

# Hög musik från bilar i Falu kommun

---

## KARTLÄGGNING OCH ÅTGÄRDSFÖRSLAG

Jenny Andersson 2020

## Innehållsförteckning

Inledning.....	2
Bakgrund.....	2
Svea Rikes strategi mot brott idag.....	2
Crime Prevention through Environmental Design (CPTED).....	3
Dagens (nästan) tillämpliga paragrafer .....	3
Tidigare forskning.....	5
Ockelboperspektivet.....	6
Tillvägagångssätt.....	7
Resultat.....	9
Trender i hur händelserna fördelas över timmar .....	9
Fördelning över veckodagar .....	9
Spridning över månader .....	10
Geografisk fördelning av händelser på stads/kommundelar.....	11
Geografisk placering av händelser .....	12
Ett besök i Bjursås.....	13
Analys - i tid.....	14
Analys mot bussar .....	14
Analys mot nattlivet .....	14
Analys mot kommunala skolors lov .....	15
Analys - i tid och rum.....	15
Analys av Centrum.....	15
Analys av Bjursås.....	18
Analys av Gruvan.....	20
Analys av Regementet/Majoren .....	22
Slutligen - Analys i rum .....	23
Förslag till handlingsalternativ .....	24
Referenser.....	26

## Inledning

*Jag är född och uppvuxen i den avlägsna, tysta byhålan. Om någon, i synnerhet en stadsbo, har klagat på hög musik har jag i sann byfåne-anda sagt "men om du bor i stan få 'lu väl räkna me oljud!". Inget klår ju att ha ett fågelbo under taket eller katter som bråkar under friggeboden när man ska sova, liksom!*

*Nu bor jag inte på landsbygden längre, jag bor i en lugn stadsdel i en liten stad i Dalarna. Folk överdrev när jag flyttade hit och sa att det var ett av stadens farligaste områden. När media och sociala media rapporterar om ökande problem med bilar som spelar hög musik och stör de sovande har jag tänkt "äsch va ni överdriver, låt raggarna hålla på, det är deras säsong". Jag har ju aldrig hört något!*

*Tills en dag då jag och min sambo skulle besöka en lokal matvarubutik. Vi närmade oss parkeringen och tanken hann passera "oj ä'le nån konsert här?!". När vi parkerade vibrerade marken. Jag klev ur bilen och lokaliserade till sist musiken – den kom från en bil, ca 15 meter bort, och den var obehagligt hög till och med för en konsertrutinerad och hörselnedsatt som jag.*

*Nu har personerna sett till att jag hört deras närvaro. De var "unmistakably there".*

## Bakgrund

Personerna som spelar så högt att marken skakar har varit föremål för ett livligt rapportering i både media och sociala media. Billarm utlöses, boende kan inte sova, personer i ekipagen och i dess omgivning löper en uppenbar risk för hörselskador. Man tillkallar polis, men eftersom lagen inte räcker till har polisen nästan inga befogenheter att ingripa, och ibland sänker de musiken eller åker därifrån när de ser en målad polisbil. Ofta kommer inte ens polisen dit, deras resurser räcker inte till eller så måste de åka på mer akuta ärenden. Om man vågar säger man själv till, ibland sänker de musiken och beger sig iväg, ibland höjer de musiken igen efter ett tag. De drabbade är trötta på att inte kunna sova, och snart hettas det upp till reell konflikt.

I dagsläget samlas statistik om det här problemet i Falu kommun och redovisas regelbundet mellan kommunpolisen och den lokala brottsförebyggande samordnaren, men det har ännu inte gjorts någon orsaksanalys och åtgärdsförslag till problemet. Det debatteras i hela Sverige om att de befintliga lagarna ska utvecklas till ett föraransvar för att ge polisen mer befogenheter att ingripa vid liknande ärenden, men utöver att skapa ett nytt brott tycks inte mycket brottsförebyggande hända.

Mitt jobb med den här praktikrapporten blir därmed att kartlägga problemet i Falu kommun och komma med åtgärdsförslag.

## Svea Rikes strategi mot brott idag

I Sverige idag cirkulerar det brottsförebyggande arbetet kring samverkan, och den kriminologiska rutinaktivitetsteorin som menar att ett brott begås när det finns en motiverad förövare, ett lämpligt objekt och en avsaknad av kapabla väktare (Skr.2016/17:126, s. 14). Om

man minskar motivationen att begå brott, gör objekt mer olämpliga (svåråtkomliga), och/eller ökar upptäcktsrisken så minskar risken att ett brott begås.

För att minska motivationen till att begå brott använder man socialpreventiva åtgärder (Skr.2016/17:126, s.13). Det kan t.ex. handla om moralbildning, vård och stöd, och inblandade parter kan vara skola, kriminalvård, socialtjänst, psykiatri, en arbetsgivare, en familj eller en medmänniska.

För att öka upptäcktsrisken eller göra objekt olämpliga använder man situationell prevention (ibid). Som namnet antyder handlar detta om brottets och objektets direkta situation - i tid, rum och omständigheter. Åtgärder och inblandade parter beror alltså på brottets beskaffenhet. Ett lysande exempel är Coop i Forsbacka som utsattes för rån strax innan stängning och därefter valde att locka kunder med ”rånarpriser” (på bl.a. smörgåsrån) till den sista timmen (Löfving 2020). På så vis ökar den naturliga övervakningen (kapabla väktare) just den tid då det förra rånet skedde. Andra exempel kan vara allt från att poliser patrullerar efter krogens stängningstid (då många brott begås), till att flera myndigheter, privatpersoner och företag informerar om hur man undviker BankID-bedrägeri, till att den enskilde personen låser sin cykel. Detta visar också på hur viktigt det är med samverkan, att alla medborgare samarbetar mot brottsligheten.

### **Crime Prevention through Environmental Design (CPTED)**

Ett sätt att kontrollera brottslighet är att avleda den genom miljödesign. Enligt Zahm (2007) på POP center kan man göra detta bland annat genom territorialitet - att se till att det är tydligt vem som äger platsen, signalera vilka som äger tillträde samt vart och hur länge det är tänkt att dessa personer äger tillträde. Platsen ska också vara synlig och upplyst för utomstående så att den som inte äger tillträde inte vågar tillträda (öka den upplevda upptäcktsrisken).

### **Dagens (nästan) tillämpliga paragrafer**

I dagsläget finns främst tre lagar som nästan finns till hands för polisen att kunna kontrollera problemet; Förargelseväckande beteende, Ofredande och Trafikförordningen.

**Förargelseväckande beteende 16 kap. 16§ BrB** säger: ”den som för oljud på allmän plats eller annars offentligen betar sig på ett sätt som är ägnat att väcka förargelse hos allmänheten, döms för förargelseväckande beteende till penningböter”.

**Ofredande 4 kap. 7§ BrB** säger: ”den 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”.

**Trafikförordningen 4 kap. 8§** säger: ”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 färd sätt så att andra inte störs i onödan”.

Förargelseväckande och ofredande går i dagsläget inte att använda eftersom polisen måste kunna bevisa vem som höjt musiken i bilen. Det är i dagslägen nästan omöjligt så länge ingen erkänner. Trafikförordningen är också svårtillämpad eftersom den syftar på själva *körningen*. Man har därför velat ändra så att föraren bär ansvar för volymen, eller att en till paragraf läggs till i trafikförordningen som gäller utsändande av musik.

Även om ändringar görs så kommer dock lagen att kunna kringgå. Det man inte har i åtanke är att personerna många gånger står stilla på en bestämd plats. Om de står *utanför* bilen kan det bli svårt att bevisa vem som stört så vida inte alla andra personer är berusade eller minderåriga. En annan poäng är att ekipagen enligt kommentarer i händelserapporter ofta sänker musiken eller lämnar platsen när de ser en målad polisbil. Notera även att brottsbalkslagarna kräver att ett beteende var *ägnat att* kränka eller väcka förargelse. Det kommer fortfarande vara mycket svårt att bevisa ett uppsåt, speciellt eftersom ekipagen ofta egentligen inte vill störa (återkommer till detta senare).

