

Slutrapport

Återrapportering av ekonomiskt stöd till lokalt brottsförebyggande projekt

Det sker mycket brottsförebyggande arbete runtom i landet, både som projekt och i den löpande verksamheten. Några av dessa insatser har kunnat genomföras med hjälp av ekonomiskt stöd från Brottsförebyggande rådet (Brå). Arbetet dokumenteras och efter insatsen lämnas en slutrapport till Brå.

Erfarenheterna från de olika projekten är många gånger intressanta för andra som arbetar med brottsförebyggande arbete och därför publicerar Brå ett urval av rapporterna på myndighetens webbplats.

För sakuppgifter och slutsatser står respektive författare eller organisation.

Fler rapporter finns att ladda ner på
www.bra.se/lokaltarbete

UTVÄRDERING AV GRANNSTÖDSBILEN



Färfälla Kommun

brå



Urban Utveckling

Innehåll

1. Bakgrund.....	3
1.1 Grannsamverkan.....	3
2. Syfte & frågeställning.....	4
2.1 Metoder.....	4
3. Trygghet.....	5
4. Minskad brottslighet.....	7
4.1 Verksamhetens inverkan vad gäller att upptäcka brott oegentligheter, klotter, trasiga lampor och nedskräpning.....	8
5. Grannstödsförarna och organisationen.....	10
5.1 Rapportering.....	12
5.2 Utmaningar.....	12
6. Ekonomi.....	12
7. Analys.....	13
8. Slutsatser.....	14
9. Källor.....	15



1. Bakgrund

Många kommuner i Sverige har som en förlängning av Samverkan mot brott/ Grannsamverkan satsat på patrullerande grannstödsbilar som bemannas med volontärer. Järfälla kommun har bedrivit denna form av brottsförebyggande verksamhet sedan december 2007 med syfte att stärka arbetet med grannsamverkan i bostadsområden. Verksamheten använder sig av följande strategi:

Grannstödarna observerar och rapporterar genom att:

- Köra och fotpatrullera i de olika grannsamverkansområdena
- Störa destruktiv verksamhet som inbrott, skadegörelse och klotter
- Göra insatser, som att dela ut information, prata med boende, stödja polisens och kommunens insatser.
- Felanmäla

Målet med verksamheten är att förhindra brott och skapa trygghet i Järfällas bostadsområden. De som framför grannstödsbilen har till uppgift att närvara, observera och rapportera destruktiv verksamhet i områdena. Projektet är ett samarbete mellan Järfälla kommun, närpolisen i Järfälla samt det kommunala bostadsbolaget Järfällahus AB. Chaufförerna är volontärer, och det har under 2015 funnits 47 stycken verksamma. 2015 ökade antalet grannsamverkansområden i Järfälla från 240 till 248. Under året har 248 pass genomförts, av vilka några varit på kväll eller helg.

Enligt verksamhetsrapporten för 2015 får nya förare särskild utbildning som innehåller körträning med bilen, trafik kunskap, Lag- o Rätt undervisning, information om verksamhetens mål och metoder samt att varje ny förare introduceras av två rutinerade förare under ett helt pass.

Det står också att 'I rekryteringen av nya förare har vi jämställdhetsperspektivet och ser till mångfalden'. Grannstödet har börjat med en sekretess- och tystnadspliktsförbindelse för grannstödsförarna.

För att utröna den brottsförebyggande- och trygghetsskapande effekten av verksamheten har Järfälla kommun med ekonomiskt stöd från Brottsförebyggande rådet anlitat Urban Utveckling för genomförande av denna utvärdering.

Resultatet av utvärderingen diskuteras i en vidare omfattning i analysdelen och med en striktare koppling till frågeställningen i slutsatserna.

1.1 Grannsamverkan

Grannsamverkan mot brott växte fram i USA under 1970-talet och har sedan dess spridit sig över hela västvärlden som ett framgångsrikt koncept för att minska brottslighet i bostadsområden (Trevor H. Bennett et al 2008.) Det som antas vara den mest framgångsrika faktorn med konceptet är att boende observerar och anmäler misstänkt verksamhet till polisen. Själva övervakandet som sker i och med de boendes observationer kan dock tillskrivas en brottsförebyggande effekt i och med att det kan avskräcka potentiella kriminellas bedömning av risken att bli ertappad. Andra ingredienser i konceptet är att boende ger sken av att vara hemma när de inte är det. Detta kan ske genom att grannar klipper den bortrestes gräsmatta, vittjar brevlådan eller fyller soptunnan. Detta kan återigen påverka den potentiella brottslingens bedömning av risken med att bli påkommen.

Genom att förändra boendes beteende när det gäller att observera personer och företeelser som inte anses höra till det vanliga förbättras tillgången på information om oegentligheter och brott som kan förbättra polisens möjligheter att upptäcka och utreda brott.

2. Syfte & Frågeställning

Syftet med utvärderingen är att undersöka den brottsförebyggande- och trygghetsskapande effekten av arbetet med grannstödsbilen, samt att skapa idéer på utveckling av verksamheten. Frågeställningen söker svar på vilken inverkan verksamheten haft på punkterna:

1. Ökad trygghet
2. Minskad Brottlighet
3. Upptäcka brott, oegentligheter, klotter, trasiga lampor och nedskräpning.

2.1 Metoder

Deltagande observation

I arbetet med utvärderingen har olika metoder tillämpats. Dels har deltagande observationer genomförts då utredare från Urban Utveckling deltagit i grannstödsbilens körpass vid fyra tillfällen under 2015: 17/6, 14/9, 18/11 och 15/12.

Telefonintervjuer

För att förstå i vilken utsträckning Grannstödsbilen inverkar på den upplevda tryggheten (punkt 1) har 100 telefonintervjuer genomförts. Dessa har genomförts på ett slumpmässigt urval hushåll i de 230 grannsamverkansområdena. För att få fram rampopulationen gick vi till väga på följande vis. Från de pärmar i vilka de 230 grannsamverkansområdena finns redovisade med ett blad vardera, plockade vi ut vartannat blad från den ordning de varit placerade i. När 100 blad (grannsamverkansområden) plockats ut stannade vi, och från dessa 100 områden hade vi fått ett antal gator som låg inom de slumpmässigt utvalda områdena. Vi slog upp varje gata på eniro.se och fick då se hur många nummer som fanns på gatan. Därefter slumpade vi fram ett tal mellan lägsta och högsta adresssiffran med en slumpgenerator skapad i excell. Det genererade talet blev det utvalda telefonnumret för just den gatan. Telefonintervjuerna genomfördes mestadels dagtid mellan 9-17. Några intervjuer genomfördes mellan 17-20. Rampopulationen var 466 hushåll. När 100 intervjuer genomförts avslutades momentet och då hade cirka 360 telefonnummer slagits.

