

## Resultat från orsaksanalysen

Under maj-juni 2023 har Umebrå och Lokalpolisområde Västerbotten organiserat en gemensam orsaksanalys med fokus på ljudstörningar från fordon i centrala Umeå nattetid. Syftet var att i samverkan, och med stöd från andra berörda aktörer (ex bevakningsföretag och drabbade hotell i centrum) analysera problemet orsaker för att utveckla förslag på åtgärder som kan motverka och förebygga problemen. Nedan redovisas resultaten från de två workshoppar som genomförts inom ramen för orsaksanalysen.

### 1. Resultat från workshop 1

#### Problembild

Orsaksanalysens fokus var "Hur kan vi motverka höga ljud från fordon i centrum nattetid?". I enlighet med metoden orsaksanalys ([Orsaksanalys i lokalt brottsförebyggande arbete \(bra.se\)](#)) så har den ett avgränsat, geografiskt fokus, utan ambition att lösa alla problem kopplade till bilburen kultur eller motorburen ungdom, eller att hitta åtgärder för andra platser som också drabbas (exempelvis Shell Teg eller Ica Kvantum Kronoparken).

Summering av problemet: höga ljud från fordon på natten är ett stort problem för boende och hotell i centrumfyrkanten. Under kvällar och nätter (cirka 21-05) störs boende som försöker sova, samt hotellgäster, av hög musik och motorljud. Ljuden kommer såväl från fordon som cirkulerar som från stationära fordon, främst vid Kajen (utanför Sjöbris) och på operaplan. Problemen är värst under lördagskvällar men förekommer även fredagskvällar och andra kvällar i veckan. Den värsta tiden på året är juni-augusti, men "säsongen" startar redan i april och fortsätter långt in på hösten. Statistik från polisens visar att störningar från fordon är det som får flest personer att ringa in till polisen, och att tyngdpunkten för problemet är Storgatan/Västra Norrlandsgatan.

Problemen är inte främst kopplade till A-traktorer, utan det handlar till stor del om personbilar, där förare är 20-30, men en tyngdpunkt runt 25 år. Det finns en kärna på ett tjugotal återkommande fordon som står för en stor del av problemen. Många har bötfällts upprepade gånger på senare tid, men polisens bedömning är att det i nuläge har mycket liten effekt på deras benägenhet att fortsätta spela hög musik i centrum. Problemet är inte individbaserat utan verkar vara kopplat till en viss sorts gemenskap, eller livsstil. Den kännetecknas av ett fordonsintresse (mycket tid och resurser läggs på fordon som ser ut som skrotbilar men är helt fungerande), kopplat till en utanförskapsidentitet – det handlar om att synas, höras och sticka i ögonen på allmänheten (därav skrot-estetiken, sydstatsflaggorna, provocerande slogans på bilarna, avsiktligt hög musik, ibland bär själva föraren hörkåpor). Det är viktigt att påpeka att den här lilla gruppen inte står för "hela" motorkulturen i Umeå, utan många fordonsintresserade, såväl i A-traktoråldern som äldre, irriterar sig över deras beteende som påverkar bilden på motorkulturen negativt.

I en enkät till boende i centrum uttryckte flertalet att det här är ett stort problem som störde deras livskvalitet avsevärt. Hotellen vittnar om att många gäster klagar, och att de drabbas ekonomiskt av missnöjda kunder, behov att kompensera gäster (byte av rum, gratis frukost, i vissa fall ersättning ex taxi för att åka någon annanstans) samt dåliga omdömen. Problemet har uppstått i några år, men eskalerat på senare tid.

## Orsakshypoteser

Under första workshopen var arbetsgruppens uppgift att formulera orsakshypoteser, det vill säga antaganden om vad som faktiskt *orsakar* problemen. Detta för att sen rikta in åtgärderna på grundorsaker snarare än symptom, som metoden också förespråkar. Analysen utgick från 3 kategorier: orsaker kopplade till gärningspersonerna, till platsen och till de brottsutsatta, i enlighet med orsaksanalysens metodik.

Efter att ha formulerat ett flertal hypoteser övergick arbetet till att gallra bland antaganden, för att ta bort sådana som inte kan påverkas eller verifieras.