I en hemställan från LPO Arvika 2020-02-04 läser jag att man, utöver paragrafer, provat ”samtal med olika parter, event för de bilburna, vägavstängningar”. Enligt pappret ska insatserna ha varit verkningslösa, men varken insatserna i sig eller hur man kom fram till dem beskrivs närmre än så.

### ***Problem med att kriminalisera***

Den första kritiken är egentligen inte emot kriminaliseringen i sig, utan snarare att man tycks blint förlita sig på att paragrafer och poliser ska lösa problemet. Det *kommer* komma en tidpunkt då varken lagstiftning eller polisresurser räcker till. Detta kommer stegra frustrationen ytterligare hos de drabbade, poliser och alla däremellan, och på sikt äventyrar detta Polisens legitimitet (Gundhus 2016, s.216-217).

Den andra kritiken är riktad till kriminaliseringen i sig. Vid förslagen tycks man inte ha hållit någon dialog med ekipagen. Som kommer beskrivas mer under avsnittet *tidigare forskning* rör det sig inte bara om ett samhällsproblem, utan även om en kulturyttring och en djupt rotad hobby. Att kriminalisera något sådant är inte bara oetiskt, konsekvenserna av det är även

okända. Det enda som är känt, vilket även det framgår i *tidigare forskning* är att starkt motstånd mot fenomenet ofta triggas igång fenomenet ytterligare.

Så, risken finns att man förskjuter ”allas vårt ansvar” till lagstiftares och polisens ansvar, förlitar sig allt för starkt på paragrafer och glömmer att testa andra nya lösningar. Men vissa problem är mycket lättare att kontrollera som lagliga.

## Tidigare forskning

Under sin praktik förra året kartlade Lina Wilund (2019) problemet med illalåtande bilar hos LPO Mora. Hon tog fram statistik över problemet, och hon skickade även ut enkäter till både poliser och ”billjudsfolket” för att få ta del av bådars syn på fenomenet. Denna kartläggning utvecklades sedermera till att bli hennes examensarbete *The crime in ”turning a car from a tool for getting somewhere into a tool for unmistakably being somewhere”*. I det arbetet gjorde hon Hot spot-analys över fenomenet i LPO Mora (Wilund 2020). Förhandenvarande rapport är starkt inspirerad av hennes arbete.

Wilund (2020) ser fenomenet, inspirerad av O’Dell (1997) och Rydberg (2019), som en rebellisk kulturyttring där det primära målet är umgänge, men där samkvämet sker i bil, mobilt, till skillnad från det normativa umgänget som sker i någons hem, på en nattklubb, på ett café. Hon återger även för Morris (2014, s.335) forskning på ”Boom Cars” i USA, där billjud används för att hävda territorialitet och tillhörighet till kultur, kön och/eller klass. Även här kan man se kulturyttringen som rebellisk. ”Booming” utövas enligt författaren vanligen av marginaliserade samhällsgrupper för att hävda sin rätt till samhället, och de som kämpar emot fenomenet använder ofta rasprofilerande antaganden och ”vi mot dom”-retorik (Morris 2014, s.335, 339, 343). Motståndet mot ”booming” blir alltså (för förövarna) tätt förknippat med diskriminering. Detta kommer nästan självklart leda till att ”boomingen” förvärras eftersom personerna redan utövar det p.g.a. upplevd diskriminering. Morris (2014, s.328) benämner fenomenet ”dialektiskt” - motstånd leder till att beteendet trappas upp eftersom beteendets värde ökar.

I sin rapport fann Wilund (2019, s.33-34) att de flesta (68%) spelar hög musik för att få en bra musikupplevelse, 39% ”gillar när det låter högt” och 35% gör det ”för feststämningens skull”. En fjärdedel gör et för att tävla i billjud. De flesta (74%) prioriterade bra ljud, och en dryg tredjedel prioriterade att ljudet var högt.

Vidare uppger 78% att de *inte* vill störa (17% uppger att de inte bryr sig om de stör), men likväl tror 70% att deras musik kan störa. Av dem som *inte* vill störa är det endast 16% som tror sig inte störa. Detta kan hänga ihop med att 66% upplever att de inte har tillgång till någon bra plats att spela på, samtidigt som ca hälften av dem som *har* det uppgav ”störningsfria platser” som många gånger de facto *är* störiga platser (Wilund 2019, s.36-38). Det verkar alltså finnas en vilja att inte störa, men inte tillräckligt stark för att överge sitt sätt att umgås i brist på lämpliga platser, och samtidigt en viss ovetskap om *hur högt* de egentligen spelar.

Resultaten av Wilunds (2020, s.40) hot spot-analys visade gemensamma egenskaper som verkar göra platserna mer attraktiva för ekipagen. Likheterna är att de ofta är ’anonyma’ i bemärkelsen att de företag som oftast äger platserna har stängt nattetid och att området omkring inte tydligt signalerar ’bostadsområde’. Platserna ligger intill och har god insyn från motorvägar och genomfartsleder, och de har bra parkeringsmöjligheter och nära till bensinstation. Utifrån resultaten i rapporten (Wilund 2019) är anonymiteten positiv eftersom de flesta personerna, trots att de vet att de kanske stör, egentligen inte vill störa med sin musik. God insyn från motorväg är positivt eftersom man kan se om andra ekipage står där och således om det är ett ’hängställe’. Vidare noterar Wilund (2019, s.8; 2020, s.18) att problemen är mest prevalent natt mot helgdag och under årets varmare månader, men även att problemen förflyttar sig i samband med stora bilevents.

## Ockelboperspektivet

Ej oväntat är EPA- och A-traktorer och bilar ett stort intresse även i Ockelbo, och även här har konflikter uppstått mellan ekipage och residens.

På Preem ser man dock deras närvaro som en trygghet eftersom det både kan stävja brottslighet och vara till hjälp i brottsutredning i och med deras möjlighet att kunna observera händelser när de flesta andra är hemma (Westberg 2020). I ett samtal Preems ägare Sofia Hålén nämner hon även att personerna assisterat andra medborgare när hjälp behövts med bilen, vilket egentligen inte är konstigt eftersom de älskar att mecka. Enligt Hålén är det tack vare den goda kontakten hon etablerat med förarna som de visar sådant ansvarstagande.

Det talas även i Westbergs (2020) artikel om bristen på tillgång till bra platser att kunna träffas på utan att störa. Man talar om ett gammalt garage i termer av en form av ungdomsgårdsverksamhet och tror att man hade haft bättre koll på ungdomarna om det fanns

en sådan fast plats för dem att umgås på. Förr hade garaget öppet för allmänheten, men det har stängts sedan garaget sålts.

Man har alltså lite annorlunda syn på problematiken i Ockelbo. Istället för att lagföra och stoppa tycks man ha erkänt fenomenet som hobby och velat kontrollera, froda och utveckla det som sådan. Exempelvis anordnade kommunen tillsammans med invånare, polis, skola, socialtjänst och fritidsenhet ett möte i juni 2020 (Hugosson 2020). Mötet var som en form av medling på gruppnivå, där alla invånare skulle få delge sina perspektiv på fenomenet. Något som lyfts upp är att vuxennärvaron är väldigt låg, och t.om. de unga önskar att deras föräldrar hade visat mer intresse genom att t.ex. besöka dem och på så vis även få mer insyn.

I samtalet med Hålen nämns även att hon tillsammans med ungdomarna startat Oboomeet som skulle gå av premiärstapeln 2020 men blev uppskjutet p.g.a. Corona. Tanken med Oboomeet är att det ska bli en Epa-träff med utställning, cruising och musikevent.

## Tillvägagångssätt

Jag har använt mig av händelserapporter ur STORM-systemet som jag fått skickade till mig från RLC. Från dessa har jag sållat ut rapporter som uppenbart handlat om fest i lägenhetshus o.dyl. och sedan kodat in data bestående av plats, datum för samtal, tid för samtal, kod, och avslutningskod i Excel. Om inringare uppger vilken tid musiken startade har jag skrivit det i en kommentar men behållit tidpunkten för inkommande samtal. Jag kodade in *samtliga* rapporter, alltså även om flera rapporter rörde samma incident. Stod det i rapporten att fler samtal kommit in kodade jag även in dem separat med deras tid för inkommande samtal.

Sedermera upprättade jag ett till dokument där jag raderade alla uppenbara dubletter från det förra dokumentet, för att få en helhetsbild över *händelser* istället för *samtal*.