Spontana semistrukturerade intervjuer

Som kompletterande metod genomfördes spontana intervjuer med ett semistrukturerat intervju-schema på utvalda strategiska platser, nämligen Jakobsbergs centrum och Viksjö centrum, samt i samband med de deltagande observationerna runt om i kommunen. Sammantaget genomfördes 70 spontana intervjuer.

Analys av anmälningsstatistik

För att förstå i vilken utsträckning Grannstödsbilens verksamhet inverkat på brottsligheten i kommunen (punkt 2) har aktuell brottsstatistik på kommunnivå studerats och analyserats. Att analysera statistik i den här typen av utredningar är ofta vanskligt och en förhållandevis trubbig metod, vilket utredarna varit medvetna om under arbetet. Hade statistik funnits tillgänglig på kommundelnivå hade eventuellt specifika områden som berörs av verksamheten kunnat jämföras med områden som inte berörs eller berörs i mindre utsträckning av den.

Nyckelpersonsintervjuer

Som en del i utvärderingen har intervjuer med personer som är direkt involverade i verksamheten genomförts. Det handlar om de förare som kört bilen under de deltagande observationerna, de poliser som har kontakt med förarna, samt de tjänstemän på kommunen som arbetar med verksamheten.

Analys av medborgarundersökningar

För att utröna i vilken utsträckning kommuninvånarna upplever sig trygga och huruvida detta kan härledas till Grannstödsbilens verksamhet kompletterades arbetet med studier av medborgarundersökningar som genomförts av SCB. Detta var inte ett planerat moment, utan tillkom då tidsperspektivet på upplevd trygghet skulle behandlas. Att beakta tidsperspektivet ansågs vanskligt vid tillämpande av intervjuer, varför frågor som kunde omfamna det inte formulerades.

Fokusgrupp

Den 16 mars 2016 bjöds kommunala tjänstemän, brottsförebyggare, poliser och personer som arbetar med grannstöd i andra kommuner i Stockholms

län in till Järfälla kommunhus för en presentation av utvärderingen. Efter presentationen välkomnades frågor, synpunkter och erfarenheter från de cirka 20 personerna från Järfälla kommun, Sollentuna kommun, Grannstöd Spånga-Tensta, Sundbybergs stad, Sigtuna kommun, Järfällahus, Grannstöd Bromma, samt Järva polisområde. Synpunkterna som framkom vid mötet antecknades och togs upp i analysen och en revidering av rapporten genomfördes.

3. Trygghet

Enligt medborgarundersökningarna från åren 2006, 2008, 2010, 2012, 2013, 2014 samt 2015 känner sig medborgarna i Järfälla kommun lite tryggare för varje mätillfälle, så när som på år 2014 då den upplevda tryggheten sjönk en aning. Detta kan eventuellt delvis vara en reaktion på de upplopp och oroligheter som skedde i många Stockholmsförorter, däribland Jakobsberg, i maj 2013. Mellan år 2006 då verksamheten med grannstödsbil inte fanns och nästa mätillfälle 2008, då verksamheten funnits ett knappt år hade kommunens trygghetsindex ökat från 41 till 47. Detta, och utvecklingen vid mätillfällena därefter fram till 2014 talar för att grannstödsbilen kan ha haft en inverkan på tryggheten i kommunen. Utvecklingen kan dock också vara ett resultat av andra åtgärder som exempelvis införandet av trygghetsvårdar som också baseras på volontärer som 'patrullerar' på gator och torg under kvällar sedan 2005. En annan betydande faktor till det förbättrade resultatet i medborgarundersökningarna kan vara öppnandet av ett nytt lokalt poliskontor i Jakobsberg 2006.

En man som känner till Grannstödsbilen tycker att det är synd att förarna mest sitter i bilen. Han menar att det är viktigt med den kontakt som etableras då människor möts öga mot öga. Han har också minnen av mer närvarande poliser som är bra för tryggheten.

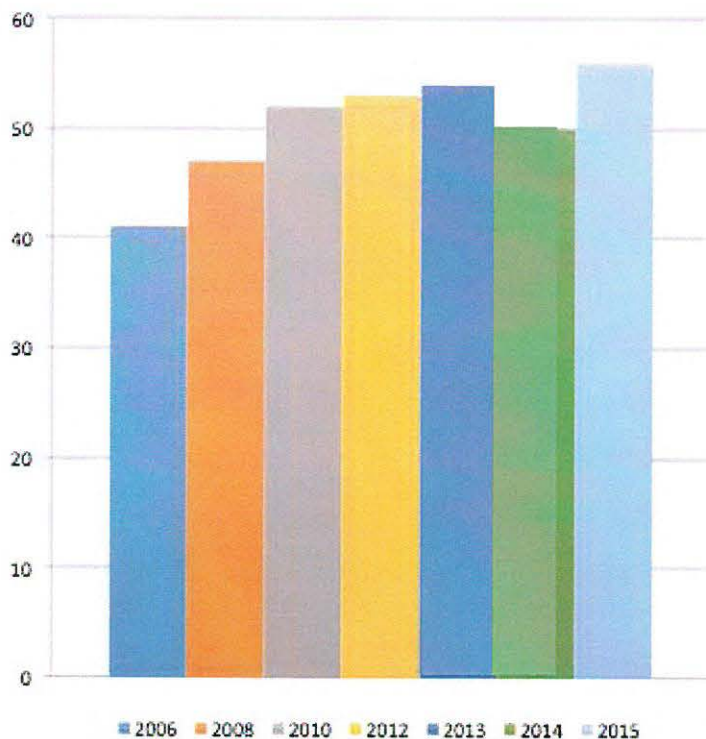
'...Jag är så pass gammal att jag minns den tiden då polisen patrullerade till fots, då hade de mer kontakt med människorna, och man kände sig lite tryggare... Grannstödsförarna sitter ju mest i bilen och åker runt...men ok, det är bättre än ingenting'...

Man 83 år.

När det gäller upplevd trygghet är det dock oändligt många faktorer som spelar in, även på nationell, och till viss del på internationell nivå. Media spelar också en betydande roll beroende på vilka händelser de väljer att lyfta fram och på vilket sätt detta görs.

Trygghetsindex Järfälla kommun

Källa: SCB Medborgarundersökning



Figur 1. Trygghetsindex för Järfälla kommun. Källa: SCB.

Det sammanlagda resultatet från intervjuerna visar att 82% av de tillfrågade känner sig trygga i sitt bostadsområde jämfört med 67% för kommunen som helhet. Cirka 11% känner sig otrygga i bostadsområdet och i kommunen som helhet.

