¹⁶ istället sätts, som till exempel enbart tätorten eller gatans namn och eller tiden 23.59, vilket är en ”slasktid” RAR använder när inte tid specificeras. Detta leder till att centrumpunkter för tätorter eller gatussegment kan i en spatial analys tolkas som ett hot spot område och tiden 23.59 som en ”hot time”¹⁷ fast så kanske inte är fallet.

Att hot spots och hot time analyser inte bör tolkas som exakta avbildningar av verkligheten utan på sin höjd kan tolkas som en rimlig bild av hur verkligheten kan se ut förstärks även av osäkerheten i anmälningsbenägenheten gällande brott och i detta fallet även rapporterade händelser. Det kan handla om att alla brott inte anmäls, där brottslighetens mörkertal definieras som kvoten mellan det faktiska antalet och det antal brott som polisen har kännedom om (Sarnecki, 2016, s.59). Det kan även vara så att anmälda brott inte är brott, vilket gör att anmälningarna signalerar att fler brott har begåtts än vad som de facto har begåtts. Statistiken påverkas även beroende på polisens egna insatser, anmälda narkotikabrott är exempelvis känsligt för polisens egen narkotikaspaning, så även stor del av trafikbrottsligheten. När det gäller händelserapporter så påverkas även de av polisiära insatser och kan även innefatta händelser som på grund av missuppfattningar och eller falska larm inte har skett. Men även om detta är en nackdel för studier som vill påvisa brottslighetens omfattningar, så ger detta generella trendnivåer inte på bara vad som händer utan även på hur samhället uppfattar det som händer. I Dalarna är det i och med den höga nivå och spridningen av biljudsrelaterade samtal till RLC tydligt att detta är ett upplevt och utbrett problem i samhället, vare sig det är ett brott eller inte.

4.2 Bortfall

Det förekom bortfall på enskilda variabler för händelserapporter och anmälda brott gällande plats och eller tidpunkt. I flera fall användes slaskpunkter där en centrumpunkt för orten istället för den exakta koordinaten angivits. Detta förekom framförallt i RAR-datan och

¹⁵ Hobit är polisens geografiska informationssystem och är en förkortning av Händelse- och Brott Informationstjänst.

¹⁶ Slaskpunkter kan bero på att adressuppgifterna inte är helt rätt skrivna, varvid de i systemets översättning till koordinater kan bli sätts till närmast kända punkt istället. Systemet kan även vara inställt på att känsliga adresser inte ska gå att peka ut, varvid en gatas centrumpunkt väljs istället för den unika adressen.

¹⁷ Med hot time avses tidsmässiga koncentrationer av brott.

var något som redan vid inhämtningen av poängterades från RLC. Dessa valdes dock att ligga med i rådatamaterialet, då även bortfall måste beaktas (Bryman, 2011, s. 192) då dessa kan påverka resultatet och orsaka systematiska fel. Bortfall bör även alltid beaktas då dessa kan skapa osäkerhet kring en studies tolkning av resultatet (Djurfeldt et al, 2018 s.108). I den första bearbetning identifierades och exkluderades de items för vilka koordinater saknats och eller var uppenbart fel specificerade, legat i andra län eller länder. För items som saknat tid eller haft tiden 23.59 har en egen tidskategori skapats. Dessa item ligger med i analysen av förekomsten av anmälda brott på platserna men har sedan exkluderats i den temporala analysen. Gällande enkäten så svarade 86 respondenter av det så kallade billjudsfolket¹⁸. Endast 2 svarande plockades bort på grund av ej kompletta och seriösa svar.

4.3 Tillvägagångssätt

4.3.1 Screening och bearbetning av data

Alla tabeller med registerdata från polisen formaterades kolumnvis och innehållsmässigt på samma sätt så att data med enkelhet skulle kunna integreras och jämföras med varandra. Tabellerna som i rådataform låg i Microsoft Excel importerades och konverterades till MapInfo Pros eget filformat (.tab) och för att underlätta hanteringen gjordes separata tabeller och datalager för varje kommuns billjudskodade händelserapporter, händelserapporter samt anmälda brott. För att kunna kartlägga och mäta den geografiska fördelningen så har segmentkartor för de kommuner och tätorter som ingår i studien hämtats från lantmäteriets öppna geodata. Kartorna hämtades som MapInfo-filer (.MAP) och bestod av ett ytskikt med kommunerna och tätorternas utbredning i kartprojektion WGS84. Koordinaterna som i polisens data anges i formatet RT90 2,5 gon väst omvandlades till WGS84 format för att varje ärende sedan skulle kunna omvandlas till en geografisk punkt i samma kartprojektion som för kartorna. De items som saknade koordinater och de punkter som legat utanför kommungränserna, ofta troligen på grund av felaktigt eller slarvigt angivna adresser rensades bort.

4.3.2 GIS och Spatial analys.

När man skapar punktkartor via GIS så staplas de punkter för ärenden med samma koordinater på varandra och det går inte visuellt att se hur många punkter som ligger på

¹⁸ Ett uttryck för målpopulationen som myntades av författaren under studien 2019 (Wilund, 2019). Dessa kan vara allt ifrån unga personer som gillar att åka runt i en A-traktor med vänner till äldre personer som lägger enorma summor på att bygga om sina bilar till rullande baslådor för att tävla i billjud på tävlingar, det alla har gemensamt är dock att de gillar att spela musik på ”hög” volym i sina fordon.

samma plats. För att kunna urskilja de platser där en hög koncentration av punkter förkommer behöver punktdata aggregeras, vilket kan göras på olika sätt och vilket sätt man väljer att använda är beroende på analysfrågan.

Ett sätt är att överlagra punkter mot ett rutnät, med en för analysfrågan lämplig storlek, där antalet punkter inom varje rutnätscell aggregeras till ett attributvärde (Wikström et al, 2012, s.417). Eller så kan punkter överlagras till polygoner (tvådimensionella geometriska figurer) som exempelvis gatusegment, kvarter, stadsdelar och kommuner, där antalet punkter inom varje polygon sätts som polygonens attributvärde. Dessa metoder går med fördel att kombinera och väljs beroende av forskningsfråga och dataunderlag. Beroende på den geografiska spridningen, områdets storlek och antalet punkter man har i sin data så kan resultatet beroende på val av aggregering och mätmetod bli att se olika ut, och litteraturen verkar enig om att det inte finns några metod- och eller mättningsregler för hur klusteranalyser, densitetsanalyser eller annan *crime mapping* (kartläggning och analys av brottsmönster) ska gå till (Wikström, 2012, s.417, Haberman, Sorg, Ratcliffe, 2018, s.436; Andresen, 2019, s.3, Anselin et al, 2000, s.226). Det finns inte heller någon satt definition av vad som är att anses som en *hot spot*. Chainey och Ratcliff (2005, s.145) menar att “a hot spot is a geographical area of higher than average crime. It is an area of crime concentration, relative to the distribution of crime across the whole region of interest”, vilket är en väldigt vid definition. Gemensamt för definitioner av hot spots är dock att en hot spot är ett område med fler kriminella händelser än andra samt där det föreligger en högre risk att utsättas för brott (Eck, 2005, s.2).

Då studiens syfte är att finna koncentrationer av BHR för mindre områden så har kommunernas tätorter delats upp i mindre områden. Dessa mikroområden har skapats genom överlagring av punkter mot ett rutnät om 150meter x 150meter, där de områdena med 15 eller fler ärendet vidare har analyserats. Utifrån dessa områden så har polygoner skapats, anpassade efter vägsegment, bensinstationer, rondeller, gatukök/hamburgerställena och parkeringar och samlingspunkter på ett mer geografiskt lämpligt sätt än det automatiskt skapade rutnätet. Med stöd av MapInfo Pro's inbyggda dataaggregeringsfunktion beräknades sedan omfattningen av punkter för varje polygonområde i en områdestabell, och samtliga ärendetabeller uppdateras även med information om till vilket område varje ärende lokaliserats. För den vidare analysen har en avgränsning gjorts, där de polygonområden med minst 25% av kommunens

sammanlagda BHR rapportering har legat som grund för bedömningen av vilka platser som är hot spots eller inte.¹⁹

4.3.2 Tidsanalys

För att göra kunna göra en tidsanalys som kan påvisa temporala koncentrationer har en tidsvariabel skapats, baserad på variablerna veckodag och klockslag, se tabell 1 nedan. Motsvarande indelning har tidigare använts av bland annat Wikström (1985), Dolmén (2002) och Skoglund (2004). Genom att göra olika indelningar av tid gällande [Vardagskväll] och [helgkväll], samt att skapa en [helgnatt/morgon] variabel, täcker man in för de eventuella skillnader som föreligger tidsmässigt mellan vardags- och helgaktivitet.

Tabell 1 Tidsindelning baserat på veckodag, klockslag och antal timmar

Tidssegment	Veckodag	Klockslag	Antal timmar
Vardagsdag	Måndag-fredag	08.00-19.59	60
Vardagskväll	Måndag-torsdag	20.00-23.59	20
Vardagsnatt	Måndag-fredag	00.00-07.59	40
Helgdag	Lördag & Söndag	08.00-19.59	24
Helgkväll	Fredag-lördag & Lördag-söndag	20.00-03.59	16
Helgnatt/morgon	Lördag & Söndag	04.00-07.59	8

4.3.3 Topografisk analys av hot spots (Platsers karaktäristika)

För varje kartlagd hot spot har en topografisk beskrivning tagits fram, där platsens fysiska egenskaper och dess markanvändning har tagits fram. Med hjälp av Google Map har vägnät och verksamheter kartlagts för platserna. Öppettider är baserade på verksamheternas egna uppgifter på internet och information gällande hyreshus och serviceboenden kommer från bostadsrättsföreningar respektive kommunens utlagda information. Varje plats har även personligen besökts av författaren under det senaste halvåret, detta för att täcka upp för eventuella temporala skillnader som kan föreligga gällande idag och när platserna avbildades för Google Maps tjänst.

4.3.4 Enkätdata

Från den av författaren tidigare gjorda enkätstudien (Wilund, 2019) har resultatet från tre frågor valts att ingå i studiens resultat, fråga 8) *Om du spelar musik på hög volym i ditt*

¹⁹ Valet av 25 procent har gjorts utifrån en bedömning som använts av BRÅ (2011:17, s.15) gällande att en brottsförebyggande insats bör som minst leda till en 25 procent minskning av den aktuella brottsligheten i hot spot-området, vilket enligt BRÅ teoretisk innebär en 5 procentig minskning av den aktuella brottsligheten totalt sett.

fordon, varför gör du det, 16) tror du att din musik stör andra, 17) vill du störa andra med din musik och 20) vad skulle avskräcka dig från att spela på väldigt hög volym där det kan störa andra. Resultatet har inte bearbetats ytterligare utan enbart valts att presenteras i studien.

Detta för att ge stöd för det teoretiska resonemanget om social och moralisk kontext som kan tolkas råda vid de uppmätta hot spots-områdena.

4.4 Validitet och reliabilitet

En hög validitet och reliabilitet i en studie är eftersträvansvärt, men kan vara svårt att helt säkerställa. Reliabilitet avser en studiens kvalitet och dess tillförlitlighet samt att kunskapen tas fram på ett pålitligt sätt, en kvantitativ studie med hög reliabilitet ska även kunna genomföras utan att påverkas av tid eller vem som utför undersökning (Djurfeldt et al, 2018, s. 104). I och med att studien är baseras på sekundärdata från polisiära register, tidigare redovisade resultat från en studie samt öppna offentliga geografiska data samt att tillvägagångssättet för varje analysdel är beskrivet bör replikerbarheten vara hög. Det bör dock nämnas att tidsmässiga variationer gällande polisiära data som brotts- och händelserapportsstatistik bör beaktas, något som sänker reliabiliteten över tid en aning, då brottsdefinitioner och rapporteringskoder kan förändras.

En studies validitet handlar om dess begreppsmässiga och teoretiska relevans och att det som mäts och analyseras ger svar på de frågor som satts upp (Djurfeldt et al, 2018, s. 104). Det finns olika former av validitet, som avser olika delar av en studies slutsatser beroende på typ av studie, om den är kvantitativ eller kvalitativ och dess ontologiska perspektiv (Allwood & Eriksson, 2017, s.159). Begreppsvaliditet avser relationen mellan begrepp och empirisk operationalisering, huruvida måttet på det som mäts speglar de teoretiska begrepp och resonemang slutsatsen grundar sig på (Ibid. s.169). För att stärka den här studiens begreppsvaliditet har definitioner och beskrivningar av begrepp och operationaliseringar varit av vikt. En studies interna validitet bedöms i studier som hanterar orsakssamband, där slutsatser om orsakspåverkan bedöms utifrån om de kan finnas andra trovärdiga alternativ till ett utfall mellan oberoende och beroende variabel (Ibid. s.167). Inga slutsatser om orsakssamband ställs upp i den här studien, utan bara förslag på orsaker som kan tänkas föreligga. Den interna validiteten är därav inte aktuell att bedöma. Extern validitet däremot täcker in hur en studies resultat är generaliserbart till andra situationer, platser, tider och deltagare, något som Bryman (2011, s.51) menar ligger i valet av urval för studien. Urvalet i den här studien är inte slumpmässigt, målet är dock inte att dra generella slutsatser, utan målet

är att finna lokal kunskap om ett lokalt problem vilket sänker den externa validiteten. Detta utesluter dock inte att liknande förhållande kan råda även på andra platser, och att studiens resultat kan vara en grund för att studera andra platser.

4.5 Etiska ställningstaganden

Vetenskapsrådets (2002) fyra grundläggande huvudkrav gällande etik i forskning; informationskravet, samtyckeskravet, konfidentialitetskravet och nyttjandekravet, har ställts upp och övervägts i studien. Gällande informationskravet, där berörda ska informeras om studiens syfte (Vetenskapsrådet, 2002, s.7), så har detta skett genom en informationstext till de som frivilligt valt att svara och skicka in svaren på enkäten och via samtal och mailkonversationer med uppgiftslämnaren av den polisiära statistiken på RLC i Örebro. Samtyckeskravet, där en deltagares frivilliga medverkan i en studie ska säkerställas (Ibid. s.9), har uppnåtts genom att det var frivilligt att svara på enkäten. Vad gäller den polisiära statistiken i studien så behövs inget samtyckeskrav inhämtas när uppgifter kommer ur ett myndighetsregister enligt vetenskapsrådet (2002, s.9). Då den datan inte innehöll några personuppgifter ansågs detta irrelevant, trots vetenskapsrådets undantag i sin regel. Konfidentialitetskravet handlar om att säkerställa medverkandes individers anonymitet (Ibid.12). I den här studien har inga personuppgifter förekommit och deltagare, i form av de som svarat på enkäten och eller varit involverade i den polisiära statistiken, har varit för forskaren helt anonyma. Känsliga adresser i den polisiära datan har även raderats av uppgiftslämnaren för att säkerställa att dessa inte av misstag skulle pekas ut på en karta. Nyttjandekravet ska säkerställa att insamlad data om enskilda individer enbart får användas för forskningsändamål (Ibid. 14), något som säkrats genom att alla data som använts i studien är anonym, säkert lagrad, och varken användbar eller avsedd för icke-vetenskapligt bruk eller kommersiellt syfte.