Jag har även besökt två platser. Galgberget besökte jag för att förstå vilka platser som skulle kunna vara aktuella eftersom utpekade platser var mycket vaga. Dessvärre kunde jag inte heller med besöket lokalisera de utsatta platserna.

Den andra platsen jag besökte var Bjursås. Syftet var också här att förstå platsen bättre eftersom jag aldrig varit i Bjursås. På plats visade det sig också att jag skulle samtala med 2 trevliga personer och lära mig lite mer om ämnet.

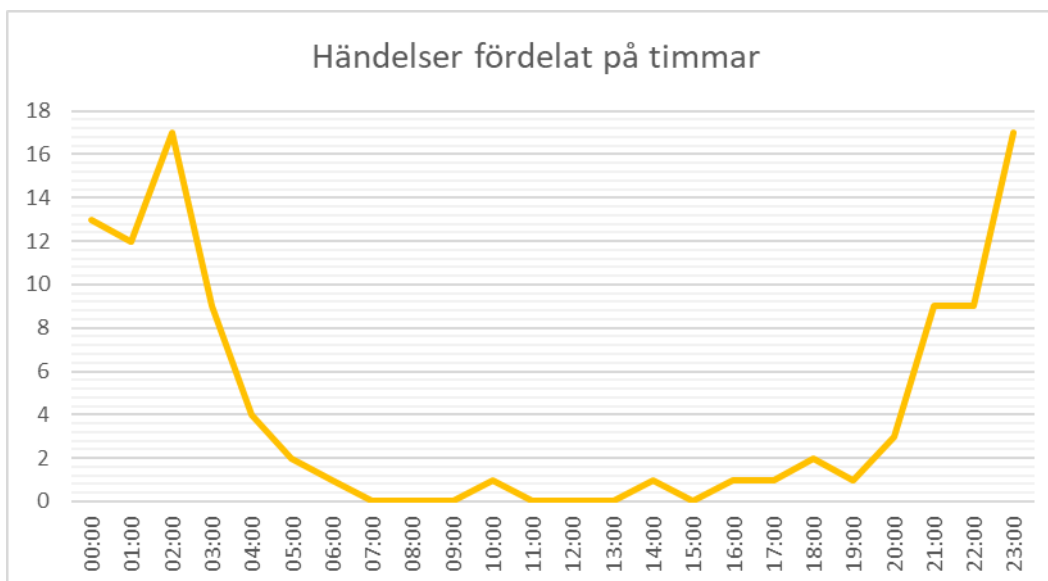


Något att ha i åtanke är att det finns ett stort mörkertal eftersom störandet ibland inte anmäls. Resultatet i rapporten därmed inte är representativt för hur ofta folk spelar störande musik från bilen. Eftersom dubbletterna är bortsållade försvinner också exakta antalet anmälare som faktiskt ringt in. Tidpunkten för den höga musiken är också aningen missvisande dels eftersom det kan ta ett tag innan personerna ringer in, dels eftersom vissa tidpunkter för samtal försvinner när dubbletterna rensas bort. Den här datan representerar således *händelser* istället för samtal, och *tidpunkt för inkommande samtal* istället för vilka tider ekipagen ställer sig och spelar musik.

# Resultat

## Trender i hur händelserna fördelas över timmar

Det här diagrammet visar ungefär under vilka timmar på dygnet ekipagen är som mest aktiva. Jag har omvandlat alla tider till närmsta 10 minuter, och inför diagrammet har jag sedan räknat ut hur många samtal som kom in den angivna timmen. Om ett samtal kom in 22:50 räknas det således till 22:00 även om det är närmare 23:00 i tid. Troligtvis är benägenheten att ringa ledningscentralen aningen mindre under dagen, men det bör inte påverka siffrorna nämnvärt med tanke på att de spelar så marken skakar.

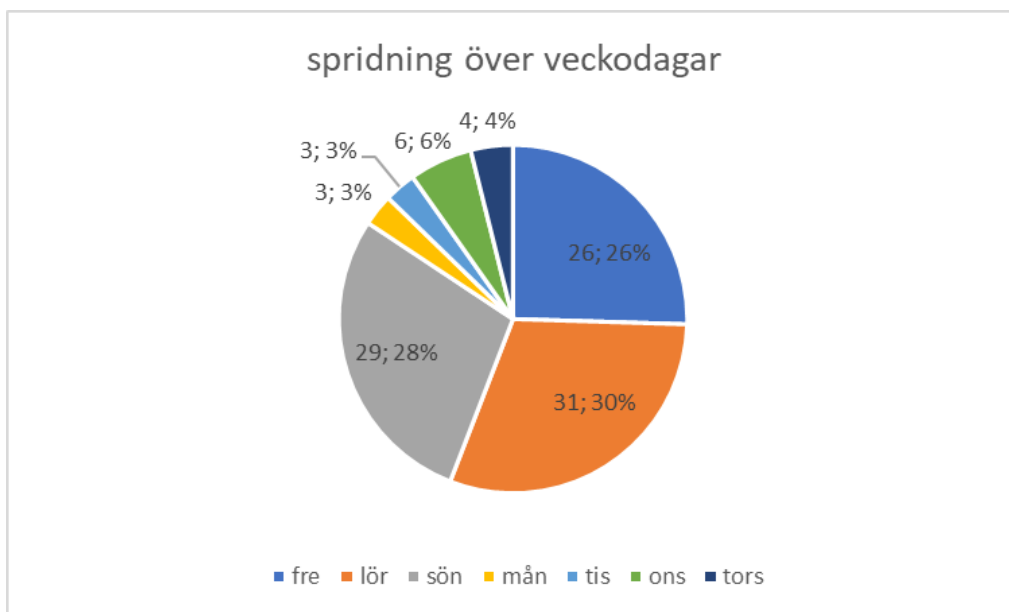


(av totalt 102 händelser)

Tydligt är att de är som mest aktiva under nattetid. Lika många händelser har skett timme 23 som timme 02 (17 st.). Mellan 04-20 har endast 14 händelser skett.

## Fördelning över veckodagar

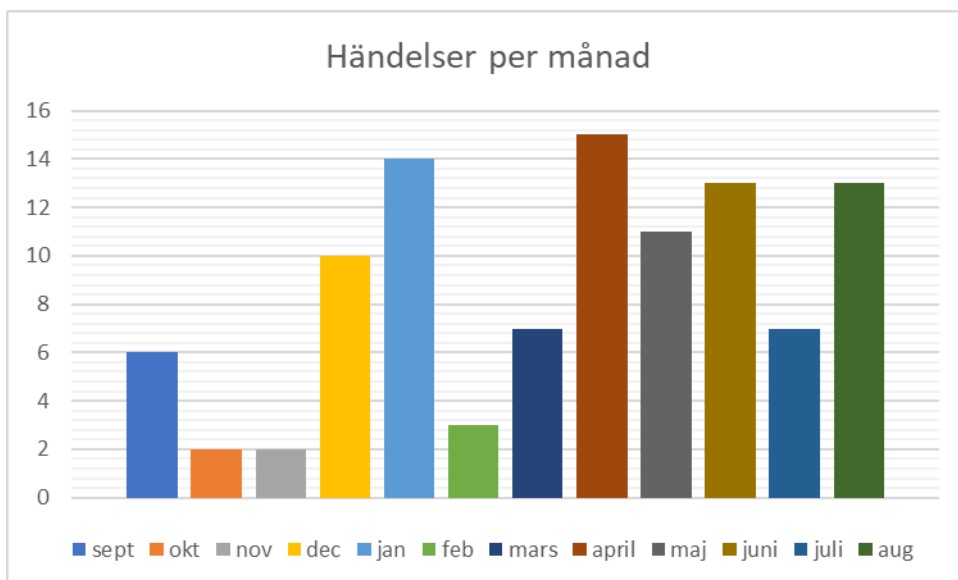
Här kan man se händelsernas spridning över veckodagar. Bra att ha i åtanke är att detta diagram inte visar natt mot helgdag eller natt mot vardag.