På frågan "känner du till vilka trygghetsskapande åtgärder kommunen satsar på?" svarar 69% att de inte gör det. Av de personerna är det 44% som på nästa fråga "Känner du till Grannstödsbilen?" svarar ja, mot 40% som anger att de inte gör det. Det är alltså så mycket som 44% som svarar att de inte känner till vilka trygghetsskapande åtgärder som finns, samtidigt som de känner till Grannstödsbilen. Det är intressant att det är så många som känner till Grannstödsbilen, men alltså inte sammankopplar den verksamheten med en trygghetsskapande åtgärd. Möjligen kan det finnas ett uns av ledande fråga på så vis att några kanske associerar begreppet Grannstödsbil med något de hört eller sett i något annat sammanhang än i Järfälla kommun. Det torde helst vara enklare att svara ja på den senare frågan än den tidigare.

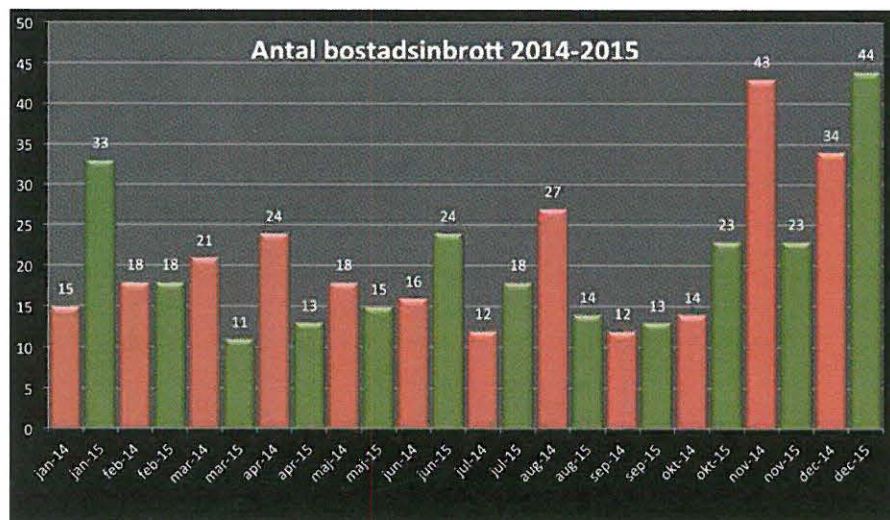
Under de spontana intervjuerna var det en man som arbetar som ordningsvakt och är ansvarig för grannsamverkan i Brf Boken på Axvägen i Viksjö som inte hört talas om Grannstödsbilen. Han tyckte själv att det var konstigt att han aldrig fått någon information om verksamheten. Generellt är det främst yngre personer som inte känner till verksamheten.

De flesta som känner till Grannstödsbilen är positiva till verksamheten, men relativt få är personligt berörda av den. 15% av de som känner till verksamheten har sett Grannstödsbilen och 5% har pratat med någon förare. 3% av de tillfrågade upplever verksamheten som trygghetsskapande, medan 8% inte gör det. Det bör dock poängteras att för dessa svar ställdes ingen fråga. Det var alltså åsikter som yttrades frivilligt och spontant från dessa respondenter. Det hade varit svårt att ställa frågor kring effekten av verksamheten utan att dessa skulle ha varit ledande.

Under fokusgruppsmötet på Järfälla kommun berättade Roland Borgström, som är före detta polis i kommunen och som varit engagerad i grannstödsbilen sedan starten att det faktum att bilen är utrustad med hjärtstartare innebär en trygghet för kommuninvånarna.

4. Minskad brottslighet

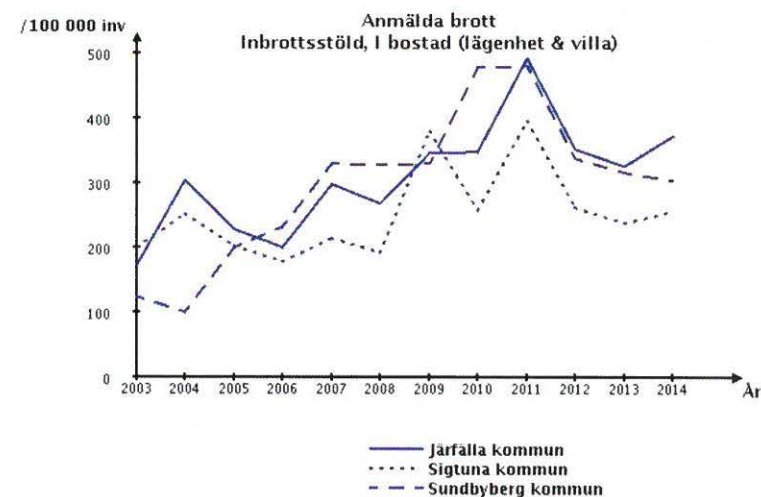
I verksamhetsrapporten för Grannstödsbilens 2015 står det att verksamheten ökat tryggheten och minskat brottsligheten i kommunen under 2015. Den brottsstatistik som finns tillgänglig i brottsförebyggande rådets databas sträcker sig fram till 2014. Enligt tillgänglig statistik från polisen i Järfälla kommun har bostadsinbrotten legat lägre under 2015 än under 2014, 5 månader av åren, men högre eller samma under resterande 7 månader.



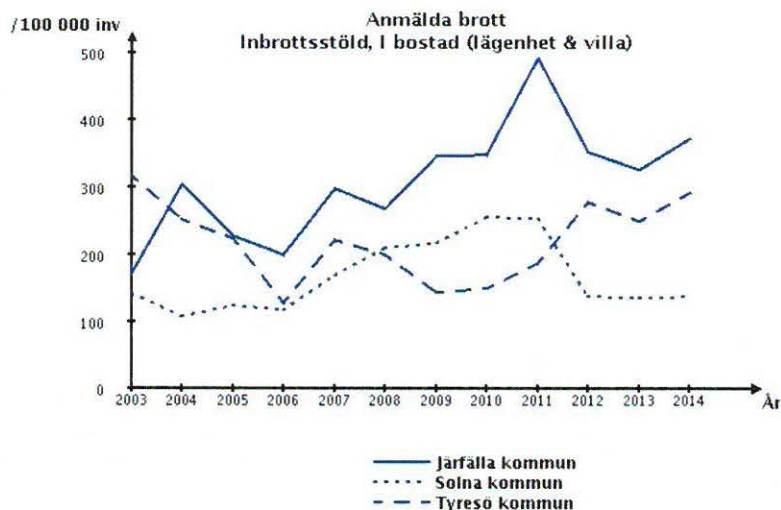
Figur 2. Antal bostadsinbrott i Järfälla 2014-2015. Källa: Polisen, Järfälla Kommun.

För att undersöka i vilken utsträckning Grannstödsbilens verksamhet bidragit till att minska brottsligheten i kommunen har anmälningsstatistik för brottskategorin inbrottsstöld i lägenhet eller villa i Järfälla studerats och jämförts med andra kommuner som inte har Grannstödsbil.