5. Resultat

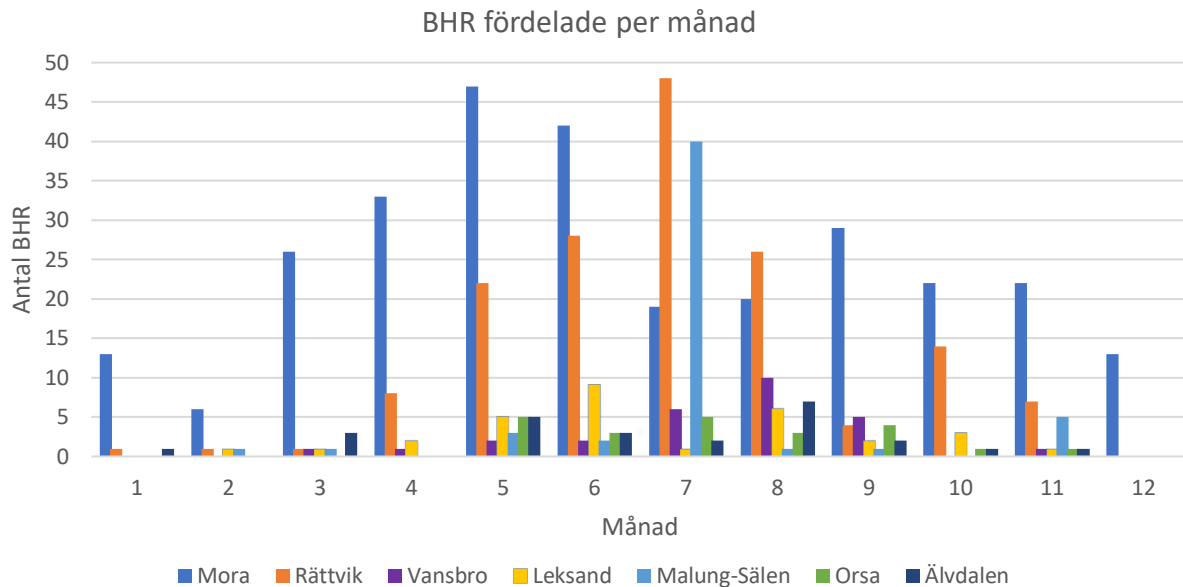
5.1 Temporal och spatial analys

I den spatiala analysen kommer underlag för de två första av Anselins uppställda frågeställningar gällande en spatial analys 1) Var händer saker och 2) Varför händer det där det händer, tas fram. Den temporala analysen kommer även att ge underlag för när saker händer, vilket kan ge belysa än mer varför det händer där det händer.

5.1.1 Temporala variationer och koncentrationer

Den temporala analysen av 612 kartlagda BHR från januari 2017 fram till sista september 2019 dessa visar på en säsongvariation, där majoriteten upprättats under vår-, sommar- och höstmånaderna. Detta antas bero på att väder och temperatur kan påverka bil- och biljuddsentusiasternas val av att åka runt och ”hänga” på olika platser. Varma regnfria dagar kan även rutor vevas ner vilket gör att ljudet sprider sig längre bort och om bilen är parkerad, kan förare och passagerare kliva ur, bildörrar öppnas, och bilstereos fulla potential verkligen utnyttjas, vilket sprider ljudet ännu längre bort.

Statistiken visar på att problematiken flyttar sig mellan kommunerna, i Mora sker en ökning i mars för att bli som störst under maj. I juni går den sedan nedåt för att i juli och augusti ligga på samma nivå som vintermånaderna. Under sommarmånaderna ökar istället problematiken i Rättvik markant för att vara som störst under juli. Denna ökning kan vara kopplad, som den markanta ökningen i Malung-Sälen, till de evenemang som ligger under perioden. För tiden runt dansbandsveckan i Malung (vecka 29 och början av vecka 30) upprättas 67% av Malung-Sälens kommuns BHR. För veckan före under vecka 31 när CCW pågår i Rättvik upprättas 31% av Rättviks kommuns BHR. Intressant är att inga BHR var rapporterade i Rättvik under Dansbandsveckan och vice versa och under veckan mellan evenemangen (vecka 30) kan man se hur upprättade BHR byter ort från Malung till Rättvik under tisdagen. Detta rimligen för att de som stör i Malung, efter dansbandsveckans slut, åker vidare till Rättvik och CCW.



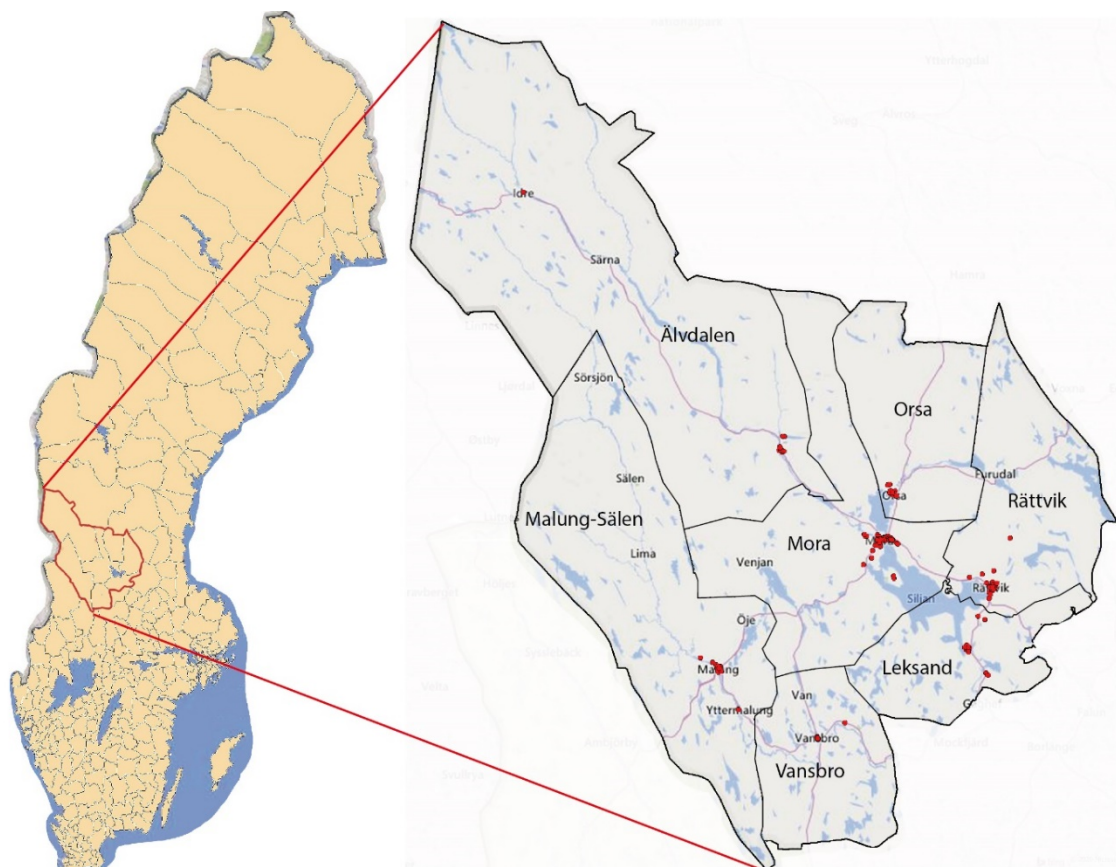
Figur 1 Antal BHR per månad för kommunerna i LPO Mora

De upprättade billjudsrelaterade händelserapporternas variation över veckans dagar och dygnets timmar visar på en tydlig koncentration till fredag-söndag och då i synnerhet till fredag och lördag kvällar (20.00-03.59). 60% rapporterades under denna tidsperiod, för att följas av vardagsnätter (00.00-07.59) 15%. Den lägsta rapporteringen (4%) sker dagtid, såväl vardag som helg. Att det är en tydlig helgkoncentration kan förklaras utifrån människors aktivitetsmönster, fler är lediga under helgen och fredag och lördag kväll är generellt vedertagna som umgängeskvällar när fler är ute och rör på sig. Denna koncentration stöder Peterborough studien av unga personers aktivitetsmönster (Wikström, 2012) och annan forskning om brottslighetsmönster (Wikström, 1985; Dolmén 2002; Skoglund, 2014).

5.1.2 Spatials koncentrationer

Bedömningen av hot spots av upprättade händelserapporter för ordningsstörande musik från fordon (BHR) har gjorts utifrån avgränsningen att platsen ska bestå av fler än 15 BHR samt stå för minst 25% av kommunens totala antal BHR. Det görs även en avgränsning gällande stabila och icke stabila hot spots, där stabila hot spots har BHR fördelade över tid. I de fall att rapportering skett enbart under en dag eller en vecka om året, vilket kan tolkas vara kopplat till specifika event, har dessa inte bedömts som stabila hot spots.

Totalt har 612 BHR har kartlagts och i en okulär GIS-analys, se figur 1 nedan, ser man tydligt hur dessa är koncentrerade till tätorterna: Älvdalen, Mora, Orsa, Rättvik, Leksand, Malung och Vansbro.



Figur 2 Karta över kommuner och punkter för händelserapporter gällande hög och störande musik från fordon i LPO Mora.

Av kartlagda BHR så mättes sex hot spots upp varav tre var stabila. Dessa var förlagda i Mora, Rättvik och Vansbro och presenteras närmare nedan. Två icke stabila hot spots mättes upp i Malung vilka var koncentrerade tidsmässigt (67% av totalt uppmätta BHR för Malung-Sälen kommun) till vecka 29 vilken är den vecka om året som evenemanget dansbandsveckan i Malung är förlagd. En icke stabil hot spots mättes upp i Rättvik, där BHR tidsmässigt var koncentrerade kring vecka 30 och 31, vilket är veckan före och veckan evenemanget Classic Car Week (CCW) är förlagd. Det föreligger även en misstanke om att rapporterna under CCW till stor del, koordinatsmässigt, har förlagts till slaskpunkter, i detta fall centrumpunkter för Rättvik, vilket kan ha skapat just denna hot spot.

Tabell 2 Hot spots gällande hög och störande musik från fordon i LPO Moras kommuner.

	Älvdalen	Malung-Sälen	Mora	Orsa	Rättvik	Leksand	Vansbro
Antal BHR	25	54	292	22	160	31	28
Antal hot spots	0	2	1	0	2	0	1
Antal stabila hot spots	0	0	1	0	1	0	1
Hot spots andel av totalen (%)	0	86	27	0	55	0	71
Antal BHR per hot spots (intervall)	0	16–30	78	0	41–47	0	20

Av de tre uppmätta hot spots-områden gällande hög och störande musik från fordon så ligger den största koncentrationen i Vansbro, där 71% av kommunens BHR är koncentrerade till *Oddfellow* (figur), efter detta kommer hot spot-området *Mackarna* i Rättvik (figur) med 29% respektive *Noret Max* (figur) i Mora med 27% av kommunernas antal BHR.

Tabell 3 Fördelning av händelserapporter och anmälda brott i kommuner och tätorter med stabila hot spots.

Kommun, Tätort, Hot spot	Antal BHR ¹	BHR % av totalen i kommunen	Antal HR ²	HR % av totalen i kommunen	Antal AB ³	AB % av totalen i kommunen
Mora Kommun	292	48*	5043	27*	5053	29*
Mora tätort	286	98	3818	76	3641	72
Noret Max	78	27	194	4	48	1
Rättvik kommun	160	26*	2772	15*	2386	14*
Rättvik tätort	154	96	1952	70	1462	61
Mackar	47	29	387	14	208	9
Vansbro kommun	28	5*	1240	7*	1167	7*
Vansbro tätort	27	96	522	42	423	36
Oddfellow	20	71	208	17	49	4
TOTALT LPO Mora	612	100	18 598	100	17 312	100

¹ Billjudrelaterade händelserapporter (Wilund, 2019).

² Händelserapporter med händelsekoderna: 0300 Bråk, 0305 Misshandel, 0405 Olaga hot, 0407

Ofredande/förargelse, 0801. Stöld/inbrott, 0802 Stöld annan, 0803 Stöld butik, 0805 Rån övrigt, 0806 Rån väpnat, 0808 Motorfordon stöld, 1201 Skadegörelse, 3001 Rattfylleri, 3002 Trafikbrott, 4005 Alkohollagen, 4009 Lokala ordningsregler, 5001 Narkotikabrott, 8001 Kontroll person/forдон, 8003 Fylleri, 9004 Person omhändertagen, 9013 Ofog barn/ungdom.

³ Anmälda brott i ärendegrupperna: ärendegrupperna; 666 Lokala trafikskador, 150 Trafik (Trafikbrott), 120 Tillgrepps och skadegörelsebrott, 110 Väldsbrottslighet, 130 Narkotikabrottslighet, 140 Övrig brottslighet.

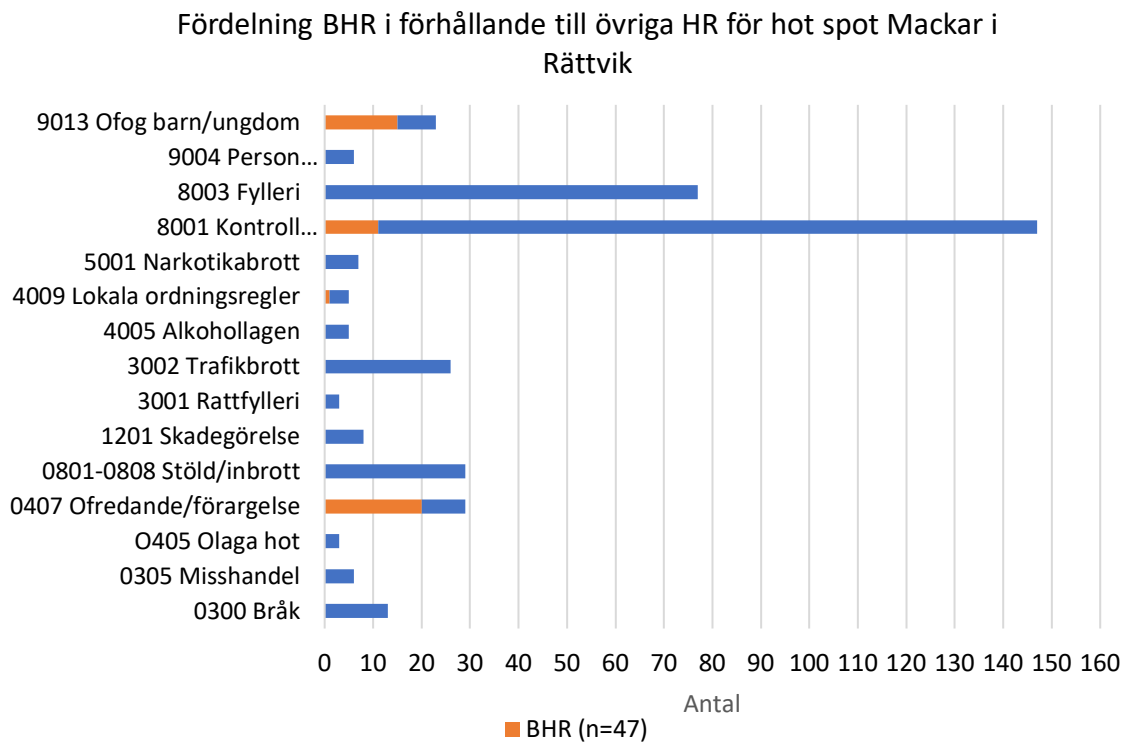
* Procent av totala antalet i LPO Mora, övriga är procent av antalet i aktuell kommun.

För en fullständig fördelningen av BHR, HR och AB i de sju kommunerna, tätorter och hot spots presenteras se bilaga 5.

5.1.2.1 Rättvik

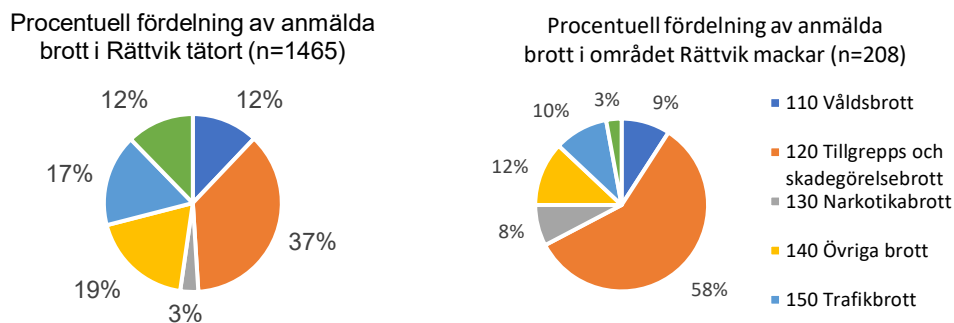
I Rättviks kommun har 160 händelserapporter upprättats för hög och störande musik från fordon under perioden 2017-01-01 till 2019-09-30, 96% (n=154) av dessa var förlagda till Rättviks tätort. Av två uppmätta hot spots var en stabil över tid och 29% (n=47) av

kommunens upprättade BHR under perioden var förlagda till området *Mackarna* (se figur 9). 14% (n=387) av det totala antalet upprättade HR i Rättviks tätort (n= 1952) var förlagda till hot spot *Mackarna* och sett till den procentuella fördelningen av händelsekoder för HR så var 8001, kontroll person/fordon med 38% störst, där 7% var identifierade BHR, följt av 8003, fylleri med 19,9%.