(av totalt 102 händelser)

84% av alla händelser sker mellan fre-sön. Borträknat klämdagar är 6 vardagar natt mot röda dagar; 2 onsdagar och en måndag, tisdag, torsdag och fredag. 7 händelser har skett på en fredag morgon och 3 på en söndagkväll. Utifrån detta sker 80% av händelserna natt mot helgdag.

### Spridning över månader

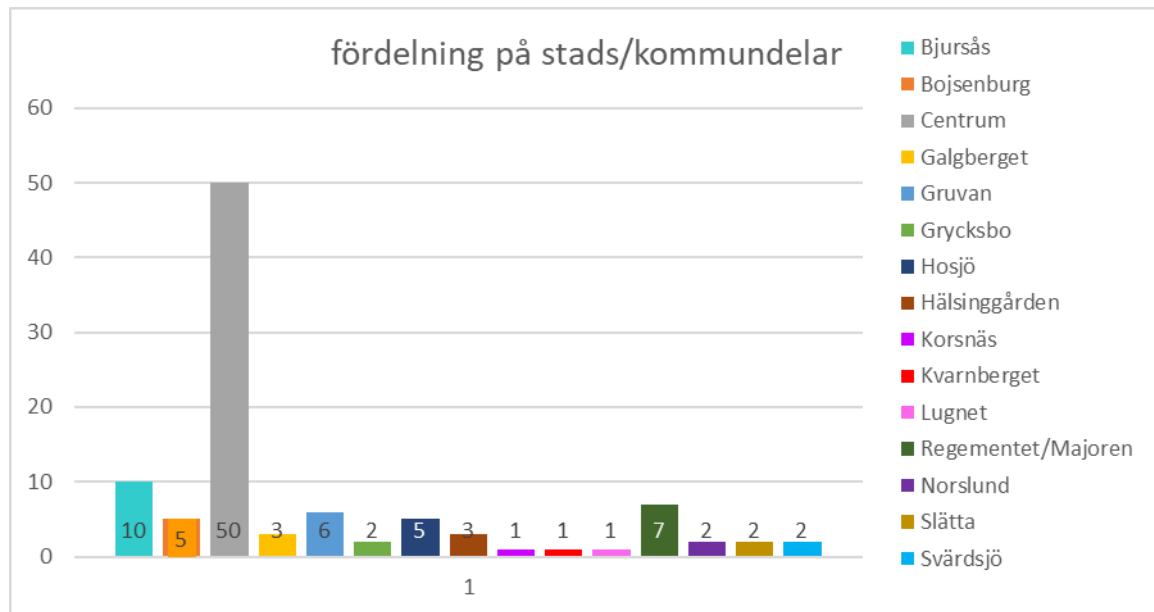


(av totalt 102 händelser)

Vår- och sommarmånaderna 33 händelser vardera, vintern har 27 och hösten enbart 10. Hur dessa resultat påverkats av viruset är oklart, antingen kan viruset minska sammankomsterna eller så kan det öka behovet av umgänge och i synnerhet umgänge utanför offentliga lokaler.

## Geografisk fördelning av händelser på stads/kommundelar

Nedan visas den geografiska fördelningen av händelserna. Om färgerna är svåra att avskilja från varandra ligger namnen i ordning i listan. Obs att den här inte visar var i områdena händelserna utspelar sig, och i vissa fall har jag delat in centrala platser i biplatser. T.ex. tillhör Holmtorget området Gruvan, eftersom Holmtorget-Gruvan är ett populärt stråk att åka.



(av 102 händelser)

En av händelserna i Faluns centrala stadsrum är felkategoriserad (hör egentligen till Gruvan) så 49 av händelserna sker i Faluns centrala stadsrum. Här sker den stora majoriteten, hela 37 händelser, på parkeringsplatsen utanför Max Hamburgerrestaurang. Jag har vidare delat in Max, Magasinet och Circle K i samma plats eftersom de ligger tätt inpå varandra. Området är i arbetet döpt till Maxinet (efter en operatörs felskrivning) eftersom namnet ringar in området bra. Sammanlagt har denna plats 43 händelser.

Platsen med näst högsta antalet händelser är Bjursås med 10 händelser. Här finns 6 händelser som inte gick att knyta till en specifik plats, och resterande 4 har skett på busshållplatsen Korsvägen. Jag har å andra källor fått höra att Korsvägen är platsen med flest problem, så det är där fokus kommer ligga.

Näst på tur ligger Regementet/Majoren med 7 händelser. Det här innefattar handelsområdet med McDonalds och Ica Maxi, och köpområdet Majoren strax intill. 3 händelser hör till Ica Maxi, 2 till Majoren, och 2 till McDonalds.

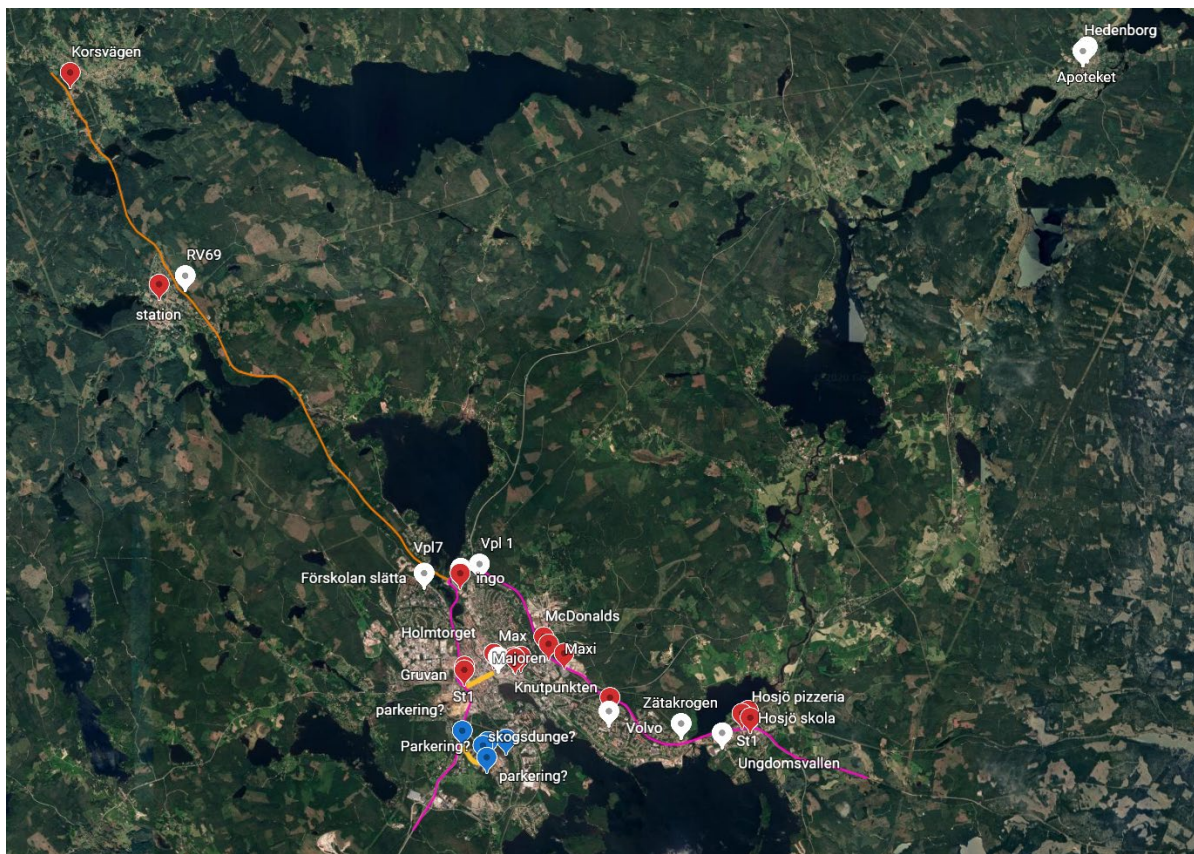
Inräknat händelsen som felkategoriserats har Gruvområdet 7 händelser. Hit räknas Gruvrondellen, ST1, samt Holmtorget. 4 händelser har gått direkt till Gruvområdet, 2 till Holmtorget, och en sista till stråket mellan dessa platser.

I övrigt ska nämnas att Galgberget uppgetts ha återkommande problem, men eftersom platserna aldrig lokaliserades ägnas området ingen analys i det här arbetet.