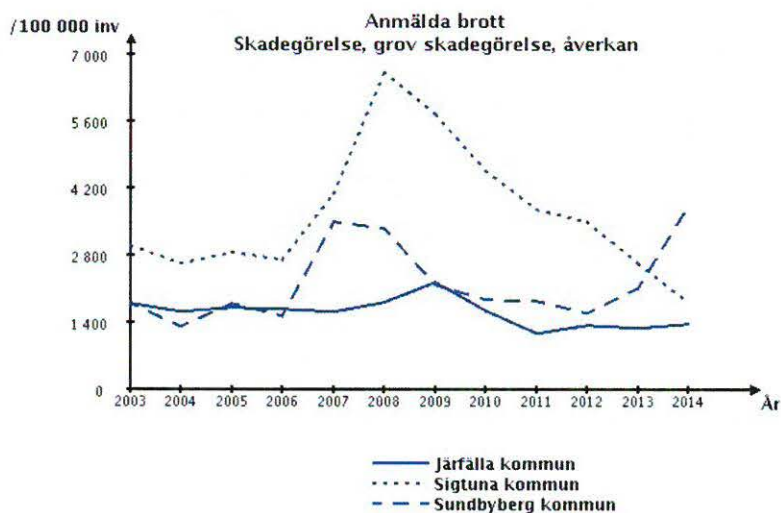
Det går inte att med denna data uttala sig om att Grannstödsbilens verksamhet haft någon inverkan på brottsligheten. De förändringar som syns i graferna i figur 3 respektive 4 får snarare ses som naturliga variationer. Tittar vi däremot på brottskategorin Skadegörelse (figur 5) ser vi att närliggande Sundbybergs kommun legat på ungefär samma nivå som Järfälla fram till 2006, då antal anmälningar drastiskt ökat, medan de i Järfälla till en början legat kvar för att sedan under 2007 öka något.



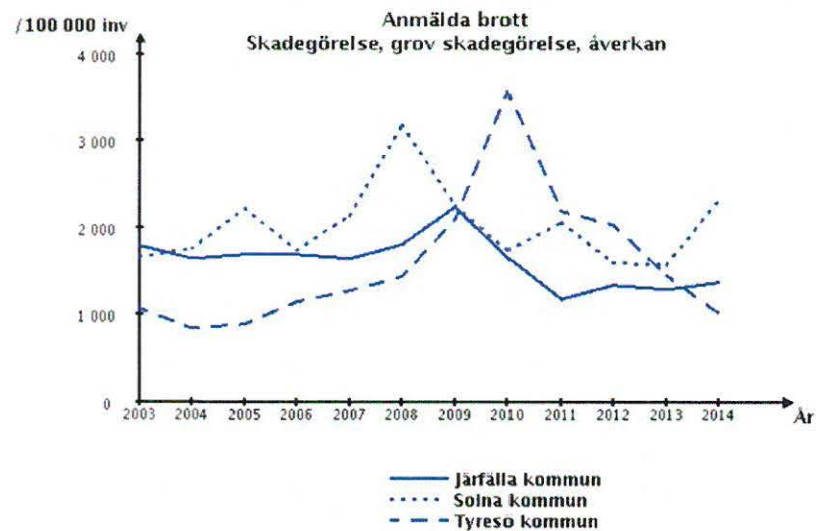
Figur 3. Anmälda inbrott i Järfälla jämfört med Sigtuna och Sundbybergs kommun som inte har grannstödsbil eller liknande verksamhet.



Figur 4. Anmälda inbrott i Järfälla jämfört med Solna och Tyresö kommun som inte har grannstödsbil.



Figur 5. Anmälda brott i kategorin skadegörelse i Järfälla jämfört med Sigtuna och Sundbybergs kommun som inte har grannstödsbil eller liknande verksamhet.



Figur 6. Anmälda brott i kategorin skadegörelse i Järfälla jämfört med Solna och Tyresö kommun som inte har grannstödsbil eller liknande verksamhet.

Om detta är ett uttryck för införandet av grannstödsbilens verksamhet under 2007 eller inte är svårt att belägga. I teorin skulle antal anmälningar när det gäller denna kategori kunna öka utan att brotten i realiteten ökat, vilket komplicerar analysen ytterligare. Det som med säkerhet går att slå fast är att utvecklingen skiljer sig ganska dramatiskt åt mellan dessa kommuner. Vad som går att utläsa vidare är att Järfälla haft en jämnare nivå av anmälningar än såväl Sundbyberg som Sigtuna, där fluktuationerna varit stora över tid. Om vi jämför Järfälla med Solna respektive Tyresö kommun (se figur 6) som inte heller har Grannstödsbil finns det inget i den informationen som pekar vare sig åt det ena eller det andra hållet.

Polisinspektör Björn Bele Svensson i lokalpolisområdet Järfälla/Upplands-Bro anser att det är i det närmaste omöjligt att få reda på vilken inverkan verksamheten har på brottsligheten. Han menar att det finns inga jämförbara områden att titta på, och att bostadsinbrott fluktuerar över tid beroende på vilka kriminella nätverk och konstellationer som är aktiva för stunden och hur väl polisen kan bekämpa dem. Han berättar om en inbrottskommission som arbetade intensivt med stora personalresurser under en tidsperiod, och då kunde de se att bostadsinbrotten minskade under motsvarande period.

Polisinspektör Wolfgang Fellingner som är kontaktperson för volontärerna i Järfälla är av uppfattningen att Grannstödsbilen har en viss preventiv inverkan eftersom bilen inte är civil, utan 'ser man bilen så förstår man vad det handlar om'. Sedan att bilen dirigeras till områden som nyligen drabbats av inbrott tror Wolfgang kan bidra till den preventiva effekten. Vid denna typ av geografiskt riktad patrullering lämnas också lappar i brevlådan med information om att inbrott skett i området. Förhoppningen är att öka vaksamheten och få in tips rörande det inträffade inbrottet. Det är dock enligt Wolfgang väldigt svårt att veta huruvida denna kommunikation ger resultat vare sig vad gäller vaksamhet eller inkomna tips. Att det ökar vaksamheten och kan fungera preventivt är Bo Majling övertygad om. Han arbetar som programchef på Kultur och Fritid, och är ekonomiskt ansvarig för grannstödsbilen. Han menar dock också att det kan ha en negativ effekt vad gäller den upplevda tryggheten. Det bekräftas också av några intervjuade som fått information om att grannarna haft inbrott.



Figur 7. Lappar som delas ut i brevådor i inbrottsdrabbade kvarter.

De uttrycker en otrygghet i boendemiljön med direkt hänvisning till denna vetenskap.