Figur 3 Fördelning BHR i förhållande till övriga HR för hot spot Mackar i Rättvik.

Anmälda brott för Rättviks kommun var för perioden 2386, vilket står för 14% av det totala antalet för LPO Mora (n=17 312). 61% (n=1462) av dessa är förlagda till Rättviks tätort och 9% (n=208) till hot spot *Mackarna* i centrala Rättvik

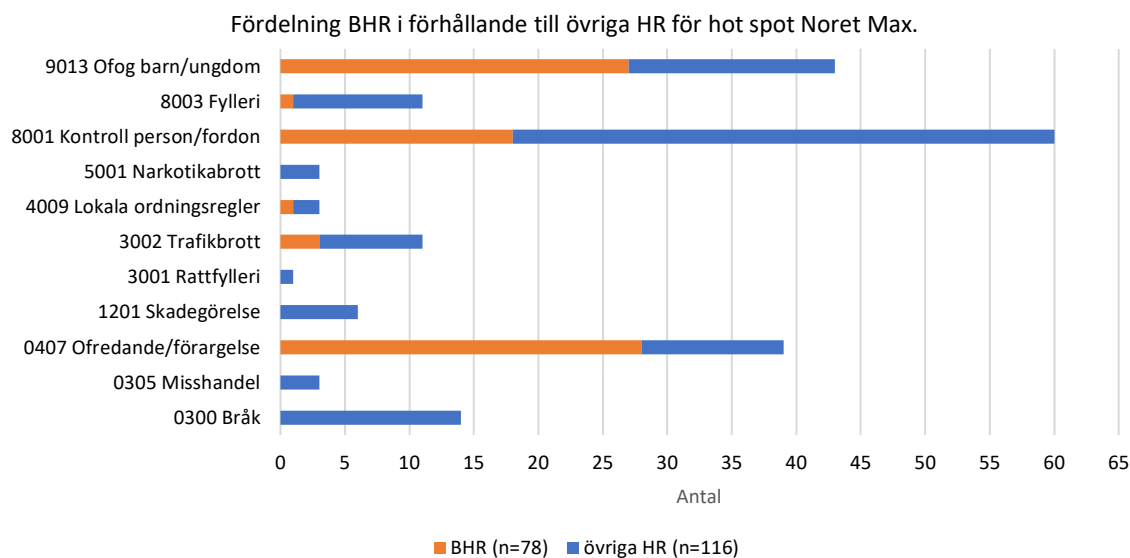


Figur 4 Procentuell fördelning av anmälda brott Rättvik

5.1.2.2 Mora

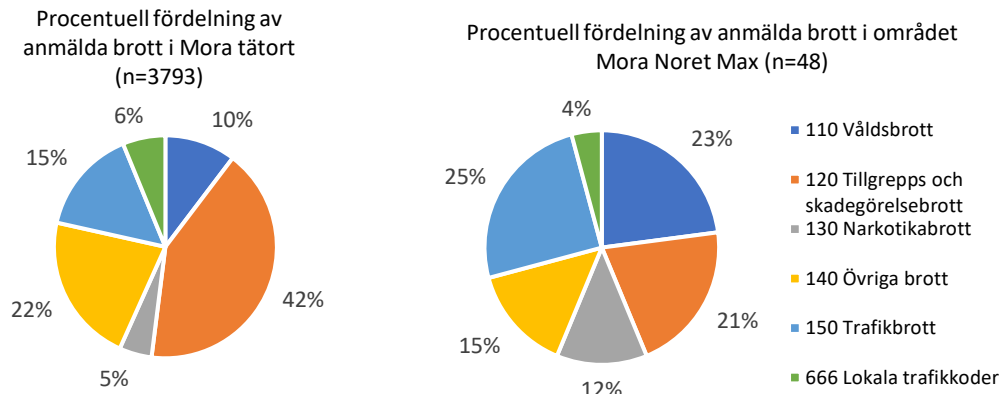
I Mora kommun har 292 händelserapporter upprättats för hög och störande musik från fordon under perioden 2017-01-01 till 2019-09-30, 98% (n=286) av dessa är förlagda till Mora tätort. En stabil hot spot med fler än 15st och mer än 25% av kommunens upprättade BHR uppmättes för Mora kommun. 27% (n=78) av kommunens upprättade BHR under perioden var förlagda till hot spot *Noret Max* (se figur 10) i den östra änden av handelsområdet Noret i Mora. Området kring McDonalds i den västra änden som vid första anblick ser ut att ha fler BHR än *Noret Max* står för 10% (n=30) medan området runt Norets skola står för 18% (n=54).

Upprättade händelserapporter för Mora kommun var för perioden 5043, vilket står för 27% av det totala antalet för LPO Mora (n=18 598). Endast 4% (n=194) av Mora tätorts totala antal HR (n=3818) var förlagda till hot spot Noret Max. Den procentuella fördelningen av händelsekoderna för dessa HR visar på att 8001, kontroll person/fordon med 30,9% var störst, tätt följt av 9013, Ofog barn/ungdom 22,2% och 0407, Ofredande/förargelse på 20,1%. Fördelningen av mängden BHR till övriga HR visar på att för såväl 9013 Ofog barn/ungdom samt 0407 Ofredande/förargelse så var långt över hälften (72% respektive 63%) rapporterade som billjudsrelaterade och så även 30% av HR för 8001 kontroll person/fordon.



Figur 5 Fördelning BHR i förhållande till övriga HR för hot spot Noret Max

Anmälda brott för Mora kommun var för perioden 5053, vilket står för 29% av det totala antalet för LPO Mora (n=17 312). 72% (n=3641) av dessa är förlagda till Mora tätort och endast 1% (n=48) till hot spot *Noret Max*.



Figur 6 Procentuell fördelning av anmälda brott Mora

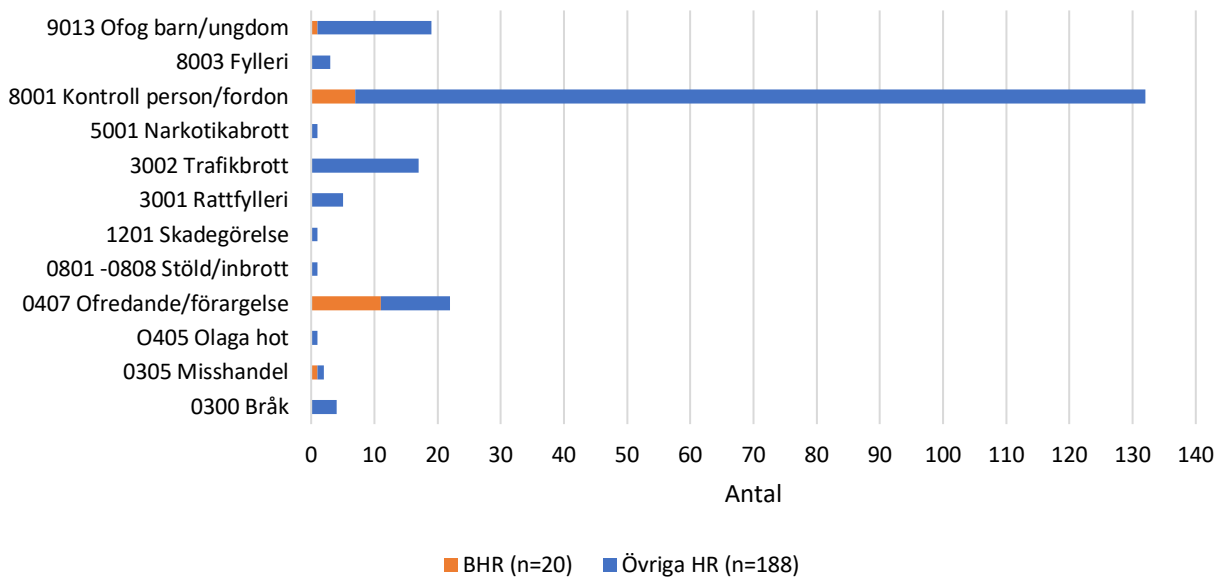
Anmälda brott för Mora kommun var för perioden 5053, vilket står för 29% av det totala antalet för LPO Mora (n=17 312). 72% (n=3641) av dessa är förlagda till Mora tätort och endast 1% (n=48) till hot spot *Noret Max*.

5.1.2.3 Vansbro

I Vansbro kommun har 28 händelserapporter upprättats för hög och störande musik från fordon under perioden 2017-01-01 till 2019-09-30, 96% (n=27) av dessa är förlagda till Vansbro tätort. En stabil hot spot uppmättes och till *Oddfellow* (se figur 11) var 71% (n=20) av kommunens BHR förlagda.

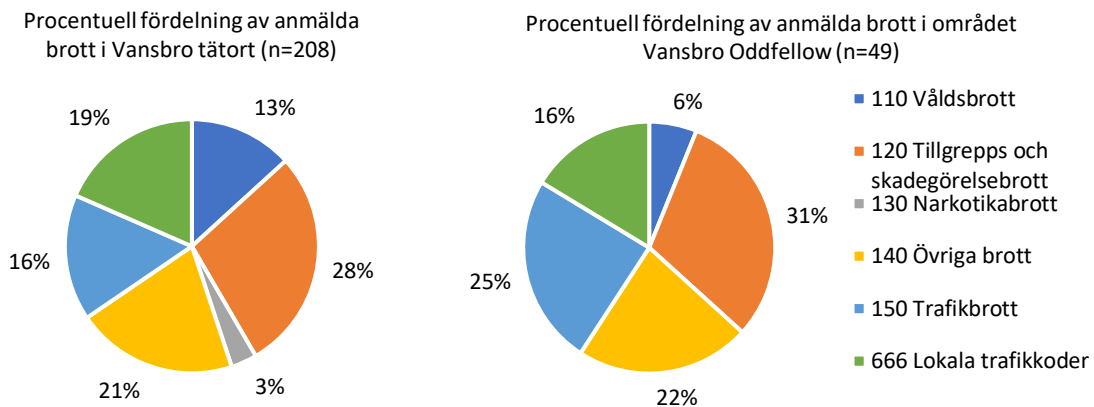
Upprättade händelserapporter för Vansbro kommun var för perioden 1240, vilket endast var 7% av det totala antalet för LPO Mora (n=18 598). 17% (n=208) av det totala antalet upprättade HR i Vansbro kommun (n=1240) och över 53% av tätortens HR (n=522) var förlagda till hot spot *Oddfellow*. Gällande den procentuella fördelningen av händelsekoder för HR så var 8001 kontroll person/fordon med majoritet störst med 63,5%, där 5% var identifierade BHR. Efter detta kommer 0407 Ofredande/förargelse på 10,6%, där BHR stod för 50%, och 9013 Ofog barn/ungdom på 9,1%, där 5% var identifierade BHR.

Fördelning BHR i förhållande till övriga HR för hot spot Oddfellow i Vansbro



Figur 7 Fördelning BHR i förhållande till övriga HR för hot spot Oddfellow i Vansbro

Anmälda brott för Vansbro kommun var för perioden 1167, vilket var 7% av det totala antalet för LPO Mora (n=17 312). 36% (n=423) av dessa är förlagda till Vansbro tätort och endast 4% (n=49) till hot spot-området Oddfellow.



Figur 8 Procentuell fördelning av anmälda brott Vansbro

5.1 3 Hot spot och kriminogenitet

Genom att se till hur den procentuella fördelningen av BHR, övriga HR och AB är över alla tider i förhållande till tidsperioden Helgkvällar (fredag och lördag kvällar 20.00-03.59) kan platsens och tidpunktens eventuella kriminogenitet bedömas. Tabell 4 nedan visar på att för *Noret Max* som under helgkvällar uppmätt över 16% av LPO Moras BHR så sker det en ökning av BHR med 4,5%, övriga HR med 1,3%, och AB med 0,9%, under helgkvällar. Dock

är förekomsten av övriga HR och AB att anse väl låg (HR=1,9%, AB=1,2%) för att klassa hot spoten som generellt kriminogen. Även för *Mackar* och *Oddfellow* sker en ökning, men den är mindre än för *Noret Max*, som störst med 0,3% gällande HR för *Mackar*. Den högsta mätta förekomsten av övriga HR och AB på en hot spot för hög och störande musik från fordon, mäts för *Mackar* med 2,2% av övriga HR och 1,5% av AB av LPO Moras totala antal. Då nivåerna är relativt låga är det svårt att se dessa hot spots generellt kriminogena platser förutom när det gäller ordningsstörande musik från fordon, trots att det sker en ökning av såväl händelserapporter som anmälda brott på dessa platser under helgkvällar.

Tabell 4. Den procentuella förekomsten av BHR ställd mot övriga HR och AB, alla tider och helgkvällar.

Hot spot	Tidpunkt	BHR % (antal)	Övriga HR % (antal)	AB % (antal)
Mora: Noret Max	Alla Tider	12,7% (78)	0,6% (116)	0,3% (41)
	Helgkvällar	16,2% (59)	1,9% (81)	1,2% (26)
Rättvik: Mackar	Alla Tider	7,7% (47)	1,9% (340)	1,3% (181)
	Helgkvällar	6,6% (24)	2,2% (95)	1,5% (32)
Vansbro: Oddfellow	Alla Tider	3,3% (20)	1% (188)	0,2% (34)
	Helgkvällar	3,8% (14)	1,2% (53)	0,1% (3)
Totalt antal för LPO Mora	Alla Tider	612	17 986	13 649*
	Helgkvällar	365	4 319	2 185

* Bortfall på 3 663 Anmälda brott på grund av att de saknade tidsangivelse.

5.2 Topografisk analys av hot spots

I den topografiska analysen kommer underlag för den andra och tredje av Anselins frågeställningar gällande en spatial analys: 2) varför händer det där det händer: platsbeslut och 3) hur påverkar ”var saker händer” andra saker (sammanhanget och omgivningen) och hur påverkar kontexten det som händer: interaktioner, tas fram. Detta bland annat genom en beskrivning av hot spots-områdenas markanvändning och specifika egenskaper, där den centrala frågan är om dessa platser har gemensamma egenskaper och funktioner som gör de attraktiva för de som stör och sensitiva för de som störs?

5.2.1 Hot spot "Mackar" i Rättvik

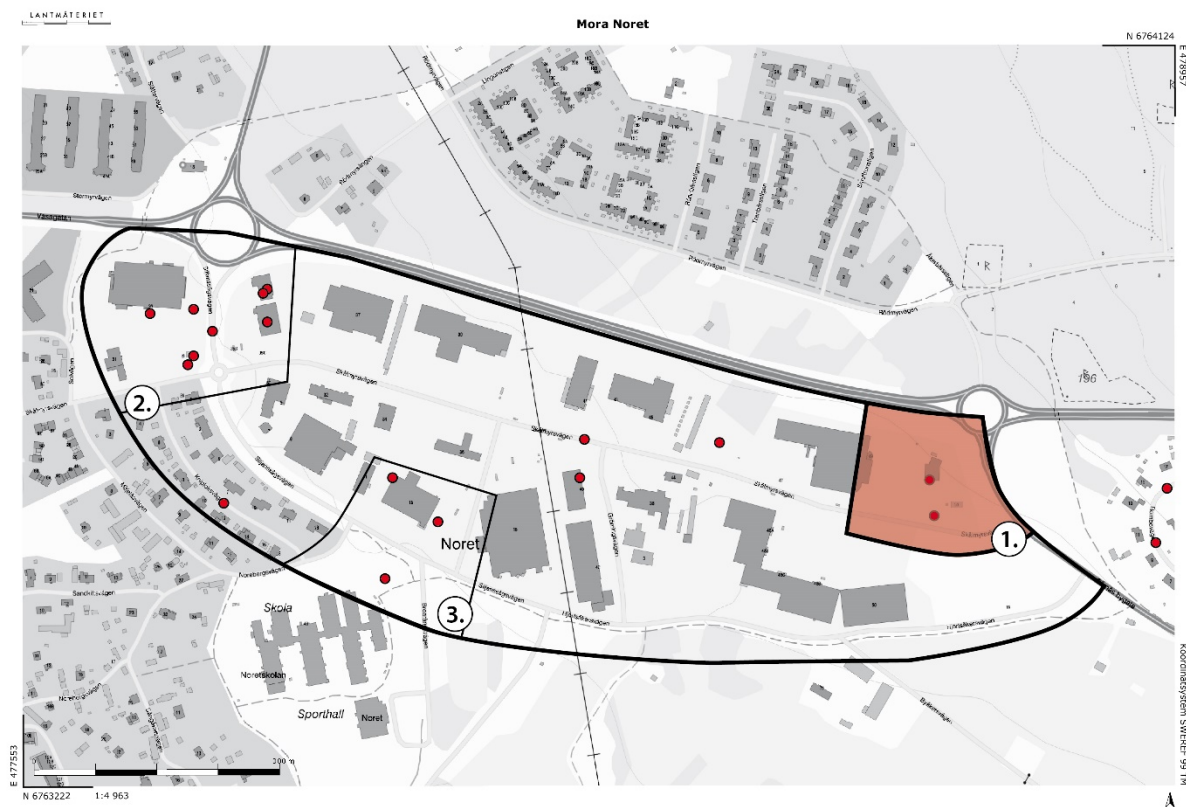


Figur 9 Karta över Rättviks tätort och hot spot "Mackar", där rödmarkerat fält är hot spot Mackar och området innanför den yttre svarta markeringen centrala Rättvik.