## Geografisk placering av händelser

Bilden nedan visar en helhet över var problemen finns. Jag har plockat bort enskilda små gator som jag inte kunnat koppla en specifik plats till för risken att inringaren uppgett sin egen gata.

- Röd markering betyder att platsen fått in mer än 1 samtal eller uppgett att problemet är återkommande.
- Vit markering betyder att dessa platser enbart fått in ett samtal och inte uppgett att problemet är återkommande.
- Blå markering betyder att jag inte kunnat identifiera en specifik plats. Detta gäller ”skogsdungar” på Galgberget, parkeringar längs Tingsgatan (gulmarkerad). Det gäller även för en skogsdunge längs RV69 och en en park i närheten av stationen i Grycksbo.
- Orange linje markerar RV69 och fuscia markerar E16.



Nästan alla platser följer motorvägar. Det som ligger i mitten av Falun är Holmtorget (som hör till stråket Gruvan-Holmtorget via Gruvgatan) och Maxinet. Från Maxinet går Korsnäsvägen som sedan går förbi Volvo för att till sist korsa E16.

### **Ett besök i Bjursås**

Vid mitt besök i Bjursås mötte jag två personer (vid separata tidpunkter) som jag samtalande med angående det här problemet. Ingen av dem hade själva störts eller upplevde det som ett problem, men båda kände till fenomenet. Mannen hade en bekant som umgicks i kretsarna.

Båda delade uppfattning att det rörde sig om framför allt ungdomar och unga vuxna. Mannen var övertygad om att det ofta var samma personer som brukade spela hög musik varje gång. Vid något tillfälle hade han pratat med sin bekanta om att prova ett annat ställe eftersom de stör så mycket vid Korsvägen. Ekipagen hittade ett tomt område eller skogsdunge, men även där hade de stört. Just här tycks alltså ekipagen inte vilja störa.

Båda personerna tycktes dock uppleva reaktionerna på musiken som ett problem. Just i Bjursås har situationen uppblossat i konflikt. Fenomenet med högljudda bilar ska inte vara något nytt, utan är något som har pågått i 'många år'. Hur många år förtäljdes dock inte, och det är möjligt att effekterna at musiken förvärrats på senare tid om musikanläggningarna utvecklats.

## Analys - i tid

### Analys mot bussar

Eftersom jag vet att det förekommer att personer i olika sociala medier annonserar sig som privata chaufförer nattetid på helger har jag ägnat bussarna en liten analys. Skjuts av en privatperson kan vara ett alternativ om bussen inte går alls, om den inte går hela vägen hem så man får gå en bit (i synnerhet om biten känns otrygg), eller om det är billigare än buss eller taxi.

De flesta stadsbussarna har en sista tur strax efter 02 natt mot helgdag förutom 154 (Regementet-Knutpunkten-Ornäs-Borlänge), 152 (Hosjö-Knutpunkten-Skräddarbacken-Borlänge centrum) och 151 (Bojsenburg-Kvarnsveden-Borlänge centrum). 2 bussar går men hoppar över hållplatser; 153 (stannar endast vid Knutpunkten, SSAB och Borlänge centrum) och 12 (hoppar över Manhem, Hästberg och Lugnet). Områden som inte trafikeras sent är t.ex. Stennäset, Bergsgården, Hökviken, Nya Källviken och Östra Främby. Mot närmaste zon (Borlänge, Svärdsjö, Bjursås) finns en tur strax efter 02 för alla utom Vika. Detta säger dock inget om hur övriga bussar går inom dessa zoner för personer som bor långt från stadsbussen. Om man behöver byta till landsbygd-buss är det sällan någon går så sent.

Alla personer över 20 betalar samma pris för en enkelbiljett. Inom en zon, alltså inom Falun, kostar en enkelbiljett 23kr för skolungdom och 29 för ungdom och vuxen. För 2 zoner kostar en biljett 34 kr för skolungdom och 46 kr för ungdom och vuxen.

Skolungdom som bor mer än 6km från skolan får ett resekort som gäller för 2 resor per skoldag. Om personen vill resa utanför tiderna måste hen köpa enkelbiljett eller periodkort. Ett sådant kostar 364kr, eller 331 kr inom zon 1, för personer upp till 19 år. Studenter över 26 betalar samma pris som personer mellan 20-25. För dessa kostar periodkortet från 331 kr inom zon 1 upp till 1019 kr (hela länet). För 26+ kostar kortet från 546 för zon 1, upp till 1575 (hela länet).

Är du mellan 20-25 och bor i t.ex. Grycksbo betalar du således 634kr/månad eller 46kr enkelbiljett för en resa som beräknas ta ca 15 min.

### Analys mot nattlivet

Faluns krogar har öppet till senast 02 på helger, och det förekommer även krogar som har öppet till 02 på vardagar. Min personliga gissning är att man går ut runt 22-02, på en höft. Kom ihåg här att 01 avser 01:00-01:59, alltså hela timmen fram till stängning.

Som nämnts tidigare är de flesta samtalen koncentrerade till helger och nätter. Timmarna med de absolut flesta händelserna är 23-03. Händelserna ökar timme 21 för att sedan drastiskt avta 02 (från 17 händelser 02 till 9 händelser 03), och med en liten nedgång 00-01. Att händelserna går ner lite under 00-01 kan tyda på att krogen påverkar något.

Mellan timme 20-01 sker 50 händelser. Endast 3 av dessa sker efter 01:30, alltså strax innan krogens stängningstid. Timme 02-04 har 30 händelser, alltså 20 mindre än när krogen hade öppet. Eftersom händelserna avtar efter stängning tyder detta på att nattlivet inte påverkar resultatet nämnvärt. Härmed bör man också kunna stryka bussar som avgörande. Troligen är ekipagen ute av en annan anledning än just att skjutsa till/från krogen.

### **Analys mot kommunala skolors lov**

För att se om skolan kan påverka ekipagens körning har jag jämfört resultaten med kommunala skolornas lov. 45 av 102 händelser inträffade på lovdagar (ingen händelse under höstlovet). Det är ca 44% och inte särskilt talande för att just loven skulle påverka. Det blir speciellt missvisande eftersom sommarlovet sträcker sig över 10 veckor, motsvarande 2,5 semestrar. Plockar man bort juni-juli-augusti infaller 22 av 70 (31%) händelser på jul- sport- och påsklov. Eftersom loven innefattar stora helgdagar, som ofta innebär mycket fest för både studenter och icke-studenter, pekar inte heller detta på att lovdagar påverkar ekipagen nämnvärt.

20 av 102 (20%) händelser sker på en vardag eller natt/kväll mot vardag. Kom ihåg att klämdagar räknas som vanliga dagar. Av dessa sker drygt hälften (11st) under skolans lovdagar. Vardagar utgör ca 24% av alla händelser som sker under medan de 9 vardagar som inträffar utanför loven utgör ca 16% av de 57 dagar som inte ingår i skolloven. Räknar man bort sommarmånaderna även här utgör 2 av 22 händelser vardagar under lov och 6 av 48 händelser vardagar utanför lov. Det är alltså ganska jämnt fördelat.

Eftersom inte mycket pekar på att lovdagar skulle påverka ekipagen, men att vissa händelser i samtal pekas direkt på ungdomsfester och studentfirande, kan man säga att skolloven *kan* påverka något, men inte verkar vara någon stor faktor.