En forskningsöversikt framtagen av Brottsförebyggande rådet (Trevor H. Bennett et al 2008) visar att grannsamverkan kan ha en brottsförebyggande effekt i bostadsområden, varför Björn Bele Svensson ser Grannstödsbilen som ett verktyg för att nå en ökad grannsamverkan i kommunen. Syftet med grannstödsbilen från polisens sida är alltså enligt Björn att nå målet om en ökad grannsamverkan, och inte primärt att det ska finnas en patrullerande volontärbil på kommunens gator. Enligt Björn stimulerar grannstödsförarna en god grannsamverkan i och med att de håller kontakt med kontaktpersoner för respektive grannsamverkansområde och förser dessa med information och skyltar etcetera. Grannsamverkan fungerar mycket bra i Järfälla, och det är exceptionellt med så många som 248 grannsamverkansområden i en kommun, enligt Björn.

Wolfgang Fellingner värdesätter stödet polisen har i Grannstödsbilen. De kan bistå med hjälp att hämta hittegods eller åka och kolla upp saker som polisen inte hinner.

4.1 Verksamhetens inverkan vad gäller att upptäcka brott, oegentligheter, klotter, trasiga lampor och nedskräpning.

Vid genomgång av grannstödsförarnas rapporter för 2013-2014 noteras att det förekommer många rapporter om bilar som antas vara stulna.

82% av de intervjuade upplever sitt bostadsområde som rent och prydligt, alltså fritt från klotter, skadegörelse och nedskräpning, mot blygsamma 3,5 % som inte gör det. När det gäller samma fråga fast på kommunövergripande nivå är det endast 48% som upplever kommunen som ren och prydlig, mot 11% som inte gör det. Här var det många som svarade 'vet ej' men resonerade om att det på vissa platser var väldigt skräpigt och sämre omskött, medan det på det stora hela var ok. Av samtliga intervjuade personer var 67 % boende i villa eller radhus. Vid intervjuer med grannstödsförarna framgår det att bilen främst opererar i områden med typen av boendeform. Det hade varit intressant att få en historisk dimension av detta, för att förstå hur områdena

upplevdes innan verksamheten startade. Det hade dock inte låtit sig göras, bland annat på grund av att invånarna knappast lär minnas hur områdena upplevdes för 10 år sedan.

5. Grannstödsförarna och organisationen

Innan en person kan bli grannstödsförare måste hen svara upp mot fysiska och psykiska krav och av polisen anses vara lämplig. Grannstödsförarna är ambassadörer för kommunen och polisen och måste uppträda på ett förtroendeingivande sätt när de är ute och möter allmänheten. De ska ha körkort, vara föredömen i trafiken, och får inte ha medicinska besvär eller hinder, eller utmärka sig i brotts- och belastningsregistret. De har också tystnadsplikt, vilket är unikt för den här typen av verksamhet i Sverige. Det är för att förarna ska kunna vara mer engagerade operativt och kunna ta del av vissa kriminella vid namn och vilka registreringsnummer på bilar som de använder och så vidare, berättar Björn Bele Svensson. De har således samma status som polisens volontärer. För genomförande av lämplighetstest tillämpas en checklista och en tre dagars utbildning. I kursen ingår ett praktiskt moment där volontärerna får visa färdighet att framföra bilen på bra sätt.



Det är viktigt att det med mycket stor tydlighet framgår för de som vill engagera sig i verksamheten som grannstödsförare vad som är syftet med verksamheten, och att de inte är vare sig poliser eller väktare berättar Björn Bele Svensson. Vi är väldigt tydliga med att de ska undvika att gå in i situationer som kan utgöra ett hot, säger han.

Rapporterna från Grannstödsbilen kommer in till kommunen, varifrån det som rör polisiärt arbete skickas vidare till polisen.

Björn har ansvaret för kontakten med grannstödsförarna i Upplands-Bro och Wolfgang Fellingner för de i Järfälla, men i och med ett bra samarbete kommunerna emellan kan förarna i Järfälla ringa även Björn om Wolfgang inte svarar.

Björn berättar att det är viktigt med bra täckning på körningarna. Det får inte vara så att bilen körs enbart någon gång i veckan, för då har det ingen effekt. I Järfälla är täckningen bra, även om det händer att det blir luckor i schemat. Vid sådana lägen kan dock verksamheterna i respektive kommun täcka upp för varandra.

Att Järfälla lyckas ha så många volontärer engagerade skapar bra förutsättningar för verksamheten. Det verkar vara en bra organisation kring verksamheten och endast ett fåtal av volontärerna har slutat, och då främst av ålders- eller sjukdomsskäl. Många har varit med ända sedan starten. 4 av de 8 volontärer vi har kontakt med har varit engagerade i 8-9 år. Medelåldern är förmodat hög, och det är en utmaning att rekrytera fler yngre förare.

Arbetspassen är 10-12 och 13-15 vardagar. Några av volontärerna berättar under deltagande observation att de uppskattar verksamheten för att en blir lite som en turist i sin egen kommun. De tycker också att det är socialt värdefullt nu när de är pensionärer. De blev tipsade av bekanta om verksamheten. Vid en av de deltagande observationerna berättar förarna att de fått en ny uppgift. De ska rapportera om de upptäcker tältläger. Under den aktuella körningen stannar förarna vid en plats där det visar sig finnas ett sådant.

Volontärerna kliver in i lägret som vid tillfället är obefolkat, lyfter på olika saker och fotograferar. En cykel plockas upp och antas vara stulen. En bit bort på en parkering står några personer kring två bilar med respektive motorhuv uppfäld. Grannstödsförarna talar med varandra och säger att de förmodligen håller på att byta motor, och antyder att den kan vara stulen. Förarna kör fram med bilen, stannar, hissar ner fönsterrutan och börjar fotografera personerna. Några av personerna kommer fram och frågar förarna på engelska om de vill fota registreringsskyltarna, men förarna kan inte så bra engelska så kommunikationen blir inte så bra. Personerna stänger ändå bakluckorna på bilarna så att registreringsskyltarna blir synliga.

Grannstödsförarna kliver också ur bilen och fotar andra fordon som står bredvid de mekande personerna. Sedan kliver de in i bilen igen och kör bort från platsen utan att berätta varför de fotograferat eller vilka de är.



Figur 9. Grannstödsförarna har hittat en cykel som förmodas vara stulen. Denna tar de med till polisen där den dokumenteras med ramnummer osv.

När Grannstödsbilen rullar bort från platsen ringer grannstödsförarna till polisen och rapporterar registreringsskyltarna. En av bilarna är avställd och en är i trafik och registrerad på en ägare med ett förmodat utländskt namn.