Hot spot-området "Rättvik mackar" ligger i centrala Rättvik, det röda området på kartan ovanför, och är en knutpunkt mellan väg 301 upp mot Edsbyn, väg 70 norrut mot Mora alternativt söderut mot Leksand och väg 50 mot Falun. Landytan på 6 ha består av genomfartsled, rondeller, tåg och busstation med parkering och kiosk, två bensinstationer och en obemannad bensinautomat, en mindre lastbilsarkering och två vägkrogar (Sibylla och Diner 45) samt flera parkeringar. På området ligger det 5 hyreshus som tillsammans består av 113 lägenheter, ett konditori, en kebabrestaurang och några butiker. Delar av Rättviks vårdcentral ligger inom området och precis utanför ett äldreboende. Angränsande till hot spot området ligger Siljanbadets camping, en stor och mycket välbesökt camping.

Verksamheten, bemannade bensinstationer och vägkrogar, har öppettider som sträcker sig från 06.00 till 24.00. Parkeringsområden är öppna dygnet runt och är gratis så länge man har en P-skiva. På platsen där lastbilsarkeringen är förlagd har kommunen upprättat förbud med annan trafik än tung lastbil genom lokala ordningsföreskrifter (Rättviks kommun, 2018).

5.2.2 Hot spot "Noret Max" i Mora



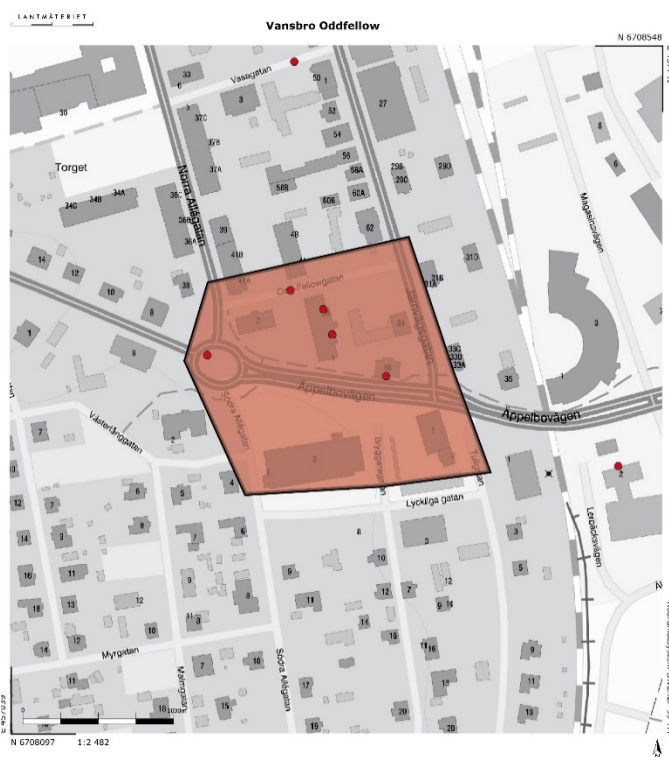
*Figur 10 Karta över handelsområde Noret och hot spot "Noret Max" i Mora.
Beskrivning: Punkt 1 är hot spot-området runt Max och Ingo. Punkt 2 är område runt McDonalds och punkt 3 är området runt Norets skola.*

Hot spot Noret Max har en landyta på 4 ha och ligger längs med riksväg 70 (från Rättvik) med angränsning till E45 mot Orsa. Området som hot spoten ligger på, se yttre svart markering på kartan ovan, är ett handelsområde utanför centrala Mora, bestående av större butiker och byggvaruhandel. På hot spoten, se rödmarkerat område på kartan ovan (figur 10), finns en stor parkering tillhörande varubutiken Biltema, med en infart som bommas under kvällar och nätter, hamburgerrestaurangen Max med tillhörande parkering samt en obemannad bensinautomat med tak och tillhörande mindre parkering. Max delar infart med den obemannade bensinautomaten, som måste passeras för att antingen parkera och gå in eller köra in på drive-in serveringen. Öppettiderna för Max är från 10.00 till 01.00 söndag till torsdag och till 04.00 på fredag och lördag. Utanför området, till höger och ovanför på kartan (figur 10) är det villaområden som döljs av några träd och buskar, dock inte så pass täta så att ljudet dämpas.

Handelsområde Noret är ett så kallat paragraf 3-område där ordningsvakter får verka enligt 3 § lagen (1980:578) om ordningsvakter (LOV) (Rättsenheten Bergslagen, 2020). Detta just på grund av problematiken med den höga och störande musiken från de fordon som uppehåller sig här och stör boende (mailkonversation med jurist vid rättsenheten Bergslagen). Under perioden för studien har ordningsvakter patrullerat området med bil under en helg varje månad, något som dämpat den höga och störande musiken för de helger de är på plats (Wilund, 2019, s.23–24). Som nämndes i arbetets inledning så är gatusegmentet i mitten av handelsområdet förlagt med förbud mot motorfordonstrafik kvällen och nattetid. Detta hindrar dock inte fordon från att åka runt, via andra vägar som ligger närmare bostadsområdena, till de två samlingsplatserna på vardera sida av området. Om de störande fordonen hade möjlighet att uppehålla sig i de centrala delarna av handelsområdet, där nu förbud mot motorfordonstrafik råder, så skulle de troligtvis störa de boende i området mindre när de åker mellan samlingsplatserna.

5.2.3 Hot spot "Oddfellow" i Vansbro.

Hot spot-området *Oddfellow* ligger i centrala Vansbro, det röda området på kartan ovanför, och har en landyta på 3 ha. Området ligger längs med E16 upp mot Malung och Sälen alternativt nedåt Dala-Järna och Borlänge och täcker in infarterna till Vansbro centrum. Hot spots-området täcker in en rondell, några butiker; järnhandel, cykel och sport- och skoaffär, en lackverkstad med stor parkering och ett seniorboende med 18 lägenheter (<http://www.vansbrohem.se>). Verksamheternas öppettider är mellan 10.00 - 18.00 måndag till fredag och 10.00-13.00 på lördagarna.



Figur 11 Karta över hot spot "Oddfellow" i Vansbro.

5.2.4 Hot spots som attraktiva för de som stör och sensitiva för de som störs.

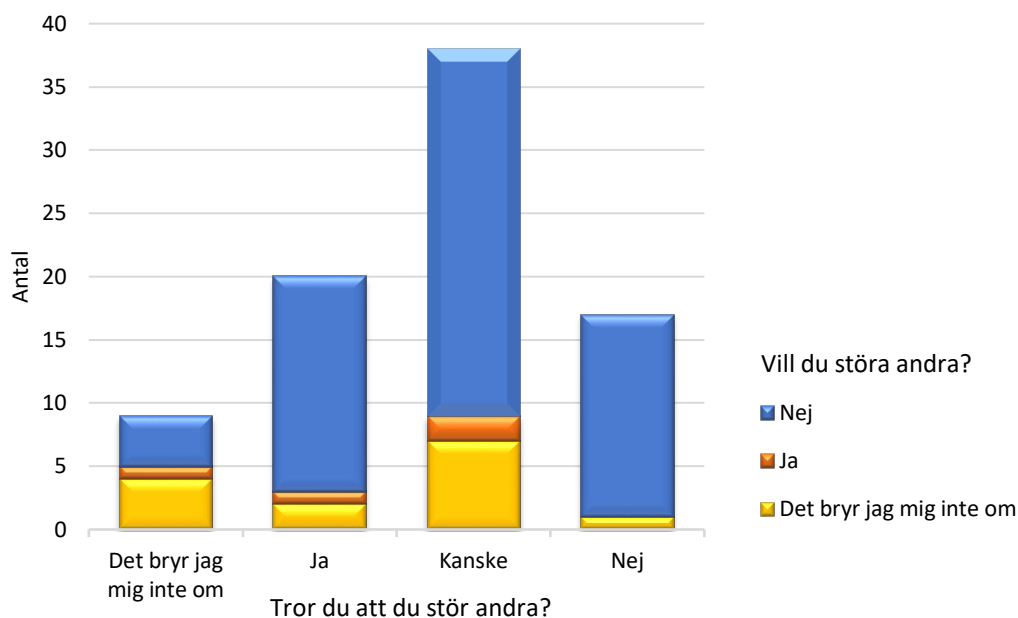
Samtliga hot spot-områden har bra parkeringsmöjligheter, i Rättvik finns det flera små parkeringar, som utanför bensinstationer och matställen, i Mora går det att stå på parkeringen bredvid bensinautomaten eller utanför Max när den stora är igenbommad, och i Vansbro finns det en jättestor parkeringsyta utanför lackverkstaden. Det är alla områden där stor del av markytan ägs av verksamheter som nattetid är stängda och där markytan kan nyttjas av vem som helst. Parkeringarna ligger nära och är lätta att se från genomfartslederna, vilket gör det inte bara enkelt för likasinnade att se vart samlingsplatsen är utan även för de samlade att se om polis eller ordningsvakter kommer. Det finns på alla tre områden flera avtagsvägar åt olika håll vilket underlättar om man vill kunna lämna platsen snabbt utan att synas. Det som skiljer Vansbro från Rättvik och Mora är att det inte finns vare sig bensinpump eller matservering i direkt anslutning till platsen, det ligger dock två bensinstationer och en obemannad bensinautomat inte längre än 150 meter från området. Närhet till genomfartsleder, möjlighet att tanka och en parkeringsplats är det som behövs för att skapa en samlingsplats, ett ”hängställe”, för de som åker runt och umgås i sina fordon. Finns det tillgång till mat, som vad gäller Max i Mora, ses det nog som positivt, men är inte avgörande. Det är möjligheten att kunna samlas och umgås i och runt varandras bilar som är det centrala och det som gör dessa platser attraktiva.

Inget av dessa områden ser vid första anblicken ut som bostadsområden. I Vansbro ser man gaveln på seniorboendets hus från den stora parkeringsplatsen, men inga lek- eller uteplatser. Detsamma gäller för Rättvik, där man kan se gavlarna på de hyreshus som är i området men inget utanför dessa hus som signalerar att här bor och rör sig människor. I Mora så kan man kvällstid inte se de hus som ligger nära platsen i och med att de ligger bakom träd och inte i direkt anslutning. Just anonymiteten på dessa områden, som tomma gräsytor, enstaka lägenhetshus, bensinstationer och mycket asfalt i form av vägar och parkeringsytor gör troligen dessa platser lättare att höja ljudet lite extra på, då det är lätt att tolka området som rätt öde. Anonymiteten gör troligen platserna attraktiva för de som stör som sensitiva för de som blir störda, då den informella kontrollen på platserna i och med detta är låg.

5.3 Enkäten

På fråga 8 *Om du spelar musik på hög volym i ditt fordon, varför gör du det?* svarade majoriteten (69%) att det är för att det ger den bästa musikupplevelsen, 39% för att de gillar när det låter högt och 35% för feststämningens skull. 26 % av de svarande spelar på hög volym för att de tävlar i billjud, detta behöver inte utesluta att de enbart höjer volymen på tävlingar dock, 8 av dessa respondenter spelar även på hög volym för feststämningen skull, se tabell 16 i bilaga 3 Det är tydligt att de som spelar musik på hög volym i sitt fordon gör detta för sin, sina medpassagerare och andra i det sociala sammanhangets skull, detta är i högsta grad ett sätt att umgås på.

I enkäten fanns det 2 frågor som handlade om att störa andra: fråga 16 *tror du att din musik stör andra* och fråga 17 *vill du störa andra med din musik*. En majoritet (80% n=67, t=84) av respondenterna uppger att de tror att de stör andra (svarsalternativen: ja, kanske och jag bryr mig inte). Men på frågan om de vill störa andra så uppgav en majoritet (79%, n=66, t=84) att de inte vill det. Endast 16 av de 66 respondenter som inte vill störa andra svarade nekande på om de tror sig störa andra. 16% (n=13) svarar ja eller att de inte bryr sig om de stör. Överlag visar resultaten på att även om respondenterna tror sig störa andra så är detta inte deras syfte med den höga volymen.



Figur 12 Stapeldiagram över frågorna: *tror du att du stör andra* och, *vill du störa andra*.

På fråga 20) *Vad skulle avskräcka dig från att spela på väldigt hög volym där det kan störa andra*, kan man dela in de svarande i tre grupperingar, där 36 % (n=80) svarar att vetskapen om att det stör andra som sover skulle avskräcka från att spela på så hög volym. Detta återspeglas i det problemorienterade projektet *The McDonald's Nuisance* (Sigley, 2000) där problemet med den störande musiken till stor del kunnat avhjälpas genom information och kommunikation. I många fall rör det sig om platser där ”de som stör” inte tror sig störa i den omfattning de faktiskt gör, bostadshus ligger till exempel inte fullt synliga eller att man är ovetande om hur långt och på vilket sätt ljudet färdas – vilket gör det svårt att veta att de stör. 40% anser att olika polisiära åtgärder, som böter, indraget körkort eller beslagttaget fordon skulle avskräcka. Att fordonet beslagtas har störst inverkan, vilket säger sig själv i och med att fordonet föresätter musiken, har man inget körkort kan alltid någon annan köra.

24% svarar att ingenting skulle avskräcka dem från att spela på väldigt hög volym där det kan störa andra. Detta säger dock inte att dessa 19 individer är de som stör mest, men ställt mot att 13 individer svarat ja eller inte bryr sig på frågan om de tror sig störa andra, så ger resultatet att ca 18 %²⁰ av billjudsentusiasterna är de som orsakar mest ordningsstörande musik från fordon i Dalarna.

Tabell 5 Svartsfördelning för fråga 20 i enkäten

Vad skulle avskräcka dig från att spela på väldigt hög volym där det kan störa andra?		
Svarsgrupper	Antal (n=80)	%
Polisiära åtgärder ¹	32	40
Vetskapen om att det stör andra som sover.	29	36
Ingenting	19	24

¹ (Svarsalternativen: 20.2 Böter. 20.3 Indraget körkort och 20.4 Beslagttaget fordon.)

²⁰ Procentsatsen är uträknad från medianen av de som svarat att de inte bryr sig om de stör (13) och att ingenting avskräcker från att spela högt där de störa andra (19) delar på antal respondenter i enkäten (84)

6. Slutsats och diskussion

Studiens resultat påvisar att det finns tre hot spots, *Noret Max* i Mora, *Mackarna* i Rättvik och *Oddfellow* i Vansbro gällande händelserapporter om hög och störande musik från fordon, men att andra händelserapporter och anmälda brott inte uppvisar samma koncentration eller nivå på dessa platser. Platserna kan därför inte bedömas vara generellt kriminogena utom just gällande det ordningsstörande beteendet i att spela hög och störande musik. Det gemensamma för dessa platser är närheten till genomfartsleder, stora parkeringsplatser och tillgång till drivmedel. Platserna har även en känsla av anonymitet över sig vilket gör de lätta att ta över och nyttja fritt när verksamheterna stängt för dagen. Att spela musik på hög volym i sitt fordon är en kulturyttring och ett sätt att umgås på. Att störa andra med sin musik är inte huvudsyftet, utan det handlar om att ha kul, hänga med likasinnade och skapa sin identitet genom att synas, ta plats och höras. Att detta sker på dessa platser beror inte på annat än att de är geografiskt lämpligt placerade och har de egenskaper som behövs.