Workshopen mynnade ut i följande tabell med orsakshypoteser (se nedan). Orsakerna är färgkodade. Genomstrukna orsakshypoteser är sådana vi inte kan eller bör påverka. Därmed kommer de inte heller vara måltavla för åtgärder. Gröna är orsaker vi kan påverka snabbt (exempelvis med platsbaserade åtgärder), men med risk för förflyttning av problemet. Blåa orsakshypoteser är sådana som vi kan påverka, men långsiktigt och utan omedelbara effekter.

Orsakshypoteser		
Gärningspersonerna <i>Varför gör de så här?</i>	Platsen <i>Varför sker problemet just här?</i>	De brottsutsatta <i>Varför drabbas just dessa?</i>
Behov av uppmärksamhet – från den egna gruppen, och från allmänheten. En vilja att synas och höras. Reaktionen bara förstärker en utanförskapsidentitet.	Vilja att synas, vara där folk är och äga staden.	De ligger längst de mest drabbade gatorna.
Normer inom en viss bilkultur där fordonsträffar, alkohol + hög musik ingår. Stark känsla av gemenskap.	Central knutpunkt, folk samlas från olika håll.	Det är individer/verksamheter som är i behov av stillhet och trygghet (boende, hotell, Hamnmagasinet).
Fordonsintresse (mer eller mindre utvecklat).	Vill man åka runt centrum är V. Norrlandsgatan/Storgatan en logisk runda att köra.	
Intresse för hög musik, ljudteknik.	Man behöver köpa mat/dryck, gå på toa.	
Ingen rädsla för konsekvenser (coolt med böter).	Kajen och Operaplan är lättillgängliga parkeringar där man kan samlas.	

## 2. Resultat från workshop 2

Syftet med den andra workshopen var att, i enlighet med metoden, landa i ett förslag på konkreta åtgärder för att förebygga eller motverka de underliggande orsakerna för problemet. Alla förslag på åtgärder behövde ha en tydlig koppling till de orsakshypoteser som analysen riktat in sig på:

- Behov av uppmärksamhet/vilja att provocera/utanförskapsidentitet.
- Normer inom en viss fordonskultur och livsstil (sena nätter, hög musik, alkohol, cirkulerande fordon)

- Ingen rädsla för konsekvenser (i nuläge förefaller flera redo att betala böter för att kunna föra den här livsstilen, och det anses tydligen coolt/ger status).
- Storgatan och Västra norrlandsgatan drabbas mest eftersom vägnätet i centrum innebär att det är den logiska "rundan" att köra.
- Problemet med stationära fordon på Kajen och operaplan beror på att det är lätt att uppehålla sig där med fordon för att umgås eller fylla andra behov (ex urinera).

Arbetet med att ta fram förslag på åtgärder följde samma utvidgande/avgränsande logik som tidigare. Det vill säga att vi började med att brainstorma fram ett större antal möjliga åtgärder, för att sedan gallra bland åtgärderna utifrån följande kriterier:

- a) genomförbarhet (är åtgärderna realistiska? Kan de accepteras av den egna organisationen?)
- b) Finns det resurser för åtgärderna/möjlighet att få resurser?
- c) Går det att på något mäta/följa upp effekten på en sådan åtgärd?
- d) Vem i rummet kan ta arbetet vidare?

I följande tabell redovisas alla de förslag på åtgärder som vi diskuterade. De som är genomstruktura är sådana vi gallrade bort, med utgång från kriterierna ovan.