Grannstödsförarna antar att namnet är romskt. De rapporterar också cykeln de funnit i tältlägret som de gissar är stulen. Hos polisen finns dock ingen anmälan som matchar. Detta sker alltså under ett av de fyra pass som utredarna följt med grannstödsbilen, med 2 av de 47 volontärerna, och kan därmed inte ses som representativt för hur verksamheten normalt går till.

Vid en annan deltagande observation upptäcks en övergiven bil precis på kommungränsen mot Stockholm. När förarna studerar kartan och blir på det klara med att den är placerad på Stockholmssidan, lämnar de platsen utan åtgärd eller rapport.

Samma patrull träffar senare en man som de frågar om han känner till Grannstödsbilen, vilket han inte gör. 'Vi sysslar med grannsamverkan' svarar männen kort och lämnar sedan platsen.

I ett senare samtal med förarna berättar de att det oftast är invandrarungdomar från västerort som genomför inbrotten i kommunen. De talar också om de irländska gästarbetarna som tar svarta hantverksjobb och ofta lurar folk på pengar.

Grannstödsförarna berättar att de kör cirka 2 gånger i månaden. De har också börjat köra kvällspass någon gång i månaden, vilket är uppskattat av polisen. Då har de kört 17-22, ibland fram till 23.

Rapporteringen fungerar bra, men skulle möjligen fungera bättre om den kunde ske digitalt med hjälp av en läsplatta. Enligt trygghetsamordnare Maria Monreal skulle detta i så fall kräva ytterligare utbildningsinsatser för att förarna, som till större delen är seniorer ska kunna hantera tekniken. Ersättningen för insatsen är lunch vid varje pass, samt en vår- och en höstmiddag som kommunen arrangerar.

De får även utbildningar av polisen om grannsamverkan, då en ny uppgift är att de ska ta en del av polisens informationsarbete.

Förarna berättar att de själva upplever att det blivit renare i kommunen sedan Grannstödsbilens verksamhet drog igång. Men de skulle gärna vilja ha bättre återkoppling på att de saker de rapporterar åtgärdas. Några förare berättar att de i princip slutat rapportera klotter, eftersom det aldrig åtgärdas. Det gällde främst Eons elskåp.

Baserat på de fyra deltagande observationer som genomförts är det en försvinnande liten del av tiden som grannstödsbilen parkeras och grannstödsförarna rör sig till fots. Detta kommenteras ofta med att de brukar patrullera till fots, men just idag hann vi inte, eller blev det inte så eller så var det så kallt.

Det finns en hjärtstartare i bilen och några berättar att de gått en hjärt- och lungräddningskurs, medan några andra förare medger att de känner sig lite osäkra på hur den fungerar. Hjärt- och lungräddningskursen består egentligen av ett filmklipp från Hjärt och Lungfonden, och ingen praktisk övning, men med tanke på att hjärtstartaren berättar för brukaren vad den ska göra, borde det inte vara något stort problem. Viktigt är dock att kommunikationen mellan de som arbetar med verksamheten på kommunen/polisen, och förarna fungerar bra, så att den typen av osäkerhet och frågor kan ventileras på ett oproblematiskt sätt.

5.1 Rapportering

En del av utvärderingen har bestått i att gå igenom grannstödsförarnas rapporteringsrutiner. Rapporter från 2013-2014 har studerats. Generellt är det stor variation i hur grannstödsförarna rapporterar. Ofta är det också ganska svårt att tyda de handskrivna rapporterna. Många rapporter handlar om tältläger och husvagnsläger, där det redogörs för att det antingen är romer eller irländare som bor där. Kommentarer som " Vidta åtgärder, AVHYSNING!!!" "Resande på IKEAs parkering – misstänkt brottslighet" förekommer.

5.2 Utmaningar

Björn Bele Svensson berättar att verksamheten kräver en del administrativt arbete som idag är fördelat med 80% på polisen och 20% på kommunen. Kommunen delar dock inte riktigt den bilden, att fördelningen skulle vara så att polisen har så mycket som 80% av arbetsfördelningen, säger Bo Majling. Målet är att ansvaret för verksamheten ska delas lika mellan kommun och polis. I

övrigt finns det som så ofta i verksamheter som baseras på frivilliga insatser, utmaningar med rekrytering av volontärer, vilket medför att det är svårt att tillgodose de ambitioner som finns när det gäller att spegla samhällets sammansättning, exempelvis genom kön, ålder och etnicitet. I dagsläget är det främst äldre män med en etnisk svensk bakgrund som agerar volontärer. Men eftersom verksamheten står och faller med frivilligt engagemang är det svårt att sätta särskilt många kriterier för rekrytering. En utmaning kan också vara att vissa förare anmäler sig på väldigt få pass per år, vilket gör att de glömmer vissa saker från utbildningarna eller mellan passen.

6. Ekonomi

Den totala kostnaden för verksamheten uppskattas till cirka 150 000 kronor per år för kommunen. Detta får anses vara en liten insats i förhållande till den förmodade minskningen av bostadsinbrott om 16-26% som en välfungerande grannsamverkan kan ge upphov till (Trevor H. Bennett et al 2008). För att ställa kostnaden för verksamheten i relation till kostnaden för de inbrott som kan antas skulle skett utan grannstödsbilen som ett verktyg för grannsamverkan använder vi ekonomiprofessor Ingvar Linds beräkning av den totala kostnaden för ett bostadsinbrott som uppgår till 16 500 kronor (Nilsson 2014). Under 2015 uppgick antalet bostadsinbrott i Järfälla till 249 stycken, vilket alltså baserat på Nilssons resonemang skulle innebära en total samhällskostnad på 4 108 500 kronor. Om grannstödsbilen som ett verktyg för grannsamverkan i enlighet med rådande forskning skulle bidra till att minska antalet inbrott med 16%, innebär det en besparing på 657 360 kronor. För att kommunen ska gå break-even på verksamheten krävs med detta resonemang en minskning av bostadsinbrotten i kommunen med endast knappt 4%, varför det finns god marginal för antagandet att verksamheten är ekonomiskt hållbar. Denna uppställning är dock baserad på kostnaden för den del av grannsamverkan som grannstödsbilen utgör, och alltså inte övriga delar som är väsentliga för en väl fungerande grannsamverkan. Den mycket goda marginalen i uppställningen kompenseras dock för detta i någon mån.

7. Analys

Organisationen för Grannstödsbilen i Järfälla kommun uppfattas som stabil och strukturerad. Kanske är det därför som antalet volontärer är så pass stort. Att de flesta av dem är äldre har naturligtvis med tillgången på fritid att göra. Som pensionär är det lättare att finna tid till att engagera sig, samtidigt som det för många skänker ett socialt sammanhang och en tillfredsställelse, att bidra till samhällsnyttan på ett vettigt sätt. Ett par av förarna beskrev det som att liksom bli en turist i sin egen kommun, i och med att uppdraget som grannstödsförare tar dem till kommundelar de annars inte skulle vistas i.