6.1 Temporal och spatial koncentration

Problemet med störande hög musik är säsons och väderberoende, där majoriteten av händelserapporter upprättats under årets varma månader. Det är även högst mobilt fenomen, inte bara för att det handlar om fordon, då resultatet visar på att det flyttar sig under året mellan kommunerna beroende på aktuella evenemang. 60% av de upprättade händelserapporterna sker under fredags- och lördagskvällar (20.00-03.59), vilket stöder tidigare forskning om unga personers aktivitetsmönster och övriga brottmönster (Wikström, 1985; Wikström, 2012; Dolmén 2002; Skoglund, 2014).

Av de tre uppmätta hot spots-områden så är koncentrationen av billjudsrelaterade händelserapporter, i respektive kommun, som störst vid *Oddfellow* i Vansbro (71%) följt av *Mackarna* i Rättvik (29%) och *Noret Max* (27%). I jämförelse med fördelningen av den totala mängden händelserapporter och anmälda brott på platserna visade sig inte samma koncentrationer. 4% av Vansbros kommuns anmälda brott är förlagda till *Oddfellow*, 9% till *Mackarna* i Rättvik och 1% till *Noret Max* i Mora. Resultatet visar på att dessa platser inte är generellt kriminogena förutom gällande att spela hög musik. Inte heller visar resultatet på att de individer som uppehåller sig på platserna är specifikt brottsbenägna eller att det ordningsstörande beteendet uppmuntrar till brott.

6.2 Platsen och kulturen

Något som har uppmärksammats i resultatet är platsernas markanvändning och anonymitet gällande vem som ”råder” över platserna efter att verksamheter på platsen stängt. Det är i och med denna anonymitet lätt att förstå hur platserna lätt kan tas över och användas som samlingspunkt av billjudsfolket, då de kan ses som obevakade fria ytor att nyttjas. Det framgår av resultatet att hög musik från fordon hör till den sociala kontexten runt bilkulturen, antingen som en förhöjande faktor för feststämning i bilen och eller på ”hängställena”. Det ligger även ett stort signalvärde i att utrusta bilen med kraftiga stereopaketer och stora högtalare, och tidigare forskning (Morris, 2014; O’Dell, 2001, Rydberg, 2019) talar för hur bilen och ljudet i sig är ett sätt att synas och höras på. Att synas och ta plats kan även det ses som en förklaring till valet av platser, både i förhållande till likasinnade och till övriga samhällsmedborgare. Genom att samlas på platser i tätorten, där man syns och hörs av andra, påvisar man att man finns och har samma rätt som andra att uppehålla sig på dessa platser. Och att man till en viss grad stör andra, ligger i kulturens provokativa natur, där motstånd och irritation bidrar till dess betydelse och värde (Rydberg, 2019; Morris, 2014).

6.3 Den moraliska handlingen

Om vi ser till det ordningsstörande beteendet i att spela hög musik så att det stör andra, så handlar det inte bara om individers benägenhet att bryta mot uppsatta moraliska regler utan även om vart och när det sker samt under vilka former. Att spela musik på hög volym är inte i sig ordningsstörande, utan behöver ske på en plats och under en tid där det stör för att vara det. Men lika väl som att det behövs en plats så är detta en handling som triggas av den sociala kontexten, då det ofta sker i gemenskapen av andra, och där den rådande normen för den här gemenskapen ger en upplevd moralisk kontext som påverkar individens val att höja volymen enligt SAT. Situationen och agerandet uppstår inte av sig själv utan kan ses som utfallet av person och plats som skapar motivation och perception av handlingsalternativ (Ceccato & Petersson, 2019, s.14).

I den moraliska kontexten som råder i gemenskapen runt bilarna på platsen anses det inte fel att spela musik på hög volym, vilket gör att de inte ser sitt handlande som ett brott mot sina moraliska regler. Här ligger en del av ämnets problematik, vems moraliska regler agerar vi efter när de inte är skrivna i lag? De som gemenskapens normer fastställt eller andra normer fastställda utanför gemenskapen. Hur vi väljer att agera kan bero på hur vi upplever den moraliska kontexten, de normer, värderingar och handlingsregler som råder där och då

och hur dessa samspelar med ens egna värderingar. Det är inte säkert att vi alla upplever detta på samma sätt, eller rättare sagt, det är tämligen säkert att vi upplever detta på olika sätt, och frågan är vem som har tolkningsföreträde. Wikström (2012, s.176) menar på att människor med olika kulturella värderingar kan ha svårt att dela gemensamma mål och kan ha olika åsikter om vissa uppföranderegler och hur de bör regleras, något som är viktigt att förstå och reflektera över när vi dömer andras agerande.

6.4 Lagen som verktyg

I och med att gränsdragningen för när handlingen är att anse vara ett brottsbalksbrott föresätter att den antingen ska ha *ägnat att väcka förargelse* (16 kap. 16 § BrB) eller *ägnat att kränka den utsattes frid på ett kännbart sätt* (4 kap. 7 § BrB) behövs en anmälan ha upprättats för att detta ska kunna bedömas. Frågan är om en handling kan sägas vara ett brott utan att täckningsrekvisitet är uppfyllt och de som störs men inte anmäler vara brottsoffer eller ej. Lernestedt (2013, s.516) menar att få troligen reflekterar över problematiken med att etiketten brottsoffer ofta används utan att föresättningar för brott är uppfyllda, samt att ett brottsoffer kan fortsätta vara brottsoffer trots avsaknad av brottsling. Om handlingen trots allt stör, även om det inte är att anses som ett i lag fastställt brott, så behöver detta inte bara göras synbart för att handlingen ska upphöra utan behöver även förankras i de moraliska regler handlandet styrs av. En majoritet, (80%) av de som svarat på enkäten uppger att de tror att de kan störa andra men tillika så uppger en majoritet (79%) att de inte vill störa andra med sin musik. Detta föranleder att tro att om de kan så väljer dessa individer att inte störa andra, men inte på bekostnad av att helt avstå från att träffas, umgås och njuta av det ljud som de lagt tid och pengar på att uppnå.

Att istället för att försöka motverka denna kulturyttring med utökade lagrum kan det vara mer fruktbart att försöka upprätta gemensamma moraliska regler som accepteras av åtminstone majoriteten av de som nyttjar platserna, vilket i en förlängning förändrar den moraliska kontexten runt handlingen och fungerar preventivt. Detta kan stödjas på de oljudslagar för fordon som upprättats bland annat i USA, som kriminaliserar ett beteende som inte är moraliskt motstridigt inte bara misslyckas med att kontrollera problemet (Curtis, 2009, s.275). Sådana lagar förstärker bara känslan av ”vi” och ”dom” och utmanar den redan existerande katt och råttalek mellan ordningsmakt, samhällliga begränsande normer och de som vill sticka ut och synas. Den kan även i förlängningen leda till en diskriminering, då den kan användas mot *vissa typer* av överträdelser eller mot *vissa personers* överträdelser. Att

istället med hjälp av kommunikation och preventiva åtgärder försöka påverka valet av agerande på platser och tider samt den moraliska kontexten i sammanhanget är något som såväl polis, kommun och medborgare tillsammans bör sträva efter och arbeta tillsammans mot. Detta arbete bör ske lokalt då brottslighet och ordningsstörande beteende, som Dolmén och Ceccato (2011, s.123) uppmärksammat i sin studie, har såväl geografiska, demografiska och strukturella variationer och är ofta kopplat till olika områdesspecifika variabler.

6.5 Vidare arbete och forskning

I ett fortsatt arbete med detta problem och som förslag till vidare forskning så skulle platsernas kollektiva styrka (Collective efficacy) kunna studeras. Kollektiv styrka kan beskrivas utgå från den sociala samhörighet och gemensamma tillit som invånare i ett område delar samt deras gemensamma förväntningar på informell social kontroll i grannskapet där önskan och förmågan att ingripa när avvikande beteende uppstår i området är eftertraktat (Dolmen, 2012, s. 16). Det skulle vara intressant att studera om det är så att dessa platser hamnar utanför grannsamverkan och samhällets gemensamma ansvar. När verksamheterna stängs för natten lämnas platserna och ingen verkar vilja riktigt ta på sig att upprätthålla den sociala informella kontrollen, utan ansvaret läggs istället helt över på polisen. I Wikströms (2012, s.200) studie har kollektiv styrka tillsammans med markanvändning studerats och ansetts vara de viktigaste prediktorerna för brottsliga variationer på platser. Detta för att i områden, eller på platser, där förväntningar av kontroll och den sociala sammansättning bland invånarna inte är hög, är det lättare för individer, och framförallt ungdomar, att begå brott (Wikström, 1991, s.167). Genom att höja den kollektiva styrkan på dessa platser skulle troligtvis problematiken minska.

7. Litteraturförteckning

Anselin, L., Cohen, J., Cook, D., Gorr, W., Tita, G., (2000) *Spatial Analyses of Crime, Volume 4: Measurement and Analysis of Crime and Justice. Criminal Justice 2000*, Hämtad 2020-05-01 från <https://nij.ojp.gov/library/publications/spatial-analyses-crime>

Anselin, L. [GeoDa Software]. (2017, 7 oktober). *Week 1: Spatial Data, Spatial Analysis, Spatial Data Science* [Video]. YouTube. <https://www.youtube.com/watch?v=MmCYeJ27DsA&t=3911s>

Andresen, M.A. (2019) *Environmental Criminology: Evolution, Theory, and Practice. [Elektronisk resurs]*. Routledge.

Allwood, C.M. & Erikson, M.G. (2017). *Grundläggande vetenskapsteori: för psykologi och andra beteendevetenskaper*. (Andra upplagan). Lund: Studentlitteratur.

Boyd, C (2012) *Reclaiming Sayonara Drive*. Herman Goldstein Award, 2012 Project Submission https://popcenter.asu.edu/sites/default/files/13-36_citrus_heights_pd.pdf

Braga A. A. (2006). The crime prevention value of hot spots policing. *Psicothema, 18*(3), 630–637. ISSN 0214 – 9915

Braga, A.A, Turchan, S.B., Papachristos, A.V. & Hureau, D. M. (2019) Hot spots policing and crime reduction: an update of an ongoing systematic review and meta-analysis, *Journal of Experimental Criminology 15*(4), <https://doi.org/10.1002/cl2.1046>

Braga, A. A., Papachristos, A. V., & Hureau, D. M. (2014). The Effects of Hot Spots Policing on Crime: An Updated Systematic Review and Meta-Analysis. *Justice Quarterly, 31*(4), 633–663. <https://doi.org/10.1080/07418825.2012.673632>

Braga, A.A., Weisburd, D., (2010) *Policing problem places: crime hot spots and effective prevention*. Oxford University Press, New York.

Brantingham, P., Brantingham, P., Song, J. & Spicer, V. (2020). *Crime Hot Spots, Crime Corridors and the Journey to Crime: An Expanded Theoretical Model of the Generation of Crime Concentrations*. 10 1007/978-3-030-33467-3_4.

Brottsförebyggande rådet, BRÅ (2011) *Hot spots för brott i sex svenska städer, En studie av förutsättningarna för platsbaserat polisiärt arbete i Sverige*. Rapport 2011:17

Brottsförebyggande rådet, BRÅ (2019a) *Det brottsförebyggande arbetet i Sverige, nuläge och utvecklingsbehov 2019*.

Brottsförebyggande rådet, BRÅ (2019b) *Klassificering av Brott – anvisningar och regler*. Version 8.0 2019.

Bryman, A. (2011). *Samhällsvetenskapliga metoder*. (2., [rev.] uppl.) Malmö: Liber.

Ceccato, V. & Dolmen, L. (2011). Crime in rural Sweden. *Applied Geography, 31*(1) 119-135 <https://doi.org/10.1016/j.apgeog.2010.03.002>

Ceccato, V. & Dolmen, L. (2013). Crime prevention in rural Sweden. *European Journal of Criminology, 10*(1), 89–112. <https://doi.org/10.1177/1477370812457763>

Ceccato, V. & Petersson, R. (2019) *Trygg stadsmiljö i praktiken: Visioner, exempel & tips*. Stockholm: Institutionen för samhällsplanering och miljö, Kungliga Tekniska Högskolan, 114 sidor.

Chainey, S. & Ratcliffe, J. (2005) *GIS and Crime Mapping [Elektronisk resurs]* John Wiley & Sons, Inc

Curtis, C. (2009) Car Stereos and the Criminal Sanction: The Dangers of Too Much Social Control, *New Political Science, 31*:3, 273-289, DOI: 10.1080/07393140903105942

- Djurfeldt, G., Larsson, R. & Stjärnhagen, O. (2018). *Statistisk verktyglåda 1: samhällsvetenskaplig orsaksanalys med kvantitativa metoder*. (Tredje upplagan). Lund: Studentlitteratur.
- Dolmén, L. (2002) *Brottslighetens geografi. En analys av brottsligheten i Stockholms län*. Avhandlingsserie nr.6. Stockholm: Kriminologiska Institutionen
- Eck, J. E.(2005). Crime hot spots: What they are, why we have them, and how to map them. I J. E. Eck, S. Chainey, J. G. Cameron, M. Leitner, & R. E. Wilson (Red.), *Mapping crime: Understanding hot spots* (pp. 1-14). (NIJ-report, 2005:05). United States: U.S. Department of Justice.
- Eck, J. E & Weisburd, D. (1995) Crime Places in Crime Theory, I Eck, J. E & Weisburd, D. (Red) (1995) *Crime and Place* (1995) NCJ-160730, s.1-33. Hämtad 2020-05-01 från <https://www.ncjrs.gov/App/Publications/abstract.aspx?ID=160731>
- EMMA, (2018) *Official Competition Manual 2018/2019*, European Mobile Media Association. Hämtad 2020-04-13 från, <http://www.emmanet.info/wp-content/uploads/2018/03/2018EMMA-Rulebook.pdf>
- FoHMFS 2014:15. *Folkhälsomyndighetens allmänna råd om höga ljudnivåer*. Hämtad 2020-04-13 från <https://www.folkhalsomyndigheten.se/contentassets/af078ffb8b8c41e5ad7c35de0e20420d/fohmfs-2014-15.pdf>
- Haberman, C. P., Sorg, E.T, & Ratcliffe, J.H (2018) *The Seasons They Are a Changin': Testing for Seasonal Effects of Potentially Criminogenic Places on Street Robbery*. <https://doi.org/10.1177/0022427818758375>
- Harri, L. (red.) (2008). *Geografisk informationsbehandling. Teori, metoder och tillämpningar*. Stockholm: Forskningsrådet Formas
- Holmberg, L. (2016) Vad gör polisen? I Larsson, P., Granér, R. & Gundhus, H.I. (red.) (2016). *Polisvetenskap: en introduktion*. (1. uppl.) Lund: Studentlitteratur. S. 161–189
- Lernestedt, C. (2013). *Straffrättens karta och landskap: uppsatser i straffrätt och straffrättsfilosofi*. (1. uppl.) Stockholm: Norstedts juridik.
- Leijonhufvud, M., Wennberg, S. & Ågren, J. (2015). *Straffansvar*. (9., [omarb.] uppl.) Stockholm: Wolters Kluwer.
- Lokalpolisområde (LPO) Mora (2019) *Högt ljud från bil, direktiv med metodstöd LPO Mora*, Intrapolis, Polisen
- Morris, Z. D. (2014) Cars with the Boom: Identity and Territory in American Postwar Automobile Sound. *Technology and Culture*, Vol. 55, No. 2, SPECIAL ISSUE: Shifting Gears (April 2014), pp. 326-353 <https://www.jstor.org/stable/24468909>
- Myerhoff, H., & Myerhoff, B. (1964). Field Observations of Middle Class "Gangs". *Social Forces*, 42(3), 328–336. doi:10.2307/2575537
- Mora Kommun (2017) *Allmänna lokala ordningsföreskrifter*, hämtade 2020-06-09 från <https://morakommun.se/download/18.166aa05167c62dff5d52c34/1548921562963/Allm%C3%A4nna%20lokala%20ordningsf%C3%B6reskrifter.pdf>
- O'Dell, T. (1997). *Culture Unbound: Americanization and Everyday Life in Sweden*. Nordic Academic Press.
- O'Dell, T. (2001). Raggare and the Panic of Mobility: Modernity and Everyday Life In Sweden. I Miller, D. (Red.), *Car Cultures* (s. 105–132). Berg Publishers.
- Olson, J. (2013) *"En nyligen inledd kontrovers": Rationalism och sentimentalism i 1700-talets metaetik* Anslag 2013, Stockholms Universitet, Riksbankens jubileumsfond <https://www.rj.se/anslag/2013/en-nyligen-inledd-kontrovers-rationalism-och-sentimentalism-i-1700-talets-metaetik/>
- Olausson, D. (2020, 28 februari) *Grannprotest mot högljudda bilar: "mår dåligt av det här"*. Värmlands Folkblad, Hämtad 2020-04-13 från <https://www.vf.se/2020/02/28/grannprotest-mot-hogljudda-bilar-jag-mar-daligt-av-det-har/>