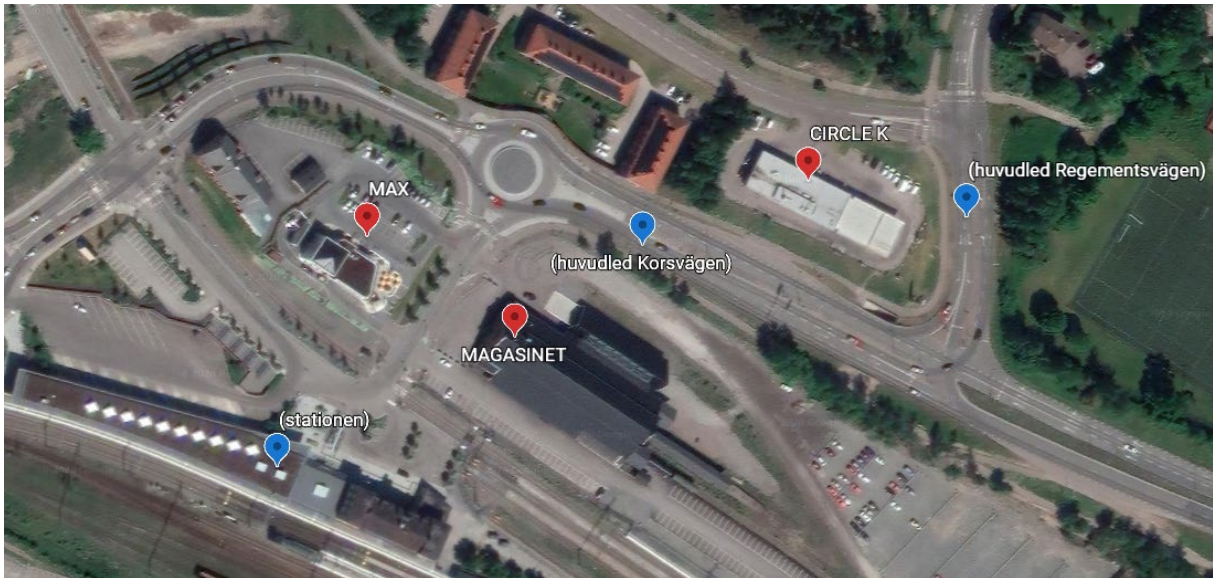
## **Analys - i tid och rum**

### **Analys av Centrum**

Det område som har i särklass flest händelser är Maxinet, med 43 händelser.



Den mest händelserika platsen är Max som har hela 37 av centrala Faluns händelser. Detta är även den plats som fått överlägset flest samtal (63st). Magasinet har 2 händelser och Circle K 4 st. Magasinet och Max ligger så tätt inpå varandra att det är möjligt att inringare uppgett det ena namnet framför det andra i vissa fall. Mellan dessa platser har vi huvudled Korsnäsavägen, som vetter in mot huvudled Regementsvägen och Circle K.



**OBS att huvudleden heter Korsnäsavägen och inget annat.**

På bilden får man en bättre inblick i hur bra Circle K syns från Korsnäsavägen och hur sammankopplade Max och Magasinet's parkeringar är. Max parkering har fler platser än magasinet och Circle K. Trottoarer och vägkanter försvårar att kunna köra direkt över mellan Max och Magasinet's parkeringar, men området är väldigt platt och lätt att se utifrån. Circle K är belägen uppe på en kulle och därför relativt skydd om man åker på Korsnäsavägen österut, men den är mycket synlig från Korsnäsavägen in mot centrum och huvudleden Regementsvägen.

Bostadsområdet som syns bakom rondellen är dolt av skog från Circle K. Från Max har det ett stort rött staket (samma färg som lägenhetshusen) framför som skymmer innegården och anonymiserar lägenhetshusen. Detta är förmodligen också poängen eftersom det kan skapa en känsla av territorialitet och minska risken för brottslighet. I det här fallet kan det dock istället orsaka att man anonymiserar bostadsområdet så ekipage inte förstår hur mycket de stör. Något mer som kan minska områdets image som 'bostäder' är att det i källaren i ett av husen håller till ett företag, vilket är väldigt tydligt utifrån. Av övriga tydligt synliga bostadshus är troligen Trozgatatan 1 det närmaste, som ligger ca 450-500 m bort (fågelvägen). Ur ett perspektiv är övriga synliga bostäder avlägsna, men något man troligen inte har i åtanke är att den otroligt öppna miljön underlättar för musiken att färdas väldigt långt.

### *Analys utifrån öppettider*

Händelserna på Maxinet sker generellt 23-03 (36st).

Flest händelser har timme 01, som har 9 händelser. 23 och 02 har 8 händelser vardera. 00 har 7 händelser, 03 har 6st och 22 har 2st händelser. Sedermera har 04, 06 och 21 1 händelse vardera.

5 av 43 händelser har skett natt mot vardag. 1 av dessa härleds till studentfirande och 2 till en cruising som egentligen var inställd. En händelse skedde en fredagsmorgon dagen efter Kristi Himmelsfärd vilket innebär att den dagen kan vara en klämdag för många.

Circle K har öppet 24/7, vilket de inte är ensamma om, så deras öppettider går inte att analysera efter. Google-söker man på företag så kan Google (oftast) visa företagets aktivitet under de olika timmarna på dygnet. Enligt den funktionen har Circle K vanligtvis mycket nattaktivitet, vilket är ovanligt jämfört med de andra mackarna i det här arbetet. Deras generella absoluta aktivitetstopp brukar t.om. nås på onsdagnätter. Även på fredag- och lördagnätter brukar aktiviteten vara rätt hög.

Max anpassar sina öppettider efter nattlivet och har öppet 10-01 samtliga dagar utom lördag- och söndagmorgnar, då de stänger 04. Vid evenemang kan de också förlänga öppettiden.

Av 43 händelser har enbart 4 kommit in efter Max stängt. 1 av dem kom till Circle K den sista juli kl.06:30. De övriga 3 händelserna kommer från Max parkering. 2 av dem kom in snart efter Max stängt, och den sista kom in 01:50. Den sistnämnda händelsen är den som är kopplad till studentfirande, och i det samtalet uppges att musiken spelat sedan 12-slaget.

27 av 43 händelser har skett mellan 21-01, när krogarna har öppet. Endast 3 av dessa har hänt efter 01:30. Det är alltså 16 händelser som skett mellan 02-04 och 06. Detta pekar på att personerna sannolikt anpassar sig mer efter Max öppettider än krogarnas stängningstid. I hela centrum har 21 händelser skett mellan 02-04, och eftersom 16 av dem skett på Maxinet (14 direkt hos Max och en hos Magasinet) talar det för att Max har stor attraktionskraft.

Mycket tyder alltså på att ekipagen anpassar sig efter Max öppettider, och inget alls efter krogens öppettider. Att så många händelser kommer in under Max öppettid är unikt eftersom, som ska framgå, de flesta andra företag har stängt när deras parkeringsplatser nyttjas. Ekipagen tycks alltså inte bara vara där för att nyttja parkeringen utan även vara där som gäster.



bilarna på parkeringen var A-traktorer (mitt på dagen), samt på konditionen på sittbänkarna på sidan av planen. Tre av bänkarna är på bussdepåns sida av järnstaketet och samtliga var normalt slitna. Den på parkeringens sida av järnstaketet var mycket illa åtgången och hade massvis med fimpar, snusar och annat skräp nedanför.



Skräpet är fördelat till sittbänken mot parkeringen.



Tobaksrester och lite annat.

Eftersom ekipagen många gånger uppehåller sig där när bussarna fortfarande går från hållplatsen lär det även vara mest bekvämt att stå på parkeringen för att slippa flytta varje gång en buss anländer.

Parkeringen är allmän, öppen, och anonym. Jag som besökare lyckades aldrig klura ut om den hörde till busshållplatsen, återvinningen eller något helt annat. När besökare kom till återvinningen verkade det allmänt vedertaget att man ställde sig framför återvinningen och inte ens åkte in på parkeringen, så den såg inte ut att tillhöra återvinningen. Det fanns ingen parkeringsautomat och ingen av bilarna hade parkeringsskiva. Det stora röda staketet och skogsdungen anonymiserade ytterligare genom att bostadsområdena bakom inte syntes.

Skogen runt om och hållplatserna skymmer något om man kommer norrifrån på RV69, men det är tillräckligt glest för att släppa igenom billyktor. Platsen är dessutom upplyst. Kommer man österifrån på Bjursåsvägen är insynen väldigt bra.

### *Analys utifrån öppettider*

Tider för händelser i Bjursås är mycket jämnt fördelade, då 20, 21, 23 och 02 har 2 händelser vardera. En av händelserna kl.20 ägde rum 20:50, vilket lägger lite mer tyngd på 21. Fredagar är oftast förekommande med 5 händelser, men av händelserna ringdes in en tidig fredagmorgon. 4 händelser har ägt rum på en lördag, och 1 samtal på en onsdag (nyårsdagen, helgdag). Det mesta tycks alltså vara fokuserat till natt mot helgdag.