Det verkar vara en god stämning bland förarna, och baserat på genomförda intervjuer verkar mycket av rekryteringen ske genom förarna själva, att de berättar för någon vän om verksamheten och tipsar denne om att anmäla sitt intresse. På några ställen i de dokument som handlar om riktlinjer eller utbildning av förare står det att grannstödsförarna ska vara ambassadörer för polisen och kommunen, och det stämmer väl in på de förare som intervjuats i den här utvärderingen. De utstrålar ett mått av stolthet när de berättar om sina rutiner under passen eller om annan information om kommunen och dess historia och utveckling.

Det finns också anledning att misstänka att volontärerna 'smittar' sina vänner och bekanta med ambassadörskapet, och i någon mån får fler än de 47 grannstödsförarna att tänka i termer av grannstöd.

I många delar av verksamheten är det inte avgörande med någon djupare kunskap utöver de kurser förarna genomgår, allmänt trafikvett och sunt förnuft, men ibland kan en fördjupning i etiska frågeställningar vara av stor vikt för att kunna upprätthålla den goda ambassadörrollen. Att agera professionellt i sådan utsträckning det är möjligt i volontärrollen är viktigt när det handlar om att bemöta människor. Fördomar och förutfattade meningar om människor, och misstankar om brott med avsaknad av bevisföring kan vara en utmaning för verksamheten med grannstödsförare. Vid de genomförda deltagande observationerna har rapportering av fördomsfulla och ogrundade antaganden om brott och etnisk tillhörighet förekommit. Det framgår av de två års samlade

rapporter som studerats, att detta skett ett flertal gånger under de studerade åren. Detta agerande är naturligtvis inte förenligt med att vara ambassadör för polisen och Järfälla kommun. Att förarna inte är poliser, väktare eller något medborgargarde, vilket förmedlas i utbildningen och i intervju med Björn Bele Svensson, kan inte understrykas nog. Att fördjupa undervisningen med grundläggande etik eller värdegrundsarbete kan vara en rimlig åtgärd för att säkerställa det goda ambassadörskapet.

Vad gäller arbetsbördan för polisen och kommunens tjänstemän kanske den skulle kunna minskas genom att övergå till digital rapportering med hjälp av läsplatta. Arbetsbelastningen kan då komma att vara förhöjd under en tidsbegränsad period då utbildning av hur utrustningen fungerar äger rum, för att sedan i så fall förhoppningsvis sjunka.

Att mäta brottsförebyggande och trygghetsskapande åtgärder är komplicerat. Vad som finns belagt sedan tidigare är att Grannsamverkan som företeelse kan minska brottsfrekvensen med 16-26% (Trevor H. Bennett et al 2008). Detta är intressant i förhållande till Polisinspektör Björn Bele Svenssons syn på syftet med grannstödsbilen - att den ska vara ett verktyg för att stimulera grannsamverkan i stort.

Det är alltså svårt att mäta Grannstödsbilens effekter på minskad brottslighet och ökad trygghet för sig, men som verktyg för ökad grannsamverkan betraktad, bör verksamheten betraktas som något som upprätthåller och stimulerar den utbredda grannsamverkan som finns i Järfälla kommun. Detta mot bakgrund av den välfungerande och stabila organisation verksamheten utgör. Emellertid är det angeläget att fundera över om verksamhetens stimulerande effekt ligger i att ett fordon ambulerar i grannsamverkansområdena, eller om samma resultat vad gäller upprätthållande och stimulans av bra grannsamverkan skulle erhållas även utan själva fordonet. Visserligen utgör också bilen lite av en reklampelare för grannsamverkan, vilket inte en grannstödsförares varselväst kan konkurrera med på samma sätt. Kommunens glesa bebyggelse gör det också praktiskt att genomföra verksamheten medelst bil.

Med tanke på den stabila organisationen, med en stadig bas av volontärer och ett årligen stigande antal grannsamverkansområden, torde grannsamverkan i kommunen kunna anses välfungerande, vilket i sig alltså borgar för 16-26% minskad brottslighet (Trevor H. Bennett et al 2008). Grannsamverkan som sådan skulle inte upphöra om grannstödsbilen inte fanns, men det är rimligt att anta att omfattningen och kvaliteten i någon mån skulle vara lägre respektive sämre utan verksamheten. Under fokusgruppsmötet på Järfälla kommun, då representanter för liknande verksamheter i andra kommuner var inbjudna menade Björn Bele Svensson att grannsamverkan i Järfälla kommun skulle försämrats avsevärt om inte grannstödsbilen fanns, vilket alltså talar för verksamhetens indirekta inverkan på den minskade brottslighet som god grannsamverkan bidrar till.

Att polisen ser verksamheten som ett stöd för ärenden de har svårt att hinna med (Fellinger 2016), är ytterligare en aspekt att väga in i den sammantagna bedömningen av verksamhetens inverkan på samtliga 3 punkter som utvärderingen ämnar ge svar på.

Om kommunen är intresserad av att utveckla verksamheten på ett mer utmanande sätt och med mer sociala förtecken, har Urban Utveckling ett par förslag som skulle kunna undersökas vidare. För att få ner medelåldern kraftigt och samtidigt skapa åldersöverskridande möten skulle personer som övningskör eventuellt kunna ha ordinarie volontärer som handledare. Eftersom de flesta som står i begrepp att skaffa körkort förmodas vara ungdomar, skapas en inblick i kommunens arbete för yngre personer vilka annars kanske inte är så förankrade i detta. Eventuellt skulle samarbeten med körskolor vara fruktbart som alternativ eller komplement.

Ovan nämnda koncept skulle också kunna utvecklas till att fungera som integrationsåtgärd, om nyanlända skulle vilja ta körkort och övningsköra med grannstödsförarna. Men även om inte nyanlända har möjlighet eller intresse av att skaffa just körkort, skulle volontärerna kunna agera handledare för att ge nyanlända kunskap om hur kommunen fungerar. De nyanlända skulle få möjligheter att träffa äldre etablerade kommuninvånare, träna språk osv. För att utveckla detta bör ett samarbete med socialtjänsten diskuteras.

Vad gäller uppfattningen att det är få åtgärder som vidtas baserat på grannstödsförarnas rapporter avseende klotter och skadegörelse var detta något som bekräftades av flera deltagare på fokusgruppsmötet på Järfälla kommunhus. Det konstaterades dock att det främst är klotter på eons egendom som inte åtgärdas.