- Polisen (2019) *Lägesbild för lokalpolisområde Mora 2019*. LPO Mora, Intrapolis, Polisen
- Polisregion Bergslagen (2020) *Protokoll Regionpolisråd Bergslagen*, A001.417/2020, punkt 5.1. hämtat 2020-07-01 från <https://polisen.se/om-polisen/organisation/bergslagen-regionpolisrad/>
- Polisregion Bergslagen (2020b) *Motorburen problematik, ordningsstörande ljud. Enklare metodstöd – några framgångsfaktorer*. Intrapolis, Polisen
- Rydberg, K. (2019) *"Jag är en riktig raggare": En kulturanalytisk studie av identitetsskapande bland kvinnliga raggare och deras syn på raggarkultur*. Examensarbete i kulturantropologi, 15 hp. Humanistiska fakulteten, Umeå universitet,
- Rättviks kommun (2018), *Rättviks kommuns lokala trafikföreskrifter om förbud mot fordonstrafik på Lastbilsparkeringen*, 2031 2018:5, hämtad 2020-06-01 från <https://rdt.transportstyrelsen.se/rdt/defaultstfs.aspx>
- Rättsenheten Bergslagen (2020) *Prövade bevakningsobjekt i polisregion Bergslagen*. Polisen, Paragraf 3-platser <https://polisen.se/lagar-och-regler/ordningsvakter/arbete-som-ordningsvakt/paragraf-3-platser/>
- Sarnecki, J. (2014). *Introduktion till kriminologi I Brottlighetens omfattning, karaktär och orsaker*. Lund: Studentlitteratur.
- Sarnecki, J. (2019). *Stöta på patrull – en ESO-rapport om polisens problemorienterade arbete [Elektronisk resurs]*. Expertgruppen för studier i offentlig ekonomi.
- Scott, S. M. (2004) *Loud Car Stereos, Guide No.7*. Centre for Problem-Oriented Policing. https://popcenter.asu.edu/sites/default/files/loud_car_stereos.pdf
- Scott, S. M (2004) *Loud car stereos in Savannah, Georgia*. The U.S. Department of Justice. <https://popcenter.asu.edu/sites/default/files/library/researcherprojects/CarStereos.pdf>
- Sherman L.W., Gartin P.R., Bruerger M.E., (1989) *Hot spots of predatory crime: routine activities and the criminology of places*. *Criminology* 27:27-56
- Sigley, P (2000) *The McDonald's Nuisance*, Leyland Police Station, Lancashire Constabulary, <https://popcenter.asu.edu/sites/default/files/library/awards/tilley/2000/00-30.pdf>
- Sihlén J. (2016) *Störningar i boendet – Sambandet mellan den civilrättsliga och straffrättsliga störningen*. Examensarbete i civilrätt, 30hp, Juridiska institutionen Stockholm Universitet
- Skoglund, R. (2004) *Personrån I Stockholms innerstad: En hot-spotsanalys*. C-uppsats i kriminologi, Kriminologiska institutionen, Stockholms Universitet
- Spelman, W.& Eck, J. (1989). *'Sitting Ducks, Ravenous Wolves, and Helping Hands: New Approaches to Urban Policing'*. *Public Affairs Comment*. 35. 1-9.
- Svensson Henning, M. (2009). *Industrial dynamics and regional structural change: geographical perspectives on economic evolution*. Diss. Lund: Lunds universitet, 2009. Lund.
- Vetenskapsrådet (2002) *Forskningsetiska principer inom humanistisk-samhällsvetenskaplig forskning*. <http://www.codex.vr.se/texts/HSFR.pdf>
- Weisburd, D. (2016). *Place Matters. Criminology for the Twenty-First Century*. Cambridge University Press.
- Weisburd D, Bushway S, Lum C, Yang S (2004) *Trajectories of crime at places: a longitudinal study of street segments in the city of Seattle*. *Criminology* 42:283–322
- Weisburd, D. Groff, E. & Yang, S. (2012). *The Criminology of Place: Street segments and Our understanding of the Crime Problem*. [Elektronisk resurs] Oxford University Press

Weisburd, D., Lawton, B. & Ready, J., (2012) Staking out the Next Generation of Studies of the Criminology of Place, Collecting Prospective Longitudinal Data at Crime Hot Spots. I Loeber, R. & Welsh, B. (red.) (2012). *The future of criminology [Elektronisk resurs]*. New York: Oxford University Press.

Weisburd, D., Mastrofski, S., McNally, A.M., Greenspan, R. & Willis, J. (2003). Reforming to preserve: compstat and strategic problem solving in American policing. *Criminology and Public Policy*, 2, 421-456.

Weisburd, D., Telep, C. W. (2014). "Hot Spots Policing" *Journal of Contemporary Criminal Justice* 30(2):200–220, May 2014.

Weisburd, D., Telep, C. W., Braga, A. A. (2010). *The importance of place in policing, Empirical evidence and policy recommendations*. BRÅ ISBN 978-91-86027-54-4

Wilund, L. (2019) *Kartläggning av hög och störande musik från fordon 20161217–20190930 inom lokalpolisområde Mora*. Hämtad 2020-05-01 från <https://www.lansstyrelsen.se/download/18.737a752716f1a7f84234da/1576741267863/Kartl%C3%A4ggnig%20av%20h%C3%B6g%20och%20st%C3%B6rande%20musik%20fr%C3%A5n%20fordon%202019.pdf>

Wikström, P.H (1985) *Everyday Violence in Contemporary Sweden*. National Council of Crime Prevention, Sweden, Report No. 15, Stockholm.

Wikström, P.H. (1991). *Urban crime, criminals, and victims: the Swedish experience in an Anglo-American comparative perspective*. New York: Springer-Vlg.

Wikström, P. H. (2005). The Social Origins of Pathways in Crime: Towards a Developmental Ecological Action Theory of Crime Involvement and Its Changes. I D. P. Farrington (Red.), *Integrated developmental & life-course theories of offending*. Transaction Publishers.

Wikström, P. H. (2010) Situational Action Theory. I Cullen, F & Wilcox, P (red) *Encyclopedia of Criminological Theory*. [Elektronisk resurs] s.675-679

Wikström, P. H. (2012) Individuals' Situational Criminal Actions, Current knowledge and tomorrow's prospects. I Loeber, R. & Welsh, B. (red.) (2012). *The future of criminology [Elektronisk resurs]*. New York: Oxford University Press, s.55 - 61

Wikström, P. H. & Dolmén, L. (2001). Urbanisation, Neighbourhood Social Integration, Informal Social Control, Minor Social Disorder, Victimisation and Fear of Crime. *International Review of Victimology*, 8(2), 121–140. <https://doi.org/10.1177/026975800100800202>

Wikström, P. H., Mann, R. P. & Hardie, B. (2018). Young people's differential vulnerability to criminogenic exposure: Bridging the gap between people- and place-oriented approaches in the study of crime causation. *European Journal of Criminology*, 15(1), 10–31. <https://doi.org/10.1177/1477370817732477>

Wikström, P. H., Oberwittler, D., Treiber, K., & Hardie, B. (2012). *Breaking rules: The social and situational dynamics of young people's urban crime*. Oxford, UK: Oxford University Press

Wikström, P. H., & Svensson, R. (2008). Why are English youths more violent than Swedish? youths? *European Journal of Criminology*, 5, 309-330. doi:10.1177/1477370808090835

Wikström, P. H. & Torstensson, M. (1999). Local crime prevention and its national support. *European Journal on Criminal Policy and Research*, 7(4), 459–482. <https://doi.org/10.1023/A:1008741905188>

Wikström, P.H., & Trieber, K. (2007) The Role of Self-Control in Crime Causation : beyond Gottfredson and Hirschi's General Theory of Crime, *European Journal of Criminology*;2(4) s. 237 – 264 <https://doi.org/10.1177/1477370807074858>

Politiska skrivelser

Interpellation 2017/18:356. Interpellation om Hög och störande musik från fordon. Hämtad 2020-04-13 från <https://data.riksdagen.se/fil/32F01AB1-B999-4275-B98B-8DBE567D7B00>

Motion 2016/17:1672. Störande ljud. Hämtad 2020-04-13 från https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/motion/storande-ljud_H4021672

Motion 2019/20:498. Stoppa högt spelande fordon på allmän plats. Hämtad 2020-04-13 från <https://data.riksdagen.se/fil/E1A4835F-76C1-4A0C-AD40-878E623B2EE6>

Bilaga 1. Litteratursökning

Jag har inför denna uppsats sökt efter vetenskapligt förankrad kunskap ur utbildningens kurslitteratur samt litteratur som rekommenderats av lärare och föreläsare under utbildningens gång, bland annat har relevanta kapitel i *Integrated developmental & life-course theories of offending* av Farrington, (2005), *Introduktion till kriminologi i Brottslighetens omfattning, karaktär och orsaker* av Sarnecki (2014) och *Polisvetenskap: en introduktion* av Larsson, Granér och Gundhus (2016) och Lernestedts *Straffrättens karta och landskap: uppsatser i straffrätt och straffrättsfilosofi* (2013) använts. Under arbetets gång har även annan litteratur införskaffats eller via elektronisk resurs laddats ner, som *Breaking rules: The social and situational dynamics of young people's urban crime* av Wikström, Oberwittler, Treiber och Hardie (2012), *The future of criminology* av Loeber och Welsh (2012) och *The Criminology of Place: Street segments and Our understanding of the Crime Problem* av Weisburd, Groff och Yang (2012).

Forskning och vetenskapliga artiklar har sökts via högskolan Gävles databas Discovery, Google Scholar, JSTOR, SpringerLink, academia.edu och web of Science utifrån sökord som: *hot spots, problem-oriented policing, crime mapping, pattern of crime, concentration of crimes, GIS, spatial analysis, criminology of place, car stereos, noise pollution, delinquency, loud music, raggare, greasers, car culture, situational action theory, morality, environment and crime* och *people and place interactions*. Till stor del har även refererad litteratur sökts igenom och tagit mig vidare i sökandet efter mer kunskap. Mitt problem har inte varit att hitta litteratur att använda utan att avgränsa och inte ta med allt jag funnit intressant och relevant.

Bilaga 2. Material för den spatiala analysen

Första datasetet består av data från en av författaren tidigare gjord studie för lokalpolisområde Moras räkning (Wilund, 2019), där händelserapporter (HR) beträffande hög och störande musik från fordon under perioden 201612 – 201909 granskades och kodades. De HR som inhämtades i PDF-format ur STORM avgränsades till lokalpolisområde Mora, rapportkoderna; 0407 (Ofredande/ förargelse), 8001 (Kontroll person/fordon) och 9013 (Ofog barn/ungdom) som sökordsfilterades efter orden *hög* och *musik* i olika böjelser, vilket gav HR där dessa ord antingen förekommer i rubrik eller text. Ett fåtal av rapporterna var även länkade till andra rapporter och i de fall där dessa inte ingick i de redan inhämtade händelserapporterna, hämtades dessa specifikt in. Att de inte hade kommit med i första inhämtningen berodde bland annat på att andra rapportkoder hade använts. För att täcka in för även dessa rapportkoder så gjordes en ytterligare inhämtning av data från STORM på samma sätt som i det första förfarandet. När det gäller HR som registreras av RLC så kan en händelserapport bestå av flera samtal från medborgare eller radioanrop från patrullerande polis. Detta ger att ett ärende inte ska tolkas som ett samtal, utan kan bestå av flera samtal under flera timmar men som av RLC anses vara kopplade till samma plats och händelse (Wilund, 2019). I den tidigare studien kartlades antalet samtal per händelserapport, något som dock inte tas i beaktning i den här studien, utan här mäts istället antalet upprättade HR. Från denna tidigare studie har HR gällande hög och störande musik från fordon från perioden januari 2017 till och med september 2019, som uppgick till 618 ärenden, använts. I studien har denna data fått beteckningen BHR (BilljudsHändelseRapporter) och datasetet består av information gällande; Händelsekod, Kommun, Datum, Tid, Veckodag, X- och Y-koordinater. Detta dataset ligger till grund för den spatiala avgränsningen i studien där koncentrationer av BHR kartlagts för vidare analys.

Det andra datasetet består av händelserapporter från STORM som tagits fram via sökning i polisens geografiska informationssystem Hobit²¹ för att få händelserapporternas X- och Y-koordinater. Händelserapporter för varje kommun i LPO Mora under perioden januari 2017 till och med september 2019 har skickats per mail i Excel-format och bestått av information gällande; Händelsekod, Kommun, Datum, Tid, Veckodag Y- och X-koordinater. Urvalet har begränsats till 20 händelsekoder: 0300 Bråk, 0305 Misshandel, 0405 Olaga hot, 0407 Ofredande/förargelse, 0801. Stöld/inbrott, 0802 Stöld annan, 0803 Stöld butik, 0805 Rån övrigt, 0806 Rån väpnat, 0808 Motorfordon stöld, 1201 Skadegörelse, 3001 Rattfylleri, 3002

²¹ Hobit står för Händelse- och Brott Informationstjänst.

Trafikbrott, 4005 Alkoholagen, 4009 Lokala ordningsregler, 5001 Narkotikabrott, 8001 Kontroll person/fordon, 8003 Fylleri, 9004 Person omhändertagen, 9013 Ofog barn/ungdom.

Dessa koder har valts då de hanterar händelser som kan vara plats, tids och situationsmässigt relaterade till händelser av hög och störande musik från fordon. Åtkomstskyddade händelserapporter medtogs inte i dataunderlaget vilket enligt uppgifter från kontaktperson vid RLC uppgick till 20 för LPO Mora under perioden. Detta dataset har i studien fått beteckningen HR_[kommunnamn].

Det tredje datasetet består av polisanmälda brott hämtade ur polisens RAR register, som även de har inhämtats från Hobit, för de sju kommunerna i lokalpolisområde Mora under perioden januari 2017 till och med september 2019. Polisanmälda brott är alla anmälningar av händelser som i inledningsskedet tros vara brott. I ett senare skeende kan en anmäld brotts handling visa sig inte vara ett brott, dessa ligger dock fortsatt kvar i RAR. Brottsförebyggande rådet ger ut anvisningar för hur brott skall kodas i RAR, dessa revideras i samråd med Polismyndigheten, Åklagarmyndigheten, Ekobrottsmyndigheten, Tullverket och Säkerhetspolisen årligen eller vid behov för att inbegripa nya brottskoder till följd av lagändringar eller uttryckta önskemål om förändringar i kategoriseringen (BRÅ 2019, s.5). När anmälningar kodas i RAR görs ingen åtskillnad mellan fullbordade brott, försök till brott, förberedelse till brott eller stämpling till brott förutom när det gäller mord/dråp, våldtäkt/grov våldtäkt, terroristbrott, inbrott i bostad (lägenhet/villa) och biltillgrepp, vilket ger att man inte kan utgå ifrån att alla anmälningar gäller fullbordade brott (Ibid. s.13).

De angivna brottskoderna har uteslutits i datamaterialet, och har istället enbart sorterats efter angiven ärendegrupp, detta för att förhindra att känsliga adresser relaterade till specifika brott pekats ut samt för att antalet unika brottskoder som förekommit inte har ansetts intressant för studien. De anmälda brotten har avgränsats till ärendegrupperna; 666 Lokala trafikskoder, 150 Trafik (Trafikbrott), 120 Tillgrepps och skadegörelsebrott, 110 Våldsbrottslighet, 130 Narkotikabrottslighet och 140 Övrig brottslighet. Avgränsningar liknande denna har även använts vid tidigare studier, som exempelvis vid Peterboroughs studien (Wikström, 2013) där brottsstatistik gällande våld, skadegörelse, stöld, snatteri och inbrott användes. Dessa har som händelserapporterna ovan skickats via mail från kontakt på RLC Excel-format innehållande information gällande: Ärendegrupp, Kommun, Startdatum, Starttid, Startdag, Slutdatum, Sluttid, Slutdag samt X-och Y-koordinater. Dataset har i studien fått beteckningen AB_[kommunnamn].