Eftersom det finns så få tider att förhålla sig till är det svårt att göra en grundlig analys. Vid en jämförelse med bussarnas sista och första avgångar verkar det inte alls styra vilka tider ekipagen väljer att stå där. Vid 3 av 7 tillfällen har samtal ringts in efter sista bussen gått.

Frendo stänger 22 måndag-torsdag och 00 fredag och lördag, och tankstationen utanför är tillgänglig dygnet runt. 3 händelser har ringts in efter Frendos stängningstid, samtliga långt efter stängning. Detta gör att resultaten mer liknar Wilunds (2020, s.40) än analysen vid Max; Förmodligen är parkeringens insyn och anonymitet det som gör platsen attraktiv, medan tillgången till Frendo kan fungera som ett plus men inte ett krav.

### **Analys av Gruvan**

Som nämns ovan har Gruvan 7 samtal fördelade på St1 (2), Gruvan (1), Holmtorget (2), rondellen (1) och körstråket (Gruvgatan) (1). 2 av samtalen har skett på natt mot vardag, en måndag och den andra dagen var den onsdagen då den tidigare nämnda cruisingen ägde rum.

Gruvrondellen är väldigt väl placerad eftersom den ligger längs E16 och längs med Gruvgatan som går direkt till Holmtorget och centralaste Falun. Norr om rondellen ligger St1 och Stora Coop på samma asfalterade område och till höger om dessa en stor nybyggd skatepark. St1s in- och utfart är direkt sammanlänkad med rondellen. Väst om rondellen ligger Gruvan, från vilken Gruvgatan fortsätter österut till Knutpunkten. I nordväst- och sydlig riktning korsas gruvan av E16. Sydöst om rondellen finns bostadsområde Elsborg som inte går att nå från Gruvrondellen.

Längs Gruvgatan möts man av ytterligare 2 rondeller innan man når vårt sista stopp Holmtorget. Den första rondellen ligger i mitten av platserna och har en OKQ8. Efter denna rondell börjar fler och fler företag, som restauranger och butiker, synas. När man sedan stannar på Holmtorget har man en enorm parkering och Knutpunkten till höger, Åhlénshuset rakt fram och gallerior till vänster.



Skateparken är väldigt lätt att tillträda men verkar vara byggd för att omöjligt att nå med bil, vilket är positivt på många plan. Parkeringen till skateparken är belägen på St1. Från St1 kan man heller inte åka in på Konsums parkering. Även det är positivt eftersom Coops parkering är en riskgrupp med sin stora parkering.

Även Gruvan har väldigt bra parkeringsmöjligheter, men är inte särskilt synlig utifrån. Det finns en väg in som är relativt anonym, med enbart en informationsskylt som visar att man åker in på Gruvområdet. En bit in finns dock en form av energianläggning som visar att den bevakas av Securitas. Den andra infarten, i anslutning till rondellen, är *inte* anonym då den har en stor inkörsportal som tydligt visar att det är Gruvan man tillträder.

Från OKQ8 har inte kommit in några samtal. Troligen beror det på att ST1 helt enkelt är bättre belägen med insyn från de som kommer både från Gruvgatan och E16. OKQ8 ligger även mer tätt inpå bostäder vilket kan avskräcka ytterligare, och eftersom OKQ8 även har en mack visar de mer territorialitet än ST1.

#### *Analys utifrån öppettider*

Varje händelse har en egen timme på dygnet, alltså är ingen timme återkommande. De sträcker sig från 21-01 samt 03 och 18. Händelsen kl. 03 ägde rum på en söndag på ST1 och händelsen kl. 18 ägde rum på en måndag på Holmtorget.

ST1 har öppet dygnet runt och Coop kl.07-22 varje dag. Som nämnts tidigare stänger det mesta av Faluns butiker kl.19 på vardagar och 16 på helger, och krogarna kl. 02. Eftersom de flesta

händelser ägt rum efter butikerna stängt är det mer troligt att man förhåller sig till tomma parkeringsplatser och nattlivet än vid t.ex. Max. Det som är uppseendeväckande är dock att inget samtal kommer in i samband med att krogarna stänger. Troligtvis håller dessa personer till någon annanstans (kanske Max?) direkt efter krogarna stängs.

### Analys av Regementet/Majoren

Hit har 2 händelser kommit till Majoren och 5 samtal till Regementet (3 till maxi, 2 till McDonalds).

Majoren och det jag kallar Regementet är 2 köpcenter längs E16 österut, strax efter Lugnet. McDonalds delar inte parkering med Regementet men ligger intill. Majoren ligger på Plutonsvägen en liten bit sydöst ut. Längs E16 i mitten av köpcentren finns en rondell som leder in till en OKQ8 och ett stort bilhandlarområde med verkstad, bilprovning m.m.



Som framgår av bilden finns många parkeringsplatser med mycket asfalterad yta och god insyn från E16 att hålla till på. Det finns även många olika infartsvägar till Regementet. Det går dock

inte att tillträda Plantagens parkering direkt från McDonalds med bil. Handelsområdena nås från E16 via Regementsvägen eller rondellen in till Plutonsvägen

När man åker i området, och i synnerhet när man står på parkeringarna, får man känslan av att man är i ett industri/handelsområde mycket avlägset från bostadsområden. Står man på Majorens parkering är man i själva verket en skogsdunge från bostadsområdet Norslund och gatan Gammelvägen, men det döljs av varuhuset med Swedol, Rusta och ÖoB.

### *Analys utifrån öppettider*

Tider för händelser i det här området är relativt spridda och förekommer 20, 23 och 01-04. 02 förekommer i 2 fall och resterade förekommer 1 gång var. De allra senaste händelserna har skett på 'Ica Maxi' (04:00) och McDonalds (03:10). I samtalet om 'Ica Maxi' framkom att ekipagen spelat i ca 30 min innan personen ringde in. 3 av händelserna har skett på fredagar, 3 på söndagar och 1 på tisdag (julafton). 2 av fredagshändelserna var på fredag morgon, varav en var på midsommarafton. 1 samtal har alltså kommit in natt mot vardag.

Ica Maxi och McDonalds är de företag som har öppet längst i området, förutom OKQ8 som har öppet dygnet runt. Ica Maxi har öppet 07-23, varuhandeln med generösast öppettider i Falun, och McDonalds 07-00. Den sista butiken på Majoren stänger 18 på helger och 20 på vardagar.

5 av 7 händelser har varit efter midnatt, när parkeringsplatserna är tomma på kunder. En händelse utanför midnatt var på julafton hos McDonalds, när de hade stängt. Den andra var hos Ica Maxi kl.21:50, en timme innan stängning. Detta är den enda händelsen där ett företag hade öppet

Hit verkar ekipagen söka sig efter butikerna stängt. Den stora lockelsen tycks vara läget efter E16 med nära till centrum och bra insyn.

## **Slutligen - Analys i rum**

Maxinet, och i synnerhet Max, sticker ut i arbetet genom att ha överlägset flest händelser och samtal, inte ligga intill en riksväg och dessutom inte tillhöra ett stängt företag. Troligen söker sig ekipagen hit som kunder eftersom de anpassar sig efter Max generösa öppettider. Trots att de inte ligger längs en riksväg ligger de även lägligt till. Mellan Majoren och Holmtorget via Regementsvägen och Korsnäs vägen (som f.ö. möter E16 österut) ligger Max precis i mitten.



Den enda platsen som har något begränsad insyn är Korsvägen, vars parkering även är rätt liten. Korsvägen tycks dock vara ett etablerat hängställe och har många andra bekvämligheter, som sittbänkar och mycket nära till huvudleder. Möjligen behövs inte extremt bra insyn för ett så väletablerat hängställe i en tätort där de flesta verkar känna varandra.

Det enda stället där bostadsområden syns väldigt tydligt är Gruvan, men Gruvan lockar istället med bra omständigheter som mack, E16 och Gruvgatan samt bra insyn.

Genomgående har alltså alla platser gemensamt att de ligger centralt, längs en motorväg och ofta där motorvägen möts av andra vägar. Platserna har stora väl synliga asfalterade ytor med god anonymitet i avseendet att platserna signalerar vara för allmänt bruk, och relativt anonyma i avseendet att bostäder i närheten inte signalerar bostäder, eller ligger dolda eller långt bort.