Ett sätt att stärka kopplingen mellan felanmälning/rapporter och åtgärder kan vara att titta på hur Sollentuna kommuns grannstödsverksamhet arbetar med uppföljning av det som rapporteras. Brottsförebyggare Anna-Karin Sundén berättade om det på mötet. Att grannstödsbilen är utrustad med hjärtstartare kan ha en positiv inverkan på tryggheten i kommunen. Men det bygger på att kommuninvånarna känner till det. Och baserat på de intervjuer som genomförts i denna utvärdering är det alltför få invånare som känner till grannstödsbilen överhuvudtaget. Därför hade en fråga om huruvida hjärtstartaren i bilen påverkar den upplevda tryggheten varit överflödigt, och svår, för att inte säga omöjlig att ställa utan att vara ledande.

8. Slutsatser

Det är, som vi varit inne på tidigare, oerhört svårt att mäta brottsförebyggande- och trygghetsskapande arbete. Den medvetenheten fanns redan när upplägget för utvärderingen utarbetades. Nedan presenteras slutsatser direkt sammankopplade med de frågeställningar som arbetet utgått från.

1. Ökad trygghet

Det statistiska underlaget pekar på en ökad trygghet sedan verksamheten med grannstödsbilen infördes. Det är dock svårt att veta i vilken utsträckning det är just grannstödsbilen som påverkat resultatet, och hur pass mycket andra trygghetsåtgärder som trygghetsvårdarna, eller mer indirekt - omvärldsläget påverkat.

2. Minskad brottslighet

Vad gäller de två brottskategorier som studerats i detta arbete - bostadsinbrott och skadegörelse - finns det inget som tyder på att grannstödsbilen skulle ha någon inverkan på brottsligheten. Det går visserligen att resonera om hur många inbrott som skulle blivit fullbordade om verksamheten inte funnits, och

det är fullt rimligt att anta att verksamheten förhindrat ett eller annat inbrott, antingen genom sin närvaro eller genom den kunskap om grannsamverkan som förmedlats. Och kopplas verksamheten ihop med grannsamverkan som sådan, och grannstödsbilen antas ha en viktig roll för upprättandet av den, så finns det indirekt vetenskapliga belägg för att verksamheten minskar brottslighet. Men trots detta, är det inte nödvändigtvis det att verksamheten är organiserad runt en bil som är anledningen till den brottsförebyggande effekten. Sammanfattningsvis kan man säga att det finns anledning att tro att Grannstödsbilen minskar brottsligheten i kommunen i någon utsträckning, kanske som ett verktyg inom grannsamverkan, snarare än en brottsförebyggande åtgärd i sig.

3. Upptäcka brott, oegentligheter, klotter, trasiga lampor och nedskräpning. Vad gäller upptäcka brott går det ju in i punkt 2. I övrigt gällande denna punkt 3 förmodas grannstödsbilen påverka detta till det bättre. Statistiken kan dock inte bekräfta det. Och även om den kunde det, skulle den ständigt närvarande felmarginalen när det gäller anmälningsstatistik och skadegörelsebrott ställa till det. Skulle det vara så att antalet anmälningar om skadegörelsebrott gick upp precis vid 2007 när verksamheten inleddes, och sedan låg konstant på en uppåtgående kurva, skulle det kunna vara ett tecken på att grannstödsbilen upptäcker och anmäler många skadegörelsebrott. Men det skulle också kunna vara så att frekvensen faktiskt gått upp, helt bortsett från grannstödsbilens verksamhet.

Med tanke på att Grannstödsbilen främst rör sig i kommunens villaområden, och att större delen av de invånare vi intervjuat uppgett sitt bostadsområde som varande rent, prydligt och fritt från klotter och nedskräpning, kan det finnas ett samband mellan grannstödsförarnas rapportering av nedskräpning, klotter osv, och att bostadsområdena upplevs som rena och prydliga jämfört med kommunen i stort. Det resonemanget baseras också på att 67% av de intervjuade bodde i småhus (villa/radhus/parhus), vilket hör till den bostadstyp som är vanligast i de områden bilen opererar i. Men det kan å andra sidan handla mer om att man känner sig trygg där man känner sig hemma, oavsett hur väl allmänna ytor sköts.

8. Källor

Tryckta källor:

Dahmström, K (2011): *Från datainsamling till rapport - att göra en statistisk undersökning*. Studentlitteratur, Lund

Trevor H. Bennett et al (2008): *Grannsamverkans effekter på brottsligheten*
Rapport: 2008:9
Publicationsnummer: ISBN 978-91-86027-03-2
https://www.bra.se/download/18.cba82f7130f475a2f180007218/1371914724113/2008_9_grannsamverkan_s_effekter.pdf

Statistiska källor

BRÅ (Brottsförebyggande rådet 2015) <http://statistik.bra.se/solwebb/action/start?menykatalogid=1>

/Årsvi - Kommun och storstädernas stadsdelar 1996-/ inbrottsstöld / Antal brott per 100 000 invånare / kommuner / år 2006-2015

SCB Medborgarundersökning 2006, 2008, 2010, 2012, 2013, 2014 samt 2015. <http://www.jarfalla.se/kommun--politik/kvalitet-och-utveckling/medborgarundersokning.html>

Muntliga källor

Fellinger Wolfgang (2016), polisinspektör Lokalpolisområde Upplands Bro och Järfälla. Telefonintervju 20160121

Majling Bo (2016), Programchef kultur och fritid, Järfälla kommun. Intervju 20160222

Monreal Maria (2016), Trygghetssamordnare JSB Järfälla stöd och behandling, Järfälla kommun. Telefonintervju 20160208

Svensson Bele Björn (2015), polisinspektör Lokalpolisområde Upplands Bro och Järfälla. Telefonintervju 20151221

Skriftliga källor

Nilsson, Ingvar (2014): Det blir för dyrt! - missbrukets kostnader och värdet av framgångsrik rehabilitering. http://skl.se/download/18.f5c3da514984c1cec6ca339/1418114730930/Plenum_Ingvar+Nilsson.pdf

Grannstödsförarnas rapporter från Grannstödsbilens Järfälla kommun 2013-2014

Grannstödsbilens verksamhetsrapport 2015

Norrorts polismästardistriktets utbildningsmaterial för grannstödsförare 20100816

Förarinstruktion för Grannstöd Järfälla kommun 2016

Informationsmaterial för Grannstöd Järfälla (PowerPoint 20130502)

Lokalpolisen i Järfällas Informationsmaterial för grannstödsbokning (Powerpoint)

Informationsfilm om HLR: <https://www.youtube.com/watch?v=CJasVOaFMuM>

Övriga källor

Fokusgruppsmöte i samband med presentation av utvärderingen på Järfälla kommunhus för kommunala tjänstemän, poliser och personer engagerade i grannsamverkan och grannstöd i andra kommuner i Stockholms län 20160316.



Urban Utveckling & Samhällsplanering AB
Industrigatan 10
112 46 Stockholm
08 – 35 43 45

www.urbanutveckling.se
info@urbanutveckling.se