Tabell 6 Data, koder och dess ursprung.

Data, koder och ursprung		
Händelserapporter	0300 Bråk, 0305 Misshandel, 0405 Olaga hot, 0407 Ofredande/förargelse, 0801. Stöld/inbrott, 0802 Stöld annan, 0803 Stöld butik, 0805 Rån övrigt, 0806 Rån väpnat, 0808, Stöld mfordon, 1201 Skadegörelse, 3001 Rattfylleri, 3002 Trafikbrott, 4005 Alkohollagen, 4009 Lokala ordningsregler, 5001 Narkotikabrott, 8001 Kontroll person/fordon, 8003 Fylleri, 9004 Person omhändertagen, 9013 Ofog barn/ungdom.	Data inhämtat från Storm/Hobit i Excel-format med hjälp av RLC Örebro.
Billjudsrelaterade händelserapporter	0300 Bråk, 0305 Misshandel, 0405 Olaga hot, 0407 Ofredande/förargelse, 3001 Rattfylleri, 3002 Trafikbrott, 4005 Alkohollagen, 4009 Lokala ordningsregler, 5001 Narkotikabrott, 8001 Kontroll person/fordon, 9013 Ofog barn/ungdom.	Data inhämtat från STORM i PDF-format med hjälp av RLC Örebro. Granskad och bearbetad i tidigare kartläggning (Wilund, 2019).
Anmälda brott	666 Lokala trafikskador, 150 Trafik (Trafikbrott), 120 Tillgrepps och skadegörelsebrott, 110 Våldsbrottslighet, 130 Narkotikabrottslighet, 140 Övrig brottslighet.	Data inhämtat från RAR/Hobit i Excel-format med hjälp av RLC Örebro.
Enkät	Platser, attityder med mera	Data inhämtad via tidigare gjord webbenkät (Wilund, 2019) som gått ut till billjudentusiaster inom närområdet med hjälp av nyckelpersoner inom målgruppen.

Bilaga 3. Webbenkäten

Informationstext på webbenkäten

Musik, hög volym och fordon

Just nu pågår det en kartläggning av hög musik från fordon i Dalarna. Den här kartläggningen görs på uppdrag av lokalpolisområde Mora av en student vid kandidatprogrammet för utredningskriminologi vid Gävle Högskola under hösten 2019.

Syftet är att få en riktig och omfattande bild av fenomenet med hög musik från fordon som möjligt, inte bara ett tyckande från upprörda individer. Genom att få en tydlig bild av ett eventuellt problem är det lättare hitta lösningar som gynnar alla på ett så bra sätt som möjligt.

Ett problem för någon behöver inte vara det för en annan, och anledningen till det som uppfattas vara ett problem är något som ofta missas när man försöker hitta lösa problemet.

Billjud och den motorburna kulturen är ingenting nytt och inget som kan, eller för den delen bör, skuffas undan och begränsas för att andra inte förstår sig på den. Därför är det av stor vikt att ni som billjudsentusiaster bidrar till denna kartläggning, då synpunkter och uppfattningar från alla sidor i fenomenet Hög musik från fordon behövs.

Enkäten är anonym. Den enda personliga information som efterfrågas är kön, ålder och i vilken kommun du bor i. Sprid den gärna via mail och sociala medier.

Frågor

Uppgifter om dig som svarar

1. Kön [1=man, 2=kvinna, 3=den indelningen passar inte mig] obligatorisk
2. Ålder [anges med siffror] obligatorisk
3. Kommun [Leksand, Malung-Sälen, Mora, Orsa, Rättvik, Vansbro, Älvdalen, Övrig (fritext)] obligatorisk

Frågor om ditt ljud och fordon

4. I vilket slags fordon sitter din stereoanläggning? Flervalsalternativ [bil, a-traktor, båt, övrigt]
5. Är din stereoanläggning fabriks- eller specialinstallerad? [Ja/Nej]
6. Om den är specialinstallerad, hur mycket har den kostat dig? Endast ett val [1=mindre än 5000 kr, 2=5000 kr - 10 000 kr, 3=11 000 kr - 20 000 kr, 4=21 000 kr - 30 000 kr, 5=31 000 - 40 000 kr, 6=Mer än 41 000 kr]
7. Vad är viktigast för dig när det gäller ditt ljud? Flervalsalternativ [7.1=Att det är bra ljud när jag sitter i fordonet, 7.2=Att det är bra ljud utanför fordonet., 7.3=Att det är så högt ljud som möjligt., 7.4=Övrigt: fritext]
8. Om du spelar musik på hög volym i ditt fordon, varför gör du det? Flervalsalternativ [8.1=Jag gillar när det låter högt. 8.2=För att det ger den bästa musikupplevelsen. 8.3=För att imponera på andra. 8.4=För feststämningens skull. 8.5=För att tävla i "billjud". 8.6=Övrigt:]
9. Vart gillar du att åka/vara för att spela musik på hög volym i ditt fordon? Flervalsalternativ [9.1= I en orts centrala delar. 9.2= I området där jag bor. 9.3= På organiserade billjudstävlingar. 9.4= På speciella events. 9.5= På "hängställen". 9.6= Överallt. 9.7= Övrigt:]
10. Vilken är den ultimata platsen att spela musik på hög volym på? [fri skrift]
11. Finns det bra platser i din omnejd där du kan spela musik på hög volym? [Nej/Ja]
12. Om ja, vart är dessa? [fri skrift]
13. När höjer du volymen extra mycket? Flervalsalternativ [13.1= När jag kör. 13.2= När jag står parkerad. 13.3= När jag cruisar runt i centrum. 13.4= När jag vill att andra ska höra. 13.5= När jag tror att ingen annan hör. 13.6= Övrigt:]
14. När sänker du volymen? Flervalsalternativ [14.1= När jag ser polisen. 14.2= När jag ser ordningsvakter. 14.3= När jag får "arga blickar" av andra. 14.4= När jag kör genom ett bostadsområde. 14.5= Aldrig. 14.6= Övrigt:]

Frågor om dig och andra

15. Är du orolig för att skada din hörsel? [Ja/Nej/Visste inte att det kan skada min hörsel]
16. Tror du att din musik stör andra? [Nej, Ja, Kanske, Det bryr jag mig inte om]
17. Vill du störa andra? [Nej, Ja, Det bryr jag mig inte om]
18. Om ja, varför vill du störa andra? [fri text]
19. Har du blivit tillsagd eller avvisad av polis eller vakter för att du spelat för hög musik i ditt fordon? [Nej, Ja]
20. Vad skulle avskräcka dig från att spela på väldigt hög volym där det kan störa andra? Flervalsalternativ [20.1= Vetskapen om att det stör andra som sover. 20.2= Böter. 20.3= Indraget körkort. 20.4= beslagttaget fordon. 20.5= Ingenting.]
21. Har du några förslag på hur problemet med störande hög musik från fordon ska lösas? [fri text]

Bilaga 4. Tabeller för billjudsenkätens svar

Tabell 7 Fråga 7, Vad är viktigast för dig när det gäller ditt ljud?

Svarsalternativ	Antal	%
7.1. Att det är bra ljud när jag sitter i fordonet	62	74%
7.2. Att det är bra ljud utanför fordonet	13	15%
7.3. Att det är så högt ljud som möjligt.	24	29%
7.4. Övrigt	3	4%
Totalt	84	100%

Tabell 8 Korstabell över svar på fråga 7 billjudsenkät.

Svarande för	har även svarat på alternativ			
	7.1	7.2	7.3	7.4
7.1	62	8	9	1
7.2	8	13	3	
7.3	9	3	24	
7.4	1			3

Tabell 9 Fråga 8. Om du spelar musik på hög volym i ditt fordon, varför gör du det?

Svarsalternativ	Antal	%
8.1. Jag gillar när det låter högt.	33	39%
8.2. För att det ger den bästa musikupplevelsen	57	68%
8.3. För att imponera på andra	10	12%
8.4. För feststämningens skull	29	35%
8.5 För att tävla i "billjud"	22	26%
Totalt	84	100%

Tabell 10 Korstabell över svar på fråga 8 billjudsenkät.

Svarande på	har även svarat på alternativ				
	8.1	8.2	8.3	8.4	8.5
8.1	33	19	8	16	10
8.2	19	57	5	18	15
8.3	8	5	10	7	3
8.4	16	18	7	29	8
8.5	10	15	3	8	22

Tabell 11 Fråga 9. Vart gillar du att åka/vara för att spela musik på hög volym i ditt fordon? Flervalsalternativ

Svarsalternativ	Antal	%
9.1. I en Orts centrala delar	9	11%
9.2. I området där jag bor	6	7%
9.3. På organiserade billjudstävlingar	22	26%
9.4. På speciella events	21	25%
9.5 På "hängställena"	27	32%
9.6 Överallt	46	55%
9.7 Annat	10	12%
Totalt antal svarande	84	100%

Tabell 12 Korstabell över svarande på fråga 9, billjudsenkäten.

Svarande på	har även svarat på alternativ						
	9.1	9.2	9.3	9.4	9.5	9.6	9.7
9.1	9	3	2	3	5	4	
9.2	3	6	4	3	4	2	
9.3	2	4	22	17	12	5	
9.4	3	3	17	21	11	4	2
9.5	5	4	12	11	27	8	
9.6	4	2	5	4	8	46	1
9.7			2	2		1	10

Tabell 13 Fråga 13. När höjer du volymen extra mycket? Flervalsalternativ

Svarsalternativ	Antal	%
13.1. När jag kör	54	65%
13.2. När jag står parkerad	14	17%
13.3. När jag cruisar runt i centrum	25	30%
13.4. När jag vill att andra ska höra	14	17%
13.5 När jag tror att ingen annan hör	20	24%
13.6 Annat	10	12%
Totalt antal svarande	83	100%

Tabell 14 Korstabell över svarande på fråga 13, billjudsenkäten.

Svarande på	har även svarat på alternativ					
	13.1	13.2	13.3	13.4	13.5	13.6
13.1	54	6	14	8	12	2
13.2	6	14	8	7	4	0
13.3	14	8	25	10	7	2
13.4	8	7	10	14	6	0
13.5	12	4	7	6	20	0
13.6	2	0	2	0	0	10

Tabell 15 Fråga 14. När sänker du volymen?
Flervalsalternativ

Svarsalternativ	Antal	%
14.1. När jag ser polisen	27	33%
14.2. När jag ser ordningsvakter	7	9%
14.3. När jag får ”arga blickar” av andra	19	23%
14.4. När jag kör genom ett bostadsområde	52	63%
14.5 Aldrig	8	10%
14.6 Annat	11	13%
Totalt antal svarande	82	100%

Tabell 16 Korstabell över svarande på fråga 14,
billjudsenkäten.

Svarande på	har även svarat på alternativ					
	14.1	14.2	14.3	14.4	14.5	14.6
14.1	27	7	8	12	1	0
14.2	7	7	5	5	0	0
14.3	8	5	19	13	0	1
14.4	12	5	13	52	0	4
14.5	1	0	0	0	8	1
14.6	0	0	1	4	1	11

Tabell 17 Fråga 16. Tror du att din musik stör andra?

Svarsalternativ	Antal	%
16.1. Nej	17	20%
16.2. Ja	20	24%
16.3. Kanske	38	45%
16.4. Det bryr jag mig inte om	9	11%
Totalt antal svarande	84	100%

Tabell 18 Fråga 17. Vill du störa andra med din musik

Svarsalternativ	Antal	%
16.1. Nej	66	78,6%
16.2. Ja	4	4,8%
16.3 Det bryr jag mig inte om	9	16,7%
Totalt antal svarande	84	100%

Tabell 19. Korstabell över fråga 16 och 17 i
billjudsenkäten

Tror du att din musik stör andra?	Vill du störa andra?			
	Det bryr jag mig inte om	Ja	Nej	Total
Det bryr jag mig inte om	4	1	4	9
Ja	2	1	17	20
Kanske	7	2	29	38
Nej	1		16	17
Totalt	14	4	66	84

Tabell 20 Fråga 20. Vad skulle avskräcka dig från att spela på väldigt hög volym där det kan störa andra? Flervalsalternativ

Svarsalternativ	Antal	%
20.1. Vetskapen om att det stör andra som sover	29	36%
20.2. Böter	23	29%
20.3. Indraget körkort	26	33%
20.4. Beslagtaget fordon	30	38%
20.5 Ingenting	19	24%

Tabell 21 Korstabell över svarande på fråga 20, billjudsenkäten.

Svarande på	har även svarat på alternativ				
	20.1	20.2	20.3	20.4	20.5
20.1	29	10	9	8	0
20.2	10	23	14	14	0
20.3	9	14	26	21	0
20.4	8	14	21	30	0
20.5	0	0	0	0	19

Bilaga 5. Tabell över samtliga kommuners BHR, HR och AB i antal och procent

Tabell över fördelning av billjudsrelaterade händelserapporter (BHR), händelserapporter¹ och anmälda brott² inom lokalpolisområde Mora 20170101 - 20190930

LPO, kommun, tätort, område, mikroområde	Antal BHR	Procent	Antal HR	Procent	Antal AB	Procent
Mora Kommun	292	48%*	5043	27%*	5053	29%*
Mora Tätort	286	98%	3818	76%	3641	72%
Mora Noret total	183	63%	702	14%	428	8%
Mora Max	78	27%	194	4%	48	1%
Mora McDonalds	30	10%	154	3%	104	2%
Mora Noret skola	54	18%	205	4%	161	3%
Mora Noret västra	19	7%	91	2%	31	1%
Malung Kommun	54	9%*	4044	22%*	3219	19%*
Malung Tätort	51	94%	1537	38%	1040	32%
Malung centrum	6	11%	321	8%	220	7%
Malung Backa	30	56%	146	4%	78	2%
Malung rondell	16	30%	370	9%	71	2%
Älvdalen kommun	25	4%*	1350	7%*	1385	8%*
Älvdalen Tätort	22	88%	512	38%	392	28%
Älvdalen centrum	9	36%	211	16%	124	9%
Orsa kommun	22	4%*	1517	9%*	1420	8%*
Orsa tätort	22	100%	1316	83%	1064	98%
Rättvik kommun	160	26%*	2772	15%*	2386	14%*
Rättvik Tätort	154	96%	1952	70%	1462	61%
Rättvik centralt	141	88%	1423	51%	795	33%
Rättvik mackar	47	29%	387	14%	208	9%
Rättvik rondellen	41	26%	400	14%	122	5%
Rättvik centrum	10	6%	74	3%	82	3%
Leksand Kommun	31	5%*	2562	14%*	2682	15%*
Leksand Tätort	26	84%	1281	50%	1310	49%
Leksand centralt	20	65%	629	25%	488	18%
Leksand Noret	9	29%	391	15%	317	12%
Leksand CirkelK	10	32%	89	3%	48	2%
Vansbro kommun	28	5%*	1240	7%*	1167	7%*
Vansbro tätort	27	96%	522	42%	423	36%
Odd Fellowområdet	20	71%	208	17%	49	4%
LPO Mora	612	100%	18 598	100%	17 312	100%

¹ Händelserapporter med händelsekoderna: 0300 Bråk, 0305 Misshandel, 0405 Olaga hot, 0407 Ofredande/förargelse, 0801. Stöd/imbrott, 0802 Stöld annan, 0803 Stöld butik, 0805 Rån övrigt, 0806 Rån väpnat, 0808 Motorfordon stöld, 1201 Skadegörelse, 3001 Rattfylleri, 3002 Trafikbrott, 4005 Alkohollagen, 4009 Lokala ordningsregler, 5001 Narkotikabrott, 8001 Kontroll person/fordon, 8003 Fylleri, 9004 Person omhändertagen, 9013 Ofog barn/ungdom.