Jämför man med det stora shopping- och meck- centret på Timmervägen bör detta också vara attraktivt. Det har ST1, bra insyn från E16 och stora asfalterade ytor, men är svårare att nå från E16 (kommer man västerifrån har man redan passerat infarten när man ser om platsen är befolkad). Man når platsen via en rondell, men vägen som möter E16 går inte in mot centrum utan tätbebyggda bostadsområden.

## Förslag till handlingsalternativ

### 1. Utveckla lagstiftningen?

Om lagstiftningen ska utvecklas måste man komma ihåg att det rör sig om en hobby som bevisats förvärras som problem ju större motståndskraften är, och att den största respekten vunnits genom lågaffektivt bemötande. Man måste också komma ihåg att det ibland rör sig om mycket unga människor, ett klientel Sverige annars gärna undviker att straffa idag. En lagföring kan få oerhörda konsekvenser med prick i registret, skulder och svårt att få jobb. Att lagstifta problemet kommer heller inte minska antalet samtal till RLC, eller ge polisen mer resurser, snarare tvärtom. Lagstiftningen bör därför ses som en sista utväg, när det inkluderande, samarbetsenliga och preventiva arbetet har misslyckats.

### 2. platsbestämda åtgärder

De specifika företag vars parkeringsplatser nyttjas kan ta hjälp av resultaten i denna rapport och Wilund (2020), och t.ex. stadsplanerare, polisen eller kommunen, för att utforma platserna och handskas med problemen.

*Exempelvis Max:* skulle kunna hävda sitt territorium genom att locka ut kunder på uteserveringen, göra uteserveringen mindre avskärmad från parkeringen, spela musik från egna högtalare (som även kan användas som bevis för att verksamheten störs), sätta upp Max-skyltar på en lägre nivå, etc. Detta kan göra platsen mer oattraktiv för ekipagen, men riskerar å andra sidan att göra den ogästvänlig även för andra kunder. Man får heller inte göra området för otryggt för personer som kommer till och från tågstationen eller Magasinet. Kanske kan man se över anledningen till att ha öppet 2 timmar längre än vad krogarna har?

*Exempelvis Korsvägen:* kan bli mycket tydligare i vem som äger parkeringen eftersom den i nuläget är så anonym det bara går att bli. Företaget som äger parkeringen skulle kunna sätta upp skylt, börja ta parkeringsavgifter eller kräva p-platta för att territorialisera. Alternativt, för att mota bort ekipagen, kan man stänga av parkeringen nattetid, sätta upp skyltar om tomgångskörning eller ta hjälp av ett vaktbolag som ronderar platsen.

*Exempelvis Regementet/Majoren:* kan sätta upp bommar som stoppar personer från att tillträda området när butikerna stängt.

## **2. Utveckla allas vårt ansvar!**

För att upprätthålla ett tryggt samhälle krävs att alla medborgare på alla plan hjälps åt. Detta innebär att alla medborgare också bör ha rätten att bidra till det trygga samhället.

- *Att kommunicera ut problemet:* här kan man ta hjälp av allt från media och föräldrar till Hörselskadades Riksförbund näringsliv. Att inte bara vara medveten om, utan även förstå, konsekvenserna kan skapa en ansvarskänsla hos ekipagen som gör att de tänker sig för när de väljer plats och volym. Många vet inte hur mycket de stör, på vilka platser de stör, eller att även till synes skyddade områden läcker ljudvågor (och i synnerhet låga basljud).

- *Att kommunicera ut allas problem:* Att rapportera opartiskt betyder att man väger in allas perspektiv, och jag saknar många gånger ekipagens perspektiv på problemet. Opertiskhet är extremt viktigt för att alla ska få en nyanserad bild av ett problem, att inte göra problemet till en ”vi mot dom”-fråga och riskera att infektera viktiga samhällsdebatter.

- *Att använda Ockelboperspektivet:* Innan man kriminaliserar och sopar undan en medborgargrups beteende bör man se bakgrunden till beteendet och hur de själva kan bidra till förbättring. Erkänn deras hobby och engagera dem. Vad drabbade företag, t.ex. Max, vinna genom lågaffektivt bemötande? Vad menar personerna kan få dem att sluta störa?

- Att ge personerna chans att utöva sin erkända hobby: Det är tydligt att många inte vill störa men har misslyckats att hitta en ljudisolerad plats där de kan utöva sin hobby. Skapa minst en plats där personerna kan hålla till. Blanda in näringsliv, ljudexpert, hobbyister, m.m. för att hitta en läglig plats, ett lämpligt sätt att ljudisolera platsen, och ett bra sätt att utforma platsen för att den ska uppnå deras standard (och inte bli kriminogen). Hur kan man sedan locka hit ekipagen? Vill de ha ett garage, decibelmätare, tankstation eller något annat? Ska man bygga ”från scratch”? Finns det någon befintlig plats hos ett företag som är intresserade av att ha dem hos sig?

## Referenser

Gundhus, H. O. (2016). *Förebyggande polisarbete – mellan kriminalitetskontroll och trygghet*. I Larsson, P., Granér, R. & Gundhus, H. O. (red.) *Polisvetenskap* (s. 189-220). Lund: Studentlitteratur.

Hugosson, C. (5 juni 2020). *Efter epa-stöket – kommunen ordnade välbesökt möte där unga fick komma till tals: ”viktigt att visa hänsyn”*. Arbetarbladet. <https://www.arbetarbladet.se/artikel/efter-epa-stoket-kommunen-ordnade-valbesokt-mote-dar-unga-fick-komma-till-tals-viktigt-att-visa-hansyn?fbclid=IwAR2zykktK-aRLwNWWhP9lrFsexEuR7pb9j0ckp7sBnokbX-WScvk9IAIO0c0>

Löfving, C. (27 jan 2020). *Efter rånet – nu inför butiken rånarpriser: ”nästa steg är att försöka locka hit vakthundar”*. Arbetarbladet. [https://www.arbetarbladet.se/artikel/efter-ranet-nu-infor-butiken-ranarpriser-nasta-steg-ar-att-forsoka-locka-hit-vakthundar?fbclid=IwAR27XMM25dMnrjEyjJ9PZJFs2CAHrITESjEfikswcmtnM5tuYdJyQ7Q\\_SU](https://www.arbetarbladet.se/artikel/efter-ranet-nu-infor-butiken-ranarpriser-nasta-steg-ar-att-forsoka-locka-hit-vakthundar?fbclid=IwAR27XMM25dMnrjEyjJ9PZJFs2CAHrITESjEfikswcmtnM5tuYdJyQ7Q_SU)

Morris, Z. D. (2014). Cars with the Boom: Identity and Territory in American Postwar Automobile Sound. *Technology and Culture* (April 2014), vol. 55, No. 22, SPECIAL ISSUE: Shifting Gears, p. 326-353. <https://www.jstor.org/stable/24468909>

Skr. 2016/17:126 *Tillsammans mot brott – ett nationellt brottsförebyggande program*.

Westberg, H. (14 maj 2020). *EPA – ungdomskultur som väcker känslor*. Kuxabladet. <https://www.kuxa.se/nyheter/2020/5/14/epa-ungdomskultur-som-vcker-knslor>

Wilund, L. (2019). *Kartläggning av hög och störande musik från fordon 20161217-20190930 inom lokalpolisområde Mora*. Hämtad från: <https://www.lansstyrelsen.se/download/18.737a752716f1a7f84234da/1576741267863/Kartl%C3%A4ggnings%20av%20h%C3%B6g%20och%20st%C3%B6rande%20musik%20fr%C3%A5n%20fordon%202019.pdf>

Wilund, L. (2020). *The crime in ”turning a car from a tool to getting somewhere into a tool for unmistakably being somewhere”*. [Examensarbete, Högskolan i Gävle]. DiVA. <http://www.diva-portal.org/smash/get/diva2:1462505/FULLTEXT01.pdf>

Zahm, D. (2007). *Using Crime Prevention through Elemental Design in Problem Solving, Tool Guide No. 8*. Centre for Problem-Oriented policing. <https://popcenter.asu.edu/content/using-cpted-problem-solving>