Åtgärd	Beskrivning	Motivering
Förbud mot nattrafik i centrum	<p><b>Vad:</b> i likhet med Karlstad kommun skulle Umeå kunna förbjuda nattrafik, exempelvis mellan 00-05.</p> <p><a href="#">Förbud mot nattrafik   Karlstad kommun</a></p> <p><b>Vem utför:</b> kommunen står för förbudet och skyltning. Polisen gör riktade insatser, särskilt i början, för att se till att det efterlevs.</p> <p><b>Förväntade effekter:</b> i och med att trafik förbjuds så kommer problemen i centrum att försvinna snabbt. Däremot kommer inte fenomenet upphöra, utan det kommer antagligen förflyttas till andra områden. Om samma träffar äger rum i mer glesbefolkade områden innebär det dock en total minskning av de negativa effekterna på boenden och verksamheter.</p>	<p><b>Vår bedömning är att åtgärden är genomförbar</b>, går att utföra inom ramen för befintliga resurser, och effekterna kommer lätt gå att följa upp.</p> <p>Åtgärden är radikal, effektiv men kommer också inskränka på invånarnas möjlighet att förflytta sig i centrum, och på andra verksamheter som restauranger och nattklubbar.</p> <p>Sara Olsson (Gator och parker, Umeå kommun) tar med sig förslaget till sin förvaltning. Eventuellt förbud måste godkännas av Tekniska nämnden. Cecilia Ravry (Umebrå) tar med sig förslaget till Samhällsbyggnad och tar upp det under kommande Umebråsammanträde.</p>
Kommunikationsinsatser	<p><b>Vad:</b> En gemensam informationskampanj mellan kommun och polis. En bred kampanj mot allmänheten, en</p>	<p><b>Vår bedömning är att åtgärden är genomförbar.</b> Dock kan ambitionen på insatsen behöva anpassas om tid och</p>

	<p>riktad mot äldre motorburna, och en riktad mot yngre motorburna. Syftet med kampanjen blir att a) informera om problembilden och att ett förbud mot nattrafik kan bli aktuellt, b) därmed uppmuntra till en beteendeförändring som skulle göra det onödigt att införa förbudet.</p> <p>Detta genom att använda sig av traditionella medier (tidningar, radio, TV) men även av sociala medier. Eventuellt även av samverkan med förebilder (ex MOS-Micke). Medskapande inslag från motorburna vore också önskvärda.</p> <p><b>Vem utför:</b> polisens kommunikatör + Umebrås kommunikatör, som också loopar in andra kommunala kommunikatörer som berörs.</p> <p><b>Förväntade effekter:</b> I bästa fall, att problemen minskar tillräckligt för att undvika ett förbud mot nattrafik. Givet målgruppens inställning är det kanske ett önsketänkande, men inte desto mindre värt att försöka. Sekundära effekter blir 1) att förbereda allmänheten på ett eventuellt förbud, 2) kommunikationsinsatsen kan också få en förebyggande effekt genom att öka medvetenheten om de negativa konsekvenser som hög musik från fordon får på boende och hotell.</p>	<p>personalresurser sätter hinder. Det blir också en utmaning att kvantitativt följa upp effektens åtgärder, men man kan bedöma exempelvis hur många som har nåtts av en nyhet.</p> <p>Vi har en bokad tid för möte mellan Malin Axroth (polisen) och Mia Han (kommunikatör Umebrå). Andra relevanta kommunikatörer inom kommunen kommer också involveras.</p>
<p>Dialog med de som orsakar problemen</p>	<p><b>Vad:</b> föra samtal med de motorburna som spelar hög musik. Dels allmänna samtal mot de som polisen möter ute, dels riktade hembesök hos de</p>	<p><b>Vår bedömning är att åtgärden är genomförbar.</b> Den kommer kräva en viss tid och därmed personalresurser från polisen, men den går att utföra. Den</p>

	<p>förare som bötfällts flera gånger utan effekt.</p> <p><b>Vem utför:</b> polisen</p> <p><b>Förväntade effekter:</b> kanske dialog, med skarpa varningar om risk för stängning, kan leda till en attitydförändring eller en förflyttning av problemen. Även om så inte blir fallet är det positivt ur ett etiskt perspektiv att ha försökt samtala med de som orsakar problemet, och att ha gett en möjlighet till attitydförändring.</p>	<p>kommer att vara lätt att följa upp eftersom det blir tydligt om samma personer fortsätter spela hög musik.</p> <p>Roger Nilsson och Maud Brodin Hansson tar förslaget tillbaka till polisen.</p>
Farthinder	<p><b>Vad:</b> anlägga ett flertal farthinder längst Storgatan och Västra Norrlandsgatan</p> <p><b>Vem utför:</b> Umeå kommun</p> <p><b>Förväntade effekter:</b> eftersom många av fordonen som används är mycket låga så kanske fler farthinder kunde göra det mindre attraktivt att cirkulera runt centrum och därmed leda till en förflyttning av problemen.</p>	<p><b>Vår bedömning är att åtgärden inte kommer att få effekt.</b> Detta eftersom det i nuläge redan finns farthinder, och att alla fordon inte är låga nog att nämnvärt störas av dem.</p>
<del>"Ljud"-kamera</del>	<p><b>Vad:</b> utveckla en teknisk lösning varmed en decibelmätare kopplas ihop med en kamera. Tanken är att kunna dokumentera överträdelser (ungefär på samma sätt som en fartkamera fångar fortkörning) för att sedan kunna använda det som underlag för att lagföra.</p> <p><b>Vem:</b> oklart vem som skulle kunna få till en teknisk lösning. Umeå kommun? Polisen? I</p>	<p><b>Vår bedömning är att åtgärden inte går att genomföra.</b> Inte på grund av tekniska utmaningar (det går att koppla en decibelmätare till en kamera) men för att det blir omöjligt för polisen att bevisa att det ljud som fångades av decibelmätaren orsakades just av det fordon som syns på bilden, och inte av ett annat fordon. Även om bevisningen höll skulle effekten vara begränsad eftersom bilar skulle</p>

	<p>samarbete med extern aktör. Själva tekniken behöver dock inte vara så avancerad. Det svåra är användningen: där är det polisen som skulle behöva ta utfallet från kameran för att sedan försöka lagföra.</p> <p><b>Förväntade effekter:</b> samma effekt som en fartkamera, att minska antalet överträdelser på en specifik sträcka, utan att behöva ha en polisresurs på plats.</p>	<p>kunna sänka musiken just innan mätaren, för att sen sätta igång den igen.</p>
Ta ljudanläggningar i beslag	<p><b>Vad:</b> När polisen konstaterar en överträdelse, i synnerhet vid upprepade tillfällen, skulle fordonets ljudsystem kunna tas i beslag.</p> <p><b>Vem utför:</b> polisen.</p> <p><b>Förväntade effekter:</b> de som får stereon beslagtagna kan inte i närtid fortsätta spela hög musik. Åtgärden kan också få en avskräckande effekt på andra.</p>	<p><b>Vår bedömning är att åtgärden inte går att genomföra.</b></p> <p>Anledningen är främst att liknande åtgärder testats tidigare, men inte ledde till en fällande dom, utan tvärtom fick polisen en tydlig signal att det inte är en väg framåt. Dessutom, även om det gick att lagföra, så skulle det vara tekniskt komplicerat att montera ur vissa anläggningar, och därmed kräver det personalresurser och rutiner för det.</p>
Tätare och riktade poliskontroller	<p><b>Vad:</b> polisen riktar fler insatser mot fordon som spelar hög musik på natten, särskilt lördagar, i centrumfyrkanten.</p> <p><b>Vem utför:</b> polisen</p> <p><b>Förväntade effekter:</b> i första hand att fler bötfälls, oftare, vilken förhoppningsvis kan leda till att färre spelar hög musik, alternativt att problemet förflyttas bort från centrum. I andra hand är en annan positiv effekt att insatserna kan synliggöras i media, vilket visar att problemet hanteras och inte ignoreras.</p>	<p><b>Vår bedömning är att åtgärden går att utföra.</b> Exakt hur många insatser som kan göras kommer att bero på prioriteringar och tillgängliga resurser, men det är möjligt och önskvärt att ha hög polisnärvaro vid Storgatan/västra norrlandsgatan exempelvis lördagsnätter. Särskilt eftersom andra åtgärder (kommunikation och eventuellt stängning) inte kommer få effekt de kommande veckorna.</p> <p>Roger Nilsson och Maud Brodin Hansson tar förslaget tillbaka till deras organisation.</p>

<p>Ordningsvakter på Kajen</p>	<p><b>Vad:</b> stärka upp med ordningsvakter vid Kajen eventuellt Operaplan</p> <p><b>Vem utför:</b> Securitas på beställning av Umeå kommun</p> <p><b>Förväntad effekt:</b> ordningsvakter kan inte lagföra men be fordon avlägsna sig, vilket förflyttar problemet.</p>	<p><b>Vår bedömning är att åtgärden i nuläge inte går att genomföra.</b></p> <p>Det huvudsakliga skälet är att ordningsvakter kräver ett tillfälligt LOV-3 område, och kommunens erfarenhet i nutid är att det har varit väldigt svårt att få sådana beviljade. Förhoppningen är att en kommande lagförändring kommer att skapa andra förutsättningar, men just nu verkar en sådan här åtgärd svår att genomföra.</p>
<p>Samarbete med körskolor</p>	<p><b>Vad:</b> kontakt med körskolor för att se om de tar upp problem kopplade till hög musik och buskörning under undervisningen.</p> <p><b>Vem utför:</b> polisen, eventuellt med stöd från Umebrå</p> <p><b>Förväntade effekter:</b> uppmuntra körskolor att ta upp problemet under undervisningen, vilket i bästa fall kan få en förebyggande effekt på blivande förarens normer och värderingar. Eventuellt material som produceras inom ramen för kommunikationsinsatser kan även användas av körskolor om de har intresse.</p>	<p><b>Vår bedömning är att insatsen går att genomföra.</b> Hur många skolor som involveras kommer bero på resursprioritering. Som många tidigt förebyggande insatser är effekten på sikt mycket svår att följa upp, men man kan kolla på forskning kring liknande insatser och vad det finns för evidens kring effekterna.</p> <p>Maud Brodin Hansson tar kontakt med körskolor.</p>
<p>(Inspirationsföreläsning)</p>	<p><b>Vad:</b> bjuda in Mattias Kjellin för att föreläsa för näringsliv, föreningar, föräldrar och andra som vill engagera sig i det förebyggande arbetet kring motorburen ungdom.</p> <p><b>Vem utför:</b> Jan Phersson (Simpson race products) kanske kan bjuda in. Umebrå kan stå för lokal och andra kostnader.</p>	<p><b>Åtgärden går att genomföra, men inte just nu.</b> Fördelarna med åtgärden är att den inte medför stora kostnader, och kan eventuellt uppmuntra till engagemang och positiva insatser. Att sådana blir utfallet är dock osäkert. Eftersom insatsen bedöms få en mindre direkt effekt än andra och handlar om långsiktig förebyggande så kan den genomföras lite senare, för att</p>

	<p><b>Förväntade effekter:</b> försöka trigga ideellt engagemang kring unga motorburna för att förebygga utanförskap, skapa en positiv gemenskap och därmed undvika att fler på sikt väljer den livsstil/kultur som ställer till problemen.</p>	<p>möjliggöra kraftsamling i närtid kring andra åtgärder.</p>
--	---	---

### 3. Vad händer härnäst?

Orsaksanalysens två workshop har nu lett till det förväntade utfallet, det vill säga ett antal rekommenderade åtgärder för att motverka och förebygga de problem som orsaksanalysen riktade in sig på, nämligen ljudstörningar från fordon nattetid i centrum.

Nästa steg blir att genomföra åtgärderna. Det innebär att polisen och Umeå kommun (främst Gator och parker och Umebrå) nu tar förslagen tillbaka till organisationen för att få till en intern förankring. Det kommer att ske genom dialog med chefer, resultatet kommer också att presenteras vecka 24 för Umeås drogförebyggande och brottsförebyggande råd, som består av politiker och direktörer. Att inför ett förbud mot nattrafik kräver ett politiskt beslut.

Kommunikationsinsatser i samverkan med polis och kommun kan starta i juni, men de mer resurskrävande delarna kommer antagligen inte hinna genomföras innan semestern. Planen är att ta tid för kommunikation under sommaren, samtidigt som det analys- och förankringsarbete som ett förbud av nattrafik kräver kan fortgå parallellt. När en ungefärlig tidsplan för kommunikationsinsatsen arbetats fram så kommer Umebrå kalla till ett uppföljningsmöte med de aktörer som medverkat i orsaksanalysen till hösten. Syftet med det mötet blir att ta ställning till en tidsplan för ett eventuellt förbud mot nattrafik.

Tätare poliskontroller, dialog med de som bötfälls och kontakt med körskolor kan också ske under sommar och början på hösten.

Antecknat av Cecilia Ravry, Umebrå