² Anmälda brott i ärendegrupperna: ärendegrupperna; 666 Lokala trafikskoder, 150 Trafik (Trafikbrott), 120 Tillgrepps och skadegörelsebrott, 110 Våldsbrottslighet, 130 Narkotikabrottslighet, 140 Övrig brottslighet. * Procent av totala mängden BHR i LPO Mora, övriga är procent av antalet i aktuell kommun.

* Procent av totala antalet i LPO Mora, övriga är procent av antalet i aktuell kommun.

Bilaga 6. Antal brott och händelserapporter fördelade över tid på dygnet för tätort och hot spots

Anmälda brott	Fördelade över tid på dygnet för tätort och hotspotsområden (Antal)												Vansbo tätort & Vansbo Oddfjällsområdet (efråmärke dit)												Mora tätort & Mora Moret Väx (efråmärke dit)																																													
	V. dag	V. kväll	V. natt	H. dag	H. kväll	H. natt	Utan tid	Totalt	V. dag	V. kväll	V. natt	H. dag	H. kväll	H. natt	Utan tid	Totalt	V. dag	V. kväll	V. natt	H. dag	H. kväll	H. natt	Utan tid	Totalt																																														
Ärendegrupp	41	1	22	7	29	2	5	4	3	24	7	1	1	39	1	177	19	30	1	6	1	3	3	2	2	4	4	1	31	9	125	18	631	148	33	2	38	1	87	6	11	73	1	376	11																									
110	208	58	41	8	53	8	54	11	60	9	7	2	118	25	541	121	45	5	14	4	7	7	13	14	4	1	31	9	125	18	631	148	33	2	38	1	87	6	11	73	1	376	11																											
130	7	6	1	18	10	1	1	10	4	1	1	5	5	48	16	4	0	0	0	0	0	0	0	2	2	1	5	2	14	0	73	2	25	11	11	10	29	3	2	22	1	172	6																											
140	74	4	23	5	26	8	19	1	27	6	2	1	103	274	25	42	2	5	3	5	5	3	6	1	11	2	1	18	2	88	11	262	1	44	1	31	64	86	3	11	1	793	7																											
Varav ofrendande*	9	9	2	2	2	2	2	1	6	1	1	19	47	1	4	2	5	1	1	1	1	1	1	2	1	2	2	2	6	2	6	1	1	2	2	1	2	2	2	18	1	31	1																											
150	120	11	21	1	30	3	29	1	32	5	2	2	11	245	21	34	5	5	2	4	1	6	1	5	1	14	2	68	12	274	2	28	51	1	68	2	69	5	3	64	2	557	12																											
666	59	1	19	1	45	2	19	1	25	1	8	8	5	1	180	6	25	2	1	1	10	1	7	6	6	1	32	7	82	11	89	1	14	30	22	22	28	3	30	1	226	2																												
Totala antal	518	75	141	23	203	33	129	14	200	33	21	4	300	27	1512	209	184	15	32	11	29	2	40	3	44	4	3	1	113	21	445	57	1443	7	286	1	285	4	366	3	445	26	46	1	791	7																								
Händelserapporter	8	6	1	18	2	4	3	24	7	1	1	61	13	3	6	6	1	3	3	1	2	2	2	8	2	16	4	32	1	14	11	1	7	74	12	9	147	14	305	9	2	9	15	1	5	14	2	103	25	12	5	193	39																	
Händelseskod	300	9	2	9	15	1	5	21	3	1	60	6	6	1	31	3	8	1	1	1	2	2	1	1	1	1	13	1	22	1	22	7	7	5	15	14	14	2	103	25	12	5	193	39																										
405	18	2	5	5	3	2	2	1	47	14	9	4	104	29	4	4	2	4	2	2	1	1	1	1	1	1	11	0	42	11	0	42	12	12	39	18	6	6	6	1	54	0																												
407	6	10	1	25	9	7	1	4	4	3	3	38	4	4	1	1	1	1	1	1	1	2	2	2	2	2	5	0	26	5	0	26	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6																										
801	16	3	1	9	3	3	3	4	5	2	1	14	5	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1																									
802	17	11	3	1	5	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1																									
803	9	3	1	1	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1																									
805	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1																								
806	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1																								
808	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1																							
1201	7	1	1	6	1	5	2	14	4	2	34	8	3	34	8	3	10	3	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1																							
3001	13	1	5	1	6	1	2	1	9	1	6	1	35	3	35	3	10	3	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1																						
3002	79	5	21	5	9	3	19	1	44	12	1	173	26	1	7	8	4	3	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1																						
4005	1	2	2	2	1	1	1	4	2	1	11	5	1	14	7	7	7	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1																					
4009	2	2	2	2	3	2	2	1	4	2	1	11	5	1	14	7	7	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1																					
5001	4	1	1	1	7	5	2	2	1	2	14	7	7	14	7	7	7	1	1	2	9	36	16	63	33	5	2	12	1	39	8	8	4	4	230	8	6	6	19	3	76	3																												
8001	347	45	111	21	137	25	118	12	260	42	22	995	147	145	67	21	5	25	9	36	16	63	33	5	2	295	132	682	3	250	4	230	8	268	2	546	40	58	3	2034	60																													
8003	31	14	38	17	71	31	14	2	63	13	1	218	77	11	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1																						
9004	10	15	1	1	9	4	6	2	45	1	1	92	23	5	2	6	3	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1																					
9015	10	15	1	1	9	4	6	2	45	1	1	92	23	5	2	6	3	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1																				
Totala antal	579	84	232	56	340	89	201	29	557	119	43	10	0	0	1952	387	214	86	49	16	42	13	55	23	134	67	9	3	0	522	208	1188	6	416	7	427	21	443	9	1232	140	111	11	0	0	3818	194																							
Totalsumma	1088	159	364	79	541	122	328	43	751	151	64	14	281	27	3417	595	413	101	80	27	71	15	92	25	176	70	12	4	111	21	955	263	2626	13	711	8	710	24	807	12	1675	166	157	12	773	7	7459	242																						
* Antal anmälda ofrendanden inom ärendegruppen.																																																																						
All data inhämtad från RÅB och Storm via Hobit 2020-02-19																																																																						

Anmälda brott (AD)		Rättvis tårott & Rättvis maakar (gränsmärke fall)										Vandro tårott & Vandro Oddfellowområdet (gränsmärke fall)										Mora tårott & Mora Noret Max (gränsmärke fall)																																																			
Arändegrupp	V. dag	V.kväll	V.natt	H. dag	H. kväll	H.natt	Utan tid	Totalt	V. dag	V.kväll	V.natt	H. dag	H. kväll	H.natt	Utan tid	Totalt	V. dag	V.kväll	V.natt	H. dag	H. kväll	H.natt	Utan tid	Totalt																																																	
110	23%	5%	12%	37%	16%	11%	3%	0%	23%	42%	1%	0%	22%	5%	12%	9%	54%	33%	11%	33%	5%	0%	4%	0%	7%	0%	0%	20%	33%	13%	5%	29%	9%	7%	0%	9%	18%	10%	9%	23%	55%	3%	0%	19%	9%	10%	22%																										
120	39%	48%	8%	7%	10%	7%	10%	9%	11%	7%	1%	2%	22%	21%	36%	58%	35%	28%	11%	22%	6%	0%	10%	0%	11%	0%	0%	25%	50%	28%	32%	42%	0%	10%	0%	8%	0%	11%	0%	9%	50%	1%	0%	19%	10%	41%	20%																										
130	15%	0%	13%	6%	38%	63%	2%	0%	21%	25%	2%	6%	10%	0%	3%	8%	29%	0%	0%	0%	21%	0%	14%	0%	0%	0%	36%	0%	3%	0%	42%	33%	15%	0%	6%	0%	6%	0%	17%	50%	1%	0%	13%	17%	5%	12%																											
140	27%	16%	8%	20%	9%	32%	7%	4%	10%	24%	1%	4%	58%	0%	18%	12%	48%	18%	6%	27%	6%	0%	7%	9%	13%	18%	0%	9%	20%	18%	19%	33%	14%	6%	14%	4%	0%	8%	0%	11%	43%	1%	14%	37%	14%	22%	14%																										
Vorovorfände*	12%	0%	39%	0%	8%	0%	11%	0%	22%	17%	0%	0%	18%	0%	17%	4%	10%	0%	20%	0%	0%	0%	50%	100%	18%	50%	0%	0%	11%	0%	14%	18%	2%	0%	2%	0%	6%	0%	3%	0%	2%	0%	0%	0%	4%	14%																											
150	49%	52%	9%	5%	12%	14%	12%	5%	13%	20%	1%	0%	4%	0%	16%	10%	50%	42%	7%	17%	6%	8%	9%	8%	7%	8%	0%	21%	17%	15%	21%	49%	17%	5%	0%	8%	12%	17%	12%	71%	1%	0%	11%	17%	15%	24%																											
666	33%	17%	11%	17%	25%	33%	11%	17%	14%	0%	4%	0%	3%	17%	12%	3%	30%	18%	1%	9%	12%	9%	9%	0%	7%	0%	1%	0%	39%	64%	18%	19%	39%	50%	6%	0%	13%	0%	10%	0%	12%	0%	1%	0%	13%	50%	6%	4%																									
% av totala AD	34%	36%	9%	11%	13%	16%	9%	7%	13%	16%	1%	2%	20%	13%	100%	100%	41%	26%	7%	19%	7%	4%	9%	5%	10%	7%	0%	2%	25%	37%	100%	100%	39%	14%	8%	2%	8%	10%	6%	12%	53%	1%	2%	22%	14%	100%	100%																										
Totala antal	518	75	141	23	203	33	129	14	200	33	21	4	300	27	1512	209	184	15	32	11	29	2	40	3	44	4	3	1	113	21	445	57	1443	7	286	1	285	4	366	3	445	26	46	1	791	7	3672	49																									
Händelserapporter (HN)																																																																									
Händelsekod	V. dag	V.kväll	V.natt	H. dag	H. kväll	H.natt	Utan tid	Totalt	V. dag	V.kväll	V.natt	H. dag	H. kväll	H.natt	Utan tid	Totalt	V. dag	V.kväll	V.natt	H. dag	H. kväll	H.natt	Utan tid	Totalt																																																	
300	13%	0%	10%	8%	30%	15%	7%	23%	38%	54%	2%	0%	0%	0%	3%	3%	19%	0%	19%	0%	0%	0%	13%	50%	50%	0%	0%	0%	0%	3%	2%	22%	7%	10%	0%	7%	5%	0%	50%	86%	6%	0%	0%	4%	7%																												
305	15%	33%	13%	0%	25%	17%	8%	0%	35%	50%	2%	0%	0%	0%	3%	2%	35%	50%	0%	0%	18%	50%	12%	0%	35%	0%	0%	0%	0%	0%	3%	1%	30%	0%	9%	0%	14%	33%	7%	0%	39%	67%	2%	0%	0%	3%	2%																										
405	58%	67%	16%	0%	10%	0%	6%	0%	10%	33%	0%	0%	0%	0%	2%	1%	62%	100%	8%	0%	0%	15%	0%	8%	0%	8%	0%	0%	0%	2%	0,5%	34%	0%	11%	0%	8%	0%	23%	0%	22%	0%	3%	0%	0%	2%	0%																											
407	6%	0%	10%	3%	24%	31%	7%	3%	45%	48%	9%	14%	9%	14%	5%	7%	12%	9%	12%	9%	6%	5%	3%	0%	68%	77%	0%	0%	0%	2%	0%	9%	0%	10%	5%	13%	13%	7%	5%	53%	64%	6%	13%	0%	0%	5%	20%																										
801	42%	0%	8%	25%	24%	0%	8%	0%	11%	0%	11%	0%	8%	75%	0%	2%	1%	36%	0%	9%	0%	27%	0%	9%	0%	9%	0%	0%	0%	2%	0%	3%	0%	9%	0%	10%	5%	30%	0%	14%	0%	10%	0%	3%	0%	3%	0%																										
802	46%	55%	8%	5%	14%	10%	19%	20%	14%	10%	0%	0%	0%	0%	2%	5%	60%	0%	0%	0%	0%	40%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	1%	0%	51%	0%	12%	0%	12%	0%	12%	0%	2%	0%	0%	0%	2%	0%	1%	0%																										
803	64%	60%	7%	0%	14%	0%	7%	20%	7%	20%	0%	0%	0%	0%	0%	1%	100%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	77%	0%	5%	0%	1%	0%	14%	0%	3%	0%	0%	0%	0%	2%	0%																											
805	100%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	50%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%																											
806	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	100%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%																										
808	17%	0%	17%	0%	0%	0%	50%	0%	17%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	50%	100%	50%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0,5%	40%	0%	10%	0%	0%	20%	0%	30%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%																							
1201	21%	13%	0%	0%	18%	13%	15%	25%	41%	50%	6%	0%	0%	0%	2%	2%	33%	0%	22%	100%	11%	0%	11%	0%	11%	0%	11%	0%	0%	2%	0%	32%	0%	10%	0%	11%	0%	9%	17%	32%	83%	6%	0%	0%	0%	2%	3%																										
3001	37%	33%	14%	33%	17%	33%	6%	0%	26%	0%	0%	0%	0%	0%	2%	1%	63%	60%	0%	0%	0%	6%	20%	31%	20%	0%	0%	0%	3%	2%	40%	0%	5%	0%	15%	0%	9%	0%	27%	100%	4%	0%	0%	2%	1%	1%																											
3002	46%	19%	12%	19%	5%	12%	11%	4%	25%	46%	1%	0%	0%	0%	9%	7%	2%	41%	20%	24%	7%	6%	2%	6%	22%	24%	0%	0%	0%	8%	8%	38%	9%	8%	0%	13%	9%	33%	82%	0%	0%	0%	0%	8%	6%																												
4005	9%	0%	18%	40%	9%	20%	27%	0%	36%	40%	0%	0%	0%	0%	1%	1%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	1%	0%	25%	0%	13%	0%	0%	0%	50%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%																								
4009	17%	0%	0%	25%	40%	17%	20%	33%	40%	8%	0%	0%	0%	0%	1%	1%	50%	0%	0%	0%	50%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	9%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	82%	100%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%																								
5001	29%	0%	7%	14%	50%	71%	0%	0%	14%	14%	0%	0%	0%	0%	1%	2%	58%	0%	8%	100%	17%	0%	0%	0%	17%	0%	0%	0%	0%	0%	51%	0%	11%	0%	5%	0%	8%	0%	25%	100%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	2%	2%																								
8001	35%	31%	11%	14%	17%	12%	8%	26%	29%	2%	1%	0%	0%	0%	51%	38%	49%	51%	7%	4%	8%	7%	12%	12%	21%	25%	2%	2%	0%	57%	63%	34%	5%	12%	7%	11%	13%	13%	3%	27%	67%	3%	5%	0%	0%	53%	31%																										
8003	14%	18%	17%	22%	33%	40%	6%	3%	29%	17%	0%	0%	0%	0%	11%	20%	69%	67%	6%	0%	0%	19%	33%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	1%	16%	9%	9%	0%	7%	9%	10%	9%	57%	73%	1%	0%	0%	0%	0%	6%	6%																										
9004	0%	0%	7%	17%	60%	67%	0%	0%	33%	17%	0%	0%	0%	0%	1%	2%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	100%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%																									
9013	11%	0%	16%	17%	15%	9%	7%	9%	49%	61%	2%	4%	0%	0%	5%	6%	16%	11%	19%	16%	3%	5%	10%	11%	48%	53%	3%	5%	0%	6%	9%	5%	0%	12%	2%	13%	12%	6%	5%	60%	74%	5%	7%	0%	0%	6%	22%																										
% av totala HN	30%	22%	12%	14%	17%	23%	10%	7%	28%	31%	2%	3%	0%	0%	19%	37	43%	41%	9%	8%	8%	6%	11%	11%	26%	32%	2%	1%	0%	52	208	31%	3%	11%	4%	11%	11%	12%	5%	32%	72%	3%	6%	0%	0%	3818	194																										
Totalt antal HN	579	84	232	56	340	89	201	29	557	119	43	10	0	0	1952	387	214	86	49	16	42	13	55	23	134	67	9	3	0	522	208	1188	6	416	7	427	21	443	9	1337	140	111	11	0	0	3818	194																										

* Antal anmälda offredaren i procent inom Arändegrupp 140

All data inlämnad från RAA och Storm via Hobit 2020-